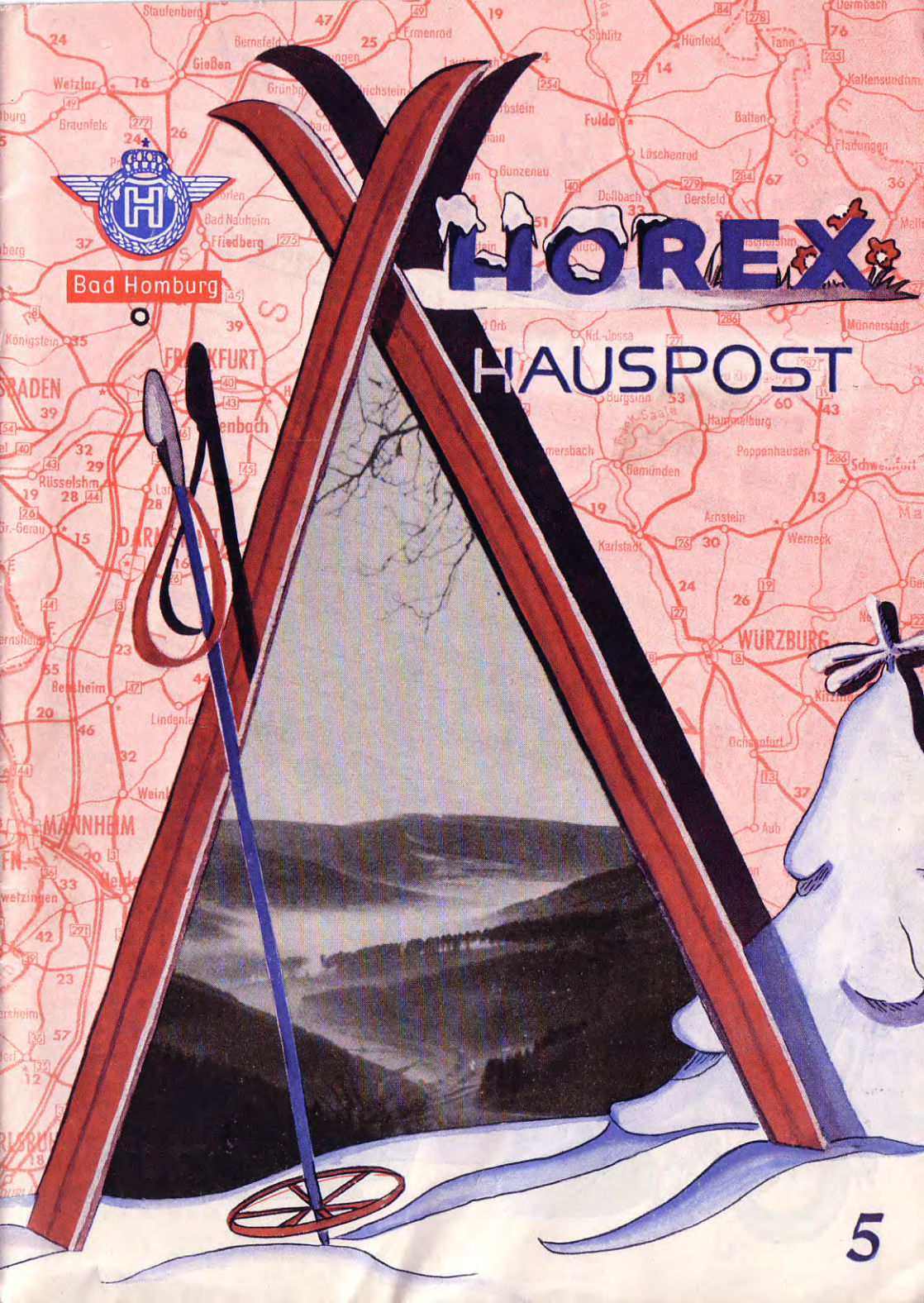




Bad Homburg

# HOREX

## HAUSPOST



# Der große Moment....

## 2. HOREX- Preisausschreiben

Wer kennt seine „Regina“?

1. Bremstrommelkühlrippen

6. Lenkerhalter

2. Luftpumpenhalter

7. Luftfilter

3. Kettenkastenschauloch

8. Satteldecke

4. Steckachsenmutter vorn

9. Bremsgestängefeder

5. Kupplungsgriffhalter

10. Lenker

Name: \_\_\_\_\_

Beruf: \_\_\_\_\_

Wohnort und Straße: \_\_\_\_\_

Welcher Typ? \_\_\_\_\_

Sind Sie mit Ihrer Maschine zufrieden? \_\_\_\_\_

Kilometerstand? \_\_\_\_\_

Bei welcher Vertretung haben Sie Ihre Maschine gekauft? \_\_\_\_\_





M Ä R Z 1 9 5 2

5

HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werk K. G. Bad Homburg und Redaktion HOREX-HauspostBerleburg i. W.: Ekkehard Wanach, Wilhelm Vos, Marianne Vos, alle Berleburg i. W. Druck: Societäts-Druckerei Ffm.

**Nachdruck**

**auch auszugsweise, jedoch unverändert, gern gestattet.**

## Liebe HOREX-Freunde!

„Wir sind noch einmal davongekommen“ möchten wir wieder mit einem großen Dichter ausrufen, nachdem wir den Kelch des Preisrätsels bis zur Neige geleert haben. In uns hat sich auch verschiedenes geleert, doch wurden wir dadurch keineswegs gelehrter, sondern konnten bei Euch im Gegenteil einen so selten charmanten Ideenreichtum feststellen, daß wir eigentlich beschämt darüber als Initiatoren eines so geist- und reizvollen Preisrätsels die Waffen strecken mußten. Doch wir taten es nicht, sondern schauten weiterhin mutig dem Feind ins Weiße seines Augapfels, besser gesagt auf Eure Lösungen, um die Erfolgreichsten unter Euch Wüblern zu den verdienten Preisen kommen zu lassen. Näheres lest bitte auf Seite 10 dieser Ausgabe.

Im übrigen ging trotz säckeweiser Einsendungen Eurer Geistesblitze der Betrieb im Homburger Werk weiter. Die 20 000. Regina hat längst ihren Besitzer gefunden, und die Produktion geht mehr oder weniger ungehindert voran, von kleinen Materialanlieferungsschwierigkeiten abgesehen. Um Euch, liebe Freunde, die Ihr noch nicht das seltene Vergnügen eines Besuches im Werk battet, einen kleinen Einblick in die Geheimnisse eines solch modernen Industriebetriebes zu geben, haben wir Euch speziell einige Seiten mit vielen Bildern gewidmet, die Euch Zeugen werden lassen an der Geburtsstätte des „erhabensten und schönsten Zweirades der Welt, das je seine Pneus auf den schmutzigen Straßen dieser schlechten Erde bewegte“, wie uns neulich einer in echt orientalischer Höflichkeit die Vorzüge einer Regina pries. Und die 18 ältesten Geburtshelfer, seien sie im Büro oder an der Werkbank mit für die Entstehung der Regina verantwortlich, stellen wir Euch bei dieser Gelegenheit auch gleich vor.

Doch nun, liebe HOREX-Freunde, hoffen wir, daß es endgültig und bald wieder dem Frühjahr zugeht. Der Winter war in diesem Jahr hartnäckig. Er brachte es sogar zustande, daß eingefleischte und über Gespannfahrer erhabene lächelnde Solofahrer sich plötzlich einen Beiwagen an ihre Regina klemmten, um schon nach kurzer Zeit festzustellen, daß es für den Winter kein idealeres Fahrzeug gibt. Ein solch „Bekehrter“ äußert sich zu diesem Thema ausführlich auf Seite 12 und 13 und empfiehlt es zur Nachahmung im nächsten Winter.

Dem Frühling haben wir im übrigen unser Heft diesmal schon rein äußerlich gewidmet. Ein Blick in das langsam grünende Tal gibt uns die Hoffnung wieder, daß der olle Goethe mit seinem Faustzeit auch dies Jahr wieder recht behalten soll: „Vom Eise befreit sind Strom und Bäche, im Tale grünet Hoffnungsglück...“, wer's weiter lesen will, nehme sich Faust I. zur Hand. Dann werden wir also bald wieder öfter unsere Hand zum freundschaftlichen Gruß erheben können, wenn wir einander auf Straßen und Autobahnen begegnen und uns freuen, daß die liebe Regina die kalte Jahreszeit ohne Beschwerden überstanden hat.

In diesem Sinne grüßen wir Euch wie immer und wünschen Euch viel Spaß an der vorliegenden Ausgabe.

