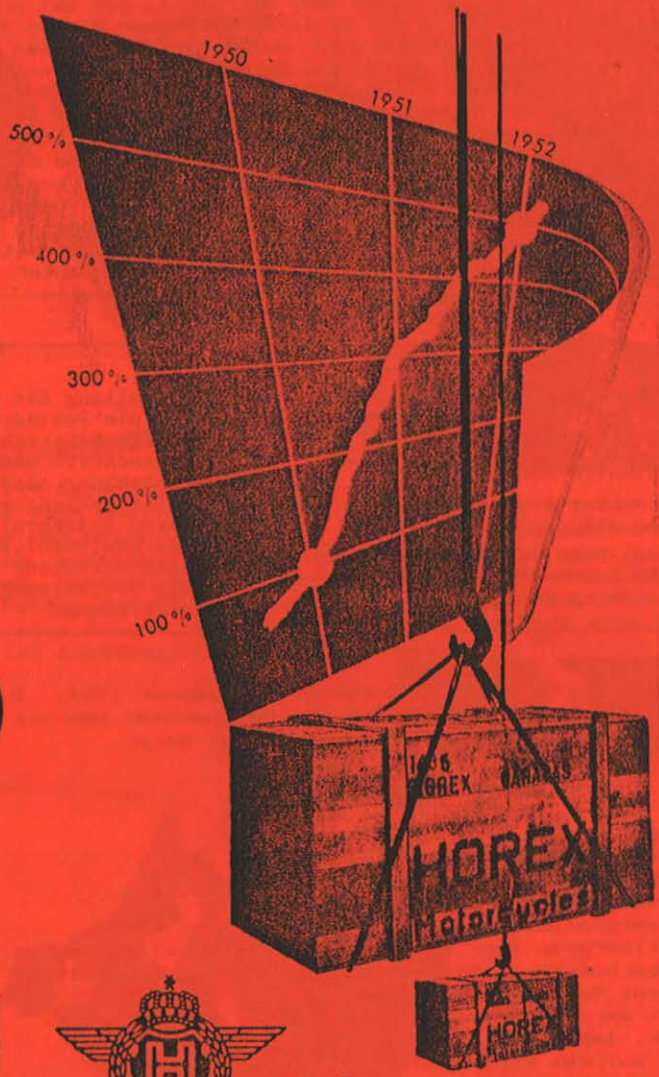
HOREX

BOTE



Nr. 4/91

AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde

HOREX-ENTUSIAST
NORSK

Preis 2,- DM

Liebe Horexianer,

Wir haben mit Fleiss die Seite "Monatliche Stammtische und Clubabende" fuer die uns bekannten Zusammenkuenfte komplettiert. Dadurch ist es nun fuer jeden Intressierten moeglich, sofern er nicht zu weit wohnt, einmal bei einem Stammtisch oder Clubabend herein zu schauen. Fuer Kollegen, in deren Naehe sich absolut keine Moeglichkeit ergibt, sind wir gerne bereit, mit Telefonnummern, einem an der Gruendung eines Stammtisch intressierten Horex-Freund, zu helfen. Nach unserer Uebersicht waeren Moeglichkeiten dazu in den Raeumen Hannover/Braunschweig, Koeln/Dortmund Erlangen/Nuernberg, Mannheim und Karlsruhe.

Ich hoffe, es ist nicht zuviel verlangt, aber wir moechten Euch bitten, den Horex-Boten bei anderen Freunden der Horex und Columbus bekannt zu machen, auch wenn wir nicht, wie bei professionellen Verlagen ueblich, ein Werbegeschenk fuer diesen Dienst abgeben koennen. Aber ein lebendiger Horex-Bote mit vielen Tips aus einer grossen Basis von Horex und Columbus Freunden kommt uns allen zu gute. Abropo Tips ! - Seid Euch nicht zu schade, Informationen zum Thema, ob Technik, Erlebnisse, Ausfahrten, Ersatzteile, eigen Moeglichkeiten u.s.w. dem Horex-Boten mitzuteilen, wir werden sie zum Nutzen aller im Kreise der Horex und Columbus Freunde zur Kenntnis bringen. Dieser Aufruf gilt im besonderen fuer die Bescheidenen, die sich nicht gerne in den Vordergrund stellen, denn Sie haben meist die wichtigsten Beitraege zu leisten. Auch moechten wir darauf hinweisen, dass wir Informationen gerne telefonisch aufnehmen. Unsere Telefonnummern lauten 069-436859 oder 069-4909043.

Euer Horex Novice

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

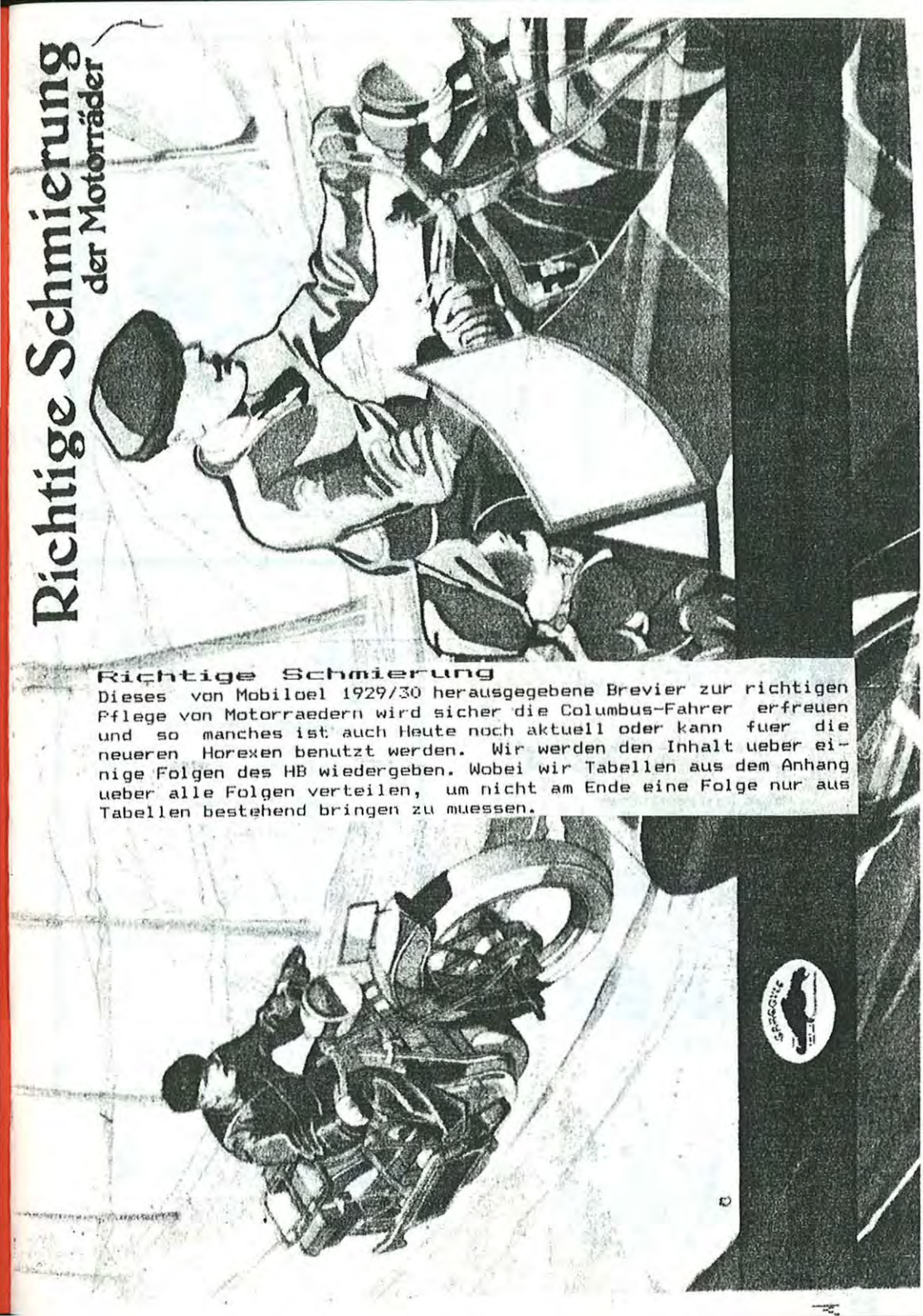
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluss fuer HB 1/92 ist Ende Dezember 1991. Das Heft erscheint am 15 Januar 1992. Frohe Weihnachten und ein frohes neues Jahr wuenscht Euch das Team vom Horex-Boten.

Inhalt

3 Mobiloel Brevier
12 Monatliche Stammtische u. Clubabende.
13 TREFFEN Ausstellungen Maerkte.
14 Von alten FN's Opa Geuder erzaehlt.
17 Haertevergleiche.
18 Fischsilbergrau fuer Regina. Schutzblechhalter Regina.
19 Tankueberholung. Treffen: Bei Karl-Heinz: Buschwiese:
20 Dreieich: Rennen in Schotten
21 12V mit der originalen Lichtmaschine. Kettenraeder. Politur. Imp. Ventil. Galvanik.
22 Nocken auf dem Pruefstand.
23 Horex Nockenwellen.
24 Das Horex Buch.
25 Preisvergleiche vor 40 Jahren.
26 Treffen Kaiser-Eiche.
28 Anzeigen

Richtige Schmierung der Motorräder



Richtige Schmierung

Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer erfreuen und so manches ist auch Heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexen benutzt werden. Wir werden den Inhalt ueber einige Folgen des HB wiedergeben. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

RICHTIGE SCHMIERUNG der MOTORRÄDER und anderer Motorkleinfahrzeuge

Diese Abhandlung bezieht sich auf alle in Deutschland laufenden Motorräder und sonstigen Motorkleinfahrzeuge. Wir glauben, mit dieser Druckschrift der großen Zahl von Kraftfahrern, die von ihrem Fahrzeug Tag für Tag ein zuverlässiges Arbeiten verlangen, einen Dienst zu erweisen.



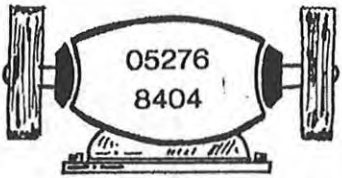


Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

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

HOREX





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



INHALT

Bedeutung der Richtigen Schmierung 3
Die Grundlagen Richtiger Schmierung 5
Richtige Ölauswahl und Verwendung 21
Bestimmung des richtigen Getriebeschmiermittels 25
Richtige Bedienung der übrigen Schmierstellen . 29
Störungen, ihre Ursachen und Abhilfe 32
Wo und wie ist Gargoyle Mobiloel erhältlich? ... 48
Abdruck des vollständigen Wegweisers für
Motorräder 51
Getriebe 61
Kleinlieferwagen und Kleinfahrzeuge
zur Personenbeförderung 64





Bedeutung der Richtigen Schmierung

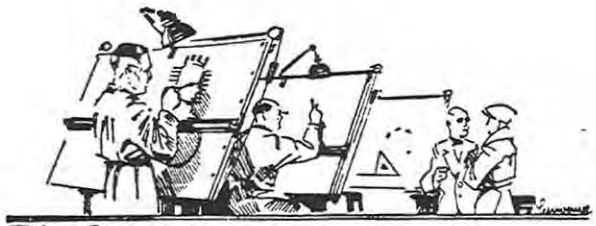
Der Schmierungsfrage wird häufig von seiten der Kraftfahrer viel zu wenig Bedeutung beigemessen, obwohl sie für die Leistung, die Wirtschaftlichkeit und die Zuverlässigkeit der Maschine von ausschlaggebender Bedeutung ist. Gerade in den letzten Jahren hat die Motorentechnik gewaltige Fortschritte gemacht. Man vergegenwärtige sich nur, was es bedeutet, wenn heute luftgekühlte Radmotoren bis 5000 Umdrehungen in der Minute erreichen. Dementsprechend hoch sind Wärmeentwicklung, Beschleunigungsdrücke und Reibungsarbeit, und nur die Verwendung eines richtig ausgewählten hochwertigen Öles wird unter allen Betriebsbedingungen Richtige Schmierung und hiermit verbunden höchste Leistung und größte Lebensdauer des Fahrzeuges sicherstellen.

