



Inhoudsopgave

	<u>blz.</u>
Voorwoord	2
Horex Weekend 2024 in Warmenhuizen (NH)	3
Amendement vrijstelling MRB	4
Horex Club 40 jaar	5 t/m 11
Studiofoto's bij Menno	12 & 13
Techniek; hulpmiddel voor de kleptiming	14 t/m 16
Revolution - Horex Rebell	17 t/m 20

*Een Pools tankstation gefotografeerd door onze
Belgische vriend Paul Nauwelaars; dat moet wel
topkwaliteit benzine zijn!*





Voorwoord

Hoewel ik me meestal afzijdig van politiek houd, zal het mij benieuwen wat ons na de aankomende verkiezingen te wachten staat. Duidelijk mag zijn dat een deel van de politici in 2024 niet meer terugkeert. Wie komen er voor hen in de plaats? En zien zij ook het belang van ons rijdend cultureel erfgoed. In het voorwoord van december 2014 en in het voorwoord december 2016 schreef ik dat onder andere Pieter Omtzigt vragen stelde over het afschaffen vrijstelling MRB voor oldtimers (u weet wel het belastingplan van Frans Weekers om zo 137 miljoen binnen te halen, en waarbij Weekers de Kamer onjuist had geïnformeerd), maar waar vele onder ons weer meer belasting moesten betalen over het bezit van hun klassieker.

Hoewel de uitslag van de vervroegde tweede kamer verkiezingen al bekend is voordat u dit clubblad leest, zal het ten tijde van dit schrijven Interessant worden hoe het Nieuw Sociaal Contract van Pieter Omtzigt zich gaat profileren. Misschien komt de nodige wijsheid werkelijk uit het oosten.

Laten we in 2024 ook een leuk Horex treffen in het westen houden. En net als kleinzoon Léon het nieuwe jaar in hobbelen.

Groet Gerard.





HOREX WEEKEND 2024 **WARMENHUIZEN (NH)**

Het zal niet makkelijk zijn om een treffen te organiseren wat zo voortreffelijk was als in 2023, maar we gaan ons best doen. Wij hebben het groeps Bingoveld op camping de Kolibrie in Warmenhuizen al in 2022 gereserveerd. Een paar dingen zullen anders zijn, de betaling van de camping zullen de deelnemers zelf moeten doen bij de receptie van de camping, dit is tussen de € 12,75 en € 14,75 p.p.p.n. en afhankelijk of je wel/geen stroom nodig hebt. Op de camping staan ook een aantal 4p vakantiehuisjes voor diegene die niet willen kamperen (wij raden aan deze tijdig te reserveren).



Wij hebben uit eigen ervaring een zeer goede BBQ cateraar gereserveerd voor de zaterdagavond en de lunchstop tijdens de rit is ook al besproken. Na onze wintervakantie in de warmte gaan we een rit uitzetten en ervoor zorgen dat het een gezellig treffen wordt.

Zet dus 31 mei t/m 2 juni 2024 alvast in je agenda. Voorpret online via;
<https://dekolibrie.eu/>



Fijne feestdagen allemaal en tot volgend jaar!
Gerard en July





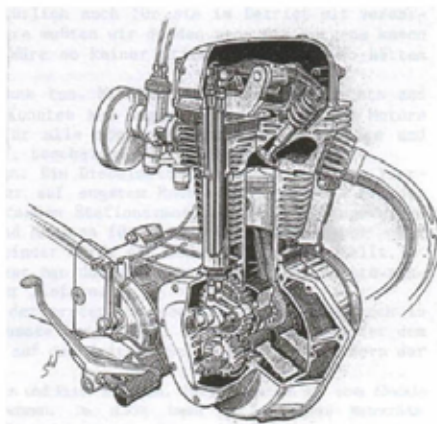
Amendement om vrijstelling motorrijtuigenbelasting af te schaffen opnieuw weggestemd

30 oktober 2023

Tijdens de behandeling van de Rijksbegroting in de Tweede kamer heeft het Kamerlid Dassen (Volt) opnieuw een amendement ingediend om de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor 'oldtimers' versneld af te schaffen. De FEHAC was en is daar tegen. Uiteraard is direct actie ondernomen door diverse politieke partijen argumenten aan te reiken om tegen dit amendement te stemmen. Dat is succesvol geweest. Het amendement heeft het (terecht) niet gehaald.



advertentie



Albert Eringfeld

Aaltenseweg 40

7091 AG DINXPERLO

Tel.: 0315-655339

Fax.: 0315-655340

E-mail: horex@hetnet.nl

**HET ADRES VOOR
ALLE HOREX
ONDERDELEN**



HOREX CLUB NEDERLAND december 2023



Horex Club Nederland 40 jaar

Zoals de meesten wellicht weten, is onze geliefde Horex Club in 1984 opgericht met als grote kartrekker Cees Redeker. Dit betekent dat WIJ in 2024 alweer 40 jaar bestaan!!

In een artikel in Motor (februari 1984) vertelt Cees over zijn ervaringen met zijn Horex en de wens om een club van mede-enthousiastelingen op te richten, zodat de gezamenlijk hobby tijdens gezellige treffens gedeeld kan worden en om onderdelen uit te wisselen. Het artikel vindt u terug op pagina 10 & 11 verderop in dit blad.