Herzlichst Eure

HOREX-Werbeleitung und  
Hauspost-Redaktion

# Motorport

## trotz Eis und Schnee

Unter den Motorsportereignissen dieses Winters nehmen die ADAC-Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen und die Hessische Winterfahrt mit dem Ziel im Frankfurter Stadion zweifellos eine Sonderstellung ein. An beiden Fahrten beteiligten sich HOREX-Fahrer, in beiden Fällen waren sie erfolgreich und bewiesen durch ihre guten Plazierungen, daß die Regina, ob mit oder ohne Seitenwagen, auch im Winter sich hervorragend bewährt. An der Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen nahmen unter anderen die HOREX-Privatfahrer Herbert Kaiser aus Wietze-Steinförde und Hans Triefenbach aus Frankfurt teil. Der 19jährige Hans Triefenbach fuhr die 1520 km lange Strecke in knapp 26 Stunden und errang mit der Goldmedaille auch einen Ehrenpokal des ADAC-Präsidenten Jules Kölker. Kaiser erhielt in der Klasse „MOTORRÄDER MIT SEITENWAGEN BIS 350 ccm“ als einziger Fahrer den Silberbecher mit Gold-Medaille. Er fuhr hierbei 130 km mehr als verlangt wurde und schaffte die Gesamtstrecke von 1480 km in 28 Stunden. Seine Buckel und ließ ihn bei dieser Fahrt Erlebnis auf dieser strapaziösen Fahrt beschreibt der Sportjournalist Poensgen im „Motorrad“

...er immer  
...hat sich bei einem  
...Fußraste wegrastert  
...in der Luft.  
...und seine Socken  
...pendelt jetzt mit den Beinen  
...in Schwarzwald,  
...Westerwald hat sich  
...hat sich seine Handschuhe  
...elektrisch heizbar gemacht.  
...Drackensteiners steht  
...08.00 Uhr, Versuche zu  
...Bei der Abfahrt mit dem  
...seiner Horex. Hat sich  
...gleich daneben. Hat sich  
...Elektrizitätswerk demoliert.  
...ein Dutzend Horex-Fahrer,  
...ben ein Sturz nach links  
...gekostet hat! Aber der  
...nichts von mir, er steht  
...und winkt jedem Fahrer  
...Ich war bios zu blöde,  
...Später in Garmisch habe  
...wieder getroffen. Er hat  
...bekommen und kam mit  
...den Fuß auf dem Getriebe  
...in Garmisch an und kriege  
...08.00 Uhr, Autobahn bei  
...wahrscheinlich, was man  
...Technik im Glatteis-Fahren  
...kenwind spielt mein Tacho

Gelbes  
von der  
Deutsch,  
Schmerz  
1605 Kil  
alte Frei  
Bergglan  
schwimm  
möchte  
13.00 U  
Stunde  
Ärgern.  
reicher.  
len, dar  
Ben in  
eine si  
nicht a  
kann, v  
verlier  
Sport  
um no  
zwar  
einm  
Lebe

Regina hatte bereits 30 000 km auf dem nicht ein einziges Mal im Stich. Ein kleines wie oben. Auch die Hessische Winterfahrt machte ihrem Namen alle Ehre. Selbst alte Hasen empfanden die Bedingungen hart, und von den gestarteten Fahrzeugen erreichte nur reichlich die Hälfte das Ziel. Die



Karl Bickel auf seinem Regina-Gespann wurde Bester in der Seitenwagenklasse bei der Hessischen Winterfahrt mit dem Ziel Frankfurt am Main.



Friedrich Dobler, Bad Homburg, erfolgreicher Privatfahrer auf HOREX-Regina, plazierte sich mit seinem Gespann bei der Hessischen Winterfahrt hinter seinem Stallgefährten Bickel als Zweitbesten in der Seitenwagenklasse.

geforderten Schnitte waren überaus hoch. Der Wettbewerb war unterteilt in eine Tages- und eine Nachtfahrt von je rund 250 km. Dazwischen lag eine technische Abnahme sowie eine Startprüfung. Bei teilweise Schneesturm waren vereiste und auch Neuschneestraßen zu passieren, so daß an die Fahrer und ihre Fahrzeuge höchste Ansprüche gestellt wurden. Bester in der Seitenwagenklasse wurde Karl Bickel aus Niedereschbach auf HOREX-Regina-Gespann, ihm folgte sein Stallgefährte Friedrich Dobler aus Bad Homburg, ebenfalls auf HOREX-Regina-Gespann, der ebenso wie Bickel imponierende Fahrleistungen zeigte und erneut die Zuverlässigkeit der HOREX-Maschinen unter Beweis stellte.



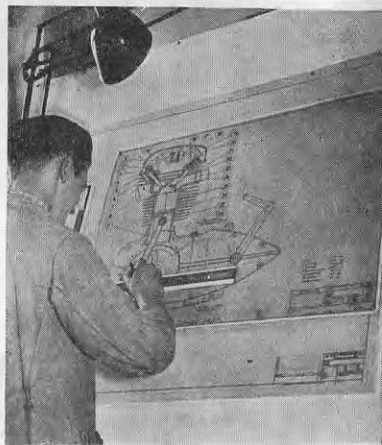
# BLICK *hinter die Kulissen*

## *Motorräder bauen? -- Kleinigkeit!*

Solche und ähnliche Worte hört man oft. Rat' mal, in wieviel Teile eine solche „Kleinigkeit“ von Motorrad zerfällt? - Du wirst wie der Schütze Meyer III sagen: „Es kommt ganz drauf an, wie man's hinschmeißt!“ In gewissem Sinne hast Du recht. Wenn Du's richtig hinschmeißt, so, daß Du wirklich alle Teile und Teilchen zählen kannst, die an ihm sind, dann wirst Du die Zahl 1909 finden. Diese Zahl interessiert uns heute. Doch nun den Spaß beiseite, schauen wir uns an, wie ein Motorrad entsteht.

Da ist zuerst „seine Majestät“ der Kunde. Du staunst? — ja zuerst fragt man sich, was er sich wünscht, wie er sich seine neue Maschine vorstellt. Man kann nicht jeden fragen, aber man er-

Konstruktionsarbeit am Zeichenbrett, Beginn jeder Produktion.



Reihenbohrmaschinen in Straßenanordnung erleichtern die Arbeit.

faßt den Durchschnitt des Käuferkreises.

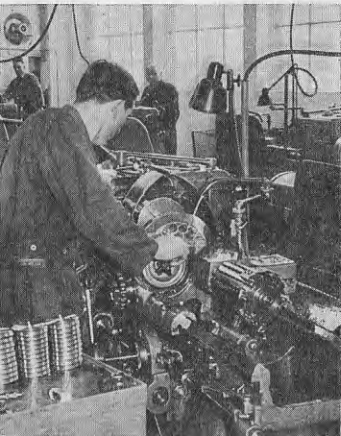
Also: Erstens die „Marktanalyse“.

Gemeinsam besprechen kaufmännische und technische Leitung das „neue Modell“, und wie es aussehen soll, innen und außen.

Dabei müssen schon tausend Gesichtspunkte beachtet werden, die für Produktion

und Absatz unerlässlich sind, deren Aufzählung zu weit führen. Dann folgt die Konstruktions-Konferenz, das Startzeichen für den Chefkonstrukteur und seine Konstrukteure die Ideen zu Papier zu bringen, der Beginn der Arbeit am Reißbrett. Es folgen Wochen, in denen gerechnet, gezeichnet, wieder verworfen und wieder neu gezeichnet wird, man formt mit Bleistift und Plastilin, macht Anschauungsmodelle, Skizzen und

Blick auf eine der Revolverdrehbänke



grübelt, wertet Versuchsergebnisse des letzten Modells aus und kommt langsam und bedächtig der „neuen Linie“ näher. Man setzt sich wieder zusammen und klärt Zweifelsfragen, entwickelt weiter und „erkennt“. Die Auswertung der Erkenntnisse, die wirkliche Teamarbeit, ist der Schlüssel des ganzen Geheimnisses.

Wenn nun, nach dieser papierreichen Zeit, das Gefundene ist, was man sucht, beginnt der Bau der „Prototypen“, einer kleinen Zahl von Versuchsmodellen. Das ist die Zeit des handwerklichen Bastelns im besten Sinne. Hier spricht der Versuch und der Betrieb, hier werden fabrikationstechnische Fragen erörtert, es wird geändert, was verbesserungsbedürftig ist, und immer wieder werden in gemeinsamer Arbeit die Dinge auf den letzten Stand gebracht.

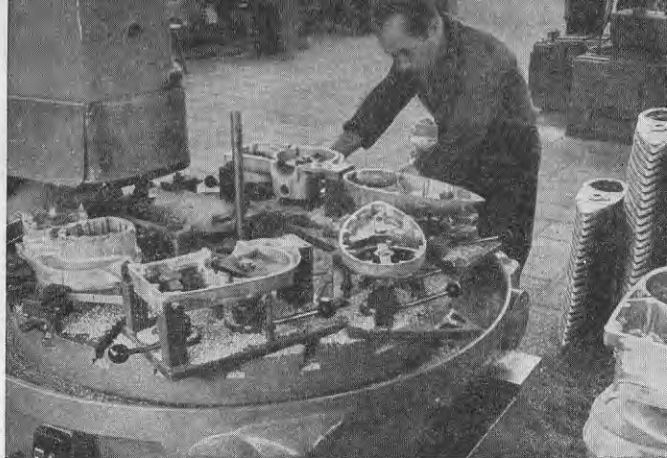
Der Motorenprüfstand läuft unaufhörlich, Zerreißproben am laufenden Band. Erfahrungsaustausch zwischen Versuchsabteilung und Konstruktionsbüro. — Schritt um Schritt geht die Entwicklung von Motor und Fahrgestell der Serienreife näher.

