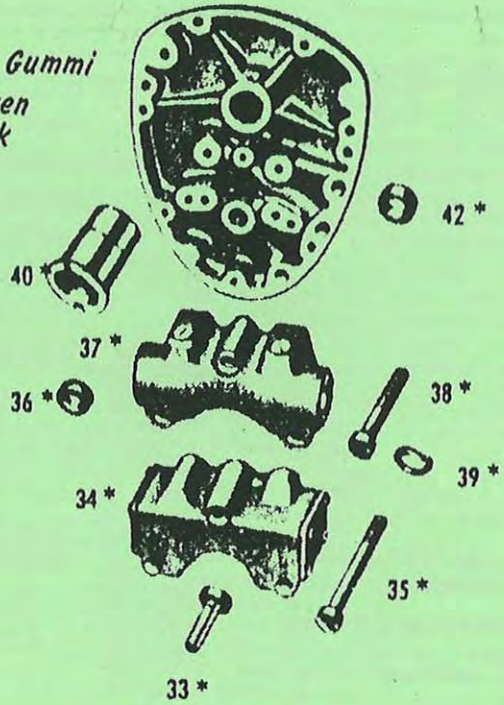
HOREX

BOTE

Die nächste Sternfahrt geht nach

HOREX-CLUB BERLIN E.V.

36u.42 sind Gummi Dichtungen 4u.3 Stück



MSC Bad Homburg

HOREX-CLUB FULDA-RHÖN

HOREX-FREUNDE FRANKENTHAL

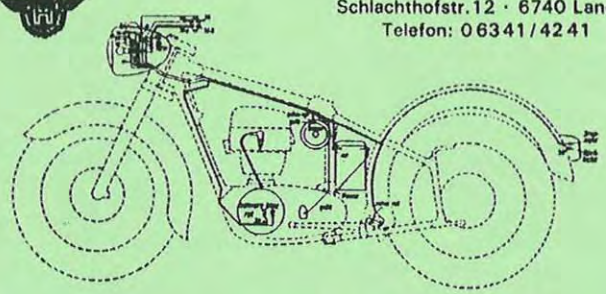
DEUTSCHES MOTORRAD REGISTER USA

HOREX Club NRW 1975

HOREX-Freunde Staufen-Teck

Schutzgebühr 2,- DM Heft 3/93

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



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

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

HOREX *Imperator*
2-Zylinder 500 ccm mit abnehmender Nockenwelle

OBS
Otto Bayer Spezial
Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben
Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer, Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen, Dichtungen für ältere Motorräder

Kopfdichtung mit CU-Einfassung Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung 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

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

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Kto. 148178-709

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

Klaus Forster neue Preise.

Klaus hat eine neue Preisliste (ab April 93) herausgebracht. Das alleine wäre noch nichts Besonderes, aber das neue Bestellnummernsystem ist schon klasse. Gesuchtes ist schnell gefunden, da die Nummer eine Teilebeschreibung in Kurzform darstellt. Siehe Anzeige in diesem Heft.

Antworten zum Brief von Herbert Hauschild:

Michael Tel.0511-443783 schreibt: nicht die Gaskräfte sondern die oszillierenden Massekräfte sind bedeutend für die Berechnung der Lebensdauer eines Pleuellagers. Er gibt dazu folgende Formel an : Foz = m*r*w2.

Liebe Horexfreunde

Die nicht endende Geschichte von Preis und Porto. Ihr kennt sicher das Sprichwort -"Wer Viele fragt bekommt viel Antwort" - . Wir haben die Post zweimal gefragt und bekamen zwei verschiedene Antworten: Die erste Antwort - es solle bis September 93 alles beim Alten bleiben - war falsch. Jetzt versteht Ihr auch meine Ansprache aus dem letzten Horex-Boten. Da wir unsicher waren, fragten wir kurz nach Drucklegung nochmals nach. Daß alles bis September beim Alten bleibt - davon war nun keine Rede mehr, aber das sei nicht schlimm, die Büchersendung (unsere Versendungsform) bliebe noch bis April 94 unverändert. Am 1.4.93 gab es dann endlich das neue Gebührenheftchen - und siehe da, es kam ganz anderst! Die Auskünfte waren nur in Teilaspekten richtig, für uns aber nur irreführend. Dagegen ist richtig, daß das Porto für unseren Horex-Boten von 0.60 DM auf 1.50 DM gestiegen ist. Was bedeutet das für uns? Wenn von den 2.-DM, die der Horex Bote kostet, 1.50DM für Porto und knapp 0.10 DM für Kuvert drauf gehen, ist das nicht mehr zu machen. Darum haben wir rückwirkend ab dem letzten Heft kein Porto mehr im Preis, das geht nun Extra, also zuzüglich zum Preis von 2.00 DM pro Heft. Wir führen die Konten der Leser entsprechend nach und geben jenen, deren Konto für diesen oder den nähchsten Horex Boten zuwenig Geld aufweist, entsprechende Mitteilung. Durch diese Reglung ist es nun für die Leser finanziell interessant den Horex Boten über eine Vereinigung zu beziehen, da sich dann das Porto auf mehrere Bezieher aufteilt. Die Einzelbezieher triffts härter, da hier das Porto voll durchschlägt. Doch solange das Porto noch im Preis enthalten war, wurde der Einzelbezieherpreis durch Sammelbezieher und Direktkäufern fast 5 Jahre lang unterstützt, so das ohne diese der Preis schon längst hätte angehoben werden müßte. Des weiteren möchte ich meiner Hoffnung Ausdruck geben, daß sich nicht allzuviele den Spass am Horex Boten durch die Post nehmen lassen und aus Kostengründen auf den Horex Boten verzichten werden. Etwas Positives hat die Sache auch: Durch die Herausnahme des Portos aus dem Botenpreis ist eine Anhebung des Preises von 2.00 DM bis auf weiteres nicht nötig. Das ist doch auch was! Oder?

INHALT

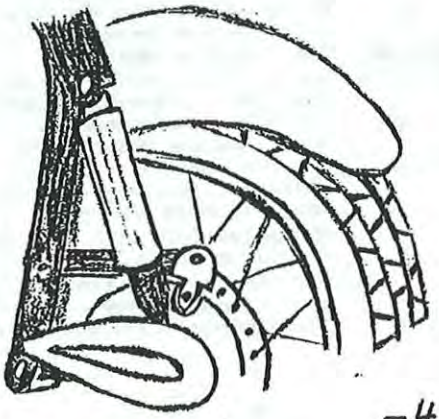
Seite	2	Brief H.Hauschild.
"	4,5,6,8,9	Bremszuganker für Horex-Schwinge.
"	5	Richtige Tankmontage.
"	10	Allerlei Ersatzteile.
"	11	Interview Fritz Kleemann.
"	12 - 14	12 Volt Drehstrom für Imperator.
"	15	Maße die man kennen sollte. Kleine Nummern.
"	17,21,22,23	Opa Geuder erzählt.
"	18,19,32,33	Felder, Linien u. Wappen an Tank und Rad.
"	20	Rot. Innenversieglung. Lichtmaschinenfräser.
"	24 - 27	Richtige Schmierung.
"	28	Lichtmaschine polarisieren.
"	29,30,32	Treffen, Märkte und Horex- Freunde, Register.
"	31	Oelzusatz. Oelkreislaufprobleme Regina 400.
"	32	Victoria KR35 Bericht.
"	33	Wahlweise Solo oder Gespann! Kegelrollenlager für Hinterradschwinge und Lenkkopf.
"	34	Für Sie gelesen. Tips u. Mittelchen.
"	35	Für Jungfüchse den neuen Führerschein.
"	36	Klein Anzeigen Privat an Privat.

Umbau der HOREX-Schwinggabel auf Zuganker

- Albrecht Strack -

Wer sie einmal gefahren hat weiß, daß sie in der Original-ausführung eine Fehlkonstruktion ist. Da die Brems-ankerplatte am rechten Schwingerarm befestigt ist, stellt sie sich beim Bremsen auf, federt nicht mehr und in Kurven kann es zu seitlichem Versatz kommen. Bei Nässe kann man nur hoffen, daß man nicht in die Eisen gehen muß.

Abhilfe bringt nur ein Umbau auf Zuganker. Dieser sollte so erfolgen, daß der ursprüngliche Zustand für "Original-Fetischisten" jederzeit wieder hergestellt werden kann. Hierzu müssen wir uns eine Art "Alupilz" anfertigen, welcher spielfrei in die U-förmige Aufnahme der Ankerplatte geschraubt wird. Pilzvorderkante ist bündig mit der Halterung Ankerplatte Im überstehenden Teil befindet sich ein ca. 6 mm breiter, durchgehender Schlitz mit Bohrung zur Befestigung des Zugankers. Dieser hat die Maße von ca. 20 x 5 x 170 mm und sollte möglichst aus VA sein, damit wir ihn polieren können. Er muß gekröpft werden, da die Befestigungspunkte versetzt gegenüber liegen. Parallel zum Schwingerarm nach hinten geführt, ist die Stelle der dortigen Befestigung leicht zu ermitteln. Dies kann durch Anschweißen einer Schraube M8x20 erfolgen. Den Schraubenkopf der Rundung anpassen, Loch für Splint bohren. Über die Schraube wird eine Hülse gesteckt, die etwas länger sein muß wie der Zuganker dick ist. Zuganker nun auf Hülse, Mutter fest anziehen und mit Splint sichern. Gleiches gilt für vorne. Hier verwenden wir eine M6er Schraube mit Senkkopf und eine selbstsichernde Mutter, die etwas in den Pilz versenkt wird. Dadurch haben wir bis zu den Speichen noch ca. 1,5 mm Platz. Der Zuganker muß beweglich sein, um beim Ein- und Ausfedern mitgehen zu können. Ebenso muß die Ankerplatte durch Beilegen einer Scheibe so montiert werden, daß sie beweglich bleibt. In der Urform ist sie starr. Der Bowdenzug zur Handbremse geht in ca. 30 mm Abstand parallel



hinter dem Dämpfer nach oben. Entgegen der bildlichen Darstellung (rechts) befindet sich der "Pliz" soweit links hinter dem Dämpfer, daß wir die Schraube gegenhalten können.
In dieser Ausführung halte ich die Schwinggabel der HOREX Tele überlegen, da sie mit echten Stoßdämpfern ausgerüstet ist, was bei der Tele nicht der Fall ist. Bitte überprüfen Sie die Messinglager der Schwingarme. Evtl. erneuern oder durch Nadellager ersetzen.
Der "Alupilz" ist bei meiner 23 eingebaut. Vielleicht finden Sie eine bessere Alternative. Den Zuganker am besten erst aus 1 mm Blech herstellen und wenn er einwandfrei paßt, das original Teil nach diesem Muster fertigen.

Tankmontage Regina/Imperator-Resident, aber richtig!

- Albrecht Strack -

Der Reginatank wird vorne und hinten mit je 2 Laschen am Rahmen verschraubt. Hier wird meist bei der Montage schon der erste Fehler gemacht. Ohne zu prüfen ob die Distanzhülsen genau passen, werden die Muttern, damit sie nicht losvibrieren, knallhart angezogen. Waren die Hülsen zu kurz bringen wir über die Laschen Spannung auf den Tank, der reißen kann. Die schwingungsdämpfende Wirkung der Gummirollen, meist nach über 35 Jahren ausgehärtet, ist gleich null.

Montage wie folgt:
Distanzhülsen ausdrücken, zwischen die Laschen halten. Die hintere mit den Alurollen. Das Ganze sollte nun spielfrei sein. Wenn nicht, müssen neue Hülsen gefertigt werden. Sehen Sie sich die Laschen von der Hülsenseite aus an. Manche sind hier durch Vibration so abgenutzt, daß sie nicht plan anliegen. Hier muß eine große Scheibe eingepaßt werden. Die Gummirollen hinten und vorne ersetzen wir, falls Sie hart sind. Hat Kahrmann, Fulda. Auf keinen Fall hier anderes Material, wie auch angeboten, verwenden. Als Abschluß nimmt man am besten zwei flache Muttern, die man kontert.

Beim Imperator-Residenttank vorne gleich Regina. Für hinten beschaffen wir uns 2 Sylentblöcke, ca. 20 - 30 mm dick mit 8er Gewindebolzen, 20 mm lang nach jeder Seite. Diese werden an die entsprechenden Laschen am Rahmen geschraubt. Evtl. muß vom Gummi seitlich etwas abgeschnitten werden. Der Tank wird hier nur aufgesteckt und durch Sitzbank oder Sitz am Herausspringen gehindert. Die Imperator 23/450 hatte einen Haken am Tank, welcher mit einer Feder am Rahmen befestigt war.
Übrigens, wer hat noch so eine Feder? Ich suche sie seit Jahren.

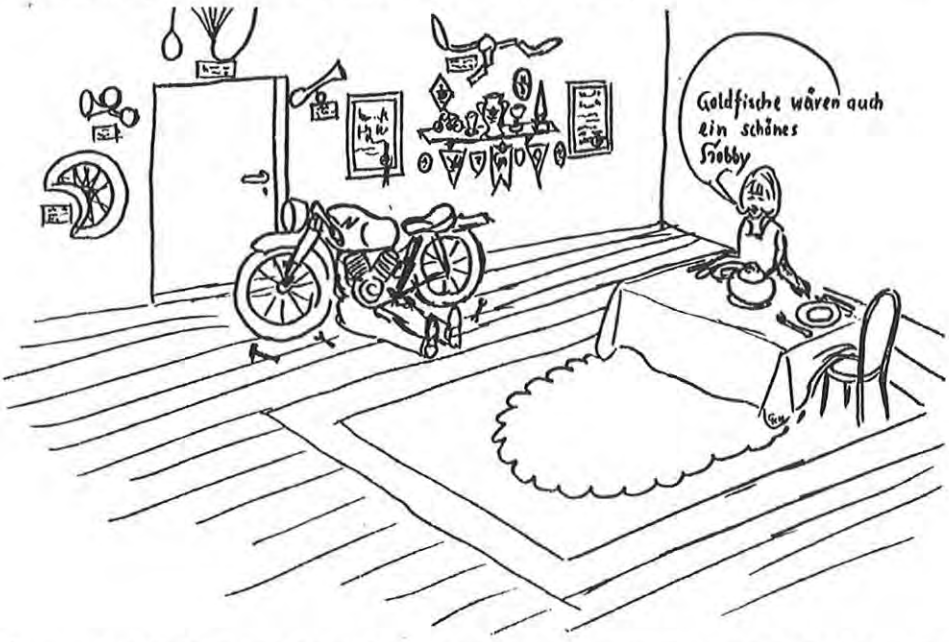
Bremsanker

Besten Dank an Albrecht Tel. 06126-6531 und Christian Tel.09502-7448, für die beiden Beiträge zum Thema Bremsanker in der Horex-Schwinge. Die Ansätze zum Thema sind verschieden, deshalb auch die unterschiedliche Ausführung. Christians Ziel war der Einbau einer leistungfähigeren Bremse, Albrechts Ziel war die Verbesserung des Federverhaltens während des Bremsvorganges.

Wir vom HB wollen noch folgendes dazu bemerken: Wird der Bremsanker in Form eines Parallelogrammes mit dem Schwingarm ausgeführt, wobei die gegenüberliegenden Seiten jeweils gleich lang sind, so werden keine Bremskräfte das Federverhalten der Gabel beeinflussen. Also kein Eintauchen oder Aufstellen der Gabel durch Bremskräfte.

Die Drehpunkte des Parallelogramms werden gebildet: Am Gabelholm, durch Schwingenarmlagerung und Bremsankerlagerung. Am Rad, durch Radachse und Bremsankerlagerung. Möchte man das Aufstellen beim Bremsen beibehalten, so muß der Abstand zwischen den zwei Drehpunkten am Gabelholm kleiner sein als der Abstand zwischen den beiden Drehpunkten am Rad. Dies entspricht der Ausführung Christian. Der Abstand am Gabelholm ist gleich Null, -Bremsanker- und Schwingen- Lagerung liegen im gleichen Punkt, - folglich also kleiner als der am Rad, - dies Ausführung verhält sich wie die Original-Gabel, - sie stellt sich auf. Das gegensätzliche ist auch möglich, so daß die Gabel beim Bremsen in die Federn geht, grade sowie eine Telegabel, sogar noch stärker. Hierzu muß der Abstand zwischen den beiden Drehpunkten am Gabelholm größer sein als jener am Rad. Letztlich lässt sich über einige Versuche ein Verhältnis der Abstände finden, bei welchem durch ein leichtes Aufstellmoment, dem gewichtsverlagerungsbedingten - "in die Federgehen" -, hervorgerufen durch die Bremsung, entgegengewirkt wird. Das Fahrzeug bleibt in seiner Lage unberührt, von jeder Bremsung.

