



Inhoudsopgave

Voorwoord	<u>blz.</u> 2
Horex perikelen	2 t/m 4
Verwoest motormuseum Timmelsjoch opent deze winter de deuren weer	5
Het motorvirus is nog springlevend	6 t/m 8
Rebellie tegen de ondergang	9 t/m 20



Horex in Metisse frame (foto Jogchum de Jong)



Voorwoord

Zo de eerste prik zit er in en de volgende krijg ik over enkele weken. Daarna zou ik beschermd zijn tegen de ergernis die ons zolang beperkt. Op dit ogenblik heb ik niets te klagen. De bezigheden in en om huis en ook klusjes aan motorfietsen zorgen er voor dat de dagen om vliegen. Dat gesleutel en de klussen aan huis beperken het contact met andere mensen en dus ook op besmetting. En deze bezigheden geven mij de voldoening van mijn niet aflatende drang om nuttig bezig te zijn.

Een echt Horex treffen zit er weer niet in dit jaar. Maar om niet helemaal aan huis te blijven, hebben we op twee campings een plaatsje gereserveerd. Misschien kunnen we ook enige leden ontmoeten en sterke benzine verhalen uitwisselen. Uiteraard zal het contact volgens de dan geldende regels moeten.

Groet Gerard.

Redactie; op de achterzijde ziet u één van de grote trotsen van onze geëerde voorzitter!

Horex perikelen

Als motorrijder die de hele winter doorrijdt en de motor ook enige tijd bijna iedere dag gebruikt heeft om naar zijn werk te gaan, hierbij enige anekdotes.

In de zomer en het najaar van 2019, werkte ik als vrachtwagenchauffeur voor de Mediamarkt en Coolblue. Heel wat wasmachines, koelkasten en supergrote beeldschermen zijn toen door mijn handen gegaan. De vrachtwagen waarmee ik reed, stond in Vianen. Om deze te bereiken, besloot ik de Horex te gebruiken.

Bijna dagelijks met een snelheid die opliep tot de 100 kilometer over de A2 naar het bedrijventerrein aan de A2. En die hoge snelheid was niet voor



niets... In die tijd was er nog geen 100 kilometer maximumsnelheid, auto's kwamen je voorbij met snelheden die opliepen tot 140 km/h. Om toch enigszins veilig te rijden, besloot ik met de vrachtwagens mee te rijden die meestal 90 km/h. reden. Dit ook om te voorkomen dat ze me inhaalden. Iemand die wel eens ingehaald is op een motor door een trekker/oplegger van 30 ton, weet hoe onprettig dat is. De zuiging brengt je motor in onbalans. En dan in de avond rond 23.00 uur weer terug op de motor, in het donker naar huis... Geen pretje, zeker niet als het regende. Om beter zichtbaar te zijn, besloot ik al snel een set extra knipperlichtjes op de motor te schroeven. Was altijd weer blij, als ik de snelweg kon verlaten. Maar deze 'topprestaties' was onze bejaarde motor toch niet meer gewend, en zo liep ik tegen het een en ander op. Het oliezweten langs de chromen pijp rond de stoterstangen na bijna elke rit, wende snel. Maar op een mooie zomerdag zag ik ineens iets heel vreemd voor me... De kilometer teller draaide vrolijk rond in de koplamp! Naderhand bleek, dat het getril van de zware 400 cc een cilinder motor, de teller spontaan losgemaakt had in zijn behuizing. Toch maar doorgereden en de hulplijn in Dinxperlo





gebeld. Albert kwam gelukkig direct aan de telefoon en raadde me aan de kabel van de teller te ontkoppelen. Toen ik de volgende dag de boel demonteerde, bleek het tellerwerk overleden te zijn. Een nieuw exemplaar kon gelukkig snel opgestuurd worden.

En zo kom je van het een in het ander. In die periode begon de motor na verloop van tijd steeds slechter stationair te lopen, sloeg regelmatig af bij een laag stationair toerental. Een telefoontje bood uitkomst. Carburateur demonteren, contactvlakken met cilinder glad schuren en een nieuwe pakking ertussen die via de 2 moeren gelijkmatig wordt aangedraaid. Niet al te hard, anders krijgt de cilinder weer valse lucht.