Wenn die Versuchsfahrer auf der Reise sind, heute im Norden und morgen im Süden, so ist das noch lange nicht das Ende dieser anstrengenden Zeit. Sie kommen immer wieder zurück und bringen neue Werte mit, die beachtet werden müssen, denn es sind rund 2000 Teile und Teilchen, von denen jedes einzelne seine Lebensfähigkeit beweisen muß.

Das technische Büro ergänzt ständig die technischen Unterlagen und schafft damit die Vorschrift, die der Betrieb bei der späteren Fertigung zu beachten hat. Was reif für die Serie ist,

wird von der Versuchsabteilung freigegeben.

Nun können Einkaufsabteilung und Fertigung disponieren. Disponieren — das klingt so leicht und einfach. Zugrunde aber liegt eine Planung, die viel Kopf-



Rationalisierung durch neuartige Werkzeugmaschinen



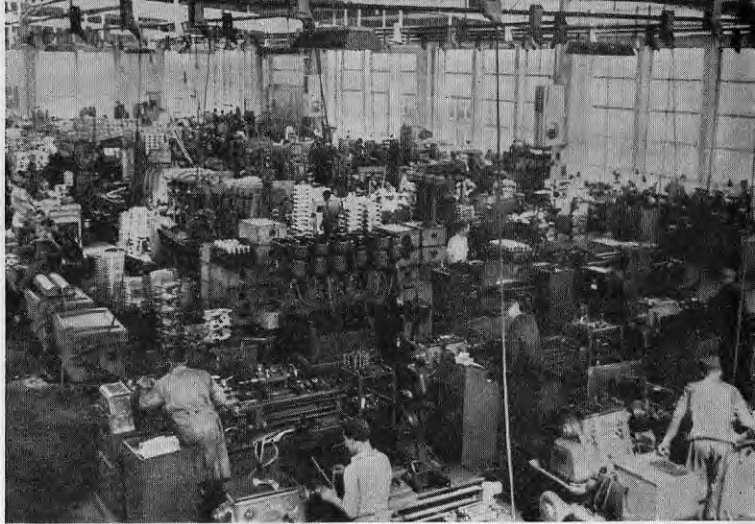
Bild links : Am Härtebad

Bild rechts :

Teilansicht des Motor-Montagebandes



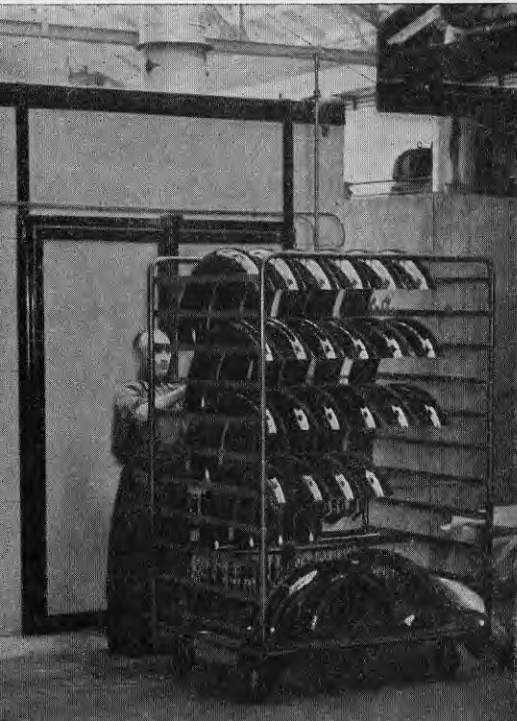
zerbrechen macht. Eine Fabrikationsanlage ist ein Uhrwerk mit vielen Rädchen. — Die Uhr aber bleibt stehen, wenn nur eines versagt! Bau von Hunderten von Spezialvorrichtungen, Einsatz neuer Werkzeugmaschinen, Umgruppierung des Ma-



Blick in eine der modernen Maschinenhallen

schinenparks, Reisen zu Lieferfirmen, schwerwiegende Kalkulationsfragen zur Klärung der Rentabilität technischer Neuerungen, technische und kaufmännische Besprechungen sind nur wenige Punkte, die bei der Entwicklung zur Serienfertigung eine wichtige Rolle spielen.

Nach eineinhalb Jahren oft ist es dann so weit. Ein langer, mühsamer Weg, aber auch ein Weg der Freude. Nichts ist schöner für den Chef, wie für das ganze Werk, als der Tag, an dem die erste „Neue“ das Band verläßt. Sie ist die „Erste“, der bald Hunderte und Tau-







Bearbeitungsvorgänge in den Fertigungsstraßen

sendefolgen werden, auch wenn sie vorerst noch zur sogenannten Null-Serie gehört. Das sind etwa 30 bis 40 Maschinen, die vor der eigentlichen Serie noch einer längeren Massenerprobung in der Praxis bei Vertretern und Kunden unterzogen werden.

Erst dann, wenn diese letzte Reife, die Flegeljahre des Motorrads, überwunden sind, beginnt die Produktion im großen. Es ist der Zeitpunkt, den der „Finanzminister“ des Werkes besonders sehlich herbeiwünscht, denn nun beginnt sich das ganze Vorhaben langsam, wirklich sehr langsam zu rentieren, nachdem die Vorbereitung ungeheure Summen verschlungen hat. — Einer ist nichts ohne den anderen, das sollte niemand vergessen. Und Du, lieber HOREX-Freund, denke daran, auch wenn Du Dich einmal über Deinen „Bock“ ärgern solltest, daß wir alle bestrebt sind, diese 2000 Teile so gewissenhaft wie möglich zu bauen.



Die Bilder von links nach rechts zeigen: Teilansicht eines Trockenofens in der Lackiererei · Die Regina nimmt Gestalt an auf dem modernen Montageband · Der letzte Handgriff wird getan · Endstation: Versand.



## HOREX in der Rennsaison 1952?

Du hast das Recht, lieber HOREX-Freund, etwas über die Rennpläne bei HOREX zu erfahren. So gern wir Dir viel sagen möchten — nach Goethes Wahlspruch „Ich weiß zwar viel, doch möcht' ich alles wissen“ — doch die HOREX-Leute sind verdammt verschwiegen. Das eine immerhin wissen wir, daß man in Bad Homburg in den letzten Monaten nicht geschlafen hat. Wenn Geräusche Beweise sind, dann tut sich bald etwas. Voraussichtlich erster

Start und Probegalopp: Dieburg in drei verschiedenen Klassen. So leid es uns tut, das muß für heute genügen. Wir bleiben aber weiter neugierig. Eines jedoch hat uns die Werksleitung mitgeteilt, daß alle bisher angestellten Vermutungen und Meldungen der Tagespresse keine Werksmitteilungen sind.

HOREX-Hauspost-Redaktion

### UNSER DISKUSSIONSTHEMA

#### *... Und noch einmal: »Winke und Kniffe zum Einmotten«*

Als HOREX-Fahrer und Kfz.-Meister möchte ich auch noch meine Meinung zu diesem Thema äußern. Von vornherein will ich die Ansicht von Dipl.Ing. Hütten (siehe Hauspost Nr. 4. Die Red.) teilen und sagen, daß ein wöchentliches Warmlaufen nur von Schaden sein kann. Herr Hütten hat ganz recht, wenn er sagt: „Überhaupt nicht mehr laufen lassen!“ — Wie ja allgemein bekannt sein dürfte, wäscht das Gasgemisch bei unterkühltem Motor den Ölfilm ab, und die schädlichen Benzinreste schlagen sich im Öl nieder. Bis die vorgeschriebene Betriebstemperatur erreicht ist, kann schon viel Schaden verursacht sein. Wer will überhaupt abschätzen, wann die richtige Temperatur erreicht ist? Im gleichen Augenblick neigt doch der Motor schon zur Überhitzung, da die Kühlluft ausbleibt. Meiner Meinung nach schadet das alles mehr, als es nützt. Soll aber eine einwandfreie Verbrennung stattfinden, so muß der Motor 80 bis 85 Grad haben, weil erst bei dieser Wärme die schädlichen Teile im Gasgemisch mitverflammen und nicht als gefährliche Kondensate, sich nicht nur im Zylinder, sondern auch in den Auspuffrohren niederschlagen können. Was solches Wasser ausrichtet, das auch stark mit Schwefel zersetzt ist, kann jeder Fachmann fast täglich erleben. Daher mein Vorschlag, der bei Berufskollegen Anklang gefunden hat und sicher auch Sie interessieren wird: Die angeführten Punkte fürs „Einmotten“ sind grundsätzlich zu bejahen. Anstelle des Warmlaufens empfehle ich: Beim Abstellen der Maschine Benzinhahn schließen und Kerze herausnehmen. In die Kerzenöffnung etwa 50 bis 100 ccm gutes Motorenöl einspritzen, das zu 40 Prozent mit Kollag (wird als handelsüblicher Ölzusatz verkauft) gemengt ist. Diese Füllung schützt, wenn ein paarmal durchgetreten wird, die Laufbahnen von Kolben und Zylinder. Bei Inbetriebnahme der Maschine empfiehlt es sich, zum ersten Warmlaufenlassen eine alte Kerze zu verwenden.