In de brieven op chronologische volgorde op pagina 6 t/m 9 is te lezen hoe de eerste stappen tot de huidige mooie club gezet zijn. Dat kostte nog wat meer moeite dan heden ten dage; internet, e-mail, WhatsApp etc. bestond nog niet en alles moest per brievenpost gedeeld worden. Wat dat betreft is dit clubblaadje er nog niet veel moderner op geworden...

Graag vraagt uw redacteur om enkele mooie verhalen en avonturen te delen over u en uw Horex, zodat deze gedeeld kunnen worden met alle andere liefhebbers binnen de club. Misschien inspireert dit vele andere leden om de komende jaren een mooi verhaald te vertellen, zodat we hier met z'n allen van kunnen genieten. Uw kopij kunt u via de mail indienen aan eringfeld@gmail.com

Bij voorbaat dank
Mikel Eringfeld





9-3
Harderwijk, 1984

Hallo Horex vriend,

Hier dan eindelijk een bericht van de Horexclub in spé.

Aangezien ik nog steeds brieven krijg naar aanleiding van mijn artikel in de "Motor" van januari 1984, heeft het een tijdje geduurd voordat ik kon reageren.

Het is ontzettend leuk zoveel reacties te ontvangen en wil bij deze dan ook al de mensen bedanken hiervoor.

Naar aanleiding van al deze positieve reacties wil ik graag verder gaan met de oprichting van een club.

Ongeveer 15 serieuze aankomende leden hebben zich al aangemeld, dus dat kan een leuk clubje worden.

Voorts heb ik diverse aanbiedingen van onderdelen gehad, waarvan ik hierbij een lijstje bijsluit, zodat je gelijk kunt bellen of schrijven.

Wel zou ik willen adviseren: betaal niet te veel, want ik heb al opgemerkt dat naar aanleiding van mijn artikel, de Horex weer populair aan het worden is. Een nare bijwerking hiervan kan zijn dat de heren handelaren gelijk hun prijzen doen stijgen. Trap daar niet in.

Verder wil ik graag een Horex treffen organiseren. Ik denk hierbij aan bijvoorbeeld Lelystad (wat midden in het land ligt) en dan op zaterdag 2 juni a.s.

Hopelijk is deze plaats en datum voor allen gunstig gekozen zodat iedereen kan komen.

Nadere informatie krijg je nog en er zal ook een bericht komen te staan in de "Motor".

Als je wilt komen, bel dit dan even door aan mij of schrijf mij dit even, dan weet ik op hoeveel mensen ik kan rekenen.

Ook al loopt je Horex (nog) niet, kom dan evengoed, dan kan ik gelijk de meningen pijlen over de op te richten club en wat we precies gaan doen.

Zo, nu ben je weer op de hoogte van wat er staat te gebeuren en mocht je problemen hebben met onderdelen en/of papieren of anderszins, bel of schrijf even.

Met vriendelijke groeten,

C. Redeker
Kuinremeen 5
3844 JH HARDERWIJK
tel. 03410-17630





Harderwijk, 17 mei 1984

Beste "Horex" vrienden,

Eindelijk is het dan zover!

Zoals je wellicht in het blad "Motor" hebt kunnen lezen hoop ik, dat wij - op zondag 3 juni 1984 om + 14.00 uur - elkaar beter zullen leren kennen en wel bij Hotel Café Restaurant "De Witte Berken" aan de Oost-ravenweg 8 bij Epe (Gelderland).

Bijgesloten tref je een platte grondje aan van "De Witte Berken".

Ik zal ter verduidelijking proberen nog wat borden op de Eperweg (Tongerenseweg) te plaatsen. Ik hoop, dat je het snel zult vinden, zodat mijn moeite in deze beloond zal worden door jullie aanwezigheid.

Mijn bedoeling is, dat wij met elkaar gaan bespreken wat wij gaan doen en hoe het te doen.

Eveneens heb ik nog geprobeerd om in de omgeving daar een ritje te maken, maar dan kom je al gauw in de problemen met vergunningen en dergelijke. Dus eerst maar eens een ontmoeting en dan zien wij wel verder.

In verband met afspraken met de eigenaar van "De Witte Berken" wil ik graag weten op hoeveel liefhebbers er gerekend moet worden.

Van tevoren zou ik graag een berichtje ontvangen; dat mag schriftelijk of telefonisch.

Verder nog even dit: vanaf maandag 28 mei tot 1 juni 1984 ben ik met mijn Horex op vakantie.

Wanneer je komt zou dat het leukste zijn dat je met je Horex komt. Lukt dat niet, laat je dan niet ontmoedigen, maar kom even zo goed.

Laat ik zeggen hopenlijk tot ziens op zondag 3 juni 1984 om 14.00 uur bij Hotel Café Restaurant "De Witte Berken".

Met vriendelijke groeten,





juli 89



HOREX

C. Redeker
Kuinremeen 5
3844 JH HARDERWIJK
tel: 03410 - 17630

Beste Horexvrienden,

Hier weer een bericht van de Horexclub.

