

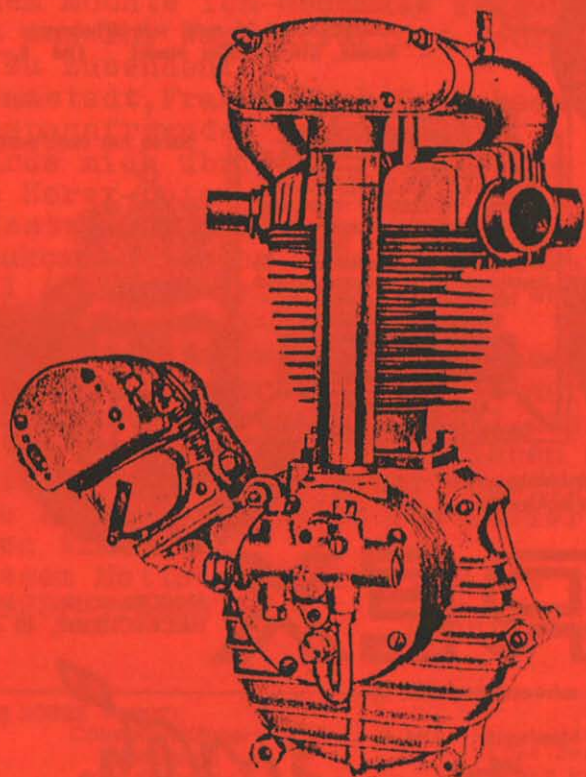
0101089

Preis 2,-



HOREX

BOLE



Genossenschaft Bremen



MSC



Bad Homburg



NR. 4

LITERATUR

Fahrerhandbuch, Kopie	Regina 2 - 3 - 4	DM	18,-
Fahrerhandbuch, Kopie	Regina 1 Ausgabe 1952	DM	18,-
Werkstatthandbuch, Nachdruck, 64 Seiten, mit ausführlicher schrittweiser Bildbeschreibung		DM	38,-
Ersatzteilkatalog Regina		DM	30,-
Ersatzteilkatalog Regina 3		DM	30,-
Ersatzteilkatalog Regina 4		DM	30,-
Fahrerhandbuch, Kopie, Columbus-Motore		DM	24,-
WINDSBRAUT, Kopie		DM	45,-
Werkstatthanleitung Imperator		DM	38,-
Umbauanleitung für Ölkreislauf Imperator		DM	20,-
Betriebsanleitung, Kopie Imperator		DM	28,-
Betriebsanleitung, Kopie Resident		DM	28,-



Tankemblem, Metall, 2-teilig originalbetreuer Nachbau der 1. Typen feuer-emailliert, 4-farbig, Emblem und Ring aus Kupfer DM 68,-

Anstecknadel 25 mm, mit erhabenem Kranz, Sticker oder Nadel DM 8,-



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teilleiste 88 mit 527 Bildpositionen kostenlos. Motorrevision · Restauration · Teilerfertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeichservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch. Tanklackierung und Innenversiegelung. KONISCHE DÄMPFER MIT NAHT

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

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

30/40 cm blau/weiß DM 19,-



DM 16,- Schiebbilder überlackierbar

DM 16,-

HOREX

SPIEGELSCHRIFT FÜR HECKSCHEIBE, 40 cm DM 16,-

Schiebbild, überlackierbar, schwarz/weiß DM 6,-

Schiebbild, überlackierbar, blau/weiß DM 6,-

Regina

Schiebbild, überlackierbar, DM 8,-

LIEBE HOREXIANER!

Nun ist auch das letzte Heft für dieses Jahr geschrieben, und die Horexten werden langsam in den Garagen eingemottet, damit sie im nächsten Frühjahr wieder fahrbereit auf der Matte stehen. Der Horex-Bote kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken, obwohl alles etwas schleppend anlief.

Übrigens, macht mir ein Punkt immer noch Sorgen, die Clubs müßten an mich mehr Veranstaltungstermine senden, daß auch kleinere Clubveranstaltungen gut mit Horex-Fahrern besetzt sind. Außerdem möchte ich nochmals folgende Clubs bitten uns Ihr Wappen, für das Deckblatt des Horex-Boten, zu zusenden:

Bad Bramstedt, Frankenthal, Krumbachthal, Singhofen und Gespannfrende "Dampfhammer".

Ich würde mich übrigens freuen, wenn es Leute gäbe, die am Horex-Boten mitarbeiten wollen, oder mir zumindestens dauernd Leserbriefe, Informationen usw. zukommen lassen. Denn alleine kann man sehr schnell den Mut verlieren, und es wäre doch wohl schade um den Horex-Boten.

Für die winterlichen Restaurationsarbeiten ist der Restaurationsbericht "So restaurierte ich meine Regina" interessant. Obwohl dieser Bericht schon vor längerer Zeit geschrieben wurde, ist er doch, wie ich finde, ein guter Wegweiser für unerfahrene Restaurierer. Also restauriert mal schön über den Winter!!!

Mit diesem Motto verbleibe ich mit freundlichen Handwerker-Grüßen

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 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

Der kleine Galvaniseur.....	Seite 5
So restaurierte ich meine Regina.....	Seite 8
Leserbrief S.Pabst.....	Seite 10
Unter uns im Horex-Club.....	Seite 11
Leserbrief Dr.R.Sütfeld.....	Seite 12
In eigener Sache.....	Seite 13
S 35.....	Seite 14
Für Sie gelesen.....	Seite 15
Regina im Arbeitsanzug.....	Seite 16
Kurzgeschichte:Der Tiger... ..	Seite 17
Leserbrief A.Eringfeld.....	Seite 19
Anzeigen.....	Seite 20

Nachtrag zu Vergasereinstellungen Heft Nr.2:
Rebell 50

Bing-Vergaser mit Naßluftfilter und Starter
einrichtung.

Typ: 1/12 Düse:54 Nadeldüse:2,10

Nadelstellung 3.Kerbe von oben

Zündkerze: Bosch W175 T11

Vorzündung: 2-2,5 mm vor o.T. Kl.J.Habermann

Der Redaktionsschluß für Heft Nr.1/90, dies er-
scheint Anfang Januar, ist der 15. Dezember 1989.

Der kleine Galvaniseur

Jetzt bin ich doch fast fertig mit dem Regina-Motor. Alles vom feinsten. Besonders die Teile von der Galvanik. Doch verflucht, es fehlen 2 Gehäuseschrauben, und auch an das Loch im Ventildeckel für den Deko habe ich nicht gedacht! Was nun?

Schnell ist ein Blindstopfen und die zwei Schrauben, an der Drehbank vom Freund, hergestellt. Aber wie schütze ich die Oberfläche vor Rost. Messing wollte ich wegen der Farbe nicht nehmen, VA Stahl war nicht greifbar, und zu teuer, und Alu war ebenso nicht greifbar, und ist für die Gehäuseschrauben ähnlich wie Messing ungeeignet. Also wurde ein Stück Stahl, zum Drehen, aus der Schrottkiste ausgewählt. Nun kann der Schutz vor Korrosion, nach dem Polieren der sichtbaren Oberfläche durch Zaponlack, dargestellt werden. Ist aber nur eine Notlösung. In dieser Situation kam in mir der Wunsch, nach einer eigenen kleinen Galvanik auf, schnell mal eine Schraube oder Feder verzinken, toll.

