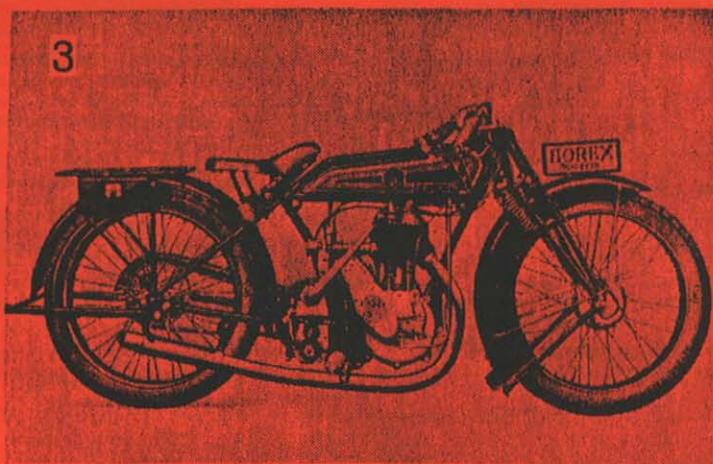




HOREX

BOLE



AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



SCHWEIZER



HOREX-CLUB



NR. 4



Bild Nr.

LENKER, BOWDENZÜGE

46/ 2	Lenkerrohr, Magura - Kleinserie	DM 58,-
46/ 3	Gummiüberzug Magura	DM 8,-
46/ 3 a	Gasgriff komplett, original, Messing verchromt	DM 65,-
46/ 4	Festgriff Magura	DM 8,-
46/ 5	Lufthebel komplett	DM 29,-
46/ 6	Hebel für Dekompressor komplett	DM 25,-
46/ 7	großer Außenzugbremshebel komplett, mit Kugel	DM 34,-
46/ 8	großer Außenzugkupplungshebel komplett, mit Kugel	DM 34,-
46/ 9	Bowdenzug für Dekompressor mit Versteller	DM 14,-
46/10	Bowdenzug für Kupplung	DM 14,60
46/11	Bowdenzug für Luft	DM 9,80
46/12	Bowdenzug für Gas	DM 9,80
46/13	Bowdenzug für Vorderradbremse mit Versteller	DM 16,-
46/14	Kabelstütze für Drehgasgriff	DM 8,-
46/-	Einstellschraube Bowdenzug	DM 6,50

Lenker, Bowdenzüge

BILD NR. 46



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teilleiste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·

Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·

Tauschkurbelwellen · Einspelch-

service · Gebrauchsmaschinen · Neues

Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·

Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

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

Die sportlich-zweckent-
sprechende Lenkerpartie
mit elektrischer Leer-
ganganzeige und gun-
stigster Anordnung der
Bedienungshebel

LIEBE HOREXIANER!

Der diesmalige Horex-Bote ist der letzte im zweiten Jahrgang, und ich denke wir koennen auf 8 schoene Hefte zurueckblicken. Diesmal habe ich zwei Anliegen fuer meine Ansprache. Zum ersten, die naechsten zwei Horex-Boten (1 und 2/90) werden nicht mit eigenen Berichten ausgestattet sein, da ich zu dieser Zeit Abitur mache und froh sein werde den Horex-Boten ueberhaupt fertigstellen zu koennen. Fuer Verzoegerungen und Fehler entschuldige ich mich schon im voraus. Nicht versaeumen moechte ich um weiter tatkraeftige Mithilfe zu bitten.

Nun zum zweiten Anliegen, der Bericht "Horex - Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte" wurde vor einiger Zeit von Joerg Naumann und Uwe Behrend, in einem Clubmitteilungsblatt veroeffentlicht. Einige Angaben halten die Autoren heute fuer nicht mehr richtig, wir vom Horex-Boten denken aber, dass wir den Bericht unveraendert abdrucken sollten, da er ein Stueck der Geschichte der ehm. DDR wiederspiegelt. Fragen koennen natuerlich an Joerg Naumann gestellt werden, Tel. 06132/59651.

EUER CONSTANTIN KLINGER

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse **Constantin Klinger**
Rollinstr. 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.

HOREX-NEUTEILE

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

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

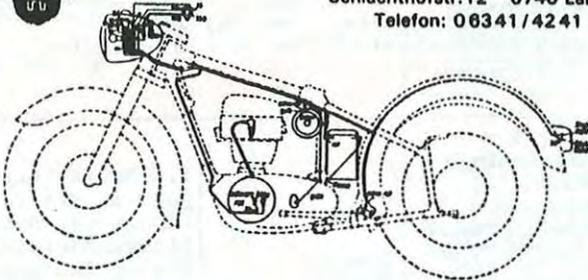


INHALT

- Seite 5...Horex-Ein Name mit Klang
in der Motorrad-Geschichte
Seite 13...Unter uns im Horex-Club
Seite 15...Dem Pinsel zur Ehre
Seite 18...Nachtrag zum Elektronik-
regler
Seite 19...Anno Dunnemals
Seite 20...Anzeigen



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 8740 Landau
Telefon: 06341 / 4241



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

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-
Zündspulen wickeln 20,-
Drehstromanker im Tausch 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

„Jetzt sind sie in die letzte Runde gegangen – wir müssen uns mit unserer Schach-
partie beeilen!“



Der Redaktionsschluss fuer Heft
1/91, die erscheint Mitte Januar, ist
der 1. Januar 1991.

Historische Werbung

Viele Millionen
Conserven - Gläser

Rex



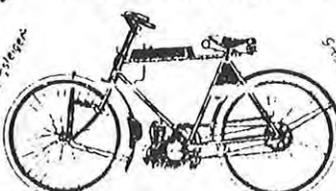
Einkoch-Apparate
verbilligen
die Haushalt-Conserven

Eine neue Erfindung:
Dreyer's Fruchtall-Apparat „REX“
Man verlange in einschlägigen
Geschäften nur „Rex“
Preisliste mit Rezepten gratis.
Rex-Conservenglas-Gesellschaft
Bad Homburg Nr. 23.

OBERURSELER

GNOM

DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR
FÜR JEDERMANN



Der einfachste, beste und sparsamste
EINBAUMOTOR
passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSELA-G.
OBERURSEL P/ FRANKFURT M.

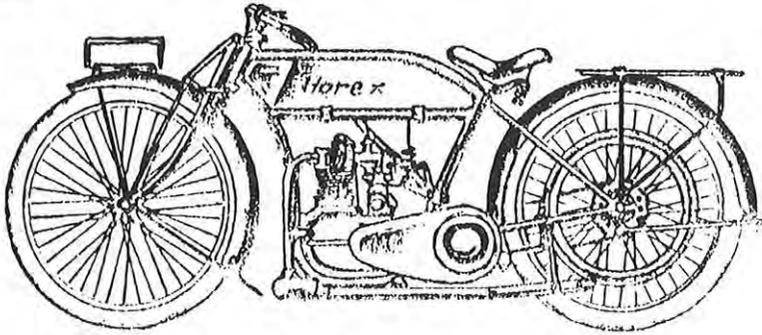
Nächste Bezugsquelle, stellt gerne nach.

1

RECLAMS-Universum 1913

Radwelt 1922

2



Modell 1924

HOREX



Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte

Als im Jahre 1920 Kommerzienrat Fritz Kleemann sen. - Besitzer der "Rex"-Konservenglasfabrik in Bad Homburg v.d.H. - die Aktienmehrheit der in Oberursel (Taunus) ansässigen COLUMBUS-Motorenbau-AG übernahm, war dieses eine der Voraussetzungen zur Bildung der "HOREX"-Werke. Die "Columbus-Motorenfabrik" wurde 1920 gegründet und ging aus der schon länger existierenden Oberurseler Flugmotoren-Abteilung hervor, welche vorwiegend Einbaumotore herstellte. Fritz Kleemann jun., des Kommerzienrates motorsportlich begeisterter Sohn war es, der seine, in der Nähe des Homburger Bahnhofes gelegene Einmann-Werkstatt "HOREX-Fahrzeugbau-AG" nannte.

