



HOEX



HEFT  
9  
1952

*Haupost*



## Meine lieben HOREX - FREUNDE!

Es wird langsam Zeit, daß ich mich nach meinem Urlaub wieder an die Arbeit mache. Ich bin viel herumgekommen, meistens per Anhalter, weil meine Redaktion mich nicht mitnehmen wollte. Bei HOREX-Fahrern brauchte ich gar nicht erst zu winken, die blieben schon von allein stehen und schleiften mich dann durch ganz Deutschland mit. Zuerst war ich in Hamburg, wo ich meinem Freund Roland als erster zum „Deutschen Meister“ gratulieren konnte. Und auf dem Grenzlandring war ich natürlich auch. Der Roland konnte dort zeigen, was in seiner HOREX drin steckt. Nur eine Sekunde langsamer war er als der Sieger. Mir blieb immer die Luft weg.

Auf meiner Rückfahrt kam ich auch in Bad Homburg vorbei. Das Werk konnte ich erst gar nicht finden. Auf der einen Seite haben sie es ganz zugebaut mit einem neuen Wohnblock für HOREX-Angehörige. Feine Sache — mit Bad und allen Schikanen. Auf der anderen Seite reißen sie das ganze Werksgelände auf. Sieht aus, als haben hier alliierte Manöver stattgefunden. Aber Herr Kleemann, den ich im Werk auch empfangen habe, erzählte mir, daß hier die neue ~~Werk~~-Montagehalle gebaut wird.

Mit Herrn Kleemann habe ich mich sehr nett unterhalten. Er hat mir so einige interessante Sachen erzählt, und wir beide sind uns sehr viel näher gekommen.

Sicher wundert Ihr Euch, daß dieses Heft so spät kommt. Leider ist uns ein Brief mit vielen Manuskripten und Bildern auf dem Weg zur Druckerei bei der Post verloren gegangen. Meine Redaktion hat mehrere Wutanfälle bekommen und mich insgesamt siebenmal vertrimmt. Dabei kann ich doch gar nichts dafür.

Laßt Euch für heute vielmals grüßen, ich muß noch Schularbeiten machen. Bleibt schön brav!

Herzlichst Euer stets getreuer  
HOREX-Boy



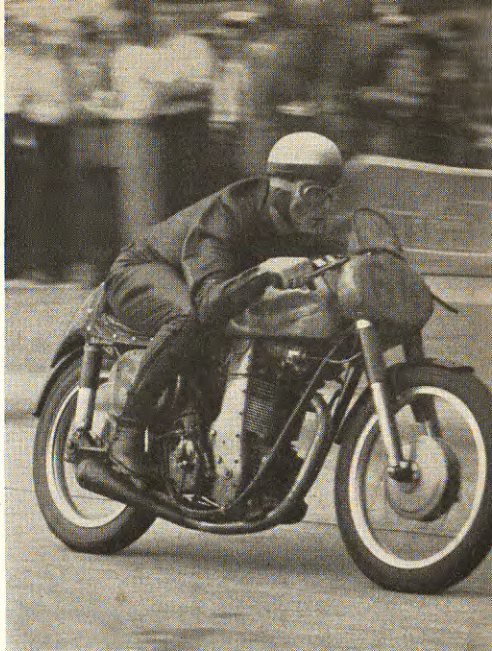
HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werk K. G., Bad Homburg und Redaktion HOREX-Hauspost Berleburg i. W.: Eckehard Wanach, Wilhelm Vos, alle in Berleburg i. W. Graphische Gestaltung Ewald Becker, Friedrichsdorf i. Ts. Druck: Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH.

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

# MEISTERHAFT SCHNELLES RENNFINALE!

Wir versprochen im letzten Heft, in dem wir unseren HOREX-Freunden das Abtreten der Halbliter-Imperatorversionen aus den diesjährigen Rennen zu erklären versuchten, ein paar besondere Worte über die noch im „Rennen verbliebenen“ Viertelliter und 350er. Nun, diese Worte sollen uns heute nicht schwer fallen, denn, was anfangs wohl keiner zu hoffen gewagt, was wir uns allerdings nach Schotten schon langsam auszurechnen begannen, ist Wirklichkeit geworden: Roland Schnell hat seine 350 ccm HOREX zur diesjährigen Deutschen Straßenmeisterschaft gefahren. Nicht mit Schlagzeilsiegen, dafür mit Ausdauer und Präzision, was vielleicht in diesem Fall noch wertvoller sein dürfte.

Hermann Gablenz ließ sich in dieser Saison seinen Optimismus nie rauben



Unaufhaltsam der Meisterschaft entgegen

Daß der lange Roland zu guter Letzt auch der 500er noch zu einem ruhmreichen Abtritt verholfen hat, soll an dieser Stelle auch nicht übergangen werden.

Mit Hamburg als letzter Meisterschaftsetappe sicherte sich Roland Schnell die noch fehlenden Punkte. Hermann Gablenz und Friedel Schön hatten sich in diesem Rennen auf je einer 350er Werkshorex zu dem Privatfahrer gesellt und fuhren an einem märchenhaft schönen Sonntag im Hamburger Stadtpark gemeinsam noch einmal ein sauberes Punkte-Rennen. Schön mußte zwar nach einigen Runden an die Boxe, Gablenz aber hielt mit Roland Schnell durch, dem schließlich neben den beiden Siegern dieses Rennens, Kluge und Wünsche, ein Sonderapplaus als dem neuen Deutschen Meister galt.

Einen Sonntag später sah der Grenzlandring HOREX wieder in zwei Klassen am Start zum schnellsten deutschen Rennen. In sehr beachtlicher Manier konnte hier Hermann Gablenz seine Viertelliter HOREX auf den dritten Platz bringen, während Roland Schnell im Rennen der 350 ccm Maschinen nur 1,3 Sekunden hinter dem Sieger auf dem zweiten Platz durchs Ziel ging. Er bewältigte die zwölf Runden mit einem Schnitt von 171,7 km/std., was immerhin einiges über die Schnelligkeit der HOREX sagen dürfte.

Beachtliche HOREX - Erfolge brachten schließlich noch einige weitere Rennen. In Monza wurde Hermann Gablenz in der 250er Klasse bester Privatfahrer, Roland Schnell in der 350 ccm Klasse bester Deutscher, im Schleizer Dreiecksrennen in der Ostzone, dem dortigen letzten Meisterschaftslauf dieses Jahres, belegte Friedel Schön in der 350er Klasse auf einer Werks-horex hinter Ewald Kluge den zweiten Platz und in Locarno gab es schließlich einen schönen deutschen Sieg in der Halbliterklasse. Roland Schnell beendete das Rundstreckenrennen über nahezu 100 km alsErster auf 500ccm-HOREX.

Für einige Monate ist nun, zumindest an den deutschen Rennstrecken, Ruhe eingetreten. Für Fahrer und Rennabteilung des Werks stehen Wintermonate mit harter Arbeit bevor, die aber zweifellos durch die doch recht



Der letzte Handgriff vor dem Start zum „Großen Preis von Italien“ in Monza

Hermann Gablenz und Friedel Schön gingen in Hamburg auf je einer 350 ccm Werks-HOREX an den Start





Roland Schnell im Kreuzfeuer der Fachfragen:  
Eugen K. Schwarz — Dipl. Ing. Werner Bönsch —  
HOREX-Rennleiter Schlachter

*Horex-Motoren Baed. Horaburg  
Deutschland  
Dipl. Ing. Werner Bönsch  
Motorradrennfahrer  
Roland Schnell  
Motorrad-Fabrik  
HOREX  
Deutschland Baed. Horaburg*

beachtlichen Erfolge bis Ende der Saison neuen Auftrieb bekommen hat. Trotz einiger Mängel, die das Werk schließlich veranlaßten, die Halbliter-HOREX vom Spätsommer ab nicht mehr an den Start zu schicken, konnte doch aber eine hoffnungsvolle Standfestigkeit der HOREX-Rennmaschinen bereits im ersten Rennjahr nicht übersehen werden. Alle Erfahrungen, mögen sie nun aus Erfolgen oder Rückschlägen resultieren, lieferten wesentliche Unterlagen für neue Planungen. Wenn das „offizielle“ Motorengedröhn jetzt von viel-sagendem Schweigen abgelöst wird, dann wollen wir für das Neue hinter den Kulissen kräftig die Daumen drücken.

Der erste Glückwunsch vom Monteur:  
Roland Schnell wurde Deutscher Meister  
in der Klasse bis 350 ccm



# NERVENMÜHLE

## HOREX-Privatfahrer aus drei Nationen meisterten die „Six-Days“

Es schweigt des Sängers Höflichkeit, wollte man das in Einzelheiten einem blutigen Laien ausmalen, was sich in den letzten „Sechs-Motorradtagen“ durch Austrias Salzkammergut-Geographie abspielte. Vermutlich kommt man mit obiger „Nervenmühle“ dem Kern der Dinge, nebst Gefühlen von Mensch und Maschinen am nächsten. Unsere Nachbarn haben jedenfalls ihren Ehrgeiz darein gesetzt, der internationalen Gelände-Motorrad-Elite ihr schönes Salzkammergut nicht gerade von der fremdenverkehrs-werbenden Seite zu präsentieren. Erfreulicherweise ist über das oft „Grundlose“, Lehr- und Erfolgreiche der diesjährigen „Internationalen Sechstagesfahrt für Motorräder“ in der Tagespresse, mit einigen hoffnungslosen Ausnahmen natürlich, so viel „berichterstattet“ und kritisiert worden, daß wir uns speziell auf das beschränken wollen, was HOREX zu bieten hatte.