Uns selbst ineressiert noch die Frage: Wie würde das Bremsverhalten, durch unterschiedliche Längen von Bremsanker und Schwingenarm, beeinflusst? Wer weiß die Antwort?



Karikatur von Gernot Krischke HF- Frankenthal FG-Bad Kissingen

Bild Nr.

ANTRIEBSTEILE

26/ 1	Nebenwelle	DM	56,--
26/ 2	Schaltrad 18 Z	DM	27,--
26/ 3	Schaltrad 21 Z	DM	29,--
26/ 4	Klauenrad 21 Z	DM	29,--
26/ 5	Hauptwelle	DM	68,--
26/ 6	Schaltrad 18 Z	DM	27,--
26/ 7	Schaltrad 21 Z	DM	29,--
26/ 9	Schaftrad	DM	30,--
26/10	Getrieberitzel 13 Z 5/8 x 1/4 mit Schnecke	DM	56,--
	Getrieberitzel 13 Z 5/8 x 1/4 mit Simmeringlaufbahn	DM	44,--
26/12	Sechskantmutter M 25 x 1 x 6 SW 32	DM	12,--
26/13	Schaltklinke	DM	18,--
26/14	Druckfeder für Scha		
26/15	Linsensenkkopfschrau		
26/16	Federstützscheibe		
26/17	Druckfeder		
26/18	Schaltstange		
26/19	Schaltschieber recht		
26/20	Schaltschieber links		
26/21	Schaltwalze		
26/22	Zahnrad Segment		
26/23	U-Ring, Neufertigung		
26/24	Rastenscheibe		
26/25	Seegersicherung		
26/26	Schaltklinke		
26/27	Druckfeder, Neufert		
26/31	Klinkenhebel		
26/32	Klemmschraube, Na		
26/35	Fußschalthebel Stahl		
26/37	Kette 5/8 x 1/4 9		
	geschröpftes Glied		
	Kette 5/8 x 1/4 101 Glieder Seitenwagen	DM	70,--
26/38	Steckglied	DM	4,90

TANK

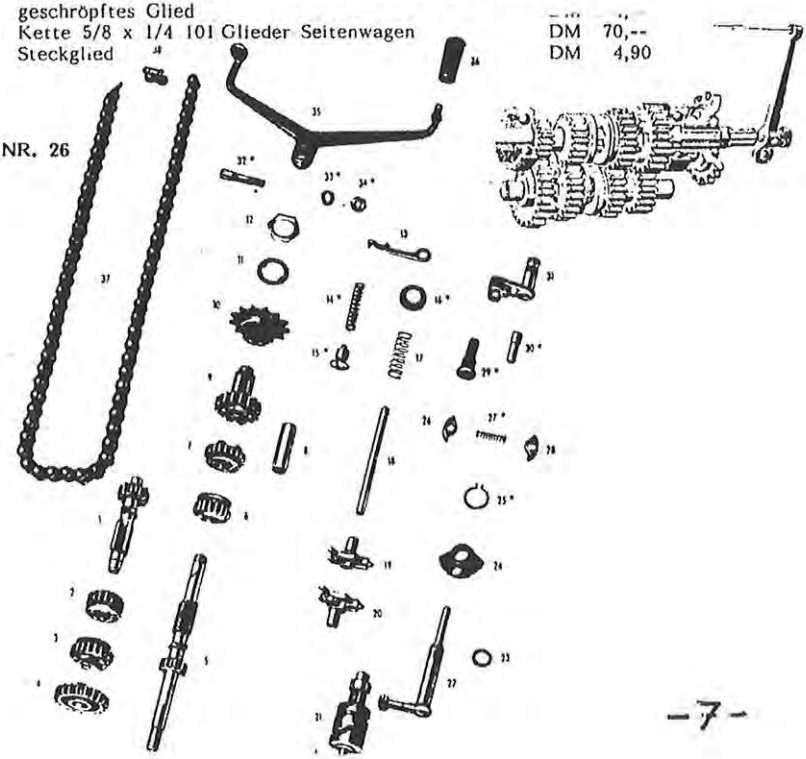
Tank-Innensiegel DM 78,-
Tank-Entroster DM 26,-
Tank-Reiniger DM 20,-

Mehrfachanwendung!
Entroster + Entfetter für alle
Stahlteile geeignet.

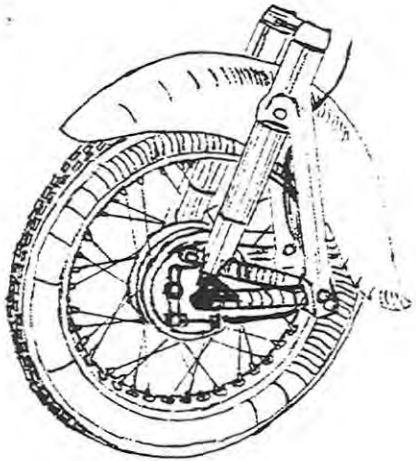
Technik

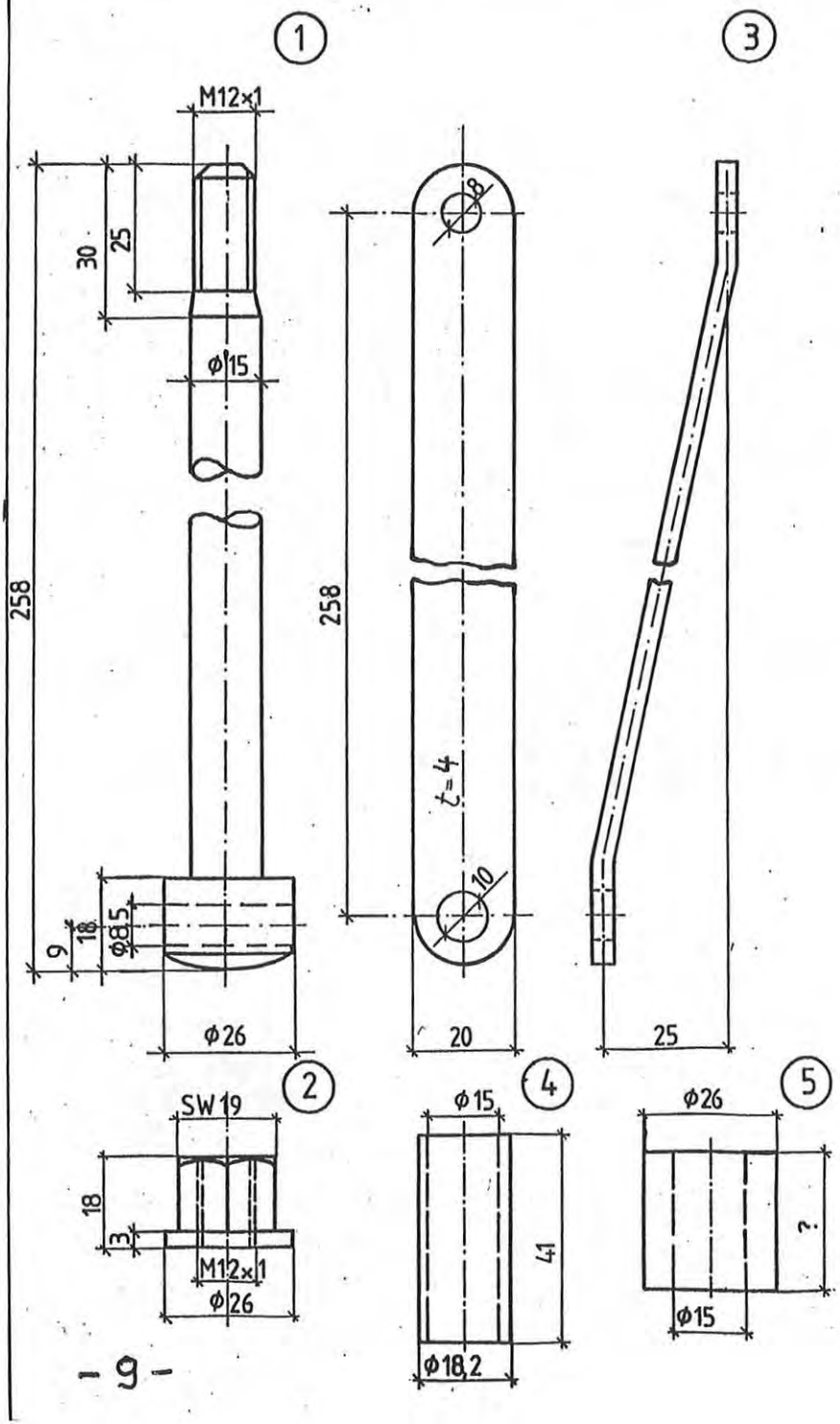
97424 SCHWEINFURT · Kreuzstraße 6
Tel. 09721-41455 · Fax 09721-43952

BILD NR. 26



Beim letztjährigen Veterama Besuch fiel mir ein komplettes Honda Vorderrad (Duplexbremse) auf, daß doch recht gut ohne großen Aufwand in die Horex Schwinggabel passen müßte. Gedacht getan für 100.- DM wechselte das Rad mit gutem Reifen den Besitzer.
Nun gings ans Ausmessen und Anfertigen diverser Teile. Angefangen wurde mit dem Ausbuchsen der Schwinghebel. Die beiden Büchsen (4) müssen an die Länge der Schwinghebelbohrungen bündig angepaßt werden. Der Außendurchmesser wurde von mir Null auf Null gefertigt, innen wird ein d= 15mm + 0,02 angebracht und anschließend eingepreßt (Durch das Null auf Null einpassen bleibt der Innendurchmesser erhalten, das Teil wird in einer Aufspannung gefertigt, das die Achsflucht erhalten bleibt). Bei der Steckachse (1) wird der d=15 auf Null gedreht. Um die Länge für die Distanzbuchsen (5) zu erhalten vermittelt man das neue Rad in der Schwinggabel und mißt die beiden Abstände links und rechts zwischen Bremstrommel und Schwinghebel. Die bis jetzt angefertigten Teile fügt man mit Rad und Gabel zusammen. Jetzt geht man an die Anfertigung der Zugankerstrebe (3) sie wird an der 8er Bohrung mit der Ankerplatte und die andere Seite an der Schwinghebelbefestigungsschraube befestigt, wenn diese Schraube zu kurz ist muß eine längere angefertigt werden. Das Maß 25 für die Strebe muß jeweils separat ermittelt werden.Denn es sollte keine seitliche Verspannug auf den Bremsdeckel kommen. Man sollte bei den angegebenen Maßen aber beachten, daß diese im Einzelfall sich ändern können und jeweils angepaßt werden müßten.
Das wärs dann eigentlich schon. Die Puristen werden zwar die Nase rümpfen, aber muß es immer unbedingt Original sein?




1
M12×1
30
25
φ15
258
9
18
φ8,5
φ26
2
SW 19
18
3
M12×1
φ26
258
8
t=4
10
20
3
25
4
φ15
41
φ18,2
5
φ26
?
φ15

Neue Regina Kurbelwellen

Die Firma Ammon, siehe Anzeige in diesem Heft, hat sich um die Neufertigung von Kurbelwellen für Regina 0, 1, 3, 4 verdient gemacht. Die Wellen sind immer verpresste Stahlwellen. Also wie bei der 400er von neu her. Für die Primärseite der E1M Motore wird ein neuer Kurbelzapfen mit Nadellagerung geliefert. Pleuel und intackte Kurbelzapfen sollten angeliefert werden. Aber das ist kein muß, denn entsprechende Ersatzteile sind bei Herbert Ammon noch an Lager, sodaß eine komplette Kurbelwelle geliefert werden kann.

Neue tiefgezogen Kettenkästen

Herbert Ammon hat für Regina0 sowie für Regina1,2,3,4 neue Kettenkästen Anfertigen lassen. Diese sehr schön gemachten Kästen werden mit Anbauteilen wie Deckel und Verschlußfeder für Deckel geliefert. Der Preis ist mit 280,-DM als moderat zu bezeichnen. Da dieses Teil oft fehlt, wird dieses Angebot sicher viele Freunde finden. Siehe aber auch HB 3/92 S. 15.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger, Rotlintstr.51, 6o316 Frankfurt

Redaktion Constantin Klinger

Telefon o69-436859 oder 49o9o43

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse Kto.318039303 BLZ.500 502 01

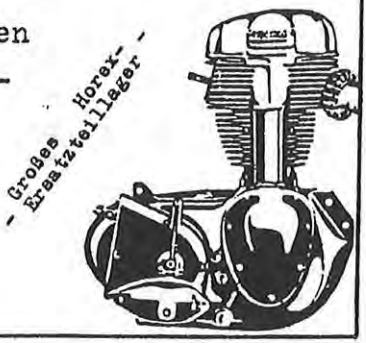
Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht. Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

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.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
648o7 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Ersatzteile gesehen in Poppenhausen

Bei Siegmund Tel. 06851-70164 gibt es Nockenwellen R1 und R3 und Kipphebel dazu für Imperator. Ich glaube aber, daß er auch für alle anderen Horexen diese Teile reparieren kann.
Bei Ammon sah ich einen neuen Regina Haubenentlüfter, das Teil ist ein Sachs Entlüftungsventil, welches sich leicht, zur Not auch ohne Fräsen, einbauen lässt.
Bei Eringfeld sah ich schöne Werkzeugkästen Blech und Leder für die Vorkriegs- Horexen. Für Regina Sport hat er das Rennbrötchen.



Zwischen Tür und Angel!