Wenn beispielsweise in der Brennstoffförderung oder dem Zündsystem irgendwelche Schwierigkeiten auftreten, so werden diese vom Fahrer bemerkt, bevor schwere Schäden eintreten. Dagegen wird ein Versagen der Schmierung meistens erst dann festgestellt, wenn schon schwere Schäden vorliegen und eine kostspielige Reparatur nötig ist.

Es kann gesagt werden, daß der größte Teil aller eintretenden Störungen und notwendigen Reparaturen auf unrichtige Schmierung zurückgeführt werden muß, sei es, daß ein minderwertiges oder unrichtiges Öl verwendet wurde, sei es, daß der Schmierung von seiten des Fahrers nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt worden war. Die Motorräder verlassen die Fahrzeugfabriken in einem Zustande, in dem sie auf Grund der verwendeten ausgewählten Rohstoffe und sorgfältigster Ausführung auch den größten Beanspruchungen gewachsen sind. Sache der Motorradbesitzer ist es, die Maschinen im Betriebe so zu behandeln, daß dieser Zustand so lange wie möglich erhalten bleibt. Hierfür ist besonders wichtig die Verwendung eines hochwertigen bestgeeigneten Öles, das überall und stets in gleichbleibender Güte erhältlich ist.

Auf keinen Fall lasse man sich zu dem Einkauf eines billigen ungeeigneten Öles verleiten, da bei der Verwendung eines derartigen Öles außer bedeutend schnellerem Verschleiß der aufeinander reibenden Teile bald empfindliche Betriebsstörungen eintreten werden. Derartige Störungen sind aber stets mit hohen Reparaturkosten verbunden, die eine ganz bedeutend höhere Summe ausmachen werden, als der Jahresverbrauch des besten Öles.

Mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit Richtiger Schmierung haben wir nachstehend für die Motorradbesitzer Schmierungsratschläge zusammengefaßt. Die Befolgung derselben wird dem Fahrer größte Leistung bei erhöhter Betriebssicherheit und längster Lebensdauer des Motors sowie geringste Reparaturkosten sichern.



Die Grundlagen Richtiger Schmierung

Richtige Schmierung muß folgende drei Aufgaben erfüllen:

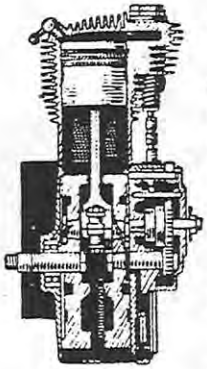
1. Das Öl muß vollkommen schmieren, d. h. einen ständigen Ölfilm zwischen den gleitenden Teilen aufrechterhalten.
2. Das Öl muß der Aufgabe, als Kühlmittel zu dienen, d. h. die auftretende Verbrennungs- und Reibungswärme abzuführen, durch Beständigkeit und Unveränderlichkeit in vollem Umfange gewachsen sein.
3. Das Öl muß die Aufgabe erfüllen, bei geringstem inneren Widerstand die Kolbenfeindichtung sicherzustellen. Es muß ferner der Einwirkung hoher Temperaturen, des Luftsauerstoffes und aller weiteren Einflüsse, die den Bestand des Öles bedrohen, gewachsen sein.

Diese drei Erfordernisse Richtiger Schmierung werden, wie Theorie und Praxis ergeben haben, lückenlos durch vier Schmierungsfaktoren erfaßt, nämlich:

1. den Wärme- oder Temperaturfaktor,
2. den Faktor der Ölverteilung,
3. den Faktor der Kohlerückstandsbildung,
4. den Faktor der Kolbenabdichtung.

1. Der Wärme- oder Temperaturfaktor

Die Wichtigkeit gerade dieses Punktes ist offensichtlich, wenn man bedenkt, daß jedes Schmieröl mit steigender Erwärmung an Zähflüssigkeit verliert und damit unter Umständen die Eigenschaft einbüßt, einen gegen Druck und Reibung widerstandsfähigen Ölhauch aufzubauen.



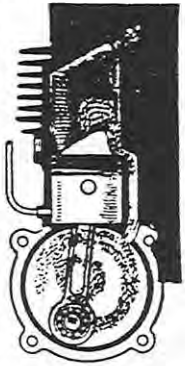
Die Arbeitstemperatur, die auch auf das Schmieröl einwirkt, hängt in hohem Maße von der Art der Kühlung ab: luftgekühlte Motoren arbeiten mit höheren Temperaturen als wassergekühlte.

Entsprechend der größeren Häufigkeit der Verbrennungsvorgänge im Zylinder wird im allgemeinen der schnellaufende Motor heißer als der langsamlaufende. Zweitaktmotoren, die gegenüber Viertaktmotoren bei gleicher Drehzahl die doppelte Anzahl der Zündungen aufweisen, werden vergleichsweise auch wesentlich heißer.

Fernerhin ist die Belastung des Motors von hohem Einfluß. Beim Einzelfahren mit mäßiger Stundengeschwindigkeit und häufigem Langsamfahren mit Rücksicht auf Verkehrshindernisse und Wegeverhältnisse treten verhältnismäßig niedrige Temperaturen auf.

Das Fahren mit Beiwagen, besonders in hügeligem Gelände, ferner mit hoher Geschwindigkeit und auf größeren Strecken, ergibt dagegen höhere Temperaturen. Aber dieses sind nicht die einzigen in Frage kommenden Punkte. Drehzahl, Zylinderabmessungen, Verdichtungsverhältnis, Ventilanordnung, Zylinder- und Kolbenbaustoff sind weitere Umstände, die die Arbeitstemperatur beeinflussen können.

Wenn alle diese Faktoren auf hohe Temperaturen hinweisen, so ist ein dickflüssiges Öl erforderlich. Gleichzeitig muß das Öl so beschaffen sein, daß es in dem vorhandenen Schmiersystem mit Sicherheit in der richtigen Menge zu den einzelnen Schmierstellen gelangen kann, bei gleichzeitiger guter Kolbenabdichtung und Vermeidung von Kohlerückstandsbildung.



2. Ölverteilung

Die zweite Hauptbedingung für die Bestimmung des Schmieröles verlangt, daß das Schmiersystem imstande ist, auch bei tiefen Temperaturen das Öl stets sicher zu allen Reibungsflächen zu fördern.

Die Mehrzahl aller Radmotoren arbeitet mit Frischölschmierung. Das Öl wird dabei mittels mechanisch angetriebener Ölpumpe oder Handpumpe mit oder ohne sichtbaren Tropfenfall dem Motor zugeführt. Die umlaufenden Triebwerksteile im Kurbelgehäuse sorgen für die Verteilung des Öles auf die verschiedenen Reibungsflächen.



Bei den Radmotoren mit Umlaufschmierung ist der Verdünnung des Öles durch Kraftstoff im

Kurbelgehäuse durch regelmäßige Erneuerung des Öles Rechnung zu tragen.

Man unterscheidet grundsätzlich *fünf Arten der Ölverteilung:*

1. Tropfschmierung.
2. Halbautomatische Sichtschmierung.
3. Schmierung durch Handpumpe.
4. Schmierung durch mechanisch angetriebene Ölpumpe,
   a) im Umlaufsystem,
   b) im Frischölsystem.
5. Ölbeimischung zum Kraftstoff.

Jedes der ersten vier Verfahren kann bei Zweitakt- und Viertaktmotoren angewandt werden, während Ölbeimischung zum Kraftstoff nur bei Zweitaktmotoren Anwendung findet.

Die *Tropfschmierung* beruht auf der Zuführung des Öles aus dem einstellbaren Tropföler unter dem Einfluß der Schwerkraft. Die Fördermenge kann mittels einer Nadel einreguliert werden. Bei einigen Motoren wird die Ölzufuhr durch natürliches Gefälle und durch die Saugwirkung des Unterdruckes im Kurbelgehäuse unterstützt.

Da bei den mit Tropfschmierung ausgerüsteten Motorrädern der Ölvorratsbehälter sich meistens im Kraftstofftank befindet und von hier aus eine Ölleitung zur Zylinderwandung oder zum Kurbelgehäuse geführt wird, so ist stets die Gefahr vorhanden, daß minderwertiges oder unrichtig ausgewähltes Öl bei kalten Temperaturen verdickt und die Ölleitungen verstopft, wodurch Betriebsstörungen unausbleiblich sind. Um auch im Winter einen einwandfreien Betrieb zu gewährleisten, ist die

Verwendung eines bei tiefen Temperaturen freifließenden Öles erforderlich.

Dieses Schmiersystem findet heute noch Anwendung als sogenannte Zusatzschmierung bei Motorrädern, die bereits mit einer mechanischen Ölpumpe ausgerüstet sind.

Die *halbautomatische Sichtschmierung* besteht in der Vereinigung einer federbelasteten Handpumpe mit dem bereits erwähnten Tropfenfall. Die Pumpe liegt meistens im Öltank, der Tropföler ist außerhalb angebracht; durch Hochziehen bzw. Niederdrücken des Pumpenkolbens saugt sich der Pumpenzylinder voll Öl, das dann unter Federdruck dem Tropföler zugeführt wird. Bei dieser Art der Zufuhr ist im Winter mit Rücksicht auf die außenliegenden Rohrleitungen die Verwendung eines auch bei tiefen Temperaturen freifließenden Öles erforderlich.



Die *Schmierung durch einfache Handpumpe* ist das älteste Schmierverfahren für Radmotoren und besteht darin, daß der Fahrer durch eine im Ölbehälter liegende gewöhnliche Handpumpe nach Zurücklegung einer gewissen Fahrstrecke einige Pumpenfüllungen entsprechend der Fabrikvorschrift in das Kurbelgehäuse gibt. Auch hier gilt im Winter das im vorhergehenden Absatz Gesagte.

Mechanisch angetriebene Ölpumpen können in einem Umlauf- oder Frischölsystem angeordnet sein. Sie leiten das Öl sicher und gleichmäßig dem Kurbelgehäuse bzw. den Schmierstellen zu und sind

GARGOYLE WEGWEISER

für die richtige Schmierung von Motorrädern

Baujahre 1926—1929

Die Buchstaben in den Jahresspalten bezeichnen die empfohlenen Marken Gargoyle Mobiloel. „Arc" bedeutet Gargoyle Mobiloel Arctic.

Die Winterölempfehlung gilt, solange Frostwetter herrscht oder zu erwarten ist; bei Temperaturen unter minus 18 Grad Celsius verwende man, ausgenommen bei Gemischschmierung, Gargoyle Mobiloel Arctic. Schmiermittelempfehlungen für Getriebe siehe Seite 61—63.