Na deze periode, werd het tijd de motorolie te vervangen. Volgens de voorschriften de motor netjes warmgedraaid, olie bak eronder en de oliepluggen eruit. Ook via het voorschrift uit het originele instructieboekje 2 liter olie nagevuld. Nou, dat heb ik gemerkt... Tijdens een tussenstop zag ik tot mijn schrik een grote plas olie onder de motor ontstaan. Bij nader inzien, bleek deze te ontstaan onder de vuldop van de olietank. Een constante straal olie liep naar beneden. En dit nog wel op de stoep van een nette Hollandse dame op leeftijd (ja ze zijn er nog, het type dat de hele dag met een witte schort rondloopt). In een dergelijk geval... niets zeggen. Gauw de meeste olie (had gelukkig een doekje bij me) opvegen en weg. Toen ik thuis was weer Albert gebeld. Het instructieboekje bleek het bij het verkeerde eind te hebben. 1,5 liter is voldoende. Max. 1,75 liter. Een probleem dus, waar al heel wat generaties Horex rijders mee te maken hebben gehad.

En zo blijven er over onze hobby, altijd weer smakelijke verhalen te vertellen.

Horexgroet,
Maarten Rigter



Verwoest motormuseum Timmelsjoch opent deze winter de deuren weer ***(Bron; MotoPlus.nl, maart 2021)***

Het door een brand verwoeste motormuseum op de Timmelsjoch wordt herbouwd. Dat hebben Attila en Alban Scheiber, eigenaren van het museum, laten weten. De voorbereidingen voor de heropening van het beroemde museum zijn inmiddels in volle gang en als de tweelingbroers Scheiber ligt, dan kunnen de deuren deze winter weer geopend worden. Het Top Mountain Motorcycle Museum bij het tolstation op de Timmelsjoch, op de grens van Oostenrijk en Italië, werd maandag 18 januari in alle vroegte getroffen door een felle uitslaande brand. Niet alleen de gehele collectie, maar ook het prachtige houten gebouw, dat in 2016 werd geopend, ging in vlammen op. Meer dan 300 zeldzame klassieke motorfietsen en 15 auto's veranderden in een smeulende massa.

Onderzoek heeft uitgewezen dat een defect display de boosdoener was. Nadat de vlammen gedoofd waren, was de stemming somber. Niet in de laatste plaats omdat veel van de motoren onvervangbaar waren en de schade in de miljoenen liep. De gebroeders Scheiber toonden zich echter strijdbaar en lieten direct al weten dat het museum ooit weer open zou gaan. De twee laten er duidelijk geen gras over groeien, want de plannen zijn direct in uitvoer gebracht.

Met een aantal wijzigingen ten opzichte van het originele museum. Zo gaat het nieuwe museum van 3.000 naar 4.000 m² oppervlak en wordt het nieuwe gebouw ruim twee keer zo hoog als het oude. Ook aan de binnenkant gaat er het één en ander veranderen. "De missie van het museum blijft hetzelfde, maar we willen meer een beleveniswereld bieden en daarnaast iets kunnen bieden voor niet-motorrijders", laat Attila Scheiber weten.

De nieuwe collectie wordt gevuld met motoren die verzamelaars en liefhebbers aan de gebroeders Scheiber hebben toegezegd. Volgens de broers hebben ze al zo'n 250 motorfietsen aangeboden gekregen, die tentoongesteld mogen worden in hun nieuwe museum.



Het motorvirus is nog springlevend

We hebben dit jaar een stabiel voorjaar met behoorlijk vast weer, want het regent bijna dag en nacht. Als de zon het ook maar even waagt om voor de dag te komen, wordt hij direct om de oren geveegd door de volgende stortbui. Sommige mensen worden er een beetje naargeestig van, maar ach er komen altijd weer betere tijden en per slot van rekening is het nog nooit nacht gebleven. De achterstallige uren zon worden vast nog wel ingehaald de komende zomer, althans daar reken ik op. Het grondwater is in elk geval weer overal op peil en dat is ook niet verkeerd. Maar al met al is het geen weer nog om het oude rijdende materieel voor de dag te halen. Mijn Regina staat zelf nog onder het winterkleed. Van treurigheid of gramstorigheid geen spoor, aan de blinkende blaker van de koplamp te zien is er weer alle lust om zo snel mogelijk te starten.