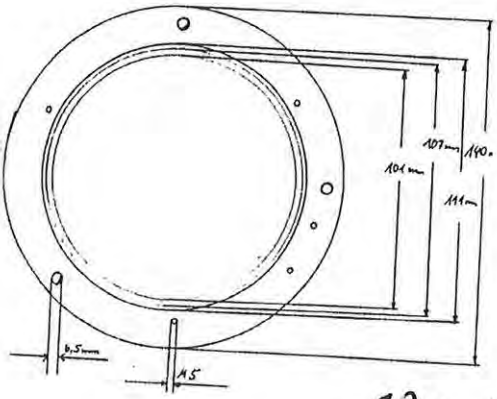
INTERIEW

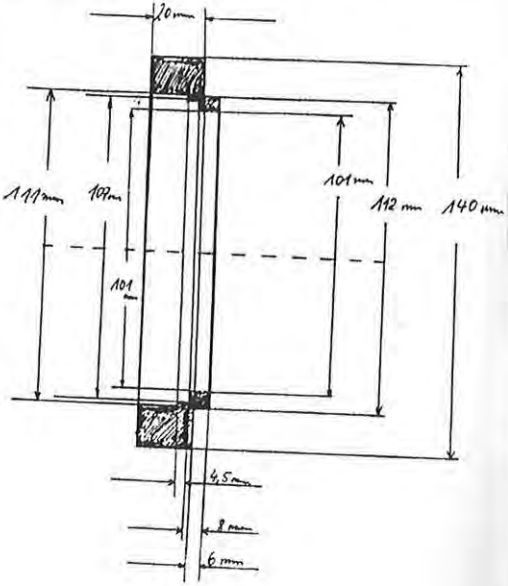
Vos:
Herr Kleemann, Sie überraschten vor einigen Monaten die Motorradwelt mit der Neuausführung Ihrer REGINA. Hatten Sie das nötig, in Anbetracht der Tatsache, daß Ihre Produktionszahlen heute nicht nur an der Spitze der deutschen 350 ccm-Produktion sondern an der Spitze der 350 ccm Welt-Erzeugung liegen?
Chef:
Wir haben es seit 30 Jahren so gehalten, unsere Kunden an den letzten Erkenntnissen des Werkes teilhaben zu lassen. Ich würde es als gewissenlos betrachten, mit Verbesserungen hinter dem Berg zu halten. Gerade die Tatsache unserer Bedeutung auf dem Motorradmarkt verpflichtet zu besonderen Leistungen. Der Satz: „Auf den Lorbeeren ausruhen", ist in unserem Wortschatz nicht enthalten.
Wanach:
Beabsichtigen Sie im kommenden Jahr eine neue 350 ccm-Maschine zu bringen?
Chef:
Nein — wir sind jedoch bemüht, die vorhandene Konstruktion immer mehr zu verfeinern.
Vos:
Haben Sie, Herr Kleemann, außer der „IMPERATOR" neue Modelle in Entwicklung?
Chef:
Ich kann Ihren journalistischen Wissensdurst zwar verstehen, ich darf Ihnen aus verständlichen Gründen aber nur sagen, daß wir HOREX-Leute in den uns interessierenden Hubraum-Klassen beruhigt in die Zukunft sehen.
Wanach:
Da wir neue Modelle streiften — warum brachten Sie die „IMPERATOR" bis jetzt noch nicht auf den Markt?
Chef:
Weil wir uns der Verantwortung bewußt sind und wissen, was es bedeutet, ein so starkes und schnelles Fahrzeug für die Serienfertigung freizugeben.
Dem zukünftigen Käufer oder Interessenten mag die Erprobungszeit sehr lang erscheinen. Tag für Tag — seit Monaten, laufen Versuchsmaschinen durch Deutschland, und sie werden so lange weiterlaufen, bis auch das letzte Material unseren Forderungen entspricht. Ich glaube sagen zu dürfen, daß gerade die Ungeduldigen sich eines Tages dankbar belohnt sehen werden.
Vos:
Eine Frage zur Produktion. — Es erscheint kaum glaubhaft, wie groß die Produktionszahlen im Verhältnis zur Zahl Ihrer Belegschaft stehen.
Chef:
Wir stellen mit rund 550 Belegschaftsmitgliedern, die Verwaltung inbegriffen, z. Zt. monatlich über 1700 Motorräder vom Typ „REGINA" her. Das sind pro Mann und Monat über 3 Maschinen.
Wanach:
Dieses Verhältnis ist wohl enorm — wie schaffen Sie das?
Chef:
In erster Linie sicher durch das Zusammengehörigkeitsgefühl und den Leistungswillen unserer Belegschaft. Wir sind ein Familien-Unternehmen im wahrsten Sinne des Wortes. Der Erfolg liegt also im wesentlichen in der familiären Zusammenarbeit, bei der jeder Betriebsangehörige der Überzeugung sein kann, daß er nicht nur ein Arbeiter unter Hunderten, sondern ein Mitglied der HOREX-Familie ist. Natürlich gehört als Voraussetzung dazu der hochmoderne Maschinenpark mit Automaten, Semi-Automaten, Vielspindelbohrwerken und neuzeitlichen Fertigungsmethoden in allen Abteilungen. Wir rationalisieren, um das abgedroschene Wort zu gebrauchen, unablässig. Der Papierkrieg wird verbannt. Wir wollen immer bessere und damit sichere Arbeitsplätze schaffen.
Vos:
Vor Ihrem Fenster, Herr Kleemann, entsteht gerade eine große Werkhalle. Wollen Sie die Produktion weiterhin steigern?
Chef:
Ihre Frage erscheint berechtigt. Wir studieren den Markt sehr genau, und wir glauben zu wissen, wann eine Produktion zur Überproduktion werden kann. Wir sprechen einen bestimmten Kreis von Motorradfahrern an und verfolgen ganz bewußt Konstruktions-Tendenzen, die außerhalb des Üblichen liegen mögen. Die neue Werkhalle dient deshalb weniger der Ausweitung als der Verfeinerung der Fertigungs- und Montage-Vorgänge nach neuesten Gesichtspunkten.
Wanach:
Haben Sie in der letzten Zeit außer dieser Halle noch andere Erweiterungen geschaffen?
Chef:
Erweiterungen ist sicher nicht der richtige Ausdruck. Ich möchte lieber sagen, Abrundungen oder Vervollkommnungen. Die Versuchs- und Entwicklungsabteilung nebst den Prüfständen haben ein modernes, zweistöckiges Gebäude bekommen. Wir wollen uns immer intensiver mit dieser zwar kostspieligen, aber so lebensnotwendigen Aufgabe befassen.
Vor einigen Monaten konnte ein großer Wohnblock für 24 HOREX-Familien bezogen werden, und ich würde mich freuen, wenn mir der Staat durch vernünftige Steuergesetze die Möglichkeit gäbe, meine sozialen Pläne fortzusetzen.
Vos:
Wir haben Sie lange belästigt, Herr Kleemann — aber gestatten Sie uns noch eine Frage: Was ist Ihr erstrebenswertes Ziel als Motorradfabrikant?
Chef:
Sie werden aus meiner Antwort sehen, daß ich unbescheiden bin. Ich will ein krisenfestes Werk, das krisenfeste Motorräder baut. Ich will nicht die größte Belegschaft oder die größte Produktion, ich will das zuverlässigste Motorrad für den anspruchsvollsten Fahrer.
Wanach:
Wir danken Ihnen, Her Kleemann, Sie haben uns als Motorradfahrer aus dem Herzen gesprochen, aber Sie haben uns tief enttäuscht, weil wir hofften, mehr über die „technische Zukunft", sozusagen über die Eingeweide Ihrer neuen HOREX-Kinder zu erfahren.
Chef:
Ich bin kein Spieler, meine Herren, nicht mal Skatspieler, aber ich liebe es trotzdem, Trümpfe erst im geeigneten Moment aufzudecken — und dazu braucht es noch seine Zeit!

Umbau der Drehstromlima für Horex Imperator

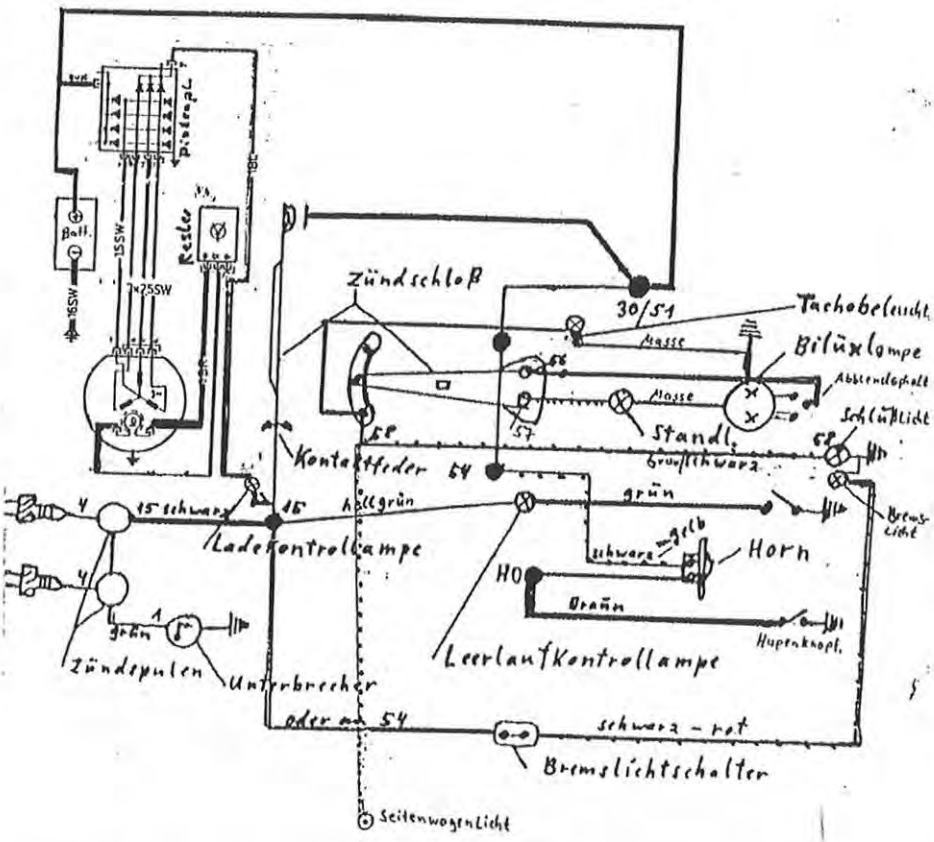
1. An BMW-Anker Bund am Konus abdrehen, an Ankerrückseite Anker abdrehen auf Gesamtmaß 72mm bis Vorderkante Kollektor, an Ankerrückseite auf Durchmesser 51mm um 4mm leicht konisch ausdrehen. Konus im Anker ausdrehen, passend auf Horex-Konus, linke Kurbelwange Imperator als Messlehre nehmen. Aufgesetzter Anker hat von Vorderkante Kollektor zur Innenfläche der Kurbelwange 116mm.
2. Aludistanzring von Imperatorgehäuse auf BMW-Lima anfertigen. Siehe Zeichnung "A" und "B"
3. BMW Lima zerlegen, Kohlenhalter, Kabelanschlüße entfernen. Gehäusedeckel der Lima am Paßsitz der Wicklung von 3,5mm auf 5mm ausdrehen. Kabelanschluß dreipolig "D -" entfernen, drei Kabel von Wicklung am Kabelanschluß ablöten. Kabelanschluß "Y" auf linke Bohrung von "D -" bringen. Gewinde auf Durchmesser der Pertinaxhülse von "Y" ausbohren. Limagehäusedeckel im Bereich von Außendurchmesser 109mm bis auf Innendurchmesser 98mm ca. 1,5 bis 2mm abschleifen oder feilen. Innerer Ansatz von Kohlenhalter bleibt stehen. Limagehäusedeckel an den drei breiten Flanschen rechts neben den Originalbohrungen passend zu den drei Gewindebohrungen M5 im Distanzring aufbohren. Bei "D -" das ovale Loch im Limagehäusedeckel ca. 1cm breit und ca. 1cm tief für die drei Kabel von der Wicklung auffeilen.
4. Linken Imperator-Motordeckel im Limaausschnitt innen auf Durchmesser 110mm ca. 3 cm ausdrehen, so daß ca. 2mm Wandstärke verbleiben. Den Bund von 2mm im Bereich der Kohlenhalter wegfeilen, jedoch Rand von ca. 0,8 bis 1mm zur Auflage des Chromdeckels stehenlassen. Im Bereich der zwei Linsenkopfschrauben des Chromdeckels Stehbolzen für Chromdeckelbefestigung am Lichtmaschinengehäusedeckel anbringen. Regina Limastehbolzen in der Mitte durchschneiden ergibt zwei Bolzen wie benötigt. Auf der linken Seite hohen Chromdeckel wie rechts montieren.
5. Die drei Kabel der Wicklung mit steifen Kupferdraht ca. 5cm verlängern, anlöten und mit Schrumpfschlauch isolieren. Achtung, Drähte der Wicklung nicht abbrechen! Dreipoligen Kabelanschluß mit zwei M5 Schrauben auf Distanzring festschrauben. Verlängerte Drähte von Wicklung am Kabelanschluß anlöten, Reihenfolge egal.

2. Alu-Distanzring von Imperatorgehäuse auf BMW-Lima laut Zeichnung anfertigen:





Schaltplan m. Drehstromlima



6. Zwei Regina 6 Volt Zündspulen oder zwei außenliegende 6 Volt Zündspulen montieren. Kabelbaum laut Schaltplan ändern. Kabeldurchführung im Motorgehäuse aufbohren, hier müßen jetzt sechs Kabel durchgeführt werden. Diodenplatte an geeigneter Stelle unter Sitzbank oder im Werkzeugkasten unterbringen. Evtl. Silentblocks zur Befestigung verwenden. Masseanschluß herstellen, BMW empfiehlt zwei Masseanschlüße zur Sicherheit. Original BMW Regler elektronisch oder mechanisch, am Rahmen unter dem Tank anbringen und mit dreipoligem Originalstecker anschließen. Alle Glühlampen auf 12 Volt ändern. Durch verändern der Wattzahl der Ladekontrollampe kann das Ansprechen des Reglers beeinflußt werden. Achtung bei defekter Ladekontrollampe läd die Lima nicht.

7. 12 Volt Batterie montieren. Säurestand in der Testphase oft kontrollieren, evtl. Ladekontrollampe ändern. Bei Montage der Lima im Imperatorgehäuse beachten, daß die Wicklung nicht an den Schrauben der Simmerringeabdeckung anliegt, evtl. etwas abfeilen.

Viel Erfolg beim Schrauben ! Werner Leuber

Diese Einbauanweisung verdanken wir der Arbeit von Werner Leuber vom HC-Fulda, durch die diesjährige Sternfahrt vielen bekannt. Wer noch Fragen hat, wende sich bitte an Werner Tel.06658-562. Mir bleibt nur zu sagen - Danke Werner und hoffentlich hast Du mit Deinem Bericht auch anderen Mut zum Schreiben gemacht. Nur eine Bitte hätte ich noch: wenn irgend möglich liefert mir die Texte Maschinen- oder Computer- geschrieben, fertig als Kopier-vorlage für den Horexboten, Also Breiten- und Höhenverhältnisse beachten. Wir sind nämlich auch nur eine "one man show" und faul obendrein, also denkt daran!



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



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

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

HOREX

Horex Regina 350
Baujahr 1951 oder 1952

in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

Herward J. v. Ehrlich
Simone-Ferberstraße 6 · 8132 Tutzing
Tel.:0 8158/257-0 · Fax: 0 8158/257-250

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

Wir berichteten in HB 1/90 S.5, HB 3/90 S.18 und in HB 3/92 S.27 zu diesen Massen. Nun noch einige Nachträge.

-Karl Tel. 09229-7382 teilte uns die Ausmaße der Imperator 450ccm Type23 Kupplungsdruckstangen mit. Er hat uns zu diesem Thema noch weitere Informationen geschickt. Die Änderung der Druckstangen gegenüber dem Type07 hat durch eine Änderung der Kupplung ihren Grund. Die bei der Imperator 400 Type 07 vorhandene Kugel hat die Aufgabe, die Rotation der Kupplung auf den stehenden Kupplungshebel abzufangen. Das führt zu Problemen in Form von Ausglühungen im Druckstrang also an Kupplungsnagel, Druckstangen, Kugel oder Stift. Die Kupplung im Type23 ist dahingehend geändert, daß im Kupplungsabschlußdeckel ein Axialdruckwälzlager eingebaut wurde und deshalb der Druckstrang nur aus den beiden Druckstangen besteht, die auf das Andruckteil im Lager wirken.

-Uns erreichten Nachfragen zu den Oelfüllmengen der Telegabeln. Die alte Regina0 Gabel wird mit 150ccm und die Neue, von Reginal bis Imperator 450 genutzte Gabel wird mit 50ccm pro Gabelholm befüllt. Hierzu wird ein nicht zu dünnes Oel genommen z.B. HD 40. Für in Gabelfragen Interessierte, bitte auch in HB 1/91 S.22 und HB 1/93 S. 36 nachsehen.

Karl und 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

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

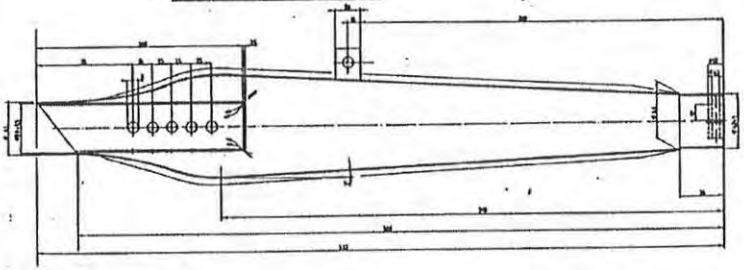
Kleine Nummernschilder und ihre Halterung

Ein Problem das viele nicht kennen aber manchen beharrlich verfolgt. Von der Zulassung ist einfach kein kleines Schild zu bekommen. Ein Bericht in der Dezember Markt Seite 16 gibt Aufschluß über Verordnungen und Regeln hierzu. Intressierte besorgen sich das Marktheft Tel. 06131-992-02. Oder man besorgt sich den Paragraph 60, Absatz 1 sowie Paragraph 70 Absatz 72 der Straßenverkehrszulassungsordnung. Und noch etwas am Rande, wer Probleme mit abvibrierten Nummernschildern hat, sollte das Schild durch mindestens drei Punkte (besser vier) über Gummi (Silentblöckchen im Handel für technische Artikel erhältlich) am Schutzblech befestigen.

