

Leonhard Hartner  
Fahrzeuge  
Kitzingen a. M. Tel. 214

**HOREX HAUSPOST**



**2. HOREX- PREISAUSSCHREIBEN**  
*Wer kennt seine Regina?*

Näheres Seite 19

# HOREX HAUSPOST



JANUAR 1952

4

HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werk K.G., Bad Homburg und Redaktion HOREX-Hauspost Berleburg i.W.: Ekkehard Wanach, Wilhelm Vos, Marianne Vos, alle Berleburg i.W. Kupfertiefdruck: Druck- und Verlagshaus Frankfurt a. M. GmbH  
**Nachdruck gern gestattet**

## Liebe Horexfreunde!

Mit dem ersten Heft im neuen Jahr wollen wir gleichzeitig Euch allen unsere besten Wünsche für 1952 übermitteln. Wir hoffen, daß zu der jetzt schon großen HOREX-Familie noch viele neue Freunde hinzukommen werden, denen ihre HOREX-Maschine eines Tages genau so viel bedeuten wird wie uns, die wir jetzt in den kalten Wintertagen leider oft auf die Freuden mit „ihr“ verzichten müssen.

In Homburg geht es aber trotz Eis und Schnee unermüdlich voran. Vor nicht allzu langer Zeit wurde die 20 000. Regina in die Welt geschickt. Ein bedeutungsvoller Tag für das HOREX-Werk, denn es sind noch keine zwei Jahre her, daß die Produktion dieser Maschine aufgenommen wurde. Euch allen ist dieser Erfolg mit zu verdanken, denn Ihr habt schließlich Regina nach vielen Millionen Kilometer in aller Welt zur Anerkennung verholfen.

Reginas großer Bruder, Imperator, den wir im letzten Heft vorgestellt haben, geht seiner Serienreise entgegen. Kurt Mansfeld und weitere Versuchsfahrer sind mit ihm Tag für Tag unterwegs, scheuten keinen Regen und Schnee und fühlten sich mit dem Imperator bereits so vertraut, daß man sie im Werk kaum noch zu sehen bekommt. Sie meinen, daß sie noch keine bessere Maschine gefahren haben. Es wird allerdings noch ein Weilchen dauern, bis die ersten „Imperatoren“ ausgeliefert werden können. Wir bitten daher um Geduld.

Die Serienproduktion wurde inzwischen auf modernen Fließbandbetrieb umgestellt, über den wir in Kürze ausführlich berichten werden. Im übrigen geben wir Euch heute endlich die versprochene harte Nuß zu knacken: Regina-Kenner an die Front! Jetzt könnt Ihr beweisen, ob Ihr Eure Maschine wirklich kennt. Den Findigsten winken schöne Preise, die allerdings wieder verlost werden müssen, wenn sich herausstellt, daß wir zuviel „Intelligenz“ in den Reihen unserer HOREX-Fahrer haben.

Da uns noch immer Namensvorschläge für das „Hauspötlein“ oder für den „HOREX-Liebeskurier“, wie er kürzlich sinnig bezeichnet wurde, auf den Schreibtisch flattern, wollen wir noch einmal, um Euch weitere nervenraubende Denkarbeit zu ersparen, darauf hinweisen, daß es weiter bei HOREX-Hauspost bleibt. Der Sport-Zylinderkopf hat bereits seinen Besitzer gefunden (und ihn glücklich gemacht). Ausführlich berichteten wir darüber im letzten Heft. — Ganz zum Schluß nun noch eins: Ihr seid wirklich fleißig, liebe HOREX-Freunde, und wir hatten es kaum erwartet, nach dem vergangenen schönen Sommer so viele Zuschriften, Reiseberichte und Bilder von Euch zu bekommen. Wir danken Euch sehr herzlich dafür und freuen uns weiter über jeden Brief von Euch. Nur seid uns bitte nicht böse und werdet vor allem nicht ungeduldig, wenn Ihr Euch nicht gleich im nächsten Heft verewigt findet. Wir haben leider nur 24 Seiten zur Verfügung, so daß es bei den interessanten Einsendungen immer schön der Reihe nach gehen muß. Dafür habt Ihr doch Verständnis, nicht wahr?

Viel Freude wünschen wir Euch an der vorliegenden Ausgabe, womit wir uns für heute wieder verabschieden als

Eure

Werbeleitung und Hauspost-Redaktion



# Ganz „privat“ ...

## HOREX-ERFOLGE

getrost einmal

»groß« geschrieben

Da bekanntlich kein Meister vom Himmel fällt, muß ja wohl jeder einmal von unten angefangen haben. So auch der Motorsportler. Das Anfangsstadium heißt „Privatfahrer“. Erst wer als solcher zu Ruhm und Ehren gekommen ist, erkämpft sich den weiteren Aufstieg in die Spitzenklasse. Naturgemäß ist daher das Feld der zum Teil noch namenlosen Privatfahrer im Motorsport sehr umfangreich. Sie erlangen jedoch in ihrer engeren Umgebung und bei Veranstaltungen örtlichen Charakters mit kleineren Siegen und Erfolgen eine recht beachtliche Popularität, so daß sie auf diesem Weg dem Fabrikat, das sie privat fahren, einen unschätzbaren Dienst erweisen.

Diesen Privatfahrern auf HOREX-Maschinen sei daher einmal eine ganz spezielle Anerkennung gewidmet. Wir haben schon des öfteren betont, daß das HOREX-Werk auf die Erfolge der Privatfahrer besonders stolz ist. Denn sie zeigen letzten Endes, daß es gerade mit der Serienmaschine aus Bad Homburg möglich ist, Wettbewerbe siegreich durchzustehen. Nicht besser als mit diesen Erfolgen kann man der irrigen Meinung entgegenzutreten, daß HOREX-Siege in Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten oder Rennen nur von Werksmannschaften errungen werden könnten, die unter Umständen sogar noch Spezialmaschinen fahren. Die Erfolge der Privatfahrer erlangen daher für die weltweite Anerkennung der HOREX-Maschinen eine große Bedeutung. Und das HOREX-Werk ist auf sie nicht weniger stolz als ihre Fahrer, denen sie vielleicht in erster Linie eine gute sportliche Leistung bedeuten.

Aus der großen Zahl von Einsendungen über Privatfahrer-Erfolge im letzten Jahr griffen wir nur einen Teil heraus. Für alle sei die damit verbundene Anerkennung auch von seiten des HOREX-Werkes ein Ansporn dafür, in diesem Jahr mitzueifern, weitere Privatfahrer-Erfolge auf HOREX-Maschinen zu erringen. Unsere besten Wünsche begleiten jeden HOREX-Sportler.



Erfolgreicher Privatfahrer Jupp Pöplinghaus in guter Kurvenlage beim 1. Krefelder Clockenspitzenrennen (Bild oben) und rechts Wendolin Wädter, Unna, beim Düsseldorfer Moto Cross.



Horst Kluckow aus Uelzen beendete die Zuverlässigkeitsfahrt durch die Lüneburger Heide mit der Goldmedaille und einem Ehrenpreis, desgleichen mit Goldmedaille und schnellster Runde die Fahrt Rund um den Osterberg. Einen zweiten Platz belegte er beim Uelzener Heidelaf. In der Zuverlässigkeitsfahrt durch die Lüneburger Heide fuhr Kl. in der Klasse mit englischen 500ern, die in Varese gestartet waren, und nahm nicht einmal seine Karenzzeit in Anspruch.

Friedrich Dobler aus Bad Homburg, einer der erfolgreichsten Privatfahrer auf HOREX-Regina-Gespann, errang auf vierzehn Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten 1951 neun Gold-, eine Silber- und vier Bronzemedailles. Er errang diese Siege in schwersten Prüfungen, wie der Internationalen österreichischen Alpenfahrt, der Fahrt durch Bayerns Berge, der ADAC-Rheinlandfahrt u. a. m.

Fritz Albert aus Grainbach in Oberbayern holte sich beim ADAC-Geschicklichkeitswettbewerb in Bruckmühl den ersten Preis, bei der Internationalen Rallye du Tirol eine Silbermedaille, bei der Geländefahrt Quer durch den Bayrischen Wald die Goldmedaille und beim Uebersee-Feldwies-Dreieckrennen für Ausweisfahrer in der Klasse bis 750 ccm den 2. Preis.

Karl Kumpf aus Asperg in Württemberg holte sich mit seinem HOREX-Gespann und Beifahrer Knitter in der Württembergischen Gauorientierungsfahrt des ADAC als Wertungssieger die Goldmedaille, die gleiche Medaille bei der Weinheimer Frühlingfahrt und als Wertungssieger auch bei der Rhein-Neckar-Odenwaldfahrt. Mit einer Bronzener beendete er gegen schärfste Werkskonkurrenz die Schwarzwaldfahrt.

Hellmut Böck aus Kottgeisering in Bayern beendete die schwere Fahrt durch Bayerns Berge nach vier Stürzen trotzdem noch mit einer Bronzemedaille, die Oberallgäuer Bergfahrt dagegen mit einer Silbernen. Eine Silbermedaille erhielt er auch nach der Straubinger Fahrt.

Max Reiser, Ueberlingen, beendete das Stockacher Rundstreckenrennen mit der Bronzemedaille.

Johann Ruchti aus Peissenberg beendete die Zuverlässigkeitsfahrt Schönes Allgäu mit einer Goldenen, die Oberjochfahrt und die ADAC-Sternfahrt nach Frankfurt jeweils mit einer Bronzener.

Jupp Pöplinghaus aus Krefeld, ein sehr erfolgreicher Privatfahrer, erhielt die Goldmedaille jeweils nach der Fahrt Rund um den Grenzlandring, dem Kölner Geländekurs und beim Krefelder Glökenspitzenrennen. Eine Silbermedaille erhielt Jupp bei der Eifelzuverlässigkeitsfahrt, und beim Dortmunder Grasbahnrennen placierte er sich als Erster mit Serienmaschine hinter vier Rennmaschinen.

Werner Freund, Mannheim, holte sich bei der ADAC-Orientierungsfahrt Rhein-Neckar-Odenwald eine Goldmedaille.

Walter Lacher aus Freiburg wurde beim Stockacher Rundstreckenrennen Sieger und erhielt die Goldmedaille.

Georg Seitz aus Höchstadt-Aisch holte sich in der Zuverlässigkeitsfahrt Herzogenaurach eine Goldmedaille.

Herbert Kaiser aus Wietze-Steinförde erkämpfte sich 1951 bei der Westfalen-Lippe-Fahrt und bei der Bissendorfer Geländefahrt jeweils eine Goldmedaille. Rund um Burgdorf, den Waldlauf für Motorräder in Burgdorf und den Tag der Gelände-Asse in Hannover beendete er mit der Silbernen, schließlich holte er sich noch drei Bronzene. Ganz besonders stolz ist er darauf, daß er auf seiner Regina 1951 die Polizei-Meisterschaften Hannover gewann.