Ten eerste een kort verslag van ons treffen op 3 juli jl. De opkomst was voor de eerste maal heel goed.

Aanwezig waren met Horex: J. Peçak - helemaal uit zuid-Limburg - , A.J.D.H. de Vries, A. Eringveld en A. Stoltenberg, H.B. Rigter kreeg helaas pech, en verder R. Vaessen, A.C.J. de Groot, P. Oorschot, J. v. Dellen, S. Klinger, J. Jacobs. Enkele hadden hun vrouwen of andere bekenden meegenomen.

Sommige van hen kwamen van heel ver. In ieder geval bij deze bedankt voor jullie belangstelling en ik hoop dat ik niemand vergeten ben te vermelden.

Het was mooi weer en erg gezellig, er ontstond direct een leuke conversatie tussen iedereen. Al met al het was een leuke start van onze club.

Gezien de grote belangstelling gaan we zeker door met deze club.

Allereerst willen we, zoals besproken, komen tot een uitwisseling van onderdelen en kennis. Dit vereist natuurlijk een goede coördinatie. Daarom als jullie mij willen schrijven wat je over hebt aan onderdelen en spullen en wat je eventueel nodig hebt, dan maak ik daar een overzicht van en stuur die weer op aan de Horexleden.

Het zal wel zo zijn dat er meer vraag dan aanbod is, maar we kunnen toch proberen elkaar te helpen.

Verder is er voorgesteld om in september a.s. naar het grote Horex-treffen in Duitsland te gaan.

Dit moet een grandioze happening worden en duurt van vrijdag 7 september tot zondag 9 september.

Het deelnamegeld bedraagt DM 35,- per motor, maar daar heb je wel wat voor o.a.: een oriënteringsrit met herinnering, een treffenplakette, een onderdelenmarkt, een ontbijt, een soepmaaltijd, 's-avonds muziek en dansen enz. enz.

Dit treffen vindt plaats in Bad Homburg wat net ligt boven Frankfurt.

In Bad Homburg wordt vroeger Horex gefabriceerd.

Overnachten kun je in je eigen tent of in een Hotel. Als je nog meer wilt weten, bel mij dan even.

Het volgende punt zijn de financiën. Om de portokosten te dekken die ik elke keer maak, heb ik voorgesteld om een inschrijfgeld van f 10,- per lid te vragen. Daar ging men mee accoord. Dus als je op de hoogte wilt blijven van het Horexgebeuren, maak dan f 10,- over op rek.nr. 317739700 Rabobank Harderwijk t.n.v. de penningmeester Horexclub Nederland, C. Redeker. Het gironummer van de bank is 903231.

Dit is voorlopig weer al het nieuws, hopelijk tot ziens op het treffen in Bad Homburg.

Als je mee wilt, schrijf of bel even, misschien kunnen we met elkaar meerijden want het is natuurlijk niet verplicht om met de motor te gaan.

Met vriendelijke groeten,

C. Redeker





sept 89

4

C. Redeker

Kuिनremeen 5

3844 JH HARDERWIJK

tel: 03410 - 17630



HOREX

Beste Horex vrienden,

We zitten inmiddels alweer in oktober en het Horex treffen Duitsland Homburg lijkt alweer ver achter ons. Voor het eerst was Horex Club Holland dan aanwezig dat waren Erica en Jan van Dellen met de Horex met zijspan van Ton de Vries en J. Pecak en W.K. Crone. Van dit treffen hierbij een verslag van Erica. We hopen in de toekomst eens een groot internationaal Horex treffen in Nederland te organiseren, maar dat is nog ver weg. Verder hebben we weer een gesprek gehad. Jan van Dellen heeft het initiatief genomen om voorlopig een ongeregelde uitgave op te zetten van onze club daarvoor hebben wij natuurlijk copy nodig, als onze leden nu eens een verslag zouden willen maken over hun ervaringen met het opknappen van hun motor of een leuk voorval hebben meegemaakt, alles wat met de Horex te maken heeft is als copy welkom.

Voort hebben we nu ook contact met Horex club Duitsland, zodoende kunnen wij nu ook van het gebeuren daar op de hoogte blijven.

Inmiddels hebben we ook al aardig wat onderdelenlijsten gekregen van onze leden. Deze lijst zal aan onze leden doorgegeven worden. Tevens zal de ledenlijst verstuurd worden, zodat je in je eigen omgeving misschien een lidmaat kunt vinden.

Er is echter één maar: lang niet iedereen heeft inmiddels dat tientje gestort, daarvoor weten we nog niet wie nou wel en wie niet lid wil zijn. We hadden daarom gedacht het eerstvolgende bericht alleen nog maar aan de betalende leden te zenden. Het eerstvolgende treffen is bij mij (C.Redeker) thuis, dit om de lange winter een beetje te breken en de contacten aan te halen. Kom gezellig een kop koffie of een pilsje drinken op zondagmiddag 25 november. Bel je even op als je komt en neem je vrouw mee.

Van nog een nieuwtje in het blad Motor van 28 september jl. waarin staat, dat in Duitsland opnieuw een Horex gepresenteerd is op de JFMA-tentoonstelling.

