



HOREX

„Regina-Sport“

*

Anhang zur Betriebsanleitung

„Regina“

1. Ausgabe 1952

Die „Regina-Sport“ ist ein verbessertes Serienmodell — entwickelt aus der Serie „Regina“ — für besondere Ansprüche.

Soweit die „Regina-Sport“ in ihren Konstruktionsmerkmalen bzw. in ihrer Handhabung von der normalen „Regina“ abweicht, soll dies in diesem Anhang zur Betriebsanleitung „Regina“, — die im übrigen auch für „Regina-Sport“ zutrifft — behandelt werden.

Motor:

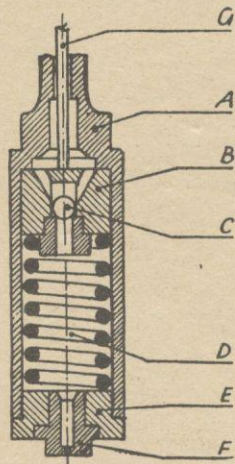
Leichtmetall-Sportzylinderkopf mit breit bemessenen Kühlrippen und eingeschrumpften Ventilsitzringen. Einportsystem rechts. Leichtmetallrohr-Stoßstangen zu den Kipphebeln.

Kompressionsverhältnis 7 : 1.

Vergaser:

Amal-Pumpenvergaser 27 C 1 BP/SH 411 mit Beschleunigerpumpe.

Seine Aufgabe ist es, dem Sportmotor die denkbar beste Beschleunigung von jeder Geschwindigkeit an zu geben. Die Abbildung zeigt die einfache Konstruktion der Beschleunigungspumpe. Die im normalen Vergaser verwendete Nadeldüse ist im unteren Teil zu einer Pumpenkammer (A) ausgebildet. Diese enthält einen Kolben (B), der mit einem Kugel-Rückschlag-Ventil (C) ausgestattet ist, sowie eine leichte Feder (D), die den Kolben nach oben drückt. Der Boden der Pumpenkammer ist durch eine Kappe (E) geschlossen, in welche die Hauptdüse des Vergasers (F) montiert ist. Die im Gasschieber hängende Düsen-nadel (G) sitzt auf dem Pumpenkolben (B) und betätigt so die Pumpe.



Die Einstellung des Amal-Pumpenvergasers:

Nadelstellung von oben	2
Pumpennadeldüse	2/69
Hauptdüse	150
Gasschieber	6/4
Leerlauf Luftschraube	1 volle Umdrehung offen

Kolben: Spezial - Leichtmetallkolben mit einem Kolbenbolzen von 18 mm \varnothing mit eingefrästen Ventiltaschen.

Zündkerze: Bosch W 240 T2 W 260 T2
Beru 240/14/3u 260/14/3u

Die Ausrüstung der „Regina-Sport“ gestattet sofortigen Start ohne zu lufpen:

Beim Start mit kaltem Motor nur zweimal hintereinander den Gasdrehgriff bis zum Anschlag öffnen, dann schließen, bis zur besten Startstellung öffnen und Maschine antreten. Unnötiges Öffnen und Schließen des Gasdrehgriffes bei nichtlaufendem Motor ist zu vermeiden, da sonst zuviel Brennstoff in den Motor gelangt, was natürlich schädlich sein kann. Wenn dies doch einmal der Fall war, öffne den Gasschieber ganz, trete mit dem Kickstarter einige Male durch, gehe auf die beste Startstellung zurück und starte erneut.

Bei laufendem Motor tritt eine Übersättigung durch die Pumpenwirkung nicht auf, aber auch in diesem Falle spiele nicht mit dem Gasdrehgriff, sondern fahre sportlich, d. h. zügig.

Die „Regina-Sport“ ist ein verbessertes Serienmodell — entwickelt aus der Serie „Regina“ — für besondere Ansprüche.

Soweit die „Regina-Sport“ in ihren Konstruktionsmerkmalen bzw. in ihrer Handhabung von der normalen „Regina“ abweicht, soll dies in diesem Anhang zur Betriebsanleitung „Regina“, — die im übrigen auch für „Regina-Sport“ zutrifft — behandelt werden.

Motor:

Leichtmetall-Sportzylinderkopf mit breit bemessenen Kühlrippen und eingeschrumpften Ventilsitzringen. Einportsystem rechts. Leichtmetallrohr-Stoßstangen zu den Kipphebeln.

Kompressionsverhältnis 7 : 1.

Vergaser:

Amal-Pumpenvergaser 27 C 1 BP/SH 411 mit Beschleunigerpumpe.

Seine Aufgabe ist es, dem Sportmotor die denkbar beste Beschleunigung von jeder Geschwindigkeit an zu geben. Die Abbildung zeigt die einfache Konstruktion der Beschleunigungspumpe. Die im normalen Vergaser verwendete Nadeldüse ist im unteren Teil zu einer Pumpenkammer (A) ausgebildet. Diese enthält einen Kolben (B), der mit einem Kugel-Rückschlag-Ventil (C) ausgestattet ist, sowie eine leichte Feder (D), die den Kolben nach oben drückt. Der Boden der Pumpenkammer ist durch eine Kappe (E) geschlossen, in welche die Hauptdüse des Vergasers (F) montiert ist. Die im Gasschieber hängende Düsen-nadel (G) sitzt auf dem Pumpenkolben (B) und betätigt so die Pumpe.

