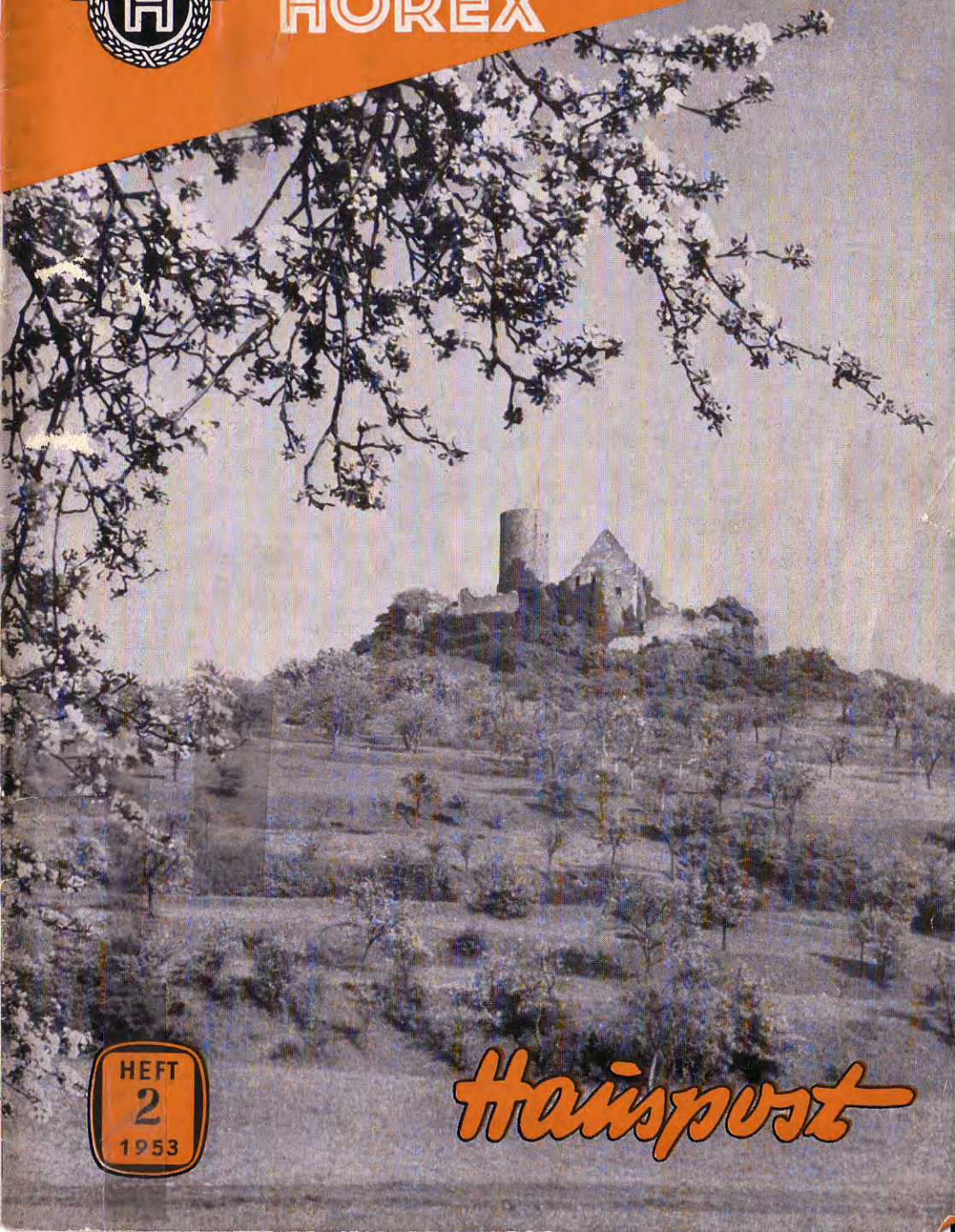




HOREX



Hauspost



LIEBE HOREX - FREUNDE!

Mit der neuen Hauspost möchte ich Euch wie immer sehr herzlich begrüßen. Endlich ist es ja jetzt wieder so weit, daß sich Eure Maschinen den Winterschlaf aus den Augen reiben können und Ihr sie wieder auf die Menschheit loslaßt. Aber immer schön sachte, möchte ich Euch raten. Wenn auch im letzten Hauspost-Heft das neue Verkehrsgesetz von „berufener Stelle“ sehr negativ betrachtet worden ist, so ist mit diesem Gesetz doch tatsächlich kein Freibrief an verhinderte Rennfahrer erteilt worden. Mir fuhr der Schreck ganz schön in die Glieder, als ich neulich in der Gegend von Heidelberg mitansetzen mußte, wie sich einer mit seinem Apparat ganz schön auf die Nase legte, nur weil er meinte, daß er mit seinem Hirsch einen Pkw noch eben mal schnell vor einer Kurve überholen könne. Unser Freund hatte sich verrechnet: Der Pkw fuhr auch so seine 90 Sachen. Und das wurde dem Zweirädrigen zum Verhängnis, weil gerade in dem Moment ein anderer Wagen entgegen kam, als der Amateur-Rennfahrer überholen wollte. Im Krankenhaus wird unser HOREX-Freund nun wohl überlegen, wieviel er für seine Maschine noch bekommt, wenn er jetzt künftig zur Gruppe der Fußgänger übergetreten ist.

Fußgänger sind auch Menschen, meinte mein Freund Adolar, als wir uns über den obigen Fall unterhielten. Adolar ist ein netter Kerl, vielleicht ein bißchen rückständig, weil er ein Fahrrad mit Hilfsmotor kaum von einer 600er unterscheiden kann. Das macht aber nichts, meinte meine Redaktion. Der Reiz der Unbelasteten liegt in der Unvoreingenommenheit, die sie gegenüber technischen Dingen hätten. Das ist mir allerdings zu hoch. Außerdem habe ich mit Unbelasteten noch nichts zu tun gehabt. Meine Verwandten waren fast alle Mitläufer. Der Adolar soll im heutigen Heft wieder die Interessen der Fußgänger wahrnehmen.

Wenn alles klappt, liebe HOREX-Freunde, werden wir bald in einem anderen Ton miteinander verkehren müssen. Ich werde nämlich doch versetzt (wie sich die Lehrer in mir getäuscht haben!), und da muß mich mein Herr Lehrer in der neuen Klasse jetzt mit „SIE“ anreden. Vermutlich werde ich dann wohl auch Ihnen zu Euch sagen müssen. Ich bin ja doch jetzt halberwachsen. Mit vorzüglicher Hochachtung verbleibe ich deshalb für diesmal als

Ihr ergebener HOREX- (Mann) -Boy

Das „Mann“ haben wir uns erlaubt einzuklammern. Der Kerl ist ja größenwahnsinnig geworden. Seid alle schön begrüßt von Eurer

Hauspost-Redaktion



HOREX-Hauspost, die kostenfreie 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 im Taunus. Druck: Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH.