## Liebe Regina-Kenner

SOS ! Wir versinken in Papier ! Daß die vorliegende Ausgabe der Hauspost überhaupt fertig geworden ist, verdankt Ihr nur unserer weitsichtigen Planung, die darin bestand, daß wir uns vorübergehend von unseren Familien getrennt haben und in die Verbannung gezogen sind. In diese Verbannung wurden wir durch Euch, liebe Freunde, getrieben. Nicht allein durch die Masse Eurer Einsendungen, für die wir Euch zunächst einmal recht herzlich danken wollen, sondern auch durch das, was auf den Lösungen zu finden ist.



Wir haben uns aufrichtig über Euer Interesse gefreut, mit dem Ihr auf die Jagd gegangen seid. Wir sind überzeugt, daß Ihr das ebenso eifrig getan hättet, wenn der erste Preis nur eine Zündkerze gewesen wäre. Wir haben das Gefühl, daß Euch die kleine Jagd auf Eure Getreue Freude gemacht hat. Uns bereitete sie allerdings Kopfschmerzen.

Denn wir hatten nie gedacht, daß es so schwer sein würde, sich an seinem eigenen Gefährt zurechtzufinden. Wir geben zu, daß wir es Euch nicht gerade leicht gemacht haben, aber eigentlich müßtet Ihr damit rechnen. Daß Ihr nicht auf den Kopf gefallen seid, zeigt uns die Zahl der richtigen Lösungen. Viele haben aber auch schwer daneben getippt. Manche machten daraus gar keinen Hehl und schrieben uns gleich zwei Lösungen zur Auswahl. Das ist sehr nett gemeint und erleichtert uns natürlich die Arbeit des Aussuchens ganz ungemein, aber leider ebenso unverwendbar, wie die Antwort zu Bild 1: Kühlrippen. Das „wo“ fehlt schamhaft und wäre doch gerade dabei so wichtig gewesen.

Im übrigen hat das Bild 1 die meisten Kopfzerbrechen bereitet. Wir können uns direkt vorstellen, wie Ihr zwischen Zylinder und Bremstrommel hin- und hergeschwankt seid. Findige Köpfe bekamen jedoch recht bald an der kleinen Abschrägung im Bild rechts unten heraus, daß der Zylinder schon von vornherein ausscheiden mußte. Das war jedoch nicht leicht. Und Bild 10 hatte tatsächlich verteilte Ähnlichkeit mit dem Auspuffrohr. Bei genauer Betrachtung des Untergrundes ließ sich dieser jedoch ganz klar als Tank und das krumme Stück Metall als Lenkerteil identifizieren.

Das zu den Klippen. Im übrigen wollen wir Euch nicht länger auf die Folter spannen und Euch die Auflösung bekanntgeben.

**Bild 1:** Bremstrommel-Kühlrippen

**Bild 2:** Luftpumpenhalter

**Bild 3:** Kettenkastenschauloch

**Bild 4:** Steckachsenmutter vorn

**Bild 5:** Kupplungsgriff-Halter

**Bild 6:** Lenkerhalter

**Bild 7:** Luftfilter

**Bild 8:** Satteldecke

**Bild 9:** Bremsgestänge-Feder

**Bild 10:** Lenker.

Alle in etwa ähnlichen Antworten werden natürlich als richtig gewertet, nur dürfen sie natürlich nicht so lauten: Bild 10: Teil des HOREX-Reiseweckers, den ich gern gewinnen möchte. Das war sehr sinnig, aber leider nicht ganz richtig.

Eine ständige „HOREX-Preis Ausschreiben-Kommission“ ist zur Zeit noch dabei, die Spreu vom Weizen zu scheiden, so daß wir Euch heute leider noch nicht die glücklichen Gewinner der Preise bekanntgeben können. Für viele von Euch, aber auch für uns wird es ein Festtag sein, wenn das entschieden ist. Wir sehen dem Tag gefaßt und in freudiger Hoffnung entgegen. Im nächsten Heft wird dann der Schleier gelüftet, weshalb bis dahin Euch noch um Geduld bittet

Eure gramgebeugte

Hauspost-Redaktion

# Für Sie für sie und ganz besonders für HOREX Fahrer



Wenn jetzt die Sonne langsam wieder höher steigt, es draußen wärmer und abends später dunkel wird, dann ärgern sich zwar einige Liebespaare, die ihre Sympathien nicht dem Licht der Öffentlichkeit zeigen dürfen, dafür atmet aber eine Menschheit befreit auf. Der Frühling naht mit Brausen. Man kann es deutlich hören, vor allem an den plötzlich wieder erwachten Motorrädern. (Ausscheinend war der Erfinder dieses bekannten Verses selbst ein Zweiradler!) Das unheimliche Gebrumm steigert sich von Tag zu Tag, bis schließlich eines schönen Mittwochs, es kann auch Donnerstag werden, alle 25 364 stillgelegten HOREX-Maschinen sich den Winterschlaf

aus dem Scheinwerfer gewischt haben und im Glanz neu erstandener Schönheit auf die frühlings- und nichtsahnende Menschheit losgelassen werden. Dann ist es so weit, meinen wir, stille Einkehr zu halten und vor Antritt der ersten Fahrt folgendes zu beachten:

Vergiß, lieber Freund, daß Deine HOREX einige Monate geschlafen hat. Das heißt nicht, daß Du noch ein Weilchen mitschlafen sollst. Das können andere Verkehrsteilnehmer leicht mißverstehen. Nein, gib ihr neue Nahrung und Gas. Sei nicht zu vorsichtig mit den ersten Fahrversuchen. Du warst ja lange genug Fußgänger!

Fahre vor allem so schnell, wie es Dein Tacho erlaubt. Allerdings, was darüber ist, das ist vom — und nimmt man Dir übel!

Wenn Du plötzlich Lust zum Rasen, unvorsichtigem Überholen oder Kurvenschneiden hast, tu es ruhig. Man wird Dich dann gegebenenfalls im Krankenhaus bemitleiden, Dich vielleicht auch als Held preisen oder Dir unter Umständen bei Deiner Beerdigung schöne Lieder singen.

Wenn Dir Fußlatscher nicht Platz machen, weiche mal nicht aus, sondern fahr mit dem Bewußtsein in sie hinein, endlich einmal ein Exempel statuieren zu haben. Es kann Dir höchstens ein paar Monate wegen gefährlicher Körperverletzung kosten.


Benimm Dich im Verkehr, wie Du willst. Aber benimm Dich! Stopstraßen sind nicht unbedingt zum Halten da, nur wenn Polizei in der Nähe ist. Gebrauche Deine Hupe, so viel Du willst, dafür ist sie ja da, und wenn Du Deinen Schalldämpfer mal verlierst, dann warte mit der Neuanschaffung, bis Du die 18.50 DM für einen neuen zusammen hast. Ablenden, kommt nicht in Frage. Es soll ja jetzt neue Blendenschutzbrillen geben. Unterstütze also die aufstrebende Industrie durch Deine Rücksichtslosigkeit, sie wird es Dir danken!



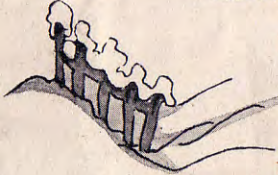





## *Regina mit Adoptivkind. Mit dem*



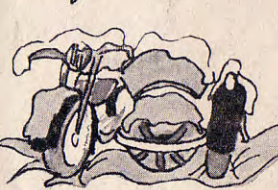
Zugegeben! es sieht für jeden so gefährlich aus, wie es ungefährlich ist, über Straßen mit dicker Schneepacklage in einem Tempo daherzufahren wie an Sommertagen ohne Warnmeldungen des Straßenzustandsdienstes. Allerdings muß beim 70er-Tempo die Regina die Stütze eines Seitenwagens haben. Als Gespann ist die Treue dann einfach unschlagbar!




Das hier Gesagte ist keine graue Theorie, sondern es sind vielmehr Erfahrungen und Feststellungen eines Bekehrten. 50000 Regina-Kilometer ohne drittes Rad am Wagen — sie sind genügend Beweis dafür, wie passioniert man als Solofahrer ist. Es ist auch keineswegs so, daß der „Solist“ vor dem meterhohen Schnee dieses Winters kapituliert hätte. Die Regina — das weiß jeder Regina-Fahrer —



verliert auch wintertags nichts an ihrer Straßenlage. Tausende Kilometer ohne Seitenwagen über tiefverschneite Bergstraßen, ohne die Beine als Ausleger zu benutzen und ohne einen Kristiania sind Beweis genügend für die Winterfestigkeit der HOREX-Regina. Wir haben selbst die Probe aufs Exempel machen müssen, da man einfach an jedem Arbeitstag seine Maschine brauchte. Natürlich sind wir ehrlich genug, solche Fahrten nicht als ein Vergnügen zu preisen. Davon kann man ja ganz einfach nur in sonnigen Zeiten sprechen.



Dann aber machte es sich eines Tages, daß Regina einen Seitenwagen adoptierte. Und siehe da: der passionierte Solist sah eine neue Welt vor sich. Er, der kurz vorher gerade ein Gefährt mit vier Rädern gegen einen Baum gesetzt hatte, mußte schon nach erstem Anlauf einsehen, daß das dritte Rad am Regina-Wagen ganz und gar nicht das so viel geschmähte dritte Rad am Wagen ist.



