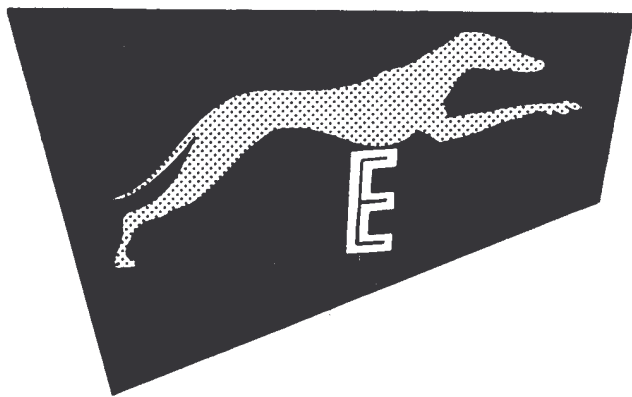




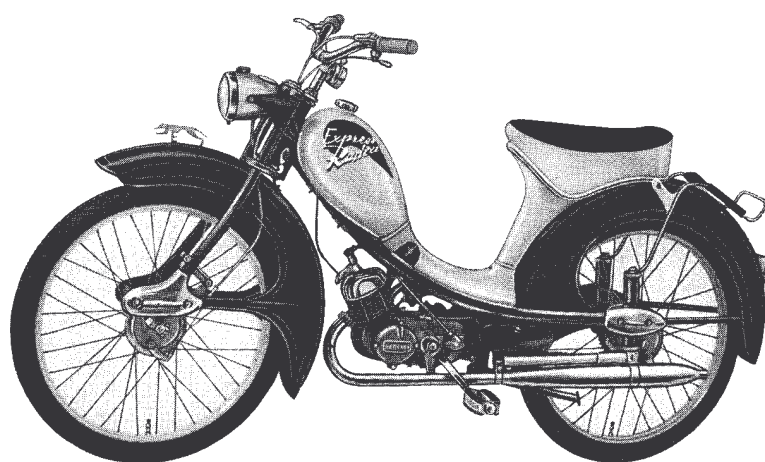
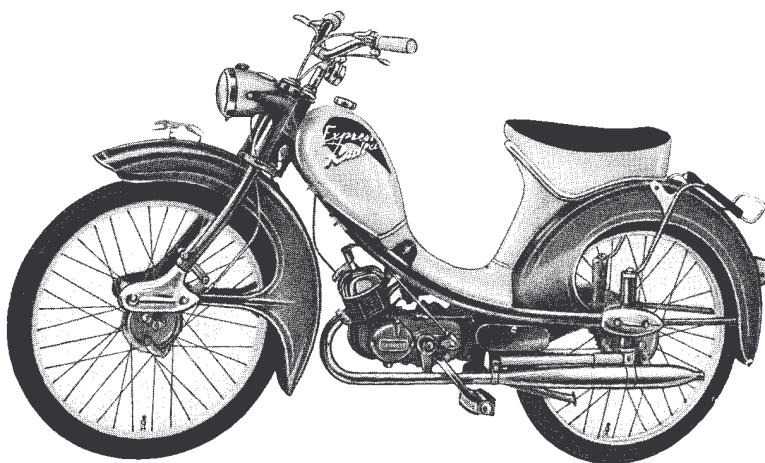
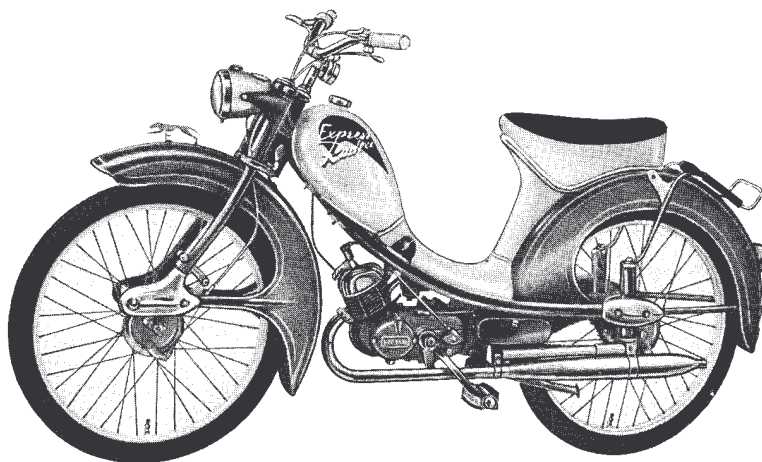
EXPRESS-RADEXI II

Luxus

EXPRESS-Radexi II „Luxus“ die neue Linie im Mopedbau. Fahrkomfort, Stabilität und Dauerleistung, das sind die Ansprüche, die jeder Mopedinteressent an sein Fahrzeug stellen sollte und die ihm EXPRESS-Radexi bietet.

