

Det store Horex treffet i år er i Berlin. Det vil ikkje bli arrangert ein tur i klubbens regi, men ein stor flokk vil reisa samla frå vestlandet. Men det står ein kvar mann fritt til å kjøre solo.

Påmeldingsfrist er satt til 15. april, men det er fullt mulig å melde seg på ved fram møte.

Stevnet er frå lørdag den 21 - mandag 23 mai, men telt plassen er open frå fredag den 20. kl 1200 til tirsdag den 24. kl 1200.

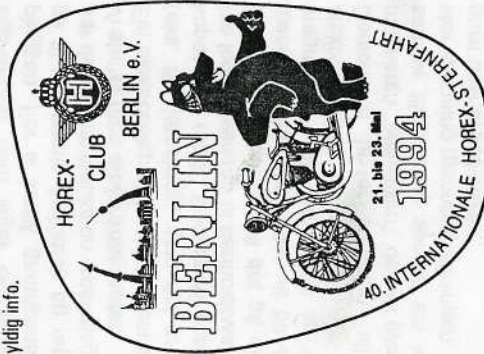
Det som er interessert i detaljer, kan kontakte Bratland eller Lavoll for å få tilsendt fyldig info. Påmeldingsgebyr er DM 35, og skal betales til:

**Hans Fabricius**  
 Berliner Sparkasse  
 Konto-nr. 1450151325  
 BLZ 10050000

Priser ein veg			
	Åvreise	Ank.	Sykkel
Oslo-Kiel	1630	1200	frå 440
Kr.sand-Hirtshals	2030	0700	frå 252
Bergen-Hanstholm	1630	0900	frå 500
Stav. Hanstholm	2245	0900	frå 380

Ein kan kombinere reisa med kroferie:  
 Eks. FJORD LINE: Tir ein person med ein overnatting i dobbeltrom m. frukost frå Stavanger/Egersund Kr 510. Bil fritt ved 2 personer. Tillegg frå Bergen 135.  
 Kontakt ditt reisebyrå, og få nøyaktige opplysninger om reisetidspunkt og priser.

Det er to måter å reise til Berlin på: enten stå på å ta turen på ein dag, eller ta det med meir med to og kombinere turen med litt kroferie el.



Til salgs:  
**Regina 1/2:** Topp (stopejern), ventiler, ventilstyringer, ny blokk til Regina 1. Register og ventildeksel til R1/2/3 Div. pakninger, oljepumpe, langsadel, Gummittopper til sete, orig. kick, gear og fothviler gumm, fodhviler komplett. + masse smådelar  
**Resident:** ventilstyringer og gaffelkrone.  
 Ønsker potte til Resident  
**Tom Sveum tlf. 61171495**

Til salgs:  
**Resident delekatalog 250/350 på tysk/fransk/eng. A.Nordli tlf. 63 904392**

**Stort Veteran og Antikk marked.**  
 Lørdag 16. april KEFAS bygget på Gjøvik 7000 kvadratmeter med masse godbiter.  
 Ein stor del av messa er for MC folk.  
 Åpningstid 0800 - 1600, Inngang kr 35 for voksne.

Her er eit lite eks. LEXHOREX

Kette

- Kjededrev (bakre)
- Regina 2:** 41 tenner 5/8 x 1/4
- Regina 3:** 36 tenner 5/8 x 1/4 BW 38 tenner 5/8 x 1/4 BW
- Regina 4:** 36 tenner 5/8 x 1/4 Solo 38 tenner 5/8 x 1/4 BW
- Resident:**
- Imperator:**