Er mußte erkennen, daß es für seine Regina mit dem Beiwagenrad absolut kein Rutschen auf verschneiter Straße mehr gab.

## *Ein Gespann über winterliche Bergstraßen.*

Mit Vergnügen erinnert sich der also Bekehrte einer Fahrt zu einer großen Skimeisterschaft. Vierzigtausend Besucher waren im Anmarsch. Tausende Kraftwagen und hunderte Automobile kraxelten die winterliche Bergstraße hinan, jedermann immer nur besorgt darum, nicht abzurutschen oder stecken zu bleiben. Freilich mochten jene in ihren geheizten Wagen ihre eigenen Gedanken über den beiwagensteuernden Motorradfahrer haben, aber dieser sieht heute noch die fast entsetzten Gesichter der Limousinenfahrer vor sich, die in absolut sicherer Fahrt schneidig überrundet und weit zurückgelassen wurden.

Der Weisheit letzter Schluß: nur keine Sturheit! HOREX-Fahrer sind nicht unbelehrbar. Und kein Abstrich an dem Lob auf Regina als Solo-Maschine. Das Unbeschwerte, das letzte Ausnützen der geballten Motor-kraft auf der freien Strecke, die Linie in der raschen Kurve — alles das möchte der Solist an Tagen ohne Winter nicht missen. Aber bei Schnee und Straßenglätte bedeutet die sichere Fahrt über Land mehr als das sportliche Gefühl. Das dritte Rad hat es in sich. Wer nicht gleich zum Eismann erstarrt, verzichtet dabei sogar gern auf vier Räder — wenn er nicht gleich weite Tagesreisen zu machen hat . . .



*M/S*

Nachhilfestunde  
für vom Sozius  
Gefallene  
und solche, die es  
nicht gern wollen.

**Ort der Handlung:**

Horex-Homburg, Schulungsraum für Sozias in der Kundendienstschule.

**Zeit:** Nächstens

**Personen:**

Fräulein Dr. Hintendrauf, Dozentin für Sozialogie. 20 Schülerinnen unterschiedlichen Alters mit und ohne Beulen an unterschiedlichen Körperteilen.

*Frl. Dr. H.: „Bevor ich mich Ihren heutigen Ausarbeitungen zuwende, meine verehrten Damen, rufe ich Ihnen, wie vor jeder Stunde zu: vergessen Sie das Kind im Manne nicht und hätscheln Sie es! Ich hoffe, daß Sie im Laufe der einen Unterrichtswoche bei mir erkannt haben werden, daß Sie nur auf diese Weise den Daumen oben behalten können. Ich bitte Sie immer wieder, meine Damen, wie können Sie einen tempobesessenen, chromverblendeten, teleskopvernarrten Reginafahrer nur so ernst nehmen, wie er sich selbst?! Ein Mann auf solch einem Motorrad ist der verbinderte, siegreiche Rennfahrer seiner Kinderträume, auch wenn er längst einen Bart hat und 12fachen Nachwuchs, der, soweit er männlich ist, bereits wieder Weltumsegler, Indianer und Rennfahrer spielt. Lachen Sie doch nicht, wenn ihm die Tränen der Begeisterung in die Augen treten, wenn er von seiner Regina spricht! Weinen Sie begeistert mit! Das ist das Fundament für die Rennstrecke der motorisierten Verständigung zwischen dem aktiven und dem passiven Teil.*

*Was soll die Unruhe? Haben Sie etwas dazu zu sagen, meine Damen? Oder nehmen Sie etwa Anstoß an dem Wort „passiv“?*

*Dann müßte ich den Kursus um zwei Tage verlängern, denn ich sähe mich gezwungen, wesentlich weiter auszuholen, da Ihnen die elementarsten Begriffe der Sozialogie offenbar noch im Nebel liegen. Fangen wir also gleich an, und richten wir die Scheinwerfer weiblicher Klugheit auf das ärgerniserregende Wort „passiv“! Ich will Ihnen klarmachen, daß auch dieser Stein des Anstoßes nur relativ ist, meine Damen.*

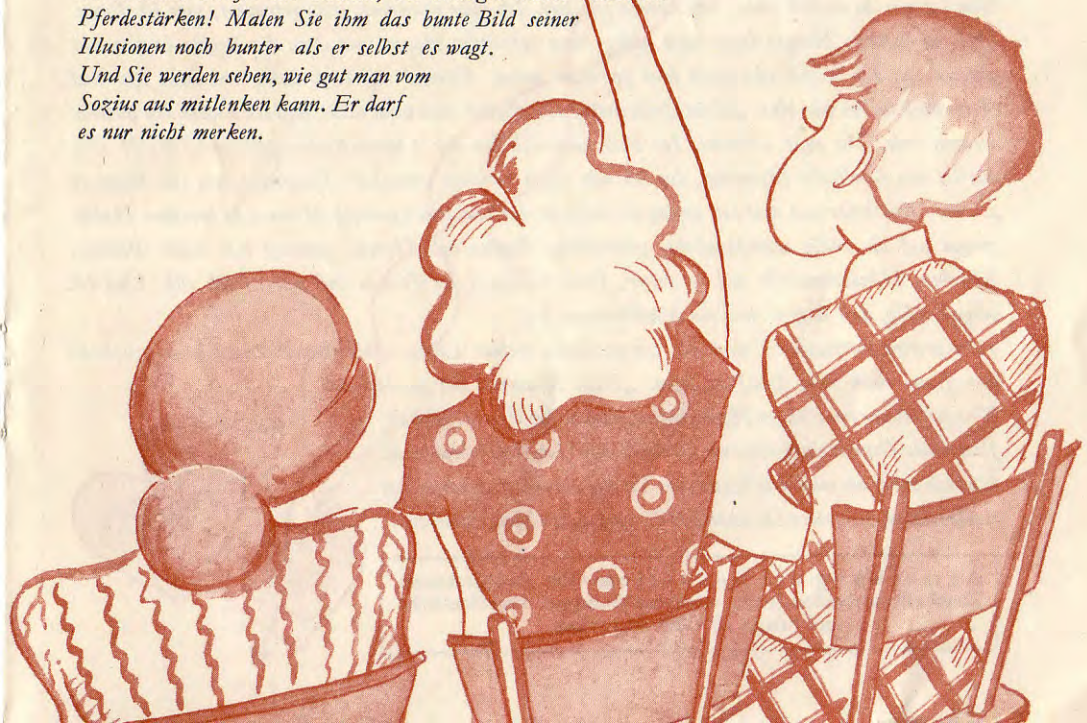


Beispiel: Wenn Ihr Motorradmann einmal in der Woche mit Ihnen ins Grüne fahren will, bestürmen Sie ihn, daß er zweimal fährt. Ganz besonders, wenn Sie wissen, daß er das gar nicht kann, weil er keine Zeit hat. Nach 5 Minuten Fleben geben Sie nach. Ergebnis: Sie sind noch motorradbesessener als er, aber ein nachgebend, liebend Weib. Zusammenfassung: die Idealfrau für den Motorradfahrer. Und die Wirkung dieses kleinen aktiven Tricks überrundet jeden passiven Komplex. Verlassen Sie sich darauf! Ein anderer kleiner Wink mit der Teleskopgabel: Wenn Sie sich beispielsweise dem wahnwitzigen Tempo Ihres Motorradmannes unbarmherzig ausgeliefert fühlen und vor Entsetzen fast vom Sozius fallen, gestehen Sie nur nicht ein, daß Sie vor Angst mit den Fußrasten zittern. Das reizt nur die natürliche, männliche Überheblichkeit. Nein, preisen Sie seine Fahrkunst und appellieren Sie an seine Ritterlichkeit. Das sollte Ihnen nicht schwer fallen, denn wenn Sie beispielsweise beim Schnellfahren entsetzlich frieren, müßte er einen Stein unter seinem Ledermantel haben, wenn er Ihr Zähneklappern herzlos überhörte. Und wenn es beim ersten Versuch schief geht, meine Damen, so ist das auch noch kein Grund zur Verzweiflung. Rücksichtnahme ist kein zuverlässiger Gradmesser für männliche Liebe. Die meisten verstehen nur in den ersten vier Wochen etwas davon. Dann versiegt das Naturtalent — auch bei Motorradfahrern.

Und hier, meine Damen, müßte in Ihren Obren der Startschuß für das Rennen der Klügeren dröhnen: die Erziehung der Motorradmänner-Kinder! Aber bitte leise, meine Damen. Kompressor, Joblen, Fabnenschwenken und Lorbeerkränze sind nur was für Männer. Unsere Rennstrecke ist das Herz, unser Ziel das Glück und unser Motor ist die Liebe.

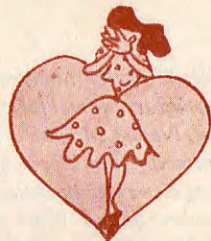
Es ist doch alles so einfach, meine Damen, es kommt nur auf den Standpunkt an. Und ob er vernünftig ist oder nicht, das liegt allein an Ihnen, meine Verehrten. Ihre heutigen Hausarbeiten machten meine Brillengläser weinen. Das Ergebnis war: Konflikt hoch 20, plus Ärger mal Tränen minus Freude!!! Warum meine Damen?