Das "HO" wurde dem Heimatort Homburg entnommen und das "REX", als Reminiszenz an des Vaters finanzielle Unterstützung, vornehmlich aus der Konservenglasproduktion, angefügt, womit ein gut klingender, einprägsamer und werbewirksamer Name entstand: HOREX.]

Das erste Produkt der "HOREX-Fahrzeugbau-AG" im Jahre 1922 waren, von z. B. "NSU" gekaufte, aber nachträglich motorisierte Fahrräder. Eingebaut wurde der 63 ccm-Viertakt-GNOM-Motor der COLUMBUS-Motorenfabrik. Trotz eines gewonnenen Rechtsstreites um die Einbauweise dieses Motors vor dem Fahrrad-Tretlager mit der Berliner Firma Automotoren-GmbH und gewissen Verkaufserfolgen, wurde die Produktion des GNOM-Motors im Laufe des Jahres 1922 eingestellt. Seine Störanfälligkeit ließ die einst so stolzen Besitzer unken, GNOM hieß: "Geht Nicht Ohne Mitzutreten".

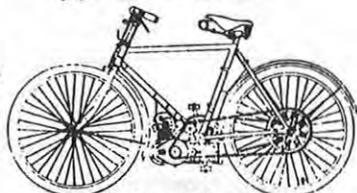
1923 - dem Gründungsjahr der "HOREX"-Werke, entstand das erste "HOREX"-Motorrad. Es hatte einen neuen "Columbus"-Motor mit 249,6 ccm Hubraum, der bei einer Bohrung von 63 mm und einem Hub von 80 mm, bei einer Maximaldrehzahl von 4.500 U/min. 5,0 Effektiv-PS (0,96 Steuer-PS) leistete und das Premierenmodell bis 90 km/h schnell machte! Zylinder und Kolben bestanden aus einer Aluminium-Spezial-Legierung; im "leicht abnehmbaren Zylinderkopf" arbeiteten zwei hängende Ventile. Das Pleuel lief im Rollenlager und die Kurbelwelle war kugelgelagert. Der "Variat"- oder "Zephan"-Vergaser mußte noch von der Lenkatange aus bedient werden, der regulierbare Tropföler wurde von einer halbautomatischen Handpumpe versorgt das

aus dem Veteranen Clubmitteilungs-
blatt Leipzig Nr.19

1921 GNOM gegen AMI

„AMI“

D.R.P.
D.R.G.M.



1/4 PS.
Viertakt!

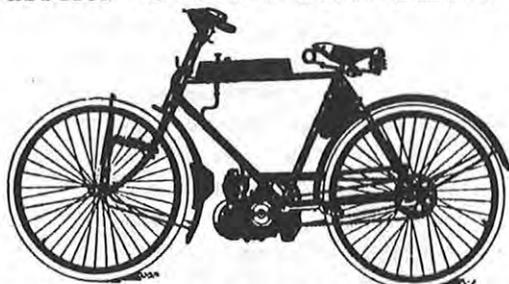
heißt der Hilfsmotor
dessen Lage, Stärke und Geschwindigkeit
so gewählt wurden, daß der Rahmen eines gewöhnlichen Fahrrades
keinen Schaden nimmt. Er weist als einziger Hilfsmotor
ein vollständiges Innenge triebe

Leergang und 2 Uebersetzungen auf

Der „AMI“ ist die Gebrauchsmaschine

Alleinvertrieb: G. W. Marwitz & Co., Berlin SW 40, Wilhelmstraße 39

Oberurseler - Gnom - Fahrrad - Einbau - Motor



Das Landgericht II S. Kammer für Handelssachen, Berlin hat auf unseren Antrag am 6. 11. 21 folgende einstweilige Verfügung
gegen die Ami-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schönberg, erlassen:
Der Ami-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schönberg, wird bei Meldung einer Geldstrafe bis zu M. 1500.-
in jedem Fall der Zweifelsdangung unterworf, Warnungen wegen Verletzung ihres D.R.P. 333771 in einer Form zu erlassen
die den Anschein erweckt, als ob es andere, insbesondere der Motorenfabrik Oberursel A. G. in Oberursel
verboten sei, Motore zum Einbau in Hilfsmotor-Fahrräder herzustellen oder zu vertrieben, bei denen Motor
und Zündapparat unter dem Treibröhrlager des Fahrrades angeordnet sind.

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



Horex Bote -
das Lesevergnügen

3-Ganggetriebe hatte eine Lamellenkupplung und Kickstarter. Die Motorkraft wurde mittels Kette zum Getriebe und von da wahlweise durch Keilriemen oder Kette auf das Hinterrad übertragen. Die Ballon-Bereifung war mit 26 x 2,25" dimensioniert. Der Rahmen, hergestellt aus bestem nahtlos gezogenen Stahlrohren, war schwarz emailliert und trug den grauen 6l-Brennstoff- und Ölbehälter, der zur Zierde grüne Felder in abgesetzten Linien hatte. Dieses Kraft-
rad war vorne gefedert und wurde mit Vorder- und Hinterrad gebremst. Bei einem Verbrauch von 2l/100 km, war dieses schon elektrisch beleuchtete, nur 70 kg leichte "HOREX" mit 90 km/h schnell und sparsam, andererseits aber mit 1.400 Goldmark als Kaufpreis nicht gerade billig.²

Die schon im Gründungsjahr zahlreichen Siege der 250 ccm

"HOREX"-Maaschinen bei verschiedenen Wettbewerben und Rennen rechtfertigten die Entscheidung weiterer Eigenschöpfungen aus dem Haus "Columbus"/"HOREX". Systematisches Prüfen, Verbessern, Weiterentwickeln und die Orientierung nur am Modernsten, waren neben den eigenen Erfahrungen Fritz Kleemanns, die stets gültigen Grundsätze im Hause "HOREX". Schon bei der Verlegung der Oberurseler Motorenwerke zum Stammbetrieb nach Bad Homburg im Jahre 1926, lagen die technischen Lösungen der 496 ccm und 596 ccm-Motore auf dem Tisch. 1927 errang Kleemann auf einer leistungsgesteigerten 675 ccm-"HOREX" (sv) beim Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring hinter Paul Rüttgen auf einer 1000 ccm-"HARLEY-DAVIDSON" und Jean Bolvin auf einer "NEW IMPERIAL" den 3. Platz, obwohl ihm rund 320 ccm Hubraum weniger zur Verfügung standen.³

Neben weiteren sportlichen Erfolgen erwarben sich die "HOREX"-Motorräder auch auf dem Markt einen guten Ruf, wo zahlreiche Kunden weitere Maßstäbe setzten.

So bestachen die Ende 1927 auf den Markt gekommenen neuen Modelle u. a. durch neue Fahrgestelle und moderne, vernickelte Satteltanks, womit sie sich deutlich dem Baustil englischer Motorräder näherten. Das 3-Gang-Hurth-Getriebe wurde von Hand geschaltet, Zündlichtmagnet und die Beleuchtung waren von Bosch und der Vergaser von Amal bzw. Graetzin. Die Motore hatten Frischöl-Schmierung. Die Drahtseil-Ballon-Bereifung hatte die Größe 19 x 3,50".