Aus mehrfach erläuterten, entwicklungs-technisch bedingten Gründen beschickte das Werk die „Six Days“ nicht offiziell, sondern beauftragte damit die Schweizer und Österreichische Generalvertretung. Was also auf HOREX an den Start ging und diese Fahrt so erfreulich erfolgreich beenden konnte, waren Privatfahrer, die ihr Pensum ohne Werksbetreuung und Begleitfahrzeuge



Dr. Czerny im Schlußbrennen

absolvieren mußten. Und darum wiegen die Goldmedaillen, die errungenen Erfolge überhaupt, wohl doppelt schwer.

Österreichs Generalvertretung Maximilian Königer, Wien, und die Schweizer TEBAG,

Harald Oelerich am Hoehrindl



# SALZKAMMERGUT!

Zürich, setzten ihren Ehrgeiz darein, auf HOREX wirklich Fahrer an den Start gehen zu lassen, die diesen Strapazen gewachsen waren. Denn wie kaum bei einer anderen derartigen Geländeprüfung mußten hier Können der Fahrer und Leistung der Maschine zusammenklingen, wobei man das letztere der HOREX, speziell in dieser Materie, von vornherein als selbstverständlich unterstellte.

Die Erfolge beweisen nun, daß die Sechstagesfahrt für die HOREX-Privatfahrer aus drei Nationen keine Fehlspekulation war. Die Maschinen hielten, was man sich versprochen, und die Fahrer leisteten mit ihnen, was man ihnen zugetraut und von ihnen erhofft hatte. Jeder HOREX-Fahrer kann stolz sein auf das, was unter schwersten Bedingungen auf „seiner“ Maschine geschafft worden ist. Denn das, was sechs Tage lang durch das Salzkammergut kurvte und sich HOREX nannte, war ja schließlich nichts anderes, als was unter gleichem Namen auf jeder normalen Straße zu begegnen ist.

Nicht weniger stolz sollten wir auf die Männer sein, die diese Erfolge errungen haben:



Harald Oelerich,  
auf HOREX-Solo:  
Goldmedaille,



Österreicher Dr. Czerny,  
auf HOREX-Solo:  
Goldmedaille,



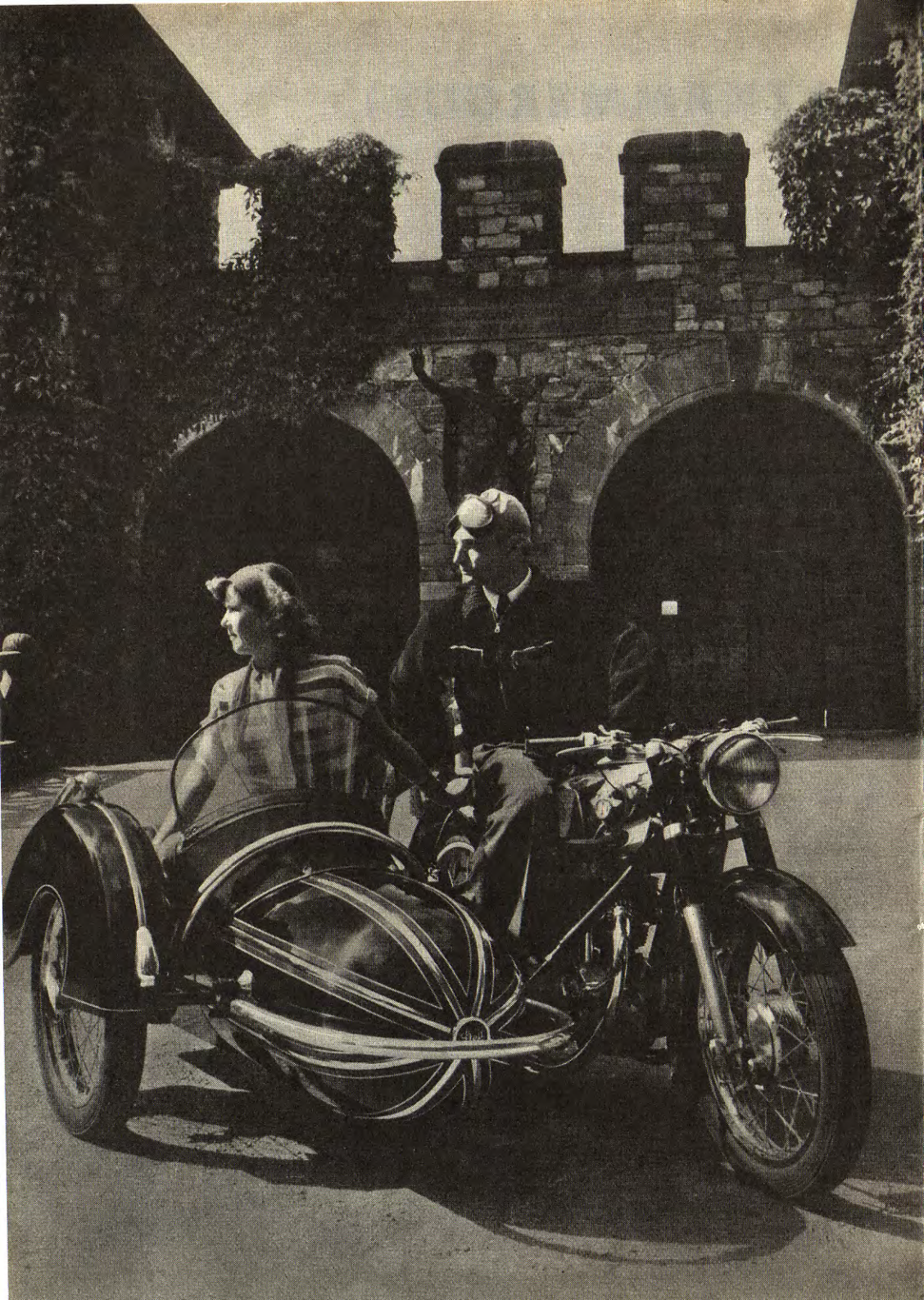
Schweizer Stärkle und  
Schneider auf HOREX-Ge-  
spann: Goldmedaille



Schweizer Hurni  
auf HOREX-Solo  
Bronzemedaille,

Stärkle und Schneider: Auffahrt zum Stausee







# Roland Schnell

Zum zweitenmal  
Straßenmeister!

**350 ccm**



Wer unter uns HOREX-Fahrern hätte sich nicht herzlich und ehrlich darüber gefreut, daß wir in einer Klasse, in der wir zunächst gar nicht einmal so besonders stark zu sein glaubten, in dieser Saison einen deutschen Straßenmeister würden stellen können. Unsere Freude darüber, daß Roland Schnell auf seiner mit Werksunterstützung gebauten 350er HOREX dies geschafft hat, ist in diesem Fall verständlich.

Nachdem sich der lange Karlsruher, der schon mit 15 Jahren aktiv am Motorsport teilnahm und heute im 31. Lebensjahr steht, seit 1946 stets mit einem zweiten Platz in der Deutschen Meisterschaft begnügen mußte, gelang ihm im vorigen Jahr zum erstenmal der große Sprung an die Spitze der Meistertabelle. Nach schönen In- und Auslandserfolgen wurde Roland Schnell Straßenmeister auf einer von ihm selbst umgebauten Moto-Parilla.

In diesem Jahr ging nun Roland Schnell mit seiner neuen HOREX an den Start. Seine Nr. 64 fehlte an keiner Rennstrecke, und man sah sie zum Glück auch mit einer

für die Neukonstruktion erstaunlichen Präzision fast immer im Ziel wieder. Wenn auch nicht auf dem ersten Platz, so doch immer so sicher placiert, daß die, man möchte fast sagen in mühevoller Kleinarbeit zusammengefahrenen Punkte schließlich klar die Deutsche Meisterschaft in seiner Klasse ergaben.

Was dem ruhigen Badenser, der nur selten aus seiner Reserve herausgeht, auf keiner Rennstrecke möglich war, zeigte er dann zum Ende der Saison auf dem Grenzlandring, wo es allerdings keine Punkte mehr gab. Hier präsentierte Roland Schnell seine HOREX in voller Kraftentwicklung ihrer PS und zeigte damit, daß sie ihre wahre Stärke in einer ungeheuren Schnelligkeit besitzt. Und damit machte er seinem Namen alle Ehre.

Meister Schnell möge der Anerkennung aller HOREX-Freunde gewiß sein, die ihm hoffnungsvoll auch für das nächste Jahr Glück wünschen.

# KLEINER ABSTECHER



Alle Brücke in Bad Kreuznach

Blick auf Idar-Oberstein



Eigentlich wollten wir im Urlaub auch dem „großen Sog“ folgen, der Auto- und Motorradtouristen wie die Zugvögel in die südlichen Länder Österreich, Schweiz, Italien und Spanien treibt. Wem die Brieftasche aber keine großen Sprünge, bzw. Reisen gestattet, der fahre wie wir ganz bescheiden nach Luxemburg!

In Trier bekommt man die Grenzpapiere für einen Trip nach Luxemburg. Die ADAC-Geschäftsstelle stellt kurzfristig Triptyks aus, und beim Luxemburgischen Konsulat erhält man sofort gegen eine Mark Gebühr einen Stempel in den Reisepaß, der zu 24-stündigem Aufenthalt in Luxemburg berechtigt. 20 DM pro Person kann man sich an den Grenzstationen in die Landeswährung umwechseln lassen (1 DM gegen 11,30 Francs), man kann aber auch mit deutschem Geld drüben kaufen.