Ebenfalls beim Moto-Cross Düsseldorf: Uda Rademacher, Hagen, in „Sprunghaltung“ (Bild oben), fünf HOREX-Regina am Start zum Stockacher Rundstreckenrennen (rechts).

Die **HOREX-Hauspost**, liebe Leser, wird Ihnen grundsätzlich nur über Ihren HOREX-Händler zugestellt. Versand vom Werk oder von der Hauspost-Redaktion aus erfolgt nicht. Falls Sie also einmal nicht in den Besitz der Hauspost kommen sollten, wenden Sie sich bitte an den HOREX-Händler, von dem Sie Ihre Maschine bezogen haben.

# Dienst am Kunden

## auf der Schulbank

**E**in großer Neubau begrüßt den Besucher des Bad Homburger HOREX-Werkes, schon ehe er das eigentliche Werksgelände zu Gesicht bekommt. Der Neubau, der erst vor wenigen Wochen endgültig fertig wurde, beherbergt das Reparaturwerk, künftig also die Heimat all derer, die mit irgendeinem Wehwehchen zu HOREX kommen. An anderer Stelle berichten wir auch über dieses Werk ausführlich. Daneben ist aber in diesem Neubau eine Schule untergebracht, vor der sich allerdings die Schüler, die hier ihr Pensum „abpauken“ müssen, keineswegs zu fürchten brauchen. Es ist die neue Kundendienstschule des HOREX-Werkes, neuzeitlich und modern, innen wie außen, mit viel frischem Wind und internationaler Belegung. Alles in allem eine Angelegenheit, bei der das Herz jedes zünftigen HOREX-Fahrers lachen muß, denn er wird in Zukunft besonders davon profitieren können.

Warum? Die Antwort ist nicht schwer, denn das HOREX-Werk ging bei Planung und Einrichtung dieser Kundendienstschule ganz nüchtern von dem Gedanken aus, für den großen Stamm seiner treuen Kunden noch mehr als bisher tun zu können und ihnen auch außerhalb des Werkes bei ihren Händlern das Bewußtsein bester fachgerechter Betreuung zu geben. Das Grundprinzip der Schule ist also in erster Linie Ausbildung und Schulung der HOREX-Repräsentanten und deren Mitarbeiter. Kenntnisse für den Kunden ist hier die Parole, und der ganze Lehrbetrieb ist darauf abgestellt.



Die „Schüler“, meist in den besten Mannesjahren, kommen aus allen Teilen Deutschlands und aus dem Ausland zu einwöchigen Lehrgängen nach Homburg. Meist sind es an die dreißig, die gemeinsam, eingedenk alter Erinnerungen, die Schulbank drücken müssen. Sie tun es gern, denn was ihnen in



Schweizer Lehrgangsteilnehmer von der HOREX-Generalvertretung TEBAG Zürich in der Kundendienstschule beim Unterricht im Lehrsaal.

der Kundendienstschule von ihren Lehrern und im Werk selbst gezeigt wird, kommt aus erster Hand. Sie bekommen unwillkürlich ein ganz anderes Verhältnis zu „ihren“ HOREX-Maschinen, wenn sie mit an ihrer

Geburtsstätte stehen und den Werdegang von der kleinsten Schraube bis zum fertigen

Motorrad verfolgen können. Und was die Praxis in so kurzer Zeit nicht vermitteln kann, das ergänzen die theoretischen Kurse in der Schule, die für diese Zwecke vorbildlich ausgestattet ist. Anschauungsmodelle des Motors, Fahrwerks und Getriebes, verschiedene Schaubilder, Spezialwerkzeug, und ein Projektionsgerät sind so ungefähr alles das, was sich ein idealer Schulbetrieb nur wünschen kann.

Und wenn so der kurze Lehrgang, zwischen Theorie und Praxis wechselnd, wenige Tage auf die wißbegierigen Schüler eingewirkt hat, dann werden sie vom HOREX-Werk wieder in Gnaden entlassen und an ihre Arbeitsstätten zurückgeschickt, in dem Bewußtsein, daß die Homburger Tage ihren Zweck sicherlich erfüllt haben dürften. „Alles für den Kunden“ ist der Sinn einer jeden Betreuungsarbeit. In der Homburger Kundendienstschule des HOREX-Werkes kann er sinnfälliger kaum zum Ausdruck gebracht werden. Und dafür sollte die große Schar der HOREX-Fahrer in aller Welt dem Werk dankbar sein.



Von der Kundendienstschule zurück . . .

„HOREX? Kann doch höchstens eine Zündkerze verrußt sein, weißer Mann!“

Aus der

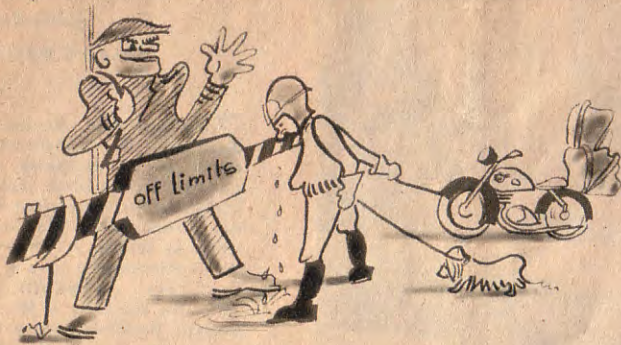
## (Kundendienst-) Schule

plaudert:

HANS PROBST

Zwar erst zwei Monate besteht die Kundendienstschule des HOREX-Werks, doch genügt dieser kurze Zeitabschnitt bereits, um einiges über die bisherigen Erfahrungen sagen zu können. Als Leiter der Kundendienstschule erzählt uns Hans Probst: „Es bedurfte schon im ersten Lehrgang — fünfundzwanzig Holländer unserer Generalvertretung GREMI, Groningen — nur weniger Stunden, und „Schüler“ wie Lehrer fanden sich über den bindenden HOREX-Gedanken zu einer herzlichen Arbeitsgemeinschaft. Heute können wir sagen, daß sich der Schulbetrieb bereits vorzüglich eingespiegelt hat, was uns letzten Endes beweist, daß auch von seiten unserer Vertretungen im In- wie im Ausland der Gedanke der Kundendienstschulung freudig aufgenommen wurde. Welche Bedeutung die Werkleitung der Schulung beimißt, ist aus dem Einsatz der verantwortlichen Abteilungsleiter für den Unterricht ersichtlich. Neben Kundendienst-Ingenieur Lothar Ansinn sind unter anderem auch der Chefkonstrukteur des Werks, Oberingenieur Reeb, Betriebsleiter Michel und Versuchsingenieur Oelerich tätig. Verschiedene Zuliefererfirmen tragen durch die Behandlung von Spezialthemen dazu bei, den Lehrgangsteilnehmern einen aus erster Quelle kommenden Unterricht zu vermitteln. Im übrigen steht uns ein derart reichhaltiges Unterrichts- und Lehrmaterial zur Verfügung, daß die umfangreiche theoretische und vor allem praktische Schulung trotz der nur kurzen Lehrgangsdauer dazu beitragen wird, die Arbeit draußen in den Werkstätten weiter zu vervollkommen. Die lebendigen Diskussionen zeigen uns HOREX-Leuten, woran wir noch verbessern können, aber auch, daß wir auf dem richtigen Weg sind, unseren vollwertigen Erzeugnissen einen ebenso vollwertigen Dienst am Kunden zur Seite zu stellen.“

**FELIX** heißt nicht immer „glücklich“



## Afrika-Fahrer Cegielka

sitzt vor Grenzpfählen fest

**F**elix ist ein lateinisches Wort und heißt glücklich. Glücklich aber ist nicht unbedingt jeder, der mit dem Taufwasser den Namen Felix bekommen hat. Wovon auch unser Afrika-Felix ein Lied summen kann! Als F. M. Cegielka Ende April als privater Sportfahrer seine Regina fix und fertig gesattelt hatte und in Frankfurt Gas gab zu seiner Fahrt „Rund um Afrika“, da ahnte er kaum, wie dunkel der dunkle Erdteil sein kann. Nun ja, damals war noch Frühling in Deutschland, und alle Zukunft lag rosig vor Felix, dem damals noch Glücklichen. Inzwischen ist es Winter geworden, und leicht könnten wir uns verlaufen lassen bei den vereisten Straßen auf unserem Breitengrad, Felix Cegielka um die afrikanischen Sonnengrade zu beneiden.

Doch gemacht! Hören wir zu, welche Nachrichten uns aus dem schwarzen Erdteil erreichten. Zwar ist es unserem Felix in der Äquator-gegend recht heiß geworden, aber nicht etwa deswegen, weil der afrikanische Winter ein Sommer ist. Felix plagen andere Sorgen! Seit Wochen steht seine Regina startklar an Abessinians Grenze, doch die Schlagbäume versperren den Weg zur Weiterfahrt. Trotz achtzehn gültiger Visa verweigerte ihm der britische Konsul den Transit durch Kenya und damit die Weiterfahrt in Richtung Kapstadt. Auch ein anderer Versuch, den Südkurs zu halten auf einer Durchfahrt durch Britisch-Somaliland, scheiterte an einer weiteren Absage. Das brachte viele Wochen Verzögerung. Und selbst wenn Felix, der sich während der unfreiwilligen Wartezeit mit Straßenarbeiten seine Dukaten zum Leben selbst verdiente, heute die Passage ermöglicht würde, so käme die Genehmigung zu spät, denn vom Dezember an ist längs der ost-afrikanischen Küste Regenzeit.

Cegielka wälzte Afrikakarten. Er hatte den Plan, Afrika durch den sogenannten Afrikanischen Graben von Osten nach Westen zu durchqueren, um dann an der Westküste entlang nach Kapstadt zu gelangen. Für die Rückfahrt hatte er die Route Uganda—Tschadsee—Tanger in Aussicht genommen. Aber auch hier ein Stop-Schild: das belgische Konsulat hatte noch keine Weisung, für die Durchfahrt durch Belgisch-Kongo an Deutsche Transit-Visa auszugeben.

