

EXPRESS-RADEXI III

Das rassige Vollschwingen-Moped

Sicherheit, Bequemlichkeit und Eleganz, das sind die Merkmale des EXPRESS-Mopeds Radexi III, dessen Fahreigenschaften auch Sie begeistern werden.

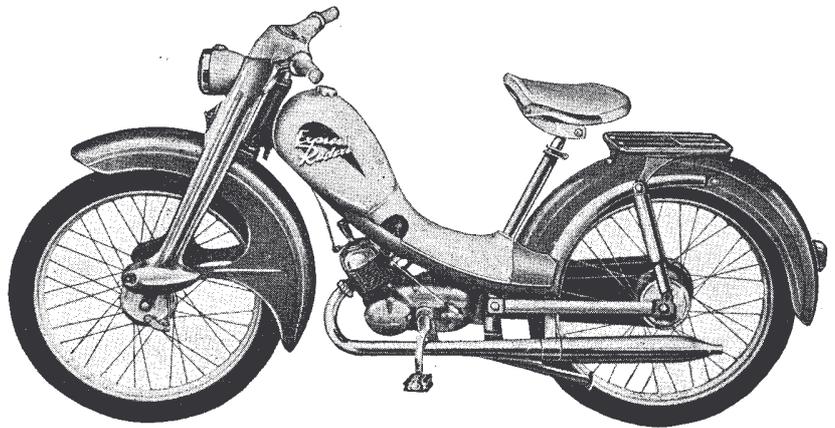
Sicherheit, das verlangen Sie als erstes, denn sie müssen sich in jeder Situation voll und ganz auf Ihr Fahrzeug verlassen können. Die Konstruktion des EXPRESS-Mopeds bietet Ihnen gerade in dieser Hinsicht die Garantie, denn Gabel und Rahmen sind in ihrer Konstruktion voll aufeinander abgestimmt, so daß Radexi allerhand vertragen kann. Die hohe Dauerleistung des Motors ist ein besonderer Vorteil des EXPRESS-Mopeds Radexi. Dieser Motor hat sich unter Bedingungen bewährt, wie sie in Europa wohl kaum auftreten. Im eisigen Norden zeigte der EXPRESS-Motor die gleiche Leistung wie in den orientalischen Wüsten. Auf steilsten Bergstraßen im Balkan und im Taurusgebirge wurde er erbarmungslos gejagt. Überall befriedigten seine Leistungen bei schärferen Ansprüchen, als sie im Straßenverkehr oder auf Wandertouren, selbst im Gelände gestellt werden.

Bequemlichkeit, das ist für Sie sehr wichtig, denn Sie wollen auch größere Fahrten auf Ihrem Moped unternehmen. EXPRESS-Radexi hat eine vorzügliche Straßenlage, durch die Harmonie zwischen Vorder- und Hinterradfederung.

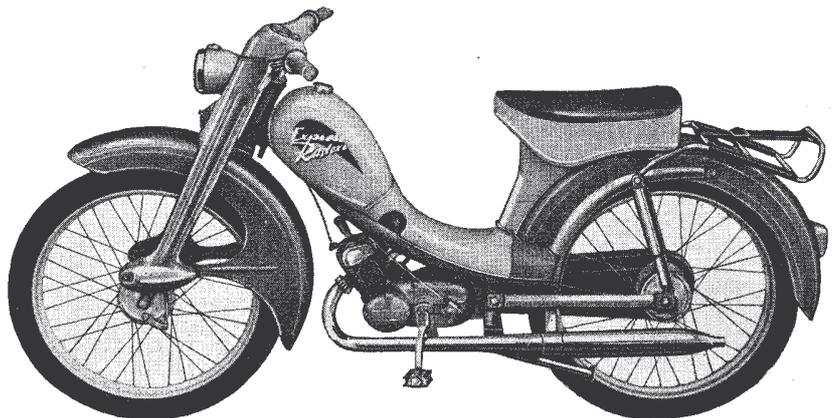
Die neuartige Präfstahlgabel vereint die Vorteile von Schwing- und Teleskopfederung. Im Federrhythmus dazu angepaßt ist die Hinterradschwinge konstruiert. Es ist gleich, ob Sie das Radexi mit Sattel oder mit Sitzbank fahren, in beiden Fällen sind Federung und Fahreigenschaften des Fahrzeugs so gut, daß Sie auch auf schlechten Straßen bequem fahren können, ohne zu ermüden.

Eleganz bietet Ihnen speziell EXPRESS-Radexi, egal ob in sportlicher oder konservativer Hinsicht. Die rassige Linie dieses schnittigen Fahrzeuges hat sich nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland durchgesetzt, und auch Sie werden finden, daß Sie auf Ihr kleines Radexi stolz sein können.

