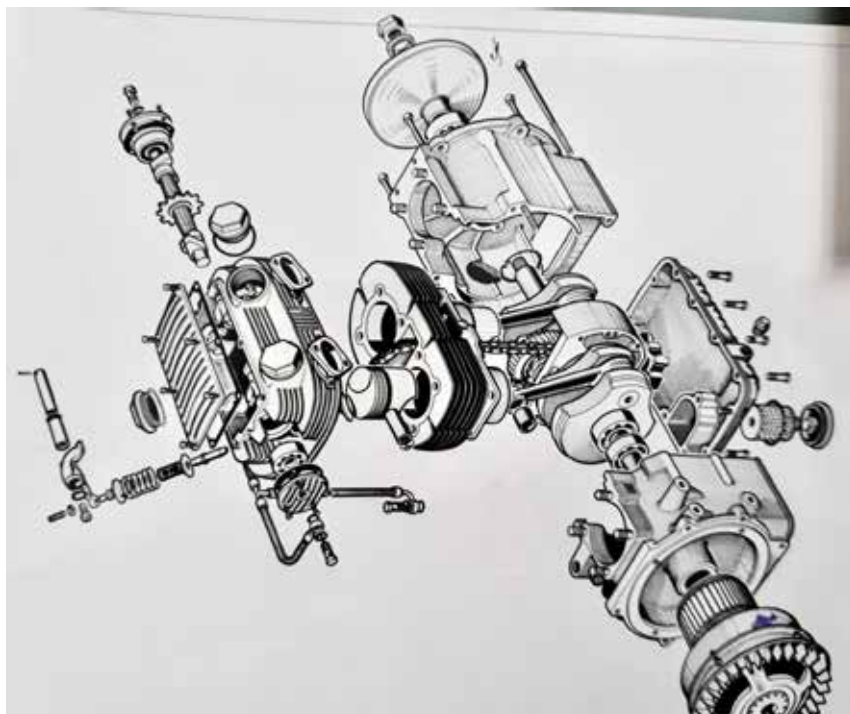




Inhoudsopgave

	<u>blz.</u>
Voorwoord	2
Horex Treffen 2024	3
Horex Story; Henk Kootstra	4 t/m 9
De PL-41-46 Story; deel 6	10 t/m 12
Terug op de track, de SS6 uit 1930	13 t/m 16
Verjaardag	17 t/m 20
Agenda	<i>binnenzijde kaft</i>



Techniek; doorsnede van een Imperator stationair blok, welke gebruikt werden voor aandrijvingen in de tuin-/landbouw



Voorwoord

In het vorige voorwoord vroeg ik mij af of bij de verkiezingen de wijsheid uit het oosten zou komen.

Nu ik dit schrijf zijn de onderhandelingen die de verkozen partijen tot overeenstemming moet brengen nog niet geslaagd. En ik vraag mij af of zij ooit zover komen om een nieuwe regering te vormen.

Wij zijn in december en januari met een gehuurde camper 7433km door België Frankrijk Spanje en Portugal en weer Spanje Frankrijk België getrokken. Het was een avontuur met bijzondere belevenissen. Mooie kleine wegen prachtige steden en dorpen en schitterende natuurgebieden gezien. Jammer dat het weer niet was waarop we op gehoopt hadden. Dat zal vermoedelijk ook de reden zijn geweest zijn dat we geen interessante motoren hebben gezien. En eerlijk gezegd zijn we er ook niet naar op zoek geweest.

Nu we weer thuis zijn moeten er wat kleine klusjes gedaan worden. Zoals de accu's van de motoren laden en ander klein onderhoud. Want over enkele weken gaan we de route uitzetten die we gaan rijden op ons aankomende treffen. Ook nog even de afspraken met de camping, de zaterdagavond catering en lunch stop verifiëren.

Dan staat ons niets meer in de weg om weer gezamenlijk een leuk treffen te beleven.

Tot dan,
groet
Gerard.