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Sommer	Winter	Sommer	Motor Winter	Sommer	Motor Winter	Sommer	Motor Winter
Abako	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Ace	—	—	—	—	A	A	A	A
Adma	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Adria, Mod. F	—	—	B	TT	—	—	—	—
Mod. A und R	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Mod. RG 27 und O	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
A. J. S., seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Aige, 500 ccm (Blackburne)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
170 und 350 ccm (Villiers)	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
0,7/2,5 PS und 1,4/5 PS	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Allright-KLM	—	—	—	—	B	TT	B	TT
Arco	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ardie, alle Sportmodelle(O.H.V.)	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
alle seitlich gesteuerten Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Reichsfahrtmodell TM 25	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Ariel, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Atlantis, E 350 Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	—	—
E 550 (JAP)	—	—	B	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
Avis celer, Mod. III und V	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—

HOREX Regina ERSATZTEILE

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

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

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

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
A. W. D., Mod. II 29	D	TT	—	—	—	—	—	—
II 28 600 ccm, III 29 550 ccm.	B	TT	B	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
AZA-Zweitaktmotoren	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Viertakt 350 ccm	B	TT	—	—	—	—	—	—
Beck, A 16, A 17	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Bekamo	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Bekamo-Brand	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Beuker, 2½ PS Zweitakt	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
4/10 PS, 2½ PS Viertakt	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Blackburne-Motoren, oben gest.	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	—	—	—	—	—	—
B. M. W., alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Böhme-Leichtkraftrad	A	A	A	A	A	A	A	A
Brough-Superior, seitlich gest.	B	TT	B	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
B.S.A., Zweitakt	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Bücker, Zweitakt	—	—	—	—	—	—	B	B
200 und 300 (JAP)	B	TT	B	TT	—	—	—	—
500 ccm oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
500 und 600 ccm Columbus	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Cambra, 3 PS und 400 ccm	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Chater-Lea, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Cleveland, Vierzylinder	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Columbus-Motoren, oben gest.	B	TT	B	TT	—	—	B	TT
seitlich gesteuert	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Coventry-Eagle, „S. S." Villiers	D	TT	D	TT	—	—	—	—
and. Villiers-Motoren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Cursy, 500 ccm	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
B 350 ccm	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Curwy, A und B	—	—	—	—	—	—	TT	TT
D-Rad, alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Ding, Mod. X (St.—A.)	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Mod. X (Kühne)	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Mod. VIII, IX, XI	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Mod. VII	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Einbaumotor IV	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Diamant, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
D. K. W., alle Modelle	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Douglas, kopfgesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Dunelt, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
Zweitakt-Supersport	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
and. Zweitakt-Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
E-Rad, 200 ccm Viertakt	B	TT	—	—	—	—	—	—
Zweitakt Abako und AZA	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
Eber, Modell E und F	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
E. B. S., alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Eca (Carstens, Hamburg)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
EGA	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Eichler	BB	BB	BB	BB	BB	BB	—	—
ERMAG, Modell O u. U	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Ernst-MAG, 500 EH 29	D	TT	—	—	—	—	—	—
Supersport 500 und 600	—	—	—	—	D	TT	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ernst-Werke, K 500	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Esch-Record, 350, 500 und 1000 ccm S.V.	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
500 und 1000 ccm O. H. V.	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Ewabra, 500 ccm O. H. V. D. Pt.	D	TT	D	TT	—	—	—	—
175, 250, 350 ccm Villiers	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
350 und 750 ccm Zweitakt wassergekühlt	—	—	—	—	TT	TT	—	—
700 ccm Einzylinder	—	—	—	—	B	TT	B	TT
Excelsior (amerik.), Super-X	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Super-X-Sport	B	A	B	A	B	A	B	A
Excelsior (Brandenburg/Havel), 200 ccm	B	TT	B	TT	—	—	—	—
350 ccm O. H. V. D. Pt.	D	TT	—	—	—	—	—	—
F. K. S., 350 ccm, seitlich gesteuert	—	—	—	—	B	TT	TT	TT
350 ccm, oben gesteuert	—	—	—	—	—	—	D	TT
Perfekt	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Flottweg, Modell 5 S	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
F. N., Modell 67	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Modelle	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fortuna, W 1, W 2	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
250 ccm oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
Francis-Barnett, „S. S." Villiers	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Villiers-Motoren	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
seitlich gesteuert	—	—	—	—	—	—	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Franzani, FK 39, FK 59	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
FB 29, 30, 39	B	TT	—	—	—	—	—	—
FB 59	D	TT	—	—	—	—	—	—
J 59 u. MAG, oben gesteuert	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
MAG, gegengesteuert	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
3½ PS Zweitakt	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Freital-FKW, Mod. BG u. KG 28	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
VG und KG (1927)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Gillet (belgisch), Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
500 ccm O. H. V.	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Gnome et Rhône, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Göricke, MS 1, VS 1	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Grade	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Grindlay-Peerless, mit Barr & Stroud-Motor	—	—	—	—	—	—	TT	TT
„S. S." Villiers,	D	TT	D	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Gruhn	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Guzzi, Normal und 250 TT	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Sport und 4 V	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Hamor, Motor und Motorrad	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hansa	—	—	—	—	B	TT	B	TT
Hapamee, I und II	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
175, 200 und 300 ccm JAP	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Harley-Davidson, Mod. A u. B, 29 A, 29 B, 29 C, 29 CM	D	A	D	A	BB	A	BB	A
Mod. AA u. BA, 29 AA u. 29 BA	D	A	D	A	D	A	—	—
Mod. FDH, JDH, FH u. JH, 29 FDH, 29 JDH, 29 FH u. 29 JH	D	A	D	A	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	A	B	A	B	A	B	A
Harras	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Harso	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Hecker, H II/350	D	TT	—	—	—	—	—	—
H IV T. B. (28)	—	—	TT	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Heilo, Sport 28	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Mod. 24, 24 II, 26	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Henderson	A	A	A	A	A	A	A	A
Herbi, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Hercules, 200 ccm	B	TT	—	—	—	—	—	—

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Hermes, I und II	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hiekel	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hochland, HE 3	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
Horex, oben gesteuert	B	TT	B	TT	—	—	B	TT
seitlich gesteuert	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
H. R. D., Zweitakt	TT	TT	—	—	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Huba, 250 und 350 ccm	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
500 und 600 ccm	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Hulla, Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Viertakt	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Humber, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Husqvarna, Modell 50	D	TT	—	—	—	—	—	—
Modell 20, 25, 30	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
190, 180 A, 180, 600	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ilo-Motoren	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Imperia, N 750 G		—	TT	TT	TT	TT	—	—
Sport (Supersport) 500	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Indian, Ace und „4"	A	A	A	A	—	—	—	—
Scout 45 und GEP 101	D	A	D	A	D	A	—	—
Scout, Prince, G, GE 101 und 37	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
alle andern Modelle	B	A	B	A	B	A	B	A
Ivy, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
James, „S. S." Villiers-Motor	D	TT	D	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
J. A. P.-Motoren, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	—	—	—	—	—	—
K-Motor, System Küchen, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
K. F.	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
K. G.	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Klotz	—	—	—	—	—	—	B	TT
Knorke	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Köbo	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
KR, 200 ccm	B	TT	—	—	—	—	—	—
500 ccm O. H. V. double port.	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—

Monat. Stammtische und Clubabende

Uns fehlen nur noch die Termine von HC Schweiz, HC Niederlande, HC Norwegen, Deutsches Motorradregister USA. Ich moechte unsere Horex-Freunde aus diesen Laendern bitten, uns Ihre Termine mitzuteilen!

-Der HC-Freiburg trifft sich jeden ersten und dritten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in der 7800 Freiburger Gaststaette "Zur frohen Einkehr" nahe Hauptbahnhof in der Lehrnerstr. Kontakt ueber Gerhart Tel.07641-1832

-Der HC-Fulda trifft sich jeden zweiten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in 6411 Wissels im Gasthof direkt am Ortseingang, an der Strasse von Fulda kommend. Kontakt ueber Werner Tel.06658-562

-Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in Nord-Rhein- Westfalen. Wer dabei sein moechte, wende sich an Reiner Tel. 04522-802-287 bis 17 Uhr oder an Dieter Tel. 02223-26784 bitte nach 21.00 Uhr.

-Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, im 6380 Bad Homburger Ortsteil Kirdorf. Kontakt ueber Winfried Tel.06172-81764 oder den Vorstand Tel.06172-35822.

-Der HC-Taunus trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat, um 20.00 Uhr im "Darmstaetter Hof" in 6382 Burgholzhausen. Kontakt ueber Marina Tel.06172-35822.

-Die HF-Staufen-Teck treffen sich am letzten Freitag im Monat, um 20 Uhr im Gasthof "Traube" oder "Post" in 7312 Owen/Teck. Kontakt ueber Gudrun Tel.07161-22455 oder beim Vorstand Tel. 07161-25679

-Die HF Hanau treffen sich jeden dritten Freitag im Monat, im Buergerhaus von 6458 Rodenbach um 20.00 Uhr. Kontakt ueber Uwe Tel.06181-28319.

-Die HF Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag im Monat, in der Gaststaette "An der Trift" in 6108 Weiterstadt-Schneppenhausen. Kontakt ueber Dieter Tel.06150-6050.

-Die Horex u.Gespannfreunde Mainkling (naehe Creilsheim)treffen sich jeden ersten Sonntag im Monat, um 10 Uhr zum Fruehschoppen in dem Gasthof "Eiche" in 7189 Mainkling. Kontakt ueber Fritz Tel. 07959-634.

-Der HC-Berlin trifft sich jeden zweiten und vierten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in 1000 Berlin Steglitzerdamm 95 im Schuetzenhaus. Kontakt ueber Hans Tel.030-6631218.

-Der HC-Singhofen trifft sich jeden ersten Sammstag im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette des 5409 Singhofener Schwimmbades. Kontakt ueber Otto Tel.02604-8914.

-Der HC-Bad Bramstedt trifft sich ca. fuenfmal im Jahr, und das an verschiedenen Orten und Zeiten. Wer einmal dabei sein moechte, wende sich bitte an Markus Tel.04192-1414.

-Der Hc Krumbachtal (Stuttgart) trifft sich jeden Donnerstag um 20 Uhr im Gasthof "Faessle" in 7015 Muenchingen. Kontakt ueber Josef Tel.07146-27171.

-Die HF-Bremen treffen sich jeden Freitag um 20 Uhr im "Meyerdirks" in 2802 Ottersberg 2 Ebbensiek 12. Kontakt ueber Bernd Tel.0421- 373933 oder 4572887.

-Der HC-Frankental trifft sich ca. fuenfmal im Jahr, in der "Fischerstube" in 6710 Frankenthal. Kontakt ueber Friedel Tel.06233-53850

-Die HF-Bad Kissingen treffen sich jeden ersten Freitag im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette "Schwarze Pfuetze" an der B19 naehe 8730 Bad Kissingen. Kontakt ueber Gernot Tel.0971-69036.

-Der MC Jovel trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr, in der am Sportplatz gelegenen Gaststaette "Die Huette", in 4400 Muenster Ortsteil Kinderhaus. Kontakt ueber Wolfgang Tel.0251-329170

-Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich jeden ersten Mittwoch im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette "Ziegelhuette" in 6395 Rod an der Weil. Kontakt ueber Peter Tel.06081-7668.