Eén van de kleinkinderen heeft alweer een verzoek ingeleverd om als eerste mee te mogen als het span weer gaat tuffen. Natuurlijk dat gaat altijd door. Ik verheug mij nu al weer op het vertrouwde geluid. Trouwens niet iedereen schijnt daar verrukt van te zijn. Er zijn nogal wat klachten over overluide motorfietsen en dan gaat het meestal over de overjarige nozems in strakke spijkerbroeken die zich een motorfiets hebben aangeschaft, meestal van één of ander Amerikaans merk, de naam schiet me even niet te binnen, met uitlaatpijpen zonder enige demping. Lekker knallen en de rust verstoren zowel op de bochtige polderwegen als ook in rustige natuurgebieden. En dat kan natuurlijk niet. Daardoor raken otter en bever van slag, de o zo welkome en vredelievende wolf met haar lieve welpjes krijgen de rambam en vluchten uit het ruime Nederland en de milieumafkezen krijgen derdedaagse koorts van al dit geweld. Alle gekheden op een stokje, het kan ook te gek worden natuurlijk. Trouwens mijn Regina kan er ook wat van. Als ik halverwege Gramsbergen ben op weg naar huis en dat is een kilometer of vier, zet mijn vrouw alvast de garagedeur open en kan ik zo binnenrijden. Dus toch maar eens uitkijken naar wat meer geciviliseerde geluidsdemping, uiteindelijk moet je alom de vrede zien te bewaren. En we rijden natuurlijk ook nog op fossiele brandstof. Foei toch. Daar wordt meneer Timmermans in Brussel vast niet blij van. Hoe dat te zijner tijd moet, is een heel probleem. Zie je je al rijden met een beest van een



accu achterop? Ben je trouwens wel meteen van de extra decibels af. Maar ja rijden op de E-Horex lijkt mij het absolute einde van de motorhobby. Is dat erg dan? Die hobby is toch op sterven na dood, zo hoor je vaak. Want laten we wel wezen, wie restaureert er nu nog iets? Als het dan nog gebeurt, zijn het kereltjes met gladde knickers of grijze pruiken die niet bang zijn voor smerige handen. Bovendien, waar vind je nog tweewielers die al veertig of vijftig jaar hebben staan dromen in een schuurtje of op een zolder? Heel af en toe komt dat nog eens voor en dan moet je meestal enkele goudstaven meenemen om dat bijna verteerde lijk te kopen. De jeugd is er over het algemeen niet meer voor te porren. Als je goed kijkt hebben de meesten ook van die vierkante oogjes vanwege het kijken naar het schermpje. En dan heb je natuurlijk nergens anders tijd voor, dat is logisch. Er zijn echter genadige uitzonderingen. Het is niet allemaal dood in de pot gelukkig. Er zijn echt nog wel van de opgroeiende kwajongens die de oldtimer hobby toch mooi vinden. Statistieken heb ik er niet van maar meestal kloppen die ook niet. Ik ga gewoon af op mijn bevindingen en daarvoor blijf ik dicht bij huis. Ik zal je vertellen hoe dat zit. Drie van mijn kleinzonen hier op loopafstand komen natuurlijk nogal eens in het schuurtje van opa en ik heb de stellige indruk dat ze geïnfecteerd zijn door het niet te genezen oldtimer virus. Vorige week vroegen ze of ze weer eens op de zolder mochten neuzen. Daar heb ik natuurlijk de nodige reserve onderdelen liggen, die ik naar ik hoop uiteraard nooit hoeft te gebruiken. Een extra cilinder of kop is natuurlijk nooit weg denk je dan. En zo ligt daar dan wel het één en het ander. Ooit schafte ik ook een paar bromfietsen aan, van het merk waar ik nog beste herinneringen aan heb. Zo heb ik, jaren geleden al, een DKW Hummel aangeschaft. Uiteraard uit elkaar getrokken en de onderdelen in een hoekje op de niet zo ruim bemeten zolder gezet. Zal ik later nog eens opknappen, dacht ik toen in mijn onnozelheid. Maar nee dus, nooit van gekomen. En daar staat dat hummeltje nu al jaren te verstoffen, totdat bij mijn verscheiden hij naar de oud ijzerboer wordt getransporteerd om voorgoed te worden platgewalst. Ik was hem ook al bijna vergeten. Maar de glinsteroogjes van het jonge volkje hebben die goudschat ontdekt en ze kwamen een beetje bedeesd van de zolder om mij te vragen of ik dat bromfietsje wilde verkopen. Je kunt natuurlijk geen slechtere koopman krijgen dan iemand van je eigen volk, maar de koop