HOREX

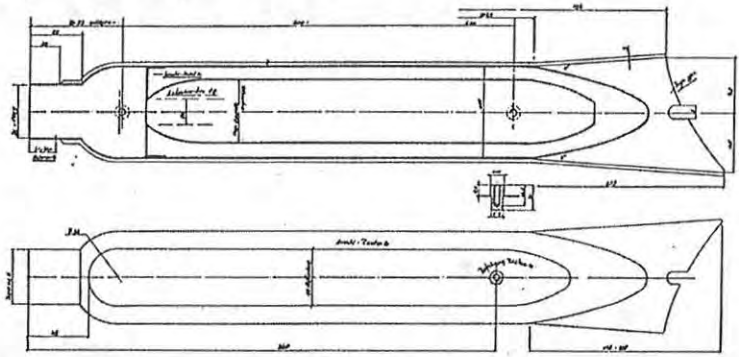
Regina "0+1"

10-90 Æ

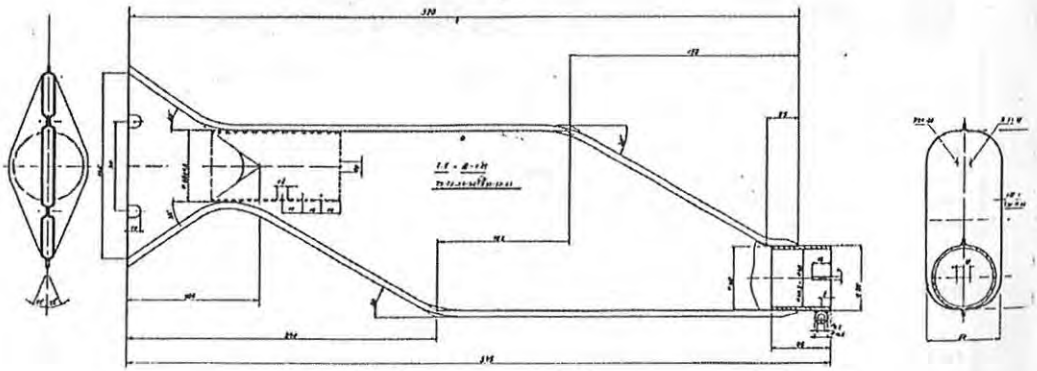


Albert Eringfeld
Aaltenseweg 46
NL-7091 · AG - Dinxperlo
Telefon 0031 83 55 22 23

SB 35 - innen abgeflacht



T5;T6;S35;S5;S6





Opa Geuder 1904 auf der Einzylinder-FN

Anno Domini 1904:

Fernfahrt zum Schützenfest nach Falkenhagen (Uckermark)

Im September 1959 wurde Opa Geuder in Recklinghausen 75 Jahre jung. Vor kurzem trafen wir ihn im Zweiradmuseum von Neckarsulm als 100 000. Besucher, als er dort seinen alten, heute noch lebenden früheren Renn-Konkurrenten Sebastian Geiger (78), der damals um 1900 herum NSU-Maschinen fuhr, wiedersah. Unser guter Opa erzählte uns dann diese Geschichte; lassen wir sie als einen besonderen Beitrag zum Jahresabschluß und zum Elefantentreffen auf unsere Motorradfahrerherzen wirken!

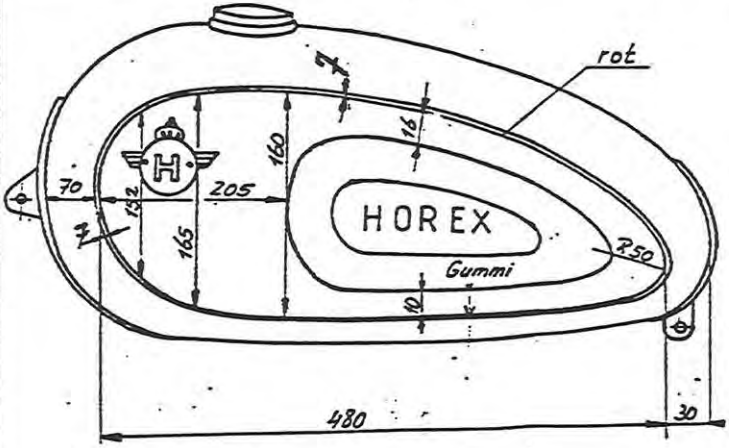
Klackes

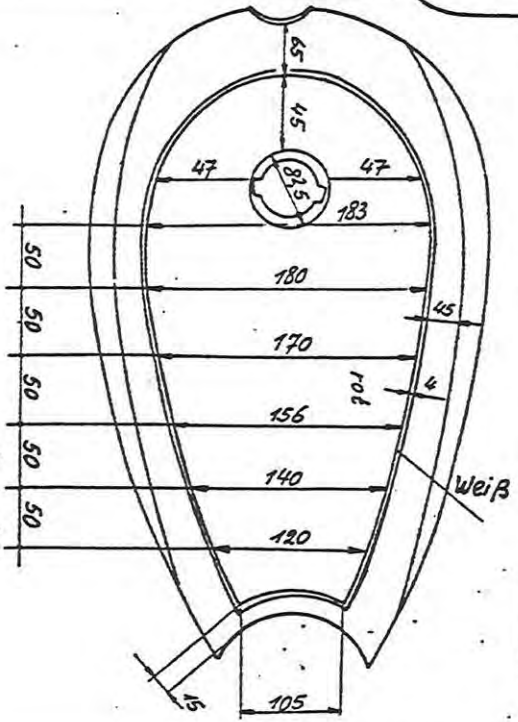
Wenn der Weinkenner von 1959 vom Jahrgang 1904 hört, läuft ihm das Wasser im Munde zusammen. Der Sommer 1904 war nämlich so unmenschlich heiß und trocken, daß es zwar in ganz Deutschland eine vollkommene Mißernte, an Rhein und Mosel jedoch einen Wein gab, der seinesgleichen suchte. In der Woche vor Pfingsten erhielt ich damals eine Einladung zu dem zu Pfingsten in dem uckermärkischen Dorf Falkenhagen geplanten Schützenfeste, welches ich in früheren Jahren bereits mehrmals mitgemacht hatte. Ich wohnte Anno 1904 zwar in Berlin, hielt mich aber sehr viel bei meinen Verwandten in dem 27 km nordöstlich liegenden Werneuchen auf, wo ich auch meine 2 PS „starke" FN-Maschine stationiert hatte, da das Fahren im Großstadtverkehr damals eine Qual ohne Ende bedeutete. Hier zuerst einige Daten zu meiner 2 PS-FN! Das Motorrad, Modell 1903, hatte einen Viertakt-Einzylindermotor primitivster Bauart, weder Kuppiung noch Getriebe —wie übrigens alle Motorräder damaliger Zeit —, keinerlei Federung und profillose Hochdruckreifen — vorn 2 Zoll, hinten 2,25 Zoll — und Lederflachriemenantrieb zum Hinterrade. Alle Bedienungshebel waren am Benzintank angebracht, in dem auch die Zündbatterie untergebracht war. Der Unterbrecher war außen am Gehäuse befestigt und lockerte sich gern, was dann immer Aussetzer des kleinen Motorchens zur Folge hatte. Eine Beleuchtung war nicht vorhanden. Dafür hatte ich bei längeren Fahrten immer eine Karbidfahrradlampe im Rucksack bei mir, in dem sich auch ein ganzes Arsenal an Ersatzteilen zu befinden pflegte. Denn auf irgendweiche Hilfe war unterwegs in keinem Falle zu rechnen. Erstens gab es damals in der Provinz überhaupt noch keine Fachleute, und die Schlosser verstanden von Motoren gar nichts und scheuten im allgemeinen jede Berührung mit ihnen, da sie immer befürchteten, daß das Benzin im Tank explodieren könnte. (Und heute? — Na, ja —) Viele von ihnen duldeten daher nicht einmal, daß man im Falle einer Panne die Maschine in die Werkstatt brachte. Der Motorradfahrer von Anno 1904 war also ganz auf sich selbst gestellt, wenn er sich auf Fahrt begab. Daher kam es, daß die wenigen Motorradfahrer, die es damals gab, sich meistens nur so weit von ihrem Wohnsitze entfernten, daß man notfalls die Maschine auf einem Pferdefuhrwerk oder schiebenderweise bei einer größeren Panne hätte nach Hause schaffen können. Kein Wunder, daß ich Anno 1904 in Werneuchen, wo es als seltener Ausnahmefall schon damals mehrere Motorräder gleicher Type gab, der einzige war, der Touren von 100 und mehr Kilometern wagte, obwohl auch ich immer — ehrlich gesagt — froh war, wenn ich in der Ferne auf der Rückkehr wieder den Werneuchner Kirchturm auftauchen sah.

Und nun wieder zu der Einladung zum Falkenhagner Schützenfest zurück. Ich beschloß nach kurzer Überlegung, die Einladung anzunehmen und kündigte meine Ankunft in Falkenhagen für Pfingstsonnabend um 17 Uhr an. Die wundeste Stelle meiner Maschine war der Flachriemenantrieb. Ich ließ mir also schleunigst durch den Sattlermeister Tissmer einen zweiten Reserveriemen anfertigen und band ihn links um die Lenkstange, beschaffte mir mehrere Riemenschlösser, verstaute außer dem „Ersatzteillager"

Fortsetzung Seite 21

Tanklinierung u. Zubehör

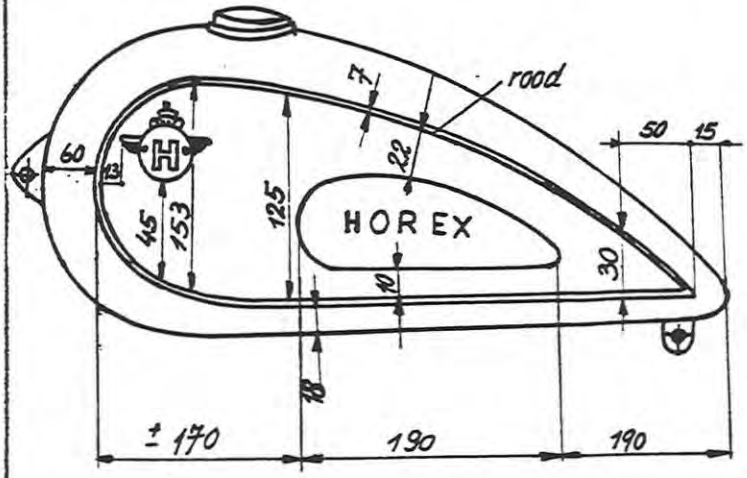


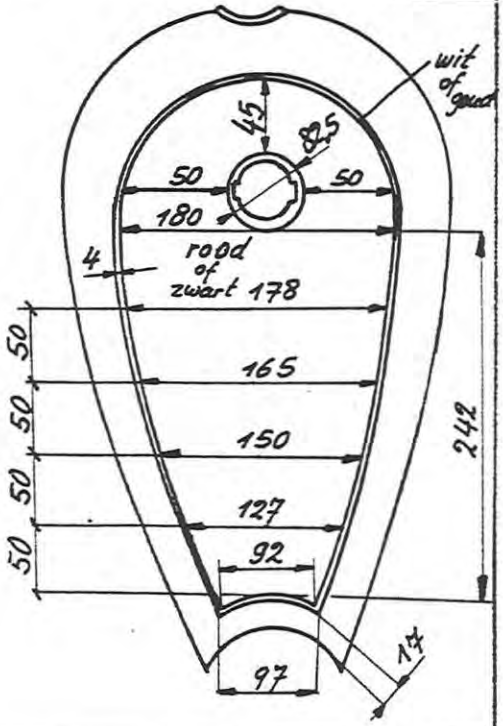


Albert Eringfeld
Aaltenseweg 10
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

Tanklinierung u. Zubehör.
"Spitztank" 13 L - Reg. 0+53 35

HOREX DIENST





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

Rot die Zweite

Albert Eringfeld, siehe Anzeige in diesem Heft, verwendet den Zweikomponentenlack NR. 526 von Nissan Autocryl. Albert gibt noch den Härter Sikkens 1.2.3. dazu. Albert meint, daß sich dieser Lack mit dem Härter bestens bewert hat und dem Originalton sehr ähnlich ist.
Für Feld, Streifen und Felge der T5, T6, Modelle empfiehlt Albert Kaminrot von Opel (ohne Lacknummer).
Doch besonders wertvoll sind die von Ihm gemachten Zeichnungen mit Maßen zur Kriegsbemalung der Regina 131 und 181 Tanks. Besten Dank Albert, wenn Du noch weiter interessante Zeichnungen zu Horex hast, z.B. über die Gehäuseschrauben, wir sind sehr interessiert!

Tank Innenversieglung

Ein Tip von Albert Eringfeld, siehe Anzeige in diesem Heft. Wir berichteten schon in HB 1/91 S. 23 und in 3/91 S. 25 über dieses Thema. Die Fa. Mikra, Brunostr.31 in w-4650 Gelsenkirchen, Tel. 0209-814251 bietet den sogenannten "Kraftstofftank Dicht Reparaturset POR 15 INC." an. Bestehend aus Reinigung und Entfettung 1 Liter, 1 Liter Rostentferner und Grundierung, Tankdichtmittel. Reicht für einen Tank und kostet 55,-DM.
Alternativ schlägt Albert vor: Tankstutzen und Benzinhahnanschluß mittels Kunststoffstopfen verschließen. Tank reinigen (Entfetten vorher nicht vergessen siehe HB 4/89 S.5) mit 10% Pohsphorsäure, (Siehe Bondern HB 3/91 S.26 oder auch Entlacken ohne Sand HB 3/92 S.30) anschließend mit einer Seifenlösung neutralisieren. Man kann bei der Reinigung natürlich eine handvoll Schrauben, Muttern oder Splitt dazu tun, so daß sich der Rost und Dreck besser löst. (Siehe HB 1/91 S. 23) Tank natürlich ständig drehen und schütteln. Tank mittels Föhn trocknen, dabei ständig drehen. Dann das Zweikomponentenmittel "BOSSEAL" ,es stammt aus der Flugzeugindustrie, ca. 1 Minute gut anrühren. Das Gemisch dann komplett in den jetzt trockenen Tank gießen, den Tank dann langsam und gleichmßig so drehen, daß Boden und Wände gleichmäßig mit dem glasklaren Gemisch bedeckt werden. Diese Vorgang dauert mindestens 20 bis 30 Minuten. Man kann bekannte Leckstellen anderen Tags nochmals mit einer zweiten Schicht bedecken, sodaß es einwandfrei dicht wird. Verarbeitungstemperatur: am besten 20 Grad Celsius. Eine Packung "BOSSEAL" reicht für einen 12 bis 13 Liter Tank und kostet ca. 35,-DM, für einen 18 Litertank oder für zweifache Anwendung werden zwei Mengen "BOSSEAL" benötigt. Albert gibt keinen Lieferanten an.

Regina Lichtmaschinenfräser

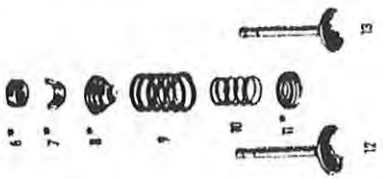
Wilfried Tel. 07231-55909 möchte auf einen Arbeitsgang bei der Montage des Reginamotors hinweisen, der aus Mangel am richtigen Werkzeug häufig nicht ausgeführt wird. Wilfried schreibt: - Viele Anker wurden zerstört in Ermangelung des korrekturfräsens. -Bevor die Lichtmaschine am neu montierten Motor aufgesetzt wird, sollte der Sitz des Lichtmaschinengehäuses am Primärkastendeckel, neu zentrisch nachgefräst sein. Dies ist am wichtigsten bei schmalen Motoren ohne Lager im Primärkastendeckel, sowie Motore die aus nicht nummerngleichen Gehäusen zusammengestellt wurden, also auch breite Motore. (Meist Rundmotore Siehe HB 2/92 S.31) Motore können bei Winfried, Ammon, Wagenknecht und Anderen, siehe auch "Motormacher" HB 1/92 S.12 und 2/92 S.21, zum Nachfräsen abgegeben werden.

noch eine Fünfliterkanne Dapolin — ein Liter Benzin kostete damals 18 Pfennige — in meinem Rucksack, der ein ganz nettes Gewicht hatte, und morgens um 5 Uhr zog ich meinen braven Benzinesel aus dem Stall, bockte ihn auf und gab dem Motor ausgiebige Einspritzungen Benzin und Petroleum und trat ihn dann an. Sprang er an oder zeigte er sich störrisch? Das war immer die große Frage. Zu meinem Glück war er ausnahmsweise vernünftig und besann sich bald zu knattern, wobei er infolge des Petroleums dicke Rauchwolken ausstieß. Dann wurde der Motor gestoppt, und hinaus ging es auf die Straße mit ihrem erbärmlichen Kopfsteinpflaster. Noch schnell eine Benzineinspritzung, ein Schwung in den Sattel, wobei mir der schwere Rucksack mächtig ins Kreuz schlug, und dann bei gehobenem Auspuffventil feste in die Pedale getreten! Tatsächlich zündete der Motor auch einige Male, aber dann war es aus. Absteigen, eine neue Benzineinspritzung in das automatische Ansaugventil, und dann ging die Trampelei von neuem los. Die Zunge hing mir schon zum Halse heraus, als nach wenigstens 200 Metern der Motor sich endlich wieder meldete, aber noch vielfach aussetzte. Immer weiter mittreten, bis endlich der Motor es allein schaffte! Schwitzend und keuchend hing ich im Sattel, war aber froh, daß nun die freie Chaussee erreicht war und endlich das furchtbare Gestucker aufhörte.

