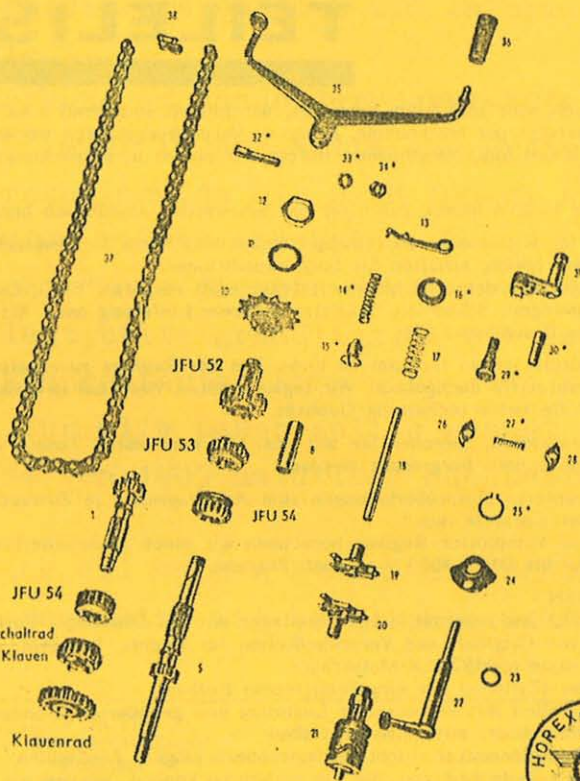
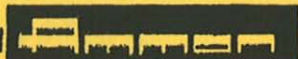




HOREX

BOLE





T E C H N I K

Veteranen - Restauration - Ersatzteile

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 88 mit 527 Bildpositionen kostenlos. Motorrevolver · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspelchservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch.

Trenndackelung und Innenverriegelung.

KÖNISCHE DÄMPFER MIT NAHT



8720 SCHWEINFURT

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

HOREX SB 35

VICTORIA KR 35

RESIDENT 08, 11

IMPERATOR

gültig ab April 1989

HOREX

TEILELISTE

Sie können telefonisch oder schriftlich bestellen, wir liefern umgehend - auch ins Ausland. Der Versand erfolgt per Nachnahme. Porto u. Verpackungskosten werden zu Selbstkosten berechnet, ab DM 600,- Bestellwert liefern wir porto- u. verpackungskostenfrei. Preise inklusiv MWST.

Wenn Sie technische Fragen haben, rufen Sie an; Sie werden ausführlich beraten.

Unsere Preise sind für Kleinmengenbestellungen kalkuliert. Wenn Sie restaurieren und einen größeren Bedarf haben, erhalten Sie Sonderkonditionen.

Lieferung ins Ausland: Die deutsche Mehrwertsteuer wird vergütet, EWG, Österreich, Finnland, Island, Norwegen, Schweden, Schweiz: zollfreie Lieferung nach Artikel 8 Abs. 1 Buchst. b des Beschlusses 3/86.

Die HOREX-Originalteile gehen langsam zu Ende. Um die Reginas zu erhalten, werden immer mehr Ersatzteile nachgebaut. Wir legen größten Wert auf originalgetreue Ausführung und auf die beste technische Qualität.

Wenn Sie selbst restaurieren, sprechen Sie mit uns. Oft kann durch Tausch die Originalität Ihrer Regina wieder hergestellt werden.

Wir führen auch komplette Motorüberholungen zum Arbeitspreis - je Zustand - von DM 500,- / 600,- mit Garantie aus.

Für die Restaurierung kompletter Reginas berechnen wir einen pauschalierten Arbeitspreis von DM 4.000,- bis DM 4.800,- je nach Zustand.

UNSERE LEISTUNGEN

ERSATZTEILVERSAND aus unserem Horex-Teilelager mit ca. 500 Lager-Positionen NACHFERTIGUNG von Original- und Verschleißteilen für Regina, Resident, Imperator

RESTAURATION kompletter HOREX-Motorräder

AUSTAUSCH-Zylinder (Zylinder mit eingeschliffenem Kolben)

AUSTAUSCH-Kurbelwellen mit verbesserter Lagerung und geänderter Schmierung

LAUFRÄDER, neu aufgebaut, mit polierten Naben

AUSTAUSCH-Lichtmaschinenanker, Lichtmaschinenüberholungen, Zündspulen

Falls Sie noch HOREX-Teile besitzen, die Sie entbehren können, würden wir diese gerne kaufen oder tauschen.

8720 Schweinfurt

Zehntstraße 28

Telefon (09721) 1416 oder 41455

LIEBE HOREXIANER!

Das Jahr 1990 hat angefangen und der erste Horex-Bote im neuen Jahrzehnt ist geschrieben.

Ich hoffe, daß die rege Beteiligung die Ihr an den Tag gelegt habt weiter anhält, und ich bedanke mich hiermit für alle Leserbriefe. Das Heft 1/90 ist deswegen voll mit Leserbriefen, dies sehe ich sehr positiv da alle Leserbriefe sehr informativ sind, und der Horex-Bote endlich zum Informationsaustausch dient.

Eine Anmerkung am Rande, der Horex-Bote wird ab Heft 2/90 immer in der Mitte des Erscheinungsmonats erscheinen, da mir nach langem hin und her dieses Datum besser erscheint.

Den Bericht "Maße die ein Horex-Freund kennen sollte!" lest bitte gründlich, da die Informationen in sehr kompakter Form vorhanden sind.

Übrigens, für alle Leser sollte gesagt sein, daß der Horex-Bote von 1989 natürlich nachbestellt werden kann.

Ich wünsche all meinen Lesern ein schönes neues Jahr, und verbleibe mit herzlichen Grüßen

Constantin Klinger.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlinstr. 51
 6000 Frankfurt 1
 Telefon (069) 436859
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.

INHALT

Maße die ein Horex-Freund kennen sollte..	Seite 5
Resident-Ratgeber.....	Seite 8
Konstruktive Leckerbissen.....	Seite10
12-Tage-Buch einer Regina-Tour.....	Seite12
Unter uns im Horex-Club.....	Seite15
Horex-Club-Hanau.....	Seite16
Kurzgeschichte:Die Lauf-Bahn.....	Seite17
Leserbrief von M. Mehlinger.....	Seite19
Anzeigen.....	Seite20

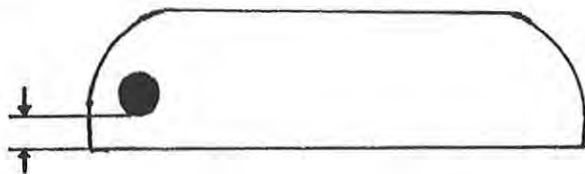
Ergänzung zu "Maße die ein Horex-Freund kennen sollte!"

- zu 12.4) Das Schaltrad mit Klauen, hat auf der Nebenwelle keine ansteigende Klauen.
Der SSNGD beträgt, beim Schaltrad mit Klauen (auf der Nebenwelle), bei Regina = 31.5mm und bei Resident 250 = 32mm.
- zu 12.5) Bei den **fast** gleichen Schalträdern, ohne Klauen auf der Nebenwelle, ist der Durchmesser der Schalträder, über die Zähne gemessen, bei Resident 350, 42mm, und bei Resident 250, 41.5mm.
Übrigens: Über die Zähne gemessen heißt, daß **über** die Zahnspitzen gemessen werden muß.
- zu 12.7) Die Oelnut auf der Nebenwelle ist bei Resident mit einer Bohrung versehen.

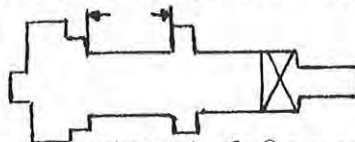
Der Reaktionsschluß für Heft 2/90, dies erscheint Mitte April, ist der 1. April 1990.

Maße die ein Horex - Freund kennen sollte !

1. Die alte Ausführung der Grauguß-Zylinderköpfe von SB 35 und Regina hat 8 Kühlrippen, die neue Ausführung hat 9 Kühlrippen und das bedeutet bessere Kühlung. Dies gilt nur für doppelport Zylinderköpfe.
2. Die Zylinderkopfbolzen sind, bei der alten Ausführung der Regina 2 Alu-Zylinderköpfe (Einport links) mit Nr. E1ME2-C, nur über drei Kühlrippen eingeschraubt. Bei der neuen Ausführung, mit Nr. 02140600, sind die Zylinderkopfbolzen über fünf Kühlrippen eingeschraubt. Die neuere Ausführung ist für leistungssteigerte Motoren besser geeignet.
3. Die Stoßstangenlängen betragen für Regina 0, 1, 3, 4 = 268mm und für Regina 2 = 263mm. Die Pfannen- und Kugelradien betragen für die Schleppebel, Kipphebel, Stoßstangen und Einstellschraube bei Regina 0, 1, Sport = 3mm und bei Regina 2, 3, 4 = 3.5mm. Achtung nur gleiche Paarungen verwenden !
4. Die Zylinderlängen betragen für Regina 0, 1, 3 = 121mm, für 2 = 115mm, für 4 = 122mm und für Regina Sport = 119mm.
5. Die Kupplungsdruckstangenlänge beträgt bei einer Simplex-Primärkette = 175mm, bei einer Duplex-Primärkette = 178mm, bei Imperator 07/23 = 234mm $\varnothing=6\text{mm}$, bei Resident = 2mal 94mm + Kugel und der Regina Druckbolzen ist 20mm lang ($\varnothing=7\text{mm}$).
6. Bei Gußkopf-Kipphebelhauben beträgt das Maß von der Dichtfläche bis zur Unterkante des Dekompressorlochs 24mm. Bei Alukopfhauben beträgt dieses Maß 21mm.