Nachdruck
auch auszugsweise, jedoch
unverändert, gern gestattet.

NOCH EIN
AKTUELLER LEID-ARTIKEL!

SIEG der Vernunft

Mit großem Interesse haben wir kurz vor Redaktionsschluß die Ausführungen des bekannten Rundfunk-Kommentators Egon G. Grau zur Kenntnis genommen, die dieser soeben im Auftrag der internationalen deutschen Rennsport-Kommission vor der Fach-

presse über das Thema „Kombinierte Wagen- und Motorrad-Rennen“ bekanntgab. Ist doch jetzt endlich der Stein der Weisen(knaben), der so oft ein solcher des Anstoßes war, ins Rollen gekommen. Wir entnehmen den Darlegungen folgende markante Sätze:

„.... Es dürfte allen beteiligten Kreisen kaum entgangen sein, daß auch die den Rennsport fördernden Institutionen und Organisationen nicht mehr auf Rosen(dornen) gebettet sind. Ihre Versuche, dem deutschen Rennsport neue Impulse zu geben, sollten daher dankbar begrüßt werden. Zweifellos ist damit eine Verlagerung des gesamten rennsportlichen Geschehens auf der Basis eines gesunden Publikumerfolges verbunden. Denn letzten Endes will der Mann an der Piste ja etwas sehen. Da unsere Motorräder heute den Renn-

Sportwagen ohnehin an Geschwindigkeit nicht mehr nachstehen, da sich die Fahrzeuge, ob Motorräder oder Wagen, in den einzelnen Klassen heute bereits in fast gleichen Geschwindigkeitsbereichen bewegen (siehe Grenzlandring 1952 Klasse 250 und 350 ccm) und da sich immer mehr herausstellt, daß nicht mehr das Maschinenmaterial, sondern fast ausschließlich die Klasse des Rennfahrers am Sieg entscheidend ist, galt es endlich, die schon lange diskutierte Reform der Rennen zu verwirklichen.

Nachträglich für die Saison 1953 wurden daher für alle Veranstaltungen motorsportlichen Charakters sogenannte „Kombinierte Rennen“ beschlossen. Es werden künftig keine getrennten Motorrad- und Wagenrennen mehr gefahren, auch fällt die Klassifizierung nach ccm weg. Dafür werden an den bereits festgelegten Terminen Monstre-Veranstaltungen angesetzt, bei denen nach dem Motto „Der Schwächere hilft sich selbst“ Wagen und Motorräder

aller Klassen gemischt an den Start gehen werden. Es finden Vor- und Zwischenläufe statt, deren Sieger in den Endlauf gehen werden. Des supersportlichen Interesses wegen ist mit einer Verdoppelung der Besucherzahl zu rechnen, die zweifellos den Veranstaltern wieder auf die Beine und den bisher noch Fernstehenden auf die Sprünge helfen werden. Ein Sieg der Vernunft, zu dem wir die Akteure nur beglückwünschen können.“

Wunschtraum der Menschheit wird erfüllt!

„Regina-Copter“ geht in Serie

Wenn sich die HOREX-Werke in den letzten Monaten mit der Bekanntgabe ihrer Neuplanungen in Schweigen gehüllt haben und auch nicht durch Frontalangriffe der gesamten in- und ausländischen Presse zu erschüttern waren, so hatte das seinen guten Grund. Die Freude über die Erfüllung eines uralten Wunschtraumes wird jetzt um so größer sein, denn das Schweigen um die sensationellste Neuerscheinung im modernen Motorradbau ist gebrochen. Als jüngstes Kind der erfolgreichen HOREX-Produktion stellt sich vor: Der HOREX-Hubschrauber, kurz genannt, „Regina-Copter“.

Vor wenigen Wochen konnten die HOREX-Werke in der Abgeschiedenheit der urwaldreichen bayerischen Berge die ersten Flugversuche mit dem Motorrad-Hubschrauber erfolgreich abschließen. Es handelt sich um eine außerordentlich sinnreiche Konstruktion, deren einfache nachträgliche Montage an jeder Regina und SB 35 eine Umwandlung in einen Hubschrauber zuläßt. Es ist geplant, dieses Zusatzgerät noch in diesem Jahr in Serie zu geben. Nähere Einzelheiten sind bereits aus den Bildern auf diesen Seiten zu erkennen. Im übrigen gehen allen Vertretern im In- und Ausland noch in diesem Monat genaue Unterlagen zu, die von den HOREX-Fahrern dort kostenlos entgegengenommen werden können. Wir können schon jetzt verraten, daß nach vertraglichen Vereinbarungen mit dem deutschen Luftsicherheitsamt der Hub-

schrauber-Führerschein von HOREX-Fahrern zu einem sehr verbilligten Tarif erworben werden kann.

Äußerst erfreulich ist die Resonanz der Fachwelt auf diese umwälzende Neuerscheinung im Motorradbau. Seit einigen Tagen laufen bereits Einsätze im Raum Aachen beim Zoll-Grenzschutz zur Kaffeeschmuggel-Bekämpfung. Wie wir weiter von den HOREX-Werken erfahren haben, soll die Dienststelle Blank an diesem Aggregat zur Ausrüstung eines Kradschützen-Bataillons sehr interessiert sein.

Natürlich war die Freude groß, als dieser Tage der „Regina-Copter“ auch offiziell auf dem Gelände der HOREX-Werke vorgeführt werden durfte. Zahlreiche Schaulustige hatten sich eingefunden und bewunderten diese luftige Angelegenheit. Man war vor allem über die äußerst einfache und unkomplizierte Konstruktion erstaunt, die bei der Regina keinen Um-, sondern lediglich den Anbau des Aggregats erforderlich macht. Wie uns Vertreter der ausländischen Missionen und der Bundesregierung verrieten, die zu einem Empfang bei den HOREX-Werken weilten, sind für HOREX-Chef Fritz Kleemann zahlreiche in- und ausländische Ehrungen vorgesehen. Man sprach von Verleihung hoher Orden und Ernennung zum Ritter der französischen Ehrenlegion für diese großartige Pioniertat, die sicherlich auch im Ausland großes Aufsehen erregen dürfte.



