



Inhoudsopgave

Voorwoord	<u>blz.</u> 2
Nieuwe bestuursleden gezocht	3
Horex Treffen 2026 in Terherne	4
WhatsApp-groep voor Horex	5
Gebruikerservaringen: benzine en additieven	5 & 6
Wintermijmeringen	7 t/m 9
Het Arctic-Circle-Classic Museum	10 t/m 13
Moet de VMC lid blijven van de Fehac	16 & 17
Moderne tijden: elektronica in onze oldtimers	17 t/m 20
Agenda	binnenzijde kaft



*Uit de oude doos;
jonge deerne op een
jonge Horex*





Voorwoord

Net als bij het vormen van de nieuwe regering heeft de samenstelling van een nieuw clubbestuur ook het nodige lobby-werk gevergd. Precies als in de politiek zijn er leden die voorkeur hebben voor personen waarmee samengewerkt moet worden.

Maar ook voor personen waarmee beslist niet een samenwerking kan worden aangegaan in een nieuw te vormen bestuur. Gelukkig zijn er al twee leden bereid in het bestuur plaats te nemen. Maar voor een goed bestuur zijn meer mensen nodig.

De toekomstige bestuursleden komen in een gespreid bedje, want het huidige bestuur heeft de zaken goed op orde. Nieuwe inbreng en andere ideeën kunnen de club ten goede komen.

Het is voor de nieuwe bestuursleden niet vereist om een universitaire opleiding te hebben, ook is het gewenste profiel van een voorzitter zoals mij is toegestuurd niet noodzakelijk. Dit is eerder van belang voor de te kiezen minister president. Voor ons clubbestuur is een dosis gezond verstand, enig technisch inzicht, humor en empathie gewenst.

Het is van belang om niet uit het oog te verliezen waarom onze Horex Club Nederland is opgezet. Het is altijd het doel geweest om via ons clubblad de leden soms droevige, maar liever interessante ofwel amusante informatie te geven.

Het organiseren van ons jaarlijkse treffen kan net als in het verleden door ieder van ons naar eigen vermogen en inzicht georganiseerd worden. Hoofdzak is een ongedwongen gezellig weekend met een leuke toertocht. De aankomende twee jaar is de organisatie van ons evenement al toegezegd.

Prettige feestdagen,
Groet Gerard





Nieuwe bestuursleden gezocht

In het vorige clubblad heeft het bestuur duidelijk te kennen gegeven dat het de taken wil overdragen aan andere clubleden. Heel begrijpelijk na zoveel jaar.

Max heeft aangegeven het secretariaat van Marc over te willen nemen. Kaj wordt algemeen bestuurslid en is inmiddels druk aan het puzzelen hoe hij onze clubsite, die Frank zo goed heeft opgezet, verder kan beheren en Mikel verzorgt nog steeds ons prachtige clubblad. Maarten heeft toch afgezien van de functie als Fehac vertegenwoordiger.

Dat betekent dat er nog 2 functies vervuld moeten worden, de functies van penningmeester en voorzitter. Natuurlijk zijn er binnen het bestuur meerdere kleine taken die gecombineerd of opgesplitst kunnen worden. De nieuwe bestuurders zullen het eerste jaar begeleid worden door de aftredende bestuurders. Niemand wordt in het diepe gegooid, behalve Kaj, omdat de overdracht voor hem anders verliep dan verwacht.

Iedereen die aanvullingen of adviezen heeft voor de huidige ontwikkelingen, of beter nog, wil komen helpen, kan zich melden bij ons secretariaat m.hartman1@caiway.nl

July





Horex Treffen 2026 in Terherne

Het komende Horex Treffen zal in 2026 plaatsvinden in het wonderschone Friesland!

Als locatie is gekozen voor de kampeerboerderij Hettinga. Een mooie plek aan de Terkaplester Puollen, welke goed bereikbaar is via Joure. Deze kampeerlocatie heeft leuke plekken, sanitaire voorzieningen, een keuken voor gebruik voor gasten en een ruimte in de boerderij waar we bij elkaar kunnen zitten.

Voor degene die geen eigen kampeermiddelen heeft, of liever lui dan moe is, is er eventueel zelfs nog een pipowagen voor de liefhebbers beschikbaar. Een eenvoudige, maar leuke en mooie locatie.

Noteer dus alvast in de agenda; vrijdag 29 t/m zondag 31 mei 2026.

