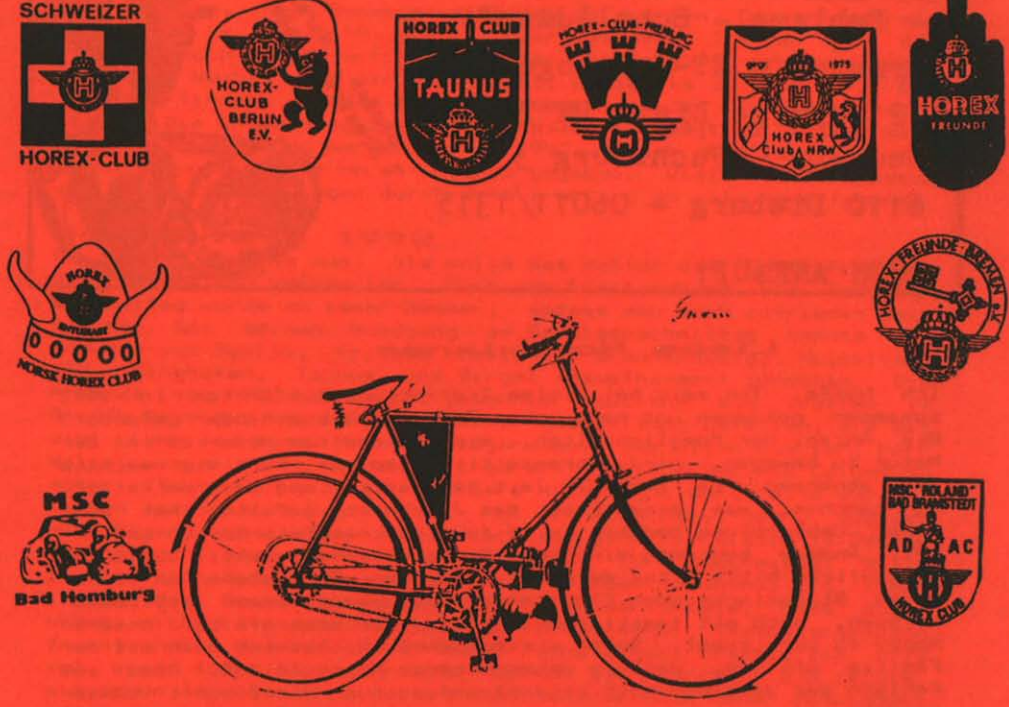
HOREX BOTE



Horex- Freunde
Rhein / Neckar

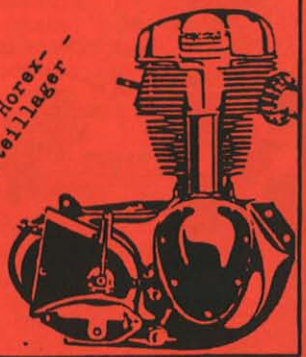
Preis 2,- DM

Nr. 4/92

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!



Liebe Horexianer

Ich hoffe, Ihr seid bei vielen Treffen und Ausfahrten in 1992 zusammen gekommen und habt ueber Gespraeche zueinander gefunden. Die Anzahl der Moeglichkeiten, sich mit seinem Motorrad in der Natur zu bewegen, wird jahreszeitlich bedingt, fuer die naechste Zeit abnehmen. Es kommt die Zeit der Maerkte und der Werkstatt. So manches, was einem ueber das Jahr nicht gefallen hat oder einer Ueberholung bedarf, wird fuer die naechste Saison gerichtet. Andere beginnen ein neues Restaurationsprojekt. Doch das menschliche bitte nicht darueber vergessen. Es bestehen an vielen Orten Stammtische oder Clubabende, die Gaeste immer willkommen heissen, auch mit familiaerem Anhang, der doch oft bei unserem Hoppy zu kurz kommt. Seien wir mal ehrlich, es ist doch mit der Familie oft so, das sie unter unserem Hoppy leidet. Also aus Fehlern der Vergangenheit gelernt und es fuer die Zukunft besser gemacht.

Euer Horex-Novice

INHALT

Seite		
3		Horex Treffen in Europa.
4		Was sagt die Windsbraut ueber den Anfang von Horex.
6		Schotten Grand-Prix: Ausstellung Dreieich.
7-	10	Gnom Prospekt der Motorenfabrik Oberursel (MO).
10		Ventileinstellschrauben fuer Reg, Imp, Resi.
11		Aussehen des Gnom vor und waehrend des AMI Processes.
12		Aussehen der letzten Gnom Ausfuehrung MO und Columbus.
13		Zeug. untsch. von Eduart Freise, Direktor u.Konstru..
13-	14	Information zum AMI Process.
15-	16	Nachbau Auspuffdaempfer fuer S2 bis S35.
17		Loesung fuer Primaerkettenproblem Regina.
17-	19	Columbus wirbt fuer den Gnom.
20-	24	Artikel in "Automobil-.Motorrad und Flugverkehr 1923.
25-	27	Opa Geuder erzaehlt vom Rennen D-Zug/Motorrad.
28-	30	Richtige Schmierung (wurde in 2 und 3/92 ausgelassen.
31		Elektronische Zuendanlage fuer Horex-Imp,-Reg,-Resi..
32		Veteranen-Treffen und Horex-Witze.
33		Horex-Gummi und Horex-Jeans.
34		Was sagt der grosse Motorradhistoriker "Tragatsch".
35		Horex-Stammtische: 92 Sternfahrt: Neue Museen.

Infos ueber Horex-Treffen

Norwegen ruft!!!

Die Horex-Freunde vom Norsk Horex Club um Arne Bratland laden, nach einem Jahr Pause, wieder zu einem Wochenende mit Ausfahrt ein. Siehe auch HB 2/91 S.19, HB 3/91 S.26 und HB 2/92 S.25. Arne hat uns geschrieben: Ein weiteres Horex-Treffen in Norwegen.
Der Norwegische Horex-Club freut sich, alle Horex-Freunde zum 1993 Treffen, nach Norwegen einladen zu duerfen. Das erste Treffen fand im Juni 1991 statt. Fuer das neue Treffen ist die Planung noch nicht fertig, aber der Termin steht schon fest und zwar drei Wochen nach der Sternfahrt, am 18 bis 20 Juni 1993. Das Treffen findet auf der Insel Karmoey, an der Suedwestkueste, statt. Die Entfernung von Kristiandsand betraegt ca. 275km. Naehere Informationen werden Anfang 1993, ueber die Clubs und den Horex-Boten, an die Horex-Freunde gegeben. Viele Horex-Gruesse vom Horex-Club Norwegen durch Arne Bratland an alle Horexfreunde.

Buschwiese 1992

Es sah ja fast so aus, als wolle das Wetter den Horex-Freunden die Buschwiese verkraulen. Doch von Freitagabend bis Sonntagnachmittag wurde es immer besser, sodass man doch zufrieden sein konnte. Bei meinem Rundgang am Samstagnachmittag konnte ich Freunde von Berlin, Friends Holland, Braunschweig, Mainkling, NRW, Singhofen, Taunus und Birgel (Dampfhammer) sprechen. Die Freunde vom MSC hatten mit gewohnter Routiene das Treffen im Griff. Sehr gut hat mir die Buecker-Ausstellung gefallen, die mit viel Liebe und Herz, vom Schwiegersohn, des alten Buecker, Herr Walz, ausgerichtet wurde. Dort wurden auch Buecker mit Columbusmotor T5 und S35 gezeigt. Weitere High-Light waren eine wunderschoen anzusehende Regina 500, rot mit Porschezylinder, aus dem ehemaligen Jugoslawien nach Deutschland geholt. Dieser im Design gelungene Eigenbau brachte Winfried mit zur Buschwiese. Willi zeigte ein top restauriertes Zuendapp KS601 Gespann, in lindgruen, der Gruene Elefant. Doch Fritz berichtete, dass diese 600er nicht in jeder Drehzahllage einem 400er Imperatorgespann davonfaehrt. Unser Aachener Horexfreund Eduart brachte ein Bild von einer 450er Imperator mit. Gernot aus Frankfurt a/M zeigte, wie schon letztes Jahr, seine technisch perfekte 500er Schwingenregina mit eigenem gegossenem Zylinder. Am Bus von Benno, konnte man eine schoen restaurierte Regina und die Arbeit seiner Tankueberholungen bestaunen. Otto und Joerg wussten interessant vom letzten Norwegen Treffen zu erzaehlen. Joerg hatte uebrigens seine S600 mitgebracht. Gerhart aus Wackenheim zeigte seine S35. Die Freunde aus NRW brachten sogar einen japanischen Redakteur, der dortigen Veteranenzeitung mit. Dieser machte Fotos und ein Interview. Meine Clubkameraden zeigten viele interessante Horexen. Was dann auch zu einem Preis beim Festabend fuehrte.

Euer Horex-Novice

Privates Winter-Treffen

Ulrich Tel.05276-8404 fuehrt die Tradition weiter! Wie schon Karl-Heinz, siehe HB 4/91 Seite 19, so ermoeglicht auch er, eine private Zusammenkunft von Horex-Fahrern. Die Moeglichkeiten sind mit max 24 Leuten gut gegeben. Das Treffen soll im Februar 93 stattfinden, feste Unterkunft ist vorhanden. Bitte rechtzeitig anmelden. Ulrich Herrmann, Abtei 8, w-3477 Marienmuenster. Siehe auch HB 1/91 Seite 15/16.

IM ANFANG WAR EIN MANN . . . . .

„Wirf Dein Herz über das Hindernis und spring ihm nach!" so heißt ein Reiterspruch, und er trifft auf den 22jahrigen zu, der dem Namen HOREX Gestalt und Leben verlieh: Fritz Kleemann.

Man schrieb das Jahr 1923, der Große Krieg war zu Ende gegangen und mit ihm die Hoffnung auf die Sicherheit der Existenz. – Inflation.

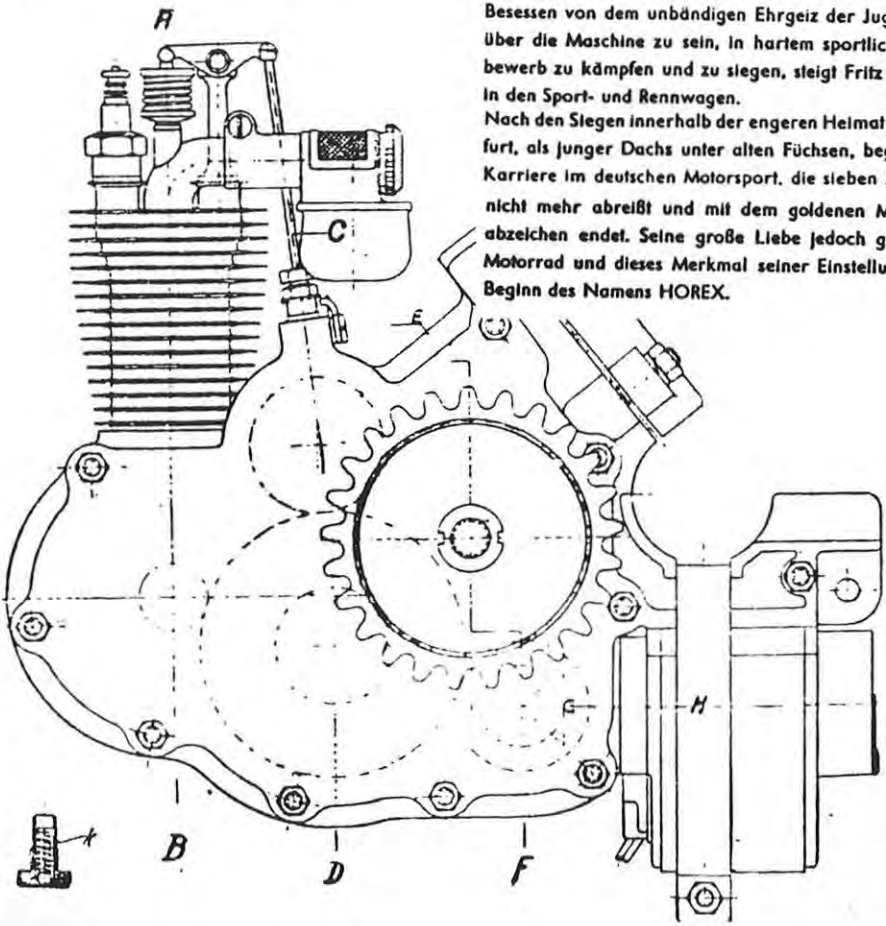
Wie für so viele, so war auch für den Vater, Kommerzienrat Friedrich Kleemann, der Rest eines einst großen, in mühsamer Arbeit errungenen Vermogens geblieben, die Aktienmajorität der REX-Konservenglasgesellschaft in Bad Homburg.

Dieser Friedrich Kleemann, ein „selfmademan" in des Wortes bester Bedeutung, impulsiv, immer neuen Ideen verfallend, strebsam bis zum Ehrgeiz, mit dem sechsten Sinn einer nachtwandlerischen Sicherheit für geschäftliche Transaktionen behaftet, versucht zu retten, was noch zu retten ist.

Er, der Mann, der die Welt bereiste, eine kleine Insel in der Südsee besaß und Kokos pflanzte, ein Gut in Süddeutschland, sich an Unternehmen beteiligte und selbst gründete, der unbandigen Freude des Gründens zuliebe, wird nun verbannt in die Enge seiner kleinen ruhigen Heimatstadt, der Badestadt Homburg, der vom Glanz einstiger Zeiten nur mehr die Erinnerung blieb.

Hier treffen zwei Temperamente aufeinander. Der rastlose, erfolgreiche Vater und der heranwachsende, in der Sicherheit des wilhelminischen Zeitalters erzogene, keineswegs aber verzogene Sohn.

Nach Absolvierung der leider „obligatorischen Gymnasialzeit" und nach längerem Auslandsaufenthalt kehrt Fritz Kleemann jr. nach Hause zurück, das war 1920. Er wird Kaufmann, arbeitet bei Adam Opel, Griesheim-Elektron und schließlich in der Verwaltung der REX-Konservenglas-Ges. In diesen Jahren, das Leben beginnt wieder sich zu stabilisieren, beginnt auch das Kraftfahrzeug, bisher eigentlich nur in der Hand begüterter Kreise oder der Armee, seinen Siegeszug anzutreten in die Welt der Gebrauchsgüter. Besessen von dem unbändigen Ehrgeiz der Jugend, Herr über die Maschine zu sein, in hartem sportlichem Wettbewerb zu kämpfen und zu siegen, steigt Fritz Kleemann in den Sport- und Rennwagen.
Nach den Siegen innerhalb der engeren Heimat um Frankfurt, als junger Dachs unter alten Füchsen, beginnt seine Karriere im deutschen Motorsport, die sieben Jahre lang nicht mehr abreißt und mit dem goldenen Motorsportabzeichen endet. Seine große Liebe jedoch gehört dem Motorrad und dieses Merkmal seiner Einstellung ist der Beginn des Namens HOREX.



England ist zu der damaligen Zeit die Domäne des Motorradbaues, das läßt sich nicht verleugnen. Seine ersten großen Erfolge feiert Fritz Kleemann auf engl. Triumph, mit einem Vorsprung, der dem Techniker zu denken gibt. Er siegt auf Sunbeam und siegt auf Sarolea, bis ihn das Gewissen nicht mehr ruhen läßt.