Winterliche

Vorboten der Sportsaison



Rund um Wien veranstaltete der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring-Club seine Winter-Tourenfahrt 1953 mit starker Beteiligung. Bei Temperaturen unter Null mußte eine Rundstrecke unter Berührung von Zeit- und Passierkontrollen zurückgelegt werden. Dabei wurden recht beachtliche Höhenunterschiede bewältigt. Erfolgreich konnten sich bei den Solomaschinen Heissinger und bei den Gespannen Ondreas, beide auf 350 ccm HOREX-Regina placieren.

Mit dem Start in Dornholzhausen und der Saalburg als Ziel veranstaltete der AMC Obertaunus seine 3. Winternachtfahrt „Rund um den Feldberg“. Sechs Goldmedaillen konnten hier auf das „HOREX-Konto“ verbucht werden: Bei den Solomaschinen Bauch, Oberursel, und Eiberger, Bad Homburg, bei den Gespannen Wenig, Oberstedten, Stritzel, Bad Homburg, Karl Bickel, Nieder-Eschbach, und Petith, Obererlenbach, alle auf HOREX 350 ccm.



Ondreas bei der Österreichischen Winter-Tourenfahrt auf Regina-Gespann zeigt den staunenden Zuschauern, wie man Schneestrecken mit der Seitenwagen-Regina meistert.

Goldmedaillen gab es aber auch in Berlin, wo der MSC seine Winterfahrt „Rund um den Teufelssee“ veranstaltete. Die drei „Goldenen“ waren Hellmut Kunhenn, Hans-Dieter Bolle und Wittmann jr., alle aus Berlin und erfolgreich auf 350 ccm

Erfolgstelegramme aus Übersee

Montevideo. Das VI. Granpremio Nacional, ein Geländerenen durch 19 Provinzen über eine Distanz von 2430 km sah als Gesamtsieger aller Klassen und aller Einzeltappen unter stärkster internationaler Konkurrenz das HOREX-Regina-Team im Ziel. HOREX-Generalvertreter in Montevideo, Walter Spitz, kabelte hocherfreut: „Absoluter Sieger **Modestosoler**, Zweiter **Juan Luiscastro**, beide auf HOREX-Regina im HOREX-Team, das den Total-sieger stellte.“

Bogota. Austromotor Ltda. schreibt uns aus Bogota-Columbien: „Das Rennen ‚Circuito Ciudad Universitaria 1953‘ war wieder ein großer HOREX-Erfolg. Unser Fahrer **Fabio Escobar Hurtado** gewann das Rennen der Klasse 350 ccm auf seiner neuen HOREX-Sport spielend gegen Royal Enfield, Java Sport, Ariel und BSA. Außerdem belegte er den zweiten Platz im Rennen ohne Klassen, bei dem Maschinen von 350 bis 1200 ccm teilnahmen.“

Guatemala. Arne Sapper von der Centro America Comercial berichtet aus Guatemala: „Kaum von einer Überseereise in der Heimat angekommen, stieg ich in den Sattel meiner Regina, die bei einem Rennen über 55 km wieder zeigen mußte, was sie kann. Sie fuhr die beste Zeit aller Motorräder und verbesserte sogar die Zeiten der Sportwagen.“

Keine motorisierten Geister, sondern Motorrad-Rennen in Guatemala. Hier der Vorjahres-Sieger auf HOREX-Regina.



▲ Hans-Dieter Bolle mit Goldener bei der MSC-Winterfahrt „Rund um den Teufelssee“. Immer noch auf den Rädern „schießt“ er an seinen schiebenden Konkurrenten vorbei.



„Noch 2 Minuten bis zum Start.“

...Diese vertrauten Worte werden wir bald wieder aus dem Lautsprecher des Streckenfunks hören können. Und dann donnern die Motoren los, und es ist alles wieder beim alten. Endlich, sagen wir und mit uns die alten Füchse, Hasen und was sich sonst so, am liebsten Sonntag für Sonntag, an der Rennstrecke herumtreibt. Doch, liebe HOREX-Freunde, viel mehr als die diesjährigen Renntermine, einige Photos zur Auffrischung der alten Erinnerungen und die Hoffnung auf gutes



Rennwetter können wir Euch beim besten Willen noch nicht mitgeben. Wir sind arg in der Verdrückung und haben uns schon reichlich unbeliebt gemacht bei Renn- und Werksleitung. Fast wären wir schon einmal rausgeflogen aus dem Allerheiligsten der Rennabteilung. Zum Glück hat es zur Anklage auf vorsätzliche Werkspionage nicht ganz gereicht. Sonst würden wir diese Zeilen bereits hinter schwedischen Gardinen schreiben müssen. Was wir mit Sicherheit sagen können, das ist nur die

Tatsache, daß es einiges zu sehen geben wird. Hermann Gablenz baut mit Werksunterstützung an Doppelnocken-Einzylindern, die er an talentierte Lizenzfahrer abgeben wird. Roland Schnell ist an dieser Gemeinschaftsentwicklung beteiligt. Im übrigen tun die HOREX-Werke das ihrige, um auch werksseitig mit einigen Überraschungen aufwarten zu können. Es wurden bereits sehr viele Namen und auch ebenso viele Zylinder genannt. Ihr könnt aber

Von unserer österreichischen General-Vertretung erhalten wir kurz vor Redaktionsschluß die erste Erfolgsmeldung zur neuen Rennsaison:
„Ich freue mich, Ihnen schon wieder einen beachtlichen HOREX-Erfolg melden zu können. Mein neues As, der außerordentlich talentierte Fahrer Otto Heisinger, hat in der am 1. März 1953 von einem Wiener Höhenstraße anstalteten Bergwertung auf der Wiener Höhenstraße (Kahlenberg) gegen die favorisierte Meute der Jawa-Fahrer, die zum Teil mit sehr schnellen Zweivergasermaschinen starteten, mit der Bestzeit der Klasse 350 gewonnen!“
Wir freuen uns auch und wünschen Draufgänger Otto weiterhin alles Rennglück für die neue Saison. Wie er weiterhin alles Rennglück für die neue Saison. Wie er eine Bergstraßen-Kurve nimmt, zeigt unser Photo vom Kahlenberg.

beruhigt sein: Bis jetzt stimmt noch nichts, was als Gerücht den berühmten Weg in die Welt genommen hat.

Laßt Euch überraschen, liebe HOREX-Freunde. Das dürfte Euch und uns die schönste Freude sein. In Dieburg wird werksseitig vermutlich noch nicht mitgemischt werden. Im übrigen aber dürfen wir gewiß sein, daß HOREX für „Unterhaltung“ und Gesprächsstoff an der Rennstrecke sorgen wird. Deshalb, auf ein neues mit Hals- und Beinbruch in der Saison 1953.