Locatie;

Kampeerbouderij Hettinga

Utbuorren 48

8493 MA Terherne

www.kampeerbouderijhettinga.nl

De rondrit is zelfs al bedacht bij het ter perse gaan van dit clubblad, dus de voorbereiding zijn in volle gang. Onze organisator Gert Jan Mooij zal er ons in het volgende clubblad nog meer over kunnen vertellen.





WhatsApp-groep voor Horex

Leden die meer willen lezen over Horex, kunnen zich aanmelden bij de Horex-Community Worldwide. Dit is een WhatsApp-groep.

Deze community bestaat uit verschillende groepen:

1. Stammtisch(het eerder Horex world wide)
2. Bilder
3. Events &Treffen
4. Historische Bilder & Dokumenten
5. Allgemeine Technikfragen
6. Marktplatz / onderdelenbeurs
7. Vorkrieg
8. Regina
9. Resident
10. Imperator
11. Nachkrieg (SB 35, Rebell, etc.)

Als je eenmaal aangemeld bent, kun je die groepen aanklikken, waarin je interesse hebt.

Aanmelden kan via de mobiele nummers van Saskia (004915114960295) of Edi Allemann (0041793174896). Edi is tevens de oprichter van dit platform.

Gebruikerservaring; benzine en additieven

In aanvulling op het artikel in clubblad 152 (augustus 2025) heeft Merk nog een korte aanvulling, waar onze leden wellicht baat bij hebben.

We hebben een Opel Rekord A 1965 en zijn lid van de Opel Club (HOCN). Daar staat een artikel in het clubblad over E5 en E10 benzine. Niet alle ethanol vrije benzine voldoet aan de 0% toevoeging.





Hierbij de grote aanbieders echt ethanol vrij

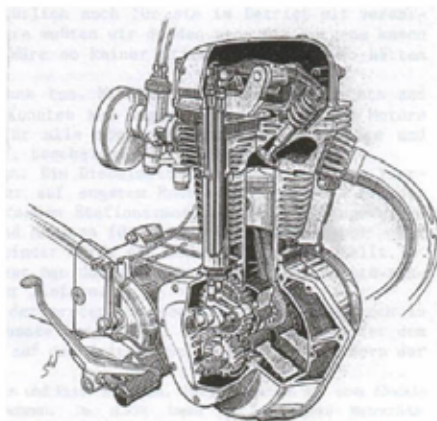
- Shell V-pover
- BP Ultimate 98
- TINO Superplus 98
- Tamil Superplus 98
- OK SuperPlus 98 Pure
- Esso Sunergy Superme+

Bij de merken Lukoil, Total & Texaco moet je niet zijn!

Daarnaast zijn in Zuid West Drente nog plaatselijke aanbieders. Bij Kreuze in Havelte was de prima 100+ Racing benzine kortgeleden voor onder de € 2,00 verkrijgbaar. Ik heb mijn tank in ieder geval al gevuld voor de winterstop.

Met de Bildtse groetnis,
Merk

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

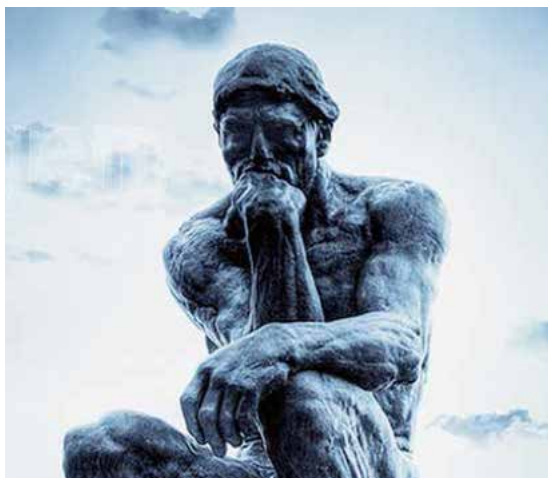


HOREX CLUB NEDERLAND december 2025



Wintermijmeringen

Zo in de laatste dagen van het oude jaar ga je meestal een beetje terugkijken naar alles wat je zoal in het voorbij gevlogen jaar hebt beleefd. En zeker natuurlijk op het gebied van ons ronkend en rijdend materiaal op twee of zelfs drie wielen. Mijn Regina staat sinds half oktober in de winterstalling en af en toe trap ik hem even een paar keer door om de vitale



delen een beetje soepel te houden. Per slot van rekening is hij net als zijn baas de zeventig al gepasseerd. En al meer dan vijfendertig jaar is hij mijn trouwe metgezel en als ik een beetje bij de pinken blijf gaat dat hopelijk nog een hele tijd duren.