Wer nun etwa glaubt, daß ich nun die Maschine auf die Straßenmitte gesteuert hätte, befindet sich schwer im Irrtum. Dazu war die Chaussee damals viel zu schlecht. Ich lenkte sie vielmehr auf den glatten Fußweg, der damals in Norddeutschland neben den Landstraßen herzulaufen und namentlich von den Radfahrern benutzt zu werden pflegte. Natürlich machte dieser schmale Steig um jeden Chausseebaum einen Bogen, aber daran war ich ja gewöhnt. Gottlob, mein Motorchen erholte sich zusehends, und bald erreichte ich ein schönes Tempo von vielleicht 30—35 km/h. Tachometer hatten die Maschinen Anno 1904 noch nicht, und so war man auf Schätzungen angewiesen. Die Morgensonne meinte es schon gut, und so war ich froh, nach 5 km Fahrt in den Tiefenseer Forst mit seiner sauerstoffreichen, kühlen Luft zu kommen. Das merkte auch mein Einzylinder, der sich sichtlich erholte und lustig knatterte. Die Auspuffklappe hatte ich ja auf, um dem Motor Erleichterung zu schaffen. Ich war bester Laune, denn die Schwierigkeiten des Startes, die jeder Motorradfahrer damaliger Zeit besonders fürchtete, lagen hinter mir, und so blieb mir nichts weiter übrig, als auf die erste Panne zu warten, die mit tödlicher Sicherheit bald kommen mußte. Und da war sie auch schon da! Der Flachriemen hatte sich etwas gezogen und begann auf der flachen Riemenscheibe immer mehr zu rutschen. Zurück mit dem Gashebel, und immer mehr zurück, bis es schließlich nicht mehr ging. Und dann kam die erste Routinereparatur, die im weiteren Verlauf der Fahrt sich spätestens alle 12 km zu wiederholen pflegte. Heraus mit dem alten Küchenmesser, und dann schabte ich zunächst die Ölkohle vom Flachriemen, öffnete dann das Riemenschloß, kürzte den Lederriemen vorsichtig und legte ihn nach Schließung des Riemenschlosses wieder auf. Nun kam die große Frage, ob der Motor wieder anspringen würde, aber er war diesmal außergewöhnlich vernünftig, und so ging denn die Reise weiter.

Das nächste Hindernis war der Tiefenseer Berg in Richtung Heckelberg, den ich etwas fürchtete, an sich ein Hügelchen, das heutzutage selbst der lahmste Mopedfahrer überhaupt nicht beachten würde. Für die Motorräder Anno 1904 war aber die geringste Steigung sowie stärkerer Gegenwind ein schweres Problem. Ich hatte damals Glück, und so schaffte ich die Steigung mit Ach und Krach und verzweifeltem Mittreten. Bald war dann auch das Dorf Heckelberg erreicht, dessen Pflaster berüchtigt war. Eine ganze Meute wadenlüsterner Hunde empfing mich mit Wutgeheul und versuchte die Maschine anzuspringen. Ich mußte, ob ich wollte oder nicht, immer mehr stoppen und mich auf der hin- und herschlingernden Maschine mit Fußtritten der Dorfköter erwehren. Plötzlich hatte ich auch noch ein ganzes Hühnervolk vor der Maschine, und ehe ich nachdenken konnte, überfuhr ich auch schon ein Huhn. Nun rasch in die Pedale getreten und auf und davon! Zu meinem Glück ließen die Hunde einen Augenblick von mir ab, und so gelang es mir, wieder die freie Landstraße zu gewinnen. Derartige Intermezzos begegneten mir damals oft in den Dörfern, da die Tiere sich noch nicht an die fremdartigen Vehikel gewöhnt hatten, und oft ging es dabei recht gefährlich zu. Das „neckische Spiel" wiederholte sich übrigens einige Minuten später im Gutsdorf Trampe, welches das miserabelste Pflaster weit und breit hatte. Gleich hinter dem Dorf kam die nächste Riemenpanne. Dabei gab es natürlich immer schwarze Hände, aber das gab es eben gratis dazu. Steigungen und Gefälle lösten sich ab, und dann lag plötzlich die Stadt Eberswalde im Tale vor mir, von Bergen und Wäldern umkränzt. Hier auf der Höhe machte ich immer eine Pause und erfreute mich des schönen Panoramas. Zudem gab es hier beim Anfahren keine Schwierigkeiten, da es über einen Kilometer im Gefälle zur Stadt hinunterging. Solche Dinge, die heute kein Kraftfahrer mehr beachtet, interessierten uns Anno 1904 ganz besonders. Dem heißen Motor gönnte ich 10 Minuten Ruhepause, denn ihm stand noch der 1,5 km lange Berg bevor, der in Richtung Angermünde aus der Stadt herausführte und den ich sehr fürchtete.

Als die Ruhepause beendet war, stieg ich mit unguten Gefühlen auf die Maschine, hob das Auspuffventil und ließ die Maschine in immer schneller werdenden Fahrt den Berg hinabrollen. Nach 200 Metern schloß ich dann das Auspuffventil, und sofort knatterte der Motor los. Auf dem bemerkenswert miserablen Pflaster schleuderte ich nicht wenig mit meinem ungefederten Vehikel hin und her und war einesteils froh, als ich endlich die Kanalbrücke erreicht hatte, aber dann begann auch jäh die Steigung, die ich unter Mittreten mit Not und Mühe bezwang. Das berühmte „dicke Ende" kam aber erst noch. Immer länger wurde die Steigung, immer schwächer mein heißer werdendes Motorchen, und immer erschöpfter wurde ich durch das Mittreten, und erst in einigen hundert Metern Entfernung winkte die unerreichbar erscheinende Kuppe des Berges. Plötzlich gab es einen Krach! Ich verspürte einen heftigen Schlag über den Rukken, und der Motor raste im Leerlauf! Ich wußte sofort, was geschehen war, da ich das schon mehr-





„Weißt du noch? — In der Kurve haben wir uns einen ausgestoßen, daß die Zuschauer Gänsehaute kriegten!" — Ja, es war einmal —! Links Sebastian Geiger, der älteste noch lebende NSU-Rennfahrer (78 Jahre), rechts Opa Geuder im Zweiradmuseum von Neckarsulm. (Foto: Hans Franck)



mals erlebt hatte. Der Riemen war gerissen und hatte mir einen Schlag ins Kreuz versetzt, der nicht von schlechten Eltern war, bevor er im Bogen davonflog. Ich stieg erschöpft ab, lehnte die Maschine gegen einen Baum und machte mich auf die Suche nach dem Riemen, den ich schließlich in tiefem Grase entdeckte. Nachdem ich mich ein Weilchen ausgeruht hatte — ich war vollkommen erschöpft —, besah ich mir den Schaden. An dem erst kurz zuvor im Hinblick auf die lange Bergfahrt gekürzten Riemen war das Schloß ausgerissen. Da mußte also zunächst der Reserveriemen herbei. Als er endlich montiert war, blieb mir nichts weiter übrig, als die schwere Maschine im Schweiße meines Angesichtes — natürlich mit immer länger werdenden Pausen — bis zur Kuppe der Steigung hinaufzuschieben, was mir der Rucksack auf dem Rücken bestimmt nicht erleichterte. Bevor ich dann die Weiterfahrt antreten konnte, warf ich mich wohl eine Viertelstunde ins staubige und vollkommen ausgedörrte Gras.

Der Start in leichtem Gefäll vollzog sich glatt, und auf verhältnismäßig guter Straße — es war die Hauptchaussee nach Stettin — und viel durch kühle Wälder im Schatten fahrend erreichte ich bald Kloster Chorin, für dessen landschaftliche Schönheiten ich diesmal kein Auge hatte, und 20 Minuten später die Kreisstadt Angermünde mit ihrem nicht ohne Grund so gefürchteten Holperpflaster, von dem sich der Kraftfahrer von heute wohl kaum vorstellen kann, daß es so etwas einmal gab. Plötzlich ein Klirren und Schleifen am Hinterrade! Das Schutzblech war durch die fürchterlichen Erschütterungen abgerissen! Mittels Bindedraht, den ich stets mitführen mußte, wird der Schaden behelfsmäßig behoben, und dann geht es munter weiter. Ich atme tief auf, als ich das klapprige Angermünde endlich hinter mir habe, aber schon naht wieder eine gefürchtete Steigung vor Greifenberg. Als ich gerade zum Anlauf ansetze, da beginnt plötzlich der Motor zu knallen! Aha, der Unterbrecher ist lose geworden. Ich erkannte damals die Ursache jeder Panne schon, bevor ich abstieg. Ein Griff an den heißen Unterbrecher bestätigte meine Vermutung. Schnell heraus mit der großen Zwirnrolle. Dann löse ich den Bajonettverschluß des Unterbrechers und halte ihn in der Hand. Der alte Zwirn, der in Fetzen herumhängt, wird entfernt, und neuer Zwirn wird in dicker Lage um die Nute gewickelt, der Unterbrecher wieder anmontiert, und damit ist die Panne beseitigt, nicht aber der lange, steile Berg mit seinem groben Pflaster. Total erschöpft erreiche ich die Höhe und halte nun als Ritter von der traurigen Gestalt meinen Einzug in Greifenberg, wo gerade der Wochenmarkt stattfindet und die Hauptstraße von Pferdefuhrwerken und Fußgängern wimmelt. Das hatte mir gerade noch gefehlt! Mir bleibt nicht weiter übrig, als Absteigen und die Maschine unter höhnischen Zurufen der Bevölkerung langsam durch die Hauptstraße zu schieben, da sonst an ein Durchkommen nicht zu denken war. Ein paar mir zugedachte Peitschenhiebe der Kutscher verfehlte zum Glück ihr Ziel. Mit den getriebe- und kupplungslosen Maschinen damaliger Zeit fuhr man sozusagen immer im großen Gang, und ein Langsamfahren war daher unmöglich. (In meinen Angstträumen fahre ich heute mit der ollen FN über die Kö um 17.00 Uhr. Glaubt mir, Jungens, uns ging es nicht besser damals als euch heute noch!)

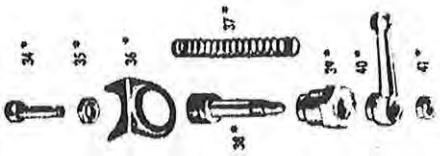
Nachdem das Spießrutenlaufen von Greifenberg glücklich vorüber war, war ich froh, endlich wieder die Fahrt fortsetzen zu können und rechnete mir schon in Gedanken aus, wann ich wohl Prenzlau erreichen würde, wo ich noch Bekannten einen Besuch abstatten wollte. Munter knatterte der Motor, und so kam ich trotz mancher Steigung verhältnismäßig gut vorwärts. Da erblickte ich plötzlich in der Ferne eine mächtige Staubwolke, deren Grund ich sofort erkannte. Ein Pferdefuhrwerk fuhr in raschem Tempo auf dem sogenannten Sommerwege dahin, der als Sandweg neben den Landstraßen herzulaufen pflegte. Das war eine unangenehme Sache, denn es war oft schwer, überhaupt an das Fuhrwerk heranzukommen, da der Staub einem jegliche Sicht nahm, und das Überholen war noch schwerer, da die Pferde von dem ungewohnten Motorengeräusch bei einer Annäherung sofort unruhig wurden und nicht selten durchgingen. Mir blieb aber nichts weiter übrig, als sofort eine Überholung zu riskieren. Kaum saß ich in der Staubwolke drin, als ich schon nicht mehr Hand vor Augen sehen konnte und stoppen mußte. Das wiederholte sich mehrmals, aber dann kam eine Biegung der Straße, die mir eine Chance gab, da dann der Staub eine andere Richtung nahm. Ich schloß die Auspuffklappe und gab dann Vollgas. Wirklich gelang es mir, mit dem Fuhrwerk auf eine Höhe zu gelangen, aber

da rasten die scheugewordenen Pferde plötzlich wie wild davon, und in tollem Zickzack rissen sie den Leiterwagen bald auf die Chaussee, bald wieder auf den Sommerweg, und ich wollte meinen Versuch schon aufgeben, als plötzlich die Pferde mit ihrem Gefährt auf den Acker stürmten, wodurch die Straße wieder frei wurde. Nun war ich endlich glücklich vorbei und atmete tief auf. Ich hatte nur noch eine Sorge, daß ich nämlich ohne Panne größeren Abstand von dem Pferdefuhrwerk bekommen und mich der wutende Kutscher nicht mehr erreichen würde. Ich fuhr also, was das Zeug hielt darauf los, und tatsächlich wurde der Riemen erst wieder lose, als ich schon eine genügende Strecke zwischen mich und das Fuhrwerk gebracht hatte. Da allerdings erwischte es mich gleich richtig. Die Maschine fing an zu schlingern, und ich war froh, als ich sie ohne Sturz zum Stillstand gebracht hatte. Hinterreifenpanne! Das war so ungefähr das Schlimmste, was einem dazumal passieren konnte.

Die umständliche Montage — die Hinterrad-Steckachsen gab es erst Jahrzehnte später — fürchtete ich weit mehr als einen Motorschaden. Und dann kam die Demontage des Hochdruckreifens, und man wußte immer noch nicht, ob sich der Schlauch überhaupt noch reparieren ließe. Ich machte mich, nachdem ich die Maschine in den Schatten eines Chausseebaumes geschoben hatte, sofort an die Arbeit. Da erblickte ich auch schon den Übertäter, einen zünftigen Hufnagel, wie sie im Zeitalter des Pferdes auf allen Landstraßen herumzuliegen pflegten. Ich war froh, denn nun konnte ich mir die Montage des ganzen Rades ersparen, nahm die Decke nur ein Stück ab, zog das in Frage kommende Stück des Schlauches seitlich heraus, und dann konnte das Flicken nach gründlicher Untersuchung beginnen, natürlich nicht wie heute mit Vulkanisiermaterial, sondern nur mit gewöhnlicher Gummilösung, und das war meine größte Sorge. Denn erfahrungsgemäß hielten die mit Gummilösung aufgesetzten Flicken — namentlich am Hinterreifen — selten für die Dauer, und an einem so glühendheißen Sommertage wie damals am Pfingstsonnabend waren die Aussichten auf eine Haltbarkeit der Flicke beinahe gleich null. Ich machte mich trotz alledem mit größter Sorgfalt an die Behebung des Schadens und ließ die Gummilösung erst gründlich trocknen, bevor ich die Flicke aufsetzte. Hin und wieder spähte ich sorgenvoll in die Ferne, ob das Pferdefuhrwerk nicht doch noch in Sicht kommen würde, aber offenbar hatte der Kutscher im letzten Dorf haltgemacht. Endlich, endlich war der Reifen wieder in Ordnung, und nun ging das Luftpumpen los. Die Jacke und Weste lagen bereits im Grase, aber trotzdem schwitzte ich wie ein Bär. Der Reifen hielt wieder, und glücklich bestieg ich wieder meinen Benzingaul und fuhr froh weiter. Vor dem nächsten Dorf stieg ich — natürlich im Gefäll — ab und überzeugte mich zu meiner Freude, daß die Luft im Hinterreifen „stand".