Zo dit was het dan voorlopig weer.

Tot ziens dan maar bij mij thuis hoop ik.

Vriendelijke groet,

P.S.

Erica bedankt voor je leuke verslag.

C. Redeker

Horex Club Nederland

Bankrekeningnr. 317739700 Rabobank Harderwijk

Gironummer bank 903231





MOTOR no 4 • 1984

OUDE LIEFDE ROEST NIET

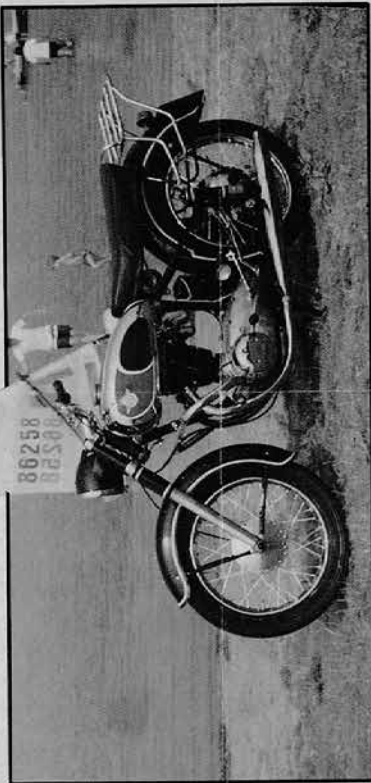
Wanneer je bijna 25 jaar geleden door een ongeluk je motor verspeeld hebt en je hebt daarna nooit een motor meer bereiden, dan zou je denken dat je het allemaal vergeten bent. Niets is minder waar, want wat is er nodig om de liefde voor de motorfiets weer aan te wakkeren? Simpel: een leuke bouwdoos van een echter leger Harley-Davidson. Mijn gezinsleden hebben niet beseft wat zij aanhaalden met dit kado. Na enkele weken stond de Harley Davidson te pronken op de vensterbank onder een plexiglasen kap. Toen echter begon ik met de gedachten te spelen, of ik niet ergens een oude motor op mijn kop zou kunnen tikken en die helemaal reviseren. In ieder geval kwam de interesse en je koopt eens een Los nummer van 'Motor'. Eerst voor de kleine advertenties en wat vindt je dan, 80% Japans. Niets voor mij, die derde fietsen, ik zou een oude, die van die grote stappen neemt, niet zo'n toerenwonder.

Al met al kreeg je steeds meer interesse voor steeds meer artikelen. Je gaat eens naar een beurs voor oud spul en dan gebeurt het. 'Als je

lijkt lekker sleutelen en ik nam mij voor om er weer een echte Horex van te maken, 100% en 24 karaats.

Eerst het blok uit het frame en dat helemaal uit elkaar gehaald. Het bigend lager was gelijk een groot probleem, want daar was niet meer aan te

gereden moet hebben op zijn laatste ritten, want het achterframe was gebroken en de blokhangaten waren helemaal uitgevreten. Het blok moet gerammeld hebben in het frame. Na vakkundig las- en richtwerk is het weer (helemaal afgekrabd en gebrand) gereed gemaakt voor opnieuw moffelen, evenals de spatborden





en voorwerk, koplamp (waar een groot gat in zat voor een niet originele schakelaar) en vele andere kleine onderdelen. Ik schrijf het hier wel allemaal even vlot neer, maar ik verzeker je dat het allemaal heel veel moeite kost en dat er heel veel tijd in gaat zitten! Bijvoorbeeld, probeer maar eens aan een reflector te komen voor je koplamp en zo kan ik nog veel meer dingen noemen. Ik heb ook heel wat onderdelen zelf moeten maken, maar het geeft je veel voldoening als je de machine weer opbouwt en dan als je geduld ontzettend vaak op de proef gesteld is, is uiteindelijk het moment daar. Benzine in de tank, aansluiten op de nieuwe installatie, dan sluit je een weddenschap met je zoon dat hij met drie schoppen loopt, benzinekraan open, even vlotteren, twee keer schoppen om benzine te zulen, dan contactleutel erin, weer een schop en lopen, alsof het de gewoonste zaak van de wereld is. Als uiteindelijk blijkt dat je alles goed gedaan hebt gaat er wel even een ontzettend gevoel van blijdschap en opluchting door je heen en je dochtertje vliegt naar binnen schreeuwend 'mama, de motor doet het'. Dan is het eindelijk zover dat de Horex gekeurd moet worden want je wilt de weg op natuurlijk. Maar helaas, er is geen enkel kentekenpapier bij, nou als ik hier verslag van zou doen hoe ik uiteindelijk mijn kenteken kreeg, dan heb ik wel een paar pagina's nodig. Na heel lang wachten en eindeloos heen en weer gebel en geschrijf met Rijksdiensten voor wegverkeer door het hele land heb ik uiteindelijk mijn kenteken en nu kan ik dus rijden. Het resultaat van al dit werk ziet op de foto's. Graag zou ik trouwens in contact willen komen met andere Horex bezitters, misschien dat er bij voldoende belangstelling een club opgericht kan worden.