Toen ik een jaar of 19 was en mij voortbewoog op een heuse Eysink met een Villiersmotor als krachtbron voelde ik mij koning op de weg en beleefde ik het ultieme gevoel van vrijheid. De Eysink moest toen al gauw plaatsmaken voor een niet van nieuw te onderscheiden NSU Maxi, maar die was helaas geen lang leven beschoren. De krukas liep gierend vast en het was uit met de pret. De ziekenboeg was ergens achter in de schuur, maar in dat lazaret kon hij niet lang blijven en uiteindelijk is hij op de schroothoop beland. Ik kreeg een tientje statiegeld uitbetaald. Inmiddels zat ik al hoog en breed onder het blikken dak van een autootje, maar ik miste wel altijd dat ultieme gevoel van vrijheid en dat bleef maar knagen.

Enfin om niet al te heftig in de nostalgie te duiken, kwam er toch na jaren weer een motorfiets in het schuurtje. Dat was in 1988. En je weet hoe dat gaat, het blijft meestal niet bij een enkel exemplaar, je moet wat meer heb-



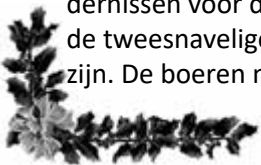


ben. Sommige mensen zijn geestelijk heel sterk, die hebben één motorfiets en meer niet. Sterke en tevreden zielen zijn het. Bij mij kwam de geestelijk zwakheid echter al gauw aan het licht, naast de Regina, moest er uiteraard ook nog een Resident komen en het liefst een Imperator. Na jaren stonden ze te blinken in het steeds voller wordende schuurtje en aangezien ik niet zo éénkennig ben, vond een NSU Max ook onderdak in mijn tweewieler hotel. De politie bij ons in het dorp reed in mijn jeugd op een BMW R 60, wat een machine vond ik dat. Toen zo'n exemplaar een paar jaar geleden eens aan de koop kwam bij een goede kennis van mij, ging deze ook regelrecht mijn schuurtje in en kreeg hij onmiddellijk een permanente verblijfsvergunning. Een beetje de zaak opschudden en alles paste er weer in. Probleem was natuurlijk nog wel eens hoe je het allemaal aan je vrouw moest vertellen. Ik deel haar meestal al mijn handelingen mee, maar vaak wat later. Kijk dan blijft de eerlijkheid behouden en daar voel ik me prima bij.

Van de Horexfamilie zijn de Resident en de Imperator naar andere oorden vertrokken. Ze brachten mij helaas niet wat ik had verwacht en alleen de Regina met zijspan is gebleven en de vorig jaar aangeschafte Regina is van wrak nu bijna omgetoverd tot een machine die zo te zien net van de band in Bad Homburg gekomen is, daar horen jullie nog wel van uiteraard. En zo sta ik nu op deze decembermorgen wat te mijmeren in mijn nog steeds goed bezette schuurtje.

Boze tongen zeggen altijd dat je maar op één motorfiets tegelijk kunt rijden en daarom geen twee of meer hoeft te hebben, maar meestal zijn dat mensen die van motorfietsen geen verstand hebben en de liefde voor het oude spul helemaal niet bezitten. Want als je dat niet hebt, kun je het wel schudden. Zulk volk houd ik het liefst buiten de deur.

En dan zijn er van die lieden die wijzen op de vervuiling die oude machines uitstoten. Het zijn vaak van die huichelachtige linkse types, die alle kostbare landbouwgrond direct willen verbouwen tot moerassen en wildernissen voor de fantastische wolvenfamilies, kuddes oerossen of voor de tweesnavelige flipkip, die sinds de oertijd al bijna uitgestorven blijkt te zijn. De boeren moeten daarvoor hun koeien direct maar op sterk water





zetten, want melk kun je immers wel in de supermarkt kopen. En iedereen moet uiteraard van het vlees af, want we willen allemaal toch zo graag veganisten worden of niet soms? Je moet al die lieve diertjes niet zo kwellen. Kom op zeg! En zo leven we nog lang en gelukkig. Laat je de kop niet gek maken door al dat gebazel.