Die Grenzformalitäten waren in wenigen Minuten erledigt — und wir im Ausland. Eigentlich ist es ein „Ausländchen“. Man kann es bequem an einem Tag in allen Richtungen durchfahren, wird aber vielerorts verweilen, weil die Landschaft stets neue Reize und Abwechslungen bietet. Im Nordwesten bei Echternach liegt die „Luxemburger Schweiz“, anschließend das Müllerthal, beides Landstriche, die mindestens so reizvoll sind, wie eine schöne Alpenlandschaft. Saubere Dörfchen mit modernen Hotels wechseln mit großartigen Felsengruppen. Was uns sehr beeindruckte, war der außerordentlich gute Zustand der breiten, griffigen Straßen, die selbst in das

# INS «AUSLANDCHEN»

verlassenste Dorf führen. Die Stadt Luxemburg ist ein Juwel unter den europäischen Landeshauptstädten. Auf den Felsen liegen die Geschäfts- und Regierungsviertel, und in den tiefen Schluchten, die sich dazwischen hinziehen, liegen romantische Mühlen und Bauernhäuser, über denen der Straßenbahn- und Autoverkehr auf mächtigen Brücken pulsiert.

Ein letztes Leuchten der spätsommerlichen Sonne lag auf den Dächern der Regierungspalais, als wir wieder in Richtung Deutschland starteten, nicht ohne unseren Kaffee-, Schokolade- und Zigarettenbedarf für die nächsten Tage gedeckt zu haben. Diese



In Luxemburgs City

Waren sind hier sehr billig (1 Pfd. Kaffee DM 6,—, 1/2 Pfd. Schokolade DM 1,20 und Zigaretten 4 bis 6 Pf. Sonst ist alles teurer, aber der Luxemburger Arbeiter verdient im Durchschnitt das Doppelte des deutschen Arbeiters. Was uns am meisten auffiel, war,

daß in Luxemburg nur ganz wenige Motorräder fahren. Die wenigen sind entweder alte deutsche Maschinen oder „Whizzers“, eine Art Sachs-Motorrad, das auch als Tandem in Luxemburg gebaut wird. Unsere „Regina“ erregte überall großes Aufsehen, besonders bei der Jugend, die uns sogar fragte, wie es den HOREX-Assen Friedel Schön und Kurt Mansfeld geht. „Karo“

Unsere „Regina“ wurde von Luxemburger Jungens auf Herz und Nieren untersucht



## Fußgänger wider Willen...

oder: von einem, der seine Knochen schonen will



... und bin ich so frei, hohe Finanzbehörde, meine HOREX-Regina für die nächsten fünf Monate Ihrer steuerlichen Vormundschaft zu entziehen, womit mir endlich die erste legale Steuerhinterziehung gelungen sein dürfte, welche mir schon lange ein Herzensbedürfnis gewesen ist und mir nur meine gute, bundesbürgerliche Erziehung bisher verbot, sie in die Wirklichkeit umzusetzen. Aber nun ist es so weit, und ich werde mich als Fußgänger in dem Gefühl sonnen, meine Regierung durch obige einschneidende Maßnahme zur Sparsamkeit erzo-gen zu haben, was mir eine hochachtungsvolle Freude macht!

*Eusebins Krummschnieder*

Liebe HOREX-Leidgenossen!

So hab ich's denen gesagt! Hättet Ihr von einem Bundesbürger Führerscheinklasse eins kaum erwartet, was? Aber man muß ja seinem Vergaser schließlich einmal Luft machen. Und wo's jetzt dauernd regnet und man seine Schuhsohlen infolge der vielen Kleinpflasterstraßen mit ihrer „Beinausleger-Fahrweise“ nur unnützlich verschleißt, habe ich mich entschlossen, den Bock in die Ecke zu stellen. Ich habe den Kanal restlos voll!

Motorradfahren ist ja ganz schön, habe ich mir gesagt, wenn die Sonne scheint. Aber wenn man sich erst in Lumpen und Felle hüllen muß, um mit der kühlen Atmosphäre nicht in zu engen Kontakt zu treten, hört der Spaß für mich auf. Zumal wenn mir diese „Freude“ auch noch Geld kosten soll. Nein, das geht zu weit, in diesem Falle „ohne mich“!

Und übrigens, habe ich mir gesagt, wird der Maschine eine kleine Ruhepause gar nicht schlecht bekommen. Man sammelt ja schließlich in einer sechsmonatigen Fahrpraxis so seine Erfahrungen. Ich bin an sich passionierter Fußgänger, und da dachte ich mir

im Frühjahr schon, als ich mir mein erstes Motorrad kaufte, man muß der Maschine auch mal Zeit lassen, wieder zu sich selbst zu kommen. Wenn sie so den Sommer über ihre zwölfhundert Kilometer heruntergasaust hat, dann wird ihr eine Erholung im Winter gut tun. Ich habe sie jetzt bei mir zu Haus in den Keller gestellt, Benzin, Öl und Luft abgelassen, und alles schön mit klarem Wasser durchgespült, damit keine fettigen Reste zurückbleiben im Winter, denn das frißt ja sicherlich durch. Da kann sie jetzt stehen, bis ich sie im Frühjahr wieder in Betrieb setzen werde.

Gewundert habe ich mich nur, als ich vor einigen Tagen meinen Vertreter zum ersten Male traf, seitdem ich meine Maschine bei ihm abgeholt hatte. Er fragte mich, warum ich denn nie zu ihm zum Ölwechsel gekommen sei. Der Mann will wohl an mir reich werden? Ich hatte mir doch zwei Liter Öl bei ihm gekauft und dann jede Woche gewechselt. Jetzt habe ich sogar vier Liter nach dem Ablassen, die hebe ich mir natürlich fürs Frühjahr auf. Das reicht dann wieder fürs erste...“

Ja, uns auch! Die Red.



# HAUSPOST-

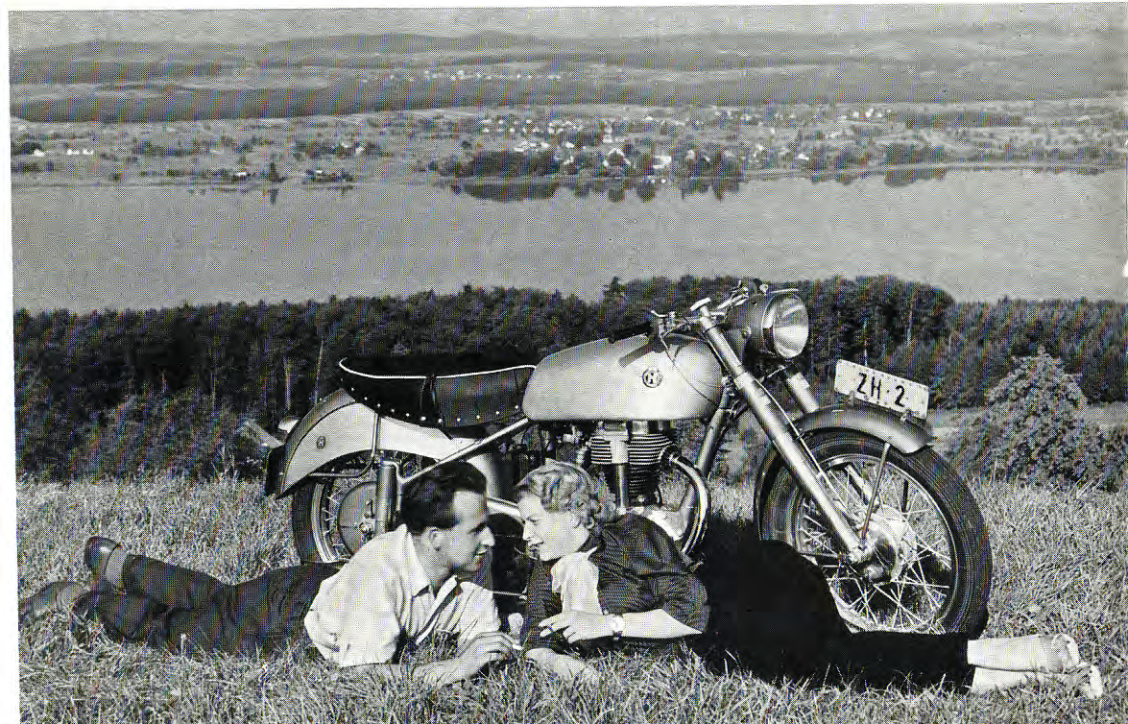


# Bildernwettbewerb

Die HOREX im Foto ihrer Fahrer.  
Wer Motorrad fährt, hat mehr vom Leben.  
Wer auf seinen Fahrten durch die Welt eine Kamera mitnimmt, der verschönt sich sein Dasein selbst dann noch, wenn die schlechte Jahreszeit den Kilometerstand der Maschine langsamer vorwärts preschen läßt. Was unsere HOREX-Freunde auf ihren Fahrten durch die Lande sehen und erleben, das haben wir in den letzten Wochen sozusagen en gros mitgenossen. Der Foto-Wettbewerb der Hauspost hat uns gewissermaßen teilnehmen lassen an den Alpenüberquerungen, an den Fahrten an die Nordsee und an die Adria,

wir haben Capris Schönheiten miterlebt und Spaniens heiße Sonne gespürt.  
Daß unsere HOREX-Fahrer nicht nur Kilometer machen, daß sie bei all ihren Fahrten Auge und Sinn für die Schönheiten dieser Welt haben, das spiegelt sich in Hunderten von Aufnahmen wider. Auf unserem Redaktionstisch häuften sich von Tag zu Tag mehr die Fotos, die für den Wettbewerb bestimmt waren, und in den letzten Tagen vor dem Einsendeschluß kam zu allem Bildersegen noch der große Endsput. Bis es dann 876 Bilder waren, die alle gesichtet und gewertet sein wollten. Um es gleich zu sagen: manche