(Reacties: C. Redeker, Kuinremeen 5, 3844 JH Harderwijk).

komen. Een revisiebedrijf in Hilversum had nog wel een 1e overmaat originele Horex zuiger en die kon uitgeslepen goed in de cilinder, maar het bigend was moeilijker. Toen heeft uiteindelijk een vriend (die stempelmaker is) voor mij een bigendas gedraaid. Toen kon het bigend weer in elkaar gezet worden. De rest van de lagers was genormaliseerd en er was vrij eenvoudig aan te komen. De versnellingsbak, de koppeling en de rest van het blok was in goede staat. Na één jaar kon het blok weer in elkaar.

Daarna kwam echter het frame aan de beurt. Toen pas bleek dat de Horex wel heel beroerd

iets ouds zoekt, moet je die sloper in Leeuwarden eens bellen', zeggen kenners. Dit heb ik dus gedaan en ik vond daar een Horex Regina 350 cc, kopklep 1950 en in zeer erbarmelijke staat. Het was exact hetzelfde type dat ik verspeeld had bij het ongeluk, dus die fiets was binnen 10 minuten van mijn Dan kom je thuis met zo'n barrel op een aanhangwagen en vrouwlief kan je vervolgens accu eraan, een paar schoppen en het ding gemaakt, een beetje benzine in de tank, een 6 volt accu eraan, een paar schoppen en het ding loopt waarachtig. Hij geeft hele zachte en slappe pluffen, passend bij zijn leeftijd. Nu kon ik einde-

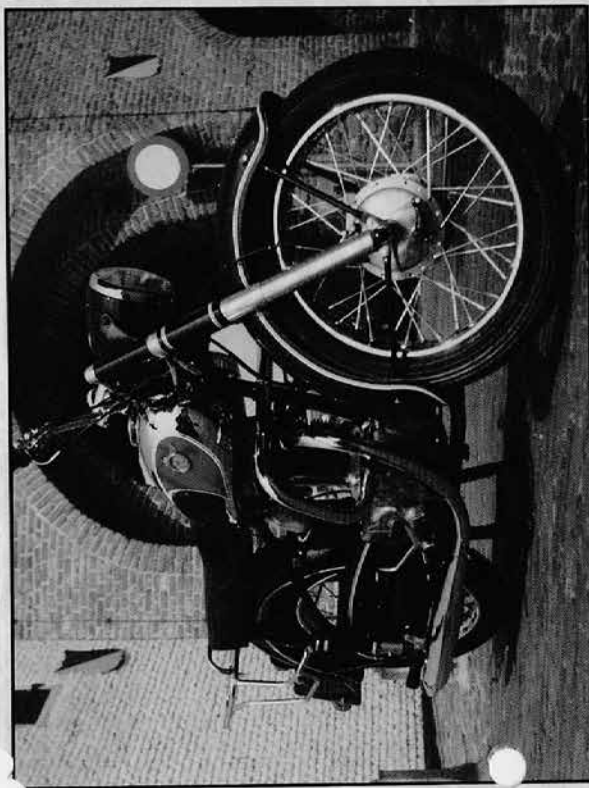


foto: C. Redeker





Studiofoto's bij Menno

Gerard werd ooit benaderd door Menno Janssen vanwege een interessepeiling om zijn Horex te laten vereeuwigen bij een betere studiofotograaf, zoals hij zichzelf betitelt.

Gerard meende dat zijn Horex minder origineel was en sprak mij daarop aan. Zodoende nam ik contact met Menno en vroeg wat de bedoeling eigenlijk was - en waarom Horex?

Nu bleek dat hij geïnteresseerd is in klassieke en veteraanmotoren en hij wil zoveel mogelijk verschillende motoren op de plaat zetten. Deze wil hij vervolgens als poster of postkaart verkopen om er zo een inkomstenbron van te maken, want door corona had hij nog maar weinig studio-opdrachten geboekt. Met het vastleggen van deze oude motoren dacht hij een gat in de markt te hebben ontdekt.

Nou, dat klonk overtuigend en dus was medewerking hieraan geen probleem en werd er een termijn geboekt voor 5 september om 11 uur in Geldermalsen.

Het was die dag uitermate warm en het beloofde een zweterig dagje te worden. In een hal was een soort van studio opgebouwd, meer een groot wit doek waarop enkele studiolampen gericht waren.

Menno was al bezig een Terrot te fotograferen en de eigenaar ervan vond deze motor vooral zelf erg mooi en stond het aan te prijzen. Ook stonden er diverse brommers klaar als fotomodel.

Na een tijdje waren de Horexten aan de beurt en ze werden beurtelings van links en rechts op de plaat gezet, alles bij elkaar duurde dat een uurtje.

Het resultaat hiervan is hier te zien. Ik denk dat het zeer goed gelukt is en als dank voor het komen, kunnen we deze foto's gebruiken voor de site en het clubblad.

Iedereen die wil, kan een afspraak maken om zijn motor te laten belichten en er dan een poster van laten maken of evt. op een sandwich board laten zetten als kunst aan de muur.

De prijzen vind je op de site van www.motoclassiccollection.com.