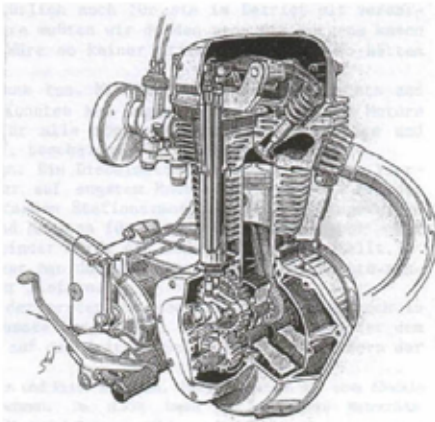
Horex Treffen 2024; 31 mei t/m 2 juni
Locatie; camping de Kolibrie in Warmenhuizen

De dagen worden langzaam langer en reikhalzend kijken wij uit naar de zomer. Terug van onze winterreis kijken we uit naar ons treffen in Warmenhuizen. We hopen op veel deelnemers die inschrijven zodat we de inkopen en catering perfect daarop kunnen afstemmen. De prachtige toertocht zaterdag is in wording en we denken na over een leuke behendigheidsactiviteit op zondag.

Het inschrijfformulier zat al bij het vorige clubblad dus, vul in en stuur op dan maken wij er een gezellig weekend van, waar je bij moet zijn!!

Groet Gerard, Wouter & July

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



Horex Story; Henk Kootstra

Lang geleden, mijn HOREX en ik.

Voor de meeste leden van de Horexclub zal ik een grote onbekende zijn. Toch ben ik al ongeveer 38 jaar lid, maar precies weet ik dat niet. Misschien ben ik inmiddels het oudste lid met mijn 79 jaar.

Zo'n 70 jaar geleden keek ik al met onbewuste belangstelling maar motorfietsen, vaak samen met mijn jongere broer. We dachten toen nog dat de hoogste stand op de kilometerteller ook aangaf hoe hard die motor kon.

Op mijn 19e kreeg ik voor mijn verjaardag en examen van mijn ouders een AMBASSADOR motorfiets. Een tweetakt met Viliers-blok van 200cc. Voor mij toen een scheurijs, die zeer snel optrok als ik van de IJpont



afkwam. Het bouwjaar was 1953 en toen ik hem kreeg was hij 10 jaar oud. Het verkeer was anders dan nu en ik kon met dat ding rustig 85 km per uur rijden op de snelweg. Nog harder kon hij niet. Dat was niets bijzonders. De verlichting was ook dunnetjes en ik herinner mij dat ik een keer van Waalwijk naar Amsterdam ben gereden in de mist langs de witte streep langs de rechter rijbaan. Dat was niet echt ongevaarlijk maar ik ben netjes thuisgekomen. In die tijd was een motorfiets vooral een vervoermiddel en niet altijd een hobby. Voor mij was het allebei.

Na deze fiets kwam een BSA zijklepper C10. Traag, maar wel mooi en erg



Engels. Ik pakte een keer een boompje met lage snelheid en ik mankeerde niets maar de BSA had een kromme voorvork. Einde BSA.

In mijn militaire diensttijd kocht ik in Havelte een Maico 350cc tweetakt-twin. Als hij liep, was hij supersnel, maar het kreng was vaak niet te starten en ikzelf en ook mijn collegamonteurs konden de mistieke storing niet verhelpen.

Toen ik uit militaire dienst kwam in 1967 kocht ik een Harley Davison Liberator uit 1943. Ik was altijd al aangetrokken door die dingen. Hij kostte toen 250 gulden en ik moet van mijn vader nog geld lenen, want als dienstplichtig soldaat was mijn inkomsten maar 1,40 gulden per dag geweest. Later verkocht ik hem aan mijn neef, die hem helemaal reviseerde.

Ik had inmiddels een iets jonger type uit 1952 met een Steib-zijspan. Daar heb ik erg van genoten. Soms ging ik voor mijn plezier touren en zat ik met mijn linkervoet op de valbeugel en met een sigaar in mijn hoofd achter



het scherm te genieten. Het gezegde was toen: “een Harley zit je niet op, maar zit je in”.