Nicht nur Runden, sondern auch Film-Kilometer werden in den nächsten Monaten wieder heruntergedreht. Lohnendes Ziel an der Rennstrecke immer wieder: Die Favoriten am Start und der Sieger im Ziel.

Rennkalender 1953

Es ist so weit. Nachdem noch in diesem Monat der Reigen der Rennveranstaltungen auf dem „Dieburger Dreieck“ eröffnet wird, sollen unsere HOREX-Freunde schnellstens noch die Termine erfahren, um ihr Wochenende entsprechend danach einrichten zu können.

Damit alle wissen, was „los“ ist, sind die einzelnen Termine durch Kreuzchen gekennzeichnet, die folgende Bedeutung haben:

x	Nachwuchsrennen	xx	Offene Veranstaltung
xxx	Internationales Rennen	xxxx	Meisterschaftslauf (international)

April	xx	19. Dieburger Dreiecksrennen
Mai	x	1. Trostberger Dreiecksrennen
	x	3. Stockacher Motorradrennen
	xxx	3. Avusrennen Berlin
	xxxx	10. Rheinpokalrennen Hockenheim
	xxx	14. Motorradrennen München-Riem
	x	17. Straßenrennen Herford
	x	17. Straßenrennen Wilhelmshaven
	xxxx	31. Eifelrennen Nürburgring
	x	31. Riedring-Rennen Lorsch
Juni	x	7. Silberne Eule in Peine
	xxx	7. Burgringrennen Monschau
	xxxx	14. Feldbergrennen
	x	14. Kieler Hafenkurs
	xxxx	21. Solitude-Rennen Stuttgart
Juli	xx	5. Donauringrennen Ingolstadt
	xxx	12. Norisringrennen Nürnberg
		19. Schotten — Großer Preis von Deutschland — Weltmeisterschaftslauf
August	xxxx	2. Eilenriede-Rennen Hannover
	x	2. Rund um den Kellersee Malente
	x	2. Augsburger Straßenrennen
	x	2. Odenwaldring-Straßenrennen
	xxx	9. Schauinsland-Bergrennen Freiburg
	x	9. Rund um Battenberg
	xxxx	16. Grenzlandring-Rennen
	xx	23. Hofer Dreiecksrennen
	x	30. Luisenburg-Dreiecksrennen
September	x	6. Herkules-Berggringrennen Kassel

Rennfahrer mit

„Wenn der Hugo aus Bad Ems mitfährt, dann interessieren sich sogar Damen für Motorradrennen“, meinte einmal ein erfahrener Rennleiter. Und der muß es ja wissen. Wir haben zwar keine Meinungsforschung darüber anstellen lassen und wollen auch den guten Hugo nicht in Verlegenheit bringen. Aber daß er vor einigen Wochen zum Bad Emser Karnevals-Prinzen gewählt wurde, bestätigt uns eigentlich die Rennleiter-Ansicht.

Aber ungeachtet dieses betörenden Fluidums kann Hugo Schmitz nicht nur Mädchen-Herzen aus dem Gleichgewicht bringen, sondern auch Motorrad fahren. Das dürfte sich inzwischen herumgesprochen haben. Wer es sich im Notizbuch notieren will: Hugo Schmitz ist am 5. April 1921 geboren. Schon in seiner Jugend interessierte er sich für Motorräder und machte eine Lehre als Motorenschlosser durch. 1947 sah man Hugo zum erstenmal als Ausweisfahrer am Start. Mit vier Starts und vier Siegen konnte er schnell von sich reden machen. Ein Jahr später war er bereits Lizenzfahrer und machte sich auch im Geländesport und bei Zuverlässigkeits-Veranstaltungen einen Namen.

Seit einigen Jahren gehört Hugo Schmitz zum HOREX-Stall, wurde zu Versuchen auf die Reise geschickt, sammelte viele Goldmedaillen und fuhr Rennen. Er stürzte, vollführte die tollsten Kapriolen und war immer wieder da, wenn irgendwo eine ganz verteilte Strecke zu bewältigen war. Und so errang Hugo Schmitz nicht nur Erfolge, sondern auch Sympathien. Man wird etwas vermissen, wenn Hugo Schmitz einmal nicht mehr in den Programmen oder auf Nennlisten zu finden wäre. Wir wollen hoffen, daß er noch lange „dabei“ ist und wünschen ihm besonders für die bevorstehende Saison viel Glück.



"sex appeal"

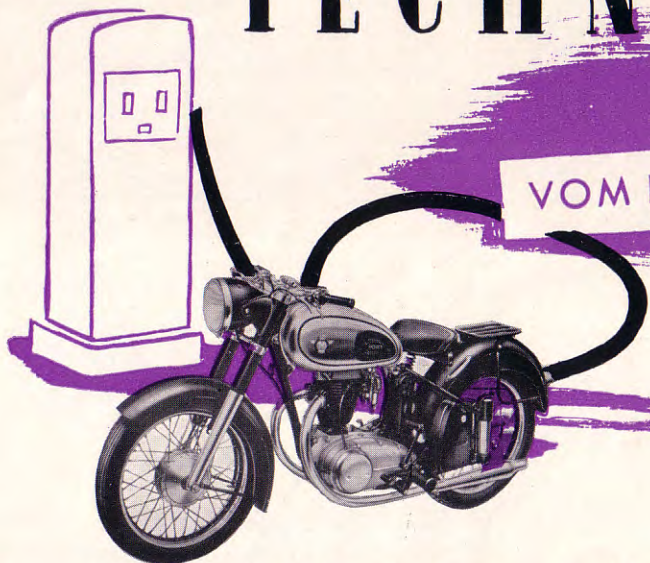
HUGO SCHMITZ

Karneval in Bad Ems 1953: Ein Bombenerfolg! Konnte auch nicht anders sein, denn Prinz Karneval hieß im Privatleben Hugo Schmitz



TECHNIK

VOM KRAFTSTOFF



An einen guten Kraftstoff für Ottomotoren stellen wir eine ganze Reihe Anforderungen. Diese Anforderungen beziehen sich vornehmlich auf Reinheit, geringe Korrosionsneigung, hohen Heizwert, Klopffestigkeit, Verdampfungswärme, günstigen Siedeverlauf, spezifisches Gewicht und anderes.