ging direct door. Dat verlies nemen acht ik alleen maar grote winst. We zijn een hele middag bezig geweest om alle spullen bij elkaar te zoeken. Het was prachtig. Om vijf uur 's middag gingen de kooplieden naar huis, de één met een frame onder de arm, de ander met een achterspatbord en de jongste had het voorspatbord achter op de fiets gebonden. Het motorvirus heeft heftig toegeslagen. Ondertussen staan de nijvere handen niet stil, ze schuren de verroeste delen dat het een lieve lust is. Nou hebben ze het voordeel dat hun vader ook met hetzelfde motorsop overgoten is, dus dat gaat dubbel op. Als het volgende week goed weer is, kan alles in de spuitplamuur. Elk vrij uurtje gaat er in zitten. Ze zijn zo fanatiek als honingbijen. De raten moeten vol. En nectar bij de vleet. Af en toe moet ik de vorderingen bekijken uiteraard en beoordelen. Het mooiste is natuurlijk, en dat vinden we uiteraard allemaal, dat het weer in elkaar gezet kan worden, het blokje er onder en rijden, want ja dat is de kers op de taart.

Ik kom weer helemaal in mijn jeugd terecht zal ik je vertellen. Ik ontdekte vanmorgen voor de spiegel zelfs een echt jeugdpuistje. Dat is bijvangst moet je maar rekenen. Het enthousiasme van het jonge volkje is niet te stuiten, want daar trekt me de oudste aan de mouw en zegt, "Hé opa, je hebt daar ook nog een Regina frame op de zolder staan, is die helemaal compleet?" Ja natuurlijk, alles is erbij tot het laatste schroefje zeg ik met enige overdrijving. Als de DKW klaar is, kunnen we die dan ook niet van de zolder halen om hem klaar te maken? Er hoeft direct geen zijspan aan hoor ik hem hardop denken. Kijk als de voorraad in je schuurtje op die manier wat gaat afnemen is dat niet verkeerd. Jongen, heb ik gezegd, maak dit karwei eerst maar eens af, dan kijken we wel weer verder. Geloof maar vast dat ze binnen afzienbare tijd de Regina onderdelen van de zolder komen halen. Ik geniet er bij voorbaat van. Waar een slapende DKW al niet goed voor is. Motorminnend volkje laat de kop niet hangen, deze gebeurtenissen bewijzen maar weer eens dat onze hobby nog niet uit de tijd is, maar springlevend!

Met vrolijke Horexgroeten,
Tammo J. Oldenhuis
Coevorden



Rebellie tegen de ondergang

Tekst vertaald vanuit het blad 'Classic 11/2016'

Foto's overgenomen uit het blad 'Classic 11/2016' en 'VFV Info 1/2021'

Tekst en foto's van Jürgen Nöll

Toen de bouw van motorfietsen halverwege de jaren vijftig bergafwaarts ging, leken bromfietsen uit de jaren '50, ook bij Horex, de redding. Maar de ondergang was niet meer te stoppen.

Na de Tweede Wereldoorlog had Horex de jackpot gewonnen met de Regina. Vooral het model met de 350cc kopkleps eencilindermotor werd al snel wereldwijd de best verkochte motorfiets in zijn klasse. Maar al in 1953 liepen de verkopen terug. Een ontwikkeling die de gehele motorindustrie van Duitsland zou gaan raken. Terwijl tal van fabrikanten dit proberen tegen te gaan met de bouw van scooters en bromfietsen, blijft de Bad Homburgse directie voorlopig terughoudend. Een totaal verkeerde inschatting, zoals spoedig duidelijk zal worden. Al in 1954 werden de eerste personeelsleden van Horex ontslagen...

De directie denkt uiteindelijk halfslachtig na over de bouw van een voertuigtype dat voor het eerst zijn doorbraak aan de andere kant van de Alpen



Prototype IJzeren Gustav uit 1953. Het bleef een uniek exemplaar welke later tot racemotor omgebouwd werd

beleefde: de naam Vespa zou al snel synoniem worden met de motorscooter. Maar de plannen voor een Horex-scooter vallen bij de directie in dovemansoren. Ze wilden motorfietsen bouwen. Hoe groter en sterker, hoe beter. "Door motorrijders voor motorrijders" is een van de bekende reclameslogans uit Bad Homburg. Wat moet een volbloed motorfietsfabrikant als Horex met een scooter?

"Hoogmoed komt vóór de val", zegt een oud gezegde. Halverwege



de jaren '50 werden twee verschillende prototypes gemaakt, maar bedrijfseigenaar Fritz Kleemann kon met geen van beide bevriend raken. Vooral de tweede variant uit 1955, uitvoerig getest door Carl Hertweck, hoofdredacteur van MOTORRAD magazine, kreeg de allerbeste recensies. Maar geen van beiden gaat in serieuze productie.