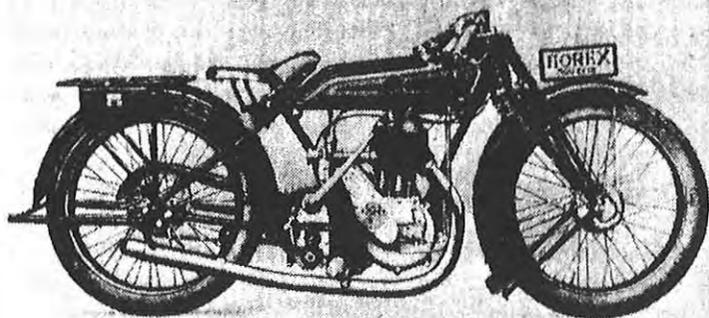
Nachfolgend ein paar weitere technische Daten dieser Typen⁴:

T 5•500 ccm sv 5/14 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 76 mm; 105 km/h

T 5•550 ccm sv 6/15 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 80 mm; 110 km/h

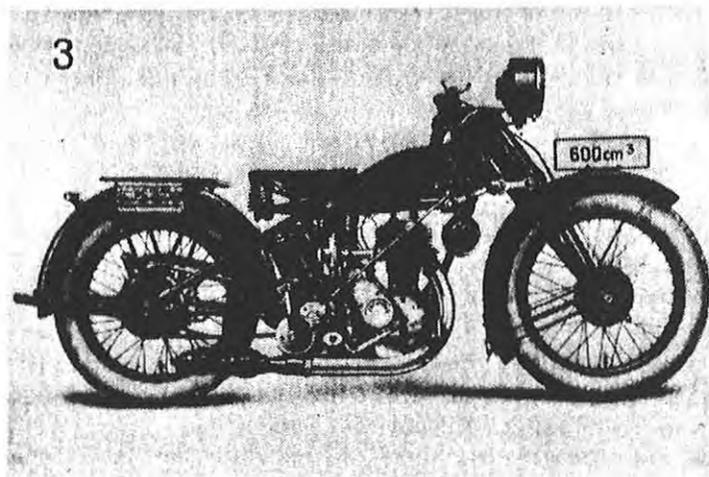
T 6•600 ccm sv 7/16 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 83 mm; 115 km/h.

3



1925 . 500-er und 600-er SV

3



1927 . SV

Die später hinzugekommene **5**

S 5*500 ccm ohv 9/20 PS, Hub = 101 mm, Bohr. = 79 mm; 125 km/h basiert auf dem Sturmey-Archer-Motor, dessen Lizenzfertigung, wie auch für den 348 ccm-Motor, 1928 begann. Als leistungsgesteigerte Ausführung auch an "Victoria" in Nürnberg geliefert, der einerseits der Firma "Victoria" viele Rennerfolge brachte und andererseits als "KR 35" zur erfolgreichsten Motorradentwicklung der Vorkriegszeit wurde. Damit änderte sich übrigens die eigentliche "HOREX"-Charakteristik, die eher auf Langlebigkeit und Normalbetrieb ausgelegt war und nie das Temperament von Rennpferden besaß.

Doch zunächst noch den Hinweis auf einen besonderen Erfolg des Hauses "HOREX" im Jahre 1929:

Josef Kagerer aus München gewann die Goldmedaille bei der internationalen Sechs-Tage-Fahrt. Im gleichen Jahr führte übrigens der spätere "NSU"-Werksfahrer Tom Bullus fünf Runden lang beim "Großen Preis von Deutschland" auf dem Nürburgring auf einer leistungsgesteigerten "HOREX"-ohv-Rennmaschine, bevor er des defekten Kolbenrings wegen in die Boxen mußte und aufgab.

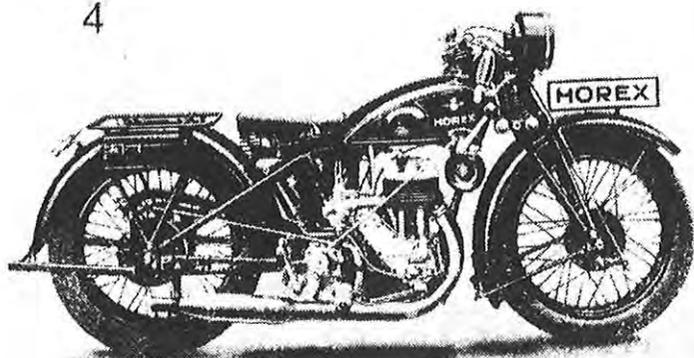
Dabei war dieses Rennen mit Ernst Henne und Paul Kösten auf 500 ccm bzw. 750 ccm-"BMW"-Rennmaschinen, sowie einer kompletten "DKW"-Mannschaft, unter ihnen Ernst Zündorf und Sepp Klein, der später für "HOREX" fuhr, auf 500 ccm-Ladepumpen-Rennmaschinen besetzt. Sieger dieses Rennens wurde dann der Engländer Tyrell Smith auf "Rudge", vor seinen Landsleuten Graham Walker, auch auf "Rudge", Athur Simcock und Charlie Dodson auf "Sunbeam" und dem Iren Stanley Wood auf "Norton".

Hermann Reeb, der neue Chefkonstrukteur des Hauses "HOREX" entwickelte ab 1930 eine Motorenserie: 198 ccm/8,5 PS, 298 ccm/12,0 PS, und ab 1934 348 ccm/12,5 PS. **6**

Die 198er Maschine, mit einem nach vorne geneigten ohv-Motor, dessen Stoßatangen in einem Rohr am Zylinder geführt wurden, ist der Steuerfreiheit wegen gebaut worden. Die 298er Version ähnelte der kleineren vom Aufbau sehr. Es gab auch eine 248 ccm-Ausführung, die durch Aufbohren der 198er Grundauführung entstand, angeblich aber nur in drei Exemplaren hergestellt wurde, die der frühere **7** "DKW"-Werksrennfahrer Sepp Klein für "HOREX" fuhr.

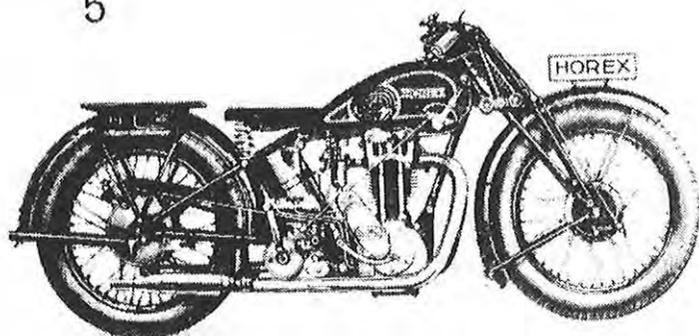
Weiterhin baute "HOREX" die beliebten 496 ccm- und 596 ccm-Maschinen in sv- und ohv-Steuerung. Übrigens gilt der 596 ccm-Motor bei einer Bohrung von 80 mm und einem Hub von 118 mm, als der langhubigste Motor, der je im Motorradbau Verwendung fand.

4



1928 - 1931

5



1929 . S 5 und SS 5

Am Weihnachtsabend 1932 stellte Reeb seine sensationellen Zweizylinder-Viertakt-Parallel-Twin vor, die mit einer Bohrung von 65 mm bzw. 75 mm und einem Hub von 70 mm, sowie obenliegender, kettengesetzter Nockenwelle als 598 ccm- und 798 ccm-Motore geliefert wurden. 8 Wenn sie auch keine absoluten Neuheiten darstellten, so waren es doch sehr fortschrittliche und rein deutsche Konstruktionen, die es wert gewesen wären, weiterentwickelt zu werden. Einen Beweis dafür lieferte der berühmte Seitenwagenfahrer Karl Braun, der 1934 und 1935 mit einer solchen Parallel-Zweizylinder von "HOREX", auf 1.000 ccm aufgebohrt und mit Kompressor versehen, die Straßenmeisterschaft in seiner Klasse gewann. An diesem Motor wurden mit stolzen 60 PS bei 7400 U/min und einer Verdichtung von 1:9,8 alle konstruktiven und thermischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Nur die Wuppertaler "TORNAX"-Werke erhielten diesen Motor noch und beteiligten sich mit Anton Gosse erfolgreich an vielen Rennen.