-Am letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr trifft sich eine Gruppe von Horex und Veteranenfreunden zum Stammtisch im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Oedernhardt, Bergien. Kontakt ueber Benno Tel. 07195-73214 nach 21 Uhr.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-12 bis 13.10. Markt in Mannheim
-18 bis 20.10. Herbsttref. euro. Motorr. Woebbel Tel.05233-5795
-19.10. Markt in Kaltenkirchen Tel.04192-9609
-26 bis 27.10. Le'denon/Frankreich Info: AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610 La Houssaye en Brie.
-28.10. Orientierungsfahrt der Kuhle Wampe Aachen Tel.0241-511777
-2 bis 3.11. Teilemarkt in Rozendaal-Belgien Hermann Haeck Ketelbuiserstraat 104 B-8810 Lichtervelde
-10.11. Veteranentrial in Mons/Belgien Tel.05829-448
-1 bis 3.11. Gespanntreffen an der Solitude Tel.0711-2571525
-Wintertreffen der Horex u. Gespannfreunde Mainkling (naehe Creilsheim) mitte Januar Info bei Fritz 07959-634
-4 bis 5.4. Markt in Ludwigshafen
-2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach 7080 Aalen Tel.07366/5587
-2 bis 3.5 Markt in Ulm
-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 1992 in 2357 Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414





Opa Geuder erzählt

von alten FNs

Als ich seinerzeit mein dreißigjähriges Jubiläum als Motorradfahrer beging — und das war immerhin schon 1931 —, hatten mich die FN-Werke in ihr Berliner Haus eingeladen. Dort waren in einem großen Saal alle bis dahin von FN gebauten Motorräder ausgestellt, natürlich auch die berühmtesten der Rennmaschinen. Viele von diesen Rennmaschinen hatte ich selbst oft zum Siege gesteuert, und es ist wohl schwer, sich vorzustellen, was ich beim Anblick dieser alten Veteranen empfand. Erinnerungen wurden in mir wach, als ich diese treuen und nun längst ausgedienten Kampfgenossen wieder vor mir sah, am längsten habe ich aber wohl das Erstlingsmodell aus dem Jahre 1903 betrachtet, auf welchem ich einst meine Laufbahn als Motorradfahrer begonnen habe, nachdem ich 1901 und 1902 primitive Versuchsmaschinen gefahren hatte. In mir wurde wieder jener Apriltag 1903 lebendig, an dem ich diese erste Serienmaschine der FN-Werke in Empfang nehmen konnte.

Ich erfuhr damals von dem Eintreffen der Maschine in Werneuchen bei Berlin gegen Abend und sauste — zu Fuß natürlich — so schnell mich nur die Füße tragen wollten, zum Bahnhof, wo man mir die Maschine aushändigte. Daheim angekommen, fand ich schon mehrere Freunde vor, die mir fleißig beim Entfernen der Verpackung halfen, und dann begann das große Staunen, denn außer mir und dem Mechanikermeister Hermann Mittenzwey hatte wohl noch niemand ein richtiges Motorrad gesehen.

Die Maschine wog laut Typenschild trocken 65 kg und glich einem Fahrrad wie ein Ei dem anderen. Von einer Federgabel oder irgendeiner anderen Federung war natürlich keine Rede. Die 26 Zoll-Räder trugen 2 Zoll-Reifen ohne jegliches Profil, also vollkommen glatte Reifen. Der angeblich 2 PS-starke Viertaktmotor hatte ein automatisches Ansaugventil, welches sich beim Saughub des Kolbens selbsttätig öffnete. Ein ca. 3,3 cm breiter Lederflachriemen übertrug die Kraft des Motors auf das Hinterrad. Alle Bedienungshebel des Motors befanden sich am Benzintank: vorn links der Auspuffheber, vorn rechts die Zündverstellung, hinten rechts der Gashebel. Das war alles, denn eine Kupplung oder gar ein Getriebe waren nicht vorhanden. Das Tollste war aber die Anbringung der Handölpumpe, welche sich auf der rechten Seite unter dem Sattel befand, wo man sie während der Fahrt kaum erreichen konnte. Dabei mußte man dem Motor alle 5—7 km frisches Öl zuführen. Der Benzinkasten — so nannte man damals den Tank — enthielt vorn den Betriebstoff, und hinten hatte er ein Fach, in welchem der Zündakku und das Handwerkszeug, in Lappen eingehüllt, untergebracht waren. An Bremsen waren die Freilauf-Rücktrittbremse und eine an der Hinterfelge angebrachte primitive Klotzbremse vorhanden. Letztere war äußerst unzuverlässig. Selbstverständlich hatte die Maschine Tretpedale und war so hoch, daß man im Sattel den Boden nur knapp mit den Fußspitzen berühren konnte. Irgendwelche Beleuchtung war nicht vorhanden. Am Lenkstangenknopf war eine dicke Fiberplatte angebracht, in deren Öffnung man vor dem Starten den Kontaktstift aus Messing stecken und damit den Stromkreis für die Zündung schließen mußte.

Nun stelle sich der Motorradfahrer von 1956 eine Fahrt auf solcher primitiven Maschine vor, die immer nur im direkten Gang gefahren werden konnte! Es war ein reines Kunststück, den Motor überhaupt in Gang zu bringen, nachdem man ihn auf dem Ständer erst hatte warmlaufen lassen. Das verdammte automatische Einlaßventil klebte immer, und es bedurfte erst mehrerer Einspritzungen mit Benzin und Petroleum, bis sich die Ölkruste endlich gelöst hatte und der Motor zu saugen begann. Kaum hatte man dann in höchster Eile den Ständer hochgeklappt und angestrampelt und sich auf die Maschine geschwungen und verzweifelt in die Pedale getreten, so klebte schon wieder das Ansaugventil, und der ganze Tanz ging wieder von vorn los! Gewöhnlich hatten sich inzwischen Neugierige eingefunden, und schließlich setzte man sich auf die Maschine und ließ sich von den Zuschauern anschieben, wobei man kräftig mittrat. Oft konnte man erst nach mehreren hundert Metern anstrengenden Pedalierens endlich die Füße still halten, weil es nun erst der Motor allein schaffte, nachdem das damals übliche dicke und zähe Motorenöl genügend flüssig geworden war.

In Werneuchen besaß damals der Tierarzt Köppen auch eine 2 PS FN-



Das ist Opa Geuder Anno 1903 auf seiner 2 PS-FN. Sichtlich ist er auch mal jung gewesen, nichts von wegen Rauschebart, auch heute übrigens nicht. Der Opa neben der Überschrift ist nur symbolisch.

Maschine, auf welcher er seine Patienten in der Umgebung zu besuchen pflegte. Er hatte sich einen automatisch hochklappenden Ständer angeschafft und ließ dann den Motor auf dem Ständer erst richtig warm werden, wobei er schon im Sattel saß. Dann gab er sich plötzlich bei voll laufendem Motor einen kurzen Ruck nach vorn, so daß die Maschine auf die Erde geriet und der Ständer hochklappte. Natürlich gab es einen furchtbaren Ruck, als das sich rasend drehende Hinterrad den Boden berührte, aber unser braver Tierdoktor trat dann zuerst noch kräftig mit und kam so allmählich doch in Fahrt. Mich wundert noch heute, daß der Motor diese Mißhandlungen Tag für Tag aushielt, ohne daß die Kurbelwelle brach.

Der ca. 250 ccm-Motor, der 500—1000 Touren machte, war so brustschwach, daß man schon bei ganz leichten Steigungen mittreten mußte, und Berge oder starke Steigungen konnte er überhaupt nicht bewältigen. Dann blieb nur das Schieben übrig. Für Bergland war also das Vehikel gänzlich unbrauchbar. Ja, selbst bei mittelstarkem Gegenwind wurde der Motor immer kurzatmiger und blieb bald ganz stehen. Bei nur einigermaßen starkem Gegenwind war an ein Vorwärtskommen ebensowenig zu denken wie bei Regenwetter und nassen Straßen. Die aalglatten Reifen rutschten dann auf den damaligen schlechten Chausseen sofort weg. Der Lederflachriemen begann auch bald zu rutschen, und dann war es eben aus. Überhaupt dieser Lederriemen! Alle 10 km hatte er sich so gezogen, daß man ihn entweder mit einem Messer abkratzen und rauh machen oder sogar kürzen mußte. Ohne Kupplung und Getriebe war das Fahren bei scharfen Kurven, wo der Fahrer heutzutage einfach herunterschaltet, eine Qual, und ohne die Pedale ging es dann ebenso wenig wie bei einer Fahrt durch eine Stadt, wo alle Augenblick ein Hindernis zum Abstoppen zwingen kann. Das schlimmste waren aber die vielen Reifenpannen am Hinterrad. Der Ausbau des Hinterrades war schlimmer als eine Motorpanne, und dann hielten — namentlich bei warmem Wetter — die mit einfacher Gummilösung aufgeklebten Flicken nie lange und konnten den Fahrer zur Verzweiflung bringen. Die Batterie hatte auch nur einen sehr begrenzten Radius und mußte spätestens nach 100 km Fahrt wieder aufgeladen werden. Stürze, verletzte Knie und zerrissene Hosen waren an der Tagesordnung. Es ist daher kein Wunder, daß viele Motorradfahrer bald den Sport ganz aufgaben und wieder Radfahrer wurden.

Der „lahme Hans", wie ich meine erste Maschine selbst getauft hatte, bekam späterhin eine Federgabel und sogar einen Boschmagneten, und statt des elenden Lederflachriemens wurde ein Keilriemen angebracht, und damit wurden viele Pannen ausgeschaltet. Ich kannte schließlich die Maschine in- und auswendig, ganz genau und habe mit ihr trotz ihrer Schwächen viele, viele Tausende von Kilometern zurückgelegt, bevor ich sie nach Österreich verkaufte.

Natürlich hatte ich mir vorher schon den ersten FN-Vierzylinder bestellt. Das war Anno 1906, und ich kann mich heute noch darauf besinnen, wie begeistert ich von der ersten Probefahrt war. Ich setzte mich auf die Maschine, machte ein paar Tritte mit den Pedalen, und schon sprangen alle vier Zylinder wie mit einem Zauberschlage an. Der Motor hatte eine

Beschleunigung, die atemberaubend war. Nach weniger als 100 Metern waren schon 60 km erreicht, und ich mußte schleunigst Gas wegnehmen. Die Gummipufferfederung des Vorderrades war für damalige Verhältnisse hervorragend, und ein Kardan machte die üble Riemenübertragung überflüssig. In der Spitze erreichte der Vierzylinder, der zwar eine Kupplung, aber noch kein Getriebe hatte, etwa 70—75 km. Er hatte aber eine Eigenschaft, die noch viel wertvoller war: man konnte mit ihm tatsächlich langsam fahren! Das war damals etwas Unerhörtes. Der „lahme Hans" lief ohne Unterstützung durch die Pedale kaum unter 20—25 km, und das war eine böse Sache. In Städten und geschlossenen Ortschaften war damals nämlich die Höchstgeschwindigkeit allgemein auf 15 km begrenzt, und so langsam lief damals kein einziges Motorrad.

Auf meinem neuen Vierzylinder fühlte ich mich wie ein König. Berge bezwang der 4 PS starke Motor mühelos, und an Betriebssicherheit ließ er nichts zu wünschen übrig. Nur die verdammten Hinterreifenpannen mit den sich immer wieder lösenden Flicken! Der Ausbau des Hinterrades war einfacher als heute mit einer Steckachse. Den Ölstand konnte man für jeden Zylinder an einem kleinen Fenster aus Marienglas im Kurbelgehäuse genau kontrollieren. Von diesen Vierzylindern liefen allein in Werneuchen mehrere.

1907 bekam ich wiederum das neueste Vierzylindermodell, welches sogar Kupplung und 2 Gänge besaß und bequem 75 km erreichte. Meine Spezialmaschine kam sogar auf 90 km, was für damalige Zeiten eine enorme Leistung bedeutete. An Strafmandaten war bei mir kein Mangel. Die Hauptursache war jedoch nicht schnelles Fahren, sondern das monotone Brummen und gelegentliche Aufheulen des Vierzylinders, was immer eine hohe Geschwindigkeit vortäuschte. Manchmal hat das auch sein Gutes. Eines Tages bekam ich ein Strafmandat über 20 Mark. Begründung: ich sollte mit meinem Vierzylinder in Berlin in der Petersburger Straße 500 Meter in 30 Sekunden durchfahren haben! Das waren also im Stadtverkehr runde 60 km! Auf diese polizeiliche Feststellung hin verkaufte ich bald danach die Maschine einem Liebhaber zu einem Preise, der über dem Katalogwerte lag.