Warum fährst Du keine eigene Maschine?

Wirf Dein Herz über das Hindernis und er springt ihm nach, er, der junge Mann, der mehr Kaufmann als Techniker, mehr Rennfahrer als Konstrukteur, nur das notigste besitzt, was man zum Start ins Unternehmertum braucht: ein wenig Geld und . . . Mut.

Doch zurück zum Vater. Um 1920 übernimmt der rührige Kommerzienrat eine kleine Motorenfabrik im benachbarten Oberursel am Taunus, die Columbus-Motorenbau A.G. Sie ist die Urzelle des späteren HOREX-Werkes und ihr Name blieb fast dreißig Jahre, wenn auch in Verbindung mit dem Namen HOREX im deutschen Motorenbau lebendig.

Ihr erstes Erzeugnis ist ein Fahrradhilfsmotor, ein kopfgesteuerter kleiner Viertakter, der vor dem Tretlager befestigt wird.

Sein Name ist „GNOM" und der Volksmund nennt ihn nicht ganz ohne Berechtigung:

„Geht Nicht Ohne Mittreten".

In der Wagenremise des elterlichen Hauses, mit ein oder zwei Arbeitern, beginnt die erste Fahrzeugmontage. Columbus liefert an Fritz Kleemann den Motor, er selbst kauft Fahrräder und montiert.

Doch das ist noch lange bevor es zur HOREX kommt.

Die Freude an der Materie hält den Trieb zum Vorwärtskommen aufrecht, aber die Unwirtschaftlichkeit hemmt. Der kleine Betrieb in Oberursel verträgt nicht die Last der Unkosten, die Gehälter zweier Direktoren, doch noch glaubt der Kommerzienrat nicht an die Kraft seines Sohnes. Das Leben geht weiter . . . Fritz Kleemann, nun 24 Jahre alt, aus der REX-Konservenglas längst ausgestiegen . . . (Konservengläser sind tote Materie!) stellt sich auf eigene Füße.

In den Schuppen des Auslieferungslagers der REX, in der Nähe des Homburger Bahnhofs etabliert sich eine junge Firma, die HOREX-Fahrzeugbau A.G., ein stolzer Name! Wie es zu dem Namen kam? Der neugebackene Direktor erbittet sich die Mitbenutzung des Warenzeichens REX und hängt die erste Silbe der Heimatstadt davor.

Dieses denkwürdige Jahr 1923 bringt neben der heißersehnten Souveränität dem jungen Direktor und nun auch Ehemann ein gerüttelt Maß wirtschaftlicher Sorgen. Es muß zentralisiert werden, die Fahrzeuge sind zu teuer! Es ist um die Zeit, da HOREX ihr erstes richtiges Motorrad baut, die kopfgesteuerte 250-ccm-Maschine, die, mit guten technischen Anlagen behaftet, es wert ist, groß publiziert und verkauft zu werden. Aber das liebe Geld! – Die Unkosten fressen die Mittel auf, es mußte investiert werden. Maschinen müssen her, man braucht Leute.



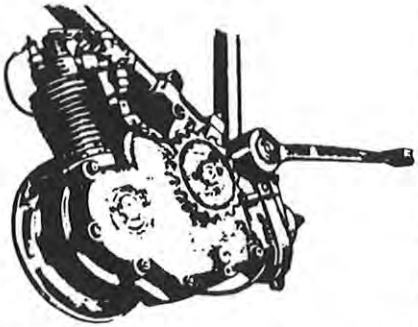
Fritz Kleemann und seine junge Frau kämpfen um ihre Existenz, man verkauft die geliebte Geige und schließlich das Klavier, von den überzähligen Kleidern, dem Schmuck etc. ganz zu schweigen. Wichtig ist nur eines: Nicht kapitulieren!

Für Werbung fehlt das Geld. So wird Fritz Kleemann, Direktor und Betriebsleiter, Einkäufer und Verkäufer zugleich, nun auch sein eigener Rennfahrer, und es vergeht in den folgenden Jahren kein Sonntag, an dem er nicht irgendwo in den Rennsattel steigt um zu werben und zu siegen.

Langsam, unendlich langsam, vergrößert sich der Betrieb und mit ihm auch die Rentabilität, aber noch immer kämpft der junge Kleemann mit dem eigensinnigen Vater um den Hemmschuh der dezentralisierten Betriebe Oberursel und Homburg, bis es zu dem entscheidenden Schritt kommt, der immer die Folge harter Männerherzen ist: dem Ultimatum.

Der junge siegt. Er erwirbt die Aktienmehrheit, und sein erster Schritt führt ihn nach Oberursel zu Columbus.

Hier vollzieht sich, was sich im Herzen des jungen Mannes schon lange eingegraben und befestigt hat, die Fusion der



Ein Fahrrad-Hilfsmotor mit den Baumerkmalen des Flugmotors. Ein Stahlzylinder aus einem Stuck, der mit Gewinde in das Leichtmetallgehäuse eingeschraubt wird – der „Gnom" aus Oberursel. Er leistete 1 PS bei 2500 U/min.

beiden kaum noch existenzfähigen Betriebe, der scharfe Schnitt mit dem Seziermesser, der die einzige Lösung der finanziellen Probleme zu sein scheint.

Das ist 1925. Die Direktoren gehen, Columbus kommt zu HOREX und es bleibt ein junger Mann und sein Sieg über den stolzen Vater.

Die Richtigkeit des Entschlusses zeichnet nun das Bild des kleinen Werkes in den folgenden Jahren. Wenn auch der Aufstieg nicht sprunghaft vor sich geht, wenn auch wirtschaftliche Rückschläge kommen, der Name HOREX und seine Erzeugnisse, nach und nach ein Programm von 250 ccm bis 800 ccm, ist in die Geschichte der Kraftfahrzeugentwicklung unauslöschbar eingegangen.

4. Schottenring-Grand-Prix

Die diesmalige Rennveranstaltung war ein voller Erfolg, rund 14.000 begeisterte Zuschauer saeumten an den beiden Tagen den 1,4 Kilometer langen Stadtkurs und verfolgten die Gleichmaessigkeitslaeufe von letztendlich ueber 260 Startern aus zehn Nationen; dies bedeutete einen neuen Rekord.

In Schotten ging es zum dritten Mal in dieser Saison um Punkte zur internationalen Meisterschaft des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (VFV). Neben den Wertungslaeufen in elf Klassen (Solo- und Gespannmaschinen der Baujahre 1921 bis 1964) sorgten historische "Motorraeder aus Kaisers Zeiten" sowie klassische MV Agusta Motorraeder fuer ein abwechslungsreiches Show-Programm. Viel sportliche Prominenz war dabei auf und neben der Strecke zu sehen: So zum Beispiel die einst in der Gespann-Weltmeisterschaft erfolgreichen Heinz Luthringshauser, Ralf Engelhardt und Helmut Fath, sowie Ex-Weltrekordhalter Wilhelm Herz und Motorrad- Kostrukteur Friedel Muench.

Besonders zu erwaehnen ist natuerlich Ex-Horex-Werksrennfahrer Friedel Schoen der in frueheren Tagen hier eine seiner groessten Erfolge feierte. Ausserdem gab es wieder einige Horex-Imperator - Rennmaschinen zu sehen, unter denen sich sogar eine vom 1951er Imperator Prototyp abgeleitete Rennmaschine befand. Kenner der Horex-Scene wissen um welches seltene Gefaehrt es sich hierbei handelt !

Diesmal konnte Reinhard Jutzi aus Trebur sogar den ersten Lauf, der Nachkriegsklasse ueber 350-500 ccm gewinnen.

Imprerator victoriosi !

Ausstellung Dreieich

Unter dem Motto "Das Zweirad im Wandel der Zeit" stellte der Fahrzeugveteranenverein Dreich e.V. eine wunderschoene Ausstellung auf die Beine. In der Turnhalle Dreieich wurden uns seltene Exemplare der Motorradgeschichte vorgestellt. Vom Dreis'schen Laufrad ueber eine FN-Vierzylindermaschine (Opa Geuder) bis zur 65er BMW waren alle Entwicklungsstadien der Zweiradgeschichte groesstenteil vertreten. Fuer uns Horexianer waren besonders interessant, eine 1921 Oberurseler Gnom vereint mit AMI, hier aber nicht vor dem Kadi, weiterhin eine der schnellsten 250er ihrer Zeit die 1924 Horex, S500 von 1933 mit Sturmey-Archer-Motor, T6 mit Vierganggetriebe und praktisch unverwuestlich, ebenso die meistgebaute 350er ihrer Zeit "Die Koenigin", ganz seltene Horex-Imperator 500 Prototyp Bj. 1950, ausserdem eine Horex Rebell S 50 eines der ersten deutschen Kleinkraftraeder, Horex-Imperator 450 mit 32 PS und eine Horex-Werksrennmaschine von 1953, diese Doppelnockenmaschine wurde seiner Zeit von Fred Schlachter gezeichnet.

in veterano gaudium

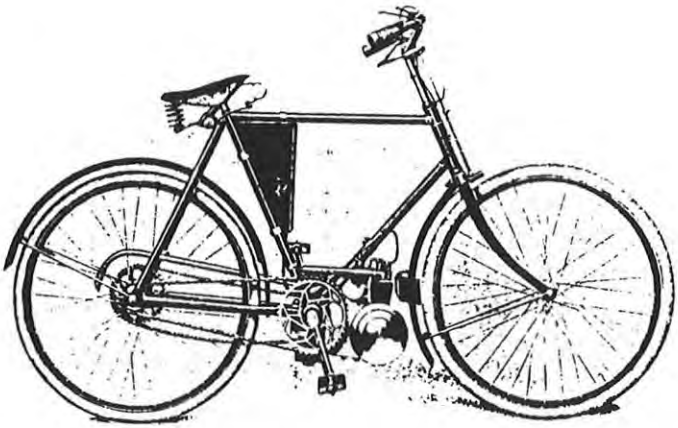
Oberurseler Gnom

DER FAHRRAD-EINBAU-MOTOR FÜR JEDERMANN



MOTORENFABRIK OBERURSEL A.-G.

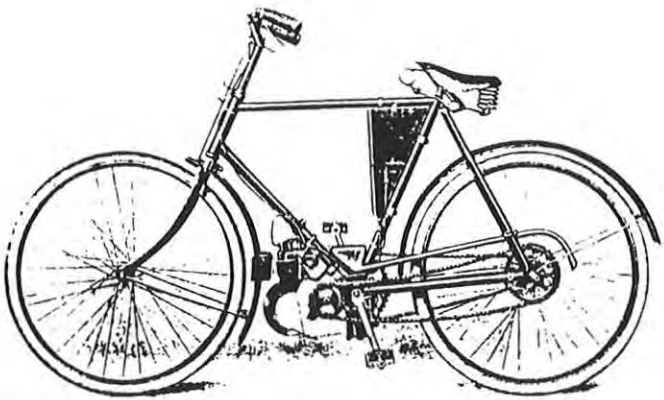
OBERURSEL BEI FRANKFURT A. M.



Langjährige Erfahrung im Bau von Verbrennungsmotoren, die bei geringstem Gewicht mit peinlichster Präzision aus hochwertigen Materialien hergestellt große Leistungen ergeben und zuverlässig arbeiten, haben wir benutzt, um einen Fahrrad-Einbaumotor auf den Markt zu bringen. — Unser:

OBERURSELER GNOM

entspricht allen Anforderungen, die man an einen Fahrrad-Einbaumotor zu stellen berechtigt ist.
Bisher bekannte Konstruktionen bedingen entweder einen verstärkten Rahmenbau oder sie kranken an Unwirtschaftlichkeit, schneller Abnutzung, Nachlassen der Leistungsfähigkeit, schlechter Kühlung oder das Fahrrad selbst leidet stark unter der Beanspruchung.
Unser Motor kann von jedermann ohne besondere Kenntnisse in jedes vorhandene normale Touren-Fahrrad eingebaut werden. Wie die Abbildungen zeigen, wird der Motor zwischen den Tretkurbeln einmontiert. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß der Schwerpunkt tief liegt, wodurch ein sicheres Fahren gewährleistet wird. Eine Verschmutzung des Motors kann nicht eintreten. Sämtliche Wellen laufen in bewährten Rollenlagern. Unser „Oberurseler Gnom" gibt jedermann die Möglichkeit sein Fahrrad in ein Kraftrad umzuwandeln, welches dann ein sicheres Beförderungsmittel, ohne Anstrengung des Fahrers, für kurze und lange Strecken bildet. Jedermann ist in der Lage, bis zur Höchstgeschwindigkeit von ca. 30 km die Stunde jede Geschwindigkeit zu wählen, ohne besondere Vorkenntnisse. Die Lieferung des Motors geschieht komplett für den Einbau und kann als Postpaket erfolgen. Einfache Konstruktion, größte Betriebssicherheit, leichte Bedienung und Wartung sind die Vorzüge unseres Motors.



Motor: Derselbe ist ein Einzylinder und arbeitet im Viertakt. Die wesentlichen Einzelheiten der Konstruktion sind im In- und Auslande patentamtlich geschützt.

Zylinder und Ventile: Die Stellung des Zylinders ist aufrecht stehend, aus einem Stück und aus Spezialstahl hergestellt. Reichlich bemessene Rippen sorgen für gute Luftkühlung. Der am Schutzblech zweckmäßig angebrachte Windfangtrichter erhöht noch die Kühlung bedeutend. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde versehen und in das Gehäuse eingeschraubt. Durch eine Klemmvorrichtung kann er in jeder gewünschten Stellung fixiert werden, sodaß verschiedene im Handel befindliche Brennstoffe wirtschaftlich ausgenutzt werden können. Durch Herausdrehen des Zylinders liegt der Kolben frei. Im Zylinderboden befinden sich die Ein- und Auslaßventile, welche gesteuert sind.

Zündkerze: Diese ist gleichfalls in den Zylinderboden eingeschraubt, kann leicht herausgenommen und wenn nötig ausgewechselt werden. Sie ist derart eingesetzt, daß sie sich nicht festsetzen kann und bei richtiger Bedienung nicht verölt.

Kolben: besteht aus einem Stück, hat 4 Kolbenringe. Der untere Ring dient gleichzeitig als Oelabstreifring.

Pleuelstange und Kurbelwelle: Beide sind aus hochwertigem Spezialstahl hergestellt und laufen auf bezw. in patentierten Rollenlagern.

Gehäuse: besteht aus Aluminium und ist vollkommen staub- und oldicht.

Magnetapparat: Ist bewährtes Fabrikat und öl- und staubdicht gelagert.

Übertragung: Die Uebertragung der Kraft auf das Kettenrad am Motorengehäuse erfolgt durch Stirnräder aus hochwertigstem Chromnickelstahl. Durch eine besondere Konstruktion wird das Kettenrad am Hinterrade nicht an den Speichen, wie es bei den meisten Rädern üblich ist, sondern auf der Hinterradnabe befestigt, sodaß das Drehmoment nicht durch eine, sondern durch beide Speichenseiten übertragen wird.