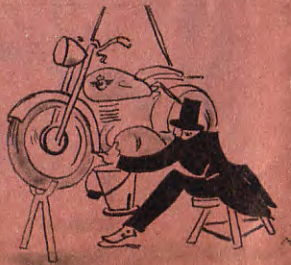
Es ist von hier aus im einzelnen nicht zu ergründen, warum man einem deutschen Sportfahrer das Leben in der Fremde so schwer macht. Doch sollte auch über die Sahara hinweg bekannt geworden sein, welche Richtung die politische Entwicklung in Europa genommen hat. Von der HOREX-Werkleitung erfahren wir zu dieser unglücklichen Situation, daß sie Cegielka anheimgestellt hat, seine weiteren Entscheidungen selbst zu treffen. Man möchte es in Bad Homburg keinesfalls verantworten, einen Sportfahrer, auch wenn er ein noch so schneidiger HOREX-Fahrer ist, in die afrikanische Regenperiode zu schicken. Da wäre unter solcherlei Paß- und Grenzübergangs-Schwierigkeiten eine Umkehr fürwahr keine Schandale! Die bisher zurückgelegten 15 000 Kilometer waren auch nicht von Papppe. Warten wir also ab, wie Felix das Problem löst. Schade drum, daß er um die Erkenntnis reicher wurde: Afrika ist groß, aber der Kampf gegen Kleinigkeiten bleibt selbst in einer so weiten Welt nicht aus!

## Nicht mit einem Rindvieh zu verwechseln...

Der Wecker rappelt. Aus ist der HOREX-Traum. Er wacht ist der Motorradler. Er würde sich auch sogleich erheben, wenn ... ja, wenn die Zeitung nicht vor der Türe läge. Jeden Morgen umschleicht ihn das gleiche Unbehagen, wenn er an die neue Morgenzeitung denkt. Er könnte ja über das Blatt hinwegsehen, aber was nützt das! Die Meldungen über neue Steuer-Schröpfungen des Kraftfahrers bleiben deshalb doch in den Zeitungsspalten. Die schon Tradition gewordenen Steuerleistungen und die indirekte Steuer, die für jeden Fahrkilometer aufs Benzin zu zahlen ist, scheinen Vater Bund nicht zu genügen. Alle Wochen gibt es Debatten um neue Steuererfindungen: Aufwandssteuer, Autobahnsteuer, Unfallsteuer, Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer!

Es müßte einem schmeicheln, daß man von uns Kraftfahrern eine so hohe Meinung hat. Aber der Motorradfahrer von heute sollte nicht mit Limousinenbesitzern verwechselt werden. Wer selbst an strengen Wintertagen über verschneite und vereiste Landstraßen zu fahren hat, der tut das wahrhaftig nicht zu seinem Vergnügen. Das Motorrad ist das Fortbewegungsmittel für viele geworden. Es verkürzt den Weg zum Arbeitsplatz und zum wohlverdienten Feierabend. Und wenn sommertags andere Fahrten dranhängen, dann dienen diese der Erholung und Ausspannung. Um sich ein solches Vergnügen leisten zu können, spart sich der Großteil der Motorradfahrer das Geld vom Munde ab.

Nachgerade aber wird man es satt, immer wieder von neuen Möglichkeiten zu hören, wie der Kraftfahrer weiter geschröpft werden kann. Und einen kräftigen Hupton für den Bundestagsabgeordneten Dr. Decker, der in einer Parlamentsdebatte richtig feststellte: „Ein Kraftfahrzeug ist keine Kuh, deshalb darf es auch nicht vom Finanzminister gemolken werden!“





# ALLZU WARM IST UNGESUND

Mit großem Interesse las ich in der letzten HOREX-Hauspost die „Winke und Kniffe zum Einmotten“. Dazu möchte ich jedoch mitteilen, daß ich mit Punkt 8, den Motor jede Woche einmal warmlaufen zu lassen, gar nicht einverstanden bin! Gemeint ist doch vermutlich das Warmlaufenlassen im Stand — und dabei kommt der Motor niemals auf seine richtige Betriebstemperatur. Gewiß kann er mangels des kühlenden Fahrtwindes örtlich sogar überhitzen, aber m. E. ist das nicht die richtige, „gesunde“ Erwärmung. Durch die bekanntlich immer „reiche“ Vergasereinstellung in Leerlauf und unteren Lastbereich bildet sich bei kaltem und unzureichend angewärmtem Motor die berüchtigte Kraftstoffkondensation in besonderem Umfange, während das Kurbelgehäuse und der gesamte Oelvorrat schon gar nicht auf Temperatur kommen.

Daher möchte ich vorschlagen: Oelwechsel — jawohl, unbedingt beim Einmotten. Aber keinesfalls laufen lassen, nicht ein einziges Mal mehr! Statt dessen gleich nach dem Oelwechsel und später wöchentlich zehn- bis zwölfmal kräftig mittels Kickstarter durchgetreten, wem's Spaß macht, auch jeweils zwanzigmal! Aber nicht anspringen lassen und den Benzinhahn geschlossen halten, damit der Kraftstoff keine Gelegenheit findet, den schützenden Oelfilm von der Zylinderlaufbahn abzuwaschen! —

Das unter 9. erwähnte Kupplungskleben verhindert auch das Durchtreten mit dem Kickstarter! — Außerdem würde ich raten, auch das Getriebe vor dem Einmotten mit frischem Oel aufzufüllen. Dies um so mehr, als durch die Kurbelgehäuse-Entlüftung vielleicht Gase und Kondensate ins Getriebegehäuse gekommen sind, die korrosiv wirken und Rostbildung fördern.

Abschließend möchte ich allerdings bemerken, daß dieses Rezept nicht das Produkt eigener Erfahrung ist — ich habe noch nie ein Motorrad „eingemottet“ —, sondern auf einer kurzen Ueberlegung beruht. Falls Sie meinem Gedankengang nicht beipflichten können, lasse ich mich gerne belehren. Ansonsten hoffe ich, Ihnen mit meinem Hinweis gedient zu haben.

Dipl.-Ing. Helmut Hütten

Anm. der Red.: Dies ist die Meinung eines bekannten Kfz.-Fachjournalisten, gegenüber der Ansicht eines Praktikers im vorhergehenden Heft. Wir würden uns freuen, hierzu die Ansicht und die Erfahrungen unserer HOREX-Fahrer zu hören.

## DEUTSCHLANDS ältester Motorradfahrer



Bei aller Liebe zum Motor: Wer würde es sich träumen lassen, mit neunzig Jahren noch selbst eine Maschine zu steuern? Der Rundfunk besuchte im vorigen Monat einen, der auch als Neunzigjähriger die Hand noch nicht vom Gashebel genommen hat. Im südlichen Westfalen, in Wegeringhausen, dort, wo die Bundesstraßen 54 und 55 zusammenstoßen, ist er zu Hause, Deutschlands ältester Motorradfahrer, der Stellmachermeister Josef Vollmer. Auf den Bergstraßen des Sauerlandes dreht er heute noch auf. Zwar begnügt er sich auf seine alten Tage mit wenigen ccm, aber die Liebe zum Motor hält den alten Knaben heute noch gefangen. „Schon“ seit fünfzehn Jahren ist er eifriger Motorradfreund. Und da war er immerhin schon 75!

Nebenbei sein Rezept, um 90 Jahre alt zu werden: Sein ganzes Leben hat der alte Motorradkämpfer nicht geraucht und nicht getrunken; von seinem 20. Lebensjahre an bis zum Kriegsende hat er täglich nur fünf Stunden geschlafen. Ob wir ihm das nachmachen sollen, um auch neunzig zu werden und so lange Gas geben zu können...?

Bis zu seinem 100. Geburtstag dürfte Opa Vollmer seine Fahrkünste so entwickelt haben, daß für ihn dann nur noch ein 500er Imperator in Frage kommt.

KURT MANSFELD:

# Ich jage den „Imperator“



äglich, liebe Horexianer, erreicht uns euer diktatorischer Ruf:  
WIR WOLLEN UNSEREN IMPERATOR SEHEN!

Habt Geduld! Es ist nicht immer einfach, mit illustren Leuten. Sie verstehen es, sich vor dem Volke rar zu machen. Noblesse oblige! Man kann es übersetzen: „Auch Motorrad-Adel verpflichtet!“

Unser IMPERATOR durchläuft noch immer die harte Schule einer unerbittlichen Lehrerschaft, ihm wird nichts geschenkt, denn es ist die Vorbereitungszeit für die zukünftige Existenzberechtigung unter den kritischen Blicken einer fachmännischen Welt.

Wenn Ihr irgendwo zwischen Hamburg, Homburg und München ein Geschöß vorübersausen und -brummen hört, gleich einem Phantom, dann ist es eine der Langstreckenversuchsmaschinen unter Kurt Mansfeld und seinem Stallgefährten. Doch nun soll Mansfeld selber zu euch sprechen:

Mit meinem IMPERATOR legte ich bei täglicher Fahrleistung von 500 km (in Worten fünfhundert Kilometer!), bis jetzt weit über 30 000 km zurück. In alle entlegensten Winkel Deutschlands wurde der „Zweizylinder“ von mir hingesteuert, wobei ich stets auf höchstmögliche „Reise“-Durchschnitte bedacht war. Ganz im Vertrauen gesagt, die 30 PS ermöglichten mir Rundendurchschnitte auf der Landstraße bis 100 km pro Stunde und auf der Autobahn (Hersfeld — Frankfurt 137 = 1 Std./3 Min.) von 132 km/h. Man kann auf der Autobahn ohne Ueberanstrengung dauernd (aufrechtsitzend) 125 bis 130 km Reisegeschwindigkeit fahren, und gilt es einmal, sich von einem äußerst schnellen vierbeinigen Rivalen abzusetzen — und um nicht den lästigen Staub zu schlucken, oder besser gesagt, nicht dauernd seine Auspuffrohre zu bewundern —, genügt ein kleiner Drehgaszug, um spielend auf ehrliche 150 km/std zu gelangen.

Da hatte es doch zum Beispiel ein Holländer mit seinem Buick - Eight - Super versucht, mir auf der Autobahn in Richtung Düsseldorf davonzufahren. Es war für mich und nicht zuletzt für meinen IMPERATOR eine Selbstverständlichkeit, aus diesem Duell „siegreich“ hervorzugehen. Ich muß allerdings zugeben, daß ich bei diesem Ueberholungsmanöver ganz schön die „Gang-Register“ ziehen mußte.

2. Gang: 100 km, 3. Gang: 130 km und liegend über 150 km!

Diese schnellste deutsche 500er Serienmaschine verfügt über eine so ausgezeichnete Straßenlage, daß man bedenkenlos auch im Regen geradezu unwahrscheinliche Reisedurchschnitte erzielen kann.