Gramzow, die letzte Stadt vor Prenzlau, hatte ich schon glücklich passiert, und Prenzlau kam immer näher, aber der letzte, lange und unheimlich steile Berg Dreiersgrund auch, und das war die schlimmste Steigung der ganzen Fahrt. Bevor ich im Gefäll Anlauf nahm, ließ ich den Motor erst eine Viertelstunde gut abkühlen, kürzte den Riemen etwas und probierte, ob er wegen zu starker Spannung beim Anschieben auch nicht knarrte. Dann hätte der zu stramme Riemen die Zugkraft des Motors stark herabgemindert, und das konnte ich auf keinen Fall gebrauchen. Schließlich wagte ich, bestens gerüstet, die Fahrt, ließ die Maschine bergab anlaufen und ging dann mit Karacho in die Steigung hinein, indem ich erst bei ihrem Beginn ganz allmählich Vollgas gab. Als ich merkte, daß der Motor immer kurzatmiger wurde, begann ich aus Leibeskräften mitzutreten. Immer schwächer wurde die Maschine, so daß ich kurz vor der Kuppe von der Maschine abspringen und sie, kräftig mitschiebend, total erschöpft zur Höhe bringen konnte. Ich fiel dann mehr ins Gras, als daß ich mich hinlegte, aber dann sah ich auch in der Ferne ein Panorama, das ich nie vergessen werde: Den 9 km langen Uckersee und an seinem Nordende die mittelalterliche Stadt Prenzlau mit dem alles überragenden Doppelturm der Marienkirche! Es dauerte lange, bis ich mich davon losreißen und wieder auf meine Maschine schwingen konnte. Immer näher rückte mir die damals so schöne Hauptstadt der Uckermark, und endlich fuhr ich durch die Schwedterstraße in die Stadt hinein, wo mich meine Freunde schon erwarteten. Nach stürmischer Begrüßung galt meine erste Sorge meiner Maschine. Der Riemen war wieder etwas zu kürzen, die Zündkerze — übrigens vielleicht zum sechsten Male während der Fahrt — zu säubern, und dann mußte ich mich mehrmals waschen, um wieder wie ein Mensch auszusehen. Nach einer Tasse Kaffee fuhr ich frohgemut weiter bis Holzendorf, und dann war es aus mit einer befestigten Straße. Auf einem mit tiefen Geleisen ausgefahrenen bergigen Lehmwege stümperte ich mich die letzten Kilometer bis Falkenhagen durch und pausierte angesichts des Dorfes noch ein Viertelstündchen, um Punkt 17.00 Uhr, wie angesagt, meinen Einzug zu halten. In Erwartung des Schützenfestes prangten alle Bauernhäuser im Schmuck von Fahnen und Pfingstgrün, und über die Straße waren Girlanden mit Begrüßungssprüchen gespannt, die ich in diesem Augenblick freudig auf mich bezog, die aber in Wirklichkeit dem Schützenfeste galten. Vor den Häusern standen aber die Bewohner des Dorfes und winkten mir fröhlich zu. Man hatte mich auf meine Ankündigung hin erwartet und freute sich offenbar, daß ich auf die Minute pünktlich eingetroffen war. Die Strapazen der 125 km, die ich hinter mir hatte, ahnte natürlich niemand, höchstens Familie Sprockhoff, die mich freudig empfing, und Mutter Sprockhoff war sichtlich froh, daß ich ohne Unfall gelandet war. Während des Schützenfestes war ich natürlich der Held des Tages und wurde mehr bewundert als der Schützenkönig.

Ja, das waren damals noch Zeiten, als ein Motorradfahrer so selten zu finden war, wie heutzutage ein Goldstück. Für Milchbärte war der Motorradsport nichts. Nur Männer mit Nerven und Zähigkeit von Stahl, die sich nie durch Rückschläge, die an der Tagesordnung waren, enttäuschen ließen, hielten durch und blieben dem Motorrad treu. Der Sport erhält jung, dafür bin ich wohl ein lebender Beweis, denn noch immer fahre ich gern auf zwei Rädern in Wind und Wetter. *Ernst Geudet*





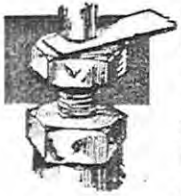


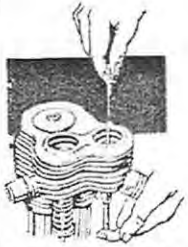
Undichte Ventile

ergeben sich durch Verbrennungsrückstände am Ventilsitz. Durch einfaches Entfernen dieser Teilchen ist meistens der Übelstand zu beheben. Sind jedoch bereits die Sitzflächen am Ventil und im Zylindergußstück angefressen oder gar kräftig verschmort, so muß das Ventil neu eingeschliffen oder ersetzt werden. Zum Einschleifen verwende man eine aus Schmirgel und Öl bestehende Schleifpaste, die man in dünner Schicht auf die kegelförmige Sitzfläche des Ventils aufträgt. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß kein Schmirgel in das Zylinderinnere gelangt, da dieser die Maschine bei der nächsten Arbeitsleistung schwer beschädigen würde.



Nach dem Einschleifen kontrolliere man stets das Spiel zwischen Stößel und Ventilschaft. Bei kaltem Motor soll dieses 0,2-0,3 mm betragen, das ist etwa die Stärke einer Postkarte. Das erforderliche Spiel erreicht man durch Verdrehen der Stellmutter des Stößels nach Lösen der Gegenmutter.





Richtige Schmierung

Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexen benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93, 2/93 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

Gebrochene oder zu schwache Ventilfedern

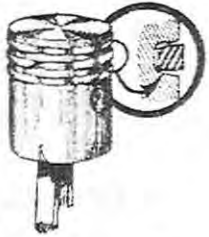
Wenn die Ventilfeder bricht oder die Wärme des Motors im Laufe der Zeit die Federspannung des Auspuffventils schwächt, so daß sie nicht mehr genügend schließt, so ist eine neue Feder einzusetzen. Sollte eine neue Feder nicht sofort eingesetzt werden können, so kann man eine gebrochene Feder behelfsmäßig durch Zwischenlegen einer Scheibe an der Bruchstelle kurze Zeit noch in Betrieb halten.



-24-

Festgebrannte oder abgenutzte Kolbenringe

zeigen sich durch leichtes Durchtreten der Maschine ohne Ziehen des Aushebers und durch übermäßige Erwärmung des Kurbelgehäuses. Festgebrannte Kolbenringe lassen sich meistens lösen durch Einspritzen von etwas Petroleum und mehrmaliges Durchtreten der Maschine bei gezogenem Ausheber. Schadhafte und abgenutzte Ringe sind sofort zu erneuern. Die Kolbenringe sollen an der Gleitfläche hell und ohne dunkle Flecke sein und sich frei in den Ringnuten bewegen, damit sie sich stets an die Zylinderwand anpressen können.



Unrichtige Ventilsteuerung

Man lasse die Ventile durch einen Fachmann einstellen. Das Auspuffventil soll reichlich vor dem unteren Totpunkt öffnen und nicht vor dem oberen Totpunkt

schließen, um den verbrannten Gasen möglichst lange den Austritt ins Freie zu ermöglichen. Das Einlaßventil soll je nach der Drehzahl vor oder im oberen Totpunkt öffnen. Je höher die Drehzahl ist, desto früher soll das Einlaßventil öffnen, um dem Motor eine möglichst gute Füllung zu geben.



Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein Zurückschlagen der verbrannten Gase in den Vergaser durch ein zu frühes Öffnen des Einlaßventils vor dem oberen Totpunkt unbedingt vermieden werden muß.

Das bekannte Nachladen wird erreicht durch möglichst langes Offenhalten des Einlaßventils nach dem unteren Totpunkt; dieses richtet sich nach der Drehzahl der Maschine und Anordnung der Ventile.

1257

Falsche Vergasereinstellung

Gibt der Motor seine volle Leistung nicht her, so liegt die Ursache an einem zu armen oder zu reichen Gemisch. Im ersteren Falle wähle man eine größere Kraftstoffdüse bzw. bei Luftkorrektur eine kleinere Korrekturdüse. Im letzteren Falle setze man eine kleinere Kraftstoffdüse bzw. größere Korrekturdüse ein.

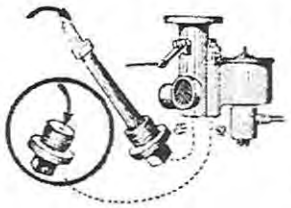


Auch Drosselverluste im Vergaser können die Ursache schlechten Durchziehens der Maschine sein. Vorausgesetzt, daß der Vergaser zum Motor paßt, wähle man einen größeren

Redaktionsschluss fuer HB 4/93 ist Anfang September 93. Das Heft erscheint am 15 Oktober 1993.

Lufttrichter, wobei man auch die Kraftstoffdüse entsprechend größer nehmen muß.

Bei zu groß gewähltem Lufttrichter kann es vorkommen, daß der Motor die Steigungen schlecht nimmt und träge anzieht, d. h. die Luftgeschwindigkeit um die Kraftstoffdüse herum ist zu gering. In diesem Falle muß der Lufttrichter wieder etwas kleiner gewählt werden, damit in beiden Fällen das gewünschte Maß erreicht wird.



Zündet der Zweitaktmotor erst bei jeder zweiten Umdrehung anstatt bei jeder Umdrehung, so hat dies seine Ursache in falschem Gemisch. Die Mischung von Kraftstoff und Luft ist richtig einzustellen.

Falsche Zündmomenteinstellung

Die Einstellung der Zündung wird bei Viertaktmotoren wie folgt vorgenommen: Man stelle den Zündungshebel auf Spätzündung und bewege den Kolben, bis er den höchsten Stand beim Verdichtungshub erreicht (der Verdichtungshub ist die Aufwärtsbewegung des Kolbens nach dem Schließen des Einlaßventils). In diesem Augenblick sollen die Platinkontakte des Unterbrechers gerade beginnen, sich voneinander zu entfernen. Ist die Einstellung nicht richtig, so lockere man die Mutter der Magnetwelle und löse das angetriebene Rad, drehe die Spindel, bis die Spitzen gerade anfangen, sich voneinander zu entfernen, und ziehe dann die Mutter erneut an. Es ist darauf zu achten, daß der Kolben

und Zündhebel sich noch in der vorbezeichneten Stellung befinden.

Die Einstellung des Zündmoments bei Zweitaktmaschinen geschieht folgendermaßen: Wenn der Kolben sich im höchsten Punkt des Verdichtungshubes befindet und der Zündhebel vollkommen zurückgestellt ist (auf Spätzündung steht), sollen die Platinkontakte des Unterbrechers gerade anfangen, sich voneinander zu entfernen.

Der Motor wird zu heiß

Ein *zu reiches Gemisch* überhitzt den Zylinder unter normalen Verhältnissen und führt zu großem Kraftstoffverbrauch. Zur Abhilfe versuche man kleinere Düsen. Aber auch *zu armes Gemisch* kann, besonders wenn ein schlecht zündfähiger Kraftstoff zur Anwendung kommt, zur Motorüberhitzung führen, da trotz richtiger Zündzeitpunkt-Einstellung das Gemisch in Totpunktnähe nicht schnell abflammen kann. Das allmähliche Verbrennen bis weit in den Ausdehnungshub hinein gibt Anlaß zur unnötigen Aufheizung der Zylinderwände und dann zur Motorüberhitzung.

Zu wenig Vorzündung: Man gebe bei schneller Fahrt so viel Vorzündung, wie der Motor ohne zu klopfen gerade noch vertragen kann, damit möglichst viel Zeit für die Gemischverbrennung in Totpunktnähe zur Verfügung steht. Bei zu spätem Zündbeginn wird die Zündwelle sich noch weit in den Ausdehnungshub hinein erstrecken und den Zylinder unnötig erhitzen.

Ungenügende Ölzufuhr: Man kontrolliere bei automatischer Schmierung den Ölumlauf und bei Handregulierung den Ölzulauf. Ist dieser in Ordnung, so

liegt die Ursache in der Verwendung eines minderwertigen oder für den Motor ungeeigneten Öles. Man lasse das Öl ab und wähle das richtige Öl nach dem Gargoyle Wegweiser.

3. Der Motor klopft

Kohlerückstände

Wenn im Motor, besonders beim Bergfahren oder bei plötzlicher Beschleunigung, ein klopfendes Geräusch auftritt, so beruht dies oft auf der Bildung von Kohlerückständen im Verbrennungsraum. Manchmal ist dies verursacht durch falsche Vergasereinstellung (zu fettes Gemisch), meist aber durch Verwendung ungeeigneten Öles oder durch übermäßige Ölzufuhr bei gleichzeitiger Verwendung einer an sich leicht zum Klopfen neigenden Benzinsorte. Das Klopfen beruht auf einer unregelmäßigen, stoßweisen Verbrennung eines solchen Benzins und tritt auf bei Erhöhung der Temperatur über ein zulässiges Maß im Verbrennungsraum. Diese Temperaturerhöhung kann durch glühende Kohlerückstände hervorgerufen werden dadurch, daß sie die Wärmeableitung behindern und die Verdichtung erhöhen. Es ist dann nötig, die Rückstände aus dem Verbrennungsraum zu entfernen.



Das Säubern des Kolbenbodens geschieht am besten mit einem stumpfen Schaber oder ähnlichen Werkzeug unter Zuhilfenahme von Benzin. Die Lauf-

-26-

GARGOYLE WEGWEISER

für die richtige Schmierung von

Kleinlieferwagen und Kleinfahrzeugen zur Personenbeförderung. (Baujahre 1926—1929.)

Die Buchstaben in den Jahresspalten bezeichnen die empfohlenen Gargoyle Schmiermittel, z. B.:
„BB" = Gargoyle Mobiloel BB, „Mb" = Gargoyle Mobilfett Weich,
„Mc" = Gargoyle Mobilcompound, ★ = Öl vom Motor.

Die Winterölempfehlung gilt, solange Frostwetter herrscht oder zu erwarten ist.
Bei Temperaturen unter minus 18 Grad Celsius verwende man Gargoyle Mobiloel Arctic.

Fahrzeugmarke	1929				1928				1927				1926			
	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb
	Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter		
Alfi, 2/10 PS und Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Alge-Transportwagen	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Ameise, Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Ansbach Expreß, KT	TT	TT	C	C	TT	TT	C	C	—	—	—	—	—	—	—	—
Argeo, 250 ccm Lastdreirad	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—
Blitz (Borgward), Motortransportkarren	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—	BB	BB	—	—
Bucie, Kleinlastwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—	BB	BB	—	—
Cambra, Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	A	C	—	BB	A	C	—	BB	A	C	—
D-Lieferwagen L 7	D	TT	★	—	D	TT	★	—	-	—	—	—	—	—	—	—
DGW siehe DKW																
Diabolo, 4,17/12 PS	—	—	—	—	—	—	—	—	TT	TT	Mc	—	TT	TT	Mc	—
Dick's Record, 8 PS	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DKW (DGW)-Lieferwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—

Fahrzeugmarke	1929				1928				1927				1926			
	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb
	Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter		
E.B.S., Motordreiräder	T T	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—
El-Es-Eilwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E. M. W.-Eildienstwagen, 29 H t—3 (Hurth-Getriebe)	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dieselb. mit englischem Getriebe	B	TT	Mb	—	B	TT	Mb	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell C und D	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Modell A und B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—
Goliath, Dreiradwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—
Vierradwagen	BB	BB	C	C	BB	BB	C	C	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Hamor, Motordreirad	—	—	—	—	BB	BB	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Hanomag, 2/10 PS Lastwagen und Benzinkarren	TT	TT	Mc	Mc	TT	TT	Mc	Mc	TT	TT	Mc	Mc	TT	TT	Mc	Mc
Klettermaxe	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komet-Kleinlieferwagen, K1, K1G, K2, KV	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
K3	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ko-Wu-Lastdreirad (Ilo-Motor)	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	—	—
Lüders Trumpf	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	D	TT	★	—	—	—	—	—
Mammut-Transportdreirad, Modell I, II, IIIa	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell IIIb	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Merkur-Lieferwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mollmobil, 3, 4, 4½ PS	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	Mb	—	BB	BB	Mb	—
Monos, „200"	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„500" und „750"	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lichtmaschinen polarisieren

Der alte "Corl" Carl Hertweck spricht aus diesem Artikel. Der vorgelaufene Artikel fehlt mir. Es muss aber, wie aus diesem Artikel heraus zu lesen ist, ein Artikel ueber eine einfache Moeglichkeit des lichtmaschinen-polarisierens gewesen sein. Und zwar wurde dadurch polarisiert, indem man den Rueckstromschalter des F-Reglers kurzzeitig ueber-brueckte, durch andruecken des Reglerankers. Doch lesen Sie selbst.

Horex-Novice

Letzte Wichtigkeiten

Eigentlich sollte der Lichtmaschinenartikel hier zu Ende sein, inzwischen hat sich aber fachmännischer Widerspruch zum hier vorgeschlagenen Polarisier-verfahren gemeldet, auf den eingegangen werden muß:

Wenn man eine Lichtmaschine abgenommen hat, so daß die Möglichkeit des Vertauschens von Wicklungsenden besteht — und diese besteht immer —, wenn man zudem mit Batterie und Schraubenzieher die Feldwicklung aus mehreren Drahtenden herausgesucht hat, ist die Lichtmaschine nach dem Wiederanschluß mit denkbarer Sicherheit falsch gepolt und muß erst richtig gepolt werden. Man macht das wie geschildert. Das funktioniert bei allen Bosch- und Noris-Motorrad-Maschinen prompt, bei denen eine Bürste an Masse liegt, die Lichtmaschine gibt nach dem Polarisieren ordnungsmäßig Spannung ab.

Hat man es aber mit einer „wilden" Lichtmaschine zu tun, dann kann es *trotz* Polarisierens geschehen, daß keine Spannung bzw. verkehrte Spannung abgegeben wird. In diesem Falle werden entweder

1. die Bürstenanschlüsse vertauscht, oder
2. die Feldspulenanschlüsse vertauscht.