Schmierung: Durch die einfache und als betriebssicher bekannte Tauchschmierung wird der Motor genügend mit Oel versehen. Das Schmieröl befindet sich in einer Vertiefung des Motorgehäuses und gelangt an alle zu schmierenden Stellen in einwandfreier und sparsamer Weise. Weiterhin ist unterhalb des Benzintanks ein Oelbehälter vorhanden, aus dem das vom Motor verbrauchte Oel ersetzt wird. Der Verbrauch an Oel ist ein ganz minimaler.

Benzin- und Ölbehälter: sind derartig befestigt, daß durch Lösen der Klemmvorrichtung ein sofortiges Abnehmen, da Brennstoff- und Oelbehälter vereinigt sind, erfolgen kann. Brennstoff- und Oelbehälter ist am Sattelstützrohr angebracht.

Vergaser: ist ein Spezialvergaser, welcher gegen Staub, Erschütterungen und sonstige schädliche Einwirkungen unempfindlich ist.

Regulierung: erfolgt durch Bowdenzüge von der Lenkstange aus.

Ersatzteile: sind jederzeit vorrätig und auswechselbar, da die Herstellung unseres Motors auf Präzisionsmaschinen nach dem Toleranzsystem erfolgt.

Leistung und Gewicht: ca. 0,75 PS, ca 30 km pro Stunde. 10prozentige Steigungen werden glatt ohne Mittreten überwunden. Größere Steigungen kann der Fahrer durch Mittreten nehmen.

Brennstoffverbrauch pro 100 km: . . . ca. 600 — 700 gr
Fassungsraum des Brennstoffbehälters: . . . . . 1½ l
Fassungsraum des Oelbehälters: . . . . . ½ l
Gewicht des kompletten Motors: . . . . . ca. 8 kg

Sonderofferten in unserem „Oberurseler Gnom", Fahrrädern und sonstigem Zubehör gerne zu Diensten.

Ventilspieleinstellschrauben

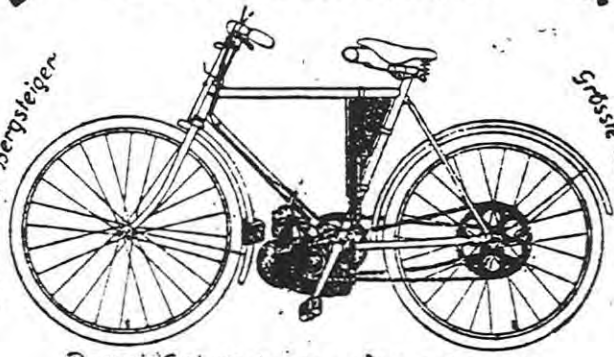
Es koennen die Einstellschrauben von einem neueren Mercedes genommen werden. Die Type ist nicht ganz sicher, 190er erste Ausfuehrung?. Die Einstellschrauben haben, an ihrem unteren Ende, die auf den Ventilschaft drueckende Pfanne mit Flaeche, angeboertelt. In der Imperator kann diese Einstellschraube direkt zum Einsatz kommen, das Gewinde ist gleich und die Laenge stimmt. Nur der Einbau ist etwas schwieriger, da die Einstellschraube, wegen der angeboertelten Pfanne, von unten in den Kipphebel geschraubt werden muss. Aber wenn man den Kipphebel ausbaut und das Ventil beim Wiedereinbau etwas nach unten drueckt, geht es ganz gut; wie mir Herbert Tel.09721-41455 sagte. Fuer Regina und Resi kann man, aus dem Gewindeteil der Mercedes- Einstellschrauben, die notwendigen Konen, zum Einbau in die Kipphebel, drehen. Siehe auch HB 1/91 S.22, und HB 3/90 S.18.

OBERURSELER

GNOM

DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR

FÜR JEDERMANN



Der einfachste, beste und sparsamste

EINBAUMOTOR

passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSEL A.-G.

OBERURSEL B/ FRANKFURT A/M.

VERTRETER FÜR OBERURSEL

UND UMGEGEND

JOH. HALAS, OBERURSEL

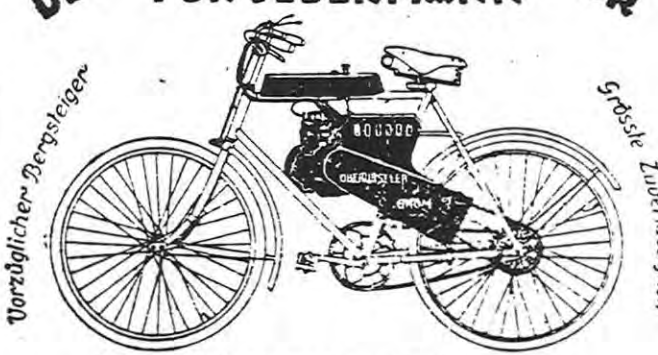
24 STRACKGASSE 24

OBERURSELER

GNOM

DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR

FÜR JEDERMANN



Der einfachste, beste und sparsamste

EINBAUMOTOR

passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSEL A.-G.

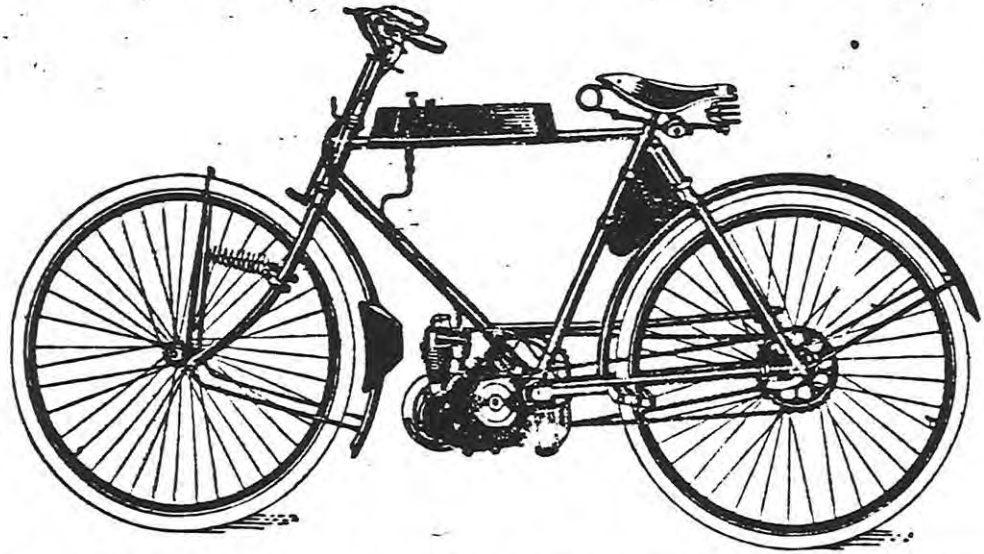
OBERURSEL B/ FRANKFURT A/M.

Alleinvertriebsrecht für Oberursel u. Umgeb.

Joh. Halas, Strackgasse 24,

Oberursel.

Oberurseler-GNOM - Fahrrad - Einbau - Motor



ERSTER und ZWEITER PREIS

bei dem Bergrennen am 30. Oktober 1921 auf den **Großen Feldberg** (Ts.) – 900 m Höhe – bis 13 % Steigungen

4 Maschinen gestartet **ZEIT: 24.20 MINUTEN** **4 Maschinen am Ziel**

MOTORENFABRIK OBERURSEL Akt.-Ges. OBERURSEL b. FRANKFURT a. M.

„COLUMBUS"-MOTORENBAU

AKTIEN-GESELLSCHAFT

Oberursel, Telephon Nr. 50

Telegramm-Adresse:
Columbus

Postscheck-Konto 32520
Frankfurt a. M.

Oberursel (Taunus), den 4. September 1924.

Zeugnis!

Wir bestätigen Herrn Willi Westenburger, dass derselbe vom 10/3.22. bis 2/6.22. in unserem Betriebe als Monteur beschäftigt war.

Herrn Westenburgers Aufgabe bestand vornehmlich darin, neue Konstruktionen durchzuführen, sowie auch selbstständig Verbesserungen vorzunehmen.

Wir können Herrn Westenburger heute das Zeugnis ausstellen, dass er stets mit grossem Fleiss, die ihm zugewiesenen Arbeiten erledigt hat und bemerken noch besonders, dass die von ihm vorgeschlagenen Aenderungen fast stets zu einem vollen Erfolge führten.

Wir wünschen Herrn Westenburger für die Zukunft nur das Beste.

„Columbus"-Motorenbau
Aktiengesellschaft
Preuse

Betr. „Oberurseler Gnom" Fahrrad-Einbau-Motor

Die gegen uns ergangene einstweilige Verfügung über den Einbau unseres „Oberurseler Gnom" Fahrrad-Einbau-Motors ist auf unsere Berufung

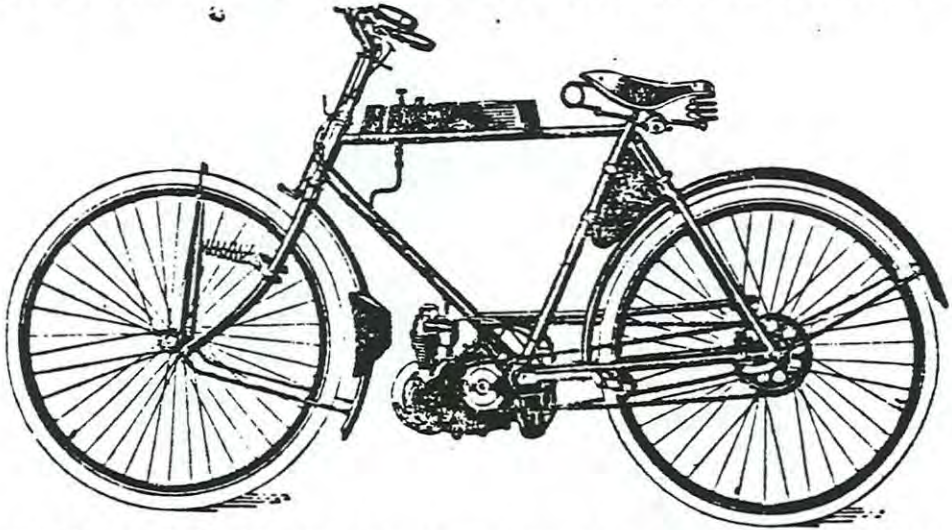
aufgehoben

worden. Damit ist gerichtlich anerkannt, daß es uns und unseren Abnehmern freisteht, den Einbau unseres „Oberurseler Gnom" Fahrrad-Einbau-Motors sowohl im Rahmeninnern wie unter dem Tretkurbellager vorzunehmen und daß wir auch den Benzinbehälter in das Rahmeninnere des Fahrrades legen können.

Oberursel bei Frankfurt a. M.
im Juli 1921.

Motorenfabrik Oberursel A.-G.

Oberurseler - Gnom - Fahrrad - Einbau - Motor



Das Landgericht II 5. Kammer für Handelssachen, Berlin hat auf unseren Antrag am 8.11.21 folgende einstweilige Verfügung gegen die Ami-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schöneberg, erlassen:
Der Ami-Automotoren-Industrie G.m.b.H., Berlin-Schöneberg, wird bei Meidung einer Geldstrafe bis zu M. 1500.— für jeden Fall der Zuwiderhandlung untersagt, Warnungen wegen Verletzungen ihres D.R.P.333771 in einer Form zu erlassen, die den Anschein erweckt, als ob es anderen, insbesondere der Motorenfabrik Oberursel A.-G. in Oberursel verboten sei, Motore zum Einbau in Hilfsmotor-Fahrräder herzustellen oder zu vertreiben, bei denen Motor und Zündapparat unter dem Tretkurbellager des Fahrrades angeordnet sind.

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges., Oberursel b. Frankfurt a. M.

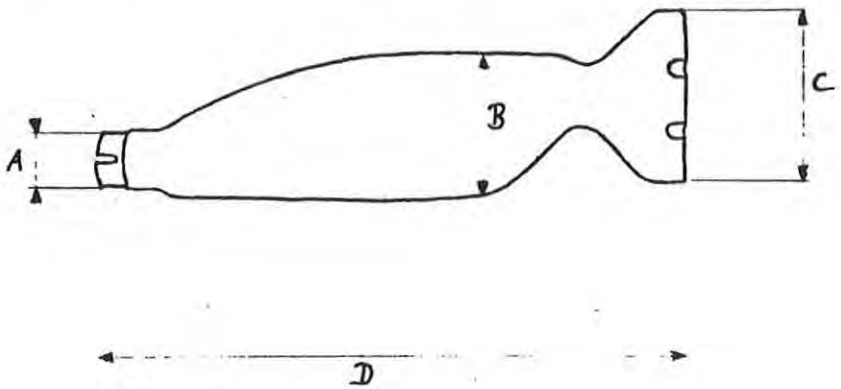
Auspuffdaempfer fuer die Alten

Neben dem hier abgedruckten Beitrag von Christian, sei noch auf folgendes hingewiesen. HB 3/91 Seite 21 und 20. Aber auch auf die Haendler Ammon und Eringfeld, siehe Anzeige in diesem HB.

Christian-Heinrich Thürmer
Wolfsgangstr. 153
6000 Frankfurt/M. 1
Tel.: 069 / 591360
069 / 6060-226 tagsüber
6060-140 FAX tagsüber

6 Ffm., den 02.09.92

=== S C H A L L D Ä M P F E R N A C H F E R T I G U N G ===



Maße des Schalldämpfers

A = 46,5-47,0 mm; Krümmerrohr Ø 46 mm wird eingeschoben und mit Schelle geklemmt.

B = 130 mm; - Höhe des Dämpferkörpers.

C = 155 mm; - Höhe des "Fischschwanzes".

D = 535 mm; - Gesamtlänge des Schalldämpfers.

Breite des Dämpferkörpers bei Maß "B" beträgt ca. 55mm.(Dieses Maß ist nicht eingezeichnet

Vorhaben: Nachfertigung der Original-Schalldämpfer (S. Skizze) für die "kleinen" HOREX-Columbus Modelle S 2 - S 35 der Baujahre 1933 - 1939 ; auch verwendbar für Motorradmarken, welche ebendiese Columbus-Motoren seinerzeit eingebaut haben (z.B. Konfektionäre wie Bücker, Hercules etc. Leider sind z. Zt. für diese Kraftradtypen keine befriedigenden Schalldämpfer-Alternativen im Angebot, wenn man original restaurieren möchte.

Daher diese Initiative, denn das Auspuffproblem kennt jeder, der sich mit diesen Motorrädern, von denen ja noch einige vorhanden sind, beschäftigt.