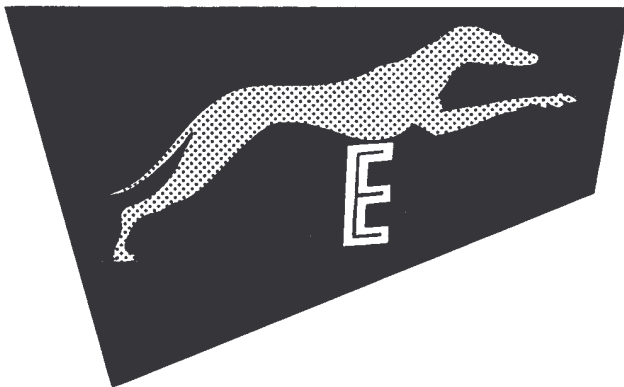
Aber seien Sie ehrlich, auch Sie wollen auf ihr kleines Fahrzeug stolz sein, das Sie über die Straßen zu Ihrem Ziel trägt. Und wenn Sie Eleganz lieben, dann wird Sie das EXPRESS-Moped Radexi II „Luxus“ begeistern. 2-farbig in geschmackvoller Farbkombination, grün-beige, blau-beige oder schwarz-beige mit der bequemen und so modernen Sitzbank finden Sie im Radexi „Luxus“ endlich das Fahrzeug, welches den Erkenntnissen der modernen Formgestaltung entspricht.

Es versteht sich von selbst, daß Radexi „Luxus“ in seiner Konstruktion und Leistung Ihnen ebenfalls die vielen Vorteile bietet, wie sie beim Radexi II von Testingenieuren in der Fachpresse anerkannt wurden.

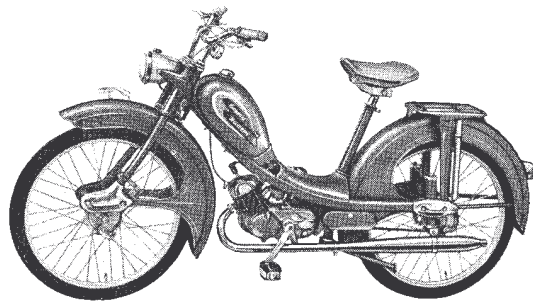


EXPRESSWERKE AKTIENGESellschaft
NEUMARKT / OPF.

ÄLTESTE FAHRRADFABRIK DES
KONTINENTS · GEGRÜNDET 1882



EXPRESS MOPED-Radexi II



Das zuverlässige allradgefederte Moped

- mit Pedalstarteinrichtung
- zulassungs-, steuer- und fahrscheinfrei!

Das einzige Moped der Welt mit zusätzlichem Schalthebel zum Abschalten des Getriebes beim Treten als Fahrrad

TECHNISCHE EINZELHEITEN:

Motor: Original EXPRESS-Motor M 53, Einzylinder-Zweitakt, Hubraum 49 ccm, Bohrung 42, Hub 36, Verdichtung 1:6, Dauerleistung 1,2 PS bei 5600 U/min., Dekompressionsventil.

Vergaser: Pallas F 10/1381 HD 57/SprD. 3308 mit Ansaugeräuschkämpfer und Fernstarthebel am Lenker.

Elektrische Anlage: Noris-Zündlichtanlage 6 V 17 W, Kerze 175/14 U2 oder W 175 T1.

Getriebe und Antrieb: 2 Gänge, Drehgriffschaltung, komb. Kraftübertragung mit Ketten und Zahnrädern im Ölbad laufend, Zweischeiben-Naßkupplung, mit Pedalstarteinrichtung und zusätzlichem Schalthebel zum Abschalten des Getriebes beim Treten als Fahrrad. Gesamtübersetzung 1. Gang 1:25,4/2. Gang 1:14,9.

Rahmen: Stabiler, verwindungssteifer Doppelovalrohr-Rahmen mit Schwinghebelgabel für gezogene Radanordnung und Federaggregat an den Gabelholmrohren, ferner Geradweg-Hinterradfederung mit Öldauerschmierung und EXPRESS-Patentausfallenden.

Farben: EXPRESS-grün, blau, schwarz.

Serien-Ausstattung: Diebstahlsicherung am Steuerkopf, Pumpe, Glocke, Werkzeugbüchse mit Werkzeug, stabiler Gepäckträger, Kettenschutz, Motorabdeckblech, Rückstrahlerpedale, elektrisches Rücklicht.

Was sagt der Test-Ingenieur:

Die Zeitschrift „DAS KRAFTRAD“

Wie bereits anfangs erwähnt, zeichnet sich der Radexi-Motor durch ungewöhnliche Laufruhe aus. Dies dürfte in erster Linie auf den ungewöhnlich groß dimensionierten Schalldämpfer und das sehr lange Auspuffrohr zurückzuführen sein. Im Gegensatz zu vielen anderen Mopeds, die einen derartigen Lärm verursachen, daß man sie nur noch als „Nervensäge“ bezeichnen kann, ist das leise und behaglich schnurrende „Radexi II“ geradezu eine Erholung. Der kleine Motor leistet bei 5600 U/min. 1,2 PS. Wir wollen hier absichtlich nicht auf die Spitzen-Fahrleistungen des „Radexi“ eingehen, da diese an Bedeutung hinter dem Gebrauchswert gerade bei einem Moped stark zurücktreten. Es ist gar nicht wichtig, wie schnell man im eiligsten Fall mit einem Moped fahren kann, sondern wie lange der Motor bei normalem Betrieb mitmacht. Und da können wir dem Radexi eine recht günstige Prognose stellen. Während der von uns zurückgelegten 2000 km jedenfalls trat nicht die geringste technische Störung auf. Ob auf schnurgerader flacher Straße, ob auf kurvenreichen Alpenstraßen oder im dichtesten Stadtverkehr, unser Radexi-Motor hat niemals ein falsches Töncchen von sich gegeben. Und so schnell man mit dem Radexi auch sein kann, das Fahrgestell ist immer noch schneller, das heißt: auch bei Höchstgeschwindigkeit geht einem die Fahrsicherheit nicht verloren. Und das ist wesentlich!