Zu den trotz ständiger Weiterentwicklung gebauten Einzylindermotoren kam 1934 als einzige umfangreichere Änderung eine 598 ccm-Vierventil-OHV-Maschine, die aber trotz modernen Konzepts, keine Rennmaschinen wurden. Bei einem Hub von 103,5 mm und einer Bohrung von 85 mm entwickelte sie bei einer Verdichtung von 1:6 und 5000 U/min eine Leistung von 24 PS. Alle Einzylinder-Modelle hatten Trockensumpfumlaufschmierung. 9

Mit Beginn des Jahres 1935 wurden die 598er und 798er Zweizylinder-Modelle aus dem Fertigungsprogramm genommen, da der wohl zu hohe Preis zu Absatzproblemen führte. Letztgenannte Serienmaschinen erreichten deshalb auch nur Stückzahlen von ca. 500 bzw. 150. Man muß deshalb davon ausgehen, daß vom großen Zweizylinder-Modell, vielleicht jede 10. Maschine, also noch ca. 15 Stück existieren können. Ich restauriere zur Zeit solch eine Maschine, nach der ich schon Jahre suchte. Da ich auf Grund des schlechten Zustandes großen Schwierigkeiten bei der Restauration gegenüberstehe, bitte ich an dieser Stelle alle Sportfreunde und Leser, mich zu informieren, wenn irgendeine Unterstützung möglich ist, während von der aufgebohrten 1.000 ccm-Rennversion wohl nur noch ein Stück gehütet wird. Weiter produziert wurde der 598 ccm-Vierventiler (OHV), sowie die 498er und 598er Einzylinder-Maschinen, welche wahlweise mit Magnetzündung oder Batterie und in der Bauart SV (side valve = seitlich stehende Ventile) und OHV ab 1937 (overhead valve = über Kopf hängende Ventile) geliefert wurden. Alle Ausführungen besaßen ein per Fuß schaltbares 4-Gang-Getriebe. 10

Jörg Naumann & Uwe Behrend

Fortsetzung folgt

Unter uns im Horex - Club.

Monatliche Stammtische und Clubabende:

Wir bitten alle Clubs und Vereinigungen uns Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstaltungen bekannt zu geben (Wer, Wann, Wo, Info bei Wem und Telefon).

-Der HC Taunus trifft sich jeden 2 Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststaette "Darmstaedter Hof", in Burgholzhausen bei 6383 Friedrichsdorf in der Hanauerstr.11. Tel.06172/81898.

-Der HC NRW trifft sich 8mal im Jahr. Tel.0251/274362

-Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, in Kirdorf bei Bad Homburg. Tel.06172/35822

-Horex Freunde Darmstadt

treffen sich am Samstag dem 20.10.1990 um 16 Uhr "An der Trift" in Weiterstadt-Schnepphausen. Info: 06150/6050 Frage, gibt es bald einen neuen Horexclub ?

Treffen, Ausstellungen, Veteranensport und Maerkte!

-20.10.90 22.Veteranen-Teilemarkt in Kaltenkirchen Tel.04192/9609

-27.-28.10.90 Ausfahrt des HC Taunus Tel.06172/81898

-10.11.90 8. Teilemarkt fuer Oldtimer in 1950 Neuruppin, Ortsteil Treskow (ehm.DDR)

-8.-9.12.90 Wintertreffen fuer Motorraeder in Adenstedt bei Peine Tel.05172/5500 o. 4859

-Wintertreffen 90 der Horex- und Gespannfreunde Mainking e.V. Termin bitte bei Tel.07959/634 erfragen.

-17.-20.5.91 Horex-Sternfahrt in 5429 Holzhausen. Veranstalter HC Singhofen. Tel.02604/8914

Im Horex-Boten 3/90 fragten wir nach einer Imperator R2-Nocke, Hans Wegmann wusste bescheid und gab uns den richtigen Tip. Die RS2-Nocke hat folgende Steuerzeiten: Einlass oeffnet 15 Grad vor OT, Einlass schliesst 60 Grad nach UT, Auslass oeffnet 37 Grad vor UT und Auslass schliesst 38 Grad nach OT. Wie ist sie gezeichnet?

Der Ducati 860 Kolben passt nicht bei der T5 T6 sondern bei der S 64, wie mir Hannes mitteilte. Info bei Hannes 06142/21366

Wunderschoene Tankabzeichen fuer Vorkriegshorex hat nachfertigen lassen Joerg Naumann 06132/59651. Es sind drei Groessen des Horex-Wappens sowie der vorkriegs Horex-Schriftzug erhaeltlich.

Hanau 22.9.

Die zweite Oldtimer Sternfahrt der Kreissparkasse Hanau stellt eine Besonderheit unter den Veteranenveranstaltungen dar, denn sie kostet kein Startgeld. Die Teilnehmer werden durch die Sparkasse bewirtet und bekommen ein Erinnerungs-present. Also einen Termin den man gerne annimmt. Fuer den Ausrichter kann man nur grosses Lob aussprechen, denn trotz Dauerregen, vom Start bis zur Ankunft auf dem Marktplatz Hanau, gab es nur zufriedene Teilnehmer. Nachdem sich alle Teilnehmer auf dem Marktplatz bei hervorragender Bewirtung versammelt hatten, hatte auch Petrus ein Einsehen und liess die Sonne wieder scheinen. Der Horexclub Hanau sowie andere Horexfahrer haben die Marke Horex bei dieser Veranstaltung, zur am besten Vertretenen Marke, selbst unter Beruecksichtigung der Autos, werden lassen. Fuer Intressenten dieser Veranstaltung im Jahre 1991, bitte Anfragen an Volker Eckhardt KSK Hanau 06181/294110.

Buschwiese 2-3.9.

Die letzte der Horex traditions Veranstaltungen des Jahres 1990 litt unter dem erwarteten Wetter, dass dann doch nicht so wurde, sondern wunderbar war. Aber es hielt doch viele davon ab, die Buschwiese zu besuchen. Oder waren zwei andere grosse Veranstaltungen in unserem Raum, Hockenheim oder, Sinsheim, fuer den, im Vergleich zu Vorjahr, schwächeren Besuch verantwortlich? Ich hoffe der MSC Bad Homburg hat keinen Verlust erlitten. Fuer die Angabe der Preistraeger fehlen mir die Informationen. Doch einige besondere Horex moechte ich auffuehren: Imperator 450: Regina mit Alu Zylinder: S 64: zweimal S 6: Regina mit Schwinge: Regina mit Eisenguss Einport rechts Zylinderkopf: Buecker mit Columbusmotor vom Type GM oder HM vielleicht war es auch WM oder XM ich kann mich nicht mehr so genau an das Motorgehaeuse erinnern: Auch der Victoria Nullserientype KR35 aus dem Jahre 1948/49 ist aeusserst Interessant: Ein sehr schoener Regina Schnittmotor: So wie drei SB 35 eine davon als Gespann sind neben anderem besonders erwaehenswert: Am Sonntag bestand fuer unsere Horexfreunde die Gelegenheit mit dem Konstrukteur der Imperator Type 07 Herrn Gunkel zu sprechen.

Veteranenrally Alzenau 15.9

Die Veteranenrally Alzenau wurde von Herr Karl Reese um 10 Uhr gestartet, nachdem jeder Teilnehmer seine Plakette, Route und Startzeit erhalten hatte. Gestartet wurde nach Baujahr, so wurde uebrigens auch bezahlt (1908 = 8DM 1950 = 50DM), und Herr Reese erlaeuerte zu jedem Starter einige Besonderheiten.

Es mussten zwei Runden zurueckgelegt werden, in denen sich einige Sonderpruefungen, wie Zeitfahren, befanden. Die schoene Strecke wurde nach meinen Informationen reibungslos bewaeltigt, obwohl kleinere Landwirtschaftswege befahren werden mussten. Ebenso reibungslos verlief die gut organisierte Veranstaltung, und ich denke mir, dass man der Bewirtung ein grosses Lob aussprechen kann, die teilweise sogar im Startgelt enthalten war.