Even nog uit die oude tijd; ik kocht bij de dealer Maaskant een compleet gereviseerd Harley-blok voor ...350 gulden. Dat was ook nog super makkelijk in te bouwen. Toen wij trouwplannen kregen, was het duidelijk dat ik weinig centen had. Toch maar de Harley verkopen. Hij bracht toen in 1970 wel 1000 gulden op,

natuurlijk een schijntje van de huidige waarde, maar afgezet naar wat ik betaald had toch niet slecht.

Een tijdje geen motor gehad, het bleef kriebelen en ik kwam de Horex



Resident tegen. Ik had al wat gezocht maar kon niet iets naar mijn zin kopen. De Horex beviel mij meteen, hoewel ik het merk helemaal niet kende. In het westen zag je ze eigenlijk niet, voor zover ik weet. Ik woon sinds 1970 in oost Nederland en hier was het een bekender merk, ook vanwege de dealer in Groningen. Ik kreeg contact met Jan van Dellen en Erika. Jan was lid van de pas opgerichte Horexclub en ik werd meteen ook lid. In het verslag in het recente blad over de eerste rit wordt mijn naam niet genoemd, maar De Groot, Jan van Dellen en natuurlijk Albert Eringfeld en Cees Redeker zijn mij bekend. Ik denk dat ik een jaar later bij een treffen in 't Gooi ben geweest, ik denk in Doorn. Daar hebben we ook een rit gereden. In 1977 en 1978 was er een treffen op het Muiderzand. Ik weet niet of we daar ook een rit hebben gereden, maar ik won wel een prijs voor behendigheid op de motor. We moesten slaloms maken en o.a. over een wip heen rijden. Ik was op slag beroemd binnen de Horex-kringen. Naar het Muiderzand reed ik samen met mijn kameraad Gerrit Pelleboer, die een Regina 400 had gereviseerd en voor het eerst meeding. Ook Jan van Dellen en Erika reden mee en we hadden een bak regen onderweg (de Regina van Gerrit staat nu overigens in een museum in IJsselmuideren). Inmiddels werden de treffens een heel weekend gehouden. Ik was een keer in Limburg en ook in Noord Holland bij een treffen. Daar mochten wij een ritje maken over een wielercircuit en we mochten ook hard rijden. De Groot zat lekker met zijn lange leren jas op zijn Horex en zei later: "het was niet wijs op mijn leeftijd, maar ik kon het niet laten om hem lekker door te trekken". Het liep allemaal goed af.

Lange tijd heb ik mijn Horex vrijwel dagelijks gebruikt. Er valt wel eens wat te sleutelen en een keer was mijn zuiger aan gruzelementen. Dat was nog voordat de club bestond en van Albert Eringfeld had ik nog nooit gehoord. Met Gerrit Pelleboer ging ik naar Leeuwarden. Daar had Leo Schuil een winkelpand. Als je binnenkwam liep je tegen een enorme hoop motoronderdelen zonder enige sortering. Door de telefoon vertelde hij dat hij wel een bak vol zuigers had, maar we moesten maar komen kijken. Hij had ook nog een sloper Resident. Ik ging voor een zuiger maar dat bleek niet te lukken. Voor de sloper moest ik 250 gulden dokken en dat heb ik toen toch maar gedaan. Voor de zekerheid had ik de aanhanger meegenomen en ik



kon mijn Resident weer repareren.

Onze kinderen werden groter en vroegen meer tijd en.... ik kocht een Yamaha Virago 750cc. Moderne motorfietsen zijn een beetje vijand van de oldtimers want tjonge, wat rijdt dat lekker. Door mijn Harley-verleden had ik een voorliefde voor een v-twin en weer een Harley was inmiddels voor mij onbetaalbaar. Later ruilde ik hem nog in voor een 1000cc Virago en heb daar met veel plezier mee gereden. De Horex kreeg een beetje te weinig aandacht en een jaar of 15 geleden heb ik hem verkocht. Nadat we van het buitengebied van Kampen naar de stad verhuisd zijn en ik met pensioen was, had ik meer tijd en heb de sloper van zolder gehaald. Dat is inmiddels weer een lopende motor geworden. Leuk als zo'n motor na meer dan 40 jaar weer tot leven komt. Albert heeft mij onderdelen verschaft en heeft



ook geholpen met de versnellingsbak, waar ik een probleem mee had. Er moet nog wat afgesteld worden en als hij goed loopt, kom ik er achter of de versnellingsbak nu goed is. Vanwege gezondheid mag ik nu even niet zwaar tillen en op een kickstarter staan trappen ook liever niet. Na een operatie waar ik op wacht, hoop ik hem verder af te maken en te laten keuren voor kenteken.