Umfang der Nachfertigung: Geplant ist, den Schalldämpfer,wie skizziert, nach original Muster und Maßen nachzufertigen.
Da er sowohl für Rechts als auch für Links verwendbar ist, wird er ohne Halter geliefert werden. Um den Dämpfer möglichst universal zu haben, ist der Halter je nach Seite und Fahrzeugtyp individuell selbst zu fertigen und anzubringen. Und zwar,wie es auch original vorgesehen ist, mittels zweier hart eingelöteter Gewindebüchsen, mit denen der Halter dann verschraubt wird.
Das Gleiche gilt auch für die Schelle, mit der das Krümmerrohr im Dämpfer geklemmt wird. Auch diese wäre individuell selbst zu fertigen.
Aus diesen Gründen kann der Dämpfer nur unverchromt bereitgestellt werden

Voraussetzungen f. eine Nachfertigung und Preisniveau: Leider ist es auch hier wie überall: Eine Nachfertigung ist nur möglich bzw. lohnend, wenn eine bestimmte Stückzahl zusammen kommt. Das wäre in unserem Fall mindestens 20 Stck.; d.h. 20 definitive Bestellungen.
Erst dann kann es zu einem Auftrag kommen. Die Preise werden vmtl. bei ca. 180,- DM liegen (pro Stck.).
Die ganze Aktion steht oder fällt also mit der Nachfrage.-- Deshalb bitte ich alle, die sich für einen solchen Schalldämpfer interessieren, sich mit mir in Verbindung zu setzen, damit wir genügend zusammenbekommen.
Bitte auch den weiteren Veteranen-Freundes-u. Bekanntenkreis darüber informieren.
Ich stehe jedenfalls bei Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.



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

OBS
Otto Bayer Spezial
Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

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

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

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

Regina Primaertriebe

Die Misere, mit den nicht mehr zu bekommenden Duplexprimaerketten, mit 6,3mm Rollen, hat nun ein Ende. Bei Ammon sind nachgefertigte Primaertriebe, fuer Ketten mit 6mm Rollen, erhaeltlich und zwar mit allen drei moeglichen Bauformen des Kurbelwellen-Kettenrades, sowie auch das Kupplungstraegerkettenrad. Als Ketten finden die Duplexketten, wie sie im /8 Mercedes als Steuerketten dienen, Verwendung. Siehe auch HB 1/91 S. 23.

Fahrrad-Einbau

Motor

der

„Columbus"

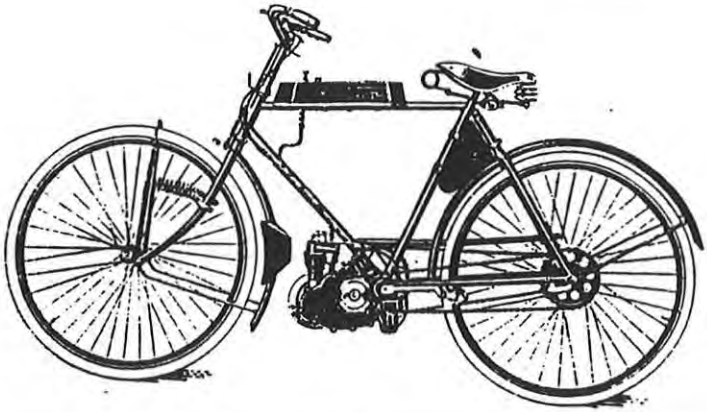
Motorenbau A.-G.

für

Jedermann

Columbus-Motorenbau A.-G.

Oberursel bei Frankfurt a. M.



Die langjährigen Erfahrungen im Bau von Verbrennungsmotoren, die bei geringstem Gewicht, mit peinlichster Präzision aus hochwertigen Materialien hergestellt, große Leistungen ergeben und zuverlässig arbeiten, haben wir benutzt, um einen Fahrrad-Einbaumotor auf den Markt zu bringen. — Unser:

„Columbus" Motor

entspricht allen Anforderungen, die man an einen Fahrrad-Einbaumotor zu stellen berechtigt ist.
Bisher bekannte Konstruktionen bedingen entweder einen verstärkten Rahmenbau oder sie kranken an Unwirtschaftlichkeit, schneller Abnutzung, Nachlassen der Leistungsfähigkeit, schlechter Kühlung oder das Fahrrad selbst leidet stark unter der Beanspruchung.
Unser Motor kann von jedem Schlosser ohne besondere Kenntnisse in ein stabiles Touren-Fahrrad eingebaut werden. Wie die Abbildung zeigt wird der Motor zwischen den Tretkurbeln einmontiert. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß der Schwerpunkt tief liegt, wodurch ein sicheres Fahren gewährleistet wird. Sämtliche Wellen laufen in bewährten Rollen- und Kugellagern. Unser „Columbus" Motor gibt jedermann die Möglichkeit, sein Fahrrad in ein leichtes Kraftrad umzuwandeln, welches dann ein sicheres Beförderungsmittel, ohne Anstrengung des Fahrers, für kurze und lange Strecken bildet. Jedermann ist in der Lage, von ca. 5 km bis 30 km die Stunde jede Geschwindigkeit zu wählen, ohne besondere Vorkenntnisse. Die Lieferung des Motors geschieht komplett für den Einbau und kann per Post erfolgen. Einfache Konstruktion, größte Betriebssicherheit, leichte Bedienung und Wartung sind die Vorzüge des Motors.

Motor: Derselbe ist ein Einzylinder und arbeitet im Viertakt. Die wesentlichen Einzelheiten der Konstruktion sind im In- und Auslande patentamtlich geschützt.

Zylinder und Ventile Die Stellung des Zylinders ist aufrecht stehend angeordnet, er besteht aus einem Stück und ist aus Spezialstahl hergestellt. Reichlich bemessene Rippen sorgen für gute Luftkühlung. Der am Schutzblech zweckmäßig angebrachte Windfangtrichter erhöht noch die Kühlung bedeutend. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde

versehen und in das Gehäuse eingeschraubt. Durch eine Gegenmutter kann er in jeder gewünschten Stellung fixiert werden, sodass verschiedene im Handel befindliche Brennstoffe wirtschaftlich ausgenutzt werden können. Durch Herausdrehen des Zylinders liegt der Kolben frei. Im Zylinderboden befinden sich die Ein- und Auslassventile, welche von oben gesteuert sind.

Zündkerze: Diese ist gleichfalls in den Zylinderboden eingeschraubt, kann leicht herausgenommen und wenn nötig ausgewechselt werden. Sie ist derart eingesetzt, dass sie sich nicht festsetzen kann und bei richtiger Bedienung nicht verölt.

Kolben: besteht aus einem Stück, hat 3 Kolbenringe. Der untere Ring gilt gleichzeitig als Oelabstreifring.

Pleuelstange u. Kurbelwelle Beide sind aus hochwertigstem Chromnickelstahl hergestellt und laufen auf bezw. in patentierten Rollen- und Kugellagern.

Gehäuse: besteht aus Aluminium und ist vollkommen staub- und öldicht.

Magnetapparat: ist bewährtes Fabrikat mit verstellbarem Zündmoment und öl- und staubdicht gelagert.

Uebertragung: Die Uebertragung der Kraft auf das Kettenrad am Motorgehäuse erfolgt durch Stirnräder aus hochwertigstem Chromnickelstahl. Durch eine besondere Konstruktion wird das Kettenrad am Hinterrade nicht an den Speichen, wie es bei den meisten Rädern üblich ist, sondern auf der Hinterradnabe befestigt, sodass das Drehmoment nicht durch eine, sondern durch beide Speichenseiten übertragen wird. Eine besondere Nabe ist nicht erforderlich, die Anbringung kann an jeder normalen Freilaufnabe erfolgen.

Schmierung: Durch die einfache und als betriebssicher bekannte Tauchschmierung wird der Motor genügend mit Oel versehen. Das Schmieröl befindet sich in einer Vertiefung des Motorgehäuses und gelangt an alle zu schmierenden Stellen in einwandfreier und sparsamer Weise. Weiterhin ist neben dem Benzintank ein Oelbehälter vorhanden, aus dem das vom Motor verbrauchte Oel durch Handpumpe ersetzt wird. Der Verbrauch an Oel ist ein ganz minimaler.

Benzin- und Oelbehälter: liegen nebeneinander und sind über der Verbindungsstange zwischen Sattelstützrohr und Lenkstange angebracht. Das Oeffnen und Schliessen der Zufuhrvorrichtungen für Brennstoff und für Oel kann während der Fahrt vom Sattel aus erfolgen.

Vergaser: ist ein Spezialvergaser für Benzin oder Benzol, welcher gegen Staub, Erschütterungen und sonstige schädliche Einwirkungen unempfindlich ist.

Regulierung: erfolgt durch Bowdenzüge von der Lenkstange aus.

Ersatzteile: sind jederzeit vorrätig und auswechselbar, da die Herstellung unseres Motors auf Präzisionsmaschinen nach dem Toleranzsystem erfolgt.

Leistung und Gewicht: ca. 1 PS, 5—30 km pro Stunde. Alle vorkommenden Steigungen, soweit sie nicht außergewöhnlich stark sind, werden ohne Beihilfe durch die Pedale unter Voraussetzung eines genügenden Anlaufes genommen. Das Mittreten erfolgt aber auch bei größeren Steigungen ohne jede körperliche Anstrengung.

Brennstoffverbrauch für 100 km: . . ca. 800—1000 gr
Fassungsraum des Brennstoffbehälters: . . . ca. 1¾ l
Fassungsraum des Oelbehälters: . . . . . ca. ½ l
Gewicht des Motors: . . . . . ca. 8 kg

Sonderofferten in unsererem „Columbus Motor",
in verstärkten Fahrrädern mit 2½ mm starken Speichen und sonstigem Zubehör gern zu Dinsten.

Der „Columbus"-Viertakt-Fahrrad-Einbaumotor.

Das Interesse am Kleinmotor wird bei uns in Deutschland dank dem rigorosen Vorgehen der Verkehrsunternehmungen in Bezug auf Fahrpreise in immer größerem Maße geweckt. Dies dürfte auch die Ursache für die schnelle Entwicklung der Kleinmotorenindustrie sein.

Unter den wenigen, für den Einbau in ein gewöhnliches Fahrrad geeigneten Einbau-Motoren, dürfte der nachstehend beschriebene „Columbus"-Fahrrad-Einbau-Motor mit an erster Stelle stehen.

Der „Columbus"-Fahrrad-Einbau-Motor arbeitet im Viertakt und wiegt etwa 8 kg, mit Zubehör 12 kg. Die Befestigung erfolgt unter dem Tretkurbellager. Die Leistung beträgt bei einer Kurbelwellendrehzahl von etwa 2500, etwa 1 PS. Diese Leistung wird über eine Zwischenwelle auf die Kettenradachse im Gehäuse und von hier mittels Kette auf das Kettenrad des Hinterrades übertragen. Die größte Breite des Motors beträgt 77 mm, das Mindestmaß zwischen Kettenrad und Pedal muß 82 mm betragen.

Der Zylinder besteht aus einem Stück mit aus dem vollen gedrehten Rippen. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde versehen, mittels dessen er in das Gehäuse eingeschraubt wird. Der Zylinder wird durch Gegenmuttern in seiner Stellung festgehalten. Diese Einrichtung hat noch den Vorteil, daß der Verdichtungsgrad entsprechend dem jeweiligen Brennstoff durch einfaches Verdrehen des Zylinders verändert werden kann. Im Zylinderkopf sind die beiden untereinander vollständig gleichen und sehr reichlich bemessenen Ventile (ein Saug- und ein Auspuffventil) untergebracht, welche von oben mittels Schwinghebel betätigt werden. Die Führungen der Ventilspindeln befinden sich in den eingeschweißten Saug- bezw. Auspuffkrümmern. An der bestgekühlten Seite sitzt vorn im Zylinderkopf die Zündkerze und hinter derselben der eingeschraubte Ventilhebelblock. Besonders ist die Form des Kompressionsraumes betr. Brennstoffausnützung für die Verbrennung äußerst günstig, da keinerlei tote Räume vorhanden sind, wie es z. B. bei Motoren mit von unten gesteuerten Ventilen der Fall ist. Der Übergang vom Kompressionsraum in den Laufzylinder wird von einem schlanken Konus gebildet, ist also nicht mehr scharf hinterdreht, wie bei Motoren anderer Konstruktion. Diese schlanke Ausbildung des Überganges hat bei Zylindern ohne Deckel den Zweck, daß der Kolben leicht von unten herausgezogen werden kann, falls er aus Unvorsichtigkeit beim Zusammenbau in den Zylinder bis an den Boden gelangt sein sollte.

Als Ventilantrieb dienen zwei einfache, vom Steuernocken bewegte Ventilstössel und leichte Stoßzangen, welche in Kugelpfannen gelagert sind.

Der Kolben aus Spezial-Grauguß besitzt drei Kolbenringe. Der untere Ring dient gleichzeitig als Ölabstreifring und sichert den Kolbenbolzen gegen Verdrehen und Verschieben. Die Pleuelstange aus Chromnickelstahl von T-förmigem Querschnitt besitzt oben ein geschlossenes Auge mit Bronzebüchse für den Kolbenbolzen. Das Kurbelzapfenende ist ebenfalls geschlossen ausgeführt und zur Aufnahme eines Rollenlagers für den Kurbelzapfen eingerichtet.

Die zweiteilige Kurbelwelle aus Chromnickelstahl besteht aus zwei Schwungscheiben und zwei Wellenzapfen, von denen der eine Zapfen das auf dem Konus sitzende, außerhalb des Gehäuses freiliegende Schwungrad trägt. Die Welle ist beiderseits in Kugellagern gelagert, welche ihrerseits wieder in ent-

BAD HOMBURG  REX

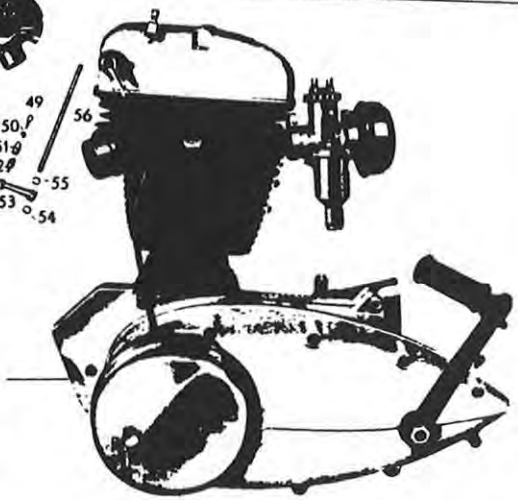
Bild Nr.

ZYLINDER, STEUERUNG UND KAPSELUNG E 1 M MOTOR

14 a/16	E-Ventil	DM 44,--
14 a/20	A-Ventil	DM 48,--
14 a/30	Kapselrohrdichtung	DM 4,--
14 a/31	Kapselrohr verchromt mit Mutter	DM 42,--
14 a/32	Kapselrohr Mutter verchromt	DM 6,--
14 a/33	Zylinder	DM 80,--
14 a/34	Zylinderkopf, Guß, Ventilführungen neu	DM 140,--
14 a/35	Fußdichtung	DM 6,--
14 a/38	Federblatt für Steuerkette	DM 14,--
14 a/39	Steuerkette 3/8 x 7/32, 34 Glieder	DM 28,--
14 a/40	Nockenwelle	DM 80,-- bis DM 140,--
14 a/43	Ketten und Ölpumpenrad für Steuerung 3/8 x 7/32. 13 Zähne	DM 68,--
14 a/44	Doppelfederring	DM 8,50
14 a/45	Kettenrad für Nockenwelle 3/8x7/32, 26 Zähne	DM 24,--
14 a/49	Einstellschraube mit Pfanne	DM 16,--
14 a/50	Spezialmutter M 6 x 0,75	DM 1,--
14 a/51	Stoßstangenkappe	DM 12,--
14 a/53	Nockenhebel	DM 30,--
14 a/56	Stösselrohr - repariert im Austausch	DM 24,--



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



sprechend angeordneten Angüssen im Gehäuse geführt sind. Die Teilung der Kurbelwelle ist im Kurbelzapfen vorgenommen, derart, daß die eine Schwungscheibe ein konisch ausgeführtes Loch trägt, auf welchem das Rollenlager der Pleuelstange läuft. Die andere Schwungscheibe trägt einen konisch angedrehten Zapfen, der genau in die konische Bohrung des anderen Zapfens hineinpaßt und mit einer kräftigen Schraube in dieser festgehalten wird. Auf diese Weise ist eine einwandfreie Verbindung der beiden Wellenhälften erreicht worden. Eine achsiale Verschiebung der Welle wird durch die genau in das Gehäuse eingelegten Luftringe der beiden Rollenlager verhindert.