Die Zeitschrift „DAS MOPED“

Man sollte es kaum glauben, aber Vibrationen waren weder am Lenker, noch an den Pedalen, noch am Sattel spürbar. Ganz ohne Vibrationen kann zwar ein Einzylinder-Motor und ein Kettentrieb nicht laufen. Hier waren sie aber derart bescheiden, daß man mit Fug und Recht von einem praktisch vibrationslosen Lauf sprechen kann. Es ist eine Wohltat, stundenlang so zu fahren und bei keiner Drehzahl in den Händen oder am „Südpol“ taub zu werden.

Bereifung: vorn und hinten 23×2.00"

Bremsen: Stahltrommel 100 mm ϕ

Tankinhalt: 5,5 Liter, Reserve 0,5 Liter, Gemisch 1:25

Verbrauch: Durchschnittsverbrauch 1,8/100 km

Abmessungen:	Länge	1775 mm
	Breite	605 mm
	Höhe	920 mm
	Radstand	1140 mm
	Bodenfreiheit	160 mm
	Gewicht	38 kg

Fahreigenschaften: Bequemer Einstieg, einfache Bedienung, ausgezeichnete Straßenlage durch günstige Motoraufhängung und Schwerpunktlage, große Wendigkeit geben dem Radexi II die besten Fahreigenschaften. Wer ein Radexi fährt, hat ein Fahrzeug, auf das er sich in jeder Situation verlassen kann und das ihm im Verkehr Sicherheit bietet.

Ausstattung auf Wunsch und gegen Aufpreis: Tachometer im Scheinwerfer mit Antrieb vom Getriebe, Leichtmetallfelgen, Weißwandreifen, Bereifung 23×2,25".

In Luxusausstattung: Zweifarbig grün-beige, blau-beige oder schwarz-beige mit Sitzbank, Sitzrohrverkleidung und Kofferträger. (Genaue Beschreibung siehe Rückseite).

Die Zeitschrift „MOTORWELT REVUE“

Der RADEXI-MOTOR überrascht vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich durch ein gutes Drehmoment. Dies bedeutet also, daß im Zusammenwirken mit einer günstigen Übersetzung der beiden Gänge eine frappante Beschleunigung vor allem auf ebener Straße gewährleistet und das „RADEXI II“ auch ein guter Bergsteiger ist.

Der Orientfahrer Herbert Thürmer aus Kassel:

Auf einem serienmäßigen EXPRESS-Moped „Radexi II“ unternahm ich eine Studienreise in den Orient. Trotz der außerordentlichen Belastung von 160 kg trug mich dieses kleine Fahrzeug durch Österreich, Italien, Jugoslawien, Griechenland, Türkei, Syrien, Libanon, Transjordanien, Irak und Ägypten eine Strecke von rund 15 000 km. Ich fuhr durch die Schluchten und Pässe des Balkan, nahm das 3700 m hohe Parnassosgebirge, bezwang mit meinem Radexi Gebirgspfade des Taurusgebirges, das wildzerklüftete Gebirgsmassiv Kurdistans und das Libanongebirge. Ich glaube, daß die Leistung, die dieses kleine Fahrzeug vollbrachte, einmalig ist und bin von dem Motor begeistert, der störungsfrei auch in der Salzüste Anatoliens, der Wüste Sham und der Wüste Nefudh funktionierte.

Wenn man bedenkt, daß der feine Wüstenstaub sogar in das Innere meiner Kamera drang, erscheint es unglaublich, daß der Radexi-Motor ohne Störungen arbeitete. Zwar setzte sich auf dem Kolben eine glasharte Schicht fest, welche wohl aus zusammengebranntem Sand bestand, jedoch fast ohne Leistungsabfall trug mich dieser Motor durch die gefährlichen Wüstengebiete. Nachdem ich diese Schicht mit Bordwerkzeug beseitigt und das Getriebeöl gewechselt hatte, erzielte ich mit meinem Motor die gleiche Leistung wie zu Beginn meiner Reise. Trotz mehrfacher Unfälle, welche ich in diesem unwegsamen Gebieten hatte, konnte ich meine Reise beenden, ohne daß, abgesehen von annähernd 80 Reifenpannen, eine Reparatur an meinem Moped nötig gewesen ist.

EXPRESSWERKE AKTIENGESellschaft NEUMARKT/OPF.

ÄLTESTE FAHRRADFABRIK DES KONTINENTS · GEGRÜNDET 1882