Mittlerweile ist der Winter eingezogen. — Der 14. und 15. Dezember 1951 werden mir sehr gut in Erinnerung bleiben: An diesen beiden Nebeltagen geriet ich oftmals plötzlich mit anständigem „Dampf“ auf Glatteis. Links und rechts bezugten mehrere umgefahrene Telegrafmasten (Ingelheim—Mainz) Zickzackspuren zusammengefahrener Fahrzeuge — und verrieten die Tücke der winterlichen Landstraße. Es war weder Sand gestreut noch deutete ein Warnungsschild auf Glatteis hin, und als ich beim Halten frage: „Ist hier etwa glatt?“ wurde ich von den Umstehenden entsetzt und mit einem Kopfschütteln angeschaut. Wer wußte aber das Geheimnis außer mir selbst?

Schwingrahmen, zwei Zylinder, langhubige Telegabel, tiefe Schwerpunktage der Maschine und gesommerte Reifen, ständiger Knieschluß.

Ich saß wie angeschraubt und hatte auch nie den Eindruck der Unsicherheit.

Uebrigens kann ich ja wegen ein bißchen Glatteis oder schlüpfrigen Basaltstraßen nicht kapitulieren. 500 km täglich wollen aber trotzdem gefahren sein — jedenfalls im Winter.

Ich betrachte diese Versuchsfahrt als mein Wintertraining, indessen ein anderer womöglich in Garmisch mit den Skiern sein Übergewicht abtrainiert.

Mein treuer und zuverlässiger IMPERATOR, mein HOREX-Werk und wir alle sind mit der Fortsetzung des IMPERATOR-Versuches auch im Winter zufrieden — nur meine liebe Mutti und Familie nicht. Sie hätten mich lieber im geheizten Zimmer bei meinem ungefährlicheren Briefmarken - Sammelsport gesehen.

Erst wenn meine Aufgabe restlos erfüllt ist, kann ich auch meine privaten Belange wiederaufleben lassen.



Schorsch Meier ist unter die HOREX-Vertreter gegangen. Daß er sich auch für den IMPERATOR interessiert, ist erklärlich. Die schnellen Hirsche sind ja schließlich sein Metier. Er hat „Ihn“ ausprobiert und ... wollte den IMPERATOR eigentlich gleich behalten. Aber Kurt Mansfeld wacht eifersüchtig auf dem Sozius, daß man ihm seine schöne 500er nicht entführt.



Kurt Mansfeld und Wolf Blümner auf „schweren Brocken“ bei einer ihrer täglichen Erprobungsfahrten.



*Trotz Eis und Schnee*

bleibt die Erinnerung doch ...

## HOREX - FREUDEN auf Albumblättern

Nun sind sie alle im Photo-Album, die schönen Erinnerungen an selige Regina-Fahrten eines Sommers. Während draußen die Schneeflocken wirbeln, Regina drinnen gut versorgt ist, schwelgt man in der Erinnerung an vergangene Urlaubszeiten — und schmiedet schon wieder neue Pläne für den nächsten Feriensommer. HOREX-Freuden unserer HOREX-Fahrer! Wir brauchen nur einmal in dem Korrespondenzberg der letzten Monate zu stöbern, um in Wort und Bild nachzuerleben, was tatenerfrohe HOREX-Freunde alles erlebt haben.



### Mit zwei Reginas von der Mosel bis nach Capri

Waren das noch Zeiten, Herr Lehnertz, als Sie am 2. August mit Ihrer Frau Regina auf Regina von Trier aus die Fahrt zum sonnigen Süden antraten. Als Sie über die Autobahn nach Ulm und durchs Allgäu fuhren, in Reuthe über die österreichische Grenze gingen und dann quer über die Alpen nach Italien hineinfuhren, um in Meran erste Station zu machen. Wie sich Ihre Reginas freuten, als es auf herrlichen Gebirgsfahrten hinauf zum 2760 m. hohen Stiflserjoch und ins Ortlergebiet ging. Und wie es dann weiterging über Madonna di Capiglio (1650 m), am Gardasee entlang über Brescia nach Mailand, Pavia und Genua. Dann die Riviera mit San Remo und Bordighera, wo sich die drei Tage Station schon verlohnten! Weiter dann den italienischen Stiefel hinab über Rapallo, Pisa, Livorno nach Rom, Neapel, Pompeji, Sorrent. Mit dem Dampfer hinüber nach Capri. Zurück wieder über Rom, Florenz, über hohe Paßstraßen nach Bozen, Brenner und Innsbruck, und schließlich das letzte Stück von Mittenwald bis Trier an einem Tage in zwölf Stunden. 5000 Urlaubskilometer ohne jede Panne, wie Sie schreiben, dazu kann man nur gratulieren! Und zu all dem Schönen, daß Sie mit Ihren beiden Reginas erlebten!

### Dreiländerfahrt mit AH 69 944

Der Zug zum Süden steckt nun mal in jedem Deutschen. Das brachte auch Sie, Herr Gauf aus Königstein im Taunus, auf den Gedanken, mit Schwung zur großen Dreiländerfahrt im vergangenen Juli zu starten. Die Zwei-Mann-Besetzung und dazu 65 kg Gepäck haben Ihrer Regina nach Ihrer eigenen Dar-

stellung nichts ausgemacht. Bis Salzburg hatten Sie zunächst Autobahn, dann nach dem Grenzübergang nach Oesterreich gute Autostraße bis Linz an der Donau. Das Salzkammergut, Zell am See und die Glocknerstraße haben Ihnen Oesterreichs Alpenschönheit gezeigt. Aber Sie hatten weitere Ziele: Innsbruck, Brenner, Gardasee, Venedig, Pescara, Cassino, Neapel. Auf der weiten Rückfahrt lernten Sie dann Italiens andere Seite kennen mit Rom, Pisa, Genua und Mailand, dann wieder eine Alpenüberquerung nach Zürich und schließlich heimwärts über Frankfurt. Sie werden die Gebirgsfahrten durch Alpen und Abbruzzen nicht vergessen, über die Sie uns schrieben: „Durch ödes, steiniges Gebirge, auf kurvenreichen Gebirgsstraßen mit Steigungen bis zu 60 Prozent, streikte unsere Regina nicht ein einziges Mal. Sie schwitzte unter ihrer großen Last und bei den unerträglichen Temperaturen. Aber Regina, das brave Mädchen, fuhr weiter!“ — Und für den kommenden Regina-Sommer den beiden HOREX-Freunden Wilhelm und Jutta Gauf gleiches HOREX-Glück!





### Nach Italien, Frankreich und Spanien

Johann Ruchti aus Peißenberg hatte, kaum von seiner Urlaubsfahrt wieder daheim, gleich neue Pläne. In vergangenen Sommer führte die Fahrt mit Regina über Alpen und Apennin bis nach Pisa, an die Riviera, Lago Maggiore, Lugano, St. Gotthard, Zürich, Konstanz. Begeistert schreibt unser HOREX-Freund: Ich bin nun 27 Jahre alt und will die Welt noch kennenlernen. Dazu verhilft mir die Regina. Mein nächster Sommerplan: durch Frankreich nach Spanien! — Viel Vergnügen bei der Vorfreude!

### Urlaubsfreuden mit SB 35

Fast 2000 km Urlaubsfahrt schildert uns Herr Helmut Ermerit aus Bitburg: von der Eifel an den Bodensee, über die Queralpenstraße nach Füssen, Garmisch, Bernau, Ramsau nach Berchtesgaden, zurück über Chiemsee, München und Autobahn via Heimat. „In der Gesamtstrecke“, so schreiben Sie, Herr Ermerit, „befinden sich enorme Höhenunterschiede, die alle glatt überwunden wurden. In den gefährten 1988 km wurde nicht eine Schraube nachgezogen, der Motor arbeitete vollkommen und einwandfrei. Ich bin mit der Maschine außerordentlich zufrieden und beglückwünsche das Werk zu dieser Konstruktion!“



### Kleine Welt mit „Rexl“

Großartige Erinnerungen an den Motorradsommer hat Herr Richard Nill aus Innsbruck. Er schreibt u. a.: „Angeregt durch die letzte Nummer der ‚Hauspost‘ und das Bild der beiden ‚Afrikaausflügler‘ Kutschera und Edlitzberger, möchte ich Ihnen auch einen kleinen Beitrag senden. Auf einer Reise durch Frankreich im vergangenen September überquerten wir ‚horexbeflügelt‘ u. a. auch den ‚Col de l’Iséran‘ mit 2770 m, angeblich ‚la plus haute route d’Europe‘. Wie enttäuscht waren wir daher, als uns Kurt Kutschera (oder war es Herr Edlitzberger, jedenfalls der junge Oesterreicher mit dem forschenden Bärtchen) erklärte, er käme mit seiner HOREX von Afrika über Spanien und hätte dort mit Regina einen Berg erklettert, der über 3000 m hoch war. Allerdings war es ‚nur‘ ein Gipfel und kein Paß, also bleibt vielleicht doch der Trost, daß es mein ‚Rexl‘ war, der als erster aus der Homburger Familie den höchsten Paß Europas überschritt!“ — Reiseroute die jedem, der Frankreich kennenlernen will, nur empfohlen werden kann: Straßburg — Reims — Paris — Lyon — Lac d’Annecy — Chamonix (Mont Blanc) — Col de l’Iséran (2770 m) — Col du Galibier (2600 m) — Briançon — Avignon — Arles —



Marseille — Toulon — Nizza — Monte Carlo — San Remo — Genua — St. Bernhard (2470 m) — Lausanne — Neuchâtel — Bodensee. Fahrtstrecke: 4000 km. Keine einzige Panne! Benzinverbrauch: 3,6 l. Ergebnis der Reise: Unzählige herrliche Eindrücke, überall Begeisterung über HOREX-Regina — selbstverständlich auch bei mir!

### Mit Regina zum Polarkreis

Für HOREX-Regina gibt es keine Entfernungen, keine Grenzen. Da schreibt uns Herr Lothar Kroll aus Düsseldorf über eine gewagte Exkursion in den hohen Norden: „Es war soweit. Der Reisepaß lag in der Packtasche. Das Gepäck war verstaubt, und wir saßen zu zweit auf der Regina. Ueber die Autobahn ging es nach Norden, dann über die wohlgepflegten Straßen Dänemarks ans Meer. Lustig schaukelten wir am nächsten Tag über den Großen Belt, aber bald so stark, daß wir unsere Regina Belt, aber bald so stark, daß wir unsere Regina ans Tau legen mußten, damit die „Dame“ nicht seekrank wurde. Doch was bedeutete die Schaukelei schon gegen das Hopsen auf den schwedischen





Ich und Fatis „Regina“  
von Antonn.