Ja, ich habe mich für das Verzinken entschieden, da es zum Einen, einen hervorragenden Korrosionsschutz bietet, und zum Anderen, eine helle Oberfläche erzeugt. Nicht zuletzt war es sehr wichtig, daß ich eine ungiftige Galvanik wollte. Stoffe, wie Zyankali oder Kadmium sind hoch giftig. Wie geht man vor?

4 Arbeitsgänge sind auszuführen: Reinigen, Entfetten, Beizen und Galvanisieren.

Reinigen: Mechanische-Reinigung in Diesel, Petroleum, Benzin oder mit Scheuermitteln wie ATA, VIM unter Benutzung einer Bürste.

Entfetten: Hierzu den gereinigten und gespülten Gegenstand an einen Draht (Telefondraht, keine Litze) befestigen. Ab nun wird der Gegenstand nicht mehr mit den Finger berührt. Gegenstand am Draht in Azeton, erhältlich im Fachgeschäft, hängen und von Zeit zu Zeit bewegen. Für eine sparsame Vorgehensweise empfiehlt sich die Entfettung in 2 Bädern; erstes Bad schon verunreinigtes Azeton, 2 Bad frisches Azeton, durchführen. Die Entfettung benötigt ca. 5min..

Beizen: Hierzu eine 15% Salzsäure in ein säurefestes und Verschließbares Glas geben, z.B. Rex-Glas. Säure immer so verdünnen, das die Säure in das vorab bemessene, destillierte oder entmineralisierte, Wasser gegeben wird. Nie umgekehrt, Wasser in Säure gießen! Für 100ccm Beize nehme ich 75ccm destilliertes oder entmineralisiertes Wasser und rühre hier 15ccm konzentrierte Salzsäure ein. In diese Beize hänge ich dann meinen Gegenstand, je nach Bedarf 5 bis 30 Minuten. Die Aufgabe der Beize ist es, den Rost zu entfernen und eine reine Metallische-Oberfläche zu erzeugen. Bei dieser Arbeit verliert die Beize ihre Aggressivität. Durch Erwärmung der Beize im Wasserbad kann die Ätzwirkung jedoch wieder verstärkt werden. Die Beizwirkung ist sichtbar durch Gasung am Gegenstand. Gut lüften, da diese Gase an anderen Metallischen-Gegenständen, Korrosion hervorrufen. Bei einer gleichmäßig, mattgrauen Oberfläche, und keiner Gasung, ist der Beizvorgang abgeschlossen.

Verzinken: Der gebeizte, und unter fließendem Wasser gespülte Gegenstand, wird nun in das Galvanisierbad gehängt. Dies kann auch ein verschließbares Einmachglas sein. Wie wird nun die Galvanisierflüssigkeit (Elektrolyt) angesetzt? Für einen 1/2 Liter Elektrolyt geben wir 150g Zinksulfat, 7g Kochsalz, 15g Aluminiumchlorid und 7g Borsäure in das Einmachglas, und füllen bis zur vorher angebrachten halbliter Markierung mit destilliertem oder entmineralisiertem Wasser auf. Nachdem alle Salze in Lösung gegangen sind, lassen wir den Elektrolyten 1 Tag ruhen. Nun besorgen wir uns noch ein Stück Zinkblech (Dachkandel) vom Klempner, schneiden es zu; 2cm breit, lang genug (so das es über den Glasrand gebogen, gerade noch den Boden des Elektrolyts erreicht. Nun benötigen wir noch eine regelbare Gleichstromquelle, zum Beispiel einen Trix oder Fleischmann-Trafo (nicht Merklin da Wechselstrom). Es werden 0,3 bis 3 Amper pro 100cm² Fläche, für den Galvanisiervorgang, gebraucht. Um so geringer die Stromstärke, um so besser das Ergebniss, aber um so länger der Vorgang. Sollte die Stromstärke nicht klein genug geregelt werden können, so ist ein Vorwiderstand zwischen zu schalten (z.B. zwei Blechstreifen in einem Salzwasserbad).

Für eine M10 Schraube, 60mm lang, halte ich 0,5 Amper für einen guten Wert. Der Minuspol der Stromquelle wird an das Zinkblech angeschlossen, und der Pluspol an den Draht, an welchen sich das zu galvanisierende Gut befindet. Noch etwas ist wichtig, der Zinkstreifen muß vor seiner Benutzung mit Schmirgelpapier metallisch rein geputzt werden. Verunreinigte Elektrolyten können durch Kaffeefilter gereinigt werden.

Man sollte versuchen die Chemikalien in der Drogerie, im Chemikalienhandel oder aber in der Apotheke zu kaufen.

Nach einigen Versuchen werdet Ihr erfolgreich sein. Paßt auf die Salzsäure acht und viel Erfolg.

Übrigens, die chemischen Abfälle könnt Ihr bei der Apotheke entsorgen lassen.

Horex-Novize

Ersatzteil- und Materialliste

Bezeichnung	DM
Verchromung der Auspuffanlage, Tank, Felgen und Speichen sowie diverser Schrauben	650,00
Lack, Spachtel, Schmirgelpapier, Grundierung	25,00
Elektrische Anlage (Kabelsatz Meterware)	15,00
1 Batterie 6V Bosch	35,00
2 Lenkergriffe	6,00
1 Streuscheibe	4,50
1 Tachoglas	1,50
Kupplungs- und Bremshebelgriffe komplett	18,50
alle Bowdenzüge mit Nippel	8,00
1 Überwurfmutter für Gasschieber	2,50
2 Öldruckschläuche	7,50
1 Zündkerze und Kerzenstecker	9,50
Gummi für Fußschaltung	2,50
Gummi für Kickstarter und Fußbremse	24,00
1 Benzinschlauch	3,00
Zündkabel	3,00
2 Sprühdosen schwarz, für Kleinteile	18,00
2 Sprühdosen Felgensilber	14,00
Horexschriftzug	1,20
Gesamt:	848,70

So restaurierte ich meine „Regina“

Der Horex-Bote
meint: Glückliche vergangene
Zeiten! Genügsame Ausführung und tolle
Preise.

Schon als kleiner Junge zeigte ich mich technischen Dingen sehr aufgeschlossen und besonders faszinierten mich damals schon antike Zweiräder. Meiner Neigung entsprechend wählte ich meinen Beruf in der Kfz-Branche.

Die Begeisterung für alte Motorräder weckte in mir schon lange den Wunsch, ein solches Modell zu erstehen und bis in die kleinste Einzelheit in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Im Jahre 1979 war es endlich soweit.

Ein guter Bekannter aus dem Nachbarort überließ mir umsonst seine Horex mitsamt Papieren, da er krankheitshalber leider nicht mehr in der Lage war, die Restaurierung des alten Stücks sach- und fachgerecht vornehmen zu können.

Zwanzig Jahre lang, von 1959 bis 1979, stand das einstige Prachtstück, vom Zahn der Zeit arg angenagt, verstaubt, verdreckt und unbeachtet im dunklen Winkel eines Heustadels. Alle Teile am Motorrad waren trotz des unsachgemäßen Aufbewahrungsortes und der langen Zeit, seit es aus dem Verkehr gezogen wurde, noch vorhanden und soweit intakt.