Die nächsten Vierzylinder — ich bekam immer die allerneuesten Modelle — wurden immer vollkommener und auch etwas schneller, was aber praktisch kaum eine Rolle spielte, aber sie hatten alle nur automatische Ansaugventile. Sogar meine Rennmaschinen, die ich in der Hauptsache in Stundenrennen auf Zementbahnen fuhr, waren nicht anders konstruiert. Allerdings hatten sie weder eine Kupplung noch ein Getriebe, und auch die Federgabel mußte ihnen fehlen, da man sonst bei der Einfahrt in die Steilkurven aus dem Sattel geflogen wäre, aber sie hatten alle ein enormes Anzugsvermögen und eine Schnelligkeit, die man auf keiner Bahn Europas voll ausnutzen konnte. Auch die Handölung wurde nicht geändert. Die Behandlung der Serienmaschinen wie der Rennmaschinen war in bezug auf die Kühlung nicht einfach, da die 4 Zylinder eng hintereinander lagen und daher leicht zur Überhitzung neigten. Es war also unmöglich, etwa 20 km ununterbrochen mit voller Geschwindigkeit zu durchfahren. Man mußte dem Motor immer wieder einmal eine kurze Ruhepause mit geringerer Geschwindigkeit gönnen. Ich bin damals oft von Presseleuten gefragt worden, wie ich es anstelle, den Vierzylinder in einem Stundenrennen ohne Heißlaufen über die Distanz zu bringen. Ich habe die Frage nie beantwortet, kann das Geheimnis jetzt aber verraten. Ich hob etwa jede 5. Kurve, also etwa alle 2,5 km, für ca. 2 Sekunden mitten in der Kurve das Auspuffventil an, was auf die Geschwindigkeit gar keinen Einfluß hatte, dem Motor aber Gelegenheit gab, kalte Luft einzusaugen und sich dadurch von innen heraus abzukühlen. Außerdem durfte man dem Gemisch nie zuviel Luft geben.

Und noch eine alte Maschine sah ich da 1931 im Ausstellungssaal stehen, die in mir alte Erinnerungen weckte, eine ganz gewöhnliche Tourenmaschine von 2,5 PS, Einzylinder, Kardanübertragung, 2 Gänge und Kupplung. Es war das Modell 1912. Diese Maschine war das erste absolut bergfeste Modell der FN-Werke, welches mit jeder Steigung mühelos fertig wurde. Allerdings machte die Maschine in der Spitze nur 40 km, war aber sehr wendig. Ich habe sie versuchsweise wiederholt gefahren, aber dann auf sie verzichtet. Der Motor machte schon bei 30 km derart viel Touren und erschütterte die ganze Maschine derart, daß man dachte, man säße auf einer Elektrisiermaschine.

Neben diesem Modell stand die Einzylindertype 1913 von gleicher Stärke. Dieses in gleicher Weise ausgerüstete Maschinchen habe ich bis zum Ausbruch des Krieges 1914 gefahren und war mit ihm sehr zufrieden. 60 km war die Spitze, und das war vollkommen ausreichend für eine leichte Maschine. Als ich als Offizier bei der Armeekraftradabteilung 14 in Schlettstadt 1918 tätig war, benutzten wir dieses Modell mit Vorliebe zur Ausbildung unseres Nachwuchses.

Und noch ein anderes Modell sah ich in der Schaustellung auf dem Kaiserdamm in Berlin stehen: den 750 ccm FN-Vierzylinder mit gesteuerten Ventilen, wie ich ihn vor dem I. Weltkrieg so oft als Rennmaschine gefahren hatte. Er war ein Wunder der Präzision und wurde serienmäßig bis 1927 gebaut.

Mir ist es in den 55 Jahren, in welchen ich mit Motoren zu tun hatte, oft vorgekommen, als ob unsere Maschinen auch eine Seele hätten, und gar manches Mal haben meine Monteure liebevoll über die Kühlrippen gestrichen, wenn mein Vierzylinder wieder einmal ein Stundenrennen gewonnen hatte. So kann ich weder meinen alten „lahmen Hans" wie seinen in Werneuchen noch heute unvergessenen Stallgenossen, den „grünen Franz", der allen Klubkameraden des Motorklubs Werneuchen 1906 jahrelang als Reservemaschine treue Dienste leistete, je vergessen, denn diese alten Pioniere waren Wegbereiter einer Zeit der Motorisierung, die heute noch nicht abgeschlossen sein dürfte.

Haertevergleiche

Thomas Tel. 089-53287336 hat uns unsere Frage nach der Vergleichbarkeit der verschiedenen Haerteskalen (Rockwell, Vickers, Brinell) beantwortet. Auch die Frage nach der Zahl "5" in der Bezeichnung "HV5" wurde uns klar, als die Pruefkraft mit der die Diamantpyramide in die zu pruefende Flaesche gedrueckt wird erlaeutert. Besten Dank an Thomas. Zur Information der Leser, die fuer uns als potenzielle Kunden einer Haerterei, wichtigste Tabelle die uns von Thomas mitgeschickt wurde, die Vergleichbarkeit der verschiedenen Haerteangaben. Siehe HB 3/91 Seite 21 "Nockenwellen Probleme"

Werkstoffprüfung

Umwertungstabelle für Härtewerte und Zugfestigkeit

DIN 50150 (12.76)

Zugfestigkeit R_m N/mm²	Vickershärte HV (F ≧ 98 N)	Brinellhärte HB	Rockwellhärte HRC	Rockwellhärte HRA	Rockwellhärte HRB	Rockwellhärte HRF	Zugfestigkeit R_m N/mm²	Vickershärte HV (F ≧ 98 N)	Brinellhärte HB	Rockwellhärte HRC	Rockwellhärte HRA
255	80	76					1155	360	342	36,6	68,7
285	90	85,5			48	82,6	1220	380	361	38,8	69,8
320	100	95			56,2	87	1290	400	380	40,8	70,8
350	110	105			62,3	90,5	1350	420	399	42,7	71,8
385	120	114			66,7	93,6	1420	440	418	44,5	72,8
415	130	124			71,2	96,4	1485	460	437	46,1	73,6
450	140	133			75	99	1555	480	(456)	47,7	74,5
480	150	143			78,7	(101,4)	1595	490	(466)	48,4	74,9
510	160	152			81,7	(103,6)	1665	510	(485)	49,8	75,7
545	170	162			85	(105,5)	1740	530	(504)	51,1	76,4
575	180	171			87,1	(107,2)	1810	550	(523)	52,3	77
610	190	181			89,5	(108,7)	1880	570	(542)	53,6	77,8
640	200	190			91,5	(110,1)	1955	590	(561)	54,7	78,4
675	210	199			93,5	(111,3)	2030	610	(580)	55,7	78,9
705	220	209			95	(112,4)	2105	630	(599)	56,8	79,5
740	230	219			96,7	(113,4)	2180	650	(618)	57,8	80
770	240	228	20,3	60,7	98,1	(114,3)		670		58,8	80,6
800	250	238	22,2	61,6	99,5	(115,1)		690		59,7	81,1
835	260	247	24	62,4				720		61	81,8
865	270	257	25,6	63,1				760		62,5	82,6
900	280	266	27,1	63,8				800		64	83,4
930	290	276	28,5	64,5				840		65,3	84,1
965	300	285	29,8	65,2				880		66,4	84,7
1030	320	304	32,2	66,4				920		67,5	85,3
1095	340	323	34,4	67,6				940		68	85,6

Die Tabelle liefert einen angenäherten Vergleich für unlegierte und niedrig legierte Stähle und Stahlguß. Eine Umwertung soll nur vorgenommen werden, wenn das vorgeschriebene Prüfverfahren nicht angewendet werden kann.

Die Werte der Brinellhärte gelten für Belastungsgrad 30 ($F = 9{,}81 \cdot 30 \cdot D^2$). Eingeklammerte Werte liegen außerhalb des genormten Anwendungsbereiches, können jedoch als Näherungswerte benutzt werden.

Vergleich verschiedener Härteskalen



Von zwei Stoffen ist der härter, der den andern ritzt. In der Mohs-Härteskale sind die Stoffe in der Reihenfolge ihrer Ritzhärte angeordnet und durch Härtezahlen 1 bis 10 gekennzeichnet.

Für technische Zwecke wird die Härte in Brinell-, Rockwell- und Vickershärtewerten, weniger in den Werten der Härteskale nach Mohs angegeben.



Horex in Jugoslavien

In diesen, fuer einen Jugoslaven schweren Zeiten, wollen wir an unseren Horex-Freund Jose in Maribor denken, dem es hoffentlich noch gut geht. Unsere Gruesse und die aller Horex-Freunde an Ihn.

Fischsilbergrau fuer Regina 400

Die Frage: - Wurde die 400 Regina werksmaessig auch in Fischsilbergrau (faelschlich auch als Fischsilberblau oder *Blaumetallic* oder Blau benannt) geliefert? Kann nun klar mit "Ja" beantwortet werden. Helmut der eine solche Maschine, noch im Originalzustand von seinem Vater uebernommen hat, kann dies bestaetigen. Auch die damalige Lieferfirma Islinger Mannheim konnte durch Hr. Umhey diese Tatsache bestaetigen. Die Recherchen des HB bei ehemaligen Horexmitarbeitern ergab auch eine Bestaetigung in dieser Frage. Das Fahrzeug ist aus dem Jahre Februar 54 mit der Fahrgestell Nr. 06 1075 254.
Doch was nuetzt das beste Wissen um diese Frage, wenn man den Originallack oder zumindestens den Originalton nicht mehr beschaffen kann. Da die Regina von Helmut noch sehr gut erhalten ist, ist das Ziel nur eine Lackausbesserung des Originallackes. Nach langem Suchen und einigen Versuchen am original lackiertem Blech, erwies sich die Renault Bleumetallic Farbnummer 435 als der goldene Schuss. Bei Taglicht sind keine Unterschiede zu erkennen. Unter einer Lampe sind die nachlackierten Stellen jedoch noch vom Originalllack zu unterscheiden. Eine Ueberpruefung, nach einer durchgefuehrten Politur beider Stellen steht noch aus. Helmut ist unter Tel. 06190-4584 zu erreichen.

* Es gab auch bei Horex noch ein Blau-Metallic und zwar bei der Imperator 450 fuer USA (Citation siehe HB 2/90) dies war wesentlich mehr blauhaltig als das Fischsilbergrau. Dieses Blau wurde nicht werksmaessig fuer Regina benutzt.

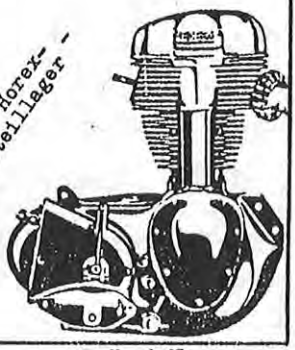
Schutzblechhalter hinten fuer Regina

Wem die gebogenen hinteren Schutzblechhalter der Regina mit den Teilenummern JFN 16 und JFN 17 fehlen, der kann einen Nachbau bei Gert erhalten. Tel. 06172-71187. Auch ist Gert gerne bei Motorueberholungen behilflich, seine Lehrzeit in diesem Metier, hat er bei Curt Hahnenstein und Alfred Friemel, vielen von uns als die Kapazitaeten auf diesem Gebiet bekannt, hinter sich gebracht. An dieser Stelle die besten Genesungswuensche an unseren Curt.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

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

AUCH ANKAUF!