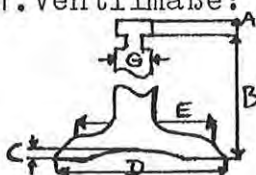
7. Die Kapselrohrlänge beträgt bei Regina 0, 1 = 138mm, bei 2 = 133mm und bei Regina 3, 4 = 138-141mm.
8. Der Kolben wiegt bei Regina 400 ca. 390g, bei Regina 350 ca. 300g und bei Resident 350 ca. 400g.
9. Das Kolben-Normalmaß beträgt bei Regina 0, 1, 3 = 69mm, bei 2 = 65mm, bei 4 = 74,5mm, bei Resident 250/350 = 77 mm, bei Imperator 400 = 61.5mm und bei Imperator 450 = 66mm.
10. Beim Kickstarterbolzen beträgt das eingezeichnete Maß für Duplex-Primärkette = 25mm und für Simplex-Primärkette = 23mm.



Der Schaltbüchsenabstand beträgt 6.8mm, und die Schaltklinke A* gehört nach hinten, B* nach vorne.

11. Ventilmaße:

* Der Buchstabe ist auf die Schaltklinke gestempelt.



	Regina 250/350		Regina 400		
	Einlaß	Auslaß	Einlaß	Auslaß	
A=Gesamtlänge	104	102	104	99	mm
B=Einstichlänge	98	97	98	93	mm
C=Kalottentiefe	5	2	6	2	mm
D=Teller \varnothing	42	38	47	38	mm
E=Sitz \varnothing	37	33	42	33	mm
G=Schaft \varnothing	9	9	9	9	mm
Gewicht ca.	95	80	95	80	g

- 12.1) !!! Bei den Getriebeteilen ist Vorsicht geboten, da Verwechslungsgefahr zwischen Regina- und Residentteilen besteht. !!!
Resident nur mit Getrag-Getriebe.
Regina mit Hurth- und Getrag-Getriebe.
- 12.2) Bei der Draufsicht auf die Klauenseite des Schaftrades (z.B. JFU52) und " des Schaltrades mit Klauen (z.B. JFU53) gilt: Bei der Resident steigen die Klauen entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn an, bei Regina steigen sie im Uhrzeigersinn an.
- 12.3) Der Außendurchmesser des Schaftrades, über die Zähne gemessen, beträgt bei Regina = 53mm, bei Resident 250 = 51mm und bei Resident 350 = 53,2mm. Die Anzahl der Zähne beträgt immer 17.

- 12.4) Die Schalträder, mit Klauen, haben bei Regina und Resident 250 auf der Haupt- sowie auf der Nebenwelle 21 Zähne. (Schaltrad auf Hptw. = abgeschrägte Klauen) Die Resident 350 hat, für das Schaltrad mit Klauen, auf der Hauptwelle 20 und auf der Nebenwelle 22 Zähne.
- 12.5) Für die Schalträder ohne Klauen (z.B. JFU54) ergeben sich Unterschiede im Schaltschiebernutengrunddurchmesser, kurz SSNGD, sowie in der Zähnezahl. Bei Regina und Resident 250 haben die Räder auf der Haupt- und Nebenwelle 18 Zähne. Die Räder bei Resident 350 haben 17 Zähne auf der Hauptwelle und 18 Zähne auf der Nebenwelle. Der SSNGD für beide Regina-Räder beträgt 31,7mm. Der SSNGD beträgt bei Resident 250 auf der Hauptwelle 30mm und auf der Nebenwelle 32mm. Der SSNGD beträgt beim 18 Zähne-Rad, Resident 350, = 32mm.
- 12.6) Die Zähnezahl beträgt, für das Klauenrad (auch Erstegangrad genannt), immer 21. Die Durchmesser, über die Zähne, der Zahnräder sind unterschiedlich: Regina = 57,8mm; Resident 250 und 350 = 56,7mm.
- 12.7) Die Nebenwelle der Regina und Resident 350 hat 11 Zähne, die Resident 250 hat dort 12 Zähne. Der Unterschied zwischen den Nebenwellen von Regina und Resident 350 besteht in der Lauffläche für das Erstegangrad. Ist hier keine Oelnut vorhanden, oder die Oelnut steigt nach links, gehört diese Nebenwelle zur Regina. Steigt die Oelnut nach rechts, so gehört die Nebenwelle zur Resident.
- 12.8) Für die zu letzt gebauten Resident 350 wurden Resident 250 Getriebe verwant.
- 12.9) Die Hauptwellen sind gleich, und die Zähnezahl beträgt 10.
- 12.10) Die Hauptwellen der Vorkriegs SB 35 haben 14 Zähne, daß Erstegangrad hat dann eine Zähnezahl von 25.
- 12.11) Es gab vereinzelt Sportgetriebe mit anderer Zähnezahl.
- 13) Die Rahmen der Regina 1 bis 4 gibt es in verstärkter und in geschwächter Ausführung. Die schwächere Ausführung ist die ältere aus Regina 1 Zeiten. Bei dieser Ausführung war das Frontrohr nicht tief genug in den Steuerkopf eingelötet. Doch die Rahmen lassen sich unterscheiden. Am Steuerkopf sind für die Aufnahme der vorderen Tankgummibefestigungen angegossene Augen. Diese Augen sind für die Aufnahme der Gummis eingefräst. Die Einfrästtiefe oder Senktiefe beträgt für verstärkte Rahmen ca. 5mm und für unverstärkte Rahmen 10mm.

RESIDENT-RATGEBER

Nachdem Herr Klinger mehrmals um Tips für HOREX-Fahrer und um Mitarbeit am HOREX-Boten gebeten hat, möchte ich mit meinen Erfahrungen auf Resident solo und Resident mit SW dienlich sein.

Erläutern möchte ich Schwachstellen und Verbesserungswürdigkeiten, damit der Resident-Neuling diese evtl. gleich berücksichtigen kann.

Mein erster Beitrag behandelt das Fahrwerk:

Mit der Resident-Schwinggabel läßt es sich prima fahren; vor allem im Gespannbetrieb. Sorgen bereiten oft die Schwinghebellager, wo der Verschleiß schon von Seiten des Werkes vorprogrammiert war, da die Stahlbuchse auf dem Gewinde der Schraube M 10 schon im Neuzustand zuviel Spiel hat.

Auf einfache Weise kann man die Lagerung verbessern, wenn man die Bronzebuchsen i. d. Schwinghebeln erneuert, oder mit einer verstellb. Reibahle etwas aufreibt, damit sie wieder rund und zylindrisch werden. Danach werden neue Stahlbuchsen gedreht und eingepaßt (Spiel 0,05-0,1 mm). Die Schraube M 10 fertigt man durch abdrehen einer solchen in M 12 (8,8), wobei das Spiel zw. Schraube und Buchse (ebenfalls 0,05-0,1 mm) bestimmt wird. Nun muß man noch die Schmierbohrungen und Schmiernippel anbringen. Eine solcherart überarbeitete Lagerung bleibt wesentlich länger brauchbar.

Wer keine Drehbank hat, sucht sich einen Bekannten der die Arbeit übernimmt.

Falls neue Gleitlagerbuchsen gefertigt werden sollen, kann das Material z.B. von der Metallgießerei Weber, Mannheim bezogen werden. Tel. 0621/815544. Dort gibt es auch Mat. für Ventillführungen, Pleuelbuchsen usw.

Die Lenkkopflager sind ausreichend dimensioniert; auch für Fahrt mit SW; spielfreie u. leichtgängige Einstellung vorausgesetzt. Vielleicht sollte man mal neue Kugeln kaufen (beim Wälzlagerlieferanten); natürlich nur für Laufringe in brauchbarem Zustand.

Für die, die es nicht wissen: Nach ca. 50 - 100 km Fahrstrecke die Einstellung kontrollieren, da sich die Lager noch "Setzen". Nach einigen hundert km evtl. noch mal nachstellen.

Übrigens fährt sich die Solo-Resident auch vorzüglich mit der Telegabel von Regina od. Imperator. Das ist zwar nicht original, wurde aber vor 30 Jahren auch schon praktiziert.

Für die Fahrt mit Seitenwagen sollte man auch für ins Vorderrad die Dickendspeichen vom Hinterrad nehmen. Dafür die Speichenbohrungen i.d. Nabe etwas größer reiben od. bohren.

Mit der Imperator Vorderrad-Nabe bremst es natürlich besser; wer eine hat mag sie nehmen, aber extra anschaffen muß nicht sein.

Originale "verknüpfte" Felgen laufen oftmals besser rund als neue Stahlfelgen; die haben meistens einen großen Schlag an der Schweißstelle. Besser sind die neuen Alu-Hochschulterfelgen von Akront od. Borrani.