Inmiddels zijn er al meer dan 400 motoren in de studio geweest en in





Mannheim op de Veterama had Menno een stand met grote posters op mat gecoat fotopapier en postkaarten van de diverse motoren. Deze kon je kopen. Ook is het zijn bedoeling kalenders aan te bieden aan geïnteresseerden.

Volgens hem liep het daar als een trein, dus misschien een succesverhaal voor hem en hij wil nog veel meer motoren op de plaat zetten in de toekomst.

Dus wie nog een kerstcadeautje wil, kan bij Menno wat uitzoeken van zijn favoriete motor.

Albert Eringfeld



Horex Regina 400 - 1954

Image & Copyright: www.motoclassiccollection.com

Op de kaft (voor- & achterzijde) vindt u meer mooie foto's van Moto Classic Collection; het onderschrift staat erbij





Techniek; hulpmiddel voor de kleptiming

Dit thema hebben we al eens vaker gehad en we weten dat je hiervoor een uitgerangeerd oliepompdeksel kunt gebruiken. Maar niet iedereen heeft zoiets liggen.

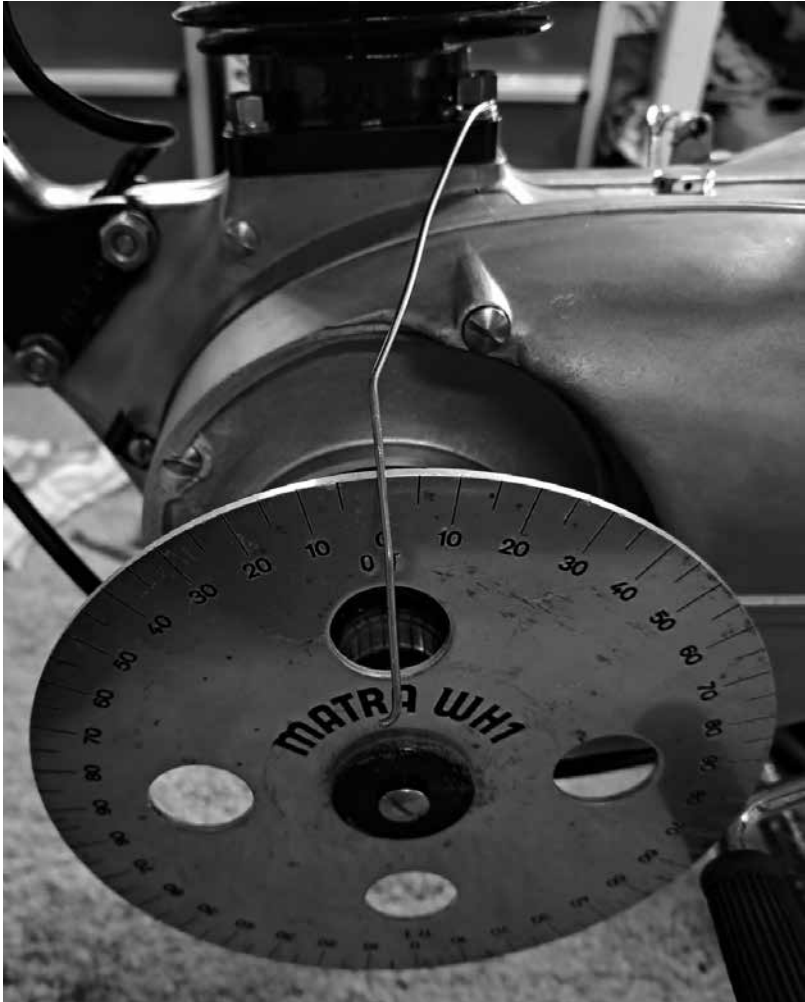
Iemand, die de mogelijkheid had om te lasersnijden, bood een hulpplaat aan die je eenvoudig kunt bevestigen en waarin de nokkenas op zijn plaats kan worden gehouden.

Als je bijvoorbeeld wilt uitzoeken hoe de kleptiming van jouw nokkenas is, en/of je wilt weten of je de nokkenas bij een ombouw van ketting naar tandwielaandrijving juist staat, is dit een fijn hulpmiddel.

Het blijkt dat, als je verschillende nokkenassen vergelijkt, er een behoorlijk verschil is.

Bij een andere nokhoogte (slijtage nokkenas, slijtage nokvolgers) heb je totaal andere openingstijden; Inlaat opent op 30-40 graden voor b.d.p. (bovenste dode punt) en sluit bij 70 graden na o.d.p. (onderste dode punt) Uitlaat opent 80 graden voor o.d.p.





en sluit 50 graden na b.d.p.

Bij een goede nokkenas is dat bijvoorbeeld 50-55 graden opening voor b.d.p. en 70-80 graden sluiting na o.d.p.

Uitlaat open 90 graden voor o.d.p. en sluit 50 graden na b.d.p.

Je ziet nu gemakkelijk, hoe lang de inlaat in totaal open is, dus ca. 280





graden inlaat en 290 graden uitlaat, dus 10 graad verschil in/en uitlaat bij een slechte nok .