Tankueberholung

Benno Tel.0195-3214 bietet Leistungen zur Restauration von Kraftstofftanks an. Durch einen Karosseriespengler mit einigen jahrzehnten Erfahrung im Motorrad-Kraftstoff-Tank-Bereich werden eingebeulte Tanks, ohne zu loeten, zu 100% gerichtet. Nach Bedarf und auf Wunsch werden neue Blechhalterungen fuer die Kniekissen angebracht. Auch die weiteren Arbeitsgaenge wie verchromen koennen ausgefuehrt werden. Bitte die Kosten bei Benno erfragen.

Aus alten Lagerbestaenden sind noch lieferbar: Tanks fuer BMW, Ardie, Duerkopp, Bauer, Miele, Hercules, DKW, etc. Auch ist es moeglich mit Benno Tanks zu tauschen oder Ihm ueberzaehlige zu verkaufen.

Treffen bei Karl-Heinz

Im Horex-Boten 1/91 regten wir ein gemeinsames Treffen an, dass leider eine schwache Resonanz hatte, naja vielleicht lags ja auch am Termin. Diese Idee verfolgt Karl-Heinz schon seit laengerem und laed ab und zu ein paar Horex-Interessierte zu sich ein. Wir sind seiner Einladung gefolgt und koennen nur positives von einem solchen kleinen Treffen berichten.

Am samstag Morgen schnappten wir, also Siegfried und ich, unsere Muehlen und rauschten in den Odenwald. Dort bei Karl-Heinz angekommen, luden wir unsere Tankrucksaecke ab und bekamen ersteinmal eine Bratwurst zum Essen. Fuer Essen und Getraenke war das ganze Wochenende gut gesogrt, da Karlheinz und Familie alles wunderbar organisierten. Nach und nach trafen dann unter anderen Wilfried und Roland ein. Der Samstag war fuer die Anreise und einen geselligen Abend vorbehalten. Es wurde auch ein schoener Abend, bei zwei Faessern Bier wurde viel erzaehlt, geredet und diskutiert. Am interessantesten waren die verschiedenen Dialekte, denn alle kamen aus einer anderen Ecke. Gegen 24 Uhr wurden dann die Schlafsaecke ausgepackt, wir wollten ja am naechsten Morgen eine Ausfahrt durch den Odenwald machen.

Die wurde es dann auch, Roland fuehrte uns ueber kleine verwinkelte Straesschen, die ich vorher noch nie gesehen hatte. Die Kurven waren so toll, dass ich sogar einmal meinen Hauptstaender zum Schleifen brachte. Will sagen, es war eine super ausgesuchte Strecke, die wirklich Spass machte zu fahren. Gegen 12 Uhr kehrten wir dann in einem Motorrad-Treffpunkt ein und trafen sogar einen Regina-Fahrer. Dort Fruehstueckten wir erst einmal gemuetlich, um dann wieder zurueck zu Karl-Heinz zu fahren.Uebrigens, die Strecke zurueck war nicht minder Interessant als die Hinstrecke. Bei Karl-Heinz angekommen wurde dann noch ein Kaffee getrunken und danach in aller Ruhe nach Hause gefahren. Ich werde dieses Wochenende immer in guter Erinnerung behalten-Vielen Dank Karl-Heinz.

C.K.

Buschwiesen Treffen 6.9.-8.9.91

Die Buschwiese war endlich mal wieder ein Horex - bzw. ein Veteranen-Treffen. Es waren mal wieder richtig viele Horex-Maschinen vertreten. Es reichte vom Gnom bis zum Imperator. Das Gleichnamige Buch von Herrn Habermann wurde hier auch zum ersten mal auf den Markt gebracht. Die Preise fuer Speis und Trank waren in Ordnung und auch die abendliche Veranstaltung war ein voller Erfolg. Der Horex-Club Taunus gewann dort uebrigens den Preis fuer die meisten gemeldeten und an die Buschwiese gebrachten Horexen. Da wir am Festabend nicht anwesend waren, liegen uns keine weiteren Angaben ueber die Plazierungen und Preisverteilungen vor.

Eine Besonderheit war die fein gemachte 500ccm Regina des Frankfurter's Gernot Langeloth.

Es war ein schoenes Horex-Treffen das die Linie fuer die naechste Buschwiese sein sollte.

C.K.

2-Tages-Ausfahrt des Fahrzeugveteranenvereins Dreieich

Am Samstag den 29.6.91 wurde sich auf dem Parkplatz der Burg Dreieichenhain versammelt, um die Ausfahrt zu beginnen. Am Start waren eine Fuelle von Veteranen-Fahrzeugen, es reichte von einem alten franzoesichen Stadtbus bis zu 200ccm Motorraedern. Kurzum, es war wieder eine Vielfalt von Kulturguetern vorhanden, die kaum eine andere Ausfahrt zustande bringt. Von Dreieichenhain ging es dann ueber Moerfelden, Nierstein und Dahlheim zum Hof Pfalzblick bei Kriegsfeld, dort wurde dann koestlich zu Mittaggegessen. Uebrigens die gesamte Strecke war wieder wunderbar ausgesucht, es war eine Augenweide, die mir noch nicht bekannte Landschaft, zu betrachten. Gut gestraekt ging es dann ueber Kalkofen, Odernheim und Merxheim nach Hochstetten, wo wir auf einem BMW-Clubgelaende, VIELEN DANK, unser Lager aufschlugen.

Vom Abend bis in die Nacht wurden Bezingespraeche gehalten und es gab sogar noch Spiessbraten. Verdursten musste natuerlich auch keiner, es gab genug zu trinken. Nachdem auch die letzte Bierflasche geleert wurde, gingen dann die letzten so gegen 3 Uhr morgens in Zelt schlafen. Ich glaube, alle werden diesen lustigen Abend in Erinnnerung behalten.

Am 30.6 ging es morgens dann ueber Waldfriede, Schoeneberg, Windesheim, Langenlonsheim und Gensingen zum Sonnenhof, dort wurde wieder sehr gut aufgetischt, und die Veteranen konnten zum letztenmal bestaunt werden. Der Bus wurde uebrigens immer mehr zur Attraktion, denn die liegengebliebenen Fahrer hatten eine wunderbare Mitfahrgelegenheit. Vom Sonnenhof ging es dann noch einmal ueber Jugenheim und Schwabsburg nach Nierstein an die Faehre, wo eine kurze Pause eingelegt wurde. Von dort aus fuhr dann jeder seine eigenen Wege nach Hause, um sich naechstes Jahr wieder bei einer einmalig organisierten Ausfahrt zu treffen.

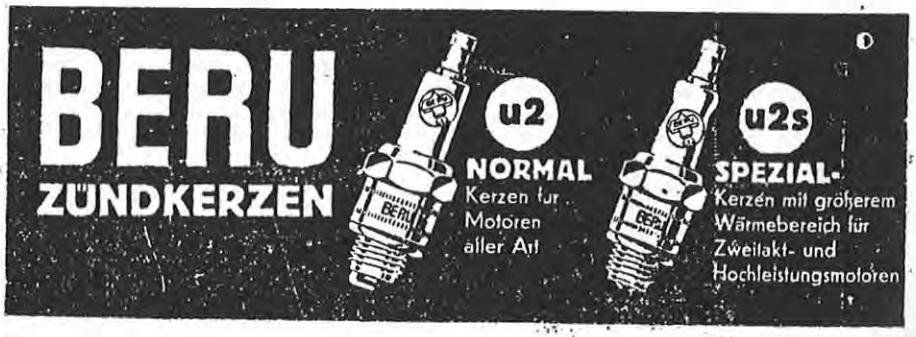
C.K.

Schotten Grand-Prix 17.8.-18.8.91

Die Rennveranstaltung am Schottenring war wieder ein einmaliges Ereignis in der Veteranen Grand-Prix Szene. Es gibt wohl keine vergleichbare Veranstaltung, wo man das Renngeschehen so hautnah miterleben kann. Einfach toll wie die Organisatoren das immer wieder schaffen. Diesesmal war unter den normalen Rennklassen auch noch eine Klassik-Gruppe mit eingebracht, dort konnte dann z.B. eine Goericke oder eine Roconova bewundert werden. Es waren auch einige Imperatoren am Start, unter anderem auch ein Prototyp von 1951, der aber leider durch einen Vergaserdefekt ausschied. Die Imperator von Reinhard erreichte auch nicht das Ziel, da der Motor kurz vor Schluss fest ging. Aber ohne solche Defekte wuerde es ja auch keinen Spass machen.

Man konnte also wieder viele seltene Maschinen betrachten und ebenso in voller Aktion sehen, ich bin auf jeden Fall wieder im naechsten Jahr beim 3.Schottener Grand-Prix dabei, um die tollen Turnereien auf den Gespannen zu sehen.

C.K.



12Volt mit der originalen 6Volt Lichtmaschine ! !

Ja, - es scheint zu gehen. Wie wir einem Bericht der Zeitschrift Gummikuh Heft 6/91 entnehmen konnten, ist bei der Firma Elektronic-Data Kleiber GmbH, Steinbach 19 in w-5253 Lindlar, Tel.02266-2502, ein Regler erhaeltlich, der im Lichtmaschinengehaeuse unserer Noris-Anlagen den Platz des F-Reglers einnimmt und die Lichtmaschine zur Abgabe von 12Volt ermundert. Es wird ausdruecklich darauf hingewiesen, dass man keine sulfatierten, alte Batterien mit diesm Regler zusammenschalten soll, da sonst eine Ueberhitzung der Lichtmaschine stattfindet (Brandgefahr). Bei Fragen bitte an Hr. Kleiber wenden.

Kettenraeder u. Ritzel

Der normale Ersatz von originalen Kettenraedern und Ritzeln wird wohl am elegantesten ueber die verschiedenen Horex-Veteranen-Haendler, wie sie im HB annoncieren, erledigt. Doch z.B fuer die Kleinen oder die Alten oder auch fuer spezielle Umbauten sind meist andere Adressen notwendig. Antriebstechnik Werner Wollersen, Arsterdamm 107 in 2800 Bremen 1, ist eine solche die weiter hilft, seine Telefon Nr. ist 0421-824282

Tiefschwarzer Nachtglanz

In Anknuepfung an unseren Artikel in HB 4/90 Seite 15 "Dem Pinsel zur Ehre" sollte ja auch noch etwas zur spaeteren Pflege des mit so viel Muehe aufgebrachten Lack hilfreich sein. Karlheinz Tel. 06203-16462 hat allerbeste Erfahrungen mit einer, speziell am Motorrad, leicht zu gebrauchenden Politur Namens "Plastal 99" gemacht. Diese Politur ist fuer alle gebraeuchlichen Lacke ob Kunstharz, Acryl oder Nitro zu verwenden. Nach wiederholtem Gebrauch wird selbst der matteste Lack wieder wie Neu. Plastal 99 ist zu bestellen bei Karl Braun Tel.07904-364, der Preis liegt fuer ca. 600 ml, in einer FCKW freien Spruehflasche bei 23,50 DM plus 4,-DM Porto. Auch fuer Fischsilbergrau und andere Farbtoene zu empfehlen.

Imperator Ventil

Bei der Imperator, so wurde uns mitgeteilt, sollen die Ventile der Suzuki GS 1000 passen. Dies wurde von uns nicht ueberprueft, auch haben wir den Namen des Tipgebers vergessen. Aber vielleicht misst mal ein HB Leser mit der Moeglichkeit dazu nach und gibt uns eine Mitteilung, die wir dann im naechsten HB veroeffentlichen.