Ein ausdrehen der Bremsnabe nach dem Einspeichen sollte man nur vornehmen wenn es nötig ist; also erst mal Probe fahren. Wenn ausgedreht wurde, sollte man auch die Bremsbeläge dem neuen Durchmesser anpassen. Außerdem kann man auch nicht laufend ausdrehen; irgendwann ist mal Schluß.

Als Radlager nehme ich nur noch solche mit Fettfüllung und Dichtscheiben. Bei FAG haben diese das Nachsetzzeichen .2RSR. Also 6005 2RSR kaufen, weil es eine saubere Sache ist.

Mit den Stoßdämpfern der Schwinggabel gab es bei meinen Maschinen noch keine Probleme. Glücklicherweise habe ich genügend gebrauchsfähige. Leute, die Ihre orig. Dämpfer überholen wollen, wenden sich z.B. an HOREX-Freund Siegmund Pabst, Niederlinxweiler; der weiß wie es geht. Wenn es auch ohne originalen Design geht, sollte man neue, im Handel erhältliche Stoßdämpfer einbauen. Grundsätzlich (Werksangabe) gehören in die Resident mit SW die Imperator-Stoßdämpfer. Wer es gerne hart hat, kann auch die hinteren Stoßdämpfer vorne einbauen; dafür müssen aber die Buchsen i.d. Augen passend gemacht werden. Das soll aber nicht heißen, daß man nicht auch mit den serienmäßigen Solo-Stoßdämpfern Gespann fahren könnte. Diese arbeiten auch zufriedenstellend.

Das war es fürs erste. Demnächst geht es weiter mit dem Rest vom Fahrwerk. Ich hoffe, daß meine Tips helfen können. Vielleicht gibt es Leute, die es noch besser machen können. Ich bin selbst an guten Ratschlägen interessiert.

Übrigens gab es früher den HOREX-Werbespruch: "Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer". Heutzutage gibts viel zuviele HOREX-Denkmalen; da geht natürlich nichts kaputt.

Mit freundlichem Motorradfahrer-Gruß



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		

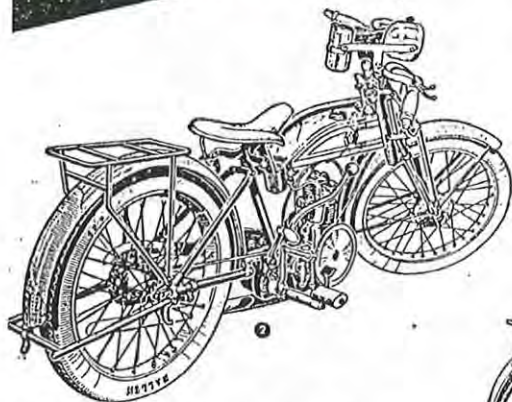
fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

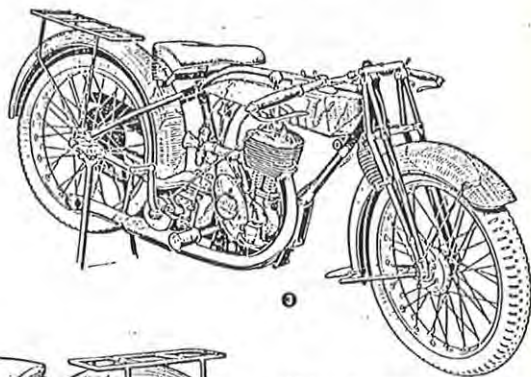
GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

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

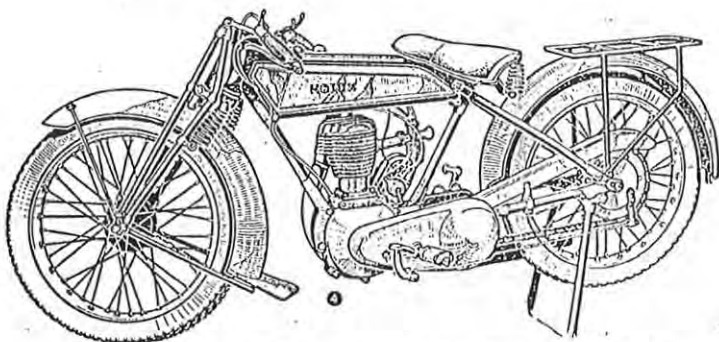
„Leckerbissen“



Oben: 1924. Man sieht es diesem Motor an, daß der „nom“ bei ihm nicht nur Paté gestanden hat, sondern gar als sein Vater angesprochen werden kann. Diese, als „S 250“ bezeichnete Maschine hatte einen 250-cm-Inzylindermotor — natürlich ein Viertakter —, der bei nem Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 4 PS leistete, merhmhin schon 24 PS/Liter. Ein ausgesprochener Langhuber: 80 mm Hub, 63 mm Bohrung.

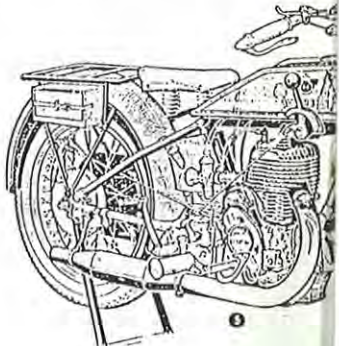


Oben: Im gleichen Jahr, 1924, sah Motor schon anders aus. Das Bild zeigt Typ „T 2“, eine 300-cm-Maschine. Auch ser Motor war ein Viertakter, jedoch stehenden Ventilen. Sehr langhubig, 110 mm, Bohrung 76 mm. Leistung bei em Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 12 PS, 3500 U/min. Der lange Schalthebel hat Kulissenschaltung Platz gemacht.



Oben: Neben dem 500er Modell gab es auch eine 600er Maschine, die „T 6“. Ebenfalls ein Langhuber (Bohrung 83 mm, Hub 110 mm), Leistung bei 3500 U/min und einem Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 14 PS. Wie auch die „T 5“ hatte diese Maschine eine Webb-Gabel. Beide Modelle wurden bis 1928 gebaut. Mit ihnen in das Motorgehäuse einbezogenen Schwungscheiben, der gefüllten Kettenverkleidung zum Getriebe und dem hinter dem Zylinder aufgesetzten Magneten stellten sie schon den Grundtyp der Standard-Bauart eines Motorrades dar.

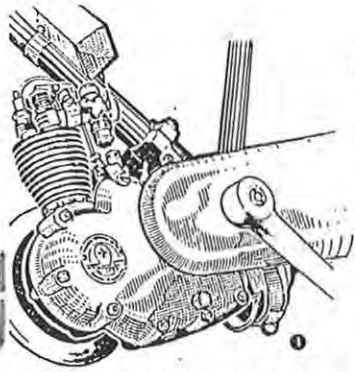
Rechts: 1928 bis 1930 wurde diese Maschine gebaut. Man erkennt schon, daß der Motorenbau intensive Kleinarbeit geleistet hat, der Block weist viel mehr Feinheit auf, der Zylinder ist sorgfältiger verrippt. Dieser 500-cm-Motor mit stehenden Ventilen drehte schon 4000 U/min, er leistete dabei 11 PS, das ist eine recht ordentliche Leistung von 28 PS. Der Schmierring (und Ölkühler) mußte bei dieser Leistung schon mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, der Ölkann deutet auf Frischölschmierung hin.



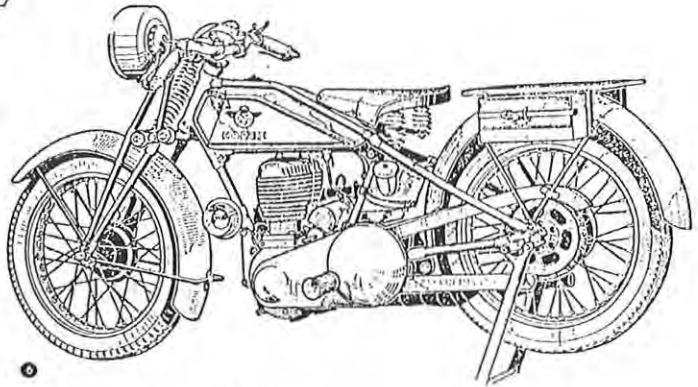
Zeichnungen: Hubert W. Schillings



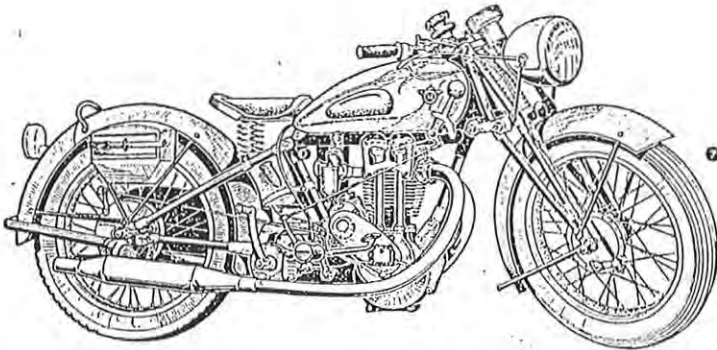
HOREX



O b e n: Das war der erste, der 1922 gebaute Fahrrad-Hilfsmotor „Gnom“. Sie werden staunen, es war bereits ein — vierzylinder! Und zwar mit hängenden Ventilen, die Nockenwelle befand sich hinter dem Zylinder, die Ventile wurden über Stoßstangen und Klapphebel betätigt. 62 cm Hubraum 50 mm Hub, 40 mm Bohrung, Verdichtungsverhältnis 3:1, Leistung 1 PS.