# Lieber Lorenzlein!

Bei uns is schwer was los. Mein Vater hat  
zu Weinachten ein Motorrad bekommen. Er  
wirft sich jatz mechtich in die Brust unt is sehr  
stolz weil es ein Medchen is unt Regina heist, weil  
dies ein besonders schönen Auspuß hat der her-  
liche Töckne macht. Auspuß hat mich schon im  
meiner Koesentasche war, hineingestopt hare,  
um die Wirkung technisch zu erproben, was auch  
sehr eindrucksfol war, als mein Vater auf dem  
Anlasser trat. Er hat mich dafür getüchtigt, was  
er selber Schuld is, weil er damit nur meinen  
starken Forschungsdrank untergreibt unt es mir  
dann auch egal sein soll, was mal aus mir  
wird. Die Anna, was meine Schwester is, kann  
sich gar nich forstellen, was eine Gabel  
unt eine Fertke mit ein Motorrad zu  
tun hat. So dof sint eben  
Nur Regina nich!! Es grüßt  
Dein Freund  
Anton Müller.



# AN WINTERTAGEN

Der Winter, liebe Sozia, ist nicht unsere große Zeit. Erinnerungsdankbar und sehnsuchtsvoll träumen wir von vergangenen und zukünftigen sommerlich-ungebundenen, beschwingten Motorradfreuden ohne rote Nasen, kalte Füße und abgestorbene Finger. Aber was hilft's, auch heuer gibt es Gelegenheiten, wo wir ungern zu Hause bleiben möchten. Und wenn man sich entsprechend versorgt hat, kann man es ruhig auch mal mit dem winterlichen Wind aufnehmen. ER wird sicher ein übriges tun und seine feurige Regina etwas zügeln mit Rücksicht auf seine süße Last.

Besänftigen Sie Ihr Gesicht mit einer Nähr- oder Schutzcreme vor dem massierten Ansturm der frischen Luft. Möglichst wasserarme Cremes sollten Sie benutzen! Für besonders empfindliche Haut ist geruchlose Lebertransalbe zu empfehlen.

Ihre Haare waschen Sie möglichst nicht kurz vor solch einem winterlichen Motorradunternehmen. Die frisch entfetteten Haare werden spröde, wenn sie der scharfen Kälte ausgesetzt werden. Sie brechen dann leicht ab. Auch die Talgdrüsen sind nach der Haarwäsche sehr empfindlich. Sie rächen sich mit fettigen Haaren und Haarausfall.

Binden Sie Ihre Mütze oder Ihr Kopftuch nicht zu stramm zu. Besser stecken Sie sie etwas fest, damit sie sich nicht selbständig machen können. Sonst gibt es Kopfschmerzen, und Sie sind am Ziel übermäßig abgespannt.

Und nun ein paar zeit- und kältemäßige Tips zum nacharbeiten. Fangen wir oben an: Eine kleine feste Kappe mit Ohrenklappen, die man unter dem Kinn oder auf dem Kopf zuschließen kann, ist mit etwas geschickten Händen leicht selbst zu arbeiten. Die Mütze kann aus dicker Wolle gestrickt oder gehäkelt sein, sie kann aus Tuch, aus Pelz oder Leder sein. Vielleicht ist auch eine alte aus dem vergangenen Jahr da, die nur mit den Ohrenklappen vervollständigt zu werden braucht. Die Klappen können abwechselnd in Farbe oder Material gearbeitet werden. Das sei Ihrer Phantasie überlassen.



# Wind und Wetter

Ihre Ohren werden Ihnen die Mühe danken, weil sie nicht mehr kalt werden, und Ihr Motorradmann wird sich freuen, weil Sie trotz winterlicher Verpackung schick aussehen.

Was halten Sie von warmen, karierten Gamaschen aus einer alten Reisedecke? Sie werden bestimmt selbst damit fertig. Schnitt und Sitz probieren Sie am besten mit alten Stoffresten aus, es geht besser als man denkt, wenn man erst einmal anfängt. Die Nähte liegen vorn und hinten, der Verschuß an der Außenseite. Ihr Schuster faßt Ihnen die Ränder gern mit dünnem Leder ein. Unter dem Schuh gibt ein breites Gummiband Halt. Die Gamaschen sind besonders praktisch bei kürzeren Fahrten, bei denen man am Ziel gleich gern gut angezogen sein möchte, oder bei besonderer Kälte noch unter der langen Hose.

Wenn der Stoff reicht und Sie noch Lust haben, machen Sie sich eine schöne große Reisetasche dazu, deren Vorteile Sie immer wieder freuen werden. Der Boden ist eine doppelseitig bezogene Pappe beliebiger Größe. Die geraden Seiten werden nicht versteift. Den oberen Rand vertrauen Sie wieder Ihrem Schuster an für eine schmale Ledereinfassung. Er wird Ihnen auch gern Ringe für die Verschußschnur anbringen. Und dann sollen Sie mal sehen, was in Ihren Reisebeutel hineingeht! Alles, was Sie notwendigerweise bei einer winterlichen Fahrt für sich und auch für IHN mitnehmen müssen, ist bequem untergebracht. Und ER wird sogar widerstandslos den Beutel vorn auf den Tank stellen, weil er dem kostbaren Lack nichts tut.

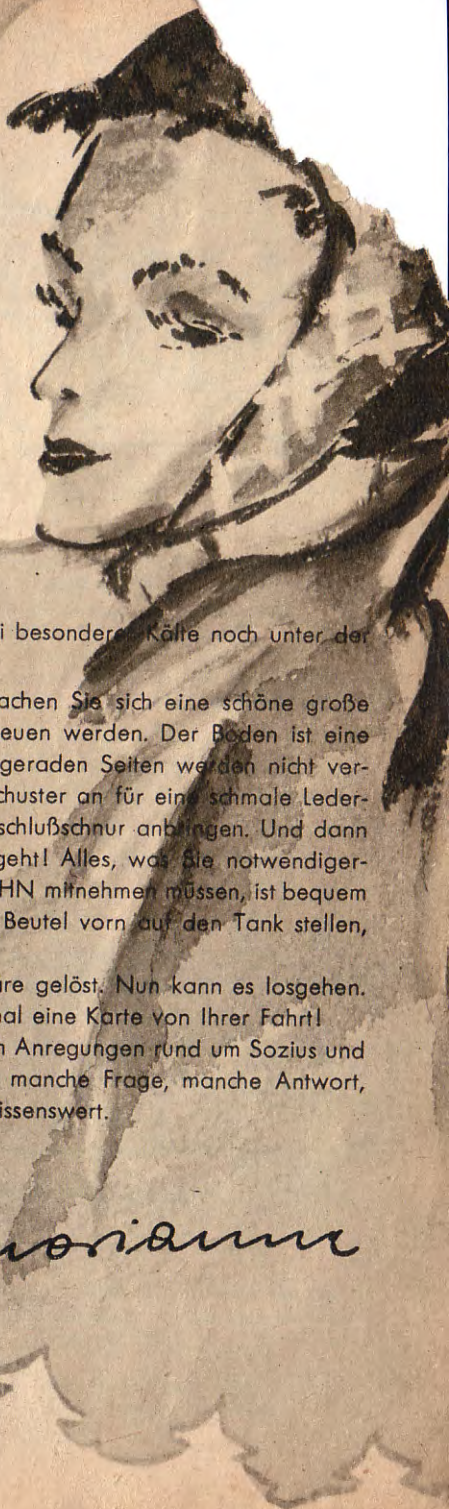
So, das Problem Kälte und das Problem Gepäck wäre gelöst. Nun kann es losgehen. Vergessen Sie Ihre Brille nicht. Und schreiben Sie mir mal eine Karte von Ihrer Fahrt!

Was ich noch sagen wollte, falls Sie Fragen oder auch Anregungen rund um Sozius und Beiwagen haben, schicken Sie sie mir, vielleicht ist manche Frage, manche Antwort, mancher Wink für alle Horex-Sozias interessant und wissenswert.

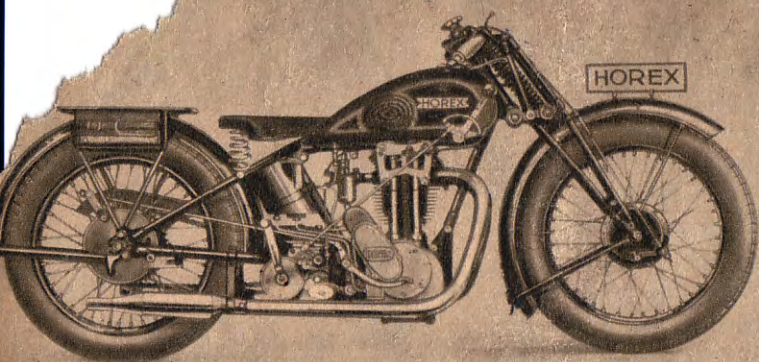
Bis dahin

Herzlichst Ihre

Urosianum



# HOREX = Ahnen erzählen . . .



Man nannte mich „S 500“, ich ward als König der Landstraße bezeichnet und das mit Recht!

500 ccm, kopfgesteuert, Trockensumpflaufschmierung, mit Satteltank ausgerüstet, Drehgas, Steuerung vollgekapselt und 120 km Spitze — alles für RM 1275.—. Und das im Jahre 1928!

Was will der Mensch eigentlich noch mehr?

Für Fanatiker wurde aus der S 500 die SS 500 (es hat nichts mit Politik zu tun. Alte Leute wissen schon!).

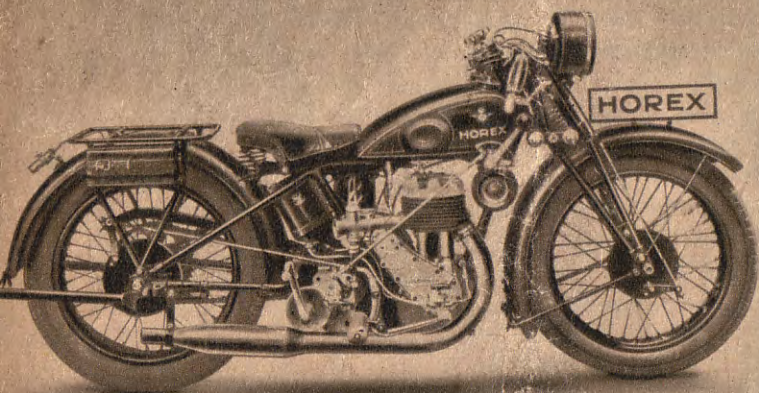
Aus 1275.— Mark wurden 1475.— Mark. Mein Motor wurde frisiert, und ich lief, daß kaum was von mir blieb! 135 bis 140 km/st sind ein Wort — gib es zu, lieber Horexianer.

Mein Porträt im Sportgewande spricht für sich!

Bei Kleemann-Horex stand einst meine Wiege —

Wer mich noch kennt, der kennt auch meine Siegel!