Die Reinheit bezieht sich zunächst auf Schmutzteilchen, die im Motor zu einem mechanischen Abrieb führen und somit schnelleren Verschleiß zur Folge haben. Natürlich können sie durch Verstopfen der Benzinleitung und der Düsen auch recht ärgerliche und zeitraubende Aufenthalte erzwingen. Fernhalten lassen sich diese Schmutzteilchen durch Filtern des Kraftstoffes durch ein dichtes Tuch oder Leder. Die Reinheit bezieht sich aber auch auf chemische Verunreinigungen. Hier sind

besonders Schwefel, dessen Verbindungen und verharzende Bestandteile zu beachten. Aktiver Schwefel kann bei ungenügender Reinigung des Benzins oder Benzols noch aus deren Rohprodukten Erdöl bzw. Steinkohlenteer vorhanden sein. Er verbrennt im Motor zu Schwefeldioxyd, das sich mit dem gleichzeitig entstehenden Wasser (-dampf) zu schwefliger Säure vereinigt und als solche die Metallteile stark angreift (Korrosion). Schwefelsäure wird beim Raffinationsprozeß verwendet. Ist sie nicht wieder vollkommen neutralisiert und herausgewaschen, so wird sie den Motor korrodieren, besonders bei der dort herrschenden höheren Temperatur. Aber auch Tank, Zuleitung und Vergaser werden angegriffen. Einen hohen Heizwert, der ja ein Maß für die innewohnende Energie ist, verlangen

wir, weil wir mit einer Tankfüllung möglichst weit kommen wollen. Er wird bestimmt durch Herkunft und Mischungsverhältnis. Bei den heutigen hochverdichteten Motoren müssen wir auch hohe Ansprüche an die Klopfestigkeit stellen. Sie ist abhängig von der Molekularstruktur und dem Mischungsverhältnis der Kraftstoffbestandteile. Mehrgliedrige Moleküle neigen stärker zum Zerfall und begünstigen das Klopfen. Ringförmige Moleküle sind sehr stabil und klopfest. Daher ist das ringförmige Benzol auch das am häufigsten angewandte Mittel zur Erhöhung der Klopfestigkeit (B.V.-Aral, Esso, Shell Super u. a.). Mehr noch eignen sich Alkohole, wie Spiritus und Methanol (Methylalkohol) zur Erhöhung der Klopfgrenze. Ihre Wirkung beträgt etwa das Doppelte der des Benzols. Nachteilig ist jedoch deren geringerer Heizwert. So hat Benzol etwa 90%, Spiritus etwa 60% und Methanol sogar nur 50% des Heizwertes von Benzin. Größere Zusätze von Alkoholen erfordern daher wesentlich größere Düsen und häufigeres Tanken. Trotzdem wurden sie in früheren Jahren den Rennkraftstoffen zugesetzt. Der Grund hierfür war ihre hohe Verdampfungswärme. Spiritus verbraucht die 3-fache, Methanol sogar die 4-fache Wärmemenge zum Verdampfen gegenüber der des Benzins. Dieser hohe Wärmeverbrauch beim Vergasen kommt aber dem hochbeanspruchten Motor als sogenannte innere Kühlung zugute. Die daraus folgende

niedere Verbrennungstemperatur wirkt sich wiederum günstig auf die Klopfestigkeit aus. Da das gewöhnliche Benzin eine Mischung verschiedener Kohlenwasserstoffe ist, kann auch kein einheitlicher Siedepunkt erwartet werden. Der Siedeverlauf findet zwischen zwei Siedegrenzen statt. Dabei müssen genügend niedrigsiedende Anteile angezeigt werden, um auch bei großer Kälte leichtes Starten zu ermöglichen. Anteile, die über 200° C sieden, sollen nicht vorhanden sein. Ihrer schlechten Verdampfbarkeit wegen verbrennen sie nur unvollkommen. Sie erhöhen nicht nur den Kraftstoffverbrauch, sondern gelangen unverbrannt in das Kurbelgehäuse, verdünnen dort das Öl und setzen dessen Schmierfähigkeit herab. Das spezifische Gewicht sagt zwar nur bedingt etwas über die Zusammensetzung des Kraftstoffes aus, jedoch muß es gleichbleibend sein, da anderenfalls der Schwimmer im Vergaser seine Aufgabe nur erfüllen könnte, wenn er nach jedem Tanken neu eingestellt würde.

Grundsätzlich gilt, daß es einen idealen Kraftstoff noch nicht gibt. Der Gewinn einer Eigenschaft geht immer auf Kosten einer anderen. Auch preisliche und devisenwirtschaftliche Erwägungen bestimmen die Zusammensetzung eines Kraftstoffes. Bestmögliche Eigenschaften können wir nur von einem ständig kontrollierten Markenbenzin erwarten. Die einschlägige deutsche Industrie ist heute durchaus in der Lage, allen Ansprüchen gerecht zu werden,



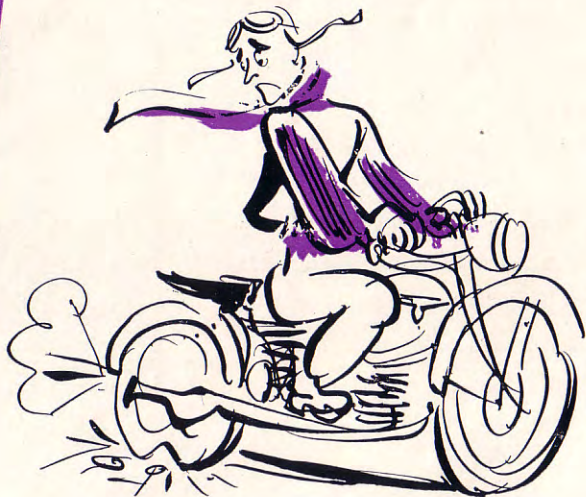
**HOREX
DIENST**

EIN

„Plattfuss“

GAR NICHT SO PEINLICH

Wenn es mal gezischt hat, liebe HOREX-Freunde, und die Luft aus dem Hinterrad mit aller Gewalt entwichen ist, dann helfen keine Pillen mehr und auch kein Stöhnen: Dann heißt es eben geflickt. Und nur keine falsche Scham davor. Das Hinterrad geht viel leichter heraus, als Ihr meint. Wir wollen es eben einmal theoretisch durch-exerzieren:



● Schutzblechstreben lösen und Klappe hochschlagen, Steckachsenmutter abschrauben, Bremsgestänge abschrauben und oben an der Strebe festklemmen, Tachometerwelle herausziehen, Steckachse herausziehen und Distanzrolle herausnehmen.

● Jetzt wird der Bremsdeckel aus dem Haltebolzen herausgedrückt und so gedreht, daß der vordere Teil nach unten zeigt, also Bremshebel schräg nach oben.

● Nun kann das Hinterrad nach der linken Seite gezogen werden, bis die Mitnehmerbolzen von der Stoßdämpferscheibe getrennt sind.

● Das Rad kann mühelos nach hinten herausgenommen werden.