Zoals jullie lezen is Horex nog steeds bij mij in beeld. Zonder Horex naar een treffen is niet zo leuk. Bovendien zijn wij veel op stap met onze 43 jaar oude Mercedes 407D kampeerbuis, dus vaak komt het niet uit. Wij rijden al 30 jaar met deze bus en zijn er nogal aan verknocht. We houden nou eenmaal van dat oldtimergedoe.

Misschien lukt het om het volgend Horex weekend met onze bus te komen kijken. Dat meld ik dan vooraf.

Dit was een verhaaltje uit de oude doos van een “slapend” lid. De grote onbekende is voor de lezers nu een beetje bekend. Rest mij nog om mijn waardering uit te spreken voor de club, in het bijzonder Gerard die alsmaar blijft voorzitten, en de rest van het stabiele bestuur waardoor de club toch maar mooi 40 jaar bestaat.

Ook Albert met al zijn kennis en onderdelen is onmisbaar voor de club. Het maken van het clubblad is in goede handen bij Mikel en dat is altijd weer leuk om te lezen.

Ik wens de club eerst nog maar even 40 jaar erbij maar zolang blijf ik geen lid.

Henk Kootstra





De PL 41-46 story, deel 6 feuilleton, technische verbetering en slotwoord

Geachte lezer,

Wanneer ik dit artikel schrijf in de metro van Dubai (ben daar in kader klimaatop, december 2023) is de Horex eindelijk klaar, na tientallen jaren van restauraties en technische verbeteringen. Een motor met liefde teruggerestaureerd naar de status en het uiterlijk in de jaren '50. Zoals in mijn eerdere feuilletons aangekondigd, zou ik het in dit laatste deel gaan hebben over technische verbeteringen:

Groot onderhoud bij Albert 2021

Al langere tijd had ik plannen, om het uiterlijk, en de motor zelf technisch te verbeteren. Zo waren er in het clubblad artikelen verschenen over de voordelen van een elektronsiche onderhoudsvrije ontsteking. Bij Albert hiernaar geïnformeerd en het besluit genomen, om deze te installeren. Ook het Japanse grote ontsierende achterlicht, dat ooit door Peter Ritzen was gemonteerd, was me al lang een doorn in het oog.



De motor weer op de kar en terug naar de Achterhoek. Tijdens de werkzaamheden, bleek dat er meer aan de hand was. Zo was een onderdeel in het motorblok nooit gemonteerd (vraag Albert maar eens wat dat was), wat tot een grote motorschade had kunnen leiden. De elektronische ontsteking werd gemonteerd (het verhaal hierover kunt u lezen in een artikel van Albert in één van de vorige afleveringen). Via Ebay had ik inmiddels ook een origineel Hella achterlicht uit de jaren '50 op de kop getikt, dat iets groter was dan het origineel (toch weer die veiligheid) en o.a. voor NSU's bedoeld was. Nat een mailtje vanuit de Achterhoek, motor gereed, een voorlopig laatste bezoek aan Dinxperlo gebracht, waar Albert vol trots de motor presenteerde.

De motor naar huis gebracht en het eerste proefritje gemaakt met een teleurstellend resultaat. De gasschuif bleef hangen. Omdat de originele carburateur uit de jaren '50 er nog steeds opzat, en mij waarschuwingen bereikten dat deze door slijtage misschien nooit meer goed zou gaan werken, contact opgenomen met de site Oldtimervergaser.de. Voor een fiks bedrag konden zij mij – wonder boven wonder – een gereviseerde originele Horex 400 carburateur

leveren, die ook nog eens was gepolijst. Daar hoort ook een origineel luchtfilter bij, die ik via Amon verkreeg in de luxe verschoomde versie.