Das zweiteilige Gehäuse besteht aus Aluminiumguß. Beide Hälften sind vollkommen öldicht miteinander durch Schrauben verbunden, welche außerhalb in dem ringsum laufenden Dichtungsflansch angebracht sind. Im übrigen ist das Gehäuse außen ganz glatt gehalten. Im innern tragen die beiden Gehäusehälften Augen, in deren Bohrungen die Rollen- bzw. Kugellagerlaufringe für die Getriebewellen genau eingepaßt sind. Die Paßschrauben verhindern die gegenseitige Verschiebung der beiden Gehäusehälften nach festem Anziehen der Muttern. Am hinteren Teile des Gehäuses liegt der Magnetantrieb, welcher in einer öldicht abgeschlossenen Gehäusebohrung eingebaut ist. Vermittels des in das Gehäuse eingeschraubten Ölerstutzens kann der Ölstand kontrolliert und der gesamte Ölinhalt nach Herausschrauben aus dem Gehäuse entleert werden. Ein leichter Druck von unten mit einem dünnen Gegenstand lüftet die Kugel im Ölerstutzen und man ist somit in der Lage, sich Gewißheit zu verschaffen, ob genügend Öl im Gehäuse vorhanden ist. Ein Zuviel muß durch diesen Stutzen abgelassen werden.

Die Übertragung der Kraft auf das Kettenrad am Motorgehäuse erfolgt durch Stirnräder im Verhältnis 8 : 1. Um das Übersetzungsverhältnis möglichst günstig zu gestalten, ist dasselbe unterteilt und zwar ist eine Zwischenwelle angeordnet, welche von der Kurbelwelle im Verhältnis 4 : 1 angetrieben wird. Von hier aus wird die Welle für das Kettenrad im Verhältnis 2 : 1 durch Stirnräder angetrieben. Leerlauf bezw. Kuppelung ist bei dem Motor nicht vorhanden. Im Übrigen wird die Arbeitsleistung des Motors ausgeschaltet. Durch Abnehmen der Kette kann der Motor ganz ausgeschaltet werden.

Die Geschwindigkeit wird durch Verstellen des Vergaserhebels regulliert unter gleichzeitiger Betätigung des Hebels für die Zündverstellung. Die Übersetzung ist so gewählt, daß selbst große Chauseesteigungen leicht überwunden werden. Obgleich der Motor auf guten Straßen eine Geschwindigkeit bis zu 50 km zuläßt, empfiehlt es sich, nicht mehr wie 20—30 km pro Stunde zu fahren, um das Rad selbst nicht zu sehr zu belasten.

Das Antriebsstirnrad a auf der Kurbelwelle b ist mit seiner einerseits verlängerten konischen Nabe in den einen konisch ausgebohrten Wellenzapfen eingesetzt und durch eine kräftige Schraube gehalten. Zwischen dem Stirnrad und der einen Kurbelwellen-Schwungscheibe befindet sich das tragende, in das Gehäuse eingebaute Rollenlager, so daß also die Kraftübertragung in vollkommen einwandfreier Weise erfolgt. Die beiden Stirnräder auf der Zwischenwelle sind miteinander derart durch Schrauben und Haltestifte verbunden, daß das kleine Rad c als Nabe für das größere e dient. Die Welle ist ebenfalls in genau in das Gehäuse eingepaßte Rollenlager gelagert und geführt.

Das Kettenrad außerhalb des Gehäuses ist auf dem einen Wellenende mittels Konus befestigt; die anderseits verlängerte Radnabe trägt das Wellenlager, welches nach außen durch einen Blechring öldicht im Gehäuse abgeschlossen ist. Von dem Antriebsstirnrad der Zwischenwelle erfolgt noch der Antrieb der darüberliegenden Nockenwelle f. sowie einer weiteren Welle g, auf welcher der Magnetantrieb sitzt. Letzterer besteht aus einem Kegelräderpaar. Die Kraftübertragung erfolgt durch eine Rollenkette vom Kettenrad am Hinterrad. Das Kettenrad auf der Hinterradnabe ist nicht an den Speichen befestigt, sondern mittels eines geschlitzten Konusringes h, der auf die Nabe geschoben wird und eines hinterlegten

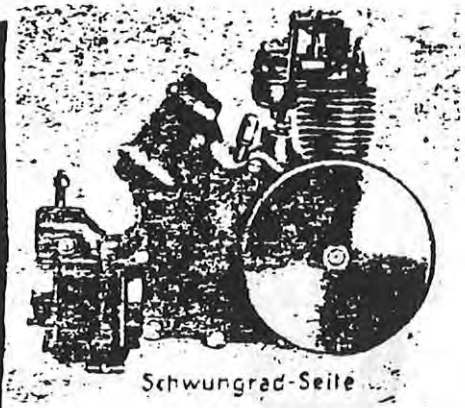
Treffen-Ausstellungen-Maerkte

```
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+ -Ausfahrttermine des HC Taunus  18.10* Wo bleiben die Termine +
+  Info bei Marina Tel. 06172-81898     * der anderen Clubs ???  +
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+17.10 Markt in Kaltenkirchen Tel. 04192-9609
+17.10 Treffen am Streicher Museum Tel.09904-914
+22 bis 25.10 Treffen in A-6235 Reith Alpbachtal
 Tel. 0043-5337-2648 oder 2156
-24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
+24.10 Markt/Treffen in w-4350 Recklinghausen Tel.0202-300848
+24.10 Classicarr+Bike Stuttgart Killesberg Tel. 0711-2589302
+24 bis 25.10 Markt in Pocking bei Passau Tel.08531-12174
+14.11 Markt in Herning Daenemark Tel.0045-97-151603
+13 bis 15.11 Kupferwurm-kurs Tel.06291-57802
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+28.11 Markt in w7033 Herrenberg (Stuttgart) Tel.09721-1415      +
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+28 bis 29.11 Versteigerung von Motorradveteranen bei unseren .  +
+Freunden von w-6072 Dreieich Tel.06103-62300 siehe  disen  HB   +
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
-5.12 Weihnachtsbasar fuer Motorrad Tel. 0451-898105
+5.12 Markt in CH-Schoetzahueuesli in Isikon Tel.0041-52-612158
+5.12 Treffen in w-????? Lahrstedt Tel. 05172-5500
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+ 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 +
+??.? Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainbling naehe+
+      Creilsheim Info bei Fritz Tel. 07959-634                  +
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+9 bis 10.1 Markt in w-4100 Duisburg Tel.02263-6524
+16 bis 17.1 Markt in w-4790 Paderborn Tel. 02263-6524
+23 bis 24.1 Markt in w-3180 Wolfsburg Tel. 02263-6524
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+Februar Priv. Horex-Wintertreffen bei Ulrich Herrmann Abtei 8   +
+w-3477 Marienmuenster Tel.05276-8404 ca. 24 Teilnehmer moeglich+
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
**********************************************************************
* 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        *
*28 bis 31.5  Fulda 39igste Horex-Sternfahrt  Tel.06658-562          *
**********************************************************************
+31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel, IOM-624-621323-661930
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
+ 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        +
+18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel.0047-4-851446   Arne +
++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++++
* +  Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder veraendert.
```

HOREX-NEUTEILE

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

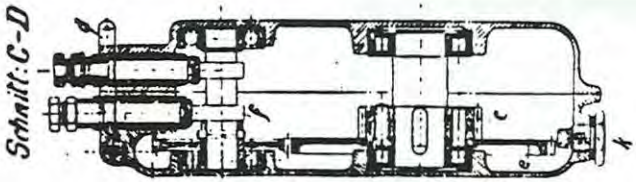
KLAUS FORSTER
A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2
Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



Schwungrad-Seite

konischen zweiteiligen Ringes i mit 9 Schrauben auf die Nabe aufgezogen. Hierdurch ist die Kraftübertragung direkt auf die Nabe in einwandfreier Weise gesichert und ein Verspannen der Speichen kann somit nicht vorkommen. Das hintere Kettenrad kann auf jede normale einfache Freilaufnabe aufgesetzt werden, die an der Stelle, wo das Kettenrad zu sitzen kommt, bis 46½ mm betragen kann.

Die Schmierung erfolgt automatisch und zwar durch die einfache und als betriebssicher anerkannte Tauchschmierung.



Die Ölzufuhr vom Behälter zum Motor ist durch eine Pumpe auch beim Fahren vom Sattel aus regulierbar und durch ein Schauglas unterhalb des Ölbehälters zu beobachten. Das Schmieröl sammelt sich in einer Vertiefung im Kurbelgehäuse unterhalb des Stirnrades zur Zwischenwelle. Für die Schleuderschmierung wird das Stirnrad auf der Zwischenwelle benutzt, da beim direkten Eintauchen der Kurbelwelle in das Schmieröl durch die hohe Umdrehungszahl derselben ein baldiges Verölen eintreten würde.

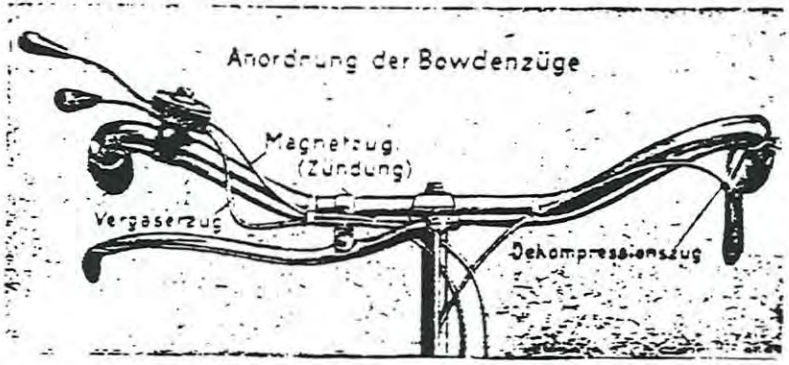
Der Brennstoff- und Ölbehälter ist in einem gemeinsamen aber in sich getrennten Kasten vereinigt. Er wird auf einfache Weise am oberen Rahmenrohr befestigt. Als Absperrvorrichtung dient für Öl die Pumpe und für Benzin ein Nadelventil.

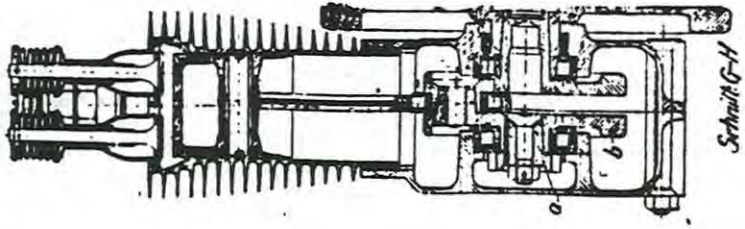
Der verwendete Graetzin- bzw. Pallas-Vergaser gestattet, die Geschwindigkeit der Maschine bis auf 5 km abzudrosseln.

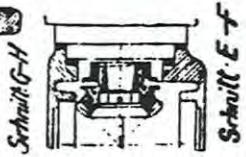
Der Graetzin-Vergaser ist mit einem nahezu reibungsfrei sich bewegenden zentralen Kippschwimmer ausgerüstet, der durch die Betätigung einer kurzen Schwimmernadel den Brennstoff auf einem konstanten Niveau hält. Der Pallas-Vergaser ist ein schwimmerloser Vergaser.

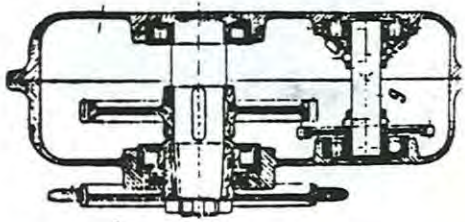
Die Regulierung geschieht durch zwei an der Lenkstange befestigte Bowdenhebel, welche mittels Bowdenzügen Vergaser, Dekompresseur und Magnet verbunden sind. Fr.









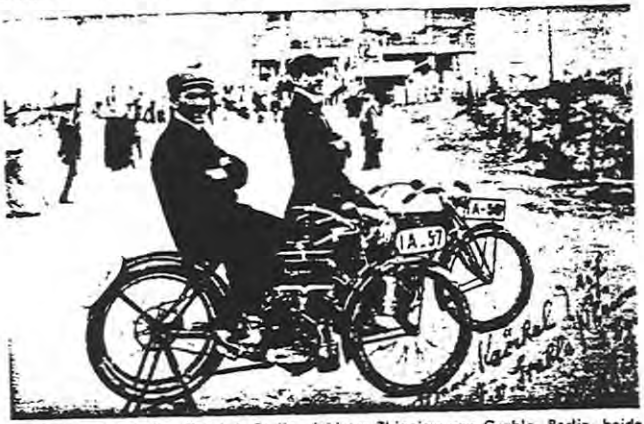


Motorrad gegen Nacht-D-Zug

Anno 1912

Den Programmpreis hatte ich auf 0,50 Mark festgesetzt, was in Wirklichkeit schon einem verkappten Eintrittspreis gleichkam. Zudem galten die Freikarten nur für Stehplätze, und viele Inhaber zahlten ein Aufgeld für bessere Plätze dazu. Meine Rechnung ging tadellos auf. Die Bahn war ausverkauft und zum erstenmal erzielte die Gaukasse einen gewaltigen Überschuß.

Noch in anderer Beziehung bedeutete dieser Renntag eine Wende im Motorradsport. Der Kronprinz entsandte seine beiden ältesten Söhne mit ihrer Begleitung, da sich die beiden jungen Prinzen gern einmal ein derartiges Rennen ansehen wollten. Dadurch wurde der Motorradsport gewissermaßen hoffähig. Ich hatte bereits 2 FN-Vierzylinder-Maschinen für das Rennen gemeldet, mußte aber meine Nennung in letzter Stunde zurückziehen, obwohl mein Name in Riesenlettern auf den Plakaten prangte, denn mir fiel nun die Aufgabe zu, den Mentor der jungen Prinzen zu spielen und ihnen alles zu zeigen und zu erklären, womit ich natürlich meinen Anfang im Fahrerlager machte. Die Rennen selbst verliefen sehr interessant. Spitzenreiter war wie immer Georg Retienne, dieser bescheidene, große, schlanke Junge in seinem gutmütigen, blatternarbigen Gesicht, der erstmalig eine der neuen Indian-Rennmaschinen fuhr. In den kurzen Rennen konnte er sich an diesem Tage allerdings nicht durchsetzen, da der hohe Rahmenbau seiner Indian ihm nicht die volle Entwicklung seiner Geschwindigkeit gestattete. Dafür hatte aber Bruno von Grabla seinen großen Tag, der seine letzten Rennen mit seiner NSU fuhr und in vier Läufen siegreich war.