● Sollten beim Trennen des Rades von der Stoßdämpferscheibe Schwierigkeiten auftreten, so ist es, besonders bei Seitenwagenbetrieb, möglich, daß die Kette zustramm gespannt ist, dann also Kettenspanner lösen.

● Bei Maschinen Baujahr 1950 und 1951 kommt es vor, daß die Mitnehmerbolzen der Radnabe in den Löchern der Stoßdämpferscheibe sehr fest sitzen. In diesem Falle drückt man die Nabe mit einem Schraubenzieher von der Stoßdämpferscheibe ab.

● Beim Wiedereinsetzen wird das Rad mit den Mitnehmerbolzen, die vorher etwas einzufetten sind, in die Stoßdämpferscheibe gedrückt. Sitzen die Mitnehmerzapfen, dreht man den Bremsteller so, daß das Bremswiderlager eingehakt werden kann. Nun wird die Steckachse und dann die Tachometerwelle eingesetzt. Und zwar wird mit der linken Hand die Tachometerwelle nach hinten gezogen, während die rechte Hand die Sicherung am Bremsdeckel abhebt. Zum Schluß prüft man durch Zurückziehen der Welle, ob die Sicherung richtig eingerastet hat und somit die Welle festsitzt.

Dringende Bitte:

Unter Hinweis auf Heft 9/52 (Kundendienstseite) macht die Kundendienst-Abteilung noch einmal darauf aufmerksam, daß Maschinen, die ins Werk kommen sollen, einen Überweisungsauftrag haben und ordnungsgemäß angemeldet sein müssen. Bitte, denkt doch daran!

Schöne Grüße! Eure Kundendienst-Abteilung



Luganer See mit Monte San Salvatore

Fast wie eine duftige Liebeserklärung an die frühlingsdurchsonnten Landschaften des Südens ist der lichtdurchflutete Glaswagen der HOREX-Werke anzusehen.

Jahr um Jahr — im Anschluß an das elegante Rendezvous der internationalen Automobil- und Motorradfachwelt im Genfer Salon — rollt das fahrbare Schaufenster beladen mit blinkenden Maschinen aus Bad Homburg über die Straßen der Schweizer Kantone.

Pässe und Serpentina der Hochalpenwelt, frühlingsstrunkene Täler umsäumen seinen Weg, sich kokett im klaren Wasser der Seen spiegelnd, an trutzigen Burgen vorbei und durch verträumte Tore — durch Städte und Dörfer führt die Frühlingsfahrt dieses Wagens.

Sehnsucht nach Sonne, Frühling, Farben und Leben — hier findet sie Erfüllung: öffnet der langersehnte Wagen seine Tore, dann gelangen die blitzenden Maschinen in erwartungsvolle Hände.

Überall freudig begrüßt — schon fast daheim in dieser Frühlingswelt — führt Georg Hett mit sicherer Hand den Zug von Ziel zu Ziel.

Und richtet heimwärts gegen die Taunusberge sich der Wagenzug, dann bringt der Fahrer ein erstes Mandelblühen von der deutschen Frühlingsstraße, der Bergstraße, mit nach Haus. Frühling ist es dann endlich auch bei uns, der bunte Tanz des Jahreslaufes beginnt und mit ihm die neuerwachte Freude am rollenden Flug über Höhen und Weiten. Dank dem Getreuen, der uns jährlich den Frühling heimgebracht in weitausholender Fahrt!



Frühlings HEIMKEHR

Minusio bei Locarno



Kirchlein am Lago Maggiore



ER und SIE in



Die Sonne lacht, die Vögel singen, der Schnee ist längst vergessen. Hurra! Und schon verlockt das neue Frühjahr zu neuen Wünschen. Daß wir mit unseren Bekleidungssehnsüchten immer an die zwei schnellen Räder gebunden sind, mit denen Ihr, verehrte Motorrad- und Geschickeslenker, uns die Welt zu Füßen legt, ist Euer Glück! Denn dadurch ist uns das „erst in der Beschränkung zeigt sich der Meister“ nicht ganz so schwergemacht, alldieweil wir alle modischen Eskapaden den Erfordernissen der Praxis gehorsam unterordnen müssen. Daß auf diese Weise oft die geschicktesten Lösungen das Licht der Landstraßen erblicken, ist nicht einmal erstaunlich.

Gehen wir der Sache mal wieder ans Leder, meine Damen! Für die Herren der Schöpfung hat Lederbekleidung ja schon geschichtlichen Reiz. Schon die alten Phönizier trugen Lederröcke, und im Mittelalter gab es Offiziersröcke aus Büffelleider. Was hier gemeint ist, ist Wildleder und zwar nicht nur für die männlichen Nachfolger der Phönizier - auch Mädchen in Leder machen sich gut auf einer HOREX! Fast sehen sie so aus, als hätten sie das Gefahrenwerden

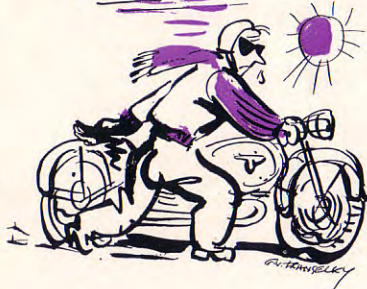
gar nicht nötig - motorisierte Amazonen! Für „ihn“ eine gerade geschnittene Wildlederjacke oder einen Lumberjack mit Strickärmeln und Bündchen oder mit einem ganzen Strickrücken.

Für „sie“ taillenlange Wildlederjacken, die in einen breiten Gürtel enden, tiefeingesetzte Ärmel haben und meistens am Halsausschnitt und Ärmelbund bestrickt sind. Hüftlange Jacken mit schmalen Gürtel und sportlich geschnittenem, kleinem Kragen. Lederwesten und nicht zuletzt die immer so praktischen Wildledermäntel — modisch oder streng gehalten — vervollständigen den Reigen der ledernen Möglichkeiten, die zwar nicht billig sind, aber für Motorradfahrer immer den Vorteil haben, daß sie Wind und Wetter standhalten und lange schön bleiben. Nicht zu vergessen sind die kleinen, enganliegenden Wildlederkäppchen, die man, so modisch sie sind, auch auf der Maschine aufsetzen kann. Lustige Schals und Handschuhe unterstreichen die warmen, matten Farben des Wildlederwunsches — ob es nun ein Mantel, eine Jacke, ein Lumberjack oder eine Weste ist.

Ihre Marianne



Und ob ich Ahnung habe!