Ondertussen naar het Horex treffen 2022 geweest, waar iets heel vervelends gebeurde. Aan het einde van de lange rit sloeg de versnellingsbak vast. De motor was niet meer uit zijn 2 te halen. Hoe nu verder? Een aantal deskundigen in de club hadden verschillende meningen hierover, evenwel adviseerden de motor eensluidend weg te brengen naar clublid Wiel Hoeymakers.

Zo gezegd, zo gedaan. Na korte tijd kwam er al bericht van Wiel, dat hij de versnellingsbak had losgekregen en enige kleine checks en verbeteringen had uitgevoerd. Goed werk en ik was er werkelijk blij mee. En zo kon uiteindelijk het restauratieproject, dat liep over 40 jaar, worden afgesloten.

Nawoord

Ja het is een gedenkwaardig project geworden, een feuilleton waard. Mijn vader zal – als groot liefhebber van deze motor en eerste eigenaar - die het besluit heeft genomen de restauratie uit te voeren en te financieren, hier heel tevreden mee zijn. Het is wel een prijzig project geworden. Als we alle kosten optellen zou hiervoor een topmodel van een huidige motor kunnen worden gekocht. Evenwel, heb er geen spijt van, deze motor was het waard en ik heb altijd met veel plezier erop gereden. Ook vele leuke contacten hieraan overgehouden, die je alleen in het motor wereldje vind. Inmiddels is de originele gereedschapset, via inzet door Albert, ook weer compleet. Een aantal steeksleutels, de bougiedop, bandenlichters en een wielmoersleutel aan de set toegevoerd. Albert stuurde het geheel weer in een keurige verpakking met het gebruikelijke persoonlijk bijschrijft naar me toe.

Foto's zie bijlage, een aantal onderdelen uit de laatste zending van Albert en de gereedschapset tot dat moment. Vraag me trouwens af of het grijze hoesje met de rode bies, origineel is. Wie weet hier meer over?.

Momenteel nog bezig met de laatste kleine dingetjes. Onze man uit Dinxperlo kijkt uit naar een afsluitbaar contactslot rond model, zodat ook dit onderdeel van de motor er weer geheel origineel uit ziet. Ja, je moet altijd iets te wensen overhouden...

Maarten Rigter



Terug op de track, de SS64 uit 1930

Jaren was deze racer verdwenen van het straatracetoneel, totdat Wolfgang Lederer een bezoekje bracht aan de echtgenote van de overleden Gottfried Frenken. Deze werd genoemd als eigenaar in het Horexboek van Karl Reese.

Zo kreeg hij te horen aan wie deze racer destijds was verkocht en na een lange verhandeling met deze icoon kon hij zijn droom verwezenlijken en de motor zijn eigen noemen.

De motor was eigenlijk nog in een prima staat, zodat Wolfgang besloot het uiterlijk zo te laten en alleen het technische gedeelte onder handen te nemen.

Allereerst wordt de motor op de hefbrug gezet en alle details uitgebreid gefotografeerd, zodat het later bij de hermontage eenvoudig terug te zien is. Vervolgens worden de beide tankhelften, de uitlaat, de Amal-Fischer carburateur en de primaire aandrijving gedemonteerd, zodat de motor gemakkelijker uit het frame te nemen is. Een blik van boven op de motor verraaft waar de begeerde motor zijn vermogen vandaan heeft; de vier kleppen in de cilinderkop zorgen voor meer power.

Talrijke versleten onderdelen





moeten worden vervangen. Daartoe moeten ze eerst op tekening worden gezet, zodat deze zelf kunnen worden vervaardigd. Hiervoor heeft hij zelf een draaibank en bovendien heeft hij een goede baas, die hem na werktijd toestaat alle machines te gebruiken.

Zo ontstaan in de weken en maanden die volgen nieuwe assen, bouten en andere delen.

Bij de demontage van de cilinderkop valt op dat de inlaatklep diameter groter is dan de uitlaatdiameter. Waarom eigenlijk?