Warum knebeln Sie Ihre Liebeshwürdigkeit und Ihren Charme so unnötig? Lassen Sie ihnen freien Lauf. Entdecken Sie das Kind in Ihrem Motorradmann! Führen Sie alle Ihre mütterlichen Kräfte ins Rennen, Sie schlagen damit sämtliche Pferdestärken! Malen Sie ihm das bunte Bild seiner Illusionen noch bunter als er selbst es wagt. Und Sie werden sehen, wie gut man vom Sozius aus mitlenken kann. Er darf es nur nicht merken.





# HILFE, HILFE...



Entschuldigen Sie bitte tausendmal, meine Herrschaften, wenn ich Sie mit meinen dunklen Privatangelegenheiten bebellige, aber ich bin dem Wahnsinn nahe. Wenn Sie mir nicht helfen, gebe ich ins Wasser. Gestatten: Egon Meter.

Meine Frau heißt Jenny. Jenny ist süß. Schwarze Haare hat sie. Und eine wonnige Schnute. Figürchen wie Cecile Aubry. Mir läuft das Wasser im Munde zusammen, wenn ich nur an Sie denke. Aber seit gestern ist sie böse. Sie mißachtet mich, das macht mir Magenschmerzen, sie schmählt mich, das bringt mich in Weißglut, sie weint, das bringt mich in den Teich.

Wenn ich Ihnen nun genau den Grund allen Übels erzählen soll, dann schauen Sie bitte einen Augenblick fort, ich schäme mich so. Aber es ist nun mal so: ich bin trotz wiederholter guter Vorsätze immer noch nicht jenseits von Gut und Böse. Was soll man da machen? Bei mir ist es jedenfalls so, daß ich bin und wieder, wenn die rosenfingrigen Versuchungen rechts und links vom Wege allzu lockend winken, den geringsten Widerstand wähle und mich im Schatten ferner Gewissensbisse umgarnen lasse. Aber wirklich nur ganz selten, höchstens... na, ich brauche Sie ja nicht unbedingt zu beschwindeln.

Nun ist mir da neulich etwas furchtbares passiert. Ich habe geträumt, selig geträumt, sage ich Ihnen. Und am anderen Morgen fragt mich meine Jenny tränenden Auges, wer denn die Regina heute nacht gewesen sei. Ich mußte also wohl laut geträumt haben. Einmal tief Luft holen und dann laut und überbebblich lachen war eins. „Mein Goldschatz, Du glaubst doch wohl nicht, daß ich nachts mit anderen Frauen rede, Du süße Dumme. Ich habe natürlich von der Horex-Regina geträumt. Weißt Du, das ist das fabelhafte Motorrad, das ich mir schon so lange wünsche!“ Geschickt, wie ein Mann in solchen Situationen nun mal ist, erging ich mich in den nächsten zwanzig Minuten in beredten Huldigungen auf die völlig unverfängliche, zweirädrige Regina von Horex, gewürzt mit tiefen Blicken, Küßchen, Händestreicheln und so weiter. Jenny trocknete die Tränen und war wieder süß. Und ich vergaß völlig, daß Regina auch ein Mädchenname ist.

Aber gestern überrundeten mich die kurzen Beine meiner Lügen. Als ich nach Haus kam, schwenkt mir Jenny einen rosa Brief entgegen: „Dein Motorrad hat geschrieben!“...

Was soll ich nur tun? Meine Herrschaften, bitte helfen Sie mir! Ich habe Jenny in ihr Zimmer eingeschlossen, damit sie kein Unheil anrichten kann. Und ich werde sie auch drin lassen, bis Sie mir einen brauchbaren Rat gegeben haben. Schreiben Sie schnell!!! Es geht um ein Menschenleben!...

**Anmerkung der Redaktion: Die drei nettesten Zuschriften werden in der nächsten Hauspost veröffentlicht und mit je 10.- DM honoriert.**





# Alle Kameraden ...

## 500 Jahre HOREX-Schaffen!

Nein, lieber Freund, wir bauen erst seit 50 Jahren Motore und Motorräder. Aber zählt man nur die Arbeitsjahre der hier abgebildeten Belegschaftsmitglieder zusammen, die durchweg zwischen 25 und 50 Jahre bei HOREX tätig sind, dann reichen diese bis zum Mittelalter zurück, bis zur Eroberung Konstantinopels durch die Türken. Die Achtzehn bauten ihrem Alter nach schon Columbus-Motoren, noch ehe überhaupt Christoph, der Große Columbus, sein Leben begonnen, geschweige denn an die Entdeckung Amerikas gedacht hatte. Ja, die Arbeitsjahre reichen zurück bis zu Leonardo da Vinci, dem bedeutendsten Erfinder und Physiker des Mittelalters, dem wir auch ohne weiteres die Konstruktion des aufsehenerregenden Fahrzeuges zutrauen, auf dem sich die alte HOREX-Garde „eingeschiff“ hat.

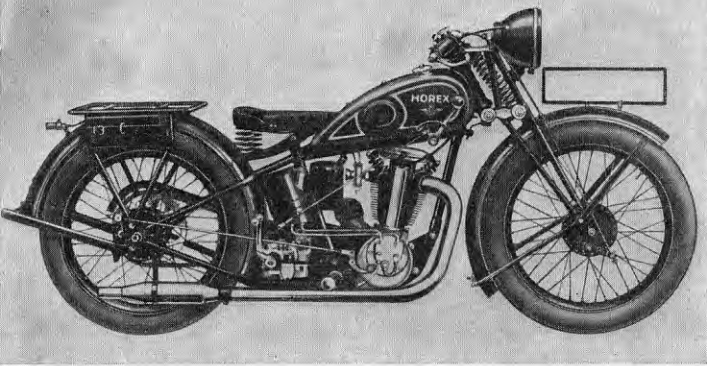




Auf dem HOREX-Straßenkreuzer sind zu sehen:

Die Steuermänner Hans Hett, HOREX-Jahrgang 1925 und Hermann Reeb, (1927), an Deck (untere Reihe von links nach rechts) Emil Habich (1927), Albert Henrici (1924),

Heinrich Michel (1927), Elisabeth Klein (1923), Jean Wenig (1924), Wilhelm Eickmeyer (1924) und August Weber (1925) — mittlere Reihe: Ferdinand Schaller (1925), Otto Spies (1924), Richard Jost (1923), Wilhelm Herzberger (1927), Valentin Hüfner (1924), Wilhelm Saltenberger (1927) und Heinrich Mössner (1927) die beiden im Top: Willi Warnke (1925) und Anton Walther (1924).



HOREX-

*Ahnen  
erzählen:*

Ich wurde „S 2“ und „S 3“ genannt. „S“ kann ebenso heißen: sportlich — schnell oder schön. All dies traf für mich zu. 1931 bis 1934 wurde ich gebaut, als 200er und 300er, natürlich kopfgesteuert, was denkst Du, lieber Leser! —

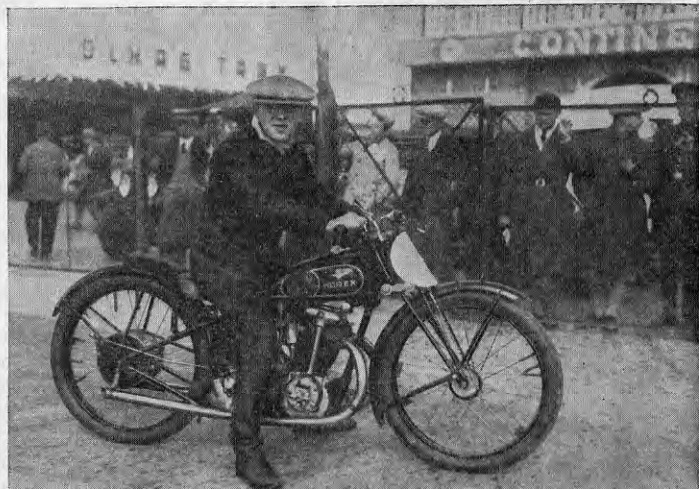
In der Spitze lief ich 95 km/Std. als 300er sogar 105! — Meine Sparsamkeit ist angeboren, sie ist ein typisches Horex-Merkmal. Umlaufschmierung, Kapselung der Stoßstangen und der Kipphebel waren damals was ganz Modernes, und wenn Du richtig hinschaust, lieber Freund, wird Dir klar, daß ich der Beginn einer Baureihe war, die sich in dieser Klasse bei Horex bis heute erhalten hat. Im nächsten Heft kommt mein größerer Bruder zum Wort, an ihm siehst Du's noch deutlicher. Betrachte auch meinen Benzintank, er war schon damals seiner Zeit voraus!

Ich hätte mich nur allzu flüchtig vorgestellt, wenn unerwähnt bliebe, daß ich auch im sportlichen Wettbewerb ein gefürchteter Gegner war. Viele führten mich zum Siege, doch meine besten Fahrer waren Bahnmeister Karl Schul und Sepl Klein aus Frankfurt.

Anbei ein Bild aus der Horex-Mottenkiste:

Sepl Klein mit mir auf der Avus. II. Preis in der Klasse bis 250 ccm.

*„Bei Krädern und bei Frauen  
mußt Du stets auf Rasse schauen“*



# HOREX -

HAUSPOSTLAGERND . . .