Im Vordergrund Arthur Knöchel, Berlin, dahinter Zbigniew von Grabla, Berlin, beide auf ihren in vielen Zementbahnrennen bewährten 3½ PS-Zweizylinder-Phänomenmaschinen. Aufgenommen 1908 am Rande des Ostseebades Ahlbeck. Keine der beiden Maschinen hat irgendwelche Federung und an Grablas Maschine ist zum Schutze gegen Brüche sogar die Vordergabel besonders versteift.

Nach dem Rennen saß ich im Rennbahnrestaurant mit den Gebrüdern von Grabla zusammen, und da vertraute mir Zbigniew von Grabla unter dem Siegel des Geheimnisses an, daß er und sein Bruder Bruno die Absicht hätten, in den nächsten Tagen auf der 480 km langen Strecke Berlin—Danzig eine Wettfahrt mit dem Nacht-D-Zug zu unternehmen und die Vorbereitungen dazu bereits abgeschlossen wären. Offenbar ging es ihnen darum, die Leistung Hermann Roßners auf der Strecke Dresden—Berlin erheblich zu überbieten. Ich ließ mir den Plan schnell durch den Kopf gehen, aber ich konnte mich beim besten Willen nicht von seiner Ausführbarkeit überzeugen lassen, von seiner enormen Gefährlichkeit gar nicht zu sprechen. Natürlich predigte ich tauben Ohren. Zbigniew und Bruno waren bereits so fest in ihr Vorhaben verbissen und sahen sich bereits siegreich in Danzig, daß da mit Vernunftgründen nichts mehr zu machen war.

Wir sprachen nun die technische Seite der Nachtfahrt durch. Ich merkte bald, daß alles bis aufs kleinste genau vorbereitet war, und so erschöpfte sich meine Rolle darin, hier und da gute Ratschläge zu erteilen. Gewiß, die beiden neuen Indian-Maschinen waren in jeder Weise für eine derartige Gewaltfahrt prädestiniert, aber immerhin sind 480 km eine gewaltige Strecke, die Straßen waren damals höchstens mit Straßen 3. Ordnung heutigen Maßstabes zu vergleichen, und dann vor allem die lange Nacht! Meiner Ansicht nach standen die Erfolgschancen höchstens 1:20.

Wenige Tage später wollten die zu Besuch in Berlin weilenden Eltern der beiden motorbesessenen Jünglinge die Rückreise über Danzig nach Zoppot antreten. Wie es guten Söhnen geziemt, brachten Zbigniew und Bruno ihre Eltern zum Bahnhof und winkten ihnen, als sich der D-Zug in Bewegung setzte, ihre Abschiedsgrüße zu, aber dann sprangen sie plötzlich, wie von der Tarantel gestochen, über den Bahnsteig davon, rasten durch die Sperre, nahmen auf der Ausgangstreppe immer drei Stufen auf

2-51

Opa Geuder erzählt weiter:

einmal und rannten zu ihren vor dem Bahnhof stehenden Indian-Maschinen, drehten den Benzinhahn auf, schoben die schweren Zweizylinder an und stoben — Maschine hinter Maschine — davon, als hätten sie soeben die Bahnhofskasse geraubt. Die geruhsam ihren Abendbummel absolvierenden Berliner mögen wohl gedacht haben, daß da plötzlich zwei Motorradfahrer den Verstand verloren hätten. Der Schutzmann mit der Pickelhaube versuchte vergeblich sein Notizbuch zu zücken und sah dann empört zur Bahnhofsuhr empor, die 22.50 Uhr anzeigte und schüttelte mißbilligend den Kopf.

Setzen wir uns nun in Gedanken auf einen der in Wirklichkeit nicht vorhandenen Soziussitze einer der Indianmaschinen, die sich mit affenartiger Geschwindigkeit durch den ziemlich starken Pferdedroschkenverkehr winden und sich um die Flüche der Rosselenker und eilig beiseitespringenden Passanten wenig kümmern. Endlich ist die breite Prachtstraße Unter den Linden erreicht, und wie die wilde Jagd brausen unsere beiden Freunde dem Osten Berlins entgegen. In der Frankfurter Allee — heute Stalin-Allee — wird der Verkehr schwächer und das Tempo dementsprechend höher, und als nun ein böses Kopfsteinpflaster beginnt, das seit der Zeit des Alten Fritzen kaum erneuert sein dürfte. Mehr als 20 kostbare Minuten dürften seit der Abfahrt vom Bahnhof verstrichen sein, und der D-Zug rast sicherlich bereits lange mit voller Geschwindigkeit durch die dunkle Nacht. Hinter dem Vorort Mahlsdorf wird endlich die Gegend einsamer, nur hier und da begegnet den beiden Motorradfahrern noch ein verspätetes Pferdefuhrwerk oder ein Radfahrer. Jetzt setzen sich die beiden Maschinen nebeneinander und bleiben, wo es nur irgend geht, immer auf gleicher Höhe. Beide Maschinen sind mit für damalige Verhältnisse guten Acethylen-Scheinwerfern mit getrenntem Behälter ausgerüstet, und durch die Vereinigung der beiden Lichtkegel ist die Straße gut ausgeleuchtet. Hinter Hoppegarten müssen die beiden schweren Zweizylinder hergeben, was sie leisten können, und, sobald die Straßen gut sind, dürfte das Tempo bis auf 90 km/h steigen.

Von Zeit zu Zeit greifen die beiden Fahrer nach hinten auf den Ständer, wo eine Benzinreservekanne mit fünf Litern Inhalt angeschnallt ist. Eine weitere Fünfliterkanne „Dapolin" hat außerdem jeder als eiserne Reserve im Rucksack, aus dem der Griff einer großen Luftpumpe für alle Fälle herausschaut. Da sind wir auch schon in Müncheberg mit seinem besonders „historisch" anmutenden Pflaster! Den beiden tapferen Brüdern kommt es vor, als ob ihnen alle Knochen im Leibe zerbrochen werden sollten. Gottlob, das wäre auch geschafft, und nun wieder volles Drehgas! 29 km bis Küstrin! Endlos zieht sich die Chaussee hin! Plötzlich sperrt ein heruntergelassener Schlagbaum neben einem Hause die Straße! Ein verschlafener Zöllner läßt sich nach längerem Rufen endlich blicken, mustert die seltsamen Reisenden und verlangt von jedem 23 Pfennige Brückenzoll. Fluchend sucht Bruno die verlangten Pfennige mit klammen Fingern zusammen und verzichtet freiwillig auf das Wechselgeld, und dann geht mit betonter Langsamkeit endlich der Schlagbaum hoch, die schweren Motoren heulen auf, und weiter geht das Wettrennen mit dem Danziger D-Zug, der unterwegs sicherlich beim Passieren der Oder keinen Brückenzoll zu zahlen braucht. Gedachten jedoch unsere nachtlichen Motorradfahrer, nun endlich wieder freie Bahn zu haben, so sollten sie gleich eines Besseren belehrt werden. Schon wieder eine Brücke mit einem Schlagbaum, der Übergang über die Warthe, an deren Zusammenfluß mit der Oder Küstrin liegt! Hier muß erst der Zollbeamte mit ziemlichem Zeitaufwand aus seinem Bett getrommelt werden, und dann folgen die gleichen zeitraubenden Formalitäten. Fluchend über den großen Zeitverlust und auch vielleicht etwas entmutigt, donnern Bruno und Zbigniew durch Küstrin, allerdings in sehr kleinem Tempo, denn wer möchte schon gern in einem der mächtigen Löcher im Katzenkopfpflaster nächtlicherweise den Hals brechen! Während der Aufenthalte an den Flußübergängen wurde das Reservebenzin in die Tanks gegossen, und mit neuem Mut stürmen die Brüder — Maschine neben Maschine — auf der ausnahmsweise guten und breiten Hauptchaussee nach Landsberg an der Warthe davon. Unterwegs nicht Neues. Die beiden Motoren arbeiten wie die Uhrwerke. Die Gegend wird immer menschenleerer, die Ortschaften seltener, und ungehindert nimmt die Fahrt ihren Fortgang. Und dann kommt die erste kurze Pause, in welcher mitgenommene Butterbrote — heimlich von Aschinger bezogen, da die Eltern ja nichts ahnen durften — mit Heißhunger verzehrt werden. Die Entwickler müssen auch wieder mit frischem Karbid und Wasser, das einem Dorfbrunnen entnommen wird, versehen werden, wobei der verschlafene Nachtwächter mit seiner Sturmlaterne Hilfsdienste leistet. Als dann die Motoren wieder aufdonnern, hätte der Brave vor Schreck bald sein Nachtwächterhorn fallen lassen, und einige Fensterläden öffnen sich, und verschlafene Bauern erscheinen mit erschreckten Gesichtern in den Fenstern, um nach der Ursache der nächtlichen Störung zu forschen. Unterdessen summen die beiden Motoren längst weit in der Ferne, und nur ein breiter Lichtfinger zeigt, daß es sich nicht um ein Nachtgespenst, sondern um zwei auf Rekordjagd befindliche Motorradfahrer gehandelt hat.

Opa Geuder erzählt weiter:

Das Ende der Wettfahrt gegen den Nacht-D-Zug

Immer weiter, immer weiter, dem fernen Danzig entgegen. So langsam kann man bei solcher nächtlichen Jagd müde werden. Bruno von Grablas Maschine macht plötzlich so seltsame Schwankungen. Während Zbigniew noch über die Ursache nachdenkt, fährt ihm plötzlich Bruno fast in die Flanke. Zbigniew schreit auf vor Schreck, und da wird Bruno, der schon im Fahren fast eingeschlafen war plötzlich wieder wach, so daß der Zusammenstoß in letzter Sekunde noch vermieden werden kann. Wer wie ich früher 24 Stundenfahrten (z. B. am 19. Juli 1928 Werneuchen—Berlin—Lüttich in Belgien in 22 Stunden und 23 Minuten Non-Stop-Fahrt) mehrfach durchgeführt hat, kennt diese gefährlichen Sekunden zwischen Schlaf und Wachsein. Die beiden Danzig-Fahrer machen für einige Minuten Halt und ruhen sich aus, wobei Erfrischungsbonbons immer gute Dienste leisten. Dann wird die Fahrt mit frischem Mut und neuen Kräften wieder aufgenommen, und Schneidemühl und Flatow liegen schon hinter den beiden Fahrern. Unendliche Wälder kennzeichnen einen großen Teil dieser Strecke, und nachts kommen einem die düsteren Wälder noch einmal so lang vor. Noch 7 km bis Konitz! Gottlob! In Konitz muß zum letzten Male vor Danzig getankt werden, aber diesmal nicht aus eigenen Kanistern. Ein von früheren Fahrten her gut bekannter Drogist hat auf schriftliche Bitte hin zugesagt, Kanister mit dem erforderlichen Benzin für diese Nacht in den Garten hinter seinem Hause zu stellen. Die große Frage ist nur noch, ob auch der hilfsbereite Drogist das nicht vergessen hat. Dann wäre die Wettfahrt mit dem D-Zug sicherlich verloren.

Voll höchster Spannung halten wir vor dem Hause des Drogisten an und schleichen uns dann wie nächtliche Diebe leise durch den Vorgarten um das Haus herum, und dann sehen wir trotz der Dunkelheit auch schon die beiden Kanister stehen. Sie nehmen, zu unseren Maschinen laufen, die Tanks aufschrauben und das edle Naß in sie hineinströmen lassen, war das Werk weniger Minuten, und das leise Glucksen des ausströmenden Benzins klang uns schöner als das schönste Symphoniekonzert! In Eile stellen wir die leeren Kanister wieder hinter das Haus, und mit dem Gefühl tiefsten Dankes dampfen wir aus Konitz hinaus, Dirschau entgegen. Die ersten matten Streifen am östlichen Himmel verkünden den nahenden Tag, und bald können wir unsere Scheinwerfer löschen und dann hintereinander fahren, sofern uns Staubwolken das nicht unmöglich machen. Denn Asphaltchausseen gab es anno 1912 noch nirgends. Dirschau liegt schon längst hinter uns, und angestrengt starren wir in die Ferne, um die ersten Türme von Danzig zu entdecken. Und dann schreit plötzlich Bruno auf. Er sieht die ferne Spitze der Marienkirche, und bald folgen weitere Kirchtürme. Wie spät mag es wohl sein? Davon hat keiner der beiden Fahrer eine genaue Vorstellung, aber trotzdem sind sie voll froher Hoffnung. Immer mehr nimmt der Morgenverkehr zu. Bauern fahren schon zum Markte nach Danzig, und dann ist schließlich das Ziel der Träume glücklich erreicht. Danzig-Hauptbahnhof! 5.49 Uhr zeigt die Bahnhofsuhr an! Ein großes Glücksgefühl durchpulst die beiden Brüder, die sich ihre steifgefrorenen Glieder in der kühlen Morgenluft noch etwas zu vertreten versuchen. Langsam humpeln sie dann zum Bahnsteig empor, Zbigniew löst zwei Bahnsteigkarten, und gespannt erwarten sie den um 6.04 Uhr pünktlich einlaufenden Berliner D-Zug, den sie mit ihren Indian-Motorrädern trotz mehrfacher Zwangsaufenthalte um volle 15 Minuten geschlagen haben.

Sprachlos schließen die Eltern ihre beiden über und über mit Staub bedeckten Söhne in die Arme, langatmige Erklärungen sind fällig, und dann greift auf beiden Seiten eine ungeheure Freude Platz. Stolz blickt Vater von Grabla auf seine beiden Söhne, während die besorgte Mutter froh ist, daß die Fahrt ohne Unfall abgegangen ist. Einige frohe Ferientage im schönen Zoppot folgen nun, und dann setzen sich Zbigniew und Bruno wieder auf ihre beiden roten Indians und fahren nach Berlin zurück, diesmal aber sicherlich mit mehr Muße.

Man kann sich wohl heute noch vorstellen, welch ungeheures Aufsehen anno 1912 diese sportliche Großtat der beiden Gebrüder von Grabla in allen motorsportlichen Kreisen hervorgerufen hat. Mit einem Motorrad, noch dazu nachts einen D-Zug über 480 km bei meistens schlechten Straßen um volle 15 Minuten zu schlagen! Das war wirklich etwas Unglaubliches! Volle 46 Jahre sind seitdem vergangen. Bruno von Grabla, der demnächst 67 Jahre wird, lebt in Westberlin, und Zbigniew von Grabla, der bereits 72 Jahre zählt, verlebt seinen Lebensabend in Meran, und enge Freundschaft verbindet uns drei ehemalige Motorradrennfahrer bis auf den heutigen Tag. Abgesehen von meinem in Westberlin lebenden Freund Kurt Goldstein sind wir wohl die Letzten einer Rennfahrergeneration, die einst mit Begeisterung für die technische Aufwärtsentwicklung des Motorrades kämpfte und oft genug das Leben in die Schanze schlug.

1271

Benzol wesentlich mehr Luft zur vollkommenen Verbrennung als Benzin.