25 Jahre Muench 15-16.9

Das Muench Motorrad hat ja seine Wurzel in der Marke Horex. Aus diesem Grund war ein Besuch dieser Veranstaltung angezeigt. Und dies war kein Fehler. Denn was wurde nicht alles geboten! Friedel gab Einsicht in alle seine Fertigungsmoeglichkeiten, man konnte durch die Fabrikationshalle schlendern und sich alles in Ruhe anschauen. Besondere Aufmerksamkeit fanden bei den Horexfreunden die Ausstellungsobjekte, wie da waren: Gnom: S5 mit SA Motor: 500 Imperator Prototyp 1951: Imperator 450: Horexwerksrenner aus dem Jahre 1953: Motor des 1952 Horexwerksrenners: 500 Hoske-Horex-Renner 1952: Ein 600er und 500er Imperator Rennmotor des Gespanns Schulz Diemer, wobei Herr Diemer selbst anwesend war. Die 500er type mit Rollenkippebel des Rebell so wie dessen Nockenform und Doppelzuendung: Muench DOHC auf Imperatorbasis aber doch eigenes Motorgehaeuse, da bei diesem Motor das Getriebe separat anflanscht werden musste: Ausweisrenner auf Imperator 07 Basis: Doch der Sound der Rennmaschinen war die Oberspitze. Ich hoffe, dass ich nicht noch ein Headlight vergessen habe. Es war toll!

Nachtrag Citation

Durch einen Leser unseres HOREX-BOTEN wurde mir bekannt, dass ueber die Vorgaenge im Zusammenhang mit der Imperator 450 Story aus heft 2/90 andere Informationen bestehen, als jene die uns aus den USA bekannt wurden. Fuer unsere Leser, aber auch nicht zu letzt fuer das entstehende Horexbuch, habe ich grosses Interesse mich mit der entsprechenden Person zu unterhalten.

Denn, wie schon im Citations Artikel zum Ausdruck kam, sehe ich auch einige Dinge anders. Bitte rufen Sie mich ueber die im HOREX-BOTEN angegebene Nummer fuer ein Gespraech an.

Ihr Horex-Novice

DEM PINSEL ZUR EHRE

Ob spritzen oder streichen; die Qualitaet der Lackierung steht und faellt mit den vorgeleisteten Arbeitsgaengen. Diese sind schleifen, spachteln und fuellen oder auch fuellern genannt. Die herausragenste Stellung unter diesen drei Vorarbeitsgaengen kommt dem Schleifen zu. Das Schleifen und erneute Auftragen von Fuellmaterial, kann so oft wiederholt werden, bis das erwuenschte Ergebnis, die glatte und ebene Oberflaeche, denn diese allein ist fuer den letzten Lackiergang geeignet, erreicht ist. Doch darf hier nicht vergessen werden, das zwischen dem Auftragen und Schleifen eine genuegend lange Trockenzeit eingehalten wird. Denn nur auf einer einwandfreien Grundlage, laesst sich eine weitere Schicht mit Erfolg auftragen. Doch halt! --- Der geneigte Leser wird einwenden, seine Motorradteile waeren z.B. aus einem feuchten Keller gekommen, sie befaenden sich in schlechtem Zustand, beduerften doch wohl erstmal, einer grundlegenden Behandlung, wie Sandstrahlen und anschliessendem Grundieren! Ja, dies kann wohl sein, ist aber nicht immer unbedingt notwendig!

Warum ---?: Sollte der urspruengliche Lack, nach der gruendlichen Reinigung, noch grossflaechig vorhanden sein, aber durch Kratzer, matte Oberflaeche und Roststellen, sich als nicht mehr erhaltungswuerdig zeigen, so kann er immer noch als hervorragender Untergrund, fuer eine Neulackierung, dienen!

Die Gruende fuer die Rettung des Altlack sind; Horex bonderte alle zu lackierende Rohteile. Beim Bondern handelt es sich um Phosphatieren von Eisen, hierdurch ergab sich eine besonders innige Verbindung zwischen dem Farbmateriale und dem Grundmateriale (Farbe und Blech). Dies verhindert das unschoene Abplatzen des Lacks beim Anstossen. Zum anderen vertraegt sich der alte Lack, mit dem Kunstharzlack, den wir in diesem Artikel empfehlen wollen, hervorragend. Ist jedoch die Bonderschicht durch Arbeitsgaenge wie Sandstrahlen oder grossflaechiges Schleifen verloren gegangen so kann sie wieder mit einfachsten Mittel erstellt werden. Wir bestreichen die metallisch blanke und fettfreie Oberflaeche mit 10 prozentiger Phosphorsaure, erhaeltlich im Chemiekalienhandel oder in der Apotheke, als konzentrierte Phosphorsaure, ca.75 prozentig. Wir markieren uns in einem Glasbehaelter die 100ml Marke, fuellen dreiviertel mit destilliertem Wasser auf, und geben zum Schluss die konzentrierte Phosphorsaure bis zur Marke (dies ist das letzte Viertel) unter Ruehren zu. Niemals giessen wir Wasser in die Saeure! Die Unfallverhuetungsvorschriften beim Umgang mit Saeuren sollten vorher bekannt sein. Wie schuetze ich mich? Was mache ich bei einem Unfall? Nachdem die verduennte Phosphorsaure nach dem Auftragen durch schaeumen anzeigt, dass sie mit dem Eisen reagiert hat, laesst man alles abtrocknen und buerstet mit einer normalen Buerste z.B. Schrupper das weisse Pulver ab. Die Oberflaeche ist nun wieder gebondert. Dieses Verfahren ist auch fuer partielle Oberflaechen, die beim schleifen freigelegt wurden, geeignet. Da wir hier Arbeiten mit Saeuren ansprechen, moechte ich auch auf das Beizen hinweisen. Beizen ist ein Vorgang zum porentiefen Entrosten. Dieser Vorgang kann auch als Basis fuer eine gute Lackierung herangezogen werden. Hierzu wie im Horex-Boten 4/1989 "Der kleine Galvaniseur" beschrieben eine 10 bis 15 prozentige Salzsaeure ansetzen und auf die entfettete und gereinigte Flaeche durch einpinseln auftragen. Nach erfolgreichem Beizen mit reichlich Wasser abspuelen und trocknen lassen. Aber auch hier Unfallverhuetungsvorschriften beachten. Doch nun zum eigentlichen Thema "spritzen" oder "streichen" Wie vorher gesagt, ist der ebene und glatte Untergrund fuer die Qualitaet einer Lackoberflaeche entscheidend. Wir benutzen zum Fuellen nur Spachtel oder Fueller

der zum Altack und zum neuen Lack passt, dies wird der Fall sein wenn Lack, Fueller und Spachtel von der gleichen Firma und aus der gleichen Produktgruppe kommen.

Nun zur Vorgehensweise; es wird das zu lackierende Teil gut gereinigt. Falze und Ecken besonders beachten. Fettige und oelige oder teerhaltige Rueckstaende durch gesonderte Behandlung (entsprechende Loesungsmittel) beseitigen. Rostnarben und tiefe Kratzer ausschleifen, nicht zu fein aber auch nicht zu grob und mit zum Lack passender Spachtel ausgleichen, gegebenenfalls in mehreren Schritten wiederholen.