Den Transport von der Fundstelle in meine Garage führte ich mit einem Traktor durch. Dabei wäre der Traum von der Restaurierung eines klassischen Zweirades fast in tausend Teile zersprungen, denn unterwegs, an einem steil bergauf führenden Straßenstück, wäre das gute alte Stück, trotz sorgfältiger Vertäuung auf einer Ladepritsche, um ein Haar abgestürzt!

Und nun zu den technischen Daten: Horex „Regina“, Baujahr 1951, 342 ccm, 1 Zylinder, Verdichtung 6,35:1, 18 PS, Tachostand bei Übernahme 55 890 km

Zunächst einmal zerlegte ich das Motorrad in seine Bestandteile. Anschließend nahm ich mir den Rahmen vor, der mit einem Dampfstrahlgerät vom groben Schmutz befreit, dann entrostet und mit dem Sandstrahler behandelt wurde. Nach sorgfältiger Grundierung lackierte ich ihn original schwarz. Den nackten Rahmen hängte ich am unter der Garagendecke montierten Kettenzug auf, um die instandgesetzten Teile leichter montieren zu können.

Besonderen Wert legte ich auf die originalgetreue Wiederherstellung der am Motorrad befindlichen Chromteile, wie Tank, Auspuffanlage, Felgen und Speichen. Alle Teile wurden zuerst sandgestrahlt, dann geschliffen und danach zur Verchromung vorbereitet. Erhebliches Kopfzerbrechen bereitete mir die Bearbeitung der Speichen, die durch starken Rostbefall am Gewinde beim Ausdrehen aus den Felgen abbrechen und nahezu ausnahmslos nachgefertigt werden mußten.

Die Auspuffanlage war leider nicht mehr original, denn der Technische Überwachungsverein untersagte nachträglich die hochgezogene Version (die Auspuffrohre führten vorher links und rechts unterhalb der Sättel entlang, Blechgitter schützten vor den heißen Auspuffrohren).

Die Brems- und Kupplungshebel waren durch Überalterung porös und brüchig geworden und brachen teilweise schon beim Reinigen auseinander. Ersatz hierzu beschaffte ich mir über einen Ersatzteildienst. Die in der Fassung liegende Streuscheibe der Lampe wies mehrere Sprünge auf, ebenso war die Tachonadel abgebrochen und das Schauglas zerstört. Aber auch für dieses Problem ließ sich eine Lösung finden.

Die Kette befand sich noch in einem einwandfreien Zustand, sodaß zur Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft lediglich ein reinigendes Terpentinbad nötig war. Schlimmer sah es dagegen mit dem Kettenkasten aus: Er war völlig verrostet, außerdem zierte ihn ein faustgroßes, durch Rostfraß verursachtes Loch. Nach gründlicher Entfernung des Rostes schweißte ich ein neues Blech in die durchrostete Stelle ein. Anschließend wurde der Kettenkasten verzinkt, grundiert und erhielt eine neue Lackierung.

Die Bereifung bereitete mir keinen großen Kummer. Sie wies keinerlei Beschädigungen auf, ebenso wie noch genügend Profiltiefe vorhanden war. Mit etwas Reifenfarbe verhalf ich den alten Schlappen wieder zu neuem Glanz.

Eine Vielzahl von Arbeitsstunden investierte ich in die Reinigung der Schrauben, Muttern, Bolzen, Unterlegscheiben usw., die ausnahmslos gründlich mit Drahtbürste, feinem Schleifpapier sowie Schleif- und Polierpaste behandelt und danach wiederverwendet wurden. An einigen Schrauben war sogar das Nachschneiden der Gewinde notwendig geworden, und so manchem Sechskantkopf verhalf ich mit der Feile wieder zu exakten Kanten.

Die gesamte elektrische Anlage war durch die lange Standzeit völlig unbrauchbar geworden. Die Elektrik verlegte ich komplett neu, eine leistungsstarke Batterie sorgte bald für neues Leben.

Besondere Sorgfalt ließ ich dem Herzstück meiner Horex, dem Einzylinder-Motor, angedeihen, denn er sollte ja nach seiner Renaissance wieder mit alter Kraft und Frische seine 18 PS entfalten können. Nach dem Ausbau aus dem Rahmen wurde er vollständig zerlegt und intensiv von Schmutz, Öl, Ruß usw. befreit. An der Kupplung ging wirklich nichts mehr; sie war total verharzt und verklebt, sodaß ich sie erst nach Zerlegen mit Hilfe einer Planscheibe zum Funktionieren brachte. Die Kupplungslamellen dagegen waren in Ordnung und brauchten nicht erneuert zu werden.

Obwohl sich durch das lange Stehen Kondenswasser im Getriebekasten angesammelt hatte, wiesen die einzelnen Getriebeteile keinerlei Korrosionsschäden auf und befanden sich in betriebsbereitem Zustand. Neues Getriebeöl sorgte für die notwendige Schmierung.

Kolben und Zylinder waren zwar ohne Laufspuren, aber große Mühe bereitete mir die Entfernung der unbrauchbar gewordenen Kolbenringe, da sie in der Nut buchstäblich festgebacken waren. Mit viel Geduld und Nitroverdünnung löste ich sie schließlich aus ihrem Bett. Die Ventile wurden neu gefräst und eingeschliffen.

Die Öldruckschläuche vom Tank zur Ölförderung, während der langen Standzeit porös und brüchig geworden, fertigte mir der Besitzer eines Landmaschinenbetriebes aus originale Material nach.

Im überraschend gutem Zustand zeigte sich der Motorblock, den der Vorbesitzer immer sorgfältig gepflegt hatte. Schon nach kurzer Reinigung der Oberfläche erstrahlte er in altem Glanz.

Am Vergaser brauchte ich nur die Überwurfmutter des Gasschiebers zu erneuern. Ansonsten waren Düsenadel mit Düsenstock sowie die Schwimmereinrichtung noch voll funktionsfähig. Dafür bedurfte die Jurid-Zündlichtanlage einer gründlichen Reinigung.

Damit war die Restaurierung abgeschlossen und alle Teile wurden sorgfältig wieder zusammengefügt. Eine Probefahrt bewies sodann die Funktionstüchtigkeit. Lediglich einige Feineinstellungen an der Zündung und an den Ventilen mußte ich noch vornehmen, bevor die Horex zu meiner vollen Zufriedenheit lief.

Um sich eine Vorstellung über den Zeitaufwand zu verschaffen, der zur kompletten Restaurierung notwendig war, möchte ich anmerken, daß allein zur Restaurierung des Bosch-Signals rund drei Stunden aufgebracht werden mußten! Aber was zählt das schon, dafür schnurrt die Maschine wie in alten Zeiten, und bei mancher Ausfahrt drehen sich Passanten bewundernd nach meiner Horex um.

Leserbrief von Siegmund Pabst.

HOREX-Teileversorgung bei Urlaubsfahrt im Ausland!