B. Schenker, Zürich





Erich Gramlich, Karlsruhe

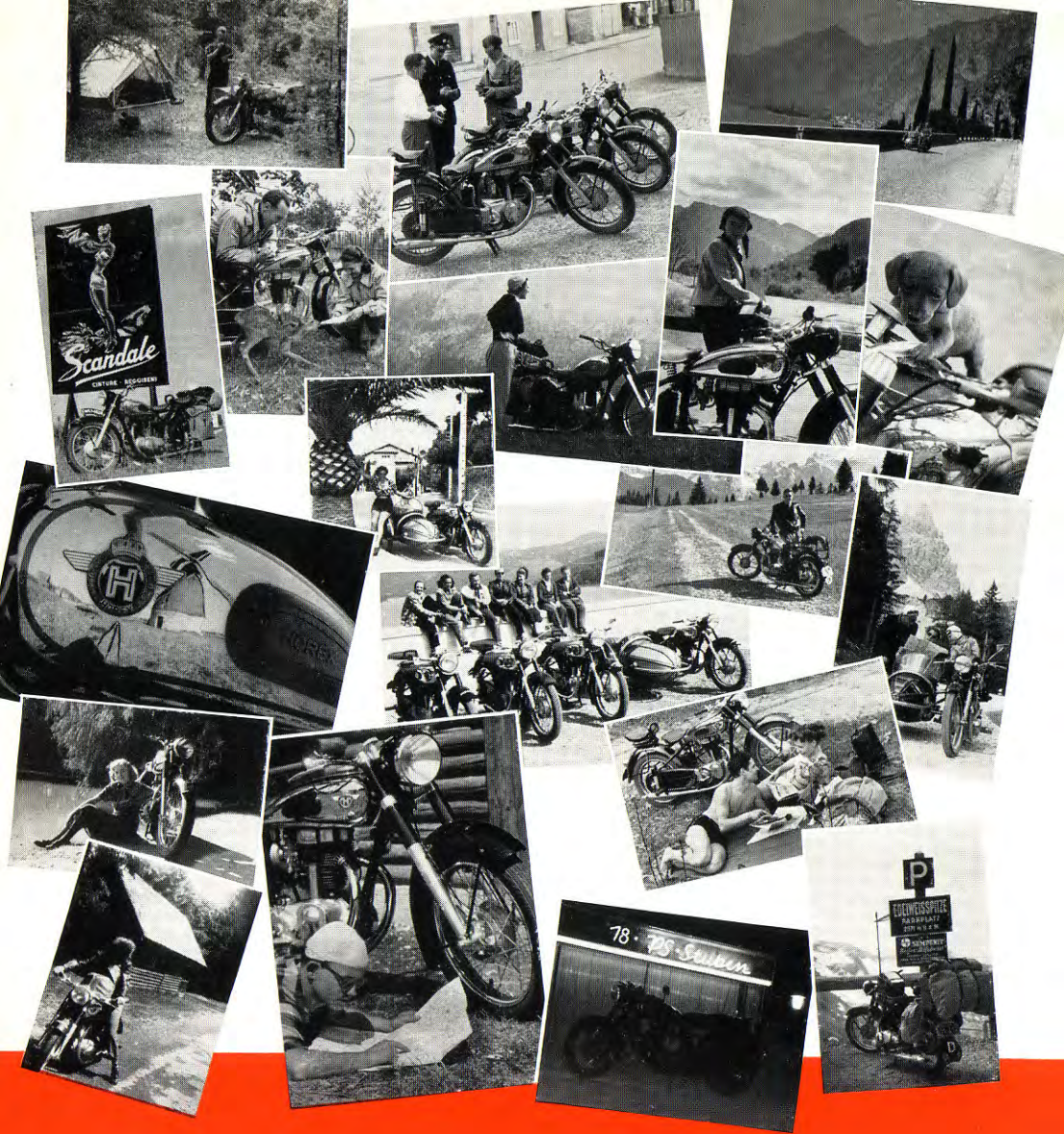
Einsendung war wohl gut gemeint, wenngleich sie auf den ersten Blick eher für einen Platz im Familienalbum als für den Wettbewerb bestimmt war. Wir wollen dies offen sagen als Erklärung für so manchen Enttäuschten, der „sein“ Bild nicht prämiert findet. Aber auch unter den guten Aufnahmen fiel die Auswahl des Preisgerichtes nicht leicht. Gab es bei der Bewertung und Preisverteilung doch so mancherlei zu berücksichtigen: die Auswahl des Motivs, die Bildanlage, der gute Schnappschuß, die originelle Idee.

Das Preisgericht konnte sich angesichts des umfangreichen Bildmaterials nicht dazu entschließen, die besten Arbeiten in ihrer Rangfolge auszuzeichnen. Es ist daher darauf

verzichtet worden, die ersten drei Preise wie vorgesehen aufzuteilen. Auf einstimmigen Beschluß wurden sie zu drei gleichen Preisen in Höhe von 75.— DM zusammengelegt. Auf eine Ausschüttung der Preise für Berufsfotografen mußten wir deshalb verzichten, weil sich an dem Wettbewerb nur Amateure beteiligten.

Immerhin: vor der Bekanntgabe der Besten, die nicht nur mit ihrer Regina, sondern auch mit der Kamera gut umzugehen verstehen, unseren herzlichen Dank allen, die sich an diesem Wettbewerb beteiligt haben. Vielleicht wird mancher in den kommenden Heften in irgendeinem passenden Zusammenhang „sein“ Bild wiederfinden, auch wenn er heute nicht unter den Preisträgern rangiert.

Die auf den drei vorliegenden Kunstdruckseiten gezeigten Fotos stammen in der Reihenfolge von den drei ersten Preisträgern: Karl Schmidt, Biedenkopf, B. Schenker, Zürich und Erich Gramlich, Karlsruhe. Das Foto auf der letzten Umschlagseite sandte Alexander Büchner, Darmstadt, ein.



### Die Preisträger des Wettbewerbs:

Je einen Preis von DM 75,— erhielten Erich Gramlich, Karlsruhe, Durlacher Allee 44, B. Schenker, Zürich 4, Magnusstraße 16, Karl Schmidt, Biedenkopf/Lahn, Kottenbachstraße 13. — Mit einem Preis von je DM 10,— wurden bedacht: Alexander Büchner, Darmstadt, Riedeselstraße 64, Alfred Bips, Darmstadt, Bachgang 7, Gerhard Bienwald, Hildesheim, Boelckestraße 6, Kasimir Ambrachka, Brilon/Westf., Hohlweg 24, Erich Autenvieth, Blaubeuren, Ulmer Straße 1, Kurt Bauermeister, Braunschweig, Kriemhildstraße 8, Ernst Engelmann, Pforzheim, Hoheneckstraße 61, Fritz Horn, Garmisch-Partenkirchen, Kohlstattstraße 12, Walter Lange, Hagen/Westf., Roonstraße 24, Hermann Kessel, Köln, Dreikönigenstr. 1b, Fritz Kratzer jun., Werlingen/Bay., Hans Mayer, Pirmasens, In den Birken 23, Hans Steinkart, Freiburg/Brs., Markgrafenstraße 43, Günter Stelzer, Kelkheim/Taunus, Bahnstraße 19, Manfred Strauss, Stuttgart O, Alexanderstraße 6, Walter Prax, Brilon/Westf., Werner Weinholtz, Essen-West, Leipziger Straße 88, Erhard Wolf, Berlin-Friedenau, Stubenrauchstraße 21, Joachim Wredenhausen, Rottweil a. N., Hochmaienstraße 26, Ernst Zimber, Gundelfingen bei Freiburg/Brs. — Allen Gewinnern unseren Glückwunsch und den vielen hundert Teilnehmern am Wettbewerb nochmals vielen Dank und beim nächsten Mal guten Erfolg!



# WINKE UND KNIFFE

## für die Praxis

Das Thema „Einmotten“ hat im vorigen Winter zu Diskussionen geführt, und wir erachten es heute als unsere Aufgabe, die divergierenden Meinungen auf einen Nenner zu bringen. Für die in diesem Jahr hinzugekommenen „Regina“-Freunde dürfte es zum anderen nicht uninteressant sein, nachdem die Wintermonate vor der Tür stehen, unsere abschließende Meinung über dieses Thema ebenfalls zu hören.