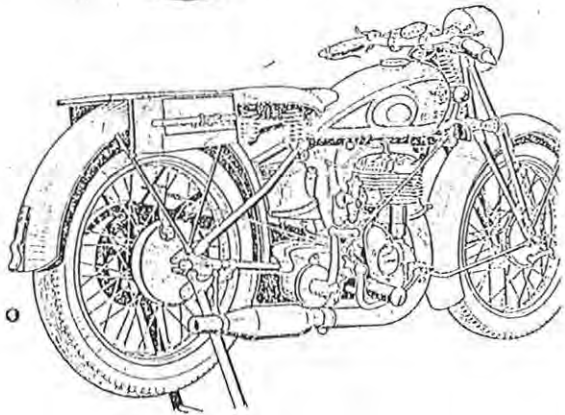
R e c h t s: Die 600er wurde ebenfalls weiterentwickelt, sie leistete bei 3000 U/min bereits 16 PS. Im Grundsätzlichen gleicht sie dem unter Nummer 3 gezeigten 500er Modell. Frischluftschmierung.



L i n k s: Diese in den Jahren 1928, 1930 gebaute Maschine (Typ „S 3“) fällt auch heute nicht mehr als besonders auffallen, die abgerundete Tankform ihr eine moderne Linie. Aber auch ihr Motor ist schon als modern anzusehen. Er ist noch recht langhubig (10 Hub, 29 mm Bohrung) und leistet 4500 U/min und bei einem Verdichtungsverhältnis von 6:1 15 PS. Hubraum 500. Eine schwere Sportmaschine.



R e c h t s: Zur gleichen Zeit — 1928 bis 1932 — wurde eine untergesteuerte Tourenmaschine gebaut. Der Motor ist noch verhältnismäßig langhubig, er hat einen Hub von 39 mm und eine Bohrung von 40 mm. Er war nicht so hoch verdichtet wie das Sportmodell und leistete bei 4000 U/min 14 PS. Eine ausgesprochene 500er Tourenmaschine.



Vorweg...

Die Konstruktionen, welche die Horex-Columbus-Schmiede für den Markt als Gebrauchsmaschinen verließen, waren für Zuverlässigkeit und auch Haltbarkeit gebaut. Der Ruf konnte nur durch nicht sachgemäße Behandlung erschüttert werden. Übertrieben? Mitnichten - zumindest wurde es versucht, so wie es auch viele Fahrer speziell auf Reginas in den fünfziger Jahren demonstrierten. Auch heute noch, der Beweis sind die unzähligen Veranstaltungen, zu denen die Horex-Fahrer oftmals sehr weite Anreisen in Kauf nehmen.

Es liegt nahe, eine Regina, vorausgesetzt sie ist technisch in einem optimalem Zustand, auch weiterhin für Langstreckenfahrten zu verwenden. Dazu vielleicht noch eine Bedingung, der Fahrer liebt das geruhsame Wandern mit dem Motorrad und hat nicht die Absicht Rennstrecken-Charakteristika auf die Landstraße zu übertragen. Wobei natürlich nicht auf jegliches sportliche Flair verzichtet werden muß; eben, alles relativ - . Fahrspaß ist in jedem Falle garantiert.

Wer allerdings meint mit den heutigen Autos mithalten zu müssen oder den oftmals übertriebenen Geschwindigkeiten so mancher sich zeitgemäß dünkenden Bick-Bike-Fahrer, er lasse gleich die Finger davon.

Ein Dutzend Jahre schlummern die Aufzeichnungen einer Frankreichfahrt in meinem Notizbuch. Jederzeit würde ich diese Fahrt mit dem gleichen Motorrad wiederholen. In diesem Jahr sollte es sogar geschehen, um ein optimales Segelrevier neu zu erkunden, unvorhergesehene Zufälle hatten davon abgehalten; vielleicht klappt es im nächsten Jahr, dann würde es zu berichten sein.

Zur Sache noch ein paar Worte Umweg, denn jenes Geschehen löste die Animation zur Tat aus:

Wer erinnert sich an den September 1974 und der MSC Bad Homburg gemeinsam mit dem Horex Club Taunus die erste Horex- und Veteranen-Sternfahrt auf den Buschwiesen nach Bad Homburg-Dornholzhausen zum 50-jährigen Bestehen der Horex-Motorräder ausgeschrieben hatte?

An jenem Freitag an dem wir anreisten war es sehr spät geworden und als wir endlich die Buschwiese erreichten wurde aus der letzten Abenddämmerung allmählich undurchdringliche Finsternis, denn die MSC-Männer waren noch voll damit beschäftigt Lampen und Stromgenerator zu installieren, das öffentliche Stromnetz stand noch nicht zur Verfügung.

Unsere erste Horex-Begegnung auf der Zufahrt zur Buschwiese damals: Madame Carillo und ihr Bruder Jean-Claude Claverin auf ihrer Horex-Resident, angereist aus Marseille, Frankreichs bekannteste Hafenstadt am Mittelmeer.

Diese Begegnung sollte mich dazu veranlassen, mit meiner Regina Richtung Mittelmeer zu starten. Es sollte jedoch noch drei Jahre dauern bis es dazu kam und leider ließ sich das Geschwisterpaar auch nicht mehr ausfindig machen.

Erst 1977 ließen sich für eine solche Fahrt vierzehn Tage Urlaub einplanen. Hatte 1974 noch ein 400er-Motor im Fahrgestell der Regina gesteckt, mit dem meine Frau und ich viele Treffen besuchten, so auch das in Bad Homburg-Dornholzhausen, so war er mittlerweile gegen ein 350er-Triebwerk ausgetauscht worden. Ausgerüstet mit dem Einport-Zylinderkopf der 250er, frisch geschliffenem Zylinder, beinhalten den umstrittenen "Asso-Kolben", wobei die Hauptdüse der "Gasfabrik" natürlich um eine Nummer größer erweitert worden war. Am Ende des Einport steckte der kleine Regina-dämpfer der beginnenden "Fünfziger". Nach fünfzehnhundert Kilometern betrachtete ich den Motor als eingefahren und so ausgerüstet gab es auch späterhin mit diesem Triebwerk niemals Ärger. Voraussetzung beim Einfahren, sind ständig wechselnde Drehzahlen und

keine übermäßigen Extrem-Belastungen. Weiter ist zu bemerken, daß später auf der gesamten Frankreichfahrt stets Geschwindigkeiten im Bereich von 90 - 115 km/h auf den Geraden eingehalten wurden, nur selten und in Ausnahmefällen wurde auf 120 - 125 km/h beschleunigt, was der Motor aber auch anstandslos hinnahm - wozu bemerkt werden sollte, daß ein Tachometer im oberen Bereich vorgeht und meist etwas vorgaukelt, was wir dann allzugerne glauben.

Mittwoch, 13. Juli 1977

Tachostand: 34032 km - Abfahrtsort: Solingen-Ohligs, Rheinland, Dunkelbergerstraße 72, Vormittag 11⁰⁰ Uhr.
Maschine bepackt mit: Einem Zweimann-Spitzzelt, nur mit einer Stange zu erstellen und eingearbeitetem Kunststoffboden, problemlos im Regen zu erstellen. Zwei prall gefüllten Packtaschen. Inhalt: 1 Liter Motorenöl (davon wurde unterwegs irgendwo mal ein viertel Liter in den Öltank nachgefüllt), Ersatzzlige, LM-Kohlen, Ersatz-Fliehkraftregler, Glühbirnen, Flickzeug plus Ersatzschlauch, diverse Klemmnippel, kleines Schächtelchen mit allen vorkommenden Schrauben nebst Kettenschlössern und Kettensprenger, sowie Einsetzgliedern. Fläschchen mit destilliertem Wasser und kleine Fettpresse. Isolierband, etwas Eisendraht für Notfälle zum Bördeln, sowie isoliertem Kabel. Werkzeutasche mit allen an der Regina vorkommenden Schlüsselweiten, Zündkerzen natürlich auch, plus Hexenzange (das ist eine kleine Wasserpumpenzange mit der sich auch notfalls bei ungeschickter Anwendung alles ganz prima verpöfeln läßt) und natürlich Montierhebel für die Reifen. Auch ein Seitenschneider sollte nicht fehlen für Schnellreparaturen an den Zügen oder um gar eine gebrochene Speiche unterhalb des Nippels abzukneifen, wenn sie sich nicht herausdrehen läßt. Dann war da natürlich noch ein Kondensator für alle Fälle und ein Satz Unterbrecherkontakte nebst einem Päckchen Kaugummi, falls die Tankbefestigungsglaschen mal einen Haarris bekommen würden und der Spirit nicht gleich literweise davonsickert. Den größten Teil von all' dem Klimbim schleppste und das ist ganz klar, unnötig mit dir herum - , aber wehe, du hast mal etwas nicht dabei ... und so wurde dann auch nur wie schon erwähnt ein bisschen Öl und auch das destillierte Wasser für die Batterie unter der späteren südlichen Sonne benötigt und nur einmal wurde die Werkzeutasche ausgepackt, aber darauf kommen wir dann noch. Für den persönlichen Bedarf wurde noch mitgeschleppt: Turnschuhe, Strümpfe, etwas Wäsche, Badezeug, Handtücher, Shampo - Seife und Handreinigungsmitel - , Trainingsanzug, Regenanzug, leichte Gummistiefel, ein leichter normaler und ein Thermoschlaf-sack, Decke und Luftmatratze. Wobei zu bemerken ist, daß alle die soeben aufgezählten Dinge mit in das Zeltinnere so eingerollt wurden, sodaß bei Regen nichts umgepackt werden mußte und naß wurde. Selbst bei einem Wolkenbruch Trockenheit und trockenes gemütliches Umziehen für den Fahrer, nachdem das Zelt steht, gewährleistet ist. Diese Methode hatte sich so schon auf etlichen Fahrten bewährt.
Für den leiblichen Genuß enthielten die Packtaschen desweiteren: Einige Konserven, Knäckebrot, Ölsardinen, Kaffee-Extrakt, Kekse, Schokolade und einige Dosen Cola, sowie einen Espit-Kocher Marke Bundeswehr, nebst kleinem "Pott" plus Blechtasse und Besteck. Auch eine Kleinbildkamera mit einigen Filmen reiste mit.