Kleemann lijkt alleen maar van de naam: "Rebell" te houden als het rebelse antwoord van Horex op de toenemende neergang van de Duitse motorindustrie.

Het nieuwe, zojuist op de Milanese Salon gepresenteerde Parilla-modell zou een brug tussen een motor en scooter moeten slaan



De eerste Rebell gaat in productie

Met het opgeven van de scooterprojecten mocht de naam Rebel niet onvermijdelijk van het toneel verdwijnen. Integendeel. Het lijkt er zelfs op dat op dit moment, in economisch moeilijke tijden, de naam Rebell bedoeld is om te staan voor de strijd om te overleven, voor het voortbestaan van het bedrijf. In navolging van de trend naar lichtere, goedkope motorfietsen kwam Horex begin 1957 al met een sportief, elegant model, dat naar eigen zeggen motorrijders aan moet spreken voor wie een bromfiets te klein is, een middelklasse-motor, of zelfs een zware motorfiets te snel of te snel is duur.

De "Rebell 100", zoals hij officieel heet, heeft een frame dat bestaat uit een enkele buis schaalcombinatie, een achterste zwenkarm met oliegedempte veerpoten en een geduwde lange zwenkarm in het voorwiel. De machine is naar keuze leverbaar met individuele zitkussens voor bestuurder en passagier, of een doorlopende dubbele zitbank, die in combinatie met de sportieve 9,5 liter zadeltank de Rebell een chique uitstraling geeft. Royaal gedimensioneerde spatborden, een volledig ingekapselde ketting en veel gladde oppervlakken zijn concessies aan alledaagse bruikbaarheid en een-

De naam Rebell is bij Horex niet klein te krijgen. Nadat de beide 250cc scootermodellen het niet tot serieproductie redden, werd in 1956 een constructie van een bromfiets opgestart



voudig onderhoud.

Geheel in strijd met de gebruiken van de machines uit de productie van Bad Hamburg, laat de motor van de Rebell zich zien. Voor het eerst wordt een Horex aangedreven door een tweetaktmotor. Geen eigen product natuurlijk, maar gezien de lage bouwkosten een luchtgekoelde eencilinder van Sachs, met een slag van 54 millimeter en een boring van 48 millimeter een cilinderinhoud van 97 cm³. Bij een toerental van 5.250 tpm ontwikkelt de Sachs type 100/3 een piekvermogen van 5,2 pk, waarmee de lichte motorfiets, die is uitgerust met 16 inch wielen en slechts 87 kilogram weegt met een volle tank, een topsnelheid haalt van 80 km/u.

Rond dezelfde tijd mislukte een laatste poging om met succes een motorscooter op de markt te brengen: het model van de Italiaanse fabrikant Parilla, dat in 1958 onder de naam Horex zou worden verkocht, werd door Duitse klanten niet geaccepteerd. Geen echte scooter, maar ook geen motorfiets. Geen vis of vlees, en het was ook geen echte Horex.





Vanaf 1956: bromfiets-Rebellen

De naam Rebell is, zo lijkt het, niet te verslaan bij Horex. Nadat de als scooter ontworpen 250-modellen de start van de serieproductie niet haalden en de grote motormodellen moeilijk te verkopen waren, werd al in 1956 met de productie van bromfietsen begonnen om het hoofd boven water te houden en het bestaan veilig te stellen van de weinige medewerkers die nog in de fabriek verbleven. Maar ook hier was men weer veel te laat. De bromfietsmarkt staat stevig en is al lang verdeeld tussen tal van kleine en grote fabrikanten die al in een vroeg stadium met de 'moderne tijd' zijn meegegaan.

Bovenal wederom de Zwabische concurrent NSU. In 1952 werd in Neckarsulm al een bromfiets ontworpen, die vanaf 1953 zou uitgroeien tot een onvoorstelbaar verkoopsucces.

De naam Quickly werd al snel synoniem voor alle kleine bromfietsen van 50 cm³. Tot ver in de jaren '60 werd deze robuuste, betrouwbare Quickly keer op keer herzien en uiteindelijk meer dan een miljoen keer verkocht.



In eerste instantie is de motor naar keuze met een twee- driersnellingsbak verkrijgbaar

Hoe moet een nieuwkomer als Horex zich succesvol laten gelden in dit marktsegment? Zou de goede reputatie van Horex, in

verband met de herinneringen aan de ooit glimmende chromen, veelgevraagde Regina-modellen, voldoende zijn? Of bestond zelfs het risico dat de eigenaar van een Horex-bromfiets medelijdend zou worden uitgelachen, omdat het hem aan de financiële middelen voor een "echte" Horex, die ook nog verkrijgbaar was, blijkbaar ontbrak?