Die Neigung zur Rückstandsbildung ist je nach dem Charakter des Öles ganz verschieden. So ist bekannt, daß leichtflüssige, rein mineralische Öle weniger zur Bildung kokiger Rückstände neigen als sehr zähflussige. Von vielen tierischen und pflanzlichen Ölen und deren Mischungen mit Mineralöl ist weiter bekannt, daß sie in starkem Maße zu harzigen klebrigen Massen verbrennen und in Einzelfällen zur Bildung gummi- bis lackartig zäher Rückstände neigen, die Kolbenringe, Ventilschäfte und Gleitflächen verkleben.

Richtig gefettete Öle lassen bei zweckmäßiger Anwendung Rückstandsbildungen in der letzterwähnten Art nicht zu, sondern ergeben im Zylinder nur geringe kohlige Rückstände von besonders weichem und unschädlichem Aufbau. Diese Rückstände werden zumeist mit den Auspuffgasen sofort nach ihrer Bildung durch die Auslaßventilöffnungen und Schlitze ausgeblasen.

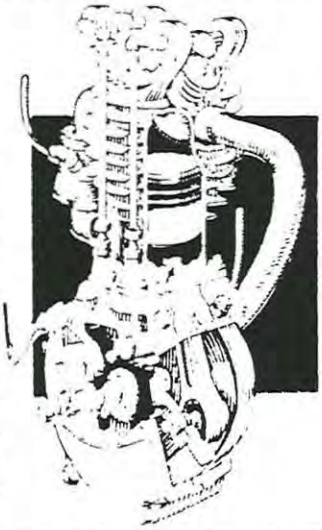
Grundlegend für jede Rückstandsbildung aus Schmieröl ist die Arbeitstemperatur des Motors. Ein mäßig warmer und im Mittel gering belasteter Motor wird niemals ein sehr zähflüssiges reines oder gefettetes Mineralöl rückstandsfrei verbrennen können, während bei hohen Temperaturen dies der Fall sein kann. Außerdem hängt naturgemäß der Umfang der Rückstandsbildung stark von der Menge des Öles ab, das an den Kolbenringen vorbei in den Zylinder wandert. Diese Erscheinungen werden stark von Ausführung und Erhaltungszustand der Kolben und Kolbenringe beeinflußt.

-28-

Richtige Schmierung
Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Buechlein 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 und werden ihn auch in diesen fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

Außer diesen Einzelheiten kann die Formgebung des Verbrennungsraumes und die Art der Ventilsteuerung einen bedeutenden Einfluß auf die Rückstandsbildung haben.

Motoren, deren Verbrennungsraum eine kleine Wandungsfläche im Vergleich zum Rauminhalt hat, wie dies für die Verbrennungsräume bei schräghängender Ventilanordnung nahezu immer zutrifft (siehe nebenstehendes Bild), ergeben mit Bezug auf Rückstandsbildung günstigere Verhältnisse als die Motoren mit seitlich stehenden Ventilen. Bei der letzten Bauart sind größere Flächen vorhanden, auf denen sich Schmieröl niederschlagen kann, ohne daß es vollkommen von der Gasladung im Zylinder erfaßt und verbrannt werden kann. Das Schmieröl hat damit Gelegenheit, allmählich unter dem Einfluß der Wärme teilweise zu verdampfen und endlich zu koksartigen Rückständen zusammenzubacken.



Hoch komprimierende Motoren neigen eher zu Kraftstoff- und Rückstandsklopfen als niedrig verdichtende. Daher ist es dringend nötig, nicht nur den Kraftstoff sorgfältig der Eigenart der Motoren anzupassen, sondern auch das Schmieröl. Es

Öluntersuchung notwendigen Einrichtungen zu Gebote. Außerdem wird der Laie nicht imstande sein, sich die Sonderkenntnisse und Erfahrungen zu erwerben, die zur Beurteilung eines Schmieröles unumgänglich sind.

Um dem Besitzer irgendeines Motorrades die Möglichkeit zu geben, sofort, ohne vom Zufall abhängig zu sein, das richtige Schmieröl zu erhalten, läßt die Deutsche Vacuum Oel Aktiengesellschaft seit Jahren den jedem Kraftfahrer wohlbekannten „Gargoyle Wegweiser für die richtige Schmierung von Motorrädern" jährlich überprüfen und, auf Grund der neuesten Erfahrungen ergänzt, neu erscheinen.

Die Empfehlungen des Gargoyle Wegweisers beruhen demnach auf der Erfassung aller oben geschilderten, für die Schmierung wichtigen Faktoren durch geschulte Fachingenieure, die in ständiger Fühlungnahme mit der gesamten Kraftfahrzeugindustrie sind und denen andererseits eine über sechzigjährige Erfahrung der Gesellschaft in der Herstellung und Anwendung hochwertiger Schmiermittel zur Seite steht.

In diesem Zusammenhang sei auch ein Hinweis auf die *zweckmäßigste Art des Schmierens* gegeben.

Bei Maschinen mit *Umlaufschmierung* ist es [illegible] kleinere Ölmenge nachzufüllen, um so einen möglichst gleichmäßigen Ölspiegel in der Maschine zu halten, als Nachfüllung in größeren Zwischenräumen vorzunehmen. Die zutretenden kleinen Mengen reinen Öles wirken bis zu einem gewissen Grade verbessernd auf die Gesamtfüllung.

Bei Maschinen mit *Frischölschmierung* muß vor allem bei der Zuführung von Zusatzöl auf Fahrgeschwindigkeit, Gelände und Belastung (Beiwagen) Rücksicht genommen werden.

Übermäßiges Schmieren verursacht rauchenden Auspuff, starke Rückstandsbildung und ein Festbrennen der Auspuffventile.

Ungenügendes Schmieren verursacht ungleichmäßigen Motorlauf, Überhitzung, Leistungsverlust durch erhöhte Reibung, starke Abnutzung und infolgedessen mangelnde Verdichtung, schließlich Fressen der Kolben sowie weitere üble Folgen.

Nur Motoren im Einlaufzustand, etwa während der ersten 500 km, sollten etwa 25 v. H. mehr Öl bekommen als gut eingelaufene.

Dies alles gilt sinngemäß auch für Zweitaktmotoren mit *Gemischschmierung*, bei denen man je nach der Belastung und dem Einlaufzustand von Fall zu Fall das Mischungsverhältnis von Kraftstoff zum Öl variieren sollte.

Aus dem Streben nach Höchstleistung, aus sportlichen oder wirtschaftlichen Gründen heraus, sind entweder aus Serienmodellen durch besondere fabrikatorische oder konstruktive Maßnahmen wie Kompressionserhöhung, Doppelventile, Spezialkolben, Innenschliff — oder als besondere Konstruktionen — die sogenannten *Sportmodelle* oder auch [illegible]

Auch für solche Typen sind Empfehlungen der richtigen Marke Gargoyle Mobiloel im Wegweiser vorhanden. Sie beziehen sich auf die Verwendung für normale Beanspruchung.

Für ungewöhnlich hohe Beanspruchung von Flugmotoren, Wagenmotoren oder Radmotoren ist ein besonderes Spezialöl in Gargoyle Mobiloel D in gründlichen Versuchen auf Prüfstand und Rennstrecke

Seiten 20 u. 21 sind verloren.

-29-

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		
Nestoria-Lieferdreirad, 350 ccm	–	–	–	–	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	–	–	–	–
Nestoria-MAG-Lieferdreirad, 500 ccm	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	–	–	–	–
Nordhusia, I mit JAP-Motor	B	TT	C	–	B	TT	C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
I mit Rinne-Motor	B	B	C	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
II (K-Motor)	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pfeilwagen mit Ilo-, Hamor- oder DKW-Motor	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	–	–	–	–
mit Villiers-Motor	–	–	–	–	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	–	–	–	–
Phänomobil	–	–	–	–	–	–	–	–	TT	TT	Mc	–	TT	TT	Mc	–
Rollfix, mit Ilo-Motor	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	–	–	–	–
mit DKW-Motor	BB	BB	★	–	BB	BB	★	–	BB	BB	★	–	BB	BB	★	–
Spinell, Modell C	–	–	–	–	–	–	–	–	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–
Modell K	–	–	–	–	–	–	–	–	TT	TT	Mb	–	TT	TT	Mb	–
Steigboy, 2/12 PS Viertakt	B	TT	C	–	B	TT	C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3,5/10 PS Zweitakt	–	–	–	–	TT	TT	C	–	TT	TT	C	–	–	–	–	–
Tempo, mit Rinne-Motor	B	B	C	–	B	B	Mb	–	–	–	–	–	–	–	–	–
mit Hamor- oder Ilo-Motor	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	BB	BB	C	–	–	–	–	–
Transporette, alle Modelle	BB	BB	Mb	–	BB	BB	Mb	–	BB	BB	Mb	–	BB	BB	Mb	–
Universelle, Z III B	–	–	–	–	TT	TT	★	–	TT	TT	★	–	TT	TT	★	–
Velox, V 1, V 2, V 3	B	TT	C	–	B	TT	B	–	B	TT	B	–	B	TT	B	–
Weise-Express, 4 und 8 Zentner	B	B	C	–	B	B	C	–	B	B	C	–	B	B	Mb	–
Weiss (München), Lastdreirad	–	–	–	–	TT	TT	★	–	TT	TT	★	–	TT	TT	★	–
Zündapp-Lieferwagen, Modell LM	BB	BB	Me	–	BB	BB	Me	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Modell mit Druckschmierung	–	–	–	–	A	Arc	C	–	A	A-c	C	–	–	–	–	–

entwickelt worden, das bei den Gargoyle Mobiloel-Wiederverkäufern erhältlich ist.

Gargoyle Mobiloel D wird neben der Verwendung an Serienmodellen entsprechend den Angaben des Gargoyle Wegweisers für alle Arten von Kraftfahrzeugmotoren mit [illegible] also dort, wo die Maschinen über das übliche Maß hinaus beansprucht werden. Es sichert durch seine eigenartige Zusammensetzung sichere Schmierung und leichten Lauf, auch bei höchster Rennbeanspruchung, ohne Hinterlassung von Rückständen.



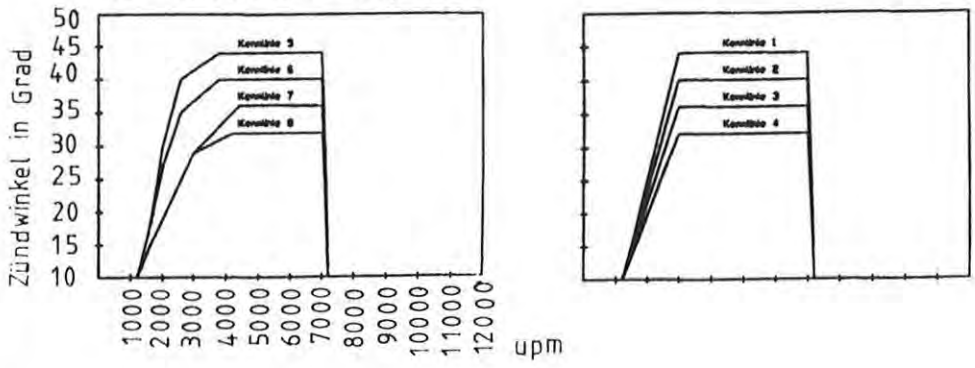
Noch ein Bild zur Erinnerung an jene Tage: 1912 Start zum Zementbahnrennen auf der Olympia-Rennbahn in Berlin-Plötzensee. Ganz links im weißen Dreß mit dem Rücken zum Betrachter Benno von Grabla, der vierfache Sieger des Tages, auf Phänomen. Im Vordergrund (Pfeil) mit Wollmütze Georg Retienne-Nürnberg auf „Indian", der bedeutendste Motorradrennfahrer der Welt der Epoche vor dem 1. Weltkrieg und der 1932 in Leipzig beim Zementbahnrennen tödlich verunglückte. Links neben ihm (mit Sportmütze) Hermann Rossner. Wie man sieht, tragen nur zwei der Fahrer Sturzhelme.

Elektronische Zuendung

In der Falconepost 2/92 wurde eine elektronische Zuendanlage fuer die Novo-Falcone 500ccm vorgestellt. Das koennte doch auch was fuer unsere Reginas, Resis oder Imperatoren sein! Die Anlage ist durch einen Rechner gesteuert, das Steuergehaeuse hat die Abmessung 11x8x3cm. Die Betriebsspannung ist 12Volt, also ein entsprechende Lichtmaschine oder ein entsprechender Regler fuer die original Lichtmaschine ist unerlaesslich. Siehe hierzu HB 3/92 S. 31, HB 3/91 S. 17, HB 4/91 S.21, HB 2/92 S.29, HB 3/90 S.17. Der weitere Aufbau der Anlage besteht aus der Lichtschranke, fuer die zwei Halterungen zu fertigen sind. Also nur etwas fuer Begabte. Die erste Halterung muss das Lichtschrankenunterbrechungsfenster auf dem Wellenstumf der Kurbelwelle (Imperator) oder des Lichtmaschinenankers (Regina, Resident) halten. Die zweite Halterung muss die Fotozelle aufnehmen. Eine der Halterungen sollte, zur Zuendeinstellung, justierbar sein. Die Zuendverstellung kann ueber Schalterchen selektiert werden. Es stehen 8 Zuendverstellkurven zur Verfuegung siehe Bild. Da muesste auch eine fuer unsre Horexen passen. Wem das nicht ausreicht, der kann fuer einen einmaligen Kostenaufwand von ca. 300,-DM eine neue Programmierung der Zuendanlage fuer seine Motortype erstellen lassen. Hierzu werden folgend Daten benoetigt. Pleuellaenge, Hub, Bohrung und Verdichtung, so wie ungefaehre Zuendkerzenlage. Auch hier werden dann wieder 8 um den theoretischen Idealwert liegende Zuendverstellerkurven an der Zuendanlage durch den Horexfreund schaltbar sein. Die 300,-DM plus sind nur fuer die erste Anlage, welche auf eine neue Motortype programmiert wurde zu zahlen. Wurde die Programmierarbeit geleistet und bezahlt, so sind weitere Bestellungen von Zuendanlagen fuer diese Motortype zum Zuendanlagenpreis von 350,-DM moeglich. Die Lichtschranke mit Fotozelle schlaegt mit 30,-DM extra zu Buche. Folgende Dinge werden durch die Anlage moeglich. Betrieb einer zweiten Zuendspule, fuer Imperator notwendig, ansonsten besteht die Moeglichkeit zur Doppelzuendung. Selbststaendige Lehrlaufreglung ueber Zuendverstellung im Lehrlauf. Zuendspulenabschaltung bei stillstand des Motors. Testmoeglichkeit ohne Motorlauf. Moeglichkeit einen Drehzahlbegrenzer programmieren zu lassen, letzteres wurde bei der zur Verfuegung stehenden Falconeausfuehrung aber nicht gemacht. Nun brauchen wir nur noch jemanden der sich fuer den Umbau interessiert und das noetige mechanische Geschick hat, wir sind dann gerne bereit, ueber seine Erfahrungen und Erfolge zu berichten. Zuguterletzt, wo ist die Anlage zu bekommen? Bei Zweirad Lamprecht in der Heidingsfelder Str.23 in w-8701 Winterhausen Tel.09333-1200 Fax 09333-8100. Viel Glueck.