Wieviel Geld ich damals benötigte? Nun, wir hatten in jenen Jahren nicht allzuviel davon zum ausgeben und es waren DM 500,- in tausend France getauscht worden. Da ich nicht vorhatte, irgendwo ein Luxusleben zu beginnen, hatte es gereicht, damals, selbst um einige Male lecker essen zu gehen.

So war ich ausgerüstet, als wollte ich einige Tage in See stechen, um eine entfernte Insel zu erreichen. Der Motor erbrachte in seiner gleichmäßigen Laufruhe der Regina auch die ihr zukommende Referenz. Gemütlich ließ ich es denn zunächst auch angehen.

Autobahn Richtung Frankfurt, Derenbacher Dreieck Richtung Koblenz, dann durch das Rheintal und wieder hinauf und Autobahn nach Trier. Auf dieser Strecke eine kleine Rast, welche sich unerwartet ausweiten sollte. Ein paar "Tommi" sprangen aus ihrem Landrower und umlagerten "Regina". Mit gebrochenem Deutsch und ebensolchem Englisch meinerseits kam dann aber doch noch ein für beide Seiten verständliches "technisches Palaver" zustande, denn sie wollten alles über den Motor und das Motorrad selbst wissen. Hatten sie doch die Horex eingangs für ein englisches Motorrad gehalten, welches sie noch nicht kannten. Wenn sie gewußt hätten, wie weit die Anleihen da einst zurückgegangen waren und Alteuropas Motorradgeschichte sich einstens kreuz und quer motiviert hatte, da ja auch die Herren Ingenieure es beliebten, dann und wann die Stellungen zu wechseln und jeder dann auch durchaus etwas Befruchtendes mit herüberbrachte. Von Fritze Kleemanns Lizenznahme einstens auf ihrer Insel konnten sie natürlich auch nichts wissen.

So war ich schließlich auch erst so gegen fünfzehn Uhr hinter Trier, als sich ein Wahnsinnsgewitter über der Mosel zusammenbraute. Das ergab eine Zwangspause in einem Lokal am Wege und sie wird für einen kleinen Imbis genutzt.

Der Motor zeigt einen leichten Öldunst auf dem Gehäuse, kann aber den Grund dessen noch nicht ausmachen und sehe keinen Anlaß zur Besorgnis.

Endlich, das Wasser am Himmel hat sich verzogen und ich kann weiterfahren. Auch die Sonne kommt jetzt sogar ein wenig zwischen den immer noch etwas verhangenem Himmel hervor. Einzelne Wolkenbänke brechen auseinander. Es bleibt trocken und auch die Straße trocknet sogar ab. Zülig geht es weiter.

Grenzübergang - Frankreich hat mich. Kaufe an der nächsten Tankstelle eine französische Straßenkarte. Das nächste Gewitter zieht auf und ich sehe keinen Grund, atlantische Regenschlachten zu gewinnen. Unten im Süden soll die Wetterlage ja prächtig sein. Nur soweit bin ich noch nicht. Fahre bis nach Thionville auf den Campingplatz an der Mosel, jetzt Mosella. Es ist zwar erst siebzehn Uhr, aber ich habe ja Zeit, fahre Regina, da hast du einfach Zeit zu haben, denn dann geht es nämlich am schnellsten.

Schlage mein Zelt auf. Dabei bewährt sich wieder meine Einwickelmethode. Es "plästert" fürchterlich. Dann sitze ich gemütlich und trocken in meinem Wigwam, mampfe Kekse, schlürfe Cola und harre der Dinge ob sie sich wohl bald ändern mögen, denn es ist doch noch so früh am Tage.

Schließlich ist der Spuk denn doch vorbei und es hört tatsächlich ganz auf zu regnen. Krabbele aus meinem Zelt und betrachte den Motor. Der leichte Öldunst stellt sich als aus den Luftlöchern des Ölmeßstabes vom Getriebe her kommend dar. Erklären kann ich es mir zunächst nicht. Mag auch keine technischen Philosophien anstellen. Nestele widerwillig meine Werkzeugtasche aus der Packtasche, nur, um zunächst etwas zu tun. Denn bis dato hatte ich ja noch nie eine Reklamation gegen meine eigene Arbeit vorzubringen. Dammet. Zuhause war schließlich alles noch einmal durchgeschickt worden, nachdem die Karre sich wochenlang eingelaufen hatte. Lichtmaschinendeckel herunter, alles wie neu. Kerze raus, alles bestens. Ventileinstelldeckelchen runter, jetzt kann ich ohne Widerstand den Kolben in den OT bringen und dann wollen wir doch mal...

Auslaß hat zu viel und Einlaß zu wenig Spiel. Justiere nach Gefühl von Hand. Habe keine Lust, den vollen Benzintank abzunehmen um zwischen Ventil und Kipphebel zu messen.

Schraube das Deckelchen wieder dicht, Kerze rein, Limadeckel drauf und putze noch den Motor vom Öl trocken; dann Werkzeug wieder sorgfältig verstauen - finito. Mache mir auch nicht die Mühe den Motor noch einmal zu starten, wozu auch. Zwei junge Leute gesellen sich zu mir. Das übliche Benzingespräch. Sind mit Kreidler unterwegs. Wir beschließen gemeinsam in die Stadt zu gehen und etwas zu essen.

Unter uns im Horex-Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informationsaustausch!

Termin-Service:

- 19.-21.1 Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde
Mainkling e.V. . Tel.07959/634
- 24.-25.3 Motorräder Alt- und Neu-Teile Börse in
Kassel. Tel.05665/4722
- 28.4 Hessen-Nassau-Marathon für Veteranenfahrzeuge
bis Bj.1939. Tel.02772/41222
- 5.5 1.Treffen historischer Rennfahrzeuge auf dem
Schleizer Dreieck,DDR. Klaus Schreiner,
Hainweg 4,DDR-6550 Schleiz
- 1.-3.6.Sternfahrt in Bremen.0421/373933

-Siegmond Pabst stellt Nockenoelwannen für Resident her, diese sorgen für geringeren Verschleiß im Nockenwellenbereich. S.Pabst Ottweller Str.10
6690 St.Wendel-Niederlinxweiler

-Michael Mehlinger, der das Columbus-Register führt, stellt gegen Selbstkostenpreis Vorkriegs-Literatur-Kopien zur Verfügung. Adresse findet Ihr im Leserbrief auf Seite 19 .

Neben den beiden 'großen' HOREX-Veranstaltungen (Pfingsten und Bad Homburg) trifft sich der HOREX-Club NRW regelmäßig alle 8 Wochen, also zusätzlich 4 mal im Jahr. Die Treffpunkte werden kurzfristig vorher verabredet, daher ist eine Bekanntgabe im HOREX-Boten, der nur 4mal im Jahr erscheint, kaum möglich. Die Standorte: Entweder das Privatgrundstück eines unserer Clubmitglieder im Raum NRW (Camping), oder, für Herbst- und Wintertreffen, 'Motorradfahrer-Hotels'. Von unserem Club nehmen an diesen Treffen durchschnittlich 8-15 Leute teil. Gäste von anderen Clubs oder Privatfahrer, die mit HOREX kommen, sind immer herzlich willkommen. Sollte also ein 'echter' HOREX-Fahrer (selbstverständlich auch Fahrerinnen!) zwischen den 'großen' Treffen Langeweile verspüren, frage er (sie) bitte nach unserem nächsten Treffpunkt. Anschrift: HOREX-Club NRW, Dr. R. Sütfeld, In der Boltenbreite 18, 4730 Ahlen (Rückporto nicht vergessen!)

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Leserbrief von Christine Opitz

Betr: Text zwecks Veröffentlichung im Heft 1/90.

Hierdurch möchte ich Euch berichten, wie es zur Gründung des z.Zt. jüngsten HOREX-Clubs in Deutschland kam.

