

„Es hält!“ ruft Gert und trampelt zum Beweis seiner Behauptung mit beiden Beinen auf dem Eis herum. Mit diesen Worten ist ein kleiner See am Fuße der Schwäbischen Alb für ein paar Stunden zu unserem Parcours geworden. Wir wollen die Horex Rebell Enduro auf's „Glatteis“ führen. Während Doris, Elisabeth und Gert sich in ihre Schlittschuhe quetschen, schiebe ich die Horex hinauf auf's Eis. „Eine schöne Maschine“ denke ich für mich. Pechschwarz, mit goldenen Streifen am Tank, weiß abgesetzten Startnummernfeldern auf dem Rahmendreieck und der Lampenverkleidung. Start: Immer wieder knickt der klappbare Kickstarter beim Durchtreten um und bleibt beim Zurücklaufen an der hinteren Fußraute hängen. Gert steigt auf die Maschine und stellt auch gleich fest, daß die Feder, sprich Dämpfung, des Cantilever-Fahrwerkes zu hart ist. Vielleicht kommt es von der Kälte oder davon, daß wir eine Maschine haben, bei der erst 24 km auf dem Tacho stehen. Ob das geht, Enduro – Schlittschuhe – Eis?? Kavalleristart ist nicht drin, aber mit viel Gefühl für Kupplung und Gas kommt man bis in den sechsten Gang. Bei der ersten Kurve dreht Gert seine erste Pirouette, denn Schräglage geht auch nicht! Kaum zwei Grad und die Kiste schmiert weg. Dank ihrem Gewicht von 80 kg ist sie noch zu halten. Nach wenigen Runden hat er die Maschine im Griff und nimmt die Ecken nur noch im kontrol-

HOREX ONICE

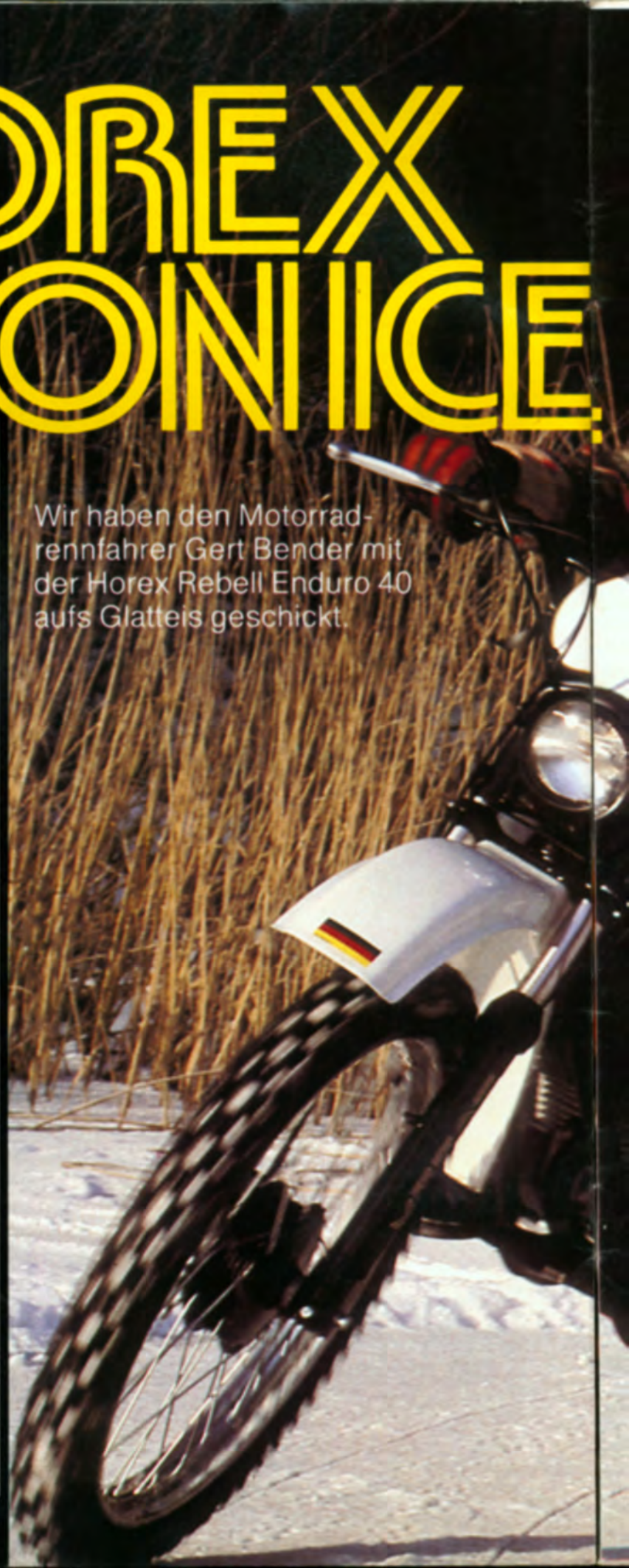
lierten Drift. Das Gerät fest zwischen den Beinen, stabilisiert es sich mit den Schlittschuhen wie mit Stützrädern. Gert steigt ab und läßt sich von der Horex aus dem Stall der Firma Röth in Hammelbach nebenherziehen. Wenn er jetzt auch noch einen Doppelaxel mit der Maschine springt, wundert mich das nicht mehr. Aber der Motorradrennfahrer hat noch mehr auf Lager. Jetzt nimmt er Doris und Elisabeth in's Schlepp, und die beiden lassen sich freudestrahlend über's Eis ziehen. Soll einer sagen, im Winter mache das Zweiradfahren keinen Spaß. Man sollte meinen, da geht es erst richtig zur Sache: Wer ein richtiger „Easy Rider“ ist, der läßt sich nicht von Schneeflocken und ein paar Grad Kälte davon abhalten, seine Maschine auszuführen. Ich wette, wir sind auch nicht die einzigen, die eine 50er schon auf's Eis geführt haben. Mit ihrem breiten Cross-Lenker hat man die Horex immer voll im Griff. In der kleinen Tasche an der Lenkerverstärkung ist genug Platz für das Bordwerkzeug und irgendwelchen „Krimskrams“, den man immer dabei hat. Die Horex Rebell ist keine Maschine mit viel Schnörkeln und Lametta, sie