Zuvor waere aber das Ausbeulen oder andere der Metallverarbeitung zuzurechnende Arbeitsgaenge durchzufuehren, aber hier suchen wir auch noch. Vielleicht kann einer unserer Leser mit einem Aufsatz zum Thema aushelfen. Doch zurueck. Nachdem nun die Spachtel gut getrocknet ist, wird die Oberflaeche geschliffen. Je nach Oberflaechenrauhigkeit, wird trocken vorgeschliffen z.B. mit 120 Papier, auf jeden Fall aber nass nachgeschliffen mit 400 Papier. Das Ergebnis, die glatte und ebene Oberflaeche, laesst sich besser durch die Fingerspitzen erfuehlen, als durch das Auge sehen. Das Schleifen sollte jedoch nicht bis zur Metalloberflaeche fortgesetzt werden, zumindest nicht flaechig, da sonst die gebonderte Schicht abgeschliffen wird. Nach gruendlichem Waschen unter viel Wasser (entfernen des Schleifschlamm) und anschliessendem Trocknen in staubfreier Umgebung wird eine Lack-schicht Lawinol auftragen oder aber nochmal gefuellt.

Doch hier ist noch einiges zu beachten. "Staubfreie Umgebung" ?
Moeglichkeiten hierzu:

1. Ein aus Plastikfolie selbstgenaehetes Zelt in Wuerfeldform von 2 auf 2 Meter wird im Dachboden befestigt.
2. Das gefliesste Badezimmer wird durch aufhaengen von feuchten Handtuechern und durch befeuchten des Fussbodens quasi Staubfrei (Selbiges gilt auch fuer das Plastikzelt) Der Pinsel: Es sollte sich um einen Kunstmalerpinsel in Rinderhaar Qualitaet oder um einen Dachshaarpinsel handeln. Der Pinsel sollte gut gebraucht sein. Vorher schon einige grobe Arbeiten mit dem Pinsel ausfuehren. Aber auch ein gut abgearbeiteter normaler Malerpinsel, Qualitaet rot, ist fuer das hochfeine Lackieren geeignet.

Die Handhabung: Das zu lackierende Teil wird gut zugaenglich in staubfreier Umgebung aufgestellt, das Teil muss ruhig stehen, also Teil nicht aufhaengen. Kurz vor der Lackierung wird das Teil mit einem leicht mit Verduennung angefeuchteten Viededa Spueltuch abgewischt. Das Viededa Spueltuch ist absolut Fusselfrei. Achtung, bei mit Fueller bearbeiteten Teilen, hier besteht die Gefahr des abloesens. Fueller besser trocknen oder auf Verduennungsreinigung verzichten. Der staubfreie Raum, so wie der Lack und das zu lack-ierende Teil, sollte eine Temperatur von +24Grad bis 35Grad Celsius haben.

Der Pinsel wird mit dem Lack auf einem sauberen fusselfreien Flaeche eingestrichen. So, nun geht es ans Horex-Teil. Das Streichen beginnt an einem Ende des Teils und man arbeitet sich kontinuierlich bis zum letzten Punkt des Teils voran. Die Qualitaet des Lackauftrags kann am besten, sofort durch Augenschein, durch zu hilfenahme einer blendfreien Handlampe oder Taschenlampe ueberprueft werden. Also jeder Pinselstrich wird sofort beleuchtet und ueberprueft. Nur so ist speziell bei Schwarz mit seinen schlechten Reflektiereigenschaften eine qualitativ hochwertige Lackierung zu erreichen. Nach Beendigung des Farbauftrags verlaesst man den "staubfreien Raum" moeglichst vorsichtig und kuemmert sich um den teuren Pinsel. Mit Pinselreiniger arbeiten, um ein Verhaerten zu verhindern. Der Staubfreiraum wird 24 Std. nicht betreten. Hiernach wird das Teil

von einem Heizstrahler weitere 12 Std. getrocknet. Oder aber ueber einem Ofen oder Heizung fuer einige Tage zum Trocknen aufgehängt. Auch unter dem Dachfirst ist im Sommer ein guter Platz zum Trocknen, hier aber mindestens eine Woche Trocknungszeit. Sollte die erzielte Oberflaechenqualitaet nicht die gewuenschte Stufe erreicht haben, kann beim Nassschleifen wieder begonnen werden. Ich halte fuer eine gute Qualitaet, mindestens zweimaligen Durchgang von Schleifen und Lackieren fuer notwendig, doch drei- oder viermalig ist auch nicht schlecht. Zu beachten ist, soll eine Lackschicht, also nicht der Fueller, angeschliffen werden, so sind alle glaenzenden Stellen durch Schleifen in den matten Zustand zu ueberfuehren, um eine bessere Haftung des neuen Lackauftrags zu gewaehrleisten. Nun noch einige Worte zum empfohlenen Lack. Der Lack "Lawinol" von der Firma Lackfabrik Union Einz in 2102 Hamburg 93 ist weitgehend Benzinfest (aber nicht gleich einen Tank innen mit Lawinol lackieren). Meine Bezugsquelle ist die Firma Farben Jenisch in Frankfurt a/M Tel.069/288925 Lawinol hat einen wunderbaren Verlauf. Das Ergebnis ist eine satte Farbschicht, die gut auf dem Untergrund steht und bei richtiger Wahl des Pinsels absolut glatt verlaeuft, und so der gespritzten Lackflaechen, bei geringerem Aufwand, entspricht. Weiterhin bietet Kunstharzlack wie Lawinol eine hohe Sicherheit vor Abplatzern bei der Endmontage, wie dies bei Acryllack der Fall ist. Die Fuelligkeit des hier beschriebenen Lackierverfahrens entspricht der von Kunststoffbeschichtungen. Der Glanz aber uebertrifft dieses und entspricht dem des Acryllackierverfahrens. Wichtig, Lawinol ist ein speziell auf die Verarbeitung mit dem Pinsel ausgelegter hochwertiger Lack, der auch seinen Preis hat, 250 ml ca. 10 DM. Ich empfehle fuer die Lackierung an einem Motorrad nur die kleinen Gebinde von 250 ml., die Dose ist leichter, handlicher und man hat es nicht so oft mit alten eingetrockneten Dosen zu tun, zumal dabei immer feste Partikel den Lack versauen. Viel Erfolg beim Ausprobieren. Ein toller Nebeneffekt, wir sparen viel Geld, da wir alles selbst machen und der Pinsel, immer noch mit Abstand, das ergiebigste und billigste Lackierwerkzeug darstellt. Nicht zu vergessen ist auch, dass speziell fuer Vorkriegsmaschinen, dies das einzig originale Verfahren darstellt. Aber ich habe auch versucht, Lawinol zu spritzen und das geht auch einmalig gut, und ich empfehle es sogar fuer die grossen Teile wie Tank, Schutzbleche, Kettenkasten und Werkzeugkasten, fuer den letzten Lackauftrag. Es geht etwas einfacher und das angestrebte Ergebnis ist schneller zu erreichen.

Euer Horex Novice

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

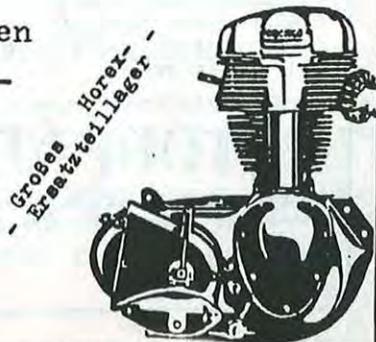
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Nachdem wir mit dem Einbau des E-Reglers keine Probleme hatten, die ersten Touren mit Hitze und Vibrationen, den Regler unbeeindruckt liessen, waren wir voll auf zufrieden, mit diesem Stueck Qualitaetselektronik.

Doch dann kam ein 5 bis 6 woechiger Stillstand des Motorrades. Als wir nach dieser Zeit eine kleine Sonntagsfahrt machen wollten und den Zuendschlussel im Zuendschlussel niederdrueckten, passierte nichts ---. Die Kontrolleuchte blieb dunkel. Der Akku war leer!

Selbstentladung konnte nicht in Frage kommen, wir hatten mit den NC Akku Erfahrung, dass selbst ueber ein halbes Jahr Stillstand, einer Maschine, diese mit der verbliebenen Ladung, zum Leben zu erwecken war. Also Messgeraet angeschlossen und den vermeindlichen Nebenschluss gesucht!