## Braust gern vorbei . . .

Immer wieder erstaunt bin ich über Reginas geringen Benzinverbrauch. Aber ihre guten Leistungen darf man nicht vergessen. Meine größte Freude ist es, wenn ich an einem anderen Typ der gleichen Klasse vorbeibrausen kann. Das verdanke ich nur dem erstaunlich niedrigen Eigengewicht und der guten Straßelage meiner Regina. Übrigens, bei der ADAC-Geschicklichkeitsfahrt Messkirch und bei der ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt durch den Schwarzwald holte ich mir beidesmal die Goldene.

**Helmut Schmid**  
Mimmenhausen



„Um die vorliegende Ausgabe der Hauspost zu vervollständigen“ sandte uns HOREX-Hase Cilly Laros, Trier, Saarstr. 124, dies Bildchen mit ihrer lieben Regina.

## Treuester Berufskamerad

Da ich meist nur von Ferien-, Gelände- und anderen Fahrten in der Hauspost lese, möchte ich Ihnen doch auch einmal mitteilen, daß die Regina im Berufsleben ein zuverlässiger treuer Kamerad ist. Meine 56000 Regina-Kilometer habe ich fast ausschließlich im Umkreis von 150 km um Frankfurt gefahren, ohne Rücksicht auf Tages- und Jahreszeit. Ich bin als Kältemonteur mit Regina und Montagekoffer dauernd auf der Achse. Sie hat mich noch nie im Stich gelassen, weder bei Regen, Schlamm oder den bodenlosen Wegen im Vogelsberg. Am Wochenende geht's mit Frau und Tochter ins Grüne. Unser stärkstes Stück war zu Dritt und mit zwei Koffern auf das Oberjoch und von da aus zum Unterjoch. Ich empfehle Regina allen, die mich danach fragen.

**Alfred Bode**  
Frankfurt a. M. S 10  
Deutschherrnufer 32

## Hoffentlich hat's keiner gemerkt . . .

Mit Freude habe ich in der letzten Hauspost unseren Reisebericht gelesen. Leider ist ein böser Druckfehler dabei, den Fachkreise bestimmt beanstanden werden. Nicht die Steigungen, die zwar beträchtlich waren, sondern die Temperatur betrug 60 Grad.

**Wilhelm Gauf**  
Königstein im Taunus  
Bahnstraße 7



HOREX-Vertreter Ken Kay in Californien, USA, zeigt sich hier stolz mit einer der ersten importierten Regina vor seinem Geschäft in Sherman Oaks.

# Der HOREX- Wunschzettel

Den vielen Bitten um Einrichtung einer Spalte, in der HOREX-Fahrer ihre Wünsche, Bitten und Fragen anderen HOREX-Freunden mitteilen können, wollen wir uns nun endlich fügen. Sie haben inzwischen ein Ausmaß angenommen, daß es uns selbst weder zweckmäßig noch möglich erscheint, die einzelnen Schreiben direkt zu beantworten oder sie an die entsprechenden Stellen bzw. Interessenten weiterzuleiten. Wir „opfern“ daher gern diesen Raum, weil wir der Meinung sind, daß eine derartige Spalte nicht unwesentlich dazu beitragen wird, das nun inzwischen so erfolgreich geschlungene Band um alle Freunde und Fahrer der immer größer werdenden HOREX-Familie noch fester zu knüpfen.

In Frage kommen für diese Spalte zum Beispiel Bitten um Reisetips für die bevorstehende Reisezeit, Vermittlung von gemeinsamen Reisen und Urlaubsfahrten, Briefwechselwünsche mit HOREX-Freunden im In- und Ausland, Erfahrungsaustausch mit einzelnen Fahrern, natürlich nur solche, die sich auf die HOREX-Maschinen und das gebräuchlichste Zubehör beziehen.

Alle Anfragen dieser Art, soweit sie nicht direkt vom Werk oder von uns beantwortet werden müssen, werden also künftig in dieser Rubrik zu finden sein. Und keine Bange, liebe Freunde, das kostet natürlich nichts. Ihr braucht keine Sorge zu haben, daß wir Euch nach Erscheinen eine dicke Anzeigenrechnung schicken werden. Daß ihr dagegen aus Kreisen unserer Leser möglichst viele und brauchbare Zuschriften bekommen mögt, das dürfen wir dagegen wünschen und hoffen.

Und nun gehts gleich los:

Mit meinem Freunde und zwei HOREX Regina (8000 und 23000 km) will ich im Mai eine vierwöchige Urlaubsreise nach Spanien unternehmen. Wer kann mir kurz seine Erfahrungen in Spanien mitteilen und mir verraten, wie ich ein Visum und die nötigen Devisen für Spanien erhalte.

Fritz Lempert  
Vluyn Kreis Moers, Ringstr. 5

Junges Paar plant Urlaubsfahrt nach Oberbayern (Ende Juli). Wer fährt mit?

Alfred Bode  
Frankfurt am Main S 10  
Deutschhermufer 32

In den Sommerferien möchte ich eine dreiwöchige Italien-Reise unternehmen (Österreich-Italien-Schweiz). Wef kann mir eine Reiseroute vorschlagen, welche Papiere muß ich haben und wie ist es mit Devisen?

Paul Wagener  
Wuppertal-Sudberg  
Oberheidterstr. 75

Zuschriften erbitten wir in allen Fällen direkt an die angegebenen Anschriften. *Die Red.*

Nachdem wir selbst bei theoretischen Probefahrten mit Bleistift und Rechenschieber keine Steigungen von 60 Grad erreichen konnten, glauben wir nun auch, daß die 60 Grad Celsius schon eher stimmen werden. Schuld hat natürlich, wie immer, der Setzer, der Korrektor und noch verschiedene andere, die hier nicht genannt sein wollen. Na ja, das ist verständlich!

*Die Red.*

## Regina im Dienst der Polizei

Dienstkraftmäder, wie man sie in früheren Zeiten kannte, sind heute ein seltener Artikel geworden. Doch leider sind heute in den Staatskassen keine besonders großen Mittel dafür vorgesehen, so daß man als Polizist vielfach selbst eine Lösung finden muß, um an ein Motorrad zu kommen. Zwei Jahre langes eisernes Sparen ermöglichte mir den Kauf einer Regina, die nun täglich, wenn auch als privates Fahrzeug, treu und brav und, was für Vater Staat sehr wichtig ist — ohne die Staatskasse zu belasten — den Eildienst bei der hiesigen Polizei versieht. Ob wir Verkehrskontrollen durchführen, zu einem Unfall gerufen werden, oder gar eine Verbrecherjagd bis hoch in den Schwarzwald durchführen, nie ließ uns die treue Regina auch nur einmal im Stich. Viele unserer Beamten haben ihr inzwischen die Treue geschworen.

Polizeiwachtmeister Berthold Berl  
Lahr/Schwarzwald  
Friedensheim 61

## Mann oder Frau ist hier die Frage

In Ihrer Hauspost und in Prospekten erscheint DER neue HOREX-Imperator. Das klingt furchtbar und widerspricht vollkommen dem Sprachgefühl. Motorräder sind nun einmal, gerade so wie etwa die großen Schiffe, weiblich. Es tut der Güte Ihrer neuen Schöpfung, die auch auf dem Papier zunächst sehr imponiert, bestimmt keinen Abbruch, wenn Sie ihr das weibliche Geschlecht zuerkennen, wie bisher sämtlichen anderen Motorrädern auch, es sei denn, daß Sie ihren Verehrern das komische Gefühl, es vielleicht mit einem Zwitter zu tun zu haben, nachdrücklichst erhalten wollen.

Zahnarzt Dr. Dehring  
Städt. Krankenhaus Süd, Lübeck







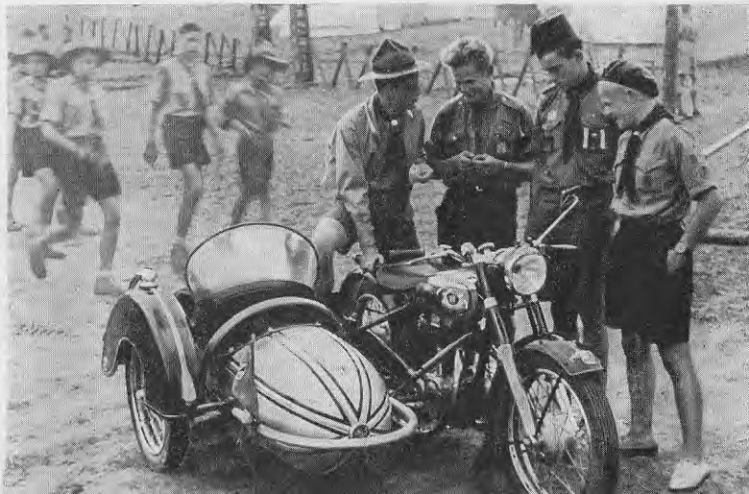
Daß sich Heinz Weber aus Baden bei Wien, Neustiftgasse 8, auf dem Regina-Sattel wohlfühlt, beweisen seine Erfolge: 4 Regina-Starts - 4 Goldmedaillen.