Ik kijk onderhand even onder het kleed waar ik een tevreden Regina ontwaar die al weer droomt van mooie tochten door het Drentse en Overijsselse land. Ik fluister hem toe dat hij nog even geduld moet hebben en dat ik hem wel wakker zal maken zo in het begin van de maand mei. Ik leg mijn oor te luister en hoor een klein gorgeltje in de carburateur. Zie je wel, hij heeft het gehoord en begrepen en knort rustig verder tot de dag dat de voorjaarszon zijn zwarte vel in het volle licht zet. Wat is het mooi dat blikken stamboekvee en dan mogen boze tongen beweren dat het oude spul zijn waarde verliest omdat de komende generatie liefst geen smerige handen meer maakt en liever de hele dag op het scherm kijkt en langzamerhand met vierkante ogen rondloopt en steeds harder schreeuwt om hulp in de psychische malaise waarin ze zijn beland. De zielenknijpers schijnen handen te kort te hebben. Ik heb wel een goed medicijn, begin maar eens met die oude tweewielers, maak van wat ouds weer iets nieuws. Laat je handen wapperen. Het is goed voor je lijf en voor je hoofd en er zijn genoeg van die oude knarren die je op weg willen helpen.

Zo kwamen al die mijmeringen langs op die decemberdag in mijn schuurtje. Ik wilde ze gewoon even met jullie delen. Nog even, dan zijn de Kerstdagen er al weer en daarna knallen we het oude jaar uit en schuift de vijf weg voor de zes die komen gaat.

Ik wens jullie allen een goede Kersttijd en een gelukkig en gezond 2026.

Met mijmerende en vrolijke groeten,
Tammo Oldenhuis, Coevorden





Het Artic-Circle-Classic Museum

Soms heb je niet echt een doel voor de vakantie, maar het kan verkeren. Eerst maar eens via de Malmö-brug naar Sverige (Zweden) en dan zien we het wel. Het eerste doel was één van de grote meren of het Göta-kanaal met zijn sluizensysteem.

Nou was er in Motala, een leuk plaatsje, ook een motormuseum. Hier was echter alles dicht op elkaar gezet en stond er veel autospul, dus niet echt een aanrader.

Een eind verder bij Rättvik kwamen we steeds meer U.S.-oldtimers tegen op de weg. Hier dus maar eens ergens stoppen bij een camping en wat bleek, er was in deze plaats al de hele week een Classic Car Week aan de gang. Genoeg te zien dus en mocht je geïnteresseerd zijn, zoek dan voor meer foto's maar even op het internet.

Het was een dolle boel, geheel in de stijl van de Fifties en alles kon op dit festijn, geen politie die ingreep.

Het begon echter op een gegeven moment hard te regenen en in de morgen kwamen de eendjes al langs zwemmen. Zo snel mogelijk opbreken was de enige optie.

Verder dan maar, met als doel de Lofoten. Via Östersund en dan de E6 richting Noordpoolcirkel.

Zo kwamen we buiten Mo i Rana een bord tegen waarop stond Artic Circle Classic Museum, maar ik had niet verwacht hier iets te ontdekken.

Het was echter een leuk opgezet museum met een mix van motoren en voorwerpen uit de strijd van de Tweede Wereldoorlog in het noorden van Noorwegen en daar is behoorlijk strijd geleverd.

De foto's in het museum getuigen van deze strijd, "The Battle of Norway in 1940".

De mix van veteraanmotoren en legermotoren was erg goed en de jonge zoon van de eigenaar kon het goed verwoorden als je om uitleg vroeg.

Er stonden resten van BMW en Zündapp motoren en als kers op de taart een halve Columbus-T5, die ze daar ook ingezet hebben in de strijd. Er lag een blaadje bij, "this Horex is for sale".



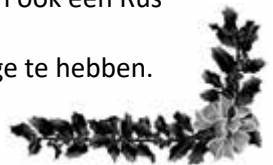


Gevraagd naar de prijs hiervan en je moest een goed bod doen of een inruilvoorstel tegen oorlogsvoorwerpen; het liefst een NSU-Kettenkrad of Zündapp-motor of geschut.

De eigenaar was van plan naar de Veterama in Mannheim te komen en het daar evt. aan te bieden.

Een Pool had echter al wel een behoorlijk bod afgegeven en ook een Rus uit Leningrad had grote interesse.

Het frame was intact en ook het blok leek nauwelijks slijtage te hebben.