Im Anschluß auf meine Fahrtenaufstellung im Heft Nr.3 möchte ich Euch folgenden Tip für eine schnelle Ersatzteilversorgung im Notfall geben. Vor Antritt einer Gewalttour die Reserveteile die durch Unfall oder sonstigen Defekt ausfallen können zu Hause oder bei einem verlässigen Bekannten fein säuberlich sortiert hinterlegen, bei Fachkenntniss dieser Person Ersatzteilkatalog beilegen oder dranschreiben was für ein Teil dies ist nicht vergessen. Wer einen Horex-Clubkameraden hat der alle Teile selber hat ist natürlich besser dran. Tritt in weiter Ferne der gefürchtete Bræk-out ein kann das gewünschte Teil per Tel.abgerufen werden. Der Bekannte macht sich auf zum nächsten Flugplatz der Luftfracht befördert und schickt das Paket zu dem Flugplatz der aus dem Urlaubsland angegeben werden muß. Der Teileversender muß die Luftfrachtpaketnummer aufschreiben, damit er diese bei Rückruf sofort durchgeben kann. Auch sollte er in Erfahrung bringen wann das Paket am Bestimmungsflugplatz ankommt.

Dem Urlaubsfahrer können dadurch evtl. Verständigungsschwierigkeiten bei Tel.-Anfragen auf dem Bestimmungsflugplatz erspart werden. Das defekte Altteil sollte in jedem Fall mit den Fahrzeugpapieren zum Gastlandflugplatz mitgenommen werden, sonst müssen Sie auf Ihr Teil Einfuhrzoll bezahlen.

Da mir im Jahre 1971 in Spanien durch ein Ausweichmanöver mit meiner CB 750 ein Unfall mit Ersatzteilversorgung passiert ist, der auf diesem Weg nötig war, kann ich mit dieser Erfahrung Ihnen behilflich sein. Mein Teil war Damals innerhalb von einem Tag in Spanien.



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, Nockenolwanne 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 5250, andere Alunachgußteile auf Anfrage+ Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwichendämpfer V2A f.Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

YAMAHA-PABST · Ottweller Str. 10 · 6690 St.Wendel-Niederlinxweiler

Unter uns im Horex-Club.

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

- Viele Horexteile liefert Willi Wagengnecht 09165/491.
- Michael Mehlinger führt ein Columbus-Register. Columbus-Besitzer möchten sich bitte, zwecks eines Eintrages bei Ihm melden. 06142/68235
- Ein Horex-Motortuner ist noch Aktiv: Doppelzündung, 500 ccm Zylinder Reg/Imp, Webervergaser Imp. sowie einiges anderes. Ulrich Siebrasse 0521/290837
- Vom Vibrator zum Imperator durch nummerngleiche Gehäuse, Kurbelwellen und Primärtrieb. Motor-Nummer-Register bei Martin Stahmeier 02941/22726

Meldung: Es hat sich ein neuer Horex-Club gegründet, die "Horex-Freunde-Hanau". Uwe Wahl Langstraße 92 6450 Hanau 06181/28319.

Das Horex-Treffen auf der Buschwiese war wieder ein Höhepunkt im Horex-Veranstaltungskalender 1989. Die Highlights waren eine S 64 und eine Regina-Sport mit Graugußkopf.

- Suche Horex T5-, T6-, S5-, S6-, S64-, S600 und S800-Teile, Informationen aller Art, Fahrwerk, auch kplt. Fahrzeuge. 06232/4669
- Suche 2 Kurbelgehäusehälften für Regina 350, Bj. 52, schon große Kurbellager. 02353/5704

Termine-Service

- Kasseler Veteranen-Teilemarkt 89, 30.9 bis 1.10.89, Messehallen Fuldaaue, D-3500 Kassel
- Motorrad-Sprintrennen auf dem Nürburgring, 4.10.89, Moto aktiv 06421/23636
- Veterama Mannheim, 7. bis 8.10.89, Seidel+Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Eigentlich eine ganz alte Sache, auch bei uns im Club schon einmal passiert, und auch Carl Hertweck konnte in den 50er Jahren ein Lied davon singen: Da schreibt einer ("HOREX-Novize") einen technischen Artikel in einem Clubblättchen, durchaus wohlmeinend in der Absicht, die Leserschaft zu Kommentaren, Tricks und Ratschlägen anzuregen. Ein anderer, ebenso durchaus wohlmeinend (wenn auch nicht mit großem 'Fachwissen', nur mit einigen beruflich-bedingten Chemiekennnissen und 23-jähriger Regina-Fahrpraxis behaftet) gibt ein wenig von seinem mühsam angelernten Senf dazu. Und dies auch nicht besonders ausführlich, denn sonst wär's ein 4-seitiger Artikel geworden. Vielmehr lag die Absicht darin, Leuten mit den angesprochenen Problemen den Anreiz zu geben, auf den Treffen solche Sachen ausgiebig zu diskutieren. Dazu wäre in diesem Jahr sowohl in Oberursel als auch in Bad Homburg genügend Gelegenheit gewesen. Nun kommt aber der Herr Dipl. Ing. im HOREX-Boten Nr. 3, nennt den "Dr." überheblich und gönnerhaft, unterstellt ihm persönliche Eitelkeiten und ordnet ihn zuletzt dem gackernden Hühnervolk unter - immerhin noch eine Stufe tiefer als die restlichen HOREX-Fahrer (das unwissende Fußvolk). Warum diese volle Breitseite, Herr Bubeck? Wollen Sie (vielleicht sind Sie der 'Fachmann' in solchen Fragen) eine gerade unter 'Laien' beginnende Leserbrief-Diskussion gleich im Keim ersticken? Wo waren Ihre Tips zum angesprochenen Thema? Und nebenbei: Wo waren Sie auf dem Treffen in Bad Homburg?

Nun zu den eigentlich noch offenen Fragen: Ich gebe nicht gerne Tips schriftlich weiter, die nur von wenigen, die den Zugang zu den richtigen Materialien haben, nachvollzogen werden können. Das trifft insbesondere auf das KOH-resistente Silikon- oder Viton-Dichtungsmaterial zu. Ich kenne einiger dieser Materialien berufsbedingt, und habe zwei Silikon- und eine Viton-Probe einem Dauertest in gesättigter KOH-Lösung, wie sie in den NiCd-Akkus verwendet wird, unterzogen (8 Wochen Einwirkungszeit). Der Viton-Schlauch und einer der beiden Silikon-Schläuche waren danach noch dehnbar, dicht und flexibel, der andere Silikon-Schlauch wurde braun und spröde. Dieses Material gibt es z.B. im medizinisch-technischen Fachhandel. Es wird in der Regel für Peristaltik-Pumpen gebraucht. Also: ausprobieren, was taugt. Der zweite Tip, die Reparatur von an der Oberfläche gerissenen NiCd-Akkus: Nach Anfertigung entsprechender Manschetten um die Batterie und die Einfüllöffnungen herum eine ca. 1mm dicke Kunstharz-Schicht aufgießen. Hierzu muß der Akku zur Entfernung der Kalilauge innen und außen mit destilliertem Wasser absolut alkali-frei gespült werden, sonst hält das Kunstharz nicht. Nach meiner Erfahrung ist dazu eine für den 'Otto-Normalverbraucher' kaum diskutierbare Menge an aq. dest. erforderlich. Der ganze Aufwand erscheint mir eher für einen Liebhaber an Basteln, weniger aber für einen Normalschrauber geeignet. Das ist der Grund, weshalb ich beide 'Tips' in meinem letzten Leserbrief nicht detailliert beschrieben habe.