Es mag somit für alle, die „Regina“ in den Winterschlaf versenken, folgendes gelten:

1. Den Motor gut warm fahren und dann das warme, dünnflüssige Motoren- und Getriebeöl ablassen. Frisches Öl einfüllen.  
Um die Gewähr zu haben, daß das frisch eingefüllte Öl überall im Motor hingelangt, wird die Maschine vor dem Abstellen noch einmal warm gefahren.
2. Jetzt wird die Batterie ausgebaut, kommt zum Aufladen und wird in einem frostfreien Raum gelagert. Etwa alle 8 Wochen sich daran erinnern, daß die Batterie langsam entladen und wieder aufgeladen wird. Sie dankt es durch längere Lebensdauer.
3. Der im Brennstofftank befindliche Kraftstoff wird nicht restlos abgelassen. Es ist richtig, in jeder Tankhälfte mindestens  $\frac{1}{2}$  Liter Kraftstoff zu belassen, um ein Austrocknen der Korkdichtungen zu vermeiden.  
Die beiden Benzinähne bleiben während des ganzen Winters geschlossen.
4. Nun wird die Maschine gut gereinigt, einschließlich der Hinterrad- und Vorderadbremse.
5. Die Maschine wird so aufgebockt, daß die Räder freihängen und Vorder- und Hinterradfederung entlastet ist.
6. Lack und Chrom wird geschützt, indem man die Maschine mit einer Öl- und Petroleum-Mischung (Verhältnis 1:1) mittels Flitspritze einsprüht. Man kann auch mit säurefreiem Vaseline einfetten.
7. Den Winter verbringt „Regina“ in einem trockenen Raum am besten, wobei sie gut gegen Staubablagerung zu schützen ist.

8. Von Zeit zu Zeit wird kurz inspiziert, und wenn es sich als notwendig erweist, nachgespritzt, bzw. gefettet.

Bei dieser Gelegenheit ist es nicht falsch, wenn man den Kickstarter etwa 10-15 mal durchtrifft. Es wird anheimgestellt, mittels einer Flitspritze 50-100 ccm gutes Motorenöl (das vorher leicht erwärmt wurde) in die Kerzenöffnung einzusprühen.

Von einem kurzfristigen Laufenlassen der Maschine wird abgeraten, da eine volle Betriebstemperatur (Öltemperatur 80°) nicht erreicht werden kann und das sich dabei bildende Kondenswasser zusammen mit den Verbrennungsrückständen, wie Schwefelsäure, Chlor und Salzsäure — die hervorgerufen werden durch den Schwefelgehalt des Kraftstoffes und durch die Beimischung von Bleitetraäthyl —, zu starken Rostansätzen im Getriebe und Motor führen können.

**Bevor die Maschine wieder in Betrieb genommen wird, muß sie gründlich gereinigt werden; abschmieren, den abgestandenen Kraftstoff aus dem Tank ablassen, den Vergaser säubern, die frisch aufgeladene Batterie einbauen, die Zündkerze prüfen und evtl. das überwinterte Öl ablassen und erneuern. Vor dem Start in den 2. Gang schalten und durch Hin- und Herbewegen der Maschine die Kupplung lösen.**

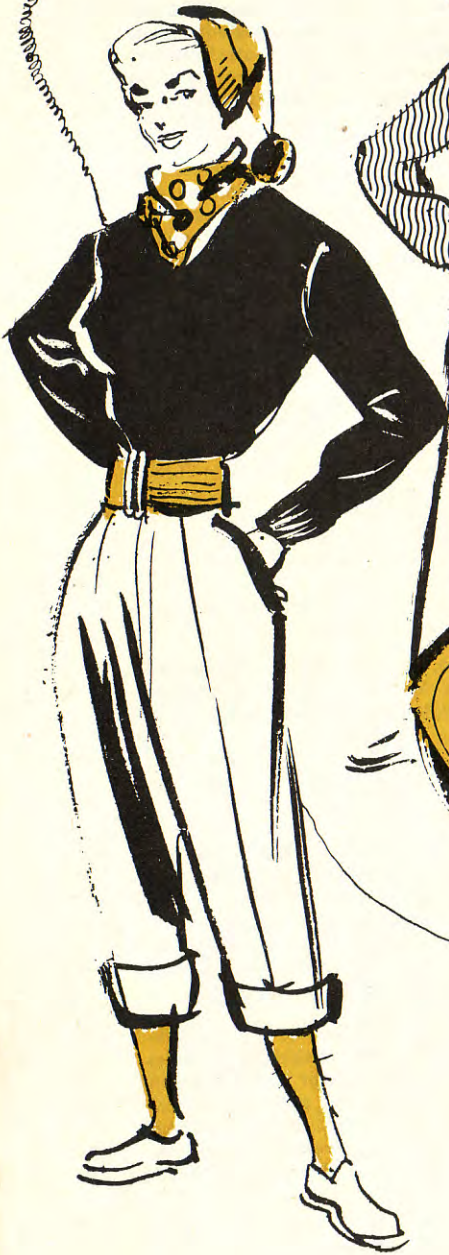
Wir hoffen, hiermit dieses Diskussthemas des Vorjahres zur Zufriedenheit aller Beteiligten abschließend behandelt zu haben.

### EINSTELLUNG DER HINTERRADBREMSE

Es ist bei der Einstellung der Hinterradbremse besonders darauf zu achten, daß der tote Gang des Fußbremshebels — gemessen am Gummiknopf-Ausschlag — mindestens 1-2 cm beträgt, da sonst bei starkem Durchfedern des Hinterrades der Bremsweg des Hebels zu kurz und damit die Bremse belastet wird.

Beim Nachstellen der Bremse ist zu berücksichtigen, daß der Bremshebel immer etwas schräg nach hinten zeigt. Er darf auf keinen Fall senkrecht stehen, da sonst das Bremsgestänge verbogen wird. Bei zu weitem Bremsweg wird der Bremshebel auf der Feinverzahnung um einen Zahn nach hinten verstellt.

Strick



**W**etzt die Nadeln, liebe Motorradfrauen und -bräute, verehrte Gelegenheitssozias! Strickt Euch ein, häkelt Euch zu! Wie soll man auch sonst den himmlischen Launen des sonst so geschätzten Wettermachers da oben gewachsen sein? Ich bitte Sie, schon die Herbstmonate waren durchschnittlich 4–5 Grad zu kalt. Und dabei fängt der Winter erst an! Drum strickt Strümpfe, häkelt Handschuhe, strickt Pullover, Jacken, Westen, häkelt Schals, strickt Mützen, und Ihr bleibt gesund!

Wir werden warm-wollene Winterwunder wirken! Wollen wir? Womit, wie? Bitte schön:...

Fangen wir zunächst mit ein paar Pullovern an, das macht ja doch den meisten Strickspaß. Wenn Ihnen die Farbwahl für den schlichten Pulli mit angestrickten Ärmeln schwer fällt, entscheiden Sie sich für Schwarz, das ist nie daneben getippt. Das schmale Bördchen wird Ihnen gut stehen. Sie können aber auch mit einer dicken, bunten Kette oder einem farnefrohen Tüchlein und einem breiten Latex-Gürtel in der gleichen oder einer Kontrastfarbe dem einfachen Pullover, den auch weniger geübte Hände stricken können, das modische i-Tüpfelchen verleihen.

Oder hätten Sie Lust, sich den hüftlangen, anliegenden Jumper zu stricken? Er ist in einer warmen Grundfarbe rechtserscheinend gestrickt und hat bis zur Taille in schmalen Abständen Linksreihen in drei verschiedenen Farben. Im unteren Teil der Ärmel wiederholen sie sich. 8 cm unter dem Halsausschnitt kehrt jeder Linksstreifen noch einmal wieder und setzt sich in den Ärmeln fort, so daß der Eindruck einer durchlaufenden Passe entsteht. Ein kleines Bündchen und Knöpfe auf den Schultern vervollständigen den Pullover, der Ihnen bestimmt viel Freude machen wird. Vor allem, wenn Sie sich noch ein Paar Strümpfe

dazu arbeiten. Wählen Sie eine andere Grundfarbe (vielleicht eine etwas bedecktere), aber die Farbe der Linksstreifen behalten Sie bei. In Knöchelhöhe beginnen Sie mit den Linksstreifen — in schmalen Abständen erscheint jede Farbe höchstens zweimal, dann erscheint nur alle 6 cm ein anderer bunter Linksstreifen bis oben hin. Eine passende Mütze, vielleicht in der Farbe der Strümpfe, die sich über die Ohren ziehen läßt und einen lustigen Quast hat, wäre auch nicht zu verachten, wenn Sie Ihr Ziel, eine schicke Sozia zu sein, nicht aus den Augen lassen wollen.

Das dritte Modell ist eine lose Strickweste. Auch sie ist ganz rechtserscheinend gestrickt. Der 4 cm breite Abschlußstreifen unten läuft in seitlichen Pattenschlitzen über der Hüfte aus. Am Hals taucht vorn als Wiederholung eine Patte auf, die geschnürt wird.

Den Abschluß am Hals bildet dann ein rundliegender Streifen. Abschlußstreifen und Patten sind linksgestrickt, eventuell auch in einer abweichenden Farbe gearbeitet. Und nun ein munteres Tuch hineingeknüpft, Sie werden sich bestimmt gefallen und auch schön warm versorgt sein.

Wie wäre es nun noch mit ein Paar Handschuhen? Häkeln Sie sich doch einmal ganz bunte! In festen Maschen wird der Handschuh längs gearbeitet, jeder Finger in einer anderen Farbe. Die Innenfläche ist einfarbig. Und noch ein Schal? Vielleicht in denselben Farben, wie die Handschuhe? Stricken Sie mit dünnem Garn einen Schlauch mit fünf Nadeln (das sitzt so gut) breite, farbige Streifen. Oder vielleicht mögen Sie ihn, weil er zu den Handschuhen passen soll, lieber gehäkelt?

Wie wunderbar! Welche Wonne! wohlige - wollige - wonnige - weiche wird uns wieder werden!