Gute Galvanik

Helmut hat uns von seinen Erfahrungen mit Galvanikbetrieben im Rhein-Main-Gebiet berichtet. Er war mit dem Preis-Leistungs Verhaeltnis, den Ausbeulleistungen und der freundlichen und fachmaennischen Beratung der Firma Josef Koch Industriestr. 54 in 6500 Mainz-Mombach sehr zufrieden. Moechte Jemand naeheres wissen, z.B. welcher Betrieb nicht zu empfehlen ist, der wende sich bitte an Helmut 06190-4584

Friedel Muench

Die im September geplante Veranstaltung von Friedel musste leider ausfallen, da Friedel ueberraschend schwer erkrankt ist. Er soll sich aber schon wieder auf dem Wege der Besserung befinden. Von uns und allen Horex-Freunden, die besten Genesungswuensche an Ihn.

Nocken auf dem Pruefstand !

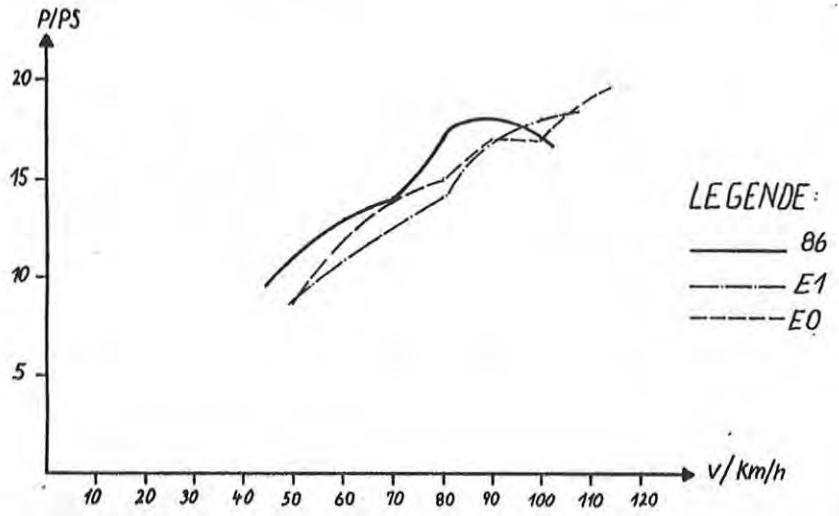
Karlheinz Tel. 06203-16462 hat mit seinem Regina 400er Motor, Toyotakolben und 250er Zylinderkopf, einige Leistungsmessungen, mit verschiedenen Nocken auf einem die Leistung am Hinterrad messenden Leistungspruefstand, vorgenommen.

Zuerst wurde der Motor mit einer E0 Nocke gemessen. Das maximal-Ergebnis, war 20 PS gemessen im dritten Gang bei einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h, das entsprach, entsprechend dem Uebersetzungsverhaeltnis, einer Drehzahl von ca. 6000 upm. Wenn man die Verluste durch die zusaetzlichen Zahnradpaarungen des dritten Ganges, der Sekundaeruebersetzung und der Reibuebertragung des Hinterrades auf die Messtrommel, beruecksichtigt ist das Ergebnis fuer einen 400er Motor als "SEHR GUT" zu bezeichnen. Ich kann die Leistungsfaehigkeit dieses Motors aus eigener Anschauung waehrend einer gemeinsamen Ausfahrt (siehe den Bericht "Ausfahrt im Odenwald" in diesem Heft.) als sehr gut bezeichnen mit Spitzengeschwindigkeiten von ca.140KM/h. Der Auspuffton einer 400er mit Einport ist sicher vielen bekannt, dies wird zum Vergleich zu den anderen Nocken benoetigt.

Als naechstes wird die vermeindlich so sportliche E1 Nocke mit ihrer langen Einlassoeffnungszeit eingebaut. Doch das Ergebnis ist niederschmetternd. Zur Erreichung der gleichen Leistung ist, ueber den ganzen Bereich, eine hoehere Drehzahl noetig und auch die Spitzenleistung wird nicht erreicht. Der Auspuffton klingt, als wenn zwei Pfund Stahlwolle im Auspuff waeren.

Nun wurde die 86er Nocke (siehe HB 2/91 Seite 22) eingebaut. Das Ergebnis laesst sich sehen. Im ganzen Drehzahlbereich, bis auf die Spitze ist die Leistung gegenueber der E0 Nocke bei gleicher Drehzahl um ca.2PS hoeher. Die Spitze bleibt mit 19 PS etwas hinter der E0 Nocke. Doch da man sowieso nicht mit maximaler Drehzahl faehrt, blieb bei Karlheinz die 86er Nocke im Motor. Er wird uns die Unterschiede im Fahrgefuehl sicher noch beschreiben. Doch zuerst zum Ton der 86er Nocke. Den agressiven Ton, den die E0 Nocke bei hoeheren Drehzahlen bekommt, hat die 86er schon bei wenig ueber Lehrlaufdrehzahl.

Der Fahrversuch bestaetigte ein wesentliche Verbesserung der Beschleunigung und des Abzugs aus Kuven heraus. Fuer Fragen zu diesem Thema steht Karlheinz gerne zur Verfuegung.



Horex Nockenwellen

Rolli Tel.0521/61443 hat uns freundlicherweise seine Diplomarbeit ueber Abwicklungen von Nocken, beispielhaft an Horex-Nocken, zur Verfuegung gestellt. Da ich noch nicht alles verstehe, moechte ich Rolli bitten, mir auch noch die erklaerenden Textteile zur Verfuegung zu stellen. Aber ganz so dumm sind wir nun auch nicht, dass was wir verstanden haben, moechten wir mitteilen.

Nocken-kennung	Ventil hub Einlass/ Auslass	Einlass oeffnet v OT	Einlass schliesst n UT	Auslass oeffnet v UT	Auslass schliesst n OT	Ueber schneid.
Regina						
E	8,48/8,55	50	80	90	70	120
E 1 *1	8,69/8,72	90	110	120	90	180
E 0 *2	8,36/8,20	50	70	90	60	110
E 0 *3	8,33/8,21	50	80	100	60	110
E 2	7,55/7,29	60	80	110	70	130
Imperator						
R 1	8,00/7,76	90	90	110	70	160
R 3	8,12/7,99	70	80	90	50	120
RS 3	8,04/7,74	80	70	90	50	130
-8 *4	8,02/7,88	110	90	90	90	200

Spreizung in Kurbelgraden von Maximalerhebung Einlass zu Maximalerhebung Auslass.

105 Grad haben die Nockenwellen E, E0 *2, E2, R1.
107,5 Grad haben die Nockenwellen E1, E0 *3.
97,5 Grad haben die Nockenwellen R3 ,-8.
95 Grad hat die Nockenwelle RS3. Die Flanken dieser Welle (RS3) sind bei Ein und Auslassnocken hohl geschliffen, nur so ist bei dem gegebenen Radius des Abnahmekoerpers (Kipphebel) eine steile Erhebungskurve zu erreichen.

Alle Angaben sind auf Kurbelwellengrade bezogen und der Ventilhub ist in mm angegeben. Im Bereich des Ventilhubes der Nocken E, E1, E0, koennen sich durch die Verwendung von gebrauchten Nocken unterschiede in den Erhebungen ergeben haben. Aber auch die Fertigungstoleranzen tragen zu den Unterschieden bei. So hat die ungeliebte E1 Nocke den hoechsten Hub !

*1 Diese Nocke hat laengere Anlauframpen als die anderen.
*2 Die Null bei E0 ist stehend eingeschlagen.
*3 Die Null bei E0 ist liegend eingeschlagen.
*4 Stationaermotor Nocke mit extrem langen Anlauframpen, daher Steuerzeiten mit den anderen Nocken nicht vergleichbar.

Abgenutzte Schlepphebel reduzieren den Ventilhub z.B in den mir vorliegenden Unterlagen, um bis zu 1 mm ueber 50 Grad Kurbelwellen Drehung. Ansonsten verhalten sich alte und neue Schlepphebel einigermassen gleich und koennen, sofern gleiche Pfannenradien Verwendung finden, mit allen Nocken genutzt werden. Dies hier nochmal ausdruecklich, da ich nach der ersten Einsicht in die Unterlage, eine falsche Meinung gewonnen hatte, die ich auch muendlich einigen Horex-Freunden gegenueber geaussert habe. Also diese meine muendliche Aeusserung wird zurueckgenommen, denn sie ist falsch.

Das Horex-Buch ist da !

Klaus-Joerg Tel. 06597-4330 hat das erste Horex-Buch am Markt, den "Dampfhammer 2" fertig. Er bringt es im Selbstverlag, also nicht in der Buchhandlung nach dem Buch fragen, es ist nur bei Klaus-Joerg fuer 61,50 DM erhaeltlich. 61,50 DM fuer 200 Seiten Horex Geschichte nicht gestreckt durch Bedienungs,- oder Reparaturanleitungen. Ich finde, wenn man die handwerkliche Einmannproduktion beachtet, Klaus-Joerg war und ist Redakteur, Autor, Grafiker, Layouter, Lektor, Verleger, Drucker, Buchbinder und Buchhaendler in einer Person, so glaube ich, ist das ein angemessener Preis. Auch wenn mancher sagen wird, fuer die Haelfte bekomme ich einen Prachtfarbband und nicht eine im Kopierverfahren hergestellte, einen Zentimeter dicke, Din A4 Broschuere, dem muss entgegnet werden, das ist der Tribut an die nicht gegebene Massenauflage. Und wie sollte eine Privatperson dieses Risiko tragen, wenn nicht einmal bis vor kurzem ein Millionen schwerer Verlag bereit war, dies zu tun? Aus diesem Grund unsere Achtung und nicht unsere Kritik fuer dieses Unternehmen.
Das Buch beschreibt den Baum Horex von seinen Wurzeln bis in seine Krone. Das heisst, es geht ueber jenes was in der Windsbraut oder im Schrader-Buch erzaehlt wird, weit hinaus. Mann koennte sogar behaupten, dass der "Dampfhammer 2" durch die Bildqualitaet der Windsbraut aber auch des Schrader-Buches (siehe HB 1/89) erst richtig ergaenzt wird.
Zeitbezuege und oekonomische Betrachtunge des Autors lassen die Wellenbewegungen der Horex-Geschichte nicht als eine Aufzaehlung von Fakten erscheinen, sondern geben dies fuer den Leser greifbar wieder. Auch die in Passagen romanhaft gehaltene Form laesst dieses Buch nie uninteressant werden und ich habe es in einem Zug ausgelesen.
Das Buch ist durch einige interessante original Dokumente, in seinen Textteilen untermauert. Der Horex-Freund wird sich viele Fragen nach dem woher, dem warum und dem wieso nach der Lektuere des Buches beantworten koennen. Uns bleibt nur zu sagen: Ein absolutes Muss fuer den auch geschichtlich interessierten Horex-Freund.
Zu guterletzt moechte ich aber nicht verhehlen, das einige der Ergebnisse von Klaus-Jorgs Recherche sich nicht mit der meinigen decken. Z.B. hatte ich mit einer ziemlich grossen Sicherheit (drei voneinander unabhaengige Zeitzeugen gaben bildhaft Auskunft, und die uns bekannten Motore entsprechen alle mit ihre Motornummer dem bei Sturmey-Archer ueblichem System) recherschiert, das es keine Lizenznahme der Horex zum Nachbau der Sturmey-Archer Motore gab, sondern diese Motore von Horex wie auch von Victoria als Importmotore aus England bezogen wurden. Aber diese Punkte sollten sich in einem Gespraech uber die Quellen der Recherche bereinigen lassen. Aber es bleibt festzuhalten, dass der "Dampfhammer 2" das zur Zeit mit Abstand informativste Buch zum Thema Horex darstellt.