Kjellerrot

- Kulve
- Køllgeffurten
- L** Lagerringstrøm
- Lagerung
- Lärlauf
- Frigang

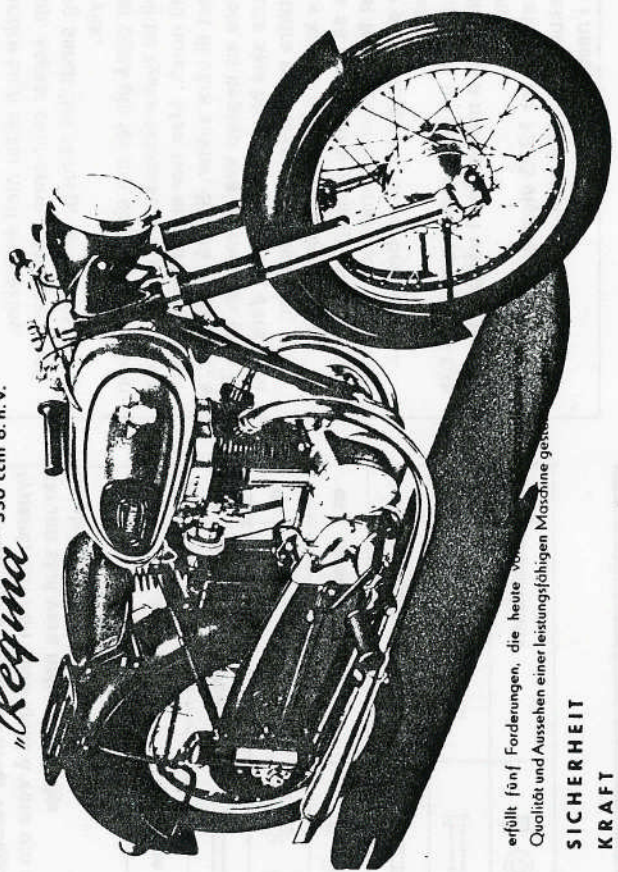
**Regina:** Frigang indikator. Grønn kabel frå girsjalter til skrufeste gut? pare på venstre? side i lykta.

NYTT FRA NORSK HOREX CLUB

Nr 2 1 / 1994

# HOREX

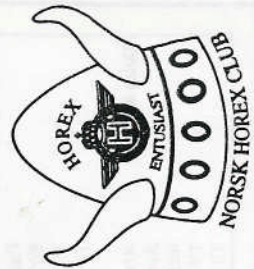
*„Regina“ 350 ccm o. h. v.*



erfüllt fünf Forderungen, die heute von Qualität und Aussehen einer leistungsfähigen Maschine gefordert werden:

- SICHERHEIT**
- KRAFT**
- LINIE**
- STRASSENHAFTUNG**
- FAHRKOMFORT**

*Gebaut von Motorradfahrern! Gebaut für Motorradfahrer!*



## Redaktørens hjørne.

Kjære HOREX entusiaster.

Sjølvs om våren no er komen langt mange plasser i landet, vil eg ynskja dykk alle eit godt nytt HOREX år. Dei fleste har vel allerede tatt av varetrekket av sykkel og gjort vårpussen. Underregnede jobber no for fullt i kjellaren med sitt prosjekt. Målet er at sykkelan skal vera registrert til 1. mai. Då er det berre 2 veker til den store styrkeprøven for maskin og mann:

*Pinsetreff i Berlin.*

(sjå nærmare omtale i avisa).

Storleiken på denne avis, er litt opp til dykk. Eg har fått ein artikkel om Resident frå Magnus, den vil komme i neste nr. Er det andre som sitter med skriveløse, utklipp, kopier eller anna, gjer noko med det og sendt det til meg, så skal vi få det på trykk.

Eg har også planer om eit Horex Leksikon, det vil bli tyske tekniske ord som er oversatt til norsk. Men her er ord og begreper relatert til våre sykler. Sjå på vedlegget, så får dere eit begrep kva eg meiner. Men for at dette skal bli velykka, er det dere som skal bidra med tekniske kunskaper, mine Horex kunnskaper er kun om Regina.

Ellers så finner dere vedlagt innbetalingskortet for klubb-medlemskapet. Vår økonomi er ikkje så stor, så vi ber om rask innbetaling.

Vi ynskjer å ha så god økonomi, at vi kan handle utan å måtte låne i vår private lommebok.

Regnskapet for 1993 viser eit lite overskudd, og fullstendig regnskap vil bli trykt i neste nr.

### Ansvarlig redaktør:

Johannes Lavoll  
Postboks 32  
5074 GODVIK  
Tlf. privat 55265112  
Tlf. arbeid 55172270

### Klubb kaptein:

Arne Bratland  
Austre Karmøyveg 288  
4250 KOPERVIK  
Tlf. privat 52851446  
Tlf. arbeid 52710487

## TENNINGSANLEGGET

### Batteritennning

Til alle bensin-motorer har man eit tennings-anlegg som lager ein gnist i tenn-pluggen. For å forstå grunnprinsippet må gå til vår gamle fysikkbok og repetera eit par avsnitt om induksjon -spenning.