Was stellte sich heraus? 6 bis 7 Milliampere flossen als Ruhestrom staendig ueber den E-Regler. Nun nachgerechnet, 8 A/h hat ein neuer geladener Akku. Unser Akku war nicht neu und auch nicht proppevoll. Also sagen wir er hatte 5 A/h, sind gleich 5000 mA/h. Bei einer konstanten Entladung von 7mA benoetigen wir fuer die Entladung des Akkus $5000:7=715$ Stunden. 715 Stunden sind 30 Tage, also noch einem Monat ist der Akku leer. Was ist zu empfehlen? Der problemlose Betrieb macht den E-Regler empfehlenswert, doch am Akku sollte man eine Trennstelle vorsehen, z.B. Kabelschuh und Zunge. Eine andere Moeglichkeit ist der Einsatz eines Relais, welches erst nach Einschalten der Zuendung die Lichtmaschine mit Regler, an das Bordnetz koppelt. Auf jeden Fall sollte man, sofern hier noch keine Aenderung herbeigefuehrt ist, den Akku bei laengeren Standzeiten, mehr als 14 Tage, vom Bordnetz des Motorrades abkoppeln. Oder aber, fleissig sein und den Akku in einem guten Pflegezustand erhalten, dann kann man auch mal 4 Wochen warten. Aber dann bitte ohne Licht fahren. Spass bei Seite, denn normalerweise hat eine Diode in Sperrrichtung Megohm an Widerstand das macht laut Ohm'sches Gesetz nur mikroampere Entladung aus und das ist Faktor Tausend, gegenueber Milliampere, aber auch Faktor Tausend fuer die Zeit der Selbstentladung.

Ist es moeglich, das der Regler konstant von der Batterie, mit Betriebsspannung versorgt in Betrieb bleibt? Waehre nicht eine Schaltung denkbar und wuensenswert, die ihre Betriebsspannung nur von der erzeugenden Lichtmaschine abnehmen wuerdet. Will sagen, der Regler wird erst durch die aus der Lichtmaschine erzeugte Spannung aktiviert.

Euer Horex Novice

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

Anno



D u n e m a l s -

Eigentlich ist es so natürlich, daß man sich einmal wieder umsieht und zurückschaut, was sich doch früher so alles um die Motorradfahrererei getan hat. Im Zeitalter der Schwingen, der Federbeine, der 1000er-Drehzahlen und der vielen, vielen PS sollten wir doch einmal wieder nachdenken, wie das früher eigentlich war. Und dabei, Jungens, ist das sooo lange auch noch nicht her — nur unser unrabriger Geist und unsere schnellebige Zeit haben diese paar Jährchen zu einem Berg gemacht, von dem wir jetzt doch schnell mal einen Blick hinunter, d. h. zurückwerfen wollen. Ernst Geuder aus Recklinghausen mit 39 Jahren heute noch begeisterter Motorradfahrer und im Herzen Jung geblieben, erzählt:

Im März 1906 hatte ich gemeinsam mit meinem Freunde Georg Tiebel den Motorclub Verneuchen gegründet und es war eine Selbstverständlichkeit, daß wir eine richtige Osterfahrt starten mußten. Am Ostersonnabend machten wir uns nachmittags unter den Töff-töff-Heilrufen aller Clubkameraden auf den weiten Weg nach Rügen. Georg Tiebel mit seinem Laurin & Klement-Zweizylinder mit Belwagen, in dem unser Freund Seidel saß, und ich selbst auf meiner 2-PS-FN-Einzylinder. Reservereifen und Schlüssel, Reservieremien, Ersatzteile, Zündkerzen und dergleichen bildeten unser reichliches Reisegepäck. Munter schnurrten unsere Motoren bei geöffneter Auspuffklappe und bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h brachten wir bald Eberswalde hinter uns. Einige Kilometer hinter Joachimsthal kam das erste Hindernis in Gestalt eines Zollhauses mit herabgelassenem Schlagbaum. Die Zöllnerin(!) hatte Tiebel bei seiner Ankunft bereits einen angemessenen Straßenzoll abgeklopft und versuchte dasselbe nun bei mir. Ich forderte sie auf, mir den Tarif für Motorräder auf der Aushängetafel zu zeigen. Nachdem ich mich vergewissert hatte, daß nichts davon zu lesen war. Als ich ihr dann mit einer Anzeige drohte, war sie so eingeschüchtern, daß sie mir die 78 Pfennig, die sie Tiebel abgenommen hatte, reuig zurückgab und den Schlagbaum schnell öffnete. Solche Zollhäuser gab es 1906 noch viele und überall versuchte man, uns Kraftfahrer kräftig zu schröpfen. (Es soll sich in den letzten fünfzig Jahren darin auch nichts geändert haben. Red.) Vor Templin überfiel uns die Dunkelheit und nun zogen wir die Karbidlampen aus unseren Rücksäcken — am Lampenhalter wären sie längst abgebrochen — befestigten sie und zündeten sie nach dem üblichen Experimentieren an. In Templin erwartete uns entsetzliches Kopfstempelpflaster und mehr die Pedale tretend als mit Motorenkraft passierten wir die Stadt im Schweiß unseres Angesichtes und waren froh, als wir endlich die nach Fürstberg in Mecklenburg führende ausgefahrene Straße erreicht hatten. Meine Karbidfackel erlosch infolge der Erschütterungen bald und war nicht mehr zum Leben zu erwecken. Ich folgte daher mit geringem Abstand Tiebels Maschine, die noch schwaches Licht hatte.

Pötzlich zwang uns ein Polizist zum Anhalten. Er erklärte uns, daß wir in Fürstberg nicht ohne Beleuchtung fahren dürften und auf diese Weise erfuhren wir, daß wir unser Tagesziel erreicht hatten. Als wir den gemütlichen Mecklenburger baten, uns das Hotel Tiburtius am Markt zu zeigen und ihn zu einem kräftigen Umtrunk einladen, war von einem Strafmandat nicht mehr die Rede (Hört, hört! Red.) und mit Polizeistütze erreichten wir das Hotel. Ein sehr ausgiebiger Abendessen vereinigte uns dann mit unserem neuen Freunde und als dieser gegen Mitternacht von uns schied, war er bestimmt nicht mehr in der Lage, sich weiterer Verkehrsründer anzunehmen. Dafür erschien er aber am Ostersonntag früh pünktlich im Hotel, um den Abschiedstrunk nicht zu versäumen. Gute, alte Zeit —!

Nun ging der Rummel mit dem Straßenzoll wieder los und wir verbrauchten sicherlich dafür mehr Geld als für Benzin. In Mecklenburg hatte übrigens fast jedes Zollhaus gleichzeitig einen Ausschank und als wir kurz vor Neustrelitz glücklich über die Nepperei fuhren, erwiderte uns der Zolleinnehmer in gemütlichstem Tone und unverfälschtem Fritz-Reuter-Platt: „Ji könnt da Zollgeld jo afsupen!“ (Ihr könnt das Zollgeld ja aufsaufen!) Und damit stellte er uns für die 46 Pfennig Zollgeld drei Pfandbier hin. Nach einem kräftigen Mittagssmahl in Neubrandenburg im Ratskeller erreichten wir müde und matt gegen Abend Demmin, wo wir im „Reichsadler“, dem besten Hotel der Stadt, Quartier bezogen. Da alle Motorradfahrer damals als reiche Leute galten und noch Seltenheitswert besaßen, empfing man uns — obwohl wir nicht ganz salonfähig aussahen — mit größter Zuverlässigkeit und wir waren die ehrfürchtig angestaunten, wovon am meisten beachteten Gäste des Hauses.