Soweit nun mein neuerliches Gegacker zu diesem Thema. Vielleicht können Sie dem 'Fußvolk' in einem erweiterten Artikel noch die berechneten Innen- und Außendurchmesser der Viton- oder Silikonschläuche angeben sowie Tips, wie man die benötigte Nut für den Batteriedeckel auf der nun erhöhten Kante des Akkus zustandebringt. Und bevor Sie Ihre nächste 'Breitseite' abschießen, überlegen Sie bitte, ob Sie sich nicht lohnendere Objekte aussuchen können.

Dr. Rainer Sütfeld, HOREX-Club NRW



... UND

„Regina“

LÄCHELT LEISE

... und wenn es ein Mädchen wird,
Liebling, dann soll es Regina heißen."

In eigener Sache! →

Am Freitag den 8.9.89 fiel mir zufällig das Inserat in die Hände, und ich bemerkte plötzlich diese Anzeige:

Von Privat abzugeben 1 NSU Max - Gespann, Bj. 54, Fahrbereit schöner originalzustand, mit Brief, viele Neuteile, sowie ein NSU Prima, Dreisternroller, 1 NSU Quick, 1 Triumph, 1 Dürrkop, 1 EXpress, 1 Horex S 35, Bj 34, nicht komplett, VB.

Verwundert darüber, daß im Inserat eine Seltenheit wie eben die Horex S 35, Bj. 34 angeboten wird, rief ich natürlich sofort an. Als ich

nach mehrfachem Anrufens dann endlich den Anbieter am Telefon hatte, fragte ich sofort nach Zustand, der bis auf die Räder keinen Rost aufweist, nach den fehlenden Teilen und ob Sie noch zuhaben sei. Nachdem Er mir den Zustand und die fehlenden Teile beschrieb, war ich hellauf begeistert eine S 35 angeboten zubekommen. Ich konnte die S35 natürlich nicht stehen lassen, und kaufte deshalb das in Teile zerlegte Motorrad, daß die Motor Nr. TM30885 und die Fahrgest. Nr. GF30885 besitzt. Durch Wissen der Motor- und Fahrgest. Nr. muß das Bj. übrigens auf 1935 verbessert werden.

Nachdem ich alle Teile sortiert hatte, fiel mir auf das doch wichtige Teile fehlen. Die wichtigsten Teile sind die Schutzbleche, der Lampeneinsatz und der Vorderrahmen.

Deswegen rufe ich all meine Leser auf, die S35 Teile haben, mir diese schriftlich oder telefonisch anzubieten. Außerdem wäre ich froh über jegliche Kopien von Literatur (Ersatzteilkatalog, Kfz-Brief, usw.) Ich bin für alles Dankbar. Constantin Klinger

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

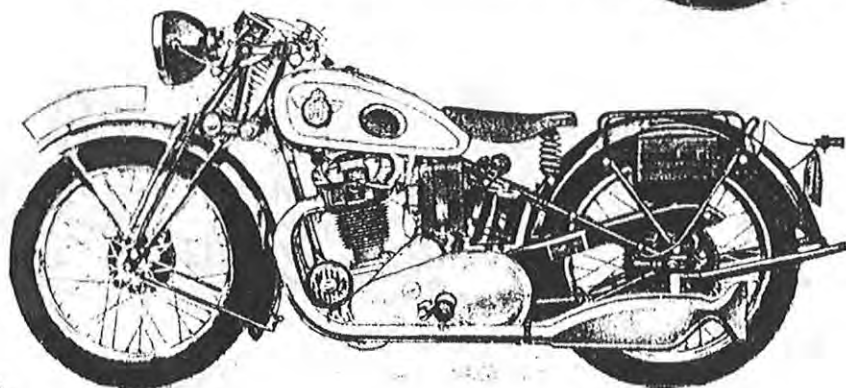
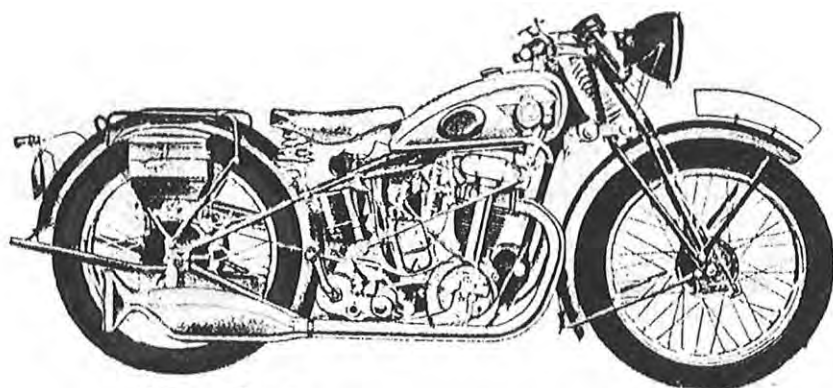
Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

MODELL S 35 (350 ccm)

Viertakt, kopfgesteuert, Dreiganggetriebe, 30 Watt Bosch-Lichtanlage, Signalhorn, Primärkette im Oelbad, Drehgas, hinteres beleuchtetes Nummerschild, komplettes Werkzeug, Ballonreifen, Chromtank und Chromfelgen, beleuchteter Armaturenkasten, abnehmbarer Gepäckträger, Ventile gekapselt, große Bremsnaben, Kippständer vorn und hinten, Tachometer vom Vorderrad angetrieben.

Hub . . . 92 mm;	Bohrung . . . 69 mm	Amal-Vergaser	22,2 mm
Drehzahl . . 5200;	Bremsleistung . 14 PS	Type	5
Verdichtungs-Verhältnis	1 : 6	Hauptdüse . . .	110
Benzin-Verbrauch bei 100 km = 3,5 - 3,8 Ltr.		Gasschieber . .	53
Oel-Verbrauch bei 100 km = 120 gr.		Nadelposition .	3
MOTORGewicht 27 KILO			
ohne Magn. u. Vergaser			

Zündkerzen: Bosch W 225/T 1. Oel: Gargoyle, Mobiloel.
 Brennstoff: Aral, Esso, Dynamin. Im Sommer D, im Winter DM.



Für Sie gelesen

KUPFERWURM



Carl Hertweck, der Chefredakteur der Zeitschrift "Das Motorrad" war, und damals auch Verfasser des Heftes "Meine Horex Regina", ist der Autor des Buches "Kupferwurm".

Der Autor hat mit diesem Buch erstmals eine umfassende Dokumentation über die Elektrotechnik, die Zündung und die Lichttechnik an Kraftfahrzeugen vorgelegt. Nachdem der Autor viele Berichte über Elektrik in der Zeitschrift "Das Motorrad" veröffentlichte, ist dieses Buch eine zusammenfassende Dokumentation über die Elektrik an Kraftfahrzeugen.