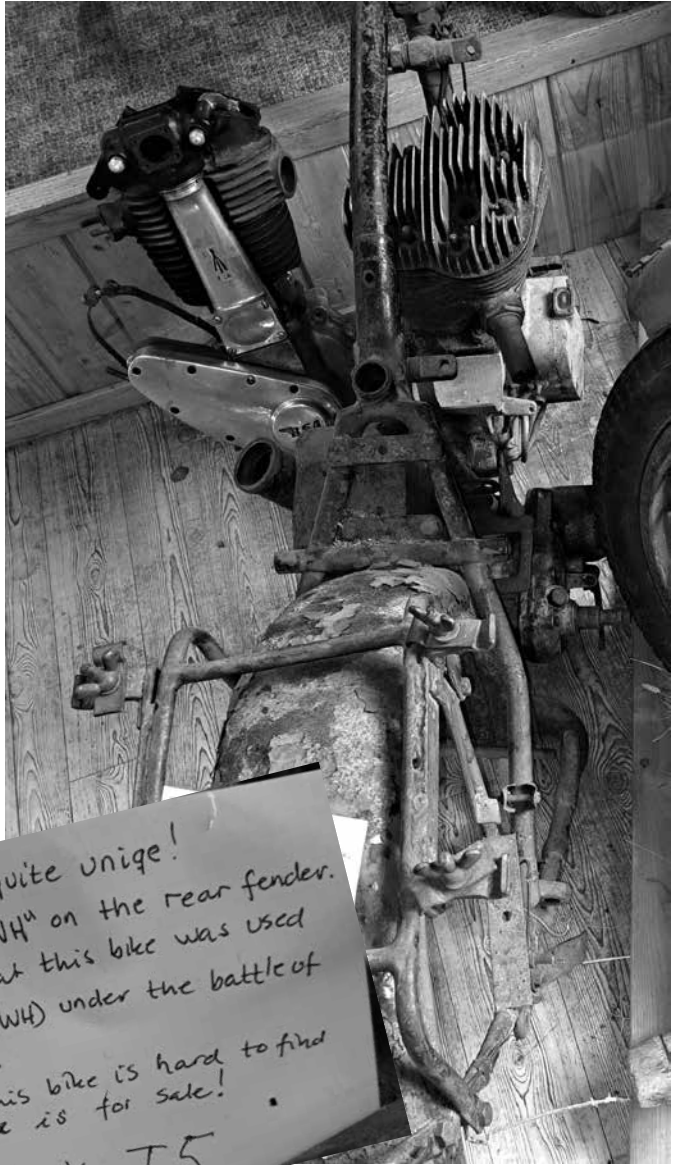




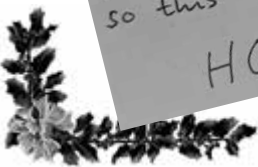
Voorvork, tank, stuur, primaire alu-delen en wielen ontbraken en om dat te vinden zal een grote klus blijken.

Bekijk de foto's van dit museum en de teksten bij sommige voorwerpen, welke authentiek lijken voor die verschrikkelijke tijd.

Al met al een zeer verrassend museum en misschien een tip voor wie die kant op wil gaan. Iets verderop is ook het Arctic Center en daar is voldo-



This Horex is quite unique!
It has the "WH" on the rear fender.
This tells us that this bike was used
by Wehrmacht (WH) under the battle of
Norway 1940.
The rest of this bike is hard to find
so this bike is for sale!
HOREX T5





ende parkeergelegenheid om bij te komen.

Albert

Stehenbleiben auf der Brücke verboten!
Bei Zuwiderhandeln wird geschossen!
Å, bli ståendes på bruene er forbudt!
Den som handler imot, blir skutt!





*Zijspanracer S64-600cc uit 1935 met Helmut Pamminger uit Oostenrijk.
Foto genomen in 2019 (foto Brüder Hollinek)*





AUFTAKT DER OLDTIMER- SAISON

24.-26.04.2026

**HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG**



ERSATZTEILE

FAHRZEUGE

RAHMENPROGRAMM



WWW.VETERAMA.DE





Moet de VMC lid blijven van de FEHAC?

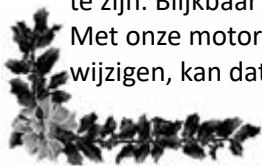
Overgenomen uit het blad van VMC, maar wellicht geldt hetzelfde voor onze Horex Club?!