Mein schönstes Erlebnis: Großer Preis von Deutschland 1929 Tom Bullus, England, auf HOREX SS 500 fährt Rekordrundel



Mein Name ist nur „T 5“. „T“ heißt Tourenmodell, mehr wollte ich auch gar nicht sein!

Das schnelle „S“ gönne ich meinem Vorgänger von Herzen. Wir stammen ja aus einem Hause.

Entscheidend ist die Zahl meiner Freunde, die mich schätzen lernten vom Tage meiner Geburt an. 1929 erblickte ich das Licht der HOREX-Halle.

18 PS im Jahre 1928, das sagt genug. Ich hatte den unverwüthlichen Atem einer D-Zuglokomotive, ich war ein Langhuber und zog Möbelwagen weg, wenn es sein sollte — sogar noch mehr.

Ich war der Ahnherr einer Baureihe der „Seitengesteuerten“, die sich in ständiger Verbesserung bis zum Kriege und auch noch im Kriegsdienst bewährten, 500er und 600er Maschinen, und alle trugen stolz den Namen „T 5“ und „T 6“. Wir waren die Panzer unter den Motorrädern, nicht kaputtzukriegenden, die

„T 34“ in der Westentasche!

Später, nach dem Kriege, machte man stationäre Motoren aus uns, sogar auch Diesel! Wir fraßen jeden Sprit, auch Rohöl; wir taten unsere Pflicht, wie es das Schicksal von uns verlangte.

„Wie es auch war — das Leben, es war schön!“

# Unser neues PREISAUSSCHREIBEN

Wer kennt  
seine »REGINA«?

Auf ihr müden Krieger! Nehmt euch eine Lupe zur Hand und betrachtet euch einmal genau eure Regina. Wir haben es auch getan und dabei festgestellt, daß manches der vielen Einzelteile unserer Getreuen in der Vergrößerung kaum wiederzuerkennen ist. Aber wir sind fest davon überzeugt, daß es eine Menge findiger Köpfe unter euch geben wird, die ihre Regina wirklich kennen. Jedes der zehn abgebildeten Fotos ist ein Teil der HOREX-Regina, wie sie am 28. Dezember 1951, mittags gegen 13.30 Uhr, in Frankfurt auf der Kaiserstraße stand. Es handelt sich bei den Fotos auch nur um Aufnahmen von der serienmäßigen Regina, also keine Bilder von Beiwagen, Sozius usw.

Schreibt nun bitte zu jedem Bild ganz kurz, für welchen Teil an der Regina ihr den abgebildeten Ausschnitt haltet. Die Angaben genügen in Stichworten, zum Beispiel Bild 3: Scheinwerfer von vorn. Die Lösung schreibt bitte nur auf beigefügten Lösungsabschnitt und schickt ihn mit dem Vermerk „Preisausschreiben“ auf dem Briefumschlag bis zum 1. März an:

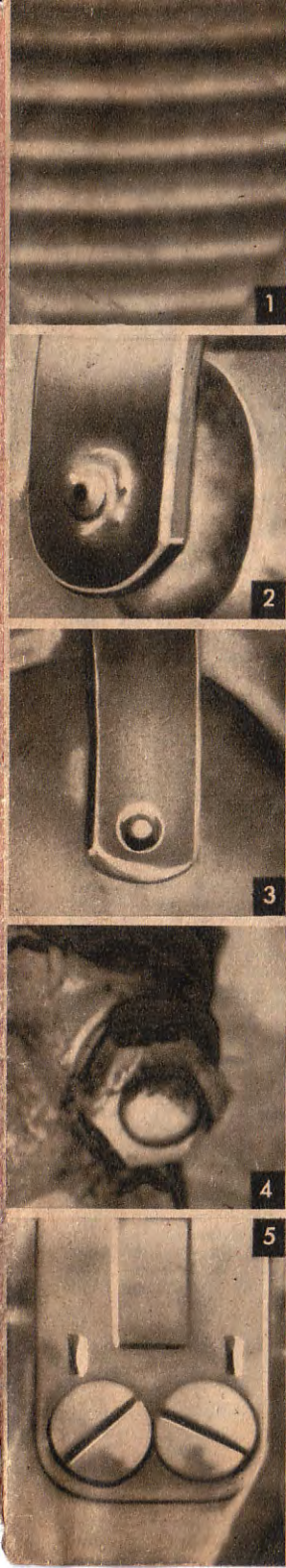
HOREX-Columbus-Werk  
Werbeleitung  
Bad Homburg v. d. H.

An diesem Preisausschreiben können sich alle HOREX-Fahrer beteiligen. Als Preise hat das Werk ausgesetzt:

1. Preis: Ein Steib-Seitenwagen S 350
2. Preis: Ein HOREX-Sportzylinderkopf mit dazugehörigen Umbauteilen
3. Preis: Eine komplette neue Bereifung
4. bis 10. Preis: Je ein HOREX-Reisewecker
11. bis 20. Preis: Je ein HOREX-Feuerzeug

Gehen mehr als 20 richtige Lösungen ein, so entscheidet das Los, das unter Aufsicht der Werbeleitung und der Hauspost-Redaktion gezogen wird.

Und nun viel Glück für die nächsten 14 Tage! So lange wird es vermutlich dauern, bis Ihr eure Regina wirklich kennengelernt habt. Nehmt aber bitte davon Abstand, uns für durch eure „Wühlarbeit“ entstandene Schäden, wie versäumte Arbeitsstunden, Rendezvous und andere männliche (oder vielleicht auch weibliche) Pflichtversäumnisse, haftbar zu machen. Wir können schließlich nichts dafür, daß Regina so aussieht, wenn man genau hinguckt, wie zum Beispiel auf den folgenden Ausschnitten:



# Ganz am Rande...

## Ein Brief...

Zu unserem Erfolgsbericht über die Sechs-Tage-Fahrt Varese in unserer Hauspost Nr. 3 schreibt uns Karl-Heinz Schliefer, Stuttgart-Bad Cannstatt, Kreuzbacher Straße 11:

In Ihrem Artikel über Varese haben sich verschiedene Druck- oder Schreibfehler eingeschlichen. Vielleicht aber soll der Artikel auch eine Lobeshymne auf die Regina sein. Denn daß es sich bei den drei erwähnten Straßen-Reginas nicht um solche, sondern um drei „HOREX-Regina Sport“-Maschinen handelt, ist ohne weiteres aus den Bildern zu erkennen. Und daß man (sprich Oelerich Schmitz und Mansfeld) mit einer Straßen-Regina die aufgezählten Leistungen nicht erzielen kann, brauche ich Ihnen wohl am wenigsten zu sagen.

Ich hoffe, daß Sie Ihre Fehler in der nächsten HOREX-Hauspost-Ausgabe korrigieren werden. Ob die Konkurrenz diesen Artikel auch gelesen hat?

Hochachtungsvoll  
Schliefer

(Ein Straßen-Regina-Fahrer)

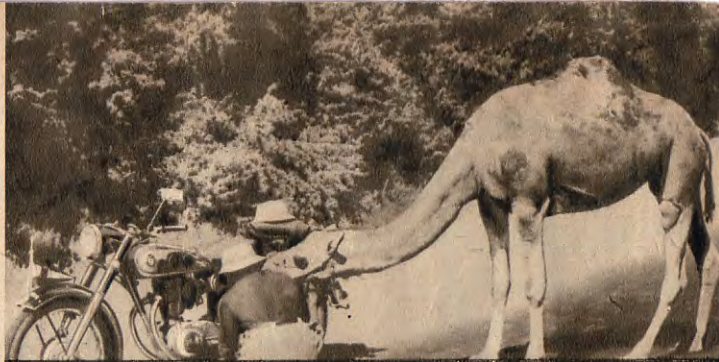
## ... und unsere Antwort:

### Lieber Straßen-Regina-Fahrer!

Es wundert uns gar nicht, daß Sie angesichts der wirklich imponierenden Regina-Leistungen in Varese zu der Ansicht kamen, die stetigen Maschinen seien keine „Straßen-Reginas“. Wie Ihnen vom HOREX-Werk ja auch schon mitgeteilt wurde, handelte es sich in dem bewußten Artikel in Heft 3 der Hauspost weder um einen Druck-, noch um einen Schreibfehler. Der Artikel soll auch keine Lobeshymne auf die Regina sein. Sie hat das im allgemeinen und im besonderen hinsichtlich ihrer Leistung in Varese nicht nötig. Kommentaire erübrigen sich schon allein deshalb, weil es ihr gelang, gegen 6500 Engländer nicht nur die 6 Tage zu überstehen, sondern auch noch mit beachtlichem Schnitt die Schlußrunde zu überdauern.

Im zweiten Absatz Ihres Briefes erwähnen Sie, daß wir uns erlauben hätten, das Wort „Straßen-Regina“ zu gebrauchen. Sie werden kaum in der Lage sein, uns das Gegenteil zu beweisen — nämlich, daß die Regina-Sport keine Straßen-Regina wäre. Sie ist ein Serienfahrzeug und lief als solches in Varese. Sie ist auch keine Geländemaschine, sie ist lediglich die verbesserte Ausführung für sportliche Fahrer, die ihre Fahrzeuge höher beanspruchen wollen.

Wir behaupten sogar, daß man mit der normalen Regina mit Graugußkopf fast das gleiche hätte erreichen können. Es ist wie beim Pferderennen: es kommt nicht nur auf den Gaul, sondern auch auf den Reiter an, und wir hoffen, daß Sie ein Reiter sind, der sein Pferd im wahrsten Sinne des Wortes zu reiten versteht. Dann werden Sie auch Spaß an Ihrer Straßen-Regina haben. Sollten Sie allsinnig noch ein kleines Leistungsplus wünschen, so wählen Sie bitte eine „Straßen-Regina“-Sport.



## 18000 km mit der »REGINA« DURCH NORDAFRIKA

Eine bemerkenswerte Reise unternahmen die beiden österreichischen Studenten Eduard Edlitzberger und Kurt Kutschera im vergangenen Jahr während ihrer Ferien durch Nordafrika. Ueber Marseille als europäischen Ausgangspunkt der Reise begannen die beiden unternehmungslustigen Wiener mit ihrer HOREX-Regina die afrikanische Erkundungsfahrt in Tunis. Sie führte sie im weiteren Verlauf bis nahe an die tripolitanische Grenze, quer durch Tunesien mit Abstechern zu verschiedenen Oasen, von dort mit einem langen südlichen Absteher bis in die Sahara, zurück über Marokko bis zur Westküste Afrikas über Casablanca nach Tanger. 18 000 km durchfuhren sie im schwarzen Erdteil, erlebten viel und wurden nie von ihrer Regina im Stich gelassen. Der Rückweg führte Edlitzberger und Kutschera über Spanien und Portugal, von wo wir ihren gemeinsamen Gruß mit dem portugiesischen HOREX-Generalvertreter in unserer letzten Hauspost schon veröffentlichten.