Euer Horex-Novice

Preisvergleiche vor 40 Jahren

In welcher Preisregion bewegte sich 1951 die Regina? Wie sah der Markt preislich aus? Einige markante Preisbeispiele! Jeder kann so den Erwerb einer Regina auf seine heutigen Verhaeltnisse reflektieren und mit einem neuen Fahrzeug gleich setzen. Die Anschaffung damals wuerde Heute einer Anschaffung von ca. 20000,- DM entsprechen.

Anderes

Einfamilienhaus.	20000,-
Stundenlohn bei Horex nach einem Jahr Zugehoerigkeit fuer Fach-Arbeiter.	1,20 DM
Monatsverdienst bei ca. 60 Std in der Woche, das war nicht selten bei Horex in diesen Jahren.	390,-
Drei Pfund Brot	1,60
Drei-Zimmer-Altbau -Wohnung ca. 70 qm Miete in Frankfurt	70,-
Ei oder Broetchen	-,10
Ein Liter Sprit	-,45
Ein paar Schuhe	20,-
Anzug	70,-
Zeitschrift	1,-
Bild-Zeitung	-,10

ZWEIRAD

Victoria FM 38	360,-
Billigste 98er	498,-
NSU Quick	550,-
Teuerste 98er	850,-
98er 4 Takt Fox	985,-
Billigste 125er	845,-
DKW RT 125	945,-
Teuerste 125er	1260,-
Vespa	1220,-
Zuendapp DB 201	1195,-
Billigste 250er	1375,-
Teuerste 250er BMW	1750,-
NSU 251 OSL	1395,-
Triumph BDG 250	1525,-
Puch 250 TF	1660,-
NSU 351 OT	1525,-
Horex SB 35	1775,-
Regina	1975,-
Zuendapp KS 601	2550,-
BMW R 51/3	2750,-

PKW

Campion 250er	2400,-
Lloyd 300er	3334,-
Gutbrod 600er	4280,-
Goliath 700er	5600,-
DKW 700er	5830,-
Volkswagen Stand.	4400,-
Ford Taunus 1200er	5350,-
Opel Olympia 1500er	6400,-
Mercedes 170 V	7380,-
Mercedes 170 S	9450,-
Opel Kapitaen 2500er	9600,-
Ford Mercury 4180er	16800,-

Nutzfahrzeuge

Kleintraktor "Stier" mit Horex J1M Motor	5356,-
Opel Blitz 1,5 t	7850,-
Mercedes-Benz 3,5 t	13600,-
MAN 5 t	23800,-
Buessing 8 t	32080,-

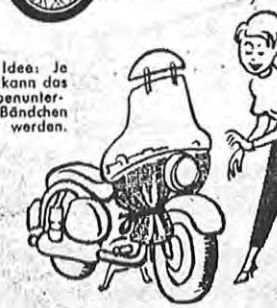
HABERMANN

Der Dampfhammer

Vom Gnom zum Horex Imperator

Teil 2





Das war Lillis Idee: Je nach Wetterlage kann das Windschutzscheibenunterteil mit roten Bändchen sinnvoll drapiert werden.



Köpfchen — Köpfchen

Veteranentreffen an der Kaiser-Eiche

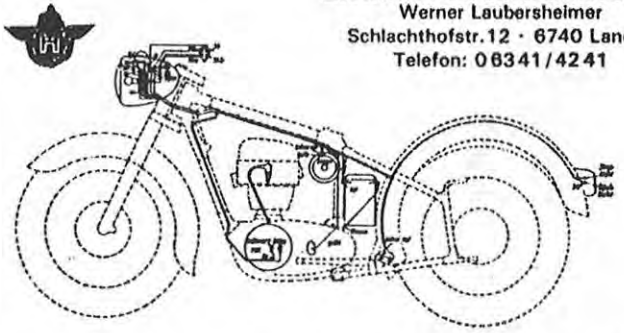
Organisiert hatten dieses 6. Treffen die Freunde des Motorrad-Veteranen-Stammtisches Taunus. Die Raritaetenausstellung wurde am Samstag um 10 Uhr frueh eroeffnet, weit ueber 50 Motorraeder konnten bei idealem Wetter bewundert werden. Der Sound klang den Zweiradfans wie Musik in den Ohren. Aber nicht nur fuer die Ohren, sondern auch fuer die Augen der Liebhaber, wurde eine Menge geboten. Aufgeboten wurde von Heinz Gierth, Neu-Anspach eine englische Triumph aus dem Jahre 1927, eine NSU-Sport von 1923 stammte von Guenther Bruer, Laubus-Eschbach, die DKW NZ 500 aus dem Jahre 1939 kam von Guenter Vollberg, Weilrod und der Neu-Anspacher Peter Hartwig, auch liebevoll "Horex-Pabst" genannt, zeigte eine Horex S6 von 1939. Weiterhin zu bestaunen waren die Horex T 6 von 1935, etliche Horex-Regina, eine originale Zuendapp DB 200, eine Moto Guzzi Falcone, Adler, Victoria oder BMW in allen Variationen.

Ein Hoehepunkt war am Sonntagvormittag die Fahrt der Motorrad-Veteranen durch den Taunus. Gegen 10 Uhr startete der Konvoi an der Kaiser-Eiche. Am Treisberg wurde eine kleine Rast eingelegt, danach wurde die Rundfahrt fortgesetzt, zurueck zur Kaiser-Eiche. Bei der anschliessenden Veteranen-Austellung standen wieder genuegend Maschienen zur Schau. Mit Grillspezialitaeten, Kaffee und Kuchen, verschiedenen Getraenken und natuerlich intensivem Gedankenaustausch wurde dann der Nachmittag verbracht. Gegen Abend endete dann dieses schoene Treffen alter Motorraeder.

Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich zu ihrem Stammtisch jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr auf der Ziegelhuette bei Rod an der Weil. Interessierte sind hierzu recht herzlich eingeladen.

C.K.

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



Neue Spannungsregler für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten schnell und kostengünstig

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

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN



Bild Nr.	GEHÄUSE		
6/ 2	Dichtring C 14 x 20	DM	0,50
6/ 3	Büchse Kickstarter	DM	16,--
6/ 5	Ringrillenlager 6303	DM	16,--
6/ 8	Stiftschraube M 8 x 43,5	DM	3,--
6/ 9	Simmering für Kurbelwelle	DM	14,--
6/14	Kurbelwellenhauptlager REGINA 350/400 NJ 305 C 3, ECP (rundes Gehäuse)	DM	46,--
	Kurbelwellenhauptlager REGINA/REGINA 01 (spitzer Motor), Steuerseite	DM	19,--
	Kurbelwellenhauptlager REGINA/REGINA 01 (spitzer Motor), Lichtmaschinenseite		
	NA 4905 + IR kurz	DM	31,--
	NA 4905 + IR lang	DM	34,--
	ohne Bild: Simmering für Nadellager	DM	12,--
	Simmering für Originallager	DM	14,--
	verstärktes Rollenlager, Kurbelwelle spitzer Motor - Steuerseite, Umbausatz für Kurbelwelle	DM	56,--
6/19	Büchse für Nebenwelle	DM	18,--
6/22	Ringrillenlager 6205 ZR	DM	19,--
6/24	Simmering für Ritzel REGINA alle Modelle	DM	12,--
6/25	Abdichtstopfen	DM	8,--
6/26	Dichtring C 16 x 22	DM	0,50
6/27	Hohlschraube kompl. mit Sieb	DM	24,--
6/28	Büchse für Nockenwelle	DM	18,--
6/30	Dichtring	DM	0,50
6/31	Verschlußschraube Ölablaß M 14 x 1,5	DM	3,--
6/31 a	Verschlußschraube Ölablaß M 14 x 1,5 mit Magnet	DM	8,80
6/32	M 6 Linsensenksteilkopfschrauben, Edelstahl Stück	DM	2,60
6/37	Ölpumpe komplett	DM	100,--
6/40	Büchse für Nockenwelle	DM	19,--
6/41	Steuergehäusedeckel mit Büchse	DM	30,--
6/43 - 48	Linsensenkkopfschrauben M 7 - alle Motorschrauben Regina 0, 01, 02, 03, 06 8.8 verzinkt	DM	68,--
	Linsensenkkopfschrauben M 7 - jedoch in Edelstahl, alle Motorschrauben außen, Regina 0, 01, 02, 03, 06	DM	76,--

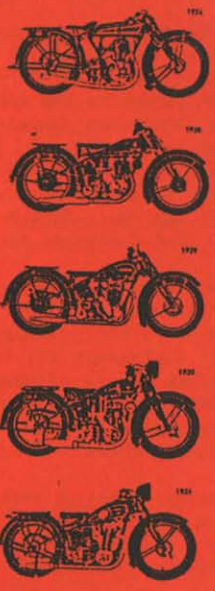




BILD NR. 6

Regina 6



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen · Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeichservice · Gebrauchtmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch · Alluschweißungen · Lagersitzreparaturen

TECHNIK AMON

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Anzeigen

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kuerzen oder zu veraendern. Anzeigen koennen jeweils bis 18 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Verkaufe kompl. Resi-Getriebe DM 300,- , 250er Resi Kurbelw. DM 100,- ,Imperator-Oelwanne mit Oelpumpe DM 150,- , Tausche mein Orig. Prospekt Imperator 500 (Prototype) gegen Citation Prospekt. el.06432-82753 ab 19.00 Uhr.

Suche Regina restauriert oder zum restaurieren (kein Schrott) zu annehmbarem Preis. Tel. 06032-1823.

Tausche meinen Teile-Resimotor gegen einen solchen Reginamotor. Tel.0043-3612-23124.

Neuwertige Regina0-Lampe mit Schloss Lampeneinsatz und Ring, tausche gegen DKW RT 175 Teile. Sonst Preis 100,-DM Tel.06222/4551.

Vieles von Horex abzugeben. Anfrage lohnt sich Tel.09273-6988 ab 19 Uhr.

Verkaufe Regina1-Gabel mit Vorderrad, Flatterbremse und Gabelbrillen aber ohne Schutzblech, oder tausche gegen BMW R51/3 Gabel. Tel.06447-1015.

Suche Regina 2 in moeglichst fahrbereitem Zustand, ist aber nicht unbedingt erforderlich. Tel.069/493694 Daniel verlangen!

Verkaufe seltene S800 (Paralleltwin) in teilrestauriertem und zerlegtem Zustand, Baujahr 1933. Mindestgebot 16500,- DM.Chiffre 1/9/91.

Verkaufe Regina Fahrgestell mit Rumpfmotor. Tel.0043-7229/89927.

Biete Horex Regina0 Motor kpl. mit Lichtmaschine 580,- und Tele-gabel zerlegt 100,-. Tel.0561/522838.

Biete fuer Columbus-Motore Hajot Simplex II und Best +Lloyd Oelpumpe. Tel. 05021/2702.

Suche; Zyl. Kopf Regina-Sport, Kotfluegel Regina0 sowie Tank alles gegen bar o. eventuell im Tausch gegen Zuendapp KS 601 Teile oder Imperator/Resi Teile. Wer hilft mit Spezialwerkzeug Regina aus. Nur als Leihgabe bzw. Muster fuer Masse zur Nachfertigung. (Werthinterlegung und Entlohnung wird garantiert) Tel. 0195-3214 nach 21 Uhr.

HOREX-NEUTEILE

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

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