Beste leden, het is 30 jaar geleden dat het bestuur het lidmaatschap van de Fehac heeft opgezegd. Op de daarop volgende ALV is het besluit door de leden teruggedraaid en besloten, het nog een jaartje aan te zien. Omdat ik nog steeds van mening ben, dat de Fehac onze belangen niet daadwerkelijk behartigt, stel ik jullie deze vraag op persoonlijke titel: Moet de VMC lid blijven van de Fehac?

Eén van de argumenten om lid te zijn is, dat de Fehac goede contacten heeft met de RDW. Helaas heb ik geen enkele steungekregen bij de pogingen, het rijden met een ZZ-kenteken voor motoren mogelijk te houden. Het zou op de agenda gezet worden, daarna bleef het stil. Kort geleden is door verzekeraars bepaald, dat het waarborgfonds niet meer gevoerd wordt door een opslag op de verzekeringspolis, maar per kenteken. Ik neem aan, dat daar ook bij de Fehac kennis over is, maar het blijft stil. Daarmee zijn onze verzamelpolissen een stuk duurder geworden.

De Europese lobby-activiteit van de Fehac maakte indertijd een flinke contributieverhoging noodzakelijk. Wat dit voor ons oplevert, is me nog steeds onduidelijk.

Ik heb kentekenkaartjes, waarop het bouwjaar niet is aangegeven als 'det' (datum eerste toelating). Bij de digitalisering is de aanduiding van het bouwjaar bij 'bijzonderheden' op het papieren kentekenbewijs soms niet omgezet naar 'datum eerste toelating'. Daardoor gelden bepaalde vrijstellingen niet. Ik heb diverse keren een boete of aanslag daardoor gekregen. Waar ik het oude papieren kentekenbewijs niet had, kon ik niets bewijzen. De enige reactie van de Fehac was, met het probleem bekend te zijn. Blijkbaar heeft Fehac geen oplossing met de RDW kunnen regelen. Met onze motoren hebben wij daar geen last van, maar als er regeltjes wijzigen, kan dat nog komen.





Naar mijn mening moet de Fehac zich primair inspannen om onze voertuigen op de weg te kunnen houden. Ik heb niet de indruk, dat ze dat doet voor onze motorfietsen. De meeste informatie die ik van de Fehac krijg, gaat over belastingvrijstelling en een register van oldtimers. Wij hebben als VMC in de vorige eeuw besloten, juist géén register bij te houden van de bezittingen van onze leden. Dit was een prettige bijkomstigheid bij de privacy-regelgeving die enkele jaren geleden op ons afkwam, want wat we niet hebben, kan ook niet misbruikt worden of opgeëist.

Velen van ons zijn waarschijnlijk lid van meerdere clubs, die allen per lid een bedrag afdragen aan de Fehac. Wellicht dat die clubs meer baat hebben bij aansluiting bij de Fehac. Naar mijn mening is de Fehac voor de VMC niet de juiste koepel-organisatie. Of die er wel is, vraag ik me af.

Voor meer informatie zie de website van de Fehac en ons archief van clubbladen op vmcmotor.nl. De zoekfunctie 'Fehac' geeft meteen een flink aantal hits vanaf 30 jaar terug.

Groet van Lex Biermans

Moderne tijden: elektronica in onze oldtimers

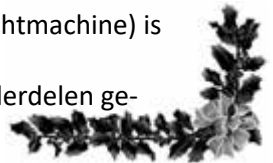
Originele tekst & foto's: Heiner Gebehenne

Overgenomen uit het magazine VFV-Info, editie 03-2025.

Waar in de originele tekst en foto's BMW R27 stond, is dit vervangen door Horex Regina.

Iedere oldtimerliefhebber kent het wel: de motor loopt prachtig, de rit is heerlijk — en opeens gebeurt er niets meer. Vaak is in zo'n geval de "koperen worm" binnengeslopen: ergens in het voertuig is een elektrisch probleem ontstaan. Vooral de ontsteking of de dynamo (lichtmachine) is daarbij vaak de boosdoener.

In onze oldtimers werden vroeger elektromechanische onderdelen ge-





bruikt om de elektrische installatie te regelen (bijvoorbeeld relais, mechanische spanningsregelaars of mechanische schakelcontacten). Deze onderdelen slijten door het vele schakelen en zijn daardoor storingsgevoelig. Bovendien is het vaak lastig om een kwalitatief hoogwaardige vervanging te vinden voor defecte elektromechanische onderdelen. Daardoor is de betrouwbaarheid ook na vervanging vaak niet optimaal.