Bedeutende Motorfachzeitschriften, wie das „Motorrad“ und „Austro-Motor“ in Oesterreich und „The Motorcycle“ in England haben ausführlich über die Fahrt der beiden Oesterreicher auf HOREX-Regina berichtet. Unterwegs bildeten die beiden jungen Studenten oftmals Mittelpunkt interessanter Pressebesprechungen. Zur Zeit geht ein ausführlicher Reisebericht durch die österreichische Presse, aus dem wir im Nachfolgenden eine humorvolle Begebenheit im schwarzen Erdteil wiedergeben:

„In wenigen Minuten gelangt man von Tunis, dem Ausgangspunkt unserer afrikanischen Reise, über eine ausgezeichnete Straße nach Karthago und zu den berühmten Ausgrabungen. Ruinen von Palästen und guterhaltene Amphitheater gibt es da fast ebenso viel wie arabische Führer. Mit unwahrscheinlicher Zähigkeit preisen sie ihre Fähigkeiten an, und lehnt man auch ihre Dienste ab, so fühlte man sich doch moralisch — später wird man unmoralisch — verpflichtet, ihnen etwas abzukaufen. Uns bot ein ganz Ausdauernder zwei römische Oellampen zum Preis von je 330.— ffr an. Nachdem er uns durch die halbe Stadt gefolgt war, erstanden wir sie schließlich beide für 50.— ffr. Die sind doch falsch, versicherte uns ein anderer ehrenwerter Händler; sie wurden vor einigen Jahren aus der Tschechoslowakei importiert, hier werden sie in heißer Asche gebrannt, um ein echtes Aussehen zu erhalten! Seine dagegen seien echt, versicherte er im Brüstung der Ueberzeugung. Erst später dürfte der Gute bemerkt haben, daß sich in seine Sammlung zwei falsche Oellämpchen zwischen die echten eingeschlichen hatten. Er wird sie aber sicher für echt weiterverkauft haben...“

Ueber die Motorisierung in Nordafrika finden wir im Bericht der beiden Studenten abschließend folgende interessante Bemerkung: „... Der Automobil- und Motorradbedarf Nordafrikas wird fast ausschließlich aus der französischen Produktion gedeckt. Daneben findet man dort einige amerikanische Typen, die sich aber nur wenige leisten können. Verbreitet ist als Mehrzweckfahrzeug neben dem Jeep der englische Land-Rover, und der altbewährte Volkskübelwagen kann noch immer seine Stellung behaupten. Speziell in Marokko konnten sich HOREX und BMW des Motorradmarkt erobern.“

HOREX-Hauspost-Red.



# HOREX - hauspostlagernd



Dieses nette Foto als Sommererinnerung sandten uns die beiden HOREX-Brüder Hans-Wolfgang und Ernst-August Bracht aus Hamburg 20, Löwenstr. 40

## Ausgesprochene Gebirgsmaschine

Ich bin auf HOREX-Regina 35 000 Kilometer bei bester Zufriedenheit gefahren. Grainbach liegt im Voralpenbirge bei einer Höhe von 700 m, und ich habe die Maschine in dem gebirgigen Gelände auf ihre Höchstleistung erprobt... Ein nicht auszusprechendes Lob gebührt der Teleskopgabel. Ich führe als Beweis an, daß ich mit 80 km/st den Paß Turn durchfuhr und durch eine Sonnenblende über eine ca. 1,50 m hohe Schotterwand zum Sturz kam. Dabei überschlug ich mich mit der Maschine, ohne daß die Teleskopgabel einen Schaden erlitt. Einen anderen Sturz machte ich bei einer Geschwindigkeit von 120 km/st, und auch dabei erlitt die Teleskopgabel keinen Schaden. Auch zeigt der Rahmen keine Verziehung.

Friedrich Albert,  
Grainbach,  
Krs. Rosenheim/Obb.

## Ein HOREX-Kilometer $3\frac{1}{3}$ Pfennig

Liebe Hauspost! Allen Besserwissern zum Trotz hat meine Regina bei einer 5000-km-Schweiz-Italien-Oesterreich-Fahrt im Durchschnitt genau 2,740 Liter verbraucht. Und das bei zwei Alpenüberquerungen, einigen hundert Kilometern quer durch die Abruzzen und einer Reisegeschwindigkeit von 80—90 km auf glatter Straße. Einen Kilometer HOREX-Fahren für genau  $3\frac{1}{3}$  Pfennig!!

R. Friese,  
Sonthofen/Allg.,  
Ostrachstraße 44.

## Kopffäger hatte gerade Geburtstag

Meine Freude war sehr groß, als ich zu meinem Geburtstag vom Briefträger Ihr Glückwunschscheibchen erhielt. Ich freue mich, der glückliche Kopffäger zu sein, da ich ein sehr sportliebender Motorradfahrer bin. Mit dieser Sportausrüstung werde ich noch mehr Begeisterung und HOREX-Freunde hier in Frankreich zu finden wissen. Mit herzlichen Grüßen

Heinz Schweiker,  
Rue de Nice,  
l'Hopital Frankreich.

## Alles mit dem ersten Kolben

Der Regina bin ich treu und sie mir auch. Die ersten 50 000 km sind voll, davon 27 000 km mit Beiwagen und alles mit dem ersten Kolben und Zylinder.

Fritz Spenke,  
Schramberg-Sulgen,  
Hardtstraße 42.

## Zündapp-Gespann mit HOREX-Gabel

Auf Anraten eines Clubkameraden ließ ich mir in meine 600er Zündapp mit Seitenwagen eine HOREX-Gabel einbauen, obwohl ich erst befürchtete, daß meine Maschine für die Gabel zu schwer sein würde. Nachdem ich aber einige Geländefahrten, insbesondere die Rheinlandfahrt, mit der Gabel erfolgreich durchführen konnte, war ich von ihrer Leistungsfähigkeit restlos begeistert. Gerade die schwere Rheinlandfahrt hat mich mit ihren höchsten Anforderungen von der Materialzuverlässigkeit der Gabel vollkommen überzeugt.

Willi Kirmeier,  
Frankfurt a. M.,  
Schwarzburgstraße 50.

## Totogewinn für HOREX-Gespann

Schlachtermeister Tamminga aus Wilhelmshaven, Neißestraße 31, war der glückliche Gewinner einer recht beachtlichen Toto-Quote. Sein erster Weg war nach Bad Homburg, von wo aus er als glücklicher Besitzer eines funkelneuen HOREX-Regina-Gespannes wieder gen Heimat zurückfuhr. Wir beglückwünschen den neuen HOREX-Freund zu diesem doppelten Gewinn.



### Leicht enttäuschter Pässelettorer

Auf einer Reise durch Frankreich überquerten wir horexbezügelt u. a. auch den „Col de l'Iseran“, mit 2770 m angeblich die höchste Straße Europas. Wie enttäuscht waren wir, als uns die beiden Afrikafahrer Edlitzberger und Kütschera bei einer Begegnung unterwegs erklärten, sie kämen mit ihrer HOREX soeben von Afrika über Spanien und hätten dort mit Regina einen Berg erklettert, der über 3000 m hoch war. Allerdings war es „nur“ ein Gipfel und kein Paß, so daß uns vielleicht doch der Trost bleibt, daß unser „Rexl“ als erster aus der Homburger Familie den höchsten Paß Europas überquerte. — Regina kletterte übrigens mühe-los, größtenteils im 3. Gang und ohne Ruhepause, 4500 km ohne Panne, Benzinverbrauch 3,6 l auf 100 km in schwerem Gelände und mit viel Gepäck. Mit Hochachtung vor Regina.

Richard Nill, Dipl.-Ing.,  
Innsbruck,  
Innrain 60.

### Liebt Regina wie sein Kind

Als erster Käufer in Hamm habe ich mir den Imperator bestellt. Ich war auch der erste Regina-Fahrer in Hamm, und es fällt meiner Frau und mir sehr schwer, unsere Regina zu verlassen. Wir haben keine Kinder, all unsere Liebe und Pflege gehört ihr. Ich fahre Motorrad aus Liebhaberei. Zu Geschäftsreisen stehen mir Pkw's zur Verfügung, aber jede freie Stunde gehört der HOREX. Ich fahre „erst“ 26 Jahre Motorrad und kann mir deshalb sicher ein Urteil erlauben, nachdem ich so ungefähr alles, was Motorrad heißt, unter mir hatte. Meine Frau und ich schwören auf HOREX.

Kurt Zimmer, Betriebsleiter,  
Hamm/Westf.,  
Königstraße 44/45.

### Mit 60 Sachen gegen Lastzug

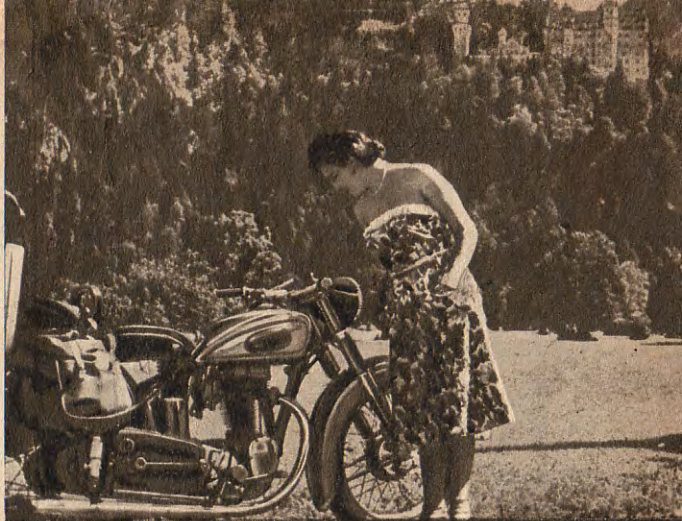
Gegen das allgemein verbreitete Gerücht der „Neider“, anders kann man solche Leute nicht bezeichnen, daß die HOREX-Gabel eine Fehlkonstruktion sei, muß ich mich ganz entschieden wehren. Gerade mit meiner Regina-Gabel hatte ich mehrere Materialproben in diesem Jahr zu bestehen. Einmal fuhr ich mit ca. 60 km/st auf einen parkenden Lastzug auf und mußte hinterher lediglich die Lampe richten und das Glas erneuern. Ein anderes Mal schlug ich bei ca. 80 km/st durch einen Sturz mit der Gabel auf den Boden. Außer dem Verkleidungsmantel und der Lampe hatte sich an der Gabel nichts verändert. Ich glaube behaupten zu können, daß ich beruflich viele andere Kräder fahre, daß die HOREX-Gabel besser als alle mir bisher begegneten ist.