Eigentlich wollte ich jetzt böse sein. Ich wollte überhaupt nichts aufschreiben. Ein Motorradfahrer hat nämlich eine grobe Unvorsichtigkeit begangen. Er hat mir gesagt, ich sei ein Fußgänger und hätte von der motorisierten Fortbewegung so viel Ahnung wie der Hahn vom Eierlegen. Sehen Sie, da wollte ich eigentlich beleidigt sein. Aber dann hat mir das Gewissen keine Ruhe gelassen. Schließlich kann ich ja nicht wegen eines unwissenden Motorradfahrers die ganze Welt leiden lassen und ihr meine wertvollen Gedanken vorenthalten. Jawohl, so bin ich! Immer objektiv! Man hat ja wohl noch seine kulturellen Verpflichtungen. Besonders und gerade gegenüber den motorisierten Fortbewegern. Ja, und deshalb schreibe ich also doch noch.

Von der Motorisiertheit weiß ich sogar noch mehr als der Hahn vom Eierlegen. Ich nehme nämlich mit Bestimmtheit an, daß jeder Hahn, sofern er einigermaßen Wert auf weltanschauliche Bildung legt, beim Eierlegen einmal zugesehen hat. Ich habe der motorisierten Fortbewegung nicht nur oft zugesehen, sondern sie auch mehr als einmal selbst mitgemacht. Manchmal war es sehr anstrengend. Beispielsweise im Omnibus, wo es meistens so voll ist, daß man in den Kurven den sitzenden Damen auf den Schoß fällt. Aber da sind die Damen selbst dran schuld. Sie hätten mir ja ihren Platz anbieten können. Dann wäre es jedenfalls in den Kurven umgekehrt gewesen. Für mich sind die Vorfälle dieser Art immer wieder ein Anlaß, mit allen mir zu Gebote stehenden publizistischen Mitteln um die Gleichberechtigung des Mannes zu kämpfen.

Doch das nur nebenbei. Daß ich Fußgänger bin, das stimmt. Aber deswegen braucht man das nicht mit der Ahnung (siehe oben) in Verbindung zu bringen. Auf jeden Fall bin ich länger Fußgänger als die meisten Motorradfahrer auf dieser Welt Motorradfahrer sind. Ich habe mir meine Fußgängerrechte schon von meinem ersten Lebensjahre an mühsam erworben. Und wenn ich einmal Plattfuß bekomme, dann kaufe ich mir höchstens eine Einlage. Wenn ein Motorradfahrer unterwegs Plattfuß bekommt, dann hat er entweder zunächst einmal Pause oder er muß das tun, was vor der Währungsreform allerdings auch viele Fußgänger getan haben: nämlich schieben. Nicht wahr, ich weiß allerhand? Und was die maschinelle Fortbewegung angeht, so kenne ich sogar motorisierte Linsen. Ja, das war damals in Rußland. Da krabbelten sie die Wände hinauf und herunter. Mit mindestens zweieinhalb Stundenkilometer.

Vielerlei Menschen gibt es auf dieser Welt: Schornsteinfeger, Zigeuner, Vegetarier und Menschen mit X- und O-Beinen. Alle waren einmal Fußgänger. Und viele sind es noch. Ich bin bei denen, die etwas Ahnung haben, und halte es mit dem Abreißkalender. Da steht heute: Was man nicht im Kopf hat, muß man in den Beinen haben, Schildkrötensuppe, Hammelfleisch mit grünen Bohnen, Apfelkompott, Dessert. Adolar.

UNTER UNS IM



Auf Deutschlands Straßen singen die Reginas nun wieder ihr Lied. Mit der frühen Frühlingssonne wurde nach der winterlichen Pause endlich der Kickstarter getreten. Und los ging's! Mit diesem Start in die Saison wird das Leben in den HOREX-CLUBS auch wieder farbiger. Die ersten Ausfahrten stehen auf dem Programm, und gemeinsam erlebt man das, was eben nur Motorradfahrer erleben können. Es dürfte nun die beste Zeit dafür sein, das Clubleben stärker zu forcieren. Zur rein organisatorischen Frage hat uns der im vergangenen

Jahre gegründete HOREX-CLUB Braunschweig eine großartige Übersicht geschickt, die manchem HOREX-CLUB sicherlich als gute Vorlage für ein ähnliches Beginnen dienen dürfte. Da sind beispielsweise die hervorragend gegliederten **Satzungen**, die von einem reginafahrenden Advokaten sein könnten, so hieb- und stichfest sind sie. Sie lassen sich allerorts zur Übernahme bestens empfehlen, mit kleinen Abänderungen vielleicht oder auch verkürzt ganz wie man es wünscht. Die Braunschweiger Satzungen enthalten folgende Paragraphen:

● **§ 1 Name, Sitz und Geschäftsjahr:** Der am 25. April 1952 in Braunschweig gegründete HOREX-CLUB führt den Namen: HOREX-CLUB Braunschweig und hat seinen Sitz in Braunschweig. Das Geschäftsjahr läuft vom 1. Januar bis 31. Dezember.

● **§ 2 Zweck:** Der Club verfolgt gemeinnützige Ziele auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens. Er dient der Pflege allseitiger Kameradschaft durch regelmäßige Zusammenkünfte sowie durch gesellige und sportliche Veranstaltungen.

● **§ 3 Mitgliedschaft:** Mitglied kann jeder werden, der den Club in seinen Bestrebungen unterstützen will. Als aktives Mitglied gelten die Besitzer eines HOREX-Motorades. Passives Mitglied sind die Interessenten. Über jede Neuaufnahme entscheidet nach 3 Clubabenden die Clubversammlung. Bei 4 Gegenstimmen gilt die Aufnahme als abgelehnt.

● **§ 4 Austritt:** Die Mitgliedschaft erlischt durch: a) Austritt, b) Ausschuß. Der Austritt kann erfolgen mit einmonatiger Kündigung zum Monatsende. Die Kündigung muß dem Vorstand schriftlich mitgeteilt werden. Der Ausschuß kann erfolgen, wenn ein Mitglied den Bestrebungen des Clubs zuwider handelt oder das Ansehen schädigt. Über den Ausschuß entscheiden auf Vorschlag des Vorstands die aktiven Mitglieder.

● **§ 5 Unkostenbeitrag:** Der Club erhebt zur Bestreitung seiner Unkosten von den Mitgliedern einen monatlichen Beitrag. Die Höhe des Beitrages wird jeweils auf der Hauptversammlung festgesetzt.

● **§ 6 Vorstand:** Zur Leitung des Clubs wird der Vorstand bestimmt. Er wird auf der Hauptversammlung gewählt und besteht aus 5 Personen, Clubkapitän, Schriftführer, Kassenwart, Sportwart und Technischem Berater.