Es wird vom Elektrischen-Grundwissen bis zu Elektrischen-Nebendingen alles dokumentiert. Unterstützt wird der Text durch viele Fotos und Diagramme. Insgesamt 374 Abbildungen sind vorhanden. Fotos, Zeichnungen, Konstruktionsbilder. Die Abbildungen sind schwarz-weiß, und passen sich dem Text sinnvoll an. Insgesamt 383 Seiten sind der Elektrik von Kraftfahrzeugen gewidmet. Besonders für aktive Horex-Fahrer kann dieses Buch sehr hilfreich sein, denn es sind viele Tips und Reperaturvorschläge niedergeschrieben. Das Buch hat ein Format von 21x14.5cm. Sein Preis beträgt 29,-. Es ist darauf hinzuweisen das Carl Hertweck ein Buch geschrieben hat, daß jeder versteht und in der Praxis anwenden kann.

Meine Meinung: Falls jemand Elektrik-Probleme an seiner Horex hat, hilft ihm dieses Buch bestimmt weiter.

Zu erhalten beim Motorbuch-Verlag in Stuttgart.

ISBN 3-613-01277-4

Constantin Klinger 15



- Tank und Felgen sind (fsg) schwarz mit Goldstreifen.
- Aluteile sind leicht Sandgestrahlt.
- Frühere Chromteile sind Cadmiert.

„Regina“

im
Arbeitsanzug

aus Hauspost

„Solides einfaches Mädchen aus gutem Haus mit allen guten Eigenschaften sucht...“

...auf diesem „nicht mehr ganz ungewöhnlichen Weg“ Anschluß an die Motorradwelt zu gewinnen.

Freunde, wir wollen Euch verraten, daß es sich bei dem soliden Mädchen um ein neues Modell der Regina 250 handelt, bewährt in ihrer bisherigen Konstruktion, nur das Äußere hat sich ein bißchen gewandelt. Die Homburger haben ihr den verheißungsvollen Namen V-Modell mit auf den Lebensweg gegeben: Es handelt sich keineswegs um eine Vergeltungswaffe unseligen Angedenkens, sondern um ein „V“olkstümliches Motorrad zum Preis von

1850,— DM

In schwarz und fischsilbergrau ist diese Regina 250 seit einigen Wochen auf dem Markt, und sie hat schnell Freunde gefunden. Freunde vornehmlich in den Kreisen unserer Motorradfahrer, denen ihr Fahrzeug in erster Linie ein zuverlässiges Beförderungsmittel im Berufsverkehr sein soll, für das sie nicht den Preis einer sportlichen Liebhaberei zahlen können. Dafür scheint uns die neue Regina 250 der geeignete gute Wurf von HOREX zu sein. In ihrer etwas vereinfachten Ausführung verzichtet sie auf äußerlichen Chrom und ist im übrigen ein getreues Ebenbild der bisherigen Viertelliter, die jedoch in ihrer bekannten Ausführung auch weiter gebaut wird.

Das V-Modell sei hiermit vorgestellt, und wir begleiten seinen Weg ins Berufs-Leben mit einem herzlichen Glückauf!

Immer wieder diese Motorräder (4)

AUS "MOTORRAD" Heft 12/1969

Der Tiger lernt flitzen



„Feierabend“ sagte er und fuhr sein Stachelschwein mit dem letzten Schwung in einen Strohhaufen. Damit sparte er den Kippständer und brauchte seine Triumph BD 250, die Doppelkolbenmaschine mit Drehschieber und Stachelzylinder, nicht mehr aufzubooken. Er hätte es auch kaum noch geschafft, denn runde 20 Kilometer echt russischen Knüppeldammis im 10 km/h-Tempo lagen hinter ihm, und wer die mal genossen hat, der weiß, wo seine Nieren sitzen. Beim Kompaniechef gibt er die Meldung ab und darf dann, weil er auch die Post mit durchbrachte, auf Freiwache, d. h. sich aufs Ohr hauen. Vorher aber drückt er mit einem Kumpel noch seine Maschine in einen Splittergraben und versorgt erst mal seine beiden Rösser.

Ja, er hat jetzt zwei fahrbare Untersätze, einmal sein Stachelschwein für die Knüppeldämme, und für die grundlosen Querfeldeinwege Iwan, den Spitzen. Anders ging es nicht mehr. Nachdem er einige Male mit einer Zugmaschine die Triumph aus dem Schlamm ziehen mußte, sann er auf Abhilfe. Nach einem Kosakenangriff liefen einige reiterlose Pferde im Hinterland herum, eines davon griff er sich und konnte von da ob je nach „Strecke“ unter seinen Rössern wählen.

Am Sattel von Iwan hing noch eine leere Säbelschelde, das sah nicht gut aus. Also robbte er nachts im Vorfeld herum und suchte den dazu passenden Säbel. Beinah wäre er von den eigenen Leuten aufs Korn genommen worden, als er rasselnderweise zurückkam (vorsichtshalber hatte er gleich mehrere Säbel mitgebracht, einer würde schon passen).

Mit dem Pferd war er meist schneller als mit dem Motorrad. Einen Nachteil hatte das Pferdchen nur: es hatte so seine eigenen Ansichten. In welchem Gang der jeweilige Graben oder Bach zu nehmen war. Wenn der Reiter meinte, der erste Gang (Schritt) würde passen, legte es öfters den zweiten (Trab) oder auch den dritten Gang (Galopp) ein, und dann paßte es mit der Beschleunigung des stolzen Reiters oft nicht mehr zusammen. Iwan landete allein auf der andere Seite und grinst von dort zurück. Das Einfangen war anschließend immer ein Puzzlespiel.

Nur beim Füttern war der Kradmelder „der liebe Jung“. Dann kam sein vierbeiniger Freund willig angegraben und ließ sich gern putzen und streicheln. So läuft's auch heute, und nach gotaner Arbeit macht er es sich im Bunker bequem.

Wenn er doch nur einschlafen könnte. Die verd... Knüppeldämme! Es war mittlerweile Herbst 1941 geworden, das Schicksal hatte ihn nach Rußland verschlagen — in eine Gegend, die im Regen und Morast erkrank, in der man sich nur fortbewegen konnte, indem die Pioniere ganze Wälder rodeten und die Stämme fein säuberlich zu sogenannten Straßen zusammenlegten. Fahren Sie mal mit Starrahmen und Trapezgabel über solche Waschbrettwege, die dazu noch vom Regen und durchdrückendem Schlamm so glitschig sind, daß Sie sich wie ein Eiertänzer vorkommen! Gefährlich war es außerdem, denn wenn man am Ende nicht mehr die Kraft hatte, den buckelnden und schlagenden Springteufel zu bändigen, krachte man auf die Baumstämme. Endgültig aus war es, wenn man dabei vom Knüppeldamm runterflog, dann versank man im Morast und fand seinen Apparat buchstäblich nicht mehr wieder.

Da war es in Frankreich doch schöner gewesen! Junge, war das ein Leben damals mit dem Tiger auf den schönen, glatten Straßen. Sein Tiger — ob er noch lebt?