Gelukkig zijn er tegenwoordig elektronische componenten beschikbaar die, dankzij moderne technologie, de betrouwbaarheid van oldtimers kunnen verbeteren. Aan de hand van twee voorbeelden — de spanningregelaar van de dynamo en een elektronische ontsteking — wil ik laten zien hoe de overstap van elektromechanica naar elektronica bij een Horex Regina kan verlopen en welke aandachtspunten daarbij belangrijk zijn.

Basisprincipes van de spanningsregelaar

Bij de Horex Regina zit de dynamo voor op de motor gemonteerd. De ankeras wordt direct door de krukas aangedreven en de stator zit vast aan het carter. Tijdens het rijden verandert de toerental voortdurend, en daarmee ook de spanning die de dynamo opwekt. Om een constante boordspanning van 7,2 volt (bij 6-voltsystemen) te handhaven, is een spanningsregelaar nodig.

Deze regelaar voorkomt ook dat de accu bij lage toerentallen via de dynamo ontlaadt.

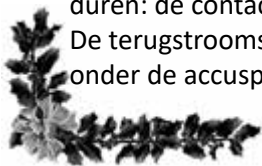
De spanningsregelaar controleert continu de spanning die de dynamo levert.

- Is die lager dan 7,2 volt (bij 6 V) of 14,4 volt (bij 12 V), dan stuurt hij stroom naar de veldwikkeling van de dynamo totdat de juiste spanning bereikt is.
- Komt de spanning boven de gewenste waarde, dan wordt de bekrachtiging uitgeschakeld.

Dit proces herhaalt zich constant tijdens het rijden, afhankelijk van het motortoerental.

Mechanische spanningsregelaars moeten daarbij extreme belasting verduren: de contacten slijten sterk door de voortdurende schakelmomenten.

De terugstroomschakelaar opent wanneer de spanning van de dynamo onder de accuspanning komt. Zo wordt voorkomen dat de accu leegloopt





via de dynamo. Daarnaast gaat het laadcontrolelampje branden wanneer de dynamo minder spanning levert dan de accu — bijvoorbeeld bij stationair draaien of bij een defect. Belangrijk: in die situatie loopt de gehele boordspanning via de accu. Die raakt dan snel

leeg en met een lege accu kun je niet verder rijden, zeker niet bij voertuig-ontsteking.

Inbouw van een elektronische spanningsregelaar

Bij een elektronische spanningsregelaar nemen transistoren en andere elektronische componenten de functie van





de mechanische relais over. Zij regelen het in- en uitschakelen van de spanning voor de veldwikkeling. Omdat deze elektronische onderdelen geen mechanische slijtage kennen, zijn ze duurzamer en onderhoudsvrij.

Let op: voordat je aan elektrische componenten werkt, moet altijd de accu worden losgekoppeld. Spanningsvrij werken is absoluut noodzakelijk.

De elektronische spanningsregelaar kan bij de Horex Regina op dezelfde plek worden gemonteerd als de mechanische versie — onder de tank en dus goed bereikbaar. Als de nieuwe regelaar speciaal voor dit motortype is gemaakt, passen zelfs de originele bevestigingspunten. Voor montage moet de tank wel worden verwijderd om bij de aansluitingen te kunnen.

De elektronische regelaar heeft de volgende aansluitingen:

- **Klem B+**: rood kabel (1,5 mm²) — aansluiting op de accu (+)
- **Klem B+**: rood kabel (2,5 mm²) — voeding van de boordinstallatie (+, naar verlichting, Klem 51)
- **Klem D+**: blauw kabel (2,5 mm²) — naar de plusborstel van de dynamo
- **Klem 61**: blauw kabel (0,75 mm²) — naar het laadcontrolelampje
- **Klem DF**: zwart/rood kabel (1,5 mm²) — naar de veldwikkeling van de dynamo
- **Massa**: bruin kabel (1,5 mm²) — aarding van de regelaar

Het klemmenbord van de dynamo bevat naast de aansluitingen van de ontstekingsonderbreker ook:

- **D+**: plusborstel van de rotor
- **DF**: veldwikkeling van de dynamo

Veel dynamo's zijn uitgerust met een regelweerstand waarmee de veldwikkeling aan massa ligt. Deze beperkt de laadspanning bij middelhoge toerentallen. Als jouw model nog zo'n weerstand heeft, moet deze worden afgekoppeld.