Euer Horex-Novice.

DMC - Zündkennlinien - Diagramm



Veteranenrally Alzenau

Die 8.Veteranenrally, fuer Motorraeder und Automobile am 19.September 1992 war trotz des Regens ein voller Erfolg.Rund um den Hahnenkamm wurde die Aura zu einem in der Zeit zurueck versetzten Platz der Klassiker. Ich fuehlte mich selbst in der Zeit zurueck versetzt, als ich meine Laufkarten erhielt, am Start mein Name mit Startnummer und einige Worte zur Maschine (DB 201) gesprochen wurden.Die Rally Alzenau laesst eben ein richtiges Rennfieber entstehen. Bei so einer Stimmung konnte uns dann auch der um eine Stunde verschobene Start, der Ausfall der Zeitmessung oder das groesste Uebel, der Regen, nichts mehr ausmachen. Wir starteten einfach um den wunderbar ausgesuchten Strecken zu froehnen, der Nebel im Spessart war zum Beispiel ein einmaliges Erlebnis, das man nicht so schnell vergisst. Ein grosses Lob muss ich uebrigens der gesamten Organisation machen, trotz einiger Pannen lief alles wunderbar, am meisten hat uns wohl allen immer wieder der heisse Kaffee Mut gegeben.
Horex war natuerlich auch wieder vertreten mit einer Regina und einer T5 aus der naeheren Umgebung und einer S 35 aus Heilbronn, wobei der Fahrer der S 35 bei diesem Unwetter die Anreise auf eigener Achse von Heilbronn bewerkstelligte.
Das schoene an Alzenau ist immer wieder die Herzlichkeit der Teilnehmer und Organisatoren, es entsteht einfach kein Kongurenzdenken zwischen einzelnen und jeder wird akzeptiert.
Vieln Dank uebrignes, das ich in letzter Minute doch noch starten durfte, also bis in zwei Jahren bei der naechsten Rally rund um den Hahnenkamm.

in idolum S 35

Treffen in Weil-Rod Kaisereiche

Dieses Jahr hatten wir nicht die Zeit, als Teilnehmer an diesem schoenen Treffen, der Veteranenfreunde Taunus, teilzunehmen. Es langte nur fuer einen kurzen Besuch am Samstagvormittag, fuer einen Bericht zu wenig. Wer kann aushelfen?

Horex Bierkruege 0.5L

Unser Horex-Freund und Resi-Spezialist Achim bietet, Steinzeug Bierkruege mit eingebranntem buntem Horex Tankemblem, Preis 25,- DM, an. Gravur auf dem Deckel moeglich, 0.30DM je Buchstabe. Auch andere Markenzeichen moeglich Tel. 06382-8089 Fax 8483

Vorsicht schwarzer Horex-Humor

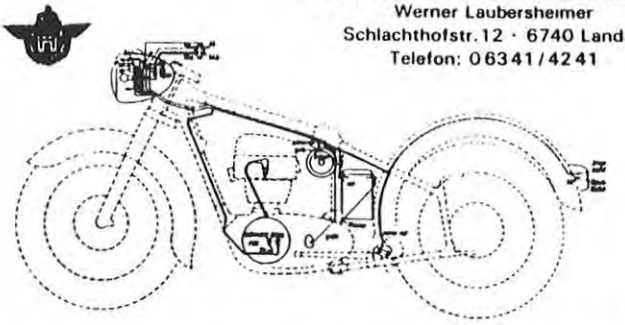
Robert, gut abgefuellt, hat etwas Pech gehabt. Er liegt neben seiner verbeulten Resi und stoehnt. Der herbeieilende Sanitaeter fragt mitleidig: "Haste was gebrochen?" "Nee" - wuergt Robert - "bis jetzt noch nicht!"

"Horex-Fahrer sind wirklich noch nette Motorradfahrer, halten an, nehmen dich mit und lassen dich sogar bei dir schlafen!" "Was und das ist Dir passiert?" "Mir nicht, aber meiner Frau."

Franz kommt mit seiner klapprigen, zerschraubten SB35 zur Tankstelle und verlangt 10 Liter Sprit. Der Tankwart kratzt sich nachdenklich am Kopf und fragt: "Junge, willst Du wirklich noch soviel investieren?"

"Guten Tag, gehoert Ihnen die schoene Horex-Rebell vor der Tuer?" Helmut (geschmeichelt): "Ja!" - "Koennen Sie mir einen Gefallen tun?" "Natuerlich", sagt Helmut. "Gut. Dann regen Sie sich jetzt bitte nur nicht auf. Es tut mir ja so leid! Ich habe beim zurueckfahren..."
Witze wurden der Maico-Letters 3/92 entnommen Danke !

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.

Jeden Gummi an der Horex...

Wir berichteten schon im HB 2/92 S.28 ueber den Gummiteile produzierenden Horex-Freund Albrecht Strak Tel.0612e-6531. Nun hat Albrecht seine Palette noch wesentlich erweitert, wie er mir dies auf der Buschwiese zeigte. Man kann heute sagen, wem ein Gummiteil an der Horex fehlt, der wende sich bitte an Albrecht, er wird meist helfen koennen. Sein Motto "Jeden Gummi fuer jede Horex".

Horex Jeans

Eine neue Jeans (Hosen) der Marke Horex ist am Markt. Es handelt sich um gut gemachte und verarbeitete Jeans, mit unserem Horexwappen ueber der hinteren Tasche und nochmal in klein am Edikett. Wer an solchen Hosen interesse hat, wende sich bitte an unseren Horex-Freund Joerg Tel.06132-59651.

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

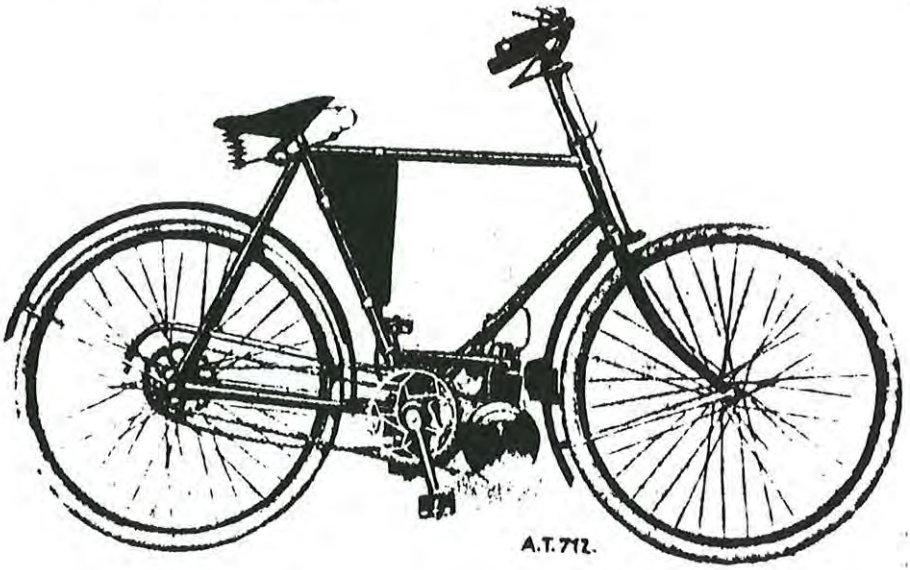
ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

GNOM

Motorenfabrik Oberursel A.G., Oberursel bei Frankfurt am Main

Mit dem kleinen Gnom-Hilfsmotor gab es bald nach seiner »Geburt« (1921) Schwierigkeiten juristischer Natur. Der Grund lag in seiner Anordnung vor dem Tretlager normaler Fahrräder; eine Bauweise, für die die Firma Ami ältere Ansprüche geltend machte. Der Rechtsstreit ging jedoch zugunsten von Gnom aus, und von da an erwarb sich der 63 ccm Viertakter zahlreiche Anhänger. Die Firma ging bald darauf unter dem Namen »Columbus« auch zum Bau größerer – 250 ccm ohv-Einzylinder – Einbaumotoren

63 ccm Gnom (Horex-Columbus) 1922



über. Hauptaktionär war dann Fritz Kleemann, der 1923 die Horex-Werke in Bad Homburg v. d. Höhe gründete und bald darauf die Columbus-Werke seinem Betrieb angliederte. Eine Verbindung zwischen Gnom in Oberursel und der damaligen Neutitscheiner Autofabrik Gnom von Fritz Hückel (dem bekannten Hutfabrikanten!) bestand nicht.

IMPRESSUM HOREX – BOTE

		Telefon
Postadresse	Constantin Klinger Rotlintstr.51 6000 Frankfurt 1	o69- 436859 oder 490o043
Redaktion	Constantin Klinger	

Bankverbindung: Frankfurter Sparkasse
Kto.3180 39303 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 1/93 ist Anfang Dezember 92. Das Heft erscheint am 15 Januar 1993.

Monat. Stammtische und Clubabende

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

HF-Oedernhard-Bergln

Wir berichteten in HB 3/92 Seite 24, unter der Ueberschrift Ausstellung in Bad Homburg, auch ueber die Horex-Freunde in Bergln. Dieser Stammtisch hat sich nun verlagert und trifft sich neuerdings jeden letzten Donnerstag im Monat im "VFR-Vereinsheim" w-7057 Winnenden-Birkmannsweiler um 19.30 Uhr. An diesem Stammtisch haben sich 15 Motorradveteranenfreunde zusammengefunden, von denen 5 Horexfahrer sind. Info. Benno 0711-512473.

Stammtisch Franken

Wer Interesse an einem Veteranen oder Horex Stammtisch im Grossraum Nuernberg hat, der melde sich bitte bei Christian Haberzeth, Plattenweg 1, w-8602 Pettstadt, Tel. 09502-7448. Christian (Resi-Fahrer) wird bei genuegend grossem Interesse die Planung, Einladung und Vorbereitung uebernehmen.

Infos ueber Horex-Treffen

Nachtrag die 38igste.

Zu unserem Artikel, ueber die 38igste Sternfahrt 1992 nach Bimoehlen, wollen wir noch die Pokalgewinner nachreichen.
Einzelfahrer mit der weitester Anfahrt- Joachim Getz aus w-8037 Olching. Juengster Fahrer auf Horex- Frank Karle geb. 6.8.68. Einzelfahrer fuer weiteste Anfahrt auf Horex- Willi Wagenknecht w-8531 Sugenheim. Einzelfahrerin mit weitester Anfahrt- Monika Schoenfeld auf BMW Muenster/Westf. Club mit der groessten Anzahl Motorraeder- HC-Berlin. Club mit der weitesten Anfahrt- HC-Norwegen. Dame mit weitester Anfahrt auf Horex-Gespann- Gitta Wenig Bad Homburg.
(Am Rande, der Schwiegervater Jean Wenig war, schon vor und im ersten Weltkrieg, bei der Motorenfabrik Oberursel, im Flugmotorenbau, dann bei der Gnom-Fahradhilfsmotor Abt. und spaeter als einer der ersten Mitarbeiter der Columbus Motorenbau AG., beschaeftigt. Nach der Uebernahme, der Columbus, durch Horex, war er dort bis zum Ende von Horex, zuletzt als Werkstattleiter des Reparaturwerkes taetig.)
Aeltester Fahrer auf Horex- Gerhard Rasenberger auf Horex-Gespann; Freiburg Geb. 24.5.1925. Juengster Mann mit weitester Anfahrt auf Horex-Gespann- Christof Bruske Darmstadt. Aelteste Fahrerin auf Horex - Gitta Wenig Bad Homburg. Club mit der zweitgroessten Anzahl an Horexen- HC-Berlin 11 Maschinen. Club mit den meisten Horexen - HC-Taunus 13 Maschinen. Schoenster Horex-Chopper Rolf Blume Braunschweig. Aeltester Teilnehmer - Alfred Friemel Bad Homburg. (Am Rande, Alfred war nach dem Zweiten Weltkrieg in der Reparatur bei Jean Wenig taetig, er war reisender Spezialist und gab Werkstattschulungen.)

Neues Museum

Wer hat Zeit und besucht das neue Motorrad Museum in Michelstadt Odenwald, Walter-Rathenau-Allee 17, Nahe TOOM Markt. Geoeffnet Mo.-Fr.16.00 bis 20.00 Uhr und Sa.+So. 10.00 bis 18.00. Bericht fuer den HB, fertig als Kopiervorlage erwuenscht.
Uebrigens, ein grosses Dankeschoen an Klaus, der uns einen Bericht ueber das im letzten HB erwaehnte Museum zuschickte, den wir im naechsten HB veroeffentlichen werden.

ANZEIGEN

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

Schlachtfest, von zwei Resi350 Motore werden die Teile verk. Tel.07524-6409 Frank

Achim Adelmann, Schlossgasse 16 w-6785 Lauterecken, Tel.06382-8089, Fax 8463, hat eine Teileliste fuer Resi/Reg -Teile, die er verkaufen moechte, zusammengestellt. Diese Liste kann bei Achim abgerufen werden. Hier Auszuege aus der ca. 40 Pos. starken Liste. Schutzblech vor. neu 400,- / Kupplungskorb 5,- Stossdaempfer Paar 75,-/ Kettenkasten 250,- /Hinterradschwinge 80,-/Ventilfedern Satz neu 10,- vieles mehr.Auch BMW 75/5 Teile

Voranzeige:Der Horex-Club Norsi wird ca. 3 Wochen nach der 93er Sternfahrt ein Treffen auf der Insel Karmoey 275km von Kristiandsand ausrichten. Siehe auch in diesem HB.

Tausche orig. Imperator Montierhebel u. hint. Bremsankerplatte gegen solche von Regina. Lampentopf von Resi abzugeben. Tel. 07231-55909

Suche fuer Regina3 Bj.53 Motorgehaeuse rechts, Hinterradfederungslaeufer rechts und links Fuehrungsrohr fuer Teleg. links 18 Liter Tank, Sitzbank, Kickstarter u. Schalthebel. Thomas Tel. 08336-7824 ab 20Uhr

Verk. Regina Bj.51 teilrestauriert, 100% komplett, M. laeuft VB 5400,-DM Tel.02208-3985

Biete: Regina0 Motor 4teiliges Gehaeuse, Handzuendversteller, unrestauriert aber komplett. 1 Paar gute konische Ballertueten. Suche 18l Tank, Bleche u. Vorderrahmen fuer Regina2 Bj.54 Tel. 05205-20377 Remco

Verkaufe Regina4 Lampe mit Tacho und einen 27.5 Vergaser mit Luftfilter. VB 180,-DM Tel.02631-20396

Verk. oder tausche gegen Horexteile, Regina3 Fahrwerk mit Brief, eventuell mit Motor. Suche Schutzblech Reginal sowie beide Schutzblechstreben Regina0, Tausch gegen Bnz.-Tank moeglich. Wer borgt mir Sport Sitzkissen sowie Auspuff (hoch/tief) Regina Sport zum Nachbau gegen Kaution u. ein weiteres Exemplar.Tel. 0711-512473 18Uhr

Tausche meine Resi Hinderradschwinge, Nadelgelagert gegen Imperator- Hinterradschwinge (nicht krum). Tel. 06433-5628 B.Knapp tagsueber.



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