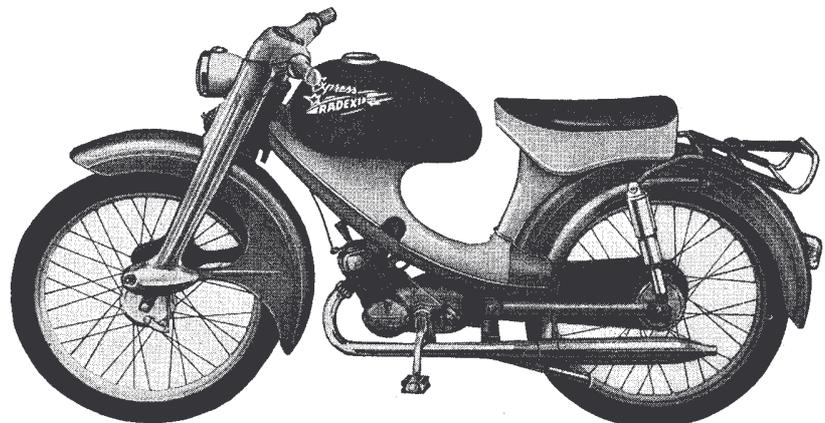
EXPRESS-RADEXI III „STANDARD“



EXPRESS-RADEXI III „LUXUS“

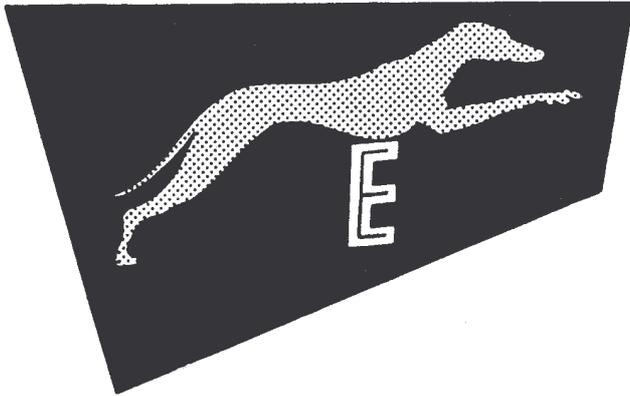


EXPRESS-RADEXI III „SPORT“

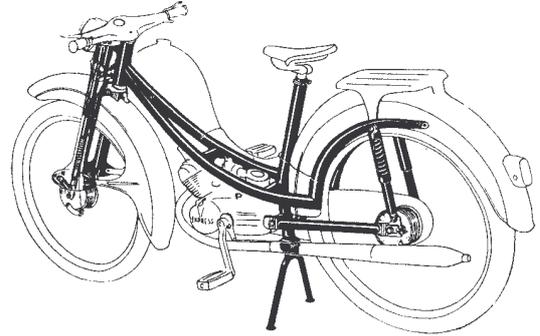


EXPRESSWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
NEUMARKT / OPF.

ÄLTESTE FAHRRADFABRIK DES
KONTINENTS · GEGRÜNDET 1882



EXPRESS MOPED - Radexi III



Das zuverlässige Moped

- mit gezogener Vorder- und Hinterradschwinge
- mit Pedalstarteinrichtung
- zulassungs-, steuer- und führerscheinfrei

Das Moped 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 1,25 PS bei 5600 U/min., Dekompressionsventil.

Vergaser: Pallas F 10/1382 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, Zweischleiben-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.

Gabel: Die neuartige Prefstahlgabel vereint die Vorteile von Schwing- und Teleskop-Federung. Die Radstöße gehen direkt in die Teleskop-Federstreben, die in den Gabelscheidungen liegen und miteinander verbunden sind. Am unteren Ende sind die Teleskop-Federstreben über Schwingarme mit den Gabelscheidungen verbunden. Diese Schwingfederung garantiert bei besonders leicht ansprechender Federung eine absolute Laufruhe des Vorderrades.

Rahmen: Als Rahmen wurde die bewährte EXPRESS-Doppelrohr-Konstruktion weiter entwickelt. Der Rahmenauslauf am Hinterrad nimmt die Hinterrad-Schwinge und die Federbeine auf.

Farben: EXPRESS-grün, blau, schwarz.

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

Bereifung: vorn und hinten 23x2.00"

Bremsen: Stahltrommel 90 mm Ø

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

Verbrauch: Durchschnittsverbrauch 1,8/100 km

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten

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 III“ geradezu eine Erholung. Der kleine Motor leistet bei 5600 U/min. 1,25 PS. Wir wollen hier abschließend nicht auf die Spitzen-Fahrtleistungen 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 Tändchen 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 Fahr-sicherheit 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 Vibration kann man 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.

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

Fahreigenschaften: Bequemer Einstieg, einfache Bedienung, ausgezeichnete Straßenlage durch günstige Motoraufhängung und Schwerpunkt-lage, große Wendigkeit geben dem Radexi III 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.

Kein Kraftfahrzeug der Welt ist pannen-sicher. Da heißt es Rad ausbauen. Beim EXPRESS Radexi III geschieht der Ausbau des Vorderrades in 15 Sekunden, denn es brauchen nur zwei Muttern gelöst und das Bremsseil an der Nabe ausgehängt zu werden und das Rad fällt aus der Gabel. Beim Hinterrad ist es auch nicht kompliziert. Man braucht nur die Steckachse zu entfernen und die Bremsstange auszuhängen.

EXPRESS Radexi III ist in drei Typen erhältlich:

EXPRESS Radexi III „Standard“ mit Schwingsattel, Vollnaben und Gepäckträger. In den Farben schwarz, grün oder blau. Auf Wunsch Tacho im Schalenlenker gegen Aufpreis.

EXPRESS Radexi III „Luxus“ zweifarbig (grün-beige, blau-beige oder schwarz-beige) mit Sitzbank, Sitzrohrverkleidung und Kofferträger. Auf Wunsch Tacho im Schalenlenker gegen Aufpreis.

EXPRESS Radexi III „Sport“ zweifarbig (blau-rot) mit voluminösem Großtank, Sitzrohrverkleidung, Sitzbank und Kofferträger. Auf Wunsch Tacho im Schalenlenker gegen Aufpreis.

Bei allen drei Typen liegt der gleiche Grundaufbau vor. Es ist also ohne weiteres für jeden Laien möglich, sein Modell in den gewünschten Typ zu verändern.

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 III“ auch ein guter Bergsteiger ist.

Der Orientfahrer Herberth Thürmer aus Kassel:

Auf einem serienmäßigen EXPRESS-Moped „Radexi“ 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 Salzwest 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 den 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 diesen 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