Wir haben den Motorradrennfahrer Gert Bender mit der Horex Rebell Enduro 40 aufs Glatteis geschickt.


Technische Daten

Horex Rebell Enduro „40“
 Motor: Luftgekühlter
 Einzylinder-Zweitaktmotor
 Hubraum: 49 ccm
 Bohrung/Hub:
 41,8 mm/39 mm
 Leistung: 3 PS (2 kW) bei
 5.600 U/min.
 Verdichtung: 1 : 9,6
 Vergaser:
 Dell'Orto Ø 14 – 12 mm
 Elektrische Anlage: Dansi-
 Magnetzündanlage
 Kraftübertragung:
 klauengeschaltetes
 6-Gang-Getriebe,
 Mehrscheiben-Kupplung
 im Ölbad
 Fahrwerk:

Doppelschleifen-
 Rohrrahmen
 Federung vorn:
 ölgedämpfte Komfort-
 Telegabel
 Federung hinten:
 Schwinge mit Lipa-
 Zentralfederbein
 Reifen vorn/hinten:
 2.50–21/3.00–18
 Gewicht: 80 kg
 Tankinhalt: 6 Liter
 Benzinverbrauch: 2,5 Liter
 pro 100 km
 Höchstgeschwindigkeit:
 40 km/h
 Preis: DM 2.398.–
 Vertrieb:
 Zweirad-Röth, Schulstr. 6,
 6149 Hammelbach/Oden-
 wald







ist zweckmäßig und es bricht nichts ab, wenn sie einmal umfällt. Der Tacho ist einfach mit einer Schelle am Lenker befestigt, jedoch mit einer Skala bis 100 km/h etwas übertrieben: Immerhin erlaubt der Gesetzgeber nicht mehr als 40 km/h. Die Lampe ist mit Gummi an der gut dimensionierten Gabel angebracht: Sie fällt einfach ab, bevor sie durch einen harten Schlag demoliert wird. Bei einer echten Enduro sind Blinker fehl am Platz, da man sie nach dem ersten Fahrfehler mit Bodenkontakt sowieso wieder abbauen würde. Der Haltegriff für unsere beiden Mädchen, sprich Gepäckträger, hat Platz genug, um auch noch die Schulmappe der Freundin aufzunehmen. Alles in Allem ist sie ein Mopkick, von der sich mancher Hersteller eine Scheibe abschneiden kann! ★

Grobe Stollen und Cantilever-Fahrwerk ergeben die richtige Griffigkeit im Gelände.

Text und Bild:
Jürgen Kössler

Großdimensionierte Kühlrippen sorgen für guten Wärmeaustausch. Der schwarze Motor vermittelt Rennflair.



Der Dell'Orto-Vergaser sorgt für Gemischaufbereitung in jedem Drehzahlbereich.



Der Federweg ist für den Enduroeinsatz ausreichend. Grenzwert 21"-Vorderrad – optimal für's Gelände.



Zweckmäßig und durchdacht: Schutzblech, Seiten- und Lampenverkleidung aus elastischem Kunststoff.