Terwijl de hete verbrandingsgassen met grote druk in de uitlaat worden gedrukt, moet het verse mengsel tegen de weerstand van de carburateur, aanzuigbuis en inlaatklep aangezogen worden.

Grotere inlaatkleppen helpen hier om deze weerstand te verminderen, dus worden de klepzittingen in de kop aangepast.

Bij verdere inspectie blijkt dat de tuimelaars en de rolnokvolgers en ook de nokkenas in goede staat verkeren en dat is natuurlijk een meevaller, want die vind je niet zo eenvoudig.

De zuiger is echter in slechte staat, zodat er een nieuwe wordt besteld bij de Fa. Wahl, nadat eerst nauwkeurig de benodigde maat wordt bepaald. Deze heeft een lange levertijd.

Maar er zijn nog andere werkzaamheden, zoals de krukas, die toe is aan een grondige revisie. Misschien is deze nog redelijk goed bij normaal gebruik, maar in de racerij gelden andere toleranties.

Er moeten nieuwe krukappen worden gemaakt en ook het bigend is toe aan vervanging. Natuurlijk ook het drijfstanglager, wat uit een speciale bronslegering wordt gedraaid.

Dit alles neemt veel tijd in beslag en dan kan het uitmeten in het carter beginnen. De zuiger moet zuiver in het midden lopen, dus de krukas moet axiaal worden aangepast middels shims.

De koppakking wordt uit 1mm koperplaat gesneden en nadien zachtgegloeid, zodat het perfect past op het dichtoppervlak van de kop en cilinder.

De voetspakking kan eenvoudig uit 0,6mm dichtpapier worden geknipt.

Dan is het tijd om de inmiddels gereviseerde magneet in te bouwen, de aandrijfketting wordt nog vernieuwd. Het instellen van de timing, klepspel en ontstekingsstijdstip kan nu beginnen op de werkbank.



De carburateur oogt nog goed en wordt nauwkeurig gereinigd en wordt pas later gemonteerd, nadat het blok in het frame is geplaatst.

De handgeschakelde Hurth-versnellingsbak met drie versnellingen wordt gedemonteerd en krijgt nieuwe bronzen bussen aangemeten en blijkt verder in goede staat te verkeren.

De koppeling moet wel aangepast worden, want de platen met de krukjes geven geen vertrouwen voor het racegeweld. De stalen platen worden nieuw uitgelaserd en voorzien van 2mm wrijvingsmateriaal aan beide zijden, hetzelfde materiaal als bij remschoenen en dit wordt erop gevulkaniseerd. Er worden nieuwe banden gemonteerd en de olietank en versnellingsbak gevuld met de benodigde hoeveelheid olie.

Nu kan al eens voorzichtig de motor aan de praat gemaakt worden, echter dat gaat nog niet, want na het opvullen van de benzine, druppelt het uit een onbemerkt gat in de tank.

De tank moet er weer af en vervolgens worden opengesneden en een nieuw plaatstuk worden ingelast. De patina kan niet meer worden gered, al met al een tegenvaller, maar nu wordt tevens alles zorgvuldig inwendig gecoat met POR 15 en de buitenkant opnieuw gespoten en gebiesd en ook de mooie vooroorlogse transfer opgerubbeld, zodat het er fantastisch uitziet.

Nu stond niets meer in de weg voor een proefrit en deelname aan de historische VFV-motorwedstrijden kon beginnen. De eerste rit in Schotten verliep niet geheel naar wens, maar de rit in chwanenstadt/Oostenrijk was al een stuk beter en een mooie derde plaats was hier zeker een succes te noemen.

DE SS64 was ook te zien en te horen op het 100-jarig Horex-bestaan in



Kirdorf bij Bad-Homburg en hiervan zijn enkele foto's gemaakt.

AE



Verjaardag

Alles in mijn schuurtje is nog in diepe rust. De Regina met zijspan staat nog onder de wol en wacht tot de zon een beetje hoger aan de hemel komt. Maar dan moet natuurlijk eerst alle pekel, die zo rijk gestrooid werd na het vallen van anderhalve sneeuwvlok, helemaal weggespoeld zijn. Zal er nog wel toekomst zijn voor zo'n dametje dat alleen maar leven kan op fossiele brandstoffen en bovendien ook nog in de gewrichten soepel gehouden wordt door die rommel die ze uit aardolie geperst hebben?