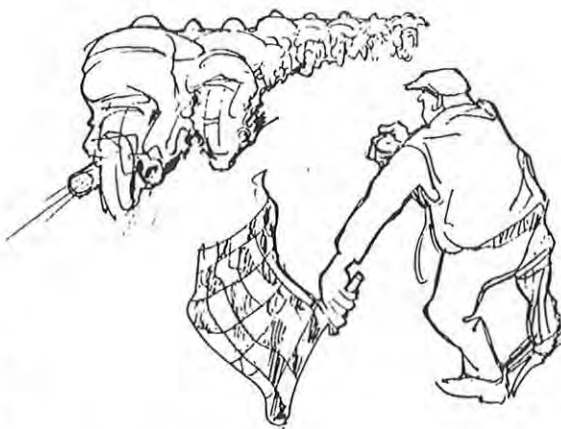
Ihr kennt doch alle meinen Lebenspartner Uwe Wahl. Wie Ihr wißt, war er in der Zeit vom Feb. 1987 bis Mai 1989 Clubkapitän des HOREX-Club Taunus. Da wir aber in Hanau wohnen und die Entfernung nach Bad Homburg doch erheblich ist, kamen wir im Herbst 1988 auf die Idee, nach Uwe's Kandidatur als Clubkapitän des HCT hier in Hanau einen eigenen HOREX CLUB zu gründen. Natürlich kam es zu unangenehmen Gegenreaktionen von Seiten der Freunde vom HCT, als diese von unserem Vorhaben über Umwege erfuhren. Trotzdem setzten wir zu Anfang des Jahres 1989 zwei Anzeigen mit dem Wortlaut: "Hallo HOREX Freunde, wer gründet hier in Hanau mit uns einen HOREX Club? Tel..." nacheinander in den Hanauer Anzeiger. Es hatte nicht lange gedauert und Uwe und ich waren überrascht, als sich die ersten Interessenten telefonisch bei uns meldeten. Der erste war ein junger Dipl. Ing., der drei Reginas in der Garage stehen hat. Davon eine mit einem 500 ccm Sibrasse Motor. Als nächster meldete sich bei uns ein Unternehmer aus Rodenbach, der ein 400 ccm Imperator-Gespann fährt und dessen Schwiegersohn eine 400 ccm Regina aufgebaut hat. Beides top restaurierte Maschinen, wie ich mich später selbst davon überzeugen konnte. So klingelte dann fast täglich das Telefon bei uns und die HOREX Fans aus dem Main-Kinzig Kreis holten sich die entsprechenden Auskünfte. Uwe war sich inzwischen mit den Freunden vom HCT einig geworden, daß eine Clubgründung in Hanau nicht vor der Neuwahl eines Clubkapitäns im HOREX-Club Taunus stattfinden wird. So hatten wir bereits im Januar 1989 16 feste Interessenten mit insgesamt 12 zum Teil nicht zugelassenen HOREX Motorrädern. Dies bedeutete, daß hier im Umkreis von Hanau viele Leute für sich bastelten und einer vom anderen nichts wußte. Am Sonntag, dem 02.07.1989, stellten wir dann all unsere Maschinen im Rahmen einer Präsentation dem Hanauer Publikum auf dem Marktplatz vor. Die Resonanz hierauf war überraschend hoch. Natürlich hatten wir diese Ausstellung vorher im Hanauer Anzeiger angekündigt, weshalb auch schon morgens gegen 8.30 Uhr die ersten "alten Hasen" auf der Matte standen. Im Zuge dieser Präsentation verkauften wir Kaffee und Kuchen, Bratwurst und Getränke mit und ohne Alkohol. Rundherum war unsere Clubgründung hier in Hanau ein voller Erfolg. Von da ab führen wir an jedem 3. Freitag im Monat in unserem Clublokal "Zum Rappen" unseren Clubabend durch. Auch haben wir schon einige Wochenendausfahrten gemacht. Wir wünschen an dieser Stelle nochmals allen HOREXIANERN Achs und Speichenruch. Mit freundlichen Grüßen

Ch. Opitz

Immer wieder diese Motorräder (5)

aus "MOTORRAD" Heft 13/1969

Die Lauf-Bahn



„Ausweisklasse 500 zum zweiten Training an den Start vorziehen.“ Die Lautsprecherstimme schallt durch die Nebenstraße der Rennstrecke, in der ca. 30 Rennfahrer-werden-wollende-Motorradnarren mehr oder weniger unmerklich zusammenzucken und ihre „Böcke“ anschieben. — Ein sonderbarer Haufen ist dort zusammengelassen. Zu einer Zeit (es ist kurz nach dem Krieg), in der jeder Mensch es als seine einzige Hauptaufgabe betrachtete, zu „organisieren“ und zu „kompensieren“, um satt werden zu können, haben die meisten dieser Männer ihre Lebensmittelkarten und Zuteilungszigaretten hergegeben, um an Benzin und ein paar gebrauchte Reifen zu kommen. War ja auch gar nicht so wichtig das Essen, denn das Magenknurren wurde vom Herzklopfen übertönt, wenn sie wie hypnotisiert auf den kleinen Mann mit der großen Flagge starteten.

Einer ist unter ihnen, der sich schon gar nicht wohlfühlt in seiner Haut. Er dürfte eigentlich überhaupt nicht mitfahren, denn — er hat keine Bremsen. Jedenfalls keine, die länger als bestenfalls zwei Runden aushalten. Beim ersten Training hat er es nämlich schon schmerzhaft zu spüren gekriegt, daß er zwar einen doll schnellen Motor, aber auch genauso doll langsame Bremsen hatte. Warum stand er überhaupt hier, mit mehr Angst als Vaterlandsliebe? Als er 1946 aus der Gefangenschaft zu seiner evakuierten Familie nach Hause gekommen war und noch nicht wußte, welchen Beruf er ergreifen sollte, lief acht Tage später das erste Nachkriegs-Motorradrennen in der benachbarten Kreisstadt. Es war nur knapp 20 km bis dahin; zu Fuß natürlich und ohne Eintrittskarte (woher das Geld nehmen?), mogelte er sich bis zum Start und Ziel durch.

„Noch eine Minute bis zum Start, Helfer und Funktionäre Startplatz räumen!“ — „Noch 30 Sekunden!“ — Mucksmäuschenstill wurde es, alles hielt den Atem an, und auch den Fahrern, alles alte Lizenzfahrer, konnte

man nach den langen Jahren der Zwangspause die Erregung ansehen. Bei „Noch zehn Sekunden“ überließ ihm eine Gänsehaut, bei „Los“ wurde er blaß und schob beinahe seinen Vordermann in die Fahrbahn hinein. Als nach 3 Sekunden der erste Motor losstuckerte und schlagartig alle anderen brüllend aufdonnerten, als vorn ganzes Feld nur noch die Lederhinteren und Auspuffröhren zu sehen waren, da brüllte er mit und gebärdete sich wie ein Narr.

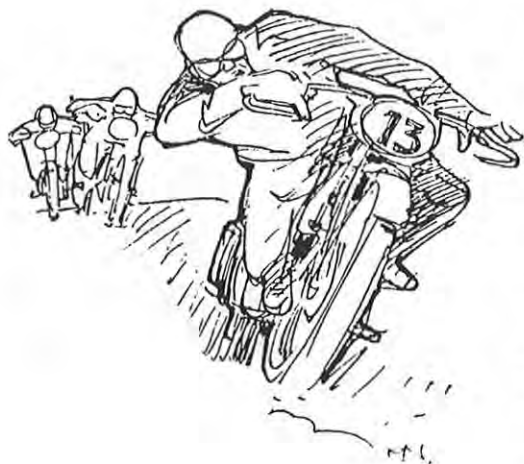
Vielleicht war es auch der Geruch des Rennöls, der in der Luft hing und der ihn genau so wie damals in Paris mit seinem Tiger so nervös gemacht hatte.

Nach dem Rennen tippelte er die drei Stunden wieder zurück nach Hause. Seinen Beruf wußte er nun, sein Entschluß stand fest. Es war beinahe ein Witz, denn zu Hause stand lediglich seine Ariel, das gute Stück von 1928, das seine Eltern und seine Frau über den Krieg garetet hatten, aber ... er würde es schon schaffen. Er hatte nämlich noch etwas in petto, nicht viel, nur eine Kiste und zwei Rohre. Und die Ariel mit der Kiste, das würde schon eine Rennmaschine werden!

Ein ganzes Jahr harter Arbeit folgt nun. Kraftfahrer beim Bürgermeister wird er, damit er Lebensmittelkarten bekommt. Die 40 l Benzin als Zuteilung für den Bürgermeister-Pkw lassen ihm viel Zeit, in die Eifelwäldern herumzuschauen und alte verrostete Wehrmachtsfahrzeuge zu sammeln. Ein Wanderer-Pkw, zum Kleinlieferwagen mit Holzgasanlage umgebaut, eine NSU 200 und 350 OSL, ein Seitenwagen kommen so zusammen. Autoschlepptransport nennt er sich (mit Holzgas, Junge, Junge), damit er seinen Wagen zulassen kann, um auf die Rennen fahren zu können. Die Ariel wird umgebaut, poliert und frisiert, und als im kommenden Frühjahr das zweite Rennen, erstmals mit Ausweisklassen, läuft, ist er dabei. Sehr mager zwar, aber das ist nur gut, denn so bringt er wenig Gewicht auf seine schon fast kriminell erleichterte Ariel und nimmt auch nicht soviel Wind weg. Jedoch anschieben kann er wie ein Herkules, das hat er trainiert bis zum Vergasen, drei Schritte — Kupplung — und weg war der Hirsch. Darauf baut er, denn die Rennstrecke ist ein Stadtkurs mit 30 bis 40 Ecken, so richtig was für Rabauken, und wer da mal vorne ist, läßt sich schwer kriegen. Denkt er...