Vi starter med **elektromagneten**.

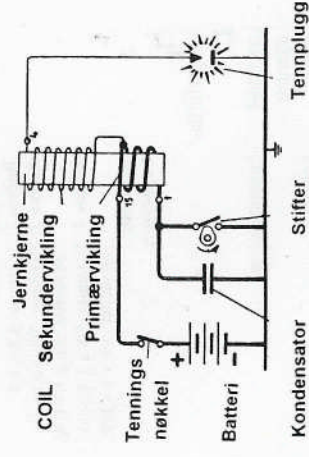
Ein elektromagnet består av ein jernkjerne (eks. ein jernstang) som det er vikla ein kopar tråd rundt. Dersom vi koplar dei to frie ledningssenda til henholdsvis + og - polen på eit batteri, vil det gå ein straum gjennom ledningen. Det vil bli danna eit magnetfelt rundt jernstanga og vi får ein elektro-magnet.

Dersom vi bryter staumen, vil elektro-magneten "protestera", den vil gjerne vera i samme tilstand og sender ein kort, men stor spenning gjennom ledningen. Vi får ein gnist over brudd-stedet.

Denne første vikinga er laga av ein tjukk kopartråd og den har få viklinger. Vi kallar den for **primærvikling**.

Dersom vi mange ganger utenpå primærviklinga vikla ein tynn tråd (**sekundærvikling**) får vi eit induksjons-apparat.

Det virker slik at ein spenningspuls på primærviklinga forplanta seg over på sekundærviklingen, og fordi vi har mange fleire viklinger på sekundærdelen enn i primærdelen, vil denne spenningspuls bli kraftig forsterka.



Diagrammet over batteritennings-systemet i ein ein-sylinder motor. Tallene 1,4 og 15 er BOSCH sine koblingsklemmer på Coilen.

I tenningsanlegget på ein sykkel har vi ein alminnelig induksjons-spole (**coil**) som består av ein jernkjerne med primær og sekundærvikling. Vi fører den eine sekundærledningen til tennpluggen og lager ein bryter på primærledningen.

For at vi skal få ein gnist i det rette augneblikket, er det naturleg at vi let motoren trekkja ein kontakt som bryter primærviklinga.

Denne kontakten (**stiftene**) består av ein fast og ein bevegeleg arm som pga. ein fjær-belasting på den bevegelege armen, presses mot kvarandre. Ein kamm anbrakt direkte på **krumtapp-aksele**, (eller anbrakt på ein spesial-aksel som girer ned i forhold 2:1 for firtakt motorer), aktiviserer den bevegelege **stiftarmen** som opnes når tennpluggen skal slå gnist. Sekundærviklinga sine to tråder er festa til hhv. karosseriet og ein høgspenn-kabel som går til **tennpluggen**.

Tennpluggens midtelektrode er isolert frå resten av tenn-plugghuset. Sideelektroden er festa direkte på tennplugghuset og har derfor kontakt med karosseriet.

I det augneblikket kammarmen opner den bevegelege stift-armen, blir straumen i primærviklinga brutt. Vha. magnet-feltet rundt kjernen blir de laga ein kort spennings-puls i primærviklinga og som blir mangedobla i sekundærviklinga og sendt vidare til tenn-pluggen.

For å få kraftigst mogeleg spenningspuls, og for å skåna stiftene, plasserer vi ein **kondensator** parallellt med desse.

Den virker som ein støtdemper og hindrer at det slår gnist over stiftene.

Den enklaste form for tennings-system har vi på totakt-motoren, der kammarmen er anbrakt direkte på krumtapp-akselen. Vi får ein gnist for kvar gong stemplet er på topp og slik fungerer også ein to-takt motor.

Men i ein firtakt-motor vil vi også få ein gnist i utblåsingseksvensen, men denne er naturlegvis uten betydning.

Vi slipper då ein nedgiring mellom krumtappakselen og kammarmen som skal aktivisere stiftene.

Denne artikkel er ein fri oversetting henta frå **Mogens H. Damkier: MOTORCYKLE HÅNDBOGEN.** (Teknisk Forlag, København)