Straks krijgt Extinction Rebellion het ook nog in het wijze hoofd om te protesteren tegen al die karretjes en spannetjes die op die fossiele troep rijden. Tuf in elk geval nooit richting Den Haag, want daar zitten die lui op het asfalt vastgeplakt en wel op de A12 om te protesteren. Trouwens als ze met zachte hand losgeweekt zijn van het asfalt, stappen in de eerstkomende vakantie op het vliegtuig naar zonnige oorden, wel een elektrisch vliegtuig natuurlijk. Minister Jetten is de piloot uiteraard en meneer Vollebroek, de beroepsaanklager richting de Staat, is vast wel bereid aan boord om een kopje rooibos thee te serveren.

In 2050 moet alles in Nederland elektrisch rijden. Geen walmende uitlaten meer, heerlijk schoon Nederland. En zeker weg met die vieze ronkende oldtimers. Daar zal wel weer een knijpertje uit de staatsdoedelzak te horen zijn, denk ik. Extra heffing natuurlijk voor die vieze milieucriminelen die smeerpippen! We wachten af, misschien zijn er toch nog enkele wijzen in de poort, alhoewel je daar steeds meer vraagtekens bij zet.

Trouwens in 2050 hoop ik honderd te worden, maar ik hoop dat kroost en nakroost dan wel wat kunnen tuffen en daarom trek ik nu alvast, nu het voorjaar nadert, het kled van mijn trouwe Regina om alles alvast klaar te maken voor het komende seizoen. Mijn Horex heeft trouwens dit jaar haar verjaardag want in juni 1954 kwam ze uit de kraamkamer in Bad Homburg. Het staat in haar aluminium lijf gegrift '654', de laatste nummers van het blok en framenummer en dat betekent dat ze in de zesde maand van 1954 het levenslicht zag. In haar geboorteland heeft ze slechts een paar kilometer afgelegd, 2 of 3 denk ik en toen ging ze op het transport naar



Nederland. De firma Gremi, de importeur van Horex had er een hele partij besteld, waaronder ook de net beschreven verlepte dame. In deze bestelling ging een partij naar de gemeentepolitie in Den Haag en er gingen er twee naar Winschoten. Het waren allemaal Regina's 400. Deze informatie kreeg ik destijds van meneer Been, de eigenaar directeur van de Gremi. Hij was toen al op hoge leeftijd maar nog altijd Horex enthousiast en beschikte over het uitgebreide archief van de Horeximport.

Toen mijn Horex voor de keuring moest was de vraag of indertijd wel invoerrechten voor deze was betaald en om die vraag te beantwoorden, kwam ik bij meneer Been terecht. Hij heeft mij fantastisch geholpen en alles op schrift gesteld. Douane gerust en ik blij, want het was indertijd een heel gedoe om een kenteken te bemachtigen, maar dat is toch na heel veel vijven en zessen gelukt.

Maar nu zal ik eerst dan maar eens vertellen hoe ik aan de Horex kwam. Indertijd kwam ik nogal eens bij Leo Schuil in Leeuwarden, jullie weten het wel, van de bekende motorsloperij. Ik was daar samen met mijn goede vriend Johannes Visser uit Zwaagwesteinde bij sommige lezers zeker nog wel bekend. Helaas stierf hij in 1996, dat is dus al een poosje geleden. Leo had net een Horex op de kop getikt. De motorfiets zag er niet uit, het ding had in de brand gestaan en was nadien in een donker schuurtje terecht gekomen om af te koelen. De tank ontbrak en ook de cilinderkop. De uitlaten hingen er verweesd bij. Je moest heel wat moed verzamelen om die nog weer een beetje te fatsoeneren. Maar ja de echte liefhebber en restaurateur kijkt door deze dingen heen en waagt de gok. En Johannes Visser kocht dit weeskind. Op een woensdagavond haalden we het wrak uit Leeuwarden. In de avondzon leek het allemaal nog beroerder. De koplamp had kennelijk ook voor hete vuren gestaan want het contactslot was behoorlijk koortsig geweest.