Oben am Kanal hatte er ihn geduldig bis auf die letzte Schraube demontriert, vom Meeressand und der „fremden“ Farbe befreit und pico-bello wieder zusammengebaut. Als Paul ihn dann feldgrau gespritzt hatte und das Nr.-Schild von der Dienst-Puch dran war, brüllten beide vor Freude: er, weil endlich sein Traummotorrad fahrfertig vor ihm stand; der Tiger, weil „vergessen“ worden war, die Schalldämpfereinsätze in die Auspufftrichter einzuschrauben. Und dann rannten sie beide durch die Gegend, sie mußten sich doch kennenlernen, ihre Fähigkeiten erfasten, sich zusammenraufen und Vertrauen zueinander finden. Einfach war es nämlich nicht mit den beiden. Der Bengel oben tobte seine ganzen 20 Jahre Übermut aus, während der Tiger unter ihm seine PS jaulend und buckelnd an das ungefederte Hinterrad gab. Heidewitzka, war das eine Freude, wenn die beiden über den Buckel einer kleinen Straßenbrücke schossen und das Hinterrad für ein paar Meter vom Boden freikam! Wenn dann in dem vollen Orgeln ein plötzlichiges Aufbrüllen war, als wolle der Tiger sagen: nun mach' doch, laß doch laufen, ich kann noch viel mehr. — Und das tat er dann auch.

Komischerweise ging es immer gut. Es lag wohl daran, daß sie beide ehrlich zueinander waren. Der Kradmelder meldete sich, nur um fahren zu können, zu allen nur erreichbaren Dienstfahrten, fuhr kreuz und quer durch Frankreich seine Touren auf einem Sitz runter. Kam er aber an seinem Ziel an, wurde zuerst, wie es sich für einen echten Reitersmann gehört, sein Pferd versorgt. Und wenn alles Technische erledigt war, wurde der Hirsch gewaschen und geputzt, bis er wieder glänzte wie neu.

Von seinen Kameraden wurde er zwar als Putznarr verschrien, aber er machte sich nichts draus. Mehrere Gründe hatte er dafür: einmal liebte er sein Motorrad mindestens so wie seine früheren Mädchen, und mit denen war er nur ausgegangen, wenn sie so sauber und adrett daherkamen, wie er sie sich wünschte. Zum zweiten wollte er seinem Motorrad damit zeigen, wie gern er es hatte, denn er glaubte damals (und heute noch) nach all den Jahren noch mehr) felsenfest daran, daß so ein Apparat kein toter Eisenhaufen ist, sondern auch irgend so etwas wie eine Seele hat. Und — sind Sie sicher, daß eine Motorradseele schlechter als eine Menschenseele ist? — Drittens fand er beim Putzen vor der nächsten Fahrt meistens die Dinge, die andere Kradfahrer während der Fahrt verloren und kaputtgemacht und derenwegen sie dann irgendwo an der Strecke herumstanden oder lagen. So manches liebe „Teilchen“ (das ja in diesen verrückten Zeiten kaum zu ersetzen war) wurde kurz vor dem Losrütteln beim Putzen entdeckt und gerettet. Der ganze Tiger hätte wahrscheinlich in die Ecke gestellt oder verschrottet worden müssen, wenn irgend etwas Lebenswichtiges abhandengekommen wäre. Denn — auch



der heiliggeliebte Tiger war ja letzten Endes nur ein englisches Vibraphon. Das Beste am Putzen waren übrigens die Gedanken und Einfälle, die er dabei bekam. 100 Meilen am Tacho waren zwar 161,8 km pro Stunde, aber — waren die wirklich da? Beim Stoppen auf der Geraden kam nämlich nie soviel zusammen. Er mußte lernen, daß der Schlupf am Hinterrad, die gesetzlich erlaubte „Voreilung“ der Tachometer und einiges mehr gewaltige Abstriche von der sich so schönen und beeindruckenden Zahl an der Tachonadel machten und die stolzen 160 km/h auf etwa 145 echte zusammenschumpfen ließen. Das dürfte doch nicht wahr sein! Sein Tiger kein 100-Meilen-Renner?

Also, ran an die Arbeit! Mitten in Frankreich, wenn es Nacht ward in Paris, pulste er seinen Hobel auseinander und „frisierete“ ihn. All seine Künste als Motorradmechaniker wandte er an, vom Polieren und Verdichten, Übersetzungsändern, über Leichtlauf und Erleichtern bis zu den letzten Kleinigkeiten des Abstimmens fummelte und schraubte er so lange in Pauls Werkstattwagen herum, bis die Tachonadel über die 110 Meilen kletterte. Das waren dann ehrliche 160 km/h bei der Stopperie im Bois de Boulogne (sein Verein war mittlerweile von der Küste nach Paris veretzt worden), zwar liegend aufgelegt, aber echt! Hol, haben die Kameraden damals gestaunt — und mitgestoppt, als ein grauer Schatten immer wieder während des Einstellens und Ausprobierens durch den Wald rauschte. Auch an das Fest, das er sich und seinem Tiger dann gab, erinnerten sie sich noch lange. Schade war nur, daß er die Maschine nicht mit hineinnehmen durfte!

Von da an fuhr er als Kurier die Strecke Paris—Bordeaux zweimal in der Woche hin und zurück. Jeden Tag 800 km. An den freien Tagen fuhr er die Außenposten von Paris ab und lernte dabei auch das berühmte Pariser Holzpfaster bestens kennen. Offiziell war ihm für seine Kurierfahrten ein Pkw zugeteilt, aber mit dem fuhr er nur, wenn er zwischen zwei Fahrten seinen Tiger mal wieder auseinandergenommen und nicht mehr rechtzeitig fertigbekommen hatte. Einmal hatte er sich bei der Jubelie verschalltet und dabei den Motor überdreht. Die Maschine jaulte hoch und starb gottsjämmerlich ab. Aus. Keine Kompression mehr! Sollte das der vorzellige Tod des Tigers sein? Der verzweifelte Kradmelder suchte und schraubte. Ventile, Kolben? Mit dem Bordwerkzeug war nichts zu machen. Abschleppen, liegenlassen? Irgendwo wurde ein Beutefahrzeug „requisiert“, der Tiger aufgeladen, und heim ging's im Schnecken tempo. Es war beinahe wie bei einer Beerdigung.

Bei Paul angekommen, stellte sich heraus, daß beide Auslaßventile am Kolbenboden angeschlagen hatten und die Teller abgebogen waren. Zum Glück nichts abgerissen! Aber jetzt: richten? Bei der Prozedur ging das eine endgültig in die Binsen. Was tun? Ins Werk um neue Ventile schreiben — ging aus begrifflichen Gründen nicht. Und sonst? Halt, da hatte doch Irgendwo am Weg nach Bordeaux ein abgeschossenes Flugzeug gelegen! Da sind doch bestimmt hochwertige Ventile drin, die man abdrehen konnte. Bei der nächsten Tour mit dem Pkw wurde am Flugzeug Biwak gemacht; zwei wunderfeine Auslaßventile wurden mühevoll ausgebaut und wie ein Schatz nach Paris zu Paul gefahren. Der dreht sie ab und fluchte wieder: „Du Uhu, das sind ja flüssigkeitsgekühlte Hohlventile — nicht zu gebrauchen.“ Also nochmals zurück zum Flugzeug, wieder Biwak, und diesmal werden Einlaßventile ausgebaut und nach Paris gefahren. Mit diesen klappt's dann, und nach sorgfältigem Einbau ist die Kompression wieder da, der Tiger springt an und läuft wie eh und je. Die Probefahrt war wie eine Hochzeitsreise — und Paul der beste Freund.