Danach wird bei erneutem Start die Lichtmaschine im richtigen Sinne Spannung abgeben. Um da nun bestimmt kein Mißverständnis aufkommen zu lassen, fangen wir nochmal von vorne an:

1. Nachdem man an der zerpflückten Lichtmaschine alle Anschlüsse identifiziert hat, wohin sie also gehören, werden Feldwicklung, Widerstände und Bürsten so angeschlossen, wie es schaltungsmäßig nötig ist, ohne Rücksicht auf Spulenanfang oder Spulenende, entscheidend ist nur, daß man hinsichtlich Masse und „heißem" Ende richtig anschließt.
2. Nach dem Einbau wird mit Verbindungsdraht oder Druck auf die Schalterzunge bei angeschlossener Batterie polarisiert.
3. Man läßt den Motor laufen und sieht nach, ob die rote Lampe ausgeht, die Maschine also richtige Spannung abgibt.
4. Wenn keine Spannung abgegeben wird, vertauscht man innerhalb der Lichtmaschine entweder die beiden Anschlüsse der Feldspule oder die Anschlüsse der Bürsten — Anschlüsse von Widerständen bleiben unberührt.

Damit wird die Lichtmaschine im richtigen Sinne Spannung abgeben. Bleibt noch zu sagen, daß ein gewissenhafter Elektriker meine Polarisiermethode mit dem sanft angedrückten Rückstromschalter als gefährlich anzweifelte — er fürchtet, daß dabei der Anker kleben bleiben könnte und die Lichtmaschine verbrät. Auf Ehre — sie tut es nicht. Auch nicht mit einer 80-Ah-Batterie. Denn: Selbst wenn man nicht mit dem Finger tippt, bis die rote Lampe ausgeht, und dann wieder losläßt, wenn man also mit dem linken Hinterbein dagegentritt, wird die Zunge nicht festgehalten, denn die Felder der Spannungsspule und der Stromspule auf dem Rückstromschalter sind gegensinnig gerichtet, die Zunge wird bestimmt losgelassen. Außerdem hat jeder mir bekannte Rückstromschalter eine Klebesicherung in Gestalt eines Plättchens oder Stiftes aus NE-Metall, das direkte Berührung zwischen Anker und Kern verhindert. Drittens haben die meist vorhandenen F-Regler noch einen Überstromschutz in Gestalt der Bimetallzunge des Schalterkontaktes, die nach wenigen Sekunden Überstrom aufbiegt und den Strom unterbricht.

Damit ist der Lichtmaschinenbandwurm definitiv zu Ende. Bereits im Satz aber ist das Buch DER KUPFERWURM, das um ein beträchtliches Teil dicker werden wird als „Besser machen". Da drin kommen dann auch noch ein paar seltenere Lichtmaschinen und vor allem eine vollständige Sammlung aller vorhandenen Regler, einschließlich des neuen Bosch-Diodenreglers (Variode ist eine reine Hausbezeichnung), den man sich mit einem ganz normalen, billigen Selen-Element aus einem ebenso normalen Spannungsregler selbst zusammenbauen kann.

Treffen—Ausstellungen—Maerkte

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

+ VFV Rennen 10 u. 11.7. Horice; 28.8 Bengel; 14 u.15.8 Schotten+
+ 11.9 Hockenheim; 19.9 Nürburgring Kölner Kurs Tel.02202-55051+
+ Tel. 089-6099844 oder 06044-2868 oder 06158-85501 +

+ Rennen des VMCC Kim Molnar, Atherton House, Fulwood Row 32 +
+ Preston Pr2 6 SL England. 28-30.8 Pembrey, 11.9 Cadwell, +
+ 18-19.9 Three Sisters. +

+ Rennen des CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St.Mary Hoo near Roch- +
+ ester ME3 8QY. 10-11.7 Pembrey (Classicfest) 31.7 bis 1.8 +
+ Three Sisters, 25 bis 26.9 Pembrey, 9-10.10 Cadwell +

+ Rennen in Holland CRMCH, Bart Vogel, Narcisenstraat 21, NL +
+ 2071 NL Santpoort.10 bis 11.7 Assen, 24 bis 25.7 Zolder, 7 bis+
+ 8.8 Assen, 28 bis 29.8 Tolbert, 25 bis 26.9 Assen. +

+9 bis 11.7 Treffen in 8671 Lichtenberg Tel. 02988-7555
-10.7 Rallye in Aldingen w7140 Ludwigsburg Tel.07141-871141
+10.7 Rallye 5412 Ransbach-Baumbach Tel. 02623-4255
-11 bis 24.7 Rallye Südostpolen Tel. 06243-8956

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+16.7 bis 18.7 Sommertreffen der Horex u. Gespannfreunde Main- +
+ kling. W-7189 Frankenhardt bei Creilsheim Fritz Tel. 07959-634+

+17.7 Rennen in Ungarn, BM Budamotor Kft., Kertvaros u. 54,
h-1028 Budapest.

+17 bis 18.7 Großes Odenwälder Oltimertreffen w8761 Preunschen +
+ bei Amorbach Tel. 09373-8689 Fax 4026 Hr. Geiger +

+ 17 bis 18.7 2.Tage Ausfahrt des Fahrzeugveteranenverein +
+ Dreieich "in Veterano gaudium" nach Sandbach/Odenwald. Info +
+ bei Hansi 06103-62300 oder Ottmar 06103-65846 +

+18.7 Tunier in Hoßkirch Tel.07587-450
+18.7 7th Garden od England Run bis 1931, b.Staple, 18 Chieveley
Drive, Turnbridge Wells, Kent TN2 5HO
-23 bis 25.7 Rennen am Klausenpaß Schweiz bis Bj. 1935
-23 bis 25.7 Sternfahrt w-5551 Veldenz Tel.06571-14-289

+24 bis 25.7. Treffen und Markt am Gasthaus "Wirzenborner Liss"+
+ in w-5430 Montabaur Wirzb. Info bei Horex-Freund Hans-Peter +
+ Schaaf Tel. 02602-8706; schönste Anfahrt über Gelbachtal +

-24.7 bis 1.8 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
-30.7 bis 1.8 Golden Oldies w-6301 Wettenberg Tel. 0641-8040
+31.7 Victoria IG Jubiläumstreffen und Treffen Nürnberger Marken
bis 1940 Centrum Industriehal. 0911-794419 Sepp Lube.
-1.8 VII. Christopherus Rallye w2215 Hanerau-Hademarschen
Tel. 04872-7870
-1.8 Treffen w-2202 Heede Tel. 04123-5590
-7 bis 8.8 Markt in w-2733 Dipshorn Tel. 04283-5828
-7 bis 8.8 Treffen in w-8939 Zaisertshoffen Tel. 08268-606
-7.8 Orientierungsfahrt "Rund um den Stollberg" w-2257 Bredstedt
+12 bis 14.8 Rallye Am Neckartor Stuttgart Tel. 0711-2800
-14.8 Treffen w-8581 Eckersdorf Tel. 0921-39009

-14.8 Rallye w-6501 Heidesheim Tel. 06132-5105
-14 bis 15.8 Rallye DK-5550 Langeskov Gronvej 4A DVM Egeskov
+14 bis 15.8 Norddeutscherallye 2804 Rellingen Tel. 04101-31176
+15.8 1000 Bikes VMCC,allen House, Wetmore Rd., Burton DE14 1SN
-20 bis 22.8 Treffen w-7244 Salzstetten Tel. 07486-9192 o. 1301
-20 bis 22.8 Markt NL-3512 VJ Utrecht Vehikel Lauwerstraat 26
-20 bis 22.8 Lüttich-Nancy-Lüttich. H.Bovy Royal Motor Union Blv.D Avroy 254 Belgien 4000 Lüttich
-21.8 Rallye w-2320 Plön Tel. 04522-8604
+22.8 N.A. Otto Ausfahrt 5429 Holzhausen a.H. Tel.06772-8366
+22.8 Graham Walker Run siehe 18.7 (7th. Garden...)
-22.8 Treffen in NL-9686 TX Beerta Tel. 0031-5971-33171
-27 bis 29.8 Treffen in Schweden N.Holgersson S.T.Mansgaten 7G Schweden 22229 Lund
-27 bis 29.8 Treffen NL-7255 CZ Hengelo R.Kreunen Sarinkkamp 95
-28.8 Weinstraßenfahrt w6701 Fußgönheim Tel. 06237-6997
-29.8 Treffen Dampfbier Brauerei Essen Borbeck
-31.8 bis 3.9 Classic Manx GP, MCC Viking House, Nelson Street, Douglas IoM.
-31.8 bis 1.9 Rennen Schweden Linköping Info: Lennart Olander Rosendal S-74194 Knivsta.
-2 bis 5.9 Rallye South African 2043 Jeppestown BO Box 33312

-3 bis 5.9 **HOREX**-Treffen **Bad Homburg**, auf der Buschwiese

+4.9 Rallye w-5650 Solingen P.Monshausen, v.Galen Str. 22
-4.9 Fahrt der Motorräder bis Bj.1924 w7081 Aalen 07366-5587
-4 bis 5.9 Treffen in w-6920 Sinsheim Tel. 07261-61116
+10 bis 12.9 Rallye 3040 Soltau Tel.05191-2846
+11.9 Vorderpfalzfahrt 67 Ludwigshafen Tel. 0621-6046647
-11 bis 12.9 "Preis der Solitude" Tel. 07156-25353
-11 bis 12.9 Treffen F-71850Charnay les Macon,B.Salvat Au Bourge
-11 bis 12.9 Markt Beaulieu Hants England
-11 bis 12.9 Rennen in Anderstorp Schweden Siehe 31.8.
-11 bis 12.9 Rennen in A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
-17 bis 19.9 VI.Bocksbeutel-Rallye w-8783 Hammelburg 09732-80249
-17 bis 19.9 Rallye w-8390 Passau Tel. 0851-8431
-19.9 bis 16.10 Rallye Route66 USA Tel. 06243-8956
-2 und 3.10 "25 Jahre Rund um den Rochlitzer Berg" OTC o-9290 Rochlitz; Dorfstr. 5 ; o-9291 Zetteritz
-25 bis 26.9 Markt Kassel H.Leicht Griesbadgasse 26 w7900 Ulm
-26.9 Treffen in w-7860 Schopfheim Tel. 07622-63240
-9 bis 10.10 Markt in w-6800 Mannheim Tel. 06272-567

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

Neu, Änderung oder Berichtigung Horex-Freunde unter sich.

Habermann K.J:Dorfstr.19:54587 Birgel:Tel.06597-4330:Z:Rg:
Megele J.:Nördlingerstr.49:91550Dinkelsbühl:09851-6066:G,H,B4,Rg:
Schwarz Uwe:Kirchbachweg12:79295 Sulzburg:07634-8159:G,H,Rg,K,Sa:

Pensionen, Hotels, Gasthöfe und Campingplätze — Horex gerne gesehen !!!!

Wer von unseren Lesern leitet selbst eine solche Einrichtung oder wer kann mit bestem Gewissen eine solche horexfreundliche Einrichtung empfehlen? Bitte nicht leichtfertig die nächst beste Empfehlung aussprechen. Wir wollen Klasse statt Masse.

Pension Haus Ingrid:w3542Willingen/Usseln Hochsauerland:
Sportstr.32:Tel.05632-1895:
Camping:Horst Frielingsdorf:w-5409 Dausenau Lahn:Tel.02603-6279:
Pension Johan Schnötzinger:A-6133 Weerberg Tirol:Haus 220b:
Tel.0043-5224-8048:
Pension:Ulrich Herrmann:w3477Marienmünster:Abtei 8:05276-8404:

Mathe Oel Additive

Uns ist Post von der Fa. MVG, Carl-Benz-Str. 10-12, w-3040 Soltau, Tel. 05191-16004, Fax 05191-18155, zugegangen. In Ihr wird das Universal-Additive für Viertackter und ein Zweitakt-Additive (Rebell's und V 21) angeboten. Die Beschreibungen des Nutzen und der Leistungen des Universal-Additivs sind beeindruckend.
Wir hier beim Horex-Boten verstehen nicht viel von solchen Additiven, möchten aber eines zu bedenken geben: die Horexen haben meist Nasskupplung und was ist wenn Additive die Reibung an der Kupplung herabsetzen? Die Fa. MVG gibt auch einen Horex-Freund als Referenz an: Peter Tel. 0911-49490. Wer also interesse an diesem Additive hat, wende sich bitte an Peter.

Oelkreislaufprobleme Regina 400

Rolf Gaedecke, Siedlung Nr.12, W-3181 Gr. Twülpstedt, Tel. 05365-8723, hatte Probleme mit dem Oelkreislauf an seiner Regina4. Inzwischen hat Rolf die vierte Pumpe in seiner Regina und die Sache scheint nun wieder zu funktionieren. Aber eine Erklärung für die Probleme hat Rolf noch nicht.
Der Fehler: Bei laufendem Motor lief Oel aus der Motorentlüftung (Entlüftung ist original Regina4), wurde der Motor abgestellt lief noch solange Oel nach, bis der Oeltank leer war. Verschiedene Ersatzoelpumpen zeigten den gleichen Fehler. Auch wurde die erste Oelpumpe zu einem Händler zur Überprüfung/Reparatur gegeben aber das Oel lief weiter. Eigene Reparaturen der Pumpe ,auch nach HB Anleitung 3/90 S.7 waren erfolglos. (Anmerkung Horex-Novice siehe auch HB 2/89 S.22) Wer von den Horex-Freunden kann helfen? Schreibt oder ruft Rolf doch mal an!
Uns vom Horex-Boten fällt folgendes dazu ein: 1. Die Zahnrad- wie auch die Kolbenoelpumpe haben zwei, also auf jeder Seiten eine Pumpenstufe. Die eine fördert Oel aus dem Oeltank in die Kurbelwelle und die andere aus dem Oelsumpf in den Oeltank zurück. Hierbei ist die Förderleistung der in den Oeltank zurückfördernten Pumpe ca. doppelt so groß wie jener die in den Motor fördert. Hierdurch wird bei korrekter Funktion des Oelkreislaufes das Kurbelgehäuse immer von stehendem Oel befreit. 2. Die Kanalführungen von Kolben-und Zahnradpumpe sind gleich das heisst, daß auch keine falscher Deckel verwendet werden kann.
Die maximale Förderleistung einer Pumpe wird nur erreicht, wenn auf der Saugseite der Pumpe keine Luft mit angesogen wird. Das heisst, alle Dichtflächen über die Oelkanäle geführt werden müßen ihrem Namen "Dicht" gerecht werden. An der Pumpe, wie am herzförmigen Deckel, sind hierfür Gummis vorgesehen. Sind die Verschraubungen und die Oelschläuche von Motor zu Oeltank O.K.? Gibt es in irgend einem Oelkanal einen offenen Lunker? Zwischen der Oelpumpenantriebswelle und den Pumpenzahnrädern ist ein kleines Stück Flachstahl welches die Kraft auf die Zahnräder überträgt, fehlt es oder ist es gebrochen? Arbeitet das, durch die Reparaturanleitung aus HB 3/90 S.7 überprüfte, Rückschlagventil wirklich richtig? Wenn es kein Leckage der zu Motor hin führenden Oelleitung gibt, dürfte zumindest nach abstellen des Motors kein weiteres Oel aus dem Tank in den Motor laufen, korrektes Rückschlagventil vorausgesetzt. Ist der Oeltank noch in Ordnung, so das kein Oel über die Rückförderleitung (Oel zurück in den Oeltank) in den Motor laufen kann. Die Rückförderleitung endet oben am Einfüllstutzen des Oeltanks. Hier kann übrigens während des Motorlaufes die Rückförderung gut überprüft werden, es sollte bei der Zahnradpumpe ein konstanter Förderstrahl sichtbar sein. Mehr fällt uns dazu nicht ein. Aber vielleicht Dir lieber Leser, dann ruf doch mal bei Rolf an. Und Rolf, wenn Du den Fehler hast, dann gib uns doch einen kleinen maschinengeschriebenen als Kopiervorlage nutzbaren Bericht. Rolf und Horex-Novice

Horex und Columbus Register

Horst Mädel, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel. 0221-608114, will sich der Last zur Erstellung und Führung eines Horex-Registers unterziehen. Die Ergebnisse dieser Arbeit wird er jedem Horex-Freund zur Verfügung stellen. Doch gelingen kann so etwas nur, wenn die Horex-Freunde auch mitziehen und Ihre Maschinendaten an Horst weitergeben. Aus diesem Grund unser besonderer Apell an alle Clubs und Vereinigungen, sowie an alle sonstigen Horex-Freunde, schreibt Horst ein kleines Kärtchen mit folgenden Daten drauf.