Pol.-Wachtmeister Benade,  
Braunschweig,  
Schillkaserne.

### Er hängt schwerste Engländer ab

Meine Regina ist jetzt richtig. Ich fahre sie fast ausschließlich im Hochgebirge, sie wird wenig geschont und nimmt jeden Zweikampf mit den besten Maschinen auf. Es gelingt mir, mit etwa 120 bis 130 km/st die schwersten Engländer abzuhängen, erst unlängst eine schwere Tiger.

Tierarzt Dr. Paul Nebauer,  
Reg.-Vet.-Rat a. D.,  
Werfen-Salzburg.



Gute Architektur zweifellos, wo man auch hinsieht. Die beiden jungen Damen gehören zu Ernst Zimmer jr. aus Gundelfingen bei Freiburg i. Br., der sie uns (bildlich) als Erinnerung an seine Ferienreise zur Verfügung stellte. Das Schloß gehört den beiden nicht, sie sind aber auch so glücklich.



Ein Scheinwerfer genügt den Lateinamerikanern nicht. Was man aus einer Regina machen kann, zeigt das Bild, das uns die HOREX-Vertretung Centro America Comercial „Cenamo“ aus Guatemala schickte.

# Gutgemeintes - Ungereimtes . . .

## FÜR 1952

Mit horexialer Gewalt ist das neue Jahr über uns hereingebrochen. Mit Ausnahme eines etwas erhöhten Alkoholkonsums hatte die Nacht vom 31. Dezember 1951 zum 1. Januar 1952 nichts Außergewöhnliches an sich. Dafür war aber der neujährliche Kater so recht angehtan, den Weg in die bevorstehenden zwölf Monate mit einer ganzen Anzahl guter Vorsätze zu pflastern, von denen man sich als Motorradfahrer bemühen sollte, wenigstens einen Teil in die Tat umzusetzen. In der Tat, dann wäre es kein Weg in die Hölle, wie man sonst die guten Vorsätze zu bezeichnen pflegt. Ein alter zweirädriger Hase bekennt reumütig:

Für 1952 habe ich mir fest vorgenommen:  
... meine Kraftfahrzeugsteuer pünktlich zu bezahlen. Andere wollen ja schließlich auch leben, und ich will nicht die Existenz meines Finanzbeamten ruinieren.

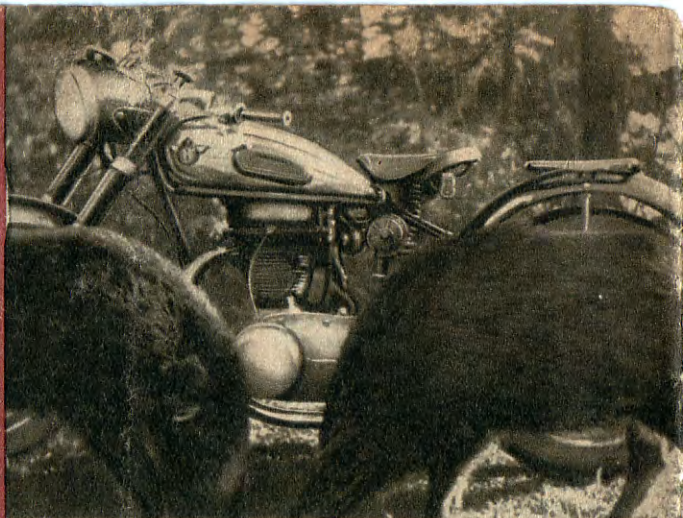
... auch die Versicherungsprämie will ich nicht schuldig bleiben, nachdem ich gesehen habe, in welch erbärmlichen Unterkünten die Wohltäter meiner Unfallschäden hausen müssen.

... Autofahrer will ich grundsätzlich nicht mehr überholen. Ich sehe ein, daß sie sich über mich ärgern und sich schämen, daß sie nicht mehr Motorradfahren können. Warum soll ich ihnen darum den Spaß nicht gönnen, sich als die alleinigen Beherrscher der Landstraße zu fühlen, auch wenn ich schneller kann, wenn ich will.

... mich Radfahrern und Fußgängern gegenüber stets ritterlich zu verhalten. Ich will stets daran denken, daß sie ja vor mir auf der Welt waren und nichts dafür können, daß sie keinen Führerschein brauchen.

... meinen schwächeren motorisierten Kameraden nicht mehr zu beweisen, daß ich doch besser kann als sie. Wenn mich einer unbedingt überholen will, auch wenn starker Gegenverkehr ist, dann will ich daran denken, daß ich zu seiner Beerdigung immer noch zurecht komme.

... und meiner guten HOREX will ich ganz besonders gute Behandlung zusichern. Ich will sie bestimmt nicht mehr im Regen stehen lassen, nur weil ich zu faul bin, von der Garage nach Hause zu laufen. An den Ölwechsel will ich rechtzeitig denken, und überhaupt will ich sie ganz bestimmt jede Woche putzen, auch wenn ich mal keine Lust habe. Sie ist doch schließlich ein Mädchen . . .



## NATUR UND TECHNIK

*Von Schweinen sagt man, daß sie riechen,  
vom Motorrad, daß es stinkt.*

*Man hat sie bloß noch nie verglichen,  
weil der Vergleich ein bißchen hinkt.*

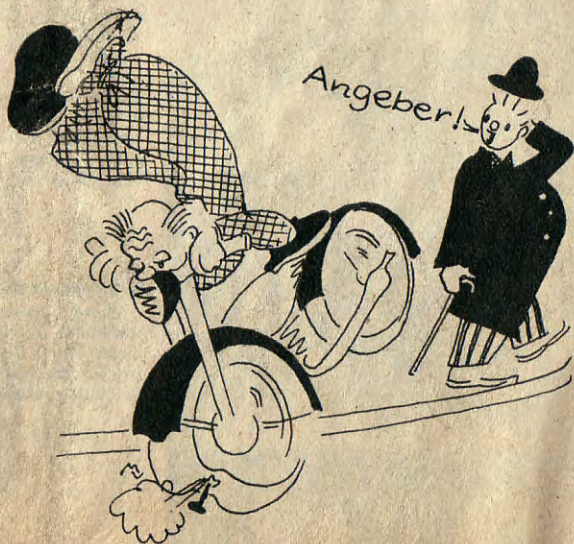
*Denn schließlich ist nicht zu bestreiten:*

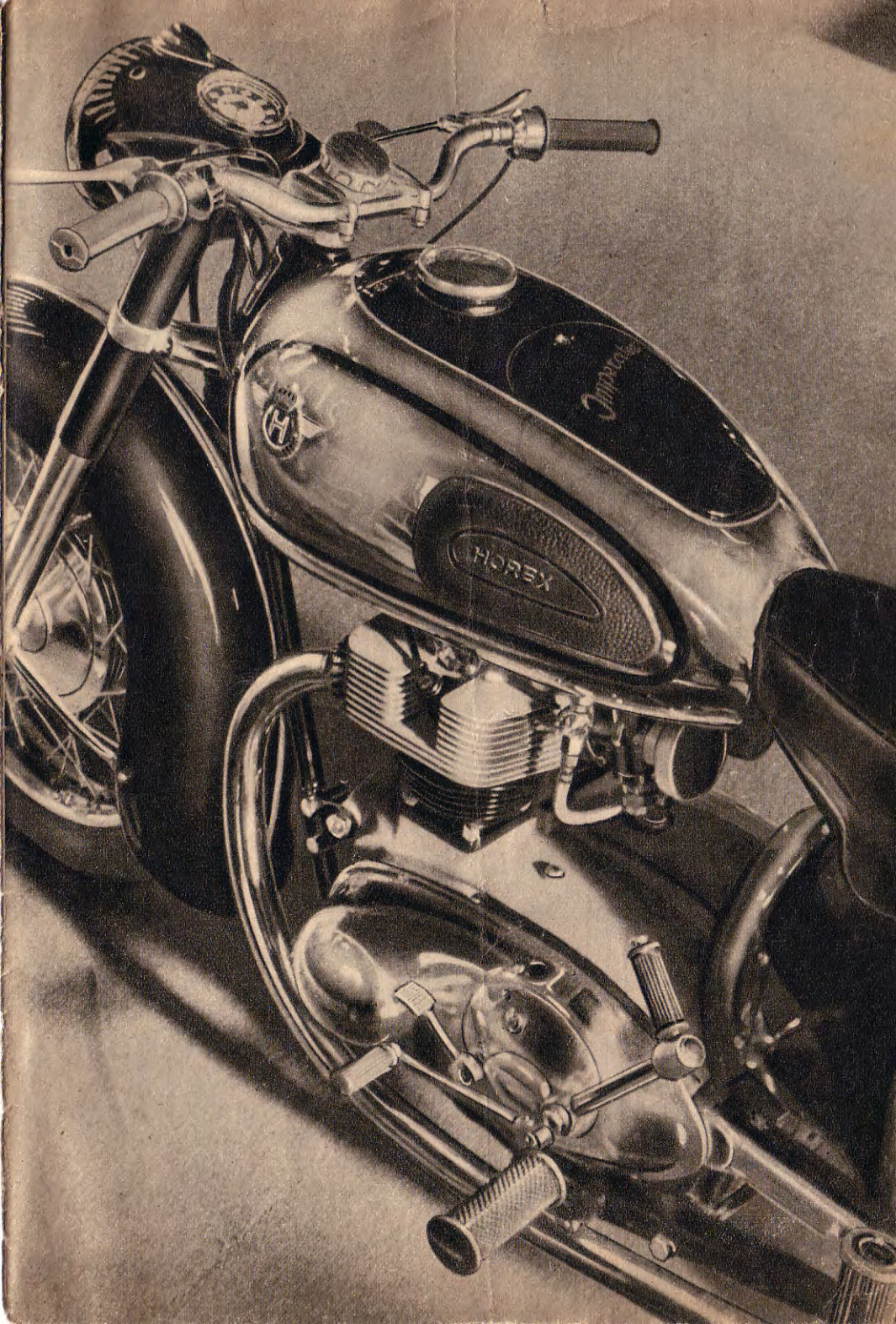
*Es haben Motorrad und Schwein  
ansonsten zu konträre Seiten,*

*und sieht man sie hier im Verein,  
so deshalb, weil die Viecher bald  
begriffen, was ein Motor ist:*

*Ein Ding, das zwar gewaltig knallt,  
doch darum lange noch nicht — schießt!*

Text: A. Stern. Den netten Schnappschub sandte uns Redakteur Walter Ott, Stuttgart







HOREX-

HAUSPOST