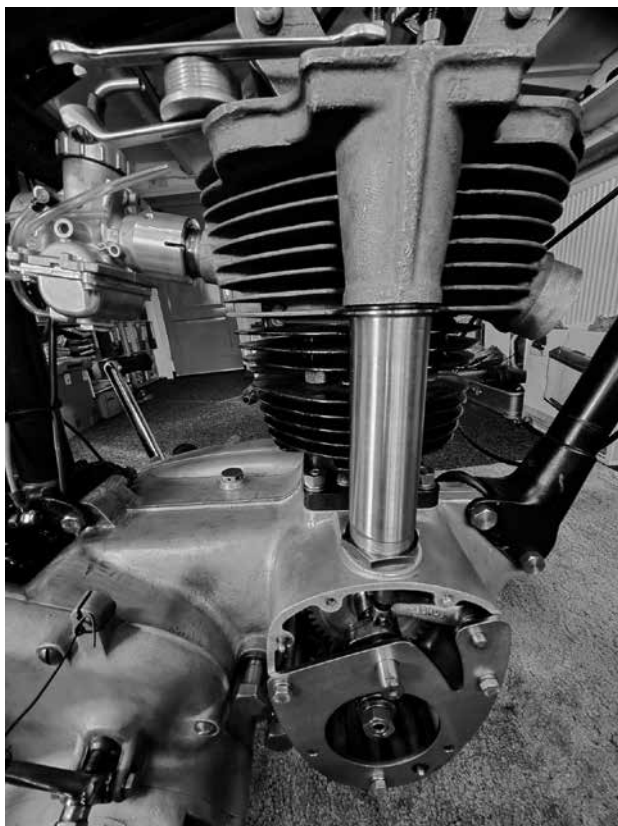
Bij een goede nok is de openingstijd 300 graden inlaat en 320 graden uitlaat, hier 20 graad verschil in-/en uitlaat.

Als je dit vergelijkt met bijvoorbeeld een tamme Renault R4 uit 1975 dan is dat 232 graden inlaat en 248 graden uitlaat, verschil 16 graden. Dus de uitlaat staat altijd langer open dan de inlaat.

Je zou met een nog langere openingstijd een sportievere Horex kunnen verkrijgen, maar natuurlijk is hierbij het toerental ook nog van belang, dus hoe je rijdt.

Dus als je niks te doen hebt een leuk klusje voor de winter.

Albert Eringfeld



Revolution – Horex Rebell **(overgenomen uit het blad “Motor” van december 1955)**

Mogen we u even voorstellen: de nieuwste creatie van Horex, de “Rebell”. Een scooter, meent u? Ons antwoord luidt: nee! Een motorfiets? Ook niet. Het is naar onze mening een kruising tussen deze beide soorten tweewielers. De beplating en ten dele het frame vertonen sterke verwantschap met de scooter, doch de krachtbron en de wielen verraden duidelijk de motor-afkomst. Alhoewel motorrijders-door-dik-en-dun doorgaans hun neus ophalen voor al wat scooterist is en omgekeerd vele scooterrijders de motorist beschouwen als een water-, wind- en wegvuilvanger, gaan anderszids hun interesse en belangen vaak in de zelfde richting. De motorrijder, die zijn stalen ros zuiver voor zijn plezier gebruikt, zal zich bij slecht weer in leer hullen, of.... hij blijft thuis. De scooterist kan het ook niet alleen met een regenjasje af, accoord. Maar moet hij ook met slecht weer op pad, behoort hij dus tot de categorie dienstrijders, dan is hij toch heel wat beter





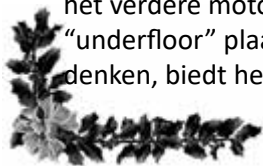
af. Iedere weldenkende motorrijder zal dit beamen, maar dit houdt nog niet in, dat hij daarom zijn naakte motorros ontrouw zal worden en zich een “gemotoriseerde autopéd met carrosserie” gaat aanschaffen.

We zullen ons thans niet te buiten gaan aan een breedvoerige beschouwing over de pro's en contra's van motorrijwielen en scooters. Het is echter een feit, dat vele motorrijders best wat zouden voelen voor een scooter-achtig vervoermiddel, als dit – vooral rij-technisch – in hun ogen maar even volwaardig zou zijn als een echte motorfiets, of dit nu een sportieve tweetakt of een kleppenmachine is.

Wanneer we nu de ontwikkeling van de scooter- en motorenbouw eens op de keper beschouwen, dan zien we, dat die beide tweewieler-typen steeds meer naar elkaar gaan toegroeien. Scooters krijgen grotere wielen en sterkere motoren, motorrijwielen worden al meer en meer uitgevoerd met kleinere wielen en (nu nog kleine) plaatwerkhullingen. Hoe moeilijk velen ook – wanneer het zover komt (!) – van de motorfiets in zijn orthodoxe vorm zullen kunnen scheiden, we gaan onmiskenbaar de tijd tegemoet, dat een motorfiets evenveel op een scooter lijkt als een scooter op een motorfiets. Voelt u de fijne nuance? Horex heeft met de introductie van de “Rebell” gewoonweg de moed gehad om een wissel te trekken op de juistheid van bovenstaande theorie. De toekomst zal moeten leren, of de tijd nu al rijp is voor het lanceren van een vervoermiddel, dat, ondanks zijn verwantschap aan scooter zowel als aan motorrijwiel, toch zeer revolutionair genoemd mag worden.