Mit dem ersten Kolben lief die Maschine 103 076 km, mit dem zweiten bis heute. Die Lager des Motors sind noch die ersten und bis dato in einer guten Verfassung. Der Verbrauch von Ketten war normal und läßt sich derselbe bei entsprechender Fahrweise sehr günstig gestalten, obwohl die Maschine ständig mit Beiwagen läuft und täglich eine Strecke von 54 km im bergigen Gelände bei jeder Witterung bewältigen muß. Ich kann versichern, daß ich bis dahin mit der Maschine sehr zufrieden war und hoffe, es noch lange sein zu können.“

Da legst Di nieder, lieber Leser, wanst sowas hörst! Fast zweieinhalb mal um die alte Erde mit einem Kolben. Wenn das nichts ist? Wir gratulieren unserem HOREX-Freund zu diesem treuen Veteranen und hoffen, daß er auch weiterhin mit seiner S 5 Freude haben wird. Fahren kann er ja wohl, da gibt's wohl keine Frage.

Der erfolgreiche HOREX-Sportler und österreichische Staatsmeister 1951, Herbert Engelhard, wurde durch eine HOREX-Regina-Sport ausgezeichnet. HOREX-Generalvertreter Maximilian Königer, Wien, schickte uns dies Foto von seinem Schaufenster, das täglich von sportbegeisterten Wienern umlagert wird. Ihr einziger Wunsch: Einmal ein solches Motorrad fahren zu können!

Bilderichter und HOREX-Fahrer Hermann Laur, Rüssingen, gelang dieser Schnappschuß beim letzten Welpfadfindertreffen in Österreich. Sein Gespann erregte internationales Aufsehen. Hier fachsimpeln gerade Vertreter aus England, Ägypten und Holland mit dem deutschen „Fachmann“.



*Bei allem Hang zur Weiblichkeit haben wir uns eigentlich über das Geschlecht der HOREX-Neuschöpfung keine Gedanken zu machen brauchen. Imperator wirkte von vornherein so demonstrativ männlich, daß man ihm allerseits nicht nur das maskuline Attribut, sondern auch das entsprechende Geschlecht zukommen ließ. Aber wie gesagt, wir stellen gerne anheim, Reginas großen Bruder, der fürwahr kein Zweiter ist, auch die Imperator zu nennen.* Die Red.

### Regina hatte Durst

Unter der Überschrift: „Mit der HOREX in den Keller“ stand in einer südd. Tageszeitung zu lesen: „Großes Glück hatte ein Motorradfahrer aus Lehen, der mit seiner HOREX aus Richtung Kollmarsreute kam und auf der Kreuzung in Sexau-Lörch in die Straße nach Denzlingen einbog. Er hatte es vermutlich sehr eilig und wurde in der Kurve zu weit nach links hinausgetragen. Er fuhr beim Anwesen Karl Schwab die Kellertreppe hinunter und sogar noch durch die geschlossene Kellertür. Bis zu den Mostfässern reichte es allerdings nicht mehr. Fahrer und Beifahrer kamen mit leichten Schürfungen davon.“

Ernst Zimmer  
Gundelfingen b. Freiburg

### Da legst Di nieder . . .

Schreibt uns da ganz klein und bescheiden unser HOREX-Freund Wilhelm Saltenberger aus Grävenwiesbach: „In der Annahme, daß es für Sie von Interesse sein wird, über Leistungen und Qualität auch älterer Modelle Ihres Fabrikats zu hören, teile ich Ihnen folgendes mit:

Ich fahre eine HOREX S 5 und habe bis heute mit derselben 178 400 km zurückgelegt ohne größere Reparaturen.

~~KONSTRUKTIONSBÜRO~~

~~Zutritt verboten!~~

Der HOREX-  
Konstrukteur  
stellt eine Frage!

Ein Konstruktionsbüro steht nie still! – Das ist ein *factum*. – Wenn ein Modell in die Serie geht, wenden sich die Gedanken schon wieder in die Zukunft, neue Ideen bekommen Gestalt, Du, lieber HOREX-Freund, siehst sie erst später verwirklicht, aber Du hast schon heute die Gelegenheit, die zukünftige Maschine Deines Fabrikates zu beeinflussen.

Wir brauchen Deine Meinung, denn wir wollen Motorräder bauen, die „gefallen“!

Sieh' Dir in Ruhe die nebenstehenden Bilder an, es sind Umriss-Skizzen eines Modells mit verschiedener Motoranordnung.

In unserer heutigen Rundfrage geht es *nur* um den *Motor*, um seine *äußere Form* und um seine *Lage* im Fahrgestell.

Schreib' uns bitte nichts über technische Vor- und Nachteile, wir glauben, sie erkannt zu haben, aber schreib' uns, ob Dir die Form des Gehäuses gefällt, ob Du den Absatz zwischen Zylinderkopf und Zylinder bevorzugst, ob Du den liegenden Motor dem stehenden vorziehst, oder aber, ob Dein „Fall“ die nach vorn geneigte Anordnung ist.

Richte die Karte bitte an das *Konstruktionsbüro*, das Dir, lieber Horexianer, für Deine Aufgeschlossenheit schon heute dankt.

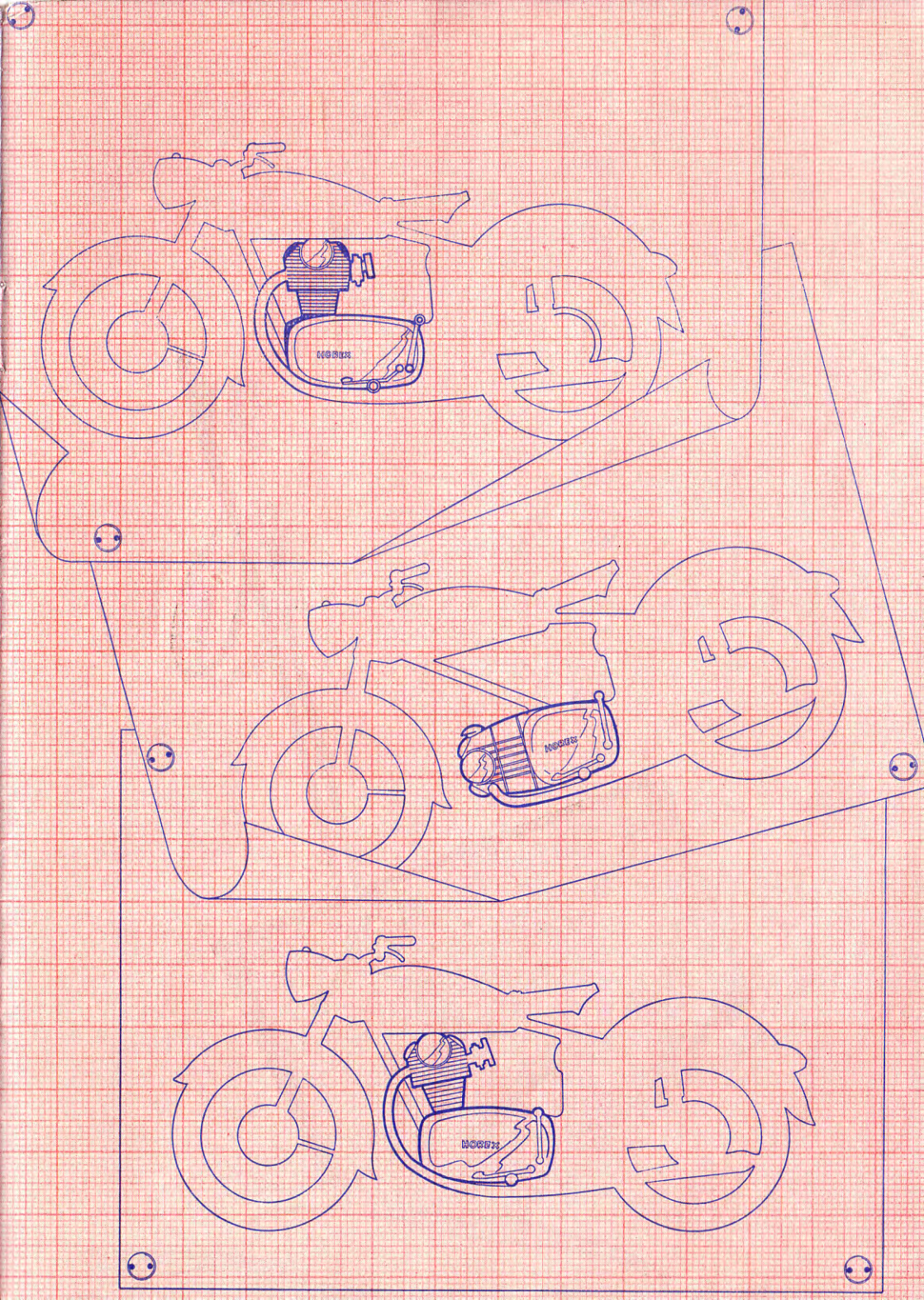
*Die Aufkonstruktoren*

...kurz vor

### Redaktionssechluß

Bei einem Motorradrennen in der Hauptstadt Guatemala fuhr eine HOREX-Regina schön nach der ersten Runde an der Spitze des gesamten Feldes und konnte das Rennen erfolgreich beenden. Die HOREX - Vertretung Centro America Comercial in Guatemala sandte uns von diesem erfreulichen Rennereignis das nebenstehende Foto.







HOREX  
HAUSPOST