Strick-Heil!! Ihre Marianne





## *Du und Deine HOREX !*

Liebe HOREX-Freunde,

das Lederzeug der Motorradfahrer, das die leichte Sommerbekleidung verdrängt hat, kündigte ebenso präzise wie das bunte Laub der Bäume den Beginn des Herbstes an und damit das Ende der Reisesaison 1952. Aus allen Ecken des alten Europa, aber auch aus Übersee, erhielten wir begeisterte Urlaubsgrüße treuer HOREXIANER, die, „ohne einen Schraubenschlüssel anzufassen“, viele frohe Urlaubs-km auf „Regina“ hinter sich brachten. Aber auch für jene, die den „Schraubenschlüssel“ und eine kundige Hand dazu benötigten, war gesorgt. In unermüdlicher Tätigkeit haben die HOREX-KD-Werkstätten ihre Einsatzbereitschaft unter Beweis gestellt. Dem HOREX-REPARATURWERK, als KD-Werkstatt des Werkes, war es vorbehalten, den „Löwenanteil“ der anfallenden Arbeiten zu erledigen.

Und hier möchten wir zunächst einmal allen HOREX-Fahrern Dank sagen, die sich unseren Bitten nicht verschlossen hatten — oder z. T. aus eigener Einsicht handelten — und sich ordnungsgemäß durch ihren Vertreter im Werk anmelden ließen. Sie hatten dafür fast ausnahmslos den Vorteil einer fristgerechten Erledigung ihrer Wünsche.

... und dann kamen noch viele unangemeldet durchs Fabriktor. Zwar waren sie anfangs sehr verärgert, daß wir die gesamte Arbeitszeit für die angemeldeten Kunden benötigten, aber wir haben es doch noch geschafft, um auch ihnen zu helfen. Wir haben manchmal bis 22.00 Uhr gearbeitet, um auch hier zu helfen. Gefreut — nein, das haben auch wir uns nicht. Und es wäre doch so einfach gewesen, wenn...

Weil wir wissen, daß dieses kleine „wenn“ Zeit, Geld und Ärger ersparen kann, wollen wir es hier noch einmal sagen:

### **Wenn die Maschine ins Werk gebracht werden soll:**

1. zum zuständigen HOREX-Vertreter, der, wenn er es für gerechtfertigt hält, die Maschine im Werk anmeldet,
2. vom Vertreter Anmeldebestätigung des Werkes aushändigen lassen,
3. Vorfahrt im Werk zum angegebenen Termin unter Vorlage der Bestätigung beim Pförtner. Kann der Termin nicht eingehalten werden, bitte, rechtzeitig abmelden und neuen Zeitpunkt vereinbaren.

Wir hoffen, daß jeder HOREX-Fahrer die Aufgaben des HOREX-KD erkennt und einsieht, daß diese nur in einer straffen Organisation zu lösen sind. Im Interesse der HOREX-Gemeinschaft müssen wir deshalb von jedem, der seine Maschine im Werk vorfahren will, eine ordnungsgemäße Anmeldung fordern, womit er gleichzeitig seinen eigenen Interessen dient.

Ansonsten bleibt weiterhin gut Freund mit Eurer

HOREX-Columbus-Werk · Kundendienstabteilung

## UNTER UNS IM:



Daß sich HOREX-Fahrer im In- und Ausland schon seit je als Angehörige einer großen Familie fühlen, drückt sich immer wieder in dem Zusammengehörigkeitsgefühl der Fahrer untereinander, in dem netten Grüßen auf Landstraßen und Autobahnen, ja und nicht zuletzt in dem unsichtbaren Band gemeinsamer Freude an der

schönen Maschine aus, die an sich der Ursprung der Freundschaft aller HOREX-Fahrer ist. Dieser Familienzugehörigkeit entspringt auch der Gedanke zu unserer Hauspost, die ja immer wieder aufs neue Mittler sein will zwischen dem Werk und HOREX-Fahrern in aller Welt sowie unter den Fahrern selbst.

1



2

Ehrliche Freude herrscht jetzt darüber, daß unsere „Familie“, die inzwischen recht umfangreich geworden ist, sich in kleineren Gruppen noch enger zusammenschließt. Die sich ständig verbreitenden „HOREX-Clubs“ sind so recht dazu angefan, dem Gedanken der Zusammengehörigkeit neuen und vor allem für den einzelnen Fahrer recht ersprießlichen Auftrieb zu geben. Das Werk selbst nimmt sich dieser Clubs mit besonderer Sorgfalt an. Es ist sein Bestreben, die schon bestehenden, in Gründung befindlichen oder geplanten Clubs nach bester Möglichkeit zu unterstützen. Die Werbeabteilung in Bad Homburg hat wesentliche Hinweise zusammengefaßt, die allen Clubs die Aufbauarbeit erleichtern

1 19 HOREX-Fahrer vom HOREX-Club Trier trafen sich an der Porta Westfalica berichtet uns mit diesem Bild die Firma Auto-Monz aus Trier

2 Mit 38 HOREX-Fahrern wurde der HOREX-Club Mittelbaden in Ottersweiler gegründet. Von der ersten gemeinsamen Ausfahrt sandte uns dieses Bild Motorradhaus Sauer, Ottersweiler

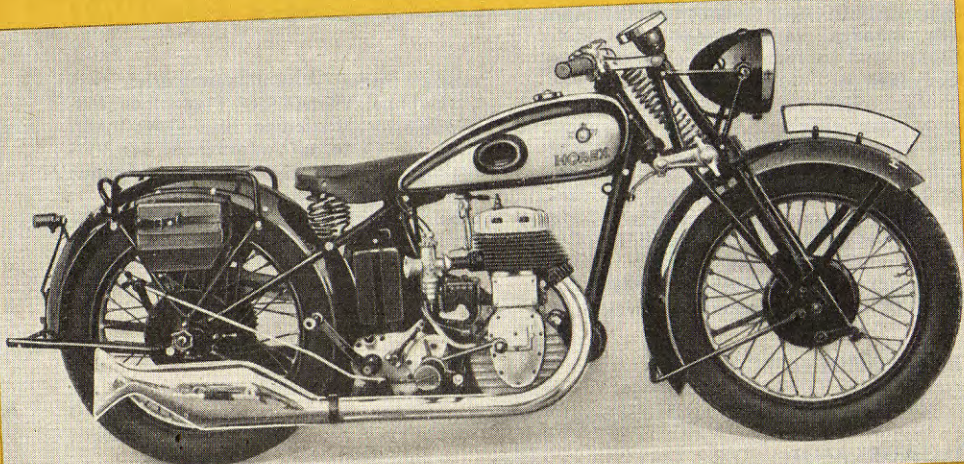
sollen. Nettes Ausstattungsmaterial, wie Clubwimpel, Wandbilder, Photoalben, Mitgliedskarten, Briefpapier und vieles mehr, steht den Clubs auf Anforderung zur Verfügung. In allen diesbezüglichen Fragen will die Werbeabteilung gern beraten. Und nun frisch ans Werk, liebe HOREX-Freunde. Einige Clubs sind Euch bereits mit gutem Beispiel vorangegangen. Nach unseren Unterlagen bestehen zur Zeit schon folgende HOREX-Clubs:

**IM INLAND:** HOREX-Club Braunschweig · HOREX-Club Düren · HOREX-Club Göppingen-Geislingen · HOREX-Club Hannover · HOREX-Club Mittelbaden, Ottersweiler · HOREX-Club Münsingen · HOREX-Club Trier · HOREX-Club Schöningen/Braunschweig · HOREX-Club Ennabeuren/Münsingen · HOREX-Club Spessart/Aschaffenburg · HOREX-Club, Rosenheim  
**IM AUSLAND:** HOREX-Club Genf · HOREX-Club Zürich · HOREX-Club Brüssel

# HOREX Sachen

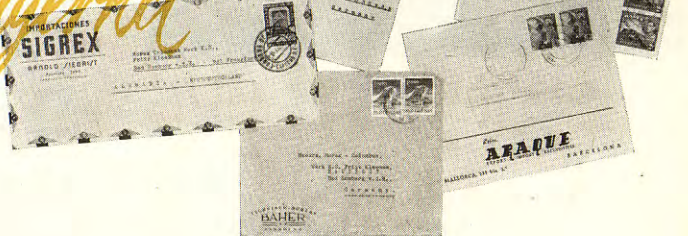
Oft genannt, in der HAUSPOST als „T 34 Panzer“ unter den Motor-  
rädern bezeichnet, erstmals 1925 zum Leben erweckt, immer  
weiter entwickelt, geliebt und geschätzt als unermüdliches  
Arbeitstier, das bin ich hier im Bild in der Mode des Jahres 1937,  
der gute alte „Seitengesteuerte“ Viertakter von 500 und 600 ccm.  
Als 500er 16-, als 600er 18 PS, das reichte. Ich laufe ehrliche 110  
Sachen, das reichte für damalige Verhältnisse auch. Drehzahl? —  
lieber Freund, zu meiner Zeit war man mit weniger zufrieden!  
Lebensdauer? „Ask the man who owns one!“ Arthur Beeken,  
Hamburg-Harburg, 80000 km, Wilhelm Saltenberger, Gräven-  
wiesbach, 210000 km, Fritz Schulze, Beetendorf / Salzwedel,  
134000 km, und das ohne große Reparaturen! Ich glaube, das  
dürfte genügen!