Ondertussen wordt het wel tijd dat we eens gaan kijken, wat men bij Horex dan wel gewrocht heeft. Het is de moeite absoluut waard, zeer zeker voor de motorrijder!

Als krachtbron voor de “Rebell” fungeert een 250 cc kopklepmotor met bovenliggende nokkenas, welke door een ketting wordt aangedreven. Boring en slag bedragen respectievelijk 72 en 61 mm; als motorvermogen wordt 18 pk opgegeven, ruimschoots voldoende voor een topsnelheid van ongeveer 120 km/u. Hoe compact zowel de cylinder met zijn koelribben in langsrichting en de aandrijving van de bovenliggende nokkenas, alsook het verdere motorblok met elektrische starter is gebouwd, blijkt wel uit de “underfloor” plaatsing. Deze wijze van montage, die sterk aan Guzzi doet denken, biedt het voordeel van een laag zwaartepunt van het gehele mo-





tor-aandrijf-aggregaat en dit wetigt de veronderstelling, dat de “Rebell” uiterst handelbaar zal zijn. Een totaalgewicht van 135 kg is trouwens ook niet bar hoog voor een royaal bemeten motor met beplating. Dat de versnellingsbak “en bloc” gebouwd is en de achterketting in een gesloten kast loopt, had u waarschijnlijk reeds uit foto’s opgemaakt. Ook tal van andere, interessante details zijn hierop nog te zien en alvorens over te gaan op een omschrijving van het rijwielgedeelte met zijn toebehoren, wijzen we nog op de eigenaardige plaatsing van de carburateur en de goede toegankelijkheid van de voor periodieke nastelling in aanmerking komende delen van het kleppen-

mechanisme.

Het frame bestaat in principe uit één buis van grote diameter, welke tevens als olietank (inhoud 2 liter) fungeert. De machine heeft schommelarmvooring (welke we i.v.m. de armlengte evengoed zweefarm zouden kunnen noemen) en een zwevende achtervork met hydraulisch gedempte, op belasting instelbare veerelementen.

Zeer bijzonder is de omhulling van de reusachtige koplamp, welke laatste de vorm van een ovaal heeft en ongeveer 24 cm (!) breed is; in de omhulling zijn tevens de km-teller/snelheidsmeter, de twee accu’s en andere elektrische apparaten ondergebracht. Met het oog op de gewichtsverdeling over beide wielen is het naar voren brengen van zoveel mogelijk “gewichtige” delen zeer verklaarbaar. Of het frontale aspect van de “Rebell” geslaagd is, valt aan de hand van de foto’s lastig te zeggen; voorlopig zijn we veel meer weg van de constructieve kenmerken dan van het uiterlijk, doch foto’s plegen nu eenmaal niet te flatteren, althans foto’s van motorfietsen niet.





Nu we het uiterlijk ter sprake hebben gebracht, komen we min of meer ook aan een beschrijving van de wielen toe; die zien er immers bepaald niet alledaags uit en.... ze zijn het ook niet. Ze zijn samengesteld uit verschillende delen, die uit lichtmetaal gegoten werden. De constructie is sterk en weegt niet meer dan een normale velg met spaken en naaf. Daarbij komt echter nog een ander groot voordeel, de eigenlijke clou: deze wielen openden de mogelijkheid tot toepassing van binnenband-loze buitenbanden, in de automobielwereld doorgaans aangeduid met de Engelse benaming Tubeless Tires; dat betekent kortweg: praktisch geen kans op lekke banden of (in de meeste gevallen) eenvoudige reparatiemogelijkheid. Op het thema Tubeless Tire komen we zeker nog wel eens nader terug, doch dat alleen al om een eerste toepassing van "bb-loze bb" voor tweewielers de Horex "Rebell" onze waardering verdient, zult u hopelijk beamen. De bandenmaat bedraagt 3.25 x 16 inch.

Zo onderhand is de doopceel van de nieuwweling wel vrij volledig gelicht en zijn we toe aan enkele slot-opmerkingen ter completering van dit eerste beeld van wat wellicht de motorfiets van de toekomst is.

De beschrijving, die wij zojuist van de "Rebell" gaven, heeft betrekking op een prototype. Wanneer dus, zoals in de verwachting ligt, in het a.s. voorjaar de productie begint, is het mogelijk, dat enkele details iets gewijzigd zijn. Het is echter niet aannemelijk, dat de constructie nog ingrijpend veranderd zal worden, te meer niet, daar reeds een Duitse prijs van ca. 2.000 Mark genoemd wordt. Helaas laat de Nederlandse prijs zich niet domweg berekenen door 1 Mark met f 0,90 gelijk te stellen. Maar zelfs al mocht de aanschaffingsprijs hier niet of maar net onder de 2500 pietermannen komen te liggen, dan nog mag dit nieuwste Horex product als een in menig opzicht aantrekkelijke propositie beschouwd worden, ook voor de motorrijder met sportieve inslag!

J. de K.