Am nächsten Morgen bestiegen wir schon in aller Frühe unsere Maschinen und nach einigen Stunden lag Stralsund vor uns. Über die blaue Ostsee winkte uns Rügen seine ersten Grübe zu. Unser

braven Motoren hatten trotz gelegentlicher Mucken ihre Schuldigkeit getan, denn im Hinblick auf die mittelalterlichen Straßenverhältnisse auf Rügen, setzten wir die Reite nun mit der Eisenbahn fort und blieben in Saßnitz, wo wir einen sehr vergnügten Tag verlebten.

Zur Rückfahrt bestiegen wir unsere Maschinen frühmorgens wieder in Stralsund zur Fahrt nach Demmin, wo wir unser schweres Gepäck im Hotel zurückgelassen hatten. Zirka zehn Kilometer vor Demmin hielt auf der Straße ein nach heutigen Begriffen vorstädtlicher Mercedes, dessen Insaassen uns lebhaft zuwinkten. Wir hielten an und waren sprachlos, als dem Wagen Herren in schwarzen Gehrocken und mit Zylinderhüten auf dem Kopfe entstieg und sich uns mit sichtlicher Ehrfurcht näherten: der Vorstand des jungen Automobilclubs Demmin!

Wir wurden im Triumphzuge nach Demmin geleitet, wo die ganze Stadt festlich geschmückt war und wir unseren Einzug wie Ozeanflieger unter dem Jubel der Bevölkerung hielten. Uns die Sprache immer noch weg, als man uns zum Hotel „Reichsadler“ geleitete, wo uns der Hoteller mit dem gesamten Personal feierlich empfing. Der Clubvorsitzende hielt uns eine Ansprache, in der er immer wieder betonte, welche Ehre ihnen und der Stadt durch unseren Besuch zuteil geworden wäre und schließlich überreichte er uns einen großen sektgefüllten Pokal als Ehrentrunk.

Nun erst fing ich an, die Zusammenhänge zu begreifen. Sowohl mein Freund Tiebel wie ich selbst hatten damals schon beträchtliche Ehren als Motorradrennfahrer einheimen können und daher waren unsere Namen allen Motorsportlern geläufig. Nachdem der Hoteller unsere Namen auf den Meldezetteln gelesen hatte, trommelte er sofort die Mitglieder des Automobilclubs zusammen und dann war unser großartiger Empfang beschlossene Sache. Ein opulentes Frühstück schloß sich an und zum Abschied überreichte man uns als Wegzehrung einen großen Korb mit den auserwähltesten Delikatessen und Getränken und gab uns wiederum zehn Kilometer das Ehrengeld.

Die guten, alten Demminer! Was haben sie sich nicht damals bemüht, uns eine Freude zu machen und ich muß bekennen, daß mir späterhin nach noch so großen Renssiegen und Erfolgen kaum je wieder ein ähnlicher Empfang bereitet worden ist — höchstens am 20. Juli 1928 in Lütlich, wo nach meiner Langstreckenfahrt Verneuchen—Berlin—Lütlich in 22 Stunden 44 Minuten die Englebert-Werke 400 weißgekleidete und blumengeschmückte Mädchen zu meinem Empfang vor dem Hauptportal postiert hatten. (Diesen Brauch sollte man wieder einführen. Red.)

Unser Freund Seidel hatte uns aus Zeitgründen in Demmin verlassen und so verließ ich meine FN und stieg zu Tiebel in den Belwagen. Bald streifte der Vorderende, da der Schlauch porös war. Auch die Decke war schon etwas defekt. Leider war der Ersatzreifen zu groß — sowas kam damals noch vor — und so mußten wir die alte Decke, die wir mit allen möglichen Einlagen versehen hatten, reumütig wieder montieren und schließlich an den defekten Stellen mit Lappen und viel Isolierband umwickeln. Natürlich holperte die Maschine nun bei jeder Radumdrehung, aber daran stieß man sich zu der Zeit weniger, wenn es nur vorwärts ging.

Pötzlich raste der Zweizylinder im Leerlauf, der Keilriemen war gerissen! Flicken und weiterfahren — und Hände wie ein Schornsteinfeger! Kurz vor Prenzlau begann die Abreibzündung mehr und mehr auszusetzen und wir waren froh, daß wir die Stadt noch heil erreichten. Da sich unter den 25.000 Einwohnern kein Mechaniker befand, der eine Abreibzündung hätte einstellen können, mußten wir uns selbst an die tatsächlich schwierige Aufgabe heranzumachen und nach zirka einstündigem Bemühen lief der brave Zweizylinder „wie einst im Mai“.

Endlich stiegen wir, reichlich mit der „Patina der Landstraße“ bedeckt, vor dem gleichen Clublokal ab, wo wir vor einigen Tagen nicht ohne Bedenken zu unserer langen Reise gestartet waren. Wir fühlten uns nach der für damalige Verhältnisse recht geraden Fahrt als Sieger über zahllose Tücken, von denen sich die Motorradfahrer von 1954 überhaupt keinen Begriff machen können und wohl mancher von der ganz alten Gilde, die nun schon fast ausgestorben ist, mag wohl behaglich schmunzeln, wenn er diese Zeilen liest.

Der Motorradsport erhält im Gegensatz zu vielen Meinungen jung. Wie hätte ich denn sonst — bereits im 70. Lebensjahr stehend — es fertigbringen sollen, im November 1953 noch zwei Tagestouren von je 638 km auf einer 350er Horax anstandslos zu absolvieren. —

Alle Achtung!

ANZEIGEN

Welcher TWN Boos Fahrer sucht, im tauscht, gegen Regina 03 Vorderradschutzblech und Kettenkasten, neue KS +0.5 Uebermasskolben, fuer seine 350 ccm
Tel. 069/436859

Ersatzteilliste und Betriebsanleitung fuer Imperator 400 abzugeben. 07139/2356

Regina sowie Ersatzteile guentig abzugeben. 06052/3068

Mache deinen Horex tank wie neu
0511/405405.

Horex SB 35 Motor 030/6856561

Liniere deinen Tank oder deine Blechteil frei Hand mit dem Schlepper. 06151/895630

Suche fuer Resident Vorderradschutzblech. Tel. 07331/200420

Suche kompl. Licht-Zuend Anlage Noris fuer Regina Motor, sowie Luftschieber fuer Bing Vergaser zahle 3 DM pro Stk. Hans Erismann Kofler 46 CH-5705 Hallwil Schweiz

Selten, biete Regina 3 Bj.55 350 ccm mit Rundgehaeusemotor.
Tel. 0651/18109

Regina 0 DM 2700,- 08732/1616

Biete Imp/Resi Lampe, Resident KS Kolben(neu) 18 Bolzen Durchm. 76,95mm sowie R 69 S Tacho, neuwertig.

Suche Regina Seitenstaender und Bremsankerplatte Imperator vorn. Tausche Regina 1 Schutzbleche gegen Regina 0 Bleche.
Tel. 07231/55909

Biete kopierte Horexdokumentation im Tausch gegen selbige.
069/436859

Biete Sonderheft zur IFMA 1951 T6 Rumpfmotor XM925115, komp. T6 Motor D1M 26577, Schutzbleche fuer 250, 350 und 400er Regina und Rahmen fuer Bastler.
Tel. 06432/7245 o. 089/334769

Buecker Bj. ca. 1938 mit Columbus 200ccm Motor Sehr schoener original Zustand. Motor schon vom Type mit Steuerkette. 4500,-DM Joseph Braun in Riederrich bei Metzingen
Tel. 07123/33197 auch andere Typen von A wie AJS bis Z wie Zuendapp zu Verkaufen. Z.B Regina 250.

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



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgueltige Loesung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen: bis 3mm unter Originaldurchmesser wird eine Alu-Buechse aufgedrueckt; bei mehr als 3mm unter Originaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Original-Motorentlueftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluss an. Andere Spezialreparaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

HOREX