Dein getreuer Tefünf





# Hauspostlagern



## Steckbrief hatte Erfolg

Juristen arbeiten gern mit Steckbriefen. In Hauspost-Nr. 7 hatte Gerichtsreferendar Siegfried Stimpfig aus Stuttgart nach einer Windschutzscheibe gefragt, die ihm im Vorbeihuschen gut gefallen hatte. Hier der Erfolg der Suchaktion: Hermann Gablenz — Karlsruhe schreibt, daß es sich dabei um eine Aero-Scheibe handelt, die sich bei seinen Kunden bestens bewährt habe und für jede Jahreszeit brauchbar sei. Hersteller der Scheiben sind die Panther-Weke KG. in Braunschweig. Preis: DM85.—. HansMeinel aus Landau/Pfalz berichtet, daß eine solche Windschutzscheibe aus Astralon besteht und von der Firma Aera-Blink in Wolfenbüttel zum Preise von DM 75.— hergestellt werde. „Ich selbst“, so heißt es in der freundlichen Auskunft, „hatte diese Scheibe über Winter an meiner Regina. Sie hat sich aufs beste bewährt, so daß ich sie jederzeit weiter empfehlen kann.“

Anm. der Red.: Hierzu hatte uns Hermann Gablenz ein vorzügliches Photo zur Illustration mitgeschickt, das wir leider nicht bringen können, da ein Eilbrief von der Redaktion zur Druckerei mit der Bildvorlage bis heute noch nicht eingetroffen ist. Die BUPO sollte für die Eilpost HOREX-Maschinen einsetzen, dann gäbe es solche Pannen nicht!

## Hauspost mit Sammlerwert

Briefmarken steigen im Wert, je seltener sie werden. Unser Kurt Mansfeld weiß das am besten, der ja nicht nur gute Rennen fährt, sondern alter Briefmarkenfuchs ist. Mit den Heften der Hauspost scheint es bald nicht anders zu gehen, zumindest gilt dies für die Nr. 2. Bei kaum einem Posteingang fehlt der Hilferuf an uns, die Hauspost Nr. 2 noch nachzusenden. Wir können dazu leider immer nur sagen, daß wir von dieser Ausgabe selbst keine Exemplare mehr haben. Und so müssen wir selbst diejenigen Sammler enttäuschen, die nur eine Sammelmappe anlegen wollen, wenn sie das zweite Heft noch geliefert bekommen.

So schreibt uns jetzt auch HOREX-Freund Wilhelm Plätz aus Duisburg-Hamborn, Schäferstraße 1: „Mit Bedauern habe ich zur Kenntnis genommen, daß das Heft Nr. 2 völlig vergriffen ist. Alle meine Bemühungen, die Ausgabe hier aufzutreiben, waren leider ohne Erfolg. Wenn es erlaubt ist, so möchte ich Sie bitten, eine diesbezügliche Veröffentlichung in der nächsten Hauspost-Ausgabe erscheinen zu lassen. Ich bin gern bereit, dem HOREX-Freund, der das Heft Nr. 2 entnehmen kann, eine angemessene Entschädigung zukommen zu lassen.“ — Wir wünschen unserem Hamborner Horexianer viel Glück und eine gute Seele, die ihm den Wunsch erfüllt!

## Ganz ohne böse Absicht

Kollege Dr. Heinz Kemenater von der Zeitschrift „Der Motor-Tourist“, München, schreibt uns: „Als fleißige und aufmerksame Leser Ihrer vergnüglichen Hauspost fanden wir zu unserem Leidwesen, daß in der Mai-Nummer im Aufsatz über „Wissenswertes über Auslandsreisen“ bei den Triptyks- und Carnet des passages-Ausgabe-Clubs unser Deutscher Touring Club als älteste deutsche Kraftfahrer-Vereinigung ausgelassen worden ist. Dies schmerzt uns um so mehr, als wir durch die 1933 verfügte Auflösung ohnehin kostbare fünfzehn Jahre der Weiterentwicklung verloren haben und nunmehr versuchen müssen, den damaligen Stand von fast 50000 Mitgliedern ohne die vernichtete Kartei und bar der damals beschlagnahmten Vereinsgelder wieder anzugehen. Ihnen sind die Geschenke des DTC sicher bekannt, die wir im Rahmen der Berichte über die große internationale Touring-Familie allen in Erinnerung zurückgerufen haben. Deshalb — schon im Interesse der Gegenseitigkeit — dürfen wir Sie wohl bitten, demnächst, so wie wir es auch bei unseren Fehlern machen, eine Berichtigung oder einen zusätzlichen Hinweis zu bringen, den wir sicher nicht übersehen werden.“ — Was hiermit gern geschehen ist. DieRed.



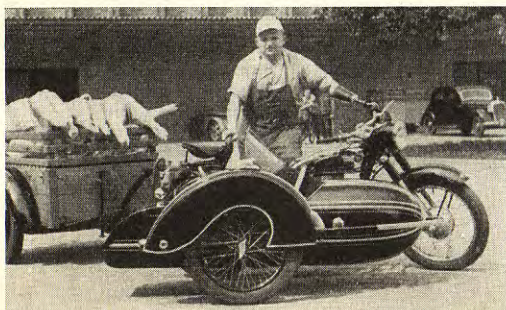
**Beliebtes Reiseziel zu jeder Zeit — der Eiffelturm in Paris.** Werner Lengemann, Kassel, Wilhelmshöher Allee 148, schickte uns diese sommerliche Ferien-erinnerung

### Bestes Öl — beste Kerzen

Dr. K. M. Ehrenhaus von der Zeitschrift „Erdöl und Kohle“ in Hamburg berichtet uns über seine Regina-Erfahrungen auf einer über 3500 km langen Reise durch Österreich, die Schweiz und Italien mit der normalen Regina mit Steib 350-Seitenwagen, zwei Personen und rd. 50 kg Gepäck: „Wir überquerten eine ganze Reihe von Pässen, Simplon (in jeder Richtung einmal), St. Bernhard, Maloja etc. Die Maschine zog hervorragend — ich brauchte bei keinem Paß auch nur einmal zwecks Abkühlung anzuhaltten. Auch gab es während der ganzen Fahrt nicht die geringste Motorpanne. Lediglich während der Rückfahrt, wenige 100 km vor Hamburg, wurde der Motor plötzlich sauer. Grund: das scharfe Fahren vor allem auf den langen Autobahnstrecken durch das Rheinland mit schwerster Belastung. Dadurch war das Öl so heiß geworden, daß es z. T. wohl vercrackt war, z. T. eine Art erneuten Destillationsprozeß durchgemacht hatte, so daß es selbst in heißem Zustand zähflüssig war. Da machte die Pumpe nicht mehr mit, und es gab Trockenreibung. Nach Auffüllen von einem Liter Öl war alles wieder in Ordnung. Auch die Kerze war nach den 3500 km vollständig abgenutzt (sie war allerdings, wie die Nachprüfung ergab, von Anfang an nicht gut gewesen). Man muß also den Schluß ziehen, daß erstens bei scharfem Fahren der Regina mit Beiwagen ein Ölwechsel alle 1500 km nicht ausreicht, zweitens die Beanspruchung der Kerzen unter diesen Bedingungen sehr hoch ist, so daß darauf geachtet werden muß, nur Kerzen modernster Konstruktion zu benutzen.“

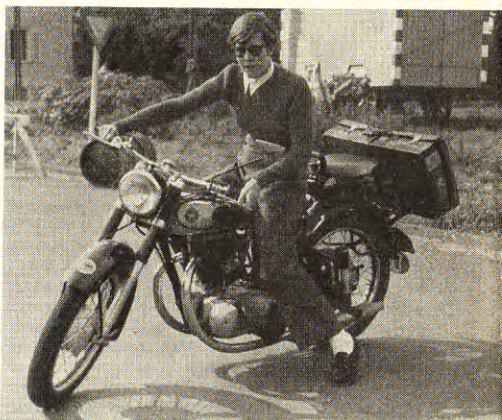
### Regina — treues Mädchen für alles

Bruno Weiss aus Hameln, Fischportstraße 20, ist nicht nur begeisterter HOREX-Fahrer, sondern auch Spediteur in Schweineschinken



### Da schau her: Fräulein Doktor!

In Bad Godesberg kennt man das „reginafahrende“ Fräulein Dr. Ilse Nothacker gut. Wir stellen sie unseren HOREX-Freunden hier gern illustriert vor. Sie schreibt uns zu dem reizenden Bild folgendes: „Seit Weihnachten besitze ich eine Regina. Inzwischen bin ich mit ihr (bis Ende September) 15000 km gefahren. Wir vertrugen uns immer sehr gut. Überall, wo wir auftauchen, bestaunt man unsere Kräfte. Obwohl ich viel weniger als die Hälfte meiner Regina wiege (57 kg) — prima, prima! Die Red. —, werde ich mit ihren PS spielend fertig. Sie gehorcht dem leisesten Druck und läßt mich nie im Stich. In einem



Punkte mußte ich sie jedoch überlisten: ich ließ ihr nämlich einen Seitenkippständer anmontieren, so daß sich ein Aufstellen erübrigt. Mit einer 98er fing ich einst an, bald folgte eine 200er, und jetzt schiele ich bereits nach der IMPERATOR (aber bitte mit Anlasser!). Ich habe den Ehrgeiz, die erste Maschine dieser Serie zu fahren und von uns beiden schöne Bilder zu machen.“