Doch dann kam der schwarze Tag, der schwarzeste in der Geschichte der zwei Unzertrennlichen. Motor und Getriebe waren mal wieder ausgebaut und für die Kurierfahrt mußte der Pkw her. In Bordeaux ist diesmal länger Aufenthalt, und beim Warten auf die Rückpost sickert eine Meldung durch: Die deutsche Armee hat es nicht nötig, mit fremden Fahrzeugen herumzufahren; sämtliche Beutefahrzeuge sind umgehend abzuliefern und zum Verschrotten nach Deutschland zu bringen! — Mensch, der Tiger! 300 km weit weg steht er in Paris, hilflos und gnadenlos solch einem



Irresinnsbefehl ausgeliefert. Ist da nichts zu machen? Er versucht ein Dienstgespräch, kommt nach quiblen dem Warten zu einer Verbindung und erhält die Hiobsbotschaft, daß die Aktion bereits laufe und man am Verladen sei.

Endlich ist gegen Abend die Rückpost fertig, und wie von einer Tarantel gestochen, fetzt er mit dem armen Pkw den langen Weg nach Paris zurück. Die Nachtfahrt mit den abgedunkelten Scheinwerfern behält er noch lange in Erinnerung. Beinahe hätte er sogar noch das Tanken unterwege vergessen. Als er gegen Morgen wie ein Schlafwandler in die Hauptstadt einfährt, hört er beim Posten an der Sperre, daß die Kolonne mit den Beutefahrzeugen schon durch ist. Aus, zu spät!

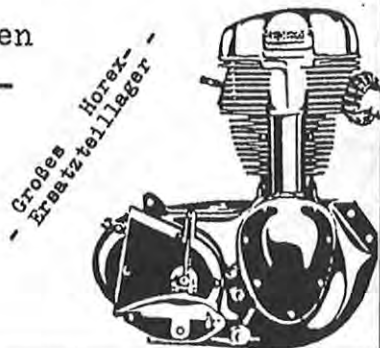
Die letzten Kilometer zur Garage Malakoff, in der die Kompaniefahrzeuge untergestellt sind, schleicht er wie eine alte Oma dahin. Jetzt wird er müde, auch im Kopf ist es leer, er kann den Befehl nicht begreifen, der ihm seinen Tiger nimmt. Es ist auf einmal alles so sinnlos geworden. Bei der Einfahrt in die Garage traut er sich kaum nach rechts zu schauen, wo neben der Werkbank der Montagebock steht, auf dem er immer die Maschine hochstellte, damit ja kein anderer mit ihr fahren sollte. Der Bock ist leer. Und als auch noch Paul mit einer Leichenbittermeie ihm entgegenkommt, weiß er genug. Es stimmt, das Motorrad ist weg. Ob er seinen Tiger noch mal wiederfindet??

(Schluß folgt)

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!



Leserbrief von Albert Eringfeld

Anmerkung zum Thema - Viton-Ringe im Horex-Boten 3
(übrigens glaube ich nicht, daß Dr. Südfeld über-
heblich ist, denn sonst würde er sicherlich keine
Horex fahren, oder!)

Viton ist ein Handelsname von Du Pont, die chemi-
sche Bezeichnung ist FKM oder FPM=Fluorkarbon-
Kautschuk. Die besonderen Eigenschaften dieses
Materials sind: a. hohe Temp. Beständigkeit
b. sehr gute chemische Beständigkeit
c. sehr gut geeignet für Mineralöl-Abdichtung und
Wasser.

Diese Viton-Ringe sind als O-Ringe zu bekommen bei
der Firma: Techno-Parts Alte Bottroper Str. 81
4300 Essen 1 Tel. 0201/667080

(Dies ist eine Vertretung von Parker-Prädifa GmbH)

Die Bezeichnung die in Frage käme ist: $\varnothing 11,89 \times$
1,98mm in Werkstoff FPM-75 Shore-V747-75

Best.Nr. 3-906

Ebenfalls könnte man, wenn man Teflon-Platten
(PTFE=Polytetrafluoräthylen) zur Verfügung hat,
die Ringe evt. selber ausstanzen $\varnothing 11,5 \times \varnothing 17 \times 1,5$.
Auch Teflon ist sehr gut beständig gegen Kalilauge
und Schwefelsäure.

Will man unbedingt Flachringe haben, nehme man dann
einen Viton Chemieschlauch I.D.=12mm A.D.=18mm
hiervon Ringe abschneiden - Best.Nr. 92207.

Zu bekommen in einer Einheit von 3m Länge bei:
Fa. Reichelt Chemietechnik Englerstr. 18
6900 Heidelberg 1

Eventuell kann man dann auch Teflon-Rohr nehmen
 $\varnothing 12,53 \varnothing 17,15$ 0,4mm unter der Best.Kat.Nr. 25583
ebenfalls bei Fa. Reichelt.

Also Möglichkeiten gibt es in Hülle und Fülle,
jedoch eins vorweg Viton-Chemieschlauch kostet
pro 3m DM 710,-, sodaß die O-Ringe doch die
bessere Lösung sind. Mit Horex-Gruß

Albert Eringfeld

ANZEIGEN

Verk. 500 Rennimperator, 1x
Sandbahnrenngespann und
1x Straßenrenngespann.
Preis VH. Karl-Heinz Dahlke
02373/83393

Verk. Resident 350 Motor.
Neu überholt: Chrom, Kurbel-
welle, Ventile, Kolben, Pri-
märtrieb und Nockenwelle
sehr gut. Komplet mit Ver-
gaser und Lichtmaschine.
Angebote nicht unter 2000,-
Chiffre 1489

Verk. Imperator Lampentopf,
SB 35 Vorderradnabe und
einen 250 Residentkolben.
Suche Regina-Zylinder 400,
Seitenständer und Vorder-
radnabe Imperator 400.
W. Schwager 07231/55909

Verk. Regina Ersatzteilliste
und Montageanleitung je 25,-
Nachgefertigt. 06597/4330

HOREX

*„Regina“
Resident*

PIECES D'ORIGINE - GENUINE PARTS

ORIGINALTEILEN - ORIGINELE ONDERDELEN

— BELGIUM'S HOREX SPECIALIST —

NAUWELAERS PAUL

Avenue J. Hanssens, 42 Boîte 5

B - 1210 Bruxelles

BELGIQUE Tél.: (2) 427 28 30

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal/Cronenberg
0202/473713

Verk. org. KS-Kolben für
Regina 250 verschiedene
Maße, Ölleitungen und Bei-
wagenanschlüsse für Regina.
Suche guten Resident oder
Imperator-Tank ev. auch
Tausch, sowie Hinterrad-
achse und Nabenteile für
SB 35. (Zeichnung der Hra.)
0821/436914 Mo-Do 20-21Uhr

Suche Regina Kippständer,
Werkzeugkasten, Ketten-
kasten, Lenkungsämpfer
(Plastik) und Klappe vom
Hinterradschutzblech Reg. 3
S. Klinger 069/436859

Alle Kleinanzeigen sind
kostenlos, wir behalten uns
aber vor den Text sinnvoll
zu verändern.

Schicken Sie eine Post-
karte an die Redaktion.
Telefonische Anzeigen-
annahme unter 069/436859.
Bei gewerblichen Anzeigen
bitte an die Redaktion
wenden.