Sportief, stijlvol, robuust en zuinig: Rebell 50

Hoe het ook zij, op het hoofdkantoor in Bad Homburg heeft men geen an-



dere keuze als men niet de afgrond in wil glijden. "Rebell 50" is dan ook de naam van de eerste kleine bromfiets die in 1955 op de tekentafel werd gemaakt en in 1956 het levenslicht zag. "Sportief, stijlvol, robuust en zuinig", belooft Horex zijn veelal jonge klanten, tevens de primaire doelgroep door het aansprekende ontwerp en mooie lakwerk.

De basis voor de nieuwe bromfiets - waarbij de term bromfiets een combinatie is van de woorden motor en pedalen - is een torsiestijf, innovatief frame met één buis gemaakt van naadloze stalen precisiebuisen. Een telescopische vork met lange slag werkt vanaf de voorkant, terwijl het achterwiel wordt geleid in een zwenkarm met onderhoudsvrije veerpo-



Combinatie tussen een koppelhandle en een Sachs-draaigreep

ten. De wielbasis is 1.125 millimeter. Voor voldoende bescherming tegen weersinvloeden is de bromfiets voorzien van diep naar beneden getrokken zijpanelen en een grote kettingkast. De sportieve noot wordt onderstreept door het gebruik van een elegante tank van 8,5 liter, die een actieradius tot 500 kilometer mogelijk maakt. Voor de banden kozen de ontwerpers zowel voor de maat 23 x 2,00 inch als voor spaakwielen met stalen velgen en naafremmen voor en achter.

Voor de motor vallen de ontwerpers terug op de beproefde inbouwmodellen van Sachs, die hun betrouwbaarheid al duizenden keren hebben bewezen bij andere fabrikanten. De 'Sachs Typ 50' is een luchtkoelde eencilinder tweetaktmotor met een cilinderinhoud van 47 cm³ en een vermogen van 1,25 pk. De unit met de vergrendelde versnellingsbak heeft twee versnellingen die worden geschakeld door middel van een kabel van een draaigreep. Voor iedereen die met de kleine Rebel 50 de bergen in wil, geeft Horex een maximaal stijgingspercentage van 18 procent op.

De bestuurder zit op een zachte, verende eenzitsbankje en kan het stuur



aanpassen aan zijn of haar persoonlijke wensen en individuele zitpositie. De standaarduitrusting omvat een grote gereedschapskast met een complete gereedschapsset, een luchtpomp onder de tank, een standaard en een diefstalbeveiliging. Een snelheidsmeter, een dubbele zitbank, een windscherm, een bagagedrager, evenals gepolijste lichtmetalen velgen en whitewall-banden zijn als accessoires verkrijgbaar tegen een passende meerprijs. Met veel chroom is het voertuig verkrijgbaar in twee kleurvarianten en kost het af fabriek 598,- Duitse Marken.

Rebell 50 in een nieuwe look

In het jaar daarop verscheen een opvolger met dezelfde naam, die door de fabriek werd aangekondigd onder het motto: "Een rebel rebelleert - de bromfiets Rebell in een nieuwe look."

Het is duidelijk dat het ietwat grillig ogende buisframe van het model uit 1956 en de delicate, op de motor gemonteerde buizen niet helemaal aan de smaak van de klanten voldeden en Horex reageerde met een aanpassing voor het seizoen 1957. Maar er kwam meer uit dan alleen een opknappbeurt.

Allereerst moet worden opgemerkt dat de beproefde constructie van het frame en de stabiele middenbuis zijn behouden. Maar de dunne buizen die de motor dragen, hebben plaatsgemaakt voor een gelaste schaalconstructie, die niet alleen een veel stabielere indruk maakt, maar ook dient als een gemakkelijk te onderhouden zijpaneel voor de kleine machines. Tevens zorgt het voor een nog slanker, "nadrukkelijk mannelijk" uiterlijk. De voorheen gebruikte telescopische voorvork is vervangen door een vork met een geduwde swingarm, en de achterste veerpoten hebben een gunstiger invalshoek. Voor het eerst is de motor nu verkrijgbaar met een versnellingsbak met twee of drie versnellingen.

Al met al ziet de Rebell 50 er nu nog sportiever uit in zijn nieuwe uiterlijk en lijkt hij vooral erg op zijn grotere broer, de Rebell 100, die net op de markt is gebracht.