1. Eure Adresse.
2. Horex/Columbus-Type mit Rahmen und Motornummer.
3. Baujahr (geht in der Regel aus der Rahmen/Motor-Nummer hervor) vielleicht gibt es aber besonderes.
4. Besonderheiten des Motorrades z.B. Gespann oder Regina 500.
5. Bewertungsklasse von 1 bis 6 siehe in der Zeitschrift Markt unter den verschiedenen Fahrzeugbesprechungen dort.
6. Ist das Rad im jetzigen Zustand Zulassungsfähig ? ja/nein?

Bitte in die Meldung an Horst nur komplette Fahrzeuge aufnehemen. Werden auch Nummern von Rahmen oder Motore (auch Teileträger Motorrad) an Horst gegeben so dies bitte dazuschreiben. Mit komplett ist nicht original gemeint. Sollte das der Fall sein, z.B. Original unrestauriert oder Original restauriert ist dies bei den Besonderheiten anzugeben. Ich wünsche uns allen viel Erfolg für diese Aufgabe. Horst Mädel und der Horex-Novice.

Wer lackiert mir Tank und Felgen — und zieht Linien

Neben den im HB annoncierenden Firmen sei auf Hans Bruch Tel.06772-1760 in Nastätten, Am Holler 4 hingewiesen. Eine zweite Anlaufstelle ist unter Tel.06053-5340. Wir hatten auch schon mehrmals über Lieferanten von Wasserabziehbildern berichtet. Eine dritte Anlaufstelle ist Tel. 04791-3776. Die vierte Tel.06151-895630.

Selbst probieren?

Dann braucht man einen Schlepper oder ein Liniergerät (Laufradzieher). Aber wo gibt es so etwas? Schlepper für 15,-DM und Laufradzieher für 72-DM incl. Versand und Nebenkosten gibt es bei Tel. Niederlande 0031-5931-3897. Gebt uns eine Rückmeldung wenn Ihr einen der Anbieter getestet habt.

Victoria KR35 Besprechung

In der April Markt 1993 befindet sich eine lesenswerte Historie der SB35 Schwester Victoria Pionier. Interessierte, die das Heft noch nicht haben, sollten es sich nachbestellen Tel. 06131-992-02. Lasst Euch von den Aussagen zur Lizenznahme nicht irre machen, da gab es sicherlich einen Kaufvertrag aber keinen Lizenzvertrag. Siehe auch HB 3/92 Seite3 und HB 1/92 Seite 24.

Gespannreifen 18 u. 19 Zoll und Rillenreifen wie 1950

Einem Bericht in der Gummikuh 1/93 entnahmen wir folgende Lieferanten und Reifentypen fürs Gespann. Metzeler Block K 4.oo x 18 wird wieder hergestellt und zwar durch die Reifenwerke Heidenau Tel.035192-392 oder bei Metzler nach Lieferanten fragen Tel.089-149080. Weiter wird der AVON MK II oder SM Mk II in der Größe 4.00 x 18 empfohlen, Tel. AVON 02739-4011 oder bei Meyer in Hillsheim Tel.06733-8195. Ein Runderneuerer ist noch aktiv . Die Firma Vulkanisierbetrieb Wegener, Hammer Str. 37, in w4730 Ahlen Tel. 02382-86415. Wegener fertigt M+S und Rillenprofil an. Wir berichteten im HB 2/92 S.29 über einen Michelin 4.00 x 19 Gespannreifen siehe auch dort nach.

Horex Tankwappen

Bei uns im HC-Taunus ging ein Prospekt der Firma Anton Rathgeber GmbH, Kolpingring 3, w-8024 Oberhaching, Tel. 089-613007-0, Fax 613007-40 herum, auf dem das Wappen der Regina0, also das schwere emaillierte, abgebildet war. Vielleicht wird es dort nachgebaut. Ein Horex-Freund aus der Gegend dort sollte sich mal schlau machen und uns dann mitteilen, ob das was ist.

Solo und Gespann im Brief

Unter uns Horex-Freunden gibt es einige Glückliche die haben in Brief und Fahrzeugschein die wahlfreie Verwendung Ihres Fahrzeuges als Gespann oder Solomotorrad, ohne weitere TÜV Vorfahrt, eingetragen. Stephan Simone, Hausacker 19B, 51503 Rösrath, Tel. 02205-86764 gehört auch dazu. Doch Sthephan ging noch einen Schritt weiter. Er hat sich nämlich für den Gespannbetrieb einen 18 Zoll Reifen für hinten eintragen lassen. Dadurch hat er ohne umständlichen Ketten- und Ritzeltausch die annähernd richtige Übersetzung für den Gespannbetrieb dargestellt. Beiwagen angeschraubt 18 " Hinterrad rein und fertig ist das Gespann! Auch kann bei der Wahl des Reifens auf den speziellen Verwendungszweck Rücksicht genommen werden. Stephan weist auf die Verwendbarkeit des Residentrades hin 18 Zoll; nur der Tachoantrieb soll nicht nutzbar sein? Wer interesse an einer Kopie des Fahrzeugbriefes, zwecks eigener Eintragung hat, wende sich an Stephan.
Stephan fragt noch nach elektronischen Zündanlagen. Wer kann helfen? Wir verweisen auf die Artikel in HB 4/92 S.31 und HB 3/91 S.17. Stephan, wenn es neues gibt, bitten wir um in den HB zu kopierende Mitteilung. Stephan und Euer Horex-Novice

Kegelrollenlager im Lenkkopf

Ulrich Tel. 0521-290837 gab mir den Tip. Für die Rahmen der Reginai bis 4, Resident und Imperator ist ein Umbau auf Kegelrollenlagerung für den Lenkkopf möglich. Die Lenkkopflager der /6er BMW's passen in den Horex Lenkkopf. Nur das Rohr von unterer Gabelbrille zur oberen Gabelbrille, also das Rohr über deren Gewinde das Lenkkopflagerspiel eingestellt wird, ist zu dick. Das Rohr muß entfernt werden. Dazu die Börtlung des Rohres an der unteren Gabelbrille abdrehen und das Rohr aus der warmen Brille drücken. Entsprechend dem gegebenen Durchmesser der Kegelrollenlagerinnenringe wird ein neues Rohr angefertigt, nach Möglichkeit mit dem Gewinde des BMW Rohres, so kann man dann auch die notwendigen Muttern leicht aus den entsprechenden BMW Teilen herstellen. Das neue Rohr bekommt durch eine entsprechende Verdickung wieder pressitz in der unteren Gabelbrille. Auch der Bund zur Sicherung wird am Rohr angebracht. Das Rohr wird aus entsprechend zugfestem Stahl auf einer Drehbank angefertigt. In den Materialstärken dient das entsprechende BMW Teil als Vorbild. Zuguterletzt wird das neue Rohr von unten in die warme untere Gabelbrille eingezogen. Wer weitere Fragen hat, wende sich an Ulrich ab 16.00 Uhr. Ulrich und Horex Novice

Kegelrollenlager für die Schwinge von Imperator und Resi

Dieser Tip ist auch von Ulrich Tel. 0521-290837. Es soll ein Kegelrollenlager mit der Abmessung 35X15X12 geben. Diese Lager kann ohne zu großen Aufwand für eine kegelrollengelagerten Hinterradschwinge genutzt werden. Der Außendurchmesser passt genau in das Schwingenrohr. Es muß nur noch ein abstandhaltendes Rohr und eine hochfeste Achse zur Spieljustierung angefertigt werden. Im Prinzip einfache Dreharbeiten. Weitere Fragen bitte ab 16.00 Uhr an Ulrich. Ulrich und Horex Novice

Tips, zu Mittelchen fürs Hoppy

Das Sonderheft von MO (Siehe Test Regina in letztem HB) hat in einem Bericht von Peter Kurtz einige gute Tips zum Restaurieren gebracht. Die besten wollen wir Euch mitteilen. Wir haben auch einige aus der Gummikuh beigetan.

1. Rissige Gummiteile, z.B. Satteldecke, Faltenbälge, Hardi-Scheibe, Tüllen u.s.w werden wieder wie neu, wenn man sie mit "Liquid Neopren" von der Firma Tip Top (der Flickzeughersteller) behandelt. 5 Liter für 120,-DM. Wenn sich Jemand so einen Kanister gekauft hat, kann er ja dem HB Mitteilung machen, wir geben es weiter und Interessenten können sich dann bei ihm beteiligen. Achim wusste, daß es in Surfer oder Tauchsportläden unter den Namen "Black Witch" oder "Rico" 100g für ca. 10.- DM, selbes auch in kleinen Gebinden gibt.
2. Wenn man Gummiplatten schneiden will, werden die Schnitte meist krumm. Schneidet man aber die Platte im Wasser liegend wird es gerade.
3. Bremsen nicht mit Pressluft ausblasen, denn da ist Asbest drin und das gibt Krebs. Also Naben und Bremsteile unter fließend Wasser aus- und abspülen.
4. Wer poliert, lackiert oder sonst staubige Arbeiten ausführt, sollte sich schützen. Bundeswehrgasmasken sind billig 22,-DM und eine Filterpatrone für 5.60DM schützt ca. eine Stunde. Nur, wer hat eine Adresse wo es die gibt?
5. Einen festsitzenden alten Kolben bekommt man mit verdünnter Phosphorsäure frei, ohne den Zylinder zu beschädigen. Siehe auch HB 3/92 S.30 und HB 3/91 S.26.
6. Essighaltiger Reiniger (Kalklösender Reiniger) ist für Vergaser gut geeignet. Alle Teile werden ca. eine Stunde eingelegt und dann unter fließend Wasser gut abgewaschen. Aber bevor man die Teile in den Reiniger legt, sollte man den Vergaser von außen gründlich in Benzin reinigen und entfetten.
7. Zu Reinigungszwecken nur Waschbenzin verwenden, da Fahrzeugbenzin die Gesundheit gefährdet. Dies gilt besonders für Bleifrei, denn da ist besonders viel krebserzeugendes Benzol drin. Und das geht über Atem und Haut in den Körper.
8. An neuen Jethelmen mit ECE-Norm vermißt man oft eine Sicherung des Brillenbandes, wie z.B. die Schlaufen an alten Römer- oder Cromwell- Helmen. Abhilfe schafft ein Stück von 4X1,5 cm Klettband. Das feste wird ordentlich auf den Helm geklebt und das weiche am Brillenband angenäht. Bitte locker nähen, denn das Brillenband ist aus Gummi. Tip 1 und 8 sind ganz oder teilweise aus der Gummikuh 3/93.

Für Sie gelesen

Der Gummikuh-Verlag Tel. 0421-504448 gibt als Reprint vier Bücher aus den 50ern heraus. "Krafträder" von Michael Heise 24.80 DM. "Zweitakt Fahrzeugmotoren" selber Autor selber Preis und "Werkstatthandbuch für Zweitaktmotoren" Siegfried Rauch 29.80 DM. Neu erschienen ist Das Buch "Das Motorrad mit Seitenwagen" 24.80DM auch Siegfried Rauch.
Wir haben die ersten drei Werke gelesen und können sie dem historisch Interessierten nur empfehlen. Die beiden Zweitakttitel sind aber nur etwas für zweitaktinteressierte Horex-Freunde. Wir werden uns das Seitenwagenbuch auf keinen Fall entgehen lassen.
Von uns nicht gelesen, aber eine interessante Sache: Der MC Bergring Teterow e.V. Postfach 4, O-2050 Teterow gibt drei Broschüren für zusammen 15,-DM über die Themen Bahnsport, ADMV von 52 bis 92, und 60 Jahre Bergring heraus.

Horex Novice

IVM
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

Infoblatt zum Stufenführerschein

Neuregelungen

Ab voraussichtlich Anfang April 1993 wird der Führerschein der Klasse 1a wie folgt geändert:*

Mindestalter:	18 Jahre
Fahrzeug:	Motorräder bis 25 kW (34 PS) und einem Leistungsgewicht von höchstens 0,16 kW pro kg oder mindestens 6,25 kg pro kW
Ausbildungsbestimmungen:	Für die Sonderfahrten gilt folgende Regelung: 8 Fahrstunden Überlandschulung 4 Fahrstunden Autobahnschulung 3 Fahrstunden Nachtschulung Diese Fahrstunden müssen mindestens 45 Minuten betragen, Überlandfahrten sind als Doppelstunden zu absolvieren
Prüfungsbestimmungen:	Die Dauer der praktischen Prüfung beträgt 60 Minuten. Für das Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug gilt: Motorleistung mindestens 20 kW, höchstens aber 25 kW und ein Verhältnis von Leistung und Gewicht von nicht mehr als 0,16 kW pro kg. Mindesthubraum 250 ccm Mindesthöchstgeschwindigkeit (bauartbedingt)130 km/h. Bisherige Prüfungsfahrzeuge können bis 30.06.1996 weiter verwendet werden.
Aufstieg in die unbeschränkte Klasse 1:	Inhaber des Führerscheins der Klasse 1a können nach Inkrafttreten der Verordnung die Fahrerlaubnis für die unbeschränkte Klasse 1 ohne weitere Ausbildung und Prüfung erwerben.
Aufstiegsregelung 1a > 1:	Um nach Ablauf von 2 Jahren in die unbeschränkte Klasse 1 aufzusteigen, müssen die Führerscheininhaber bei ihrer zuständigen Führerscheinbehörde den Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 1 stellen. Diesem Antrag ist eine Erklärung beizufügen, daß ausreichende Fahrpraxis auf einem Motorrad der Klasse 1a erworben worden ist. Die Führerscheinbehörde prüft, ob im Verkehrszentralregister in Flensburg Eintragungen vorliegen, die eine Erweiterung der Führerscheinklasse ausschließen. Ist dies nicht der Fall, wird ein neuer Führerschein für die Klasse 1 gegen eine Verwaltungsgebühr ausgestellt.
Aufwertung alter Führerscheine:	Alle Führerscheine der Klasse 1a werden mit Inkrafttreten der Verordnung gleichgestellt. Damit profitieren auch alle 1a-Inhaber, die ihren Führerschein zwischen 1986 und 1993 erworben haben, von den Neuregelungen. Auch sie können dann Motorräder bis 25 kW fahren und ohne Ausbildung und Prüfung nach zwei Jahren in die unbeschränkte Klasse 1 aufsteigen.

* vorbehaltlich der Verabschiedung des Verordnungsentwurfs des Bundesministers für Verkehr durch den Bundesrat. Quelle: IVM

ANZEIGEN

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

Wir vier 50er Jahre Motorradf. suchen im Alpenraum einen Sportfreund, wo wir für eine Woche (letzte Augustwoche) unseren PKW mit Anhänger abstellen können. R.Hempel, Fontanestr. 2B, w-4830 Gütersloh Tel.05241-75911

Suche Resi Tank, Imp. Hinterradschwinge, Steib Zeppelinseitenwagen wie S 350 oder S 500 Helmut Müller Tel. 07725-7606

Suche für Steib S 250 ein Cabrio Faltdach oder Richter-Kabine. Stephan Simone Tel. 02205-86764

Suche unrep.Denfeld Sitzbank für Regina. Thomas Tel. 08336-7824

Verkaufe Regina2 Kurbelwelle werksneu. Die Welle ist in der Ausführung eine 03er Welle also mit Kerbverzahnung. Nicht Rundgehäuse. Wilfried Tel07231-55909

Suche 4geteilten Reginamotor oder Gehäuse in ordentlichem Zustand. Habe versch. REXgläser zum Verkauf oder Tausch gegen E-Teile. Uwe Tel. 07634-8159

Verkaufe: SW-Boot Steib S500 Zustand 4-5, VB 450,-DM. Tausche meine Motore E1M SB35 Vorkrieg u. H1M Stamo 600 gegen A1M o.B1M S5/S6 ab 1937, nehme auch Umbauteile für T5/T6 auf S5/S6.Ferner suche ich Erfahrungen u. Tips für Imperator 450 o. Kaiser 500 Aufbau, für Kurbelwelle, Pleuel, u.Kolben. Klaus Tel. 089-778380

Verkaufe: Sturmey Archer Motor Bj.34 mit innenliegender Ölpumpe.Regina 350 ccm teilrestauriert, Schnellschwinge für Regina von Roland Schnell(Werksrennfahrer)unrestauriert.Tigergabel(Einfedersystem).
Suche:Schutzbleche für S5 Bj.28 abgew. Form.Regina Sport Zylinderkopf Graug.- oder Alu.(Einport Rechtsabg.).Hauspostshefte v.56 Nr.2,3,4 /57 Nr.4 /58 Nr.2,4. Motorradhefte vor 1954.
Dieter Tel.:02223/24583 ab 21.00Uhr



Unser Zeichner *Amigo* war im Hockenheimer Fahrerlager



„Bleib hier, du Köter! Das ist kein Knochen!"