Beim ersten Training steht er wieder da, der Mann mit der Flagge, auch die verflixte Gänsehaut und die Atemnot stellen sich prompt ein, aber als es „Los“ heißt, ist er nach drei Schritten ganz allein. Als er sich auf die abschließende Maschine schwingt und dabei umsieht, ist alles hinter ihm noch am Schieben. Donnerwetter, das hat geklappt, jetzt nichts wie weg! Wie der Schinderhannes legt er durch die Walder (Verzeihung, die Straßen), fetzt um die Ecken, und beim Ab- und Zu-Umschauen sieht er die weißen Nr.-Schilder in immer erfreulicherer Entfernung. Als er nach der ersten Runde bei Start und Ziel durchkommt, winken die Leute, und er kommt sich vor wie der Pascha von Eschnapur. Teufel, läuft die Ariell Umsonst hatte er also nicht den ganzen Winter über gearbeitet. Aber das Ende kommt schnell. In der zweiten Trainingsrunde tritt und zieht er die Bremshebel immer tiefer und näher an den Lenker heran. Vor einer Spitzkehre ist es denn soweit. Der Fußbremshebel ist weich wie Gummi, der Handbremshebel fliegt am Drehgriff an, die Strohballen da vorne mit dem Hau dahinter werden riesengroß und weg von der Maschine denkt er, dann hört er nur noch das hundsgemeine Kratzen und Schleifen eines über Kopfteinflaster dahinsiegelnden Motorrades. Während er sich aus dem Stroh herauspult, donnert das Feld um die Ecken und er hofft inbrünstig, daß wenigstens die anderen gute Bremsen haben mögen, damit er hier nicht Gesellschaft bekommt.

Traurig schiebt er den zerlederten Vogel zurück in die Garage. Mit seiner Frau sitzt er vor der Maschine und kriegt zu hören: „Siehst du, das hast du nun davon. Immer hast du nur an deinen Motor gedacht und alles andere darüber vergessen. Du und dein Tiger-Motor!“ — „Ja,



du hast ja recht, Dicke (dabei war sie noch schlanker und magerer als er), wie kann man auch mit 1928er Dosendeckelbremsen Rennen fahren wollen. Aber du weißt doch, ich konnte das Fahrzeug damals nicht mehr tetten."

24

Damals. Wie war das eigentlich noch? Als er in der Nacht zum zweiten Training die Ariel-Triumph (wie sie lt. Programm heißt) wieder richtet und versucht, die Bremsen auf Vorderradem zu bringen, wandern seine Gedanken zurück nach Frankreich, nach Paris in die Garage Melakoff. Richtig, ganz furchterlich betrunken hatte er sich (das dürfen Männer doch, wenn man ihnen die Geliebte wegnimmt!), damals, als er feststellte, daß sein Tiger nicht mehr da war, daß er in seiner Abwesenheit als Boutegut nach Deutschland verbracht worden war. Seinen Pkw hatte er in die Ecke gestellt, die Rückpost mußte ein anderer für ihn abliefern. Ganz schnell weggefahren war er in die nächste Kneipe, denn es sollte keiner sehen, wie weich er wurde. Den zweitgrößten Rausch seines Lebens handelte er sich ein, die Franzosen, ihre Schnapsen und Liköre haben es wirklich in sich.

Von irgendjemandem war er später nach Hause gebracht worden. Durch den Nebel am anderen Morgen hatte er — Pauls Gesicht schemenhaft über sich gesehen, der mit allen Mitteln versucht, ihn wach zu kriegen. „Du Schrupfgermane, warum hast du dich so vollauen lassen? Es ist doch alles halb so schlimm. Komm erst mal in die Garage!“

Mit einem Brummschädel so groß wie ein Scheunentor krabbelte er in die Stiefel und runter in die Garage. Dort geht dann wieder die Sonne auf, der Kater ist wie weggeblasen, und der Glaube an die Menschheit kehrt langsam wieder zurück. Paul führt ihn verschmitzt grinsend in die Tiger-Ecke, und was sieht er dort? Seinen Motor — samt Getriebe und den Auspuffrohren! Paul kannte doch seinen Pappenheimer und hatte die gerade ausgebauten Teile fein sauberlich versteckt, als die „Fremdfahrzeuge“ abgeholt wurden. Abgeben mußte er freilich das leere Fahrzeug, da kam er nicht drum herum. Hauptsache war ja beim Kommiß, daß die Stückzahl stimmte. Eine Kiste mit alten Ersatzteilen vollgefüllt, den blanken Primärkettenkasten des Tigers obendrauf, und das Kommando ward alles auf einen Lkw. Fertig. Paßt. Es war zwar jammerschade um das schöne und gute Tigerfahrzeug mit Rädern, Bremsen, Gabel, Tank usw.; aber blitzschnell kam die Erleuchtung, daß ja in der Heimat seine Ariel stand, der wurde der Tiger-Motor gut stehen.

Bei der anschließenden Kompanie-Trupp-Feler (hei, war die gut und teuer!) werden Pläne geschmiedet: der Rest ist unter Landsern „Organisation“, und der Tiger-Motor landete nach geheimnisvollen Irrwegen zu guter Letzt in Deutschland neben der Ariel. Das Getriebe und die Auspuffrohre mit den Tüten (wichtig!) werden in zwei Heimaturlauben als Urlaubsgepäck mitgenommen — die enttäuschten Gesichter der lieben Familie muß man sich vorstellen, als der Frankreich-Urlauber statt Benedictine, Hennessy und Martell „wertlose alte Motorradklammern“ auspackte. Dafür durften dann der Vater und die Frau die Ariel mit der Kiste durch den Rest des Krieges (fünf lange Jahre noch) mitschleifen, vor den Bomben retten, evakuieren und nach dem Krieg vor den lieben Besatzern verstecken. Fast zwei Jahre davon stand sie an der Mose! zwischen Weinlässern in einem tiefen Stollen und ein halber Uralog jagt drauf, um die Maschine zu entrostern, zu führen und wieder dick einzuletten. In jedem Brief, der zwischen draußen und der Heimat hin und her ging, stand etwas von der Ariel (+ Kiste). Sie wurde noch nicht mal vergessen, als bei all den Motorrädern, die er im Krieg noch fahren durfte und mußte, eine R 66 solo auftauchte, die er bei den Kradschützen bekam und die das wirklich schönste und schnellste Motorrad war, das bis dato gebaut worden war.

Später wurde er dann selber „Schirmmeister“ — wie Paul, sein großer Freund und Gönner, von dem er in dem Durcheinander irgendwo getrennt wurde und nie mehr etwas hörte. Paul, bist du noch da? Es gibt ja jemanden, der möchte mit dir ein ganzes Faß Rum aufmachen!

25

Und — und — „He, hallo, bist du endlich fertig?“ Seine Dicke (das arme, magere Mädchen, das ihm immer mit Wiener Kalk die Kanäle, Ventile, Kolbenböden, Rohre usw. polieren mußte) steht vor ihm. „Spinnt du mal wieder?“ Teufel, die Ariel muß doch fertig, die Bremsen sollen standfest werden, sechs Runden müssen sie aushalten, nicht nur ein-einhalb Morgen ist nochmal Training. Aber am Samstag ist es doch wieder dasselbe. Zwar ist er wieder dank seines Spezial-Starts vorne, als der Rennleiter „los“ sagt, er kommt auch diesmal zwei volle Runden weit, aber in der dritten sagen die Bremsen erneut „aus“. Er merkt es aber früh genug und braucht keine Strohhallen zu küssen. Er befühlt die vordere Bremstrommel und verbrennt sich die Finger; als er sie anspricht, spuckt sie zurück. Ja, die weil haben schon ihren Kampf mit- (nicht gegen-) einander. Auf das letzte Training verzichtet er, es hat ja doch keinen Zweck. Statt dessen versucht er, andere Bremsbeläge und einen Schrupfling für seine Dosendeckelbremse auszutreiben. Aber probiere mal ein, in einem leeren Ozean einen Fisch zu fangen! Luft ist das einzige, was da helfen kann, Luft zum Kühlen. In der Nacht vor dem Rennen baut er eine Lufluchte — wie ein Megaphon so groß, im Quartier träumt er dann, wie ein Tiger aus der Lufluchte herausgrinst: „Höchstens drei Runden, höchstens drei Runden!“

Am Sonntagmorgen im Fahrerlager (er hat sonderbarerweise mal gar keinen Hunger) macht er mit seiner Frau und Helferlein einen „Schlachtplan“. Durchhalten werden die Bremsen ja sowieso nicht, aber ankommen will er in jedem Fall bei seinem ersten Rennen, damit er den Hirsch nicht nochmals hinfuehrt. Als Trost hat er wenigstens den zweitbesten Startplatz, und einen Trostpreis bekommt er von seiner Frau schon jetzt: Zwei Bosco (die damaligen schwarzen Zuteilungszigaretten). Eine darf er vor dem Start rauchen, die andere nach dem Rennen. Und damit er auch gleich in den Genuß seines „Preises“ kommt, soll die Frau sich 200 m nach dem Zieldurchgang aufstellen, denn so weit braucht er bestimmt, um seinen bremsenlosen Tiger zum Stehen zu kriegen (wenn das der Rennleiter gewußt hätte!).