De ontbrekende onderdelen waren in die dagen nog redelijk goed te vinden. Al gauw waren een cilinderkop, een tank en een complete koplamp met contactslot en al gevonden en dat allemaal tussen de onmetelijke voorraden van Leo's motorsloperij. De Horex was compleet op de kettingkast na, maar na drie weken was die ook boven water. Na heel veel schuur- en plamuur- en spuitwerk kwam er een glanzende Horex voor de dag. De



uitlaatdempers konden nog verchroomd worden en nieuwe voorpijpen, pakkingen, teller en andere dingen werden besteld bij Albert Eringfeld, de Horex professor bij uitstek. Ik heb toen de bedrading klaargemaakt en alles werkte naar behoren.

Het blok liep als een naaimachine, de slagen waren te tellen. Ik was er meteen straal verliefd op.

Toen Johannes Visser de eerste proefrit maakte, viel het hem geweldig tegen. De motor was gewoon te hoog voor hem, hij stapte af en zei kortaf: „Hij is te koop, na twee minuten was de koop gesloten.

Sindsdien is de Regina in mijn bezit en in datzelfde jaar heb ik er een zijspan aan gehangen. Een mooie gerestaureerde Steib LS200 uit 1952.

Heel wat kilometers zijn onder de drie wielen doorgelopen. Jaren achter elkaar zijn we er mee op vakantie geweest. De laatste twee jaar is er niet van gekomen. Eén keer vanwege super slecht weer, regen en nog eens regen en in het andere jaar vanwege de onvoorstelbare hitte. En dan weet je van tevoren dat er ademnood komt en dat moeten we niet hebben. Ruim zestig duizend kilometer hebben we in al die jaren afgelegd. Wat een milieuvervuiling trouwens, maar het was altijd prachtig. Diverse keren heeft de Regina in het ziekenhuis gelegen, diverse keren geopereerd, een bypass hier en een ingewikkeld onderzoek daar, maar altijd weer in de overlevingsstand. De laatste grote operatie was een gescheurd middenrif waarbij de hoofdas van de versnellingsbak bijna voor zichzelf was begonnen, maar een vakkundig aluminium orthopeed heeft alles weer voor elkaar gekregen. En bij averij nooit gaan schelden natuurlijk op dat oude vel en gerimpelde lijf, maar met liefde behandelen, net zoals mijn moeder altijd deed, die praatte tegen de bloemen en moet je eens kijken hoe ze gingen bloeien. Zo maak ik straks de Regina wakker met een aai en een genadige kick op de starter en wedden dat er een tevreden antwoord komt? Na jaren hebben we de LS 200 vervangen door een Steib 350, die prachtige torpedo, waar de fabriek altijd reclame mee maakte. Al met al staat de bijna 70 jarige er nog altijd fris en fruitig bij en ook al vang ikzelf ook al jaren geen hazen meer, ik spring nog altijd met een zwaai in het zadel en als vrouwtje zich goed en wel in haar ruime schuitje heeft genesteld, kietel



ik de Regina aan haar aluminium lijf en met een beetje gas gaat het weer richting de zomer en ik weet wel zeker dat er weer heel wat rijplezier voor de deur staat. Ik probeer er in elk geval van te genieten, want met zo'n jaarig paradepaardje op reis gaan is gewoonweg fantastisch. Daar blijf je jong en vrolijk bij.

Het moet maar weer eens gezegd worden dacht ik zo.
Voor jullie allen ook veel rijplezier!

Hartelijke groet en alvast dank voor de felicitaties,
Tammo J. Oldenhuis, Coevorden



Uit de oude doos; Florian, de zoon van Horex-racer Georg Braun uit de jaren '50 was bereid om de oude familie-fotoboeken door te spitten. Hierboven de RS500 van zijn vader met speciaal ontwikkelde stroomlijn, zeer vooruitstrevend. Op de voorpagina Georg Braun in volle actie op de RS500 met badkuip