Voor een reisje voor twee: Rebell "S"

Zo mooi als de Rebell 50-bromfiets, die in 1957 in serieproductie ging, ook is en zo goed als het nieuwe ontwerp misschien past bij de smaak van jongeren, de kleine speedster heeft één nadeel: hij is slechts goedgekeurd

Rebell 6; al in 1958 verscheen het model Rebell S op de markt, waarvan het grootste verschil met de Rebell 50 een dubbele zitbank en hogere belastingsgraad is



voor één persoon.

Dus waar moet je heen met je vriendin als er in het weekend een uitstapje naar het platteland of een avondbezoek aan het danscafé werd aangekondigd? Horex reageert snel. Het Rebell "S"-model verscheen al in 1958 op de markt, waarvan het belangrijkste onderscheidende kenmerk, t.o.v. de Rebell 50, een zitbank voor twee personen is en een hoger totaalgewicht. En omdat de 1,25 pk sterke motor van de Rebell 50 een beetje zwak is voor het verplaatsen van twee personen, heeft de Sachs 50 tweetaktmotor van de S-modellen nu 1,6 pk. Terwijl het 50-model nog optioneel verkrijgbaar is met twee of drie versnellingen, heeft de S-motor nu over het algemeen een handgeschakelde drierversnellingsbak. Daarnaast rollen de S-modellen op 23 x 2,50 banden in plaats van de 23 x 2,25 banden voor de Rebell 50. De verchromde stalen velgen zijn vervangen door hoogglans gepolijste aluminium velgen en de S-modellen zijn standaard uitgerust met snelheidsmeters. Het totaalgewicht van de S-modellen is 230 kilogram.



Bijna een kleine motorfiets: de Rebell "K"

"Veilig en comfortabel, snel en elegant, altijd onafhankelijk en extreem zuinig!" Met deze kernachtige woorden prijst Horex even later zijn nieuwste topmodel, de Rebel "K". De K heeft een dubbele betekenis, namelijk kleine motor en kickstarter.

"Lange afstanden worden steeds korter", beloven de Bad Homburgers hun veelal jonge klanten in hun reclame. "Hoe gemakkelijk en prettig wordt het leven ineens met de HOREX bromfiets. Je hoeft niet meer naar je werk of naar huis in overvolle transportmiddelen, maar je bespaart ook tijd en ergernis. Daarbovenop komt nog het echte voordeel van de sprekwoordelijke zuinigheid van je HOREX bromfiets, die je met ongeveer 1½ liter brandstof meer dan 100 kilometer vervoert. "

"Rebell K, de brandschone HOREX bromfiets"

Klinkt dat niet goed? Het is nu 1960. Het economische wonder is allang begonnen en het naoorlogse Duitsland beleeft een economische opleving. Voor het wegwerken van de immense oorlogsschade en de wederopbouw van het land zijn alle beschikbare handen nodig. Werkloosheid lijkt in deze jaren een vreemd woord. Men verdient weer geld.

Brede delen van de bevolking kunnen daardoor voor het eerst een eigen auto kopen, ook al was het in het begin maar een kleine. En niet zelden is er nog wat kleingeld voor een snelle bromfiets of zelfs een kleine motorfiets voor de junior.

Vrijwel de hele tweewielersector wedijvert daarom om de gunst van jonge klanten. Niet in de laatste plaats omdat de motormarkt nu bijna volledig is ingestort en omdat klanten die ooit enthousiast waren over motorfietsen grotendeels de voorkeur gaven aan het veel geroemde "dak boven hun hoofd".

Net als bij de bromfietsen heeft ook de kleine motorfiets van Horex een gelast, torsiestijf monobuis chassis met een achterbrug en twee oliegedempte veerpoten. De voorvork heeft een veerpootarm met lange slag. Net als bij de Rebell 50 S is de bandenmaat 23 x 2,50. De K-modellen zijn ook uitgerust met gepolijste aluminium velgen en volledige naafremmen, hebben zachte, geveerde schuimrubberen zittingen, verstelbaar sportstuur, gereedschapskastje met boordgereedschap, een standaard en een lucht-



pomp onder de tank.

Het hart van de K-modellen, en daarom het belangrijkste onderscheidende kenmerk van de Horex-bromfietsmodellen, is hun nieuwe, krachtige motor. Deze 47 cm³ eencilinder tweetaktmotor, die is voorzien van ventilatorcooling en wederom wordt aangeschaft bij Sachs, heeft 3,2 pk en daarmee twee keer zoveel als het S-model. Hij heeft een geïntegreerde drietrapsversnellingsbak, een 17 Watt-ontsteking, carburateur met luchtfilter, geluidreductie en een ingebouwde starter. Net als bij de S-variant wordt de versnellingsbak geschakeld met een draaigreep op het stuur.