„Ausweisklasse bis 500 Kubikzentimeter vorziehen.“ Da war sie wieder, die Gänsehaut, genauso wie früher, wenn es hieß: „Freiwilige vor.“ Sollte er nicht lieber ... ? Aber wie sagte sein früherer Chef, wenn er es im Gesicht seines Kradfahrers arbeiten sah? „Alle Wesen dieser Erde sind im Grunde ihrer Seele feige. Tapferkeit ist nichts anderes als Überwindung der Angst.“ — Also schieb' schon mit vor, du Motorradfahrerlein, es wird schon gut gehen. Zwar kommt er sich nochmals hundelebend vor, als es heißt: „Noch eine Minute ...“ und seine Frau vom Startplatz muß, aber bei „los“ stüttelt er sich ab wie ein Pudel, der Tiger stüttelt mit und nach drei Schritten ziehen die beiden ab wie das heilige Donnerwetter.

Erste Runde: alles klar. Am Ziel Daumen raus als Zeichen: hei! brems! noch! Zweite und dritte dasselbe. Vierte Runde: die Bremshebel wandern tiefer und näher (wie der Tiger aus der Lufluchte grinst). Eine RS und eine International sitzen ihm im Nacken, die RS zieht vorbei. Aber der Daumen geht an Start und Ziel raus, seine Frau soll sich keine Sorgen machen. Fünfte Rundel Bremsen weg. Jetzt hilft nur noch der Motor beim Anbremsen der Ecken mit. So ein Pech, nur noch zwei Runden ... Was ist denn los, er wird ja wieder schneller, jetzt drängt er die RS — und die — ja gibt's dees a — jetzt fährt d i e in die Strohhallen! Ob die etwa auch keine ... ? Heißa, er ist wieder vorne.

Aber nun weg von der International, und beim Überrennen verliert er sie tatsächlich. Ein „völlig neues Fahrgefühl“, wie man ohne Bremsen so schnell sein kann. Letzte Runde: aufpassen, nur ja nicht überdrehen oder verschalten, vielleicht langt's doch noch bis ins Ziel. Beinahe wird er zu vorsichtig (oder müde?), die International ist wieder da, und auf den letzten Drücker zischt er an einer karierten Flagge vorbei.

Dritter, zweiter, erster Gang — wie gehabt — Stehen! Irgendwer zieht ihn von der Maschine, ein anderer nimmt sie ihm ab, am Ziel der lachende Rennleiter, ein Bürgermeister, Uniformen, Händeschütteln, Fotografen, ein Kranz — er kommt gar nicht zu sich, Was ist kaputt? Im Lautsprecher: „Sieger der Ausweisklasse 500 wurde in der Zeit von ...“. Aber das kann doch nicht wahr sein, wo ist sein Tiger? Statt dessen fährt ein Cabriolot vor; was, Ehrenrunde? So ein blödes Durcheinander, er begreift nichts mehr. Endlich ein Lichtblick: da, zwischen all den fremden Menschen, die sich um ihn drängen, seine Dicke. Aber warum glitzert's denn in ihren Augen so? Und warum sagt sie nichts und hält ihm nur schluckend ihre Faust hin? „Was ist denn, Dicke, sag' doch was!“ — „Da, die — die Bosco ...“

Ja, so war's gewesen. Montags zogen zwei glückliche Menschen mit ihrem Holzvergaser heimwärts, Hintendrauf schaukelte gemütlich in seinem Seil der Tiger mit. Die drei hatten ihre Bewährungsprobe bestanden, sie waren durch all ihre jungen Jahre durch dick und dünn zu einer Einheit geworden. Zusammengekauft hatten sie sich, verloren und wiedergefunden. Kämpfen mußten sie wie nährisch, besonders der Tiger, und wenn man die Fuhre so friedlich nach Hause rumpeln sah, konnte man unschwer ahnen, daß die drei noch einen schönen, langen und gemeinsamen Weg vor sich hatten, er, seine Dicke und seine Motorräder.

ENDE



... als der Frankreich-Urlauber statt Benedictine, Hennessy und Martell „wertlose alte Motorradklammern“ auspackte ...

Alle Zeichnungen: Walter Niedl

In letzter Zeit ^{tauchen} immer öfter ältere Horex-Fahrzeuge (vor. Bj. 1940) auf, die von ihren Besitzern nur mit viel Mühe restauriert werden können. Um hier eine kleine Hilfestellung zu geben, habe ich von meinen Unterlagen gute Kopien anfertigen lassen, die ich praktisch zum Selbstkostenpreis an Interessenten weitergebe. Folgende Unterlagen stehen zur Verfügung:

1. Prospekt Gnom 1922 u. AM 250ccm 1924
2. Prospekt T 500sv 1925 u. Sonderabdruck "Motor u. Sport" 1926
3. Prospekt T 500sv u. T600sv Luxus- u. Volksmodell 1926
4. Prospekt T 500 sv u. T 600sv 1928
5. Prospekt "Horex-Modelle 1931 u. Verkaufsblatt S500 u. T600 1932
6. Sammelprospekt S200 - S800 1933
7. Sammelprospekt S200 - S800 1934
8. Sammelprospekt S2 - SS64 1935
9. Prospekt T5 - S6. 1937
10. Prospekt S2, S3 1937
11. Prospekt S35, 1937
12. Prospekt SB 35, 1939
13. Prospekt T5 - S6 u. SB 35, 1939
14. Behandlungsvorschrift "Tigergabel" bis Modellreihe 1935
15. Behandlungsvorschrift "Tigergabel" ab Modellreihe 1936
16. Behandlungsvorschrift "Amac-Vergaser", 1928
17. Behandlungsvorschrift "Hajot-Ölpumpen", Trockensumpf u. Frischöl
18. Ersatzteilliste Hurth-Getriebe Typ LC, (Horex Standard-Getriebe 1929-1935) ab 500 ccm.
19. Betriebsanleitung "Horex-Motorräder" 500 u. 600 ccm sv + 500ccm ohv, 1930
20. Ersatzteil-Preisliste "Horex-Krafträder" (ohne Bildteil), 1930
21. Ersatzteil-Preisliste für Columbus-Motore 500 u. 600 ccm Einzylinder und 600 + 800 ccm Zweizylinder (ohne Bildteil)
22. Betriebsanleitung "Columbus-Motore" 200ccm - 800ccm, 1935
23. Betriebsanleitung "Columbus-Motore" 200ccm - 600ccm, 1938
24. Betriebsanleitung "Horex-Motorräder" 200ccm-600ccm, sv u. ohv, 1937
25. Ersatzteilliste "Columbus-Motore" 500ccm u. 600ccm sv u. ohv, 1938
26. Ersatzteil-Preisliste SB 35, 1939 (ohne Bildteil)

Der Preis pro kopierter Unterlage beträgt bis einschließlich Nr. 18 5,-- DM, ab Nr. 19 10,-- DM incl. Porto. Interessenten wenden sich bitte an: Michael Mehlinger, Weserstr. 24, 6090 Rüsselsheim, Tel 06142/68235



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp. für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenoelewannen für Resi-Nochenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/Imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib S250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischenhäpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

ANZEIGEN

Verkaufe org. Vorderradschutzblech für Resi/Imp. Schwinggabel, neu. Tausche meinen rechten Resident-Werkzeugkasten gegen einen linken. Verkaufe Emperor 400, guter Zustand, DM 4.200.

Suche Kopie der Horex Kundendienstmitteilungen, bis 1952 einschließlich. Suche Regina Ein-Port Gußkopf, tausch gegen Teile möglich.
Paul Nauwelaers, AV. J. Hannssens 42, B-1210 Brüssel, Belgien.

Biete ca. 20 verschiedene Horex-Haus-Post-Hefte im Tausch gegen Horex-Regina/Resident/Emperor/SB 35/Columbus und Rebell 50-Prospekte. Ebenso Alu-Zylinder für Emperor (Münch) Ø=68,4 gegen Gebot zu verkaufen. Angebote a :
Postfach 1443 6252 Diez/Lahn

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal/Cronenberg
0202/473713

Horex-Teile, J. Puckmayer
Tel. 0043/7229/89927

SB 35, Bj. 49. gegen Gebot abzugeben. 06142/68235

Horex-Teile en bloc,
Tel. 06344/5616

Regina 350/51 z. Rest.
1950,- 06401/6338

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu verändern. Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion. Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859. Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

Krümmen - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!

- Grobes Veteranen
Ersatzteillager -