### Ich sage gern „danke“

HOREX-Freund Hans Schönleber aus Stuttgart-Oberürkheim, Leutweinstraße 8, bedankt sich mit freundlichen Worten dafür, daß seine Regina ihn nie im Stich gelassen hat. Er schreibt: „Ich habe jeden Tag bei Wind und Wetter eine Strecke von 130 km zu fahren. Innerhalb von 16 Monaten habe ich 48000 km ohne Kolbenwechsel und größere Reparaturen hinter mich gebracht. Infolgedessen konnte ich meinen vielen Bekannten, die mich um ein Urteil über die HOREX-Regina befragten, immer nur die beste Auskunft geben.“

### Ein Jubiläums-Lob

Aus Stuttgart-N, Dornbuschweg 41, schreibt uns HOREX-Freund Walter Ott Anfang Oktober: „Beim Lesen der Hauspost stößt man immer wieder auf





Bild ohne Worte. Zur Nachahmung empfohlen

Fahrtenberichte aus allen Teilen Europas und manchmal auch aus Afrika. Ihnen ist durchweg zu entnehmen, daß die Motorradwanderer mit ihrer Regina restlos zufrieden sind, daß die Maschine unauffällig auch die schwierigsten Anforderungen erledigte und daß alles schön und wunderbar war. Ich selbst war mit meiner Regina auch in Nordafrika, bin über den Hohen Atlas gefahren und kehrte erst um, als die Straßen aufhörten, welche zu sein. Wenn ich keine Photos von der 10000-km-Fahrt habe, so ist es mein Pech, daß ich einen Pressephotograph unterwegs verladen mußte, weil seine Maschine — keine HOREX — unterwegs buchstäblich auseinandergefallen war. Deshalb hier nur einiges von meiner Reise: Meine Regina hat vorne oben (auf dem Tachometer) genau 50000 Kilometer drauf — hinten unten (auf dem Hinterreifen, den das Werk einst mitlieferte) übrigens auch. Ihr meint, ich sei ein Sonntagsfahrer? Nun, es gibt wenige Solo-Reginas, die lilablaue Auspuffrohre haben — meine hat welche! Und zwar nicht etwa von Spätzündung! Mit meinem guten Stück fahre ich — von Regenwetter abgesehen — ohne irgendwelche Motorradkleidung jederzeit zu Premieren im Staatstheater. Im dunklen Anzug! Die Maschine ist trotz ihrer 50000 tadellos sauber, schmiert nicht und verliert kein bißchen Öl. Wenn die Leute sagen, sie sähe wie neu aus, so ist das weniger ein Lob auf meine durchaus nur durchschnittliche Pflege als vielmehr auf den ausschließlich mit Wasserstrahl, Rasierpinsel und normalem Putzlappen instandgehaltenen ausgezeichneten Lack, der allerdings noch weit besser aussieht als der mancher 10000er. So — das ist einmal die Regina von einer anderen, nicht so alltäglichen, weil alltäglichen Seite.“

### Begeisterung in Rosenheim

Das ist kein Filmtitel, obwohl er einer sein könnte, wenn von der vergnüglichen Ausflugsfahrt der Rosenheimer HOREX-Familie ein Bildstreifen gedreht worden wäre. Die Herbstfahrt der 25 schneidigen Reginas muß ganz großartig gewesen sein, denn wir erhielten darüber Berichte in mehrfacher Ausfertigung. Jedenfalls wird man es Rosenheims HOREX-Vertreter Michl Hofmann nicht vergessen, daß er mit allen seinen Getreuen auf schöne Fahrt gegangen ist. Wie hieß es in einem Bildbericht einer Zeitung: „Als die lange Kette der Motorräder auf der Autobahn in Richtung Chiemsee abrauschte, da gab es eine Auspuff-Musik, die an ein mittleres Bombengeschwader

erinnerte. Mit ihren schönen Maschinen erregten die ‚HOREX-Buben‘ überall Aufsehen.“ Und das taten sie wohl auch, in Traunstein, wo die blitzblanken



Aufstellung und Abfahrt in Rosenheim

Reginas in langer Reihe parkten, als man gemeinsam am Mittagstisch saß, in Berchtesgaden, wo Kaffeepause gemacht wurde und auf der Heimfahrt über die schöne Queralpenstraße. Und weil es so schön war, wird die Gründung eines HOREX-Klubs auf allgemeinen Wunsch wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen.



Mit 38 HOREX-Fahrern wurde der HOREX-Club Mittelbaden in Ottersweiler gegründet. Von der ersten gemeinsamen Ausfahrt sandte uns dieses Bild Motorradhaus Sauer, Ottersweiler

Honni soit qui mal y pense!

...ent betreten  
... für die englische Wirtschaft, ihr großes  
... BSA-Werk mit ihren 7000 Mitarbeitern. Man hatte  
... lange Jahre sich vielleicht dem Trugschlusse hinge-  
... geben, die aufopfernde englische Tätigkeit für unsere  
... kontinentalen Völker während des letzten Weltkrie-  
... ges, der wir letzten Endes doch unsere heutige natio-  
... nale Freiheit verdanken, wirke wie eine anhaltende  
... Dankesschuld und Freundschaft. Leider ist es nur  
... bei der Freundschaft geblieben, und ein Blick auf die  
... Einfuhrstatistik von Motorrädern lässt uns die Scham-  
... röte ins Gesicht steigen, wenn wir beachten, wie wir  
... von unserem grossen Wirtschaftspartner Deutschland  
... mit Motorrädern überflutet werden.

Wir gaben deshalb unseren 3 englischen Propa-  
... gandafahrern an der Pforte Zürichs, zusammen mit  
... den vielen zum Empfang herbeigeeilten BSA-Fahrern,  
... als Freunde einer in ihrem Existenzkampf verhand-  
... lungen die Hände.

**E**in Freund schickte uns einen Artikel aus der schwei-  
... zerischen Zeitung „Motor und Sport“ (St. Gallen),  
... vom 24. September 1952.

Dieser Artikel heisst: „BSA fährt Propaganda“ und  
... ist unterzeichnet von einem Journalisten namens  
... O. Immer, der darin den Besuch eines BSA-Werbe-  
... Teams bei der schweizerischen Generalvertretung  
... der BSA schildert.

Um es vorweg zu sagen — nichts gegen die Zeitung  
... an sich —, wir schätzen sie. Auch nichts gegen BSA,  
... wir respektieren dieses Werk als Konkurrenz. Lassen  
... Sie uns aber nun die Worte des Herrn Immer wörtlich  
... zitieren:

... Es ist wirklich eindrucksvoll, daß diese drei Männer  
... (Anm.: das Team) nicht nur als Motorsportler mit  
... ihren BSA-Motorrädern den Kontinent betreten  
... haben, sondern auch als Werbende für die englische  
... Wirtschaft, ihr großes BSA-Werk mit seinen 7000  
... Mitarbeitern.

Man hatte lange Jahre sich vielleicht dem Trugschluß  
... hingegeben, die aufopfernde englische Tätigkeit  
... für unsere kontinentalen Völker während des letzten  
... Weltkrieges, der wir letzten Endes doch unsere

heutige nationale Freiheit verdanken, wirke wie eine  
... anhaltende Dankesschuld und Freundschaft.

Soweit mag alles in Ordnung sein, aber hören Sie  
... weiter:

... Leider ist es nur bei der Freundschaft geblieben,  
... und ein Blick auf die Einfuhrstatistik von Motorrädern  
... läßt uns die Schamröte ins Gesicht steigen, wenn wir be-  
... achten, wie wir von unserem großen Wirtschaftspartner  
... Deutschland mit Motorrädern überflutet werden.

Bis dahin, die Worte des Herrn Immer.

Wir glauben kaum, daß solch gehässige Worte dazu an-  
... getan sein können, den Europa-Gedanken zu fördern.  
... Wir glauben auch nicht, daß der schamerrötete Herr  
... Immer die Berechtigung besitzt, im Namen der  
... schweizerischen Motorradfahrer zu sprechen.

Wir glauben aber, daß der Motorradfahrer eines  
... freien Landes die Freiheit besitzt, das Fabrikat zu  
... wählen, das ihm beliebt.

Auf alle Fälle aber hat Herr Immer, wenn auch unbe-  
... wußt, der deutschen Motorradindustrie den Erfolg  
... bescheinigt.




Dafür könnten wir ihm eigentlich dankbar sein.


Die Redaktion

# Weltrekord

## einmal anders!



Wenn es einem Werk  gelingt, innerhalb dreier Jahre seine Exporterfolge um **500%** zu steigern, im gleichen Zeitraum das **50.te** Exportland zu erschließen, um nunmehr über ein Viertel  seiner Gesamt-Erzeugung auf ausländischen Märkten abzusetzen, so sind dies Zahlen, die einer Erwähnung bedürfen. Wenn weiterhin ein  sich in diesen drei Jahren so populär machen konnte, daß es zur meistgefahrenen und meistgebauten 350er Maschine der Welt wurde, so ist das nicht nur einer nüchternen Erwähnung wert, es ist ein Meilenstein im Motorradbau schlechthin.

Das Werk  heißt **HOREX**, das Motorrad *Regina*. Ein Beweis für die Richtigkeit konsequenter Verfolgung des eingeschlagenen Weges, für uns Horexleute vor allem aber die Verpflichtung, unermüdlich an der Vervollkommnung unserer Maschinen zu arbeiten. Das versprechen wir! — Warum wir all das sagen? Weil wir Dein Verständnis brauchen, lieber Freund, wenn Du des Exportes wegen vielleicht ein paar lange Wochen auf Deine neue *Regina* warten mußt. Leider ist das bei begehrten Dingen so, vor allem, wenn sie weiblich sind. Sind wir bei unseren geliebten Frauen denn ans Warten nicht gewöhnt?