De bromfiets V 21

Met de bromfietsmodellen Rebell 50 en Rebell 50 S is men goed gepositioneerd in het jaren 50cc-segment sinds hun marktintroductie tussen 1956 en 1958. In vorm, kleur en uitrusting, speciaal aangepast aan de smaak van de groeiende jonge mannen, heeft het hoofdkantoor van het bedrijf de vrome wens om potentiële klanten te winnen voor de grotere machines zoals de Rebell 100, de Resident of de Emperor.

Maar er is nog een andere groep klanten die Horex eerder had genegeerd en die niet mag worden onderschat. Enerzijds bedoelen we de heren van de oudere generatie voor wie een 'echte' motorfiets óf te zwaar óf te duur was vanwege de gestegen onderhoudskosten, of die zich gewoon niet op hun plek voelden op een van de sportieve 50cc rebelse speedsters vanwege hun hogere leeftijd. En dan zijn er natuurlijk ook de vrouwen voor wie men tot nu toe niets te bieden hadden.

De eisen van de klant zijn duidelijk: zo'n voertuig moest licht en handelbaar zijn, gebruiksvriendelijk, goedkoop in onderhoud en vooral een diepe instap. Omdat niet te voorzien is of de financiële uitgaven voor een eigen ontwerp zullen renderen en vanwege de moeilijke economische tijden voor de industrie, is er al een aanzienlijk in het personeel gesneden, niet alleen in het productieafdeling, maar ook in de ontwerpafdeling van de Horex-fabriek, dient een passend voertuig bij een andere fabrikant te worden besteld.

Bedrijfsleider Fritz Kleemann herinnert zich de goede samenwerking in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog, toen zijn hoofdontwerper Hermann Reeb samen met de hoofdontwerper van de Victoria-fabriek in Neuren-



berg, Helmut Küchen, de eerste steen legde voor de meest succesvolle van alle Horex machines, de Regina. Samen ontwierp het team deze geavanceerde eencilinder viertaktmotor met geïntegreerde versnellingsbak, die voor het eerst werd gebruikt in de Victoria 35 KR en even later in de Horex SB 35.

Kleemann nam contact op met Victoria, dat nu deel uitmaakte van de Zweirad Union, en besloot vanaf 1958 een passende bromfiets, die al door Victoria werd verkocht, parallel aan te bieden als een Horex.

Deze bromfiets, die qua ontwerp en constructie enigszins lijkt op de NSU Quickly, heeft een geperst stalen frame met een buisvormige voorvork, waarbij de voor- en achterwielen worden opgevangen door lange zwenkarmen die in trillingsdempers zijn gemonteerd. De voor- en achterwielen hebben steekassen en volledige naafremmen, evenals whitewall ballonbanden van 23 x 2,25 inch.

De aandrijfbron is een eencilinder tweetakt motorblok met een boring van 38 millimeter en een slag van 42 millimeter, wat resulteert in een cilinderinhoud van 47 cm³. Het maximale vermogen is 1,8 pk bij 4650 tpm. Lichtmetalen cilinderkop, gietijzeren cilinder en platte zuiger zijn andere ontwerpkenmerken van de motor, die optioneel verkrijgbaar is met een vergrendelde twee- of drietraps versnellingsbak.

Hoewel de V 21 er gelikt uitziet met zijn hoogglans lakwerk, gepolijste lichtmetalen onderdelen, snelheidsmeter en veel chroom, boekte hij ook geen groot succes. Het gerucht ging snel dat het toch geen echte Horex was, maar "slechts" een Victoria Vicky IV Luxus met het bedrijfslogo van Bad Homburg op het balhoofd.

Het einde

Als niets meer werkt - bekende ontwerpers hebben het bedrijf allang de rug toegekeerd - worden naast kinderfietsen ook gereedschappen zoals bliksharen en tangen met het Horex-logo vervaardigd. Bovendien worden auto-onderdelen geproduceerd voor Daimler-Benz voordat ze de volledige fabriek op 1 oktober 1960 verwerven. Op 19 september 1969 sluit ook de resterende reparatiewerkplaats in de Frölingsstraße. Het wordt verkocht - alles is "geregeld". Het eens zo grote merk Horex is geschiedenis. □