§ 7 **Rechnungsprüfer:** Die Hauptversammlung wählt alljährlich 2 Rechnungsprüfer, die die Kasse und Rechnungsführung zu prüfen haben. Die Rechnungsprüfer dürfen dem Vorstand nicht angehören.

§ 8 **Stimmberechtigung:** Stimmberechtigt ist auf der Hauptversammlung oder bei außerordentlichen Versammlungen nur das aktive Mitglied.

§ 9 **Hauptversammlung:** Der Clubkapitän beruft die Clubmitglieder jährlich im 1. Viertel des Geschäftsjahres, sonst nach Bedarf oder auf Verlangen von 50% der Mitglieder, schriftlich ein. Die Versammlung wird außerdem 8 Tage vorher durch die Tagespresse bekanntgegeben. Anträge zu den auf der Tagesordnung stehenden Beratungen sind schriftlich beim Clubkapitän einzureichen, und zwar mindestens 3 Tage vor der Versammlung. Die Tagesordnung der ersten Versammlung in jedem Geschäftsjahr enthält 1. Tätigkeitsbericht, 2. Kassenbericht, 3. Neuwahlen. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt. Bei Stimmgleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Zu Beschlüssen über Satzungsänderungen oder über Beschwerden ist eine Dreiviertelmehrheit erforderlich. Jede ordnungsmäßig einberufene Mitgliederversammlung ist beschlußfähig für alle auf der Tagesordnung stehenden Punkte. Die Abstimmung über Anträge, die auf der Tagesordnung stehen, muß ausgesetzt werden, wenn ein Drittel der Anwesenden es verlangt. Über die in den Versammlungen gefaßten Beschlüsse nimmt der Schriftführer eine Niederschrift auf. Sie ist von ihm und dem Versammlungsleiter zu unterschreiben.

§ 10 **Auflösung:** Die Auflösung des Clubs kann nur in einer eigens zu diesem Zwecke einberufenen Hauptversammlung mit $\frac{2}{3}$ Mehrheit der Stimmen erfolgen. Das verbleibende Vermögen des Clubs wird Eigentum der Verkehrswege in Braunschweig.

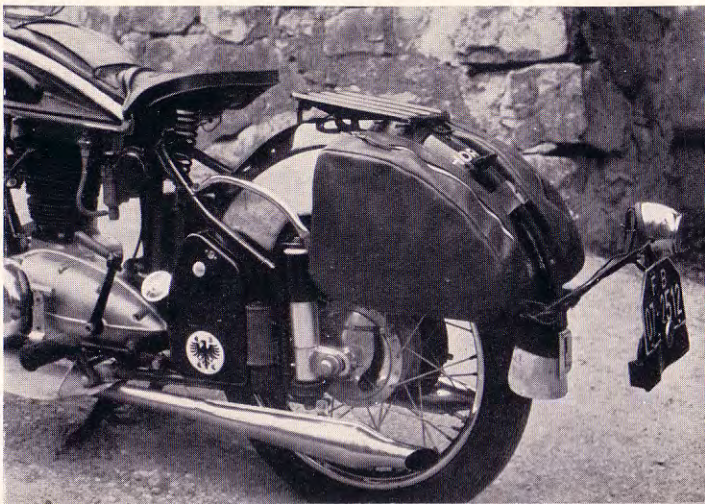
„Rhein-Wupper“ grüßt

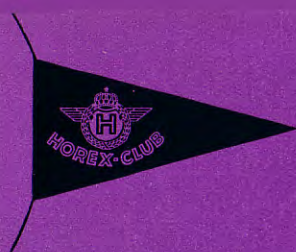
Der HOREX-CLUB Rhein-Wupper in Langenfeld/Rhld. schreibt an uns: Für die Glückwünsche, die Sie uns anlässlich der Gründung unseres „HOREX-CLUBS Rhein-Wupper“ übermittelten, unseren herzlichsten Dank! Wir können mitteilen, daß sich unser Club schon heute zu einer motorsportlichen großen HOREX-Familie zusammengefunden hat. Danken möchten wir im Namen aller unserer Mitglieder für die Geschenke zur Ausstattung unseres Clubs. Auf der letzten Versammlung wurden sie unseren Mitgliedern gezeigt, die sich

nur lobend und anerkennend über unser Werk in Bad Homburg ausgesprochen haben. Die Freude war sehr groß. Auch Nicht-Mitglieder haben wir unterrichtet, die sich ebenfalls begeisterten über die Fürsorge, welche Sie uns zuteil werden ließen. Sie können nicht glauben, wie dadurch das Interesse aller in bezug auf unsere HOREX-Gemeinschaft und ebenfalls auf unser HOREX-Werk gestiegen ist. Unser Club wird auch weiterhin bemüht bleiben, dem Namen der großen HOREX-Familie und auch dem unseres Werkes alle Ehre zu machen.

Die praktische Soziustasche

Nicht schlecht für kommende Urlaubsfahrten. Edmund Raber aus Müllheim i. Baden brachte sie an seiner Regina an und hat viel Freude an ihr.





IM ZEICHEN DES CLUBS!

Seitdem wir vom Leben und Gasgeben in den HOREX-Clubs Erfreuliches mitteilen konnten, ist die Zahl der **Neugründungen** von HOREX-Gemeinschaften von Monat zu Monat größer geworden. Verschiedentlich wurde uns in diesem Zusammenhange die Bitte unterbreitet, einmal eine Übersicht über die bestehenden HOREX-Clubs zu geben, was hiermit geschehen soll. Die Liste ist schon recht umfangreich. Sie wird sicherlich auch dazu dienen können, das freund-nachbarliche Verhältnis unter den einzelnen Clubs zu fördern.

HOREX-Club Alsfeld/Hessen
p. A.: Carlheinz Schuchhardt
Alsfeld/Hessen
Marburger Straße 35 h

HOREX-Club Bergzabern
p. A.: Heinrich Kunz
(22b) Bergzabern/Rhld.

HOREX-Club Berlin
p. A.: Fa. Wittmann & Hedderich
(1) Berlin SW 61
Mehringdamm 52-57

HOREX-Club Braunschweig
Club-Lokal: „Central Hotel“
(20b) Braunschweig
Weggumer Weg 45

HOREX-Club Brüssel
p. A.: Rue Royale Ste Marie, 111
Brüssel/Belgien

HOREX-Club Constanza
p. A.: Franz Geibenberger
Constanza/Woll-Martingen
Freibürgleweg 7

HOREX-Club Düren
p. A.: Willi Laufenberg
(22c) Düren-Bickesdorf
Kreuzstraße 54

HOREX-Club Eggenfelden
p. A.: Fritz Hegendörfer
(13b) Eggenfelden/Ndb.
Landshuter Straße 51

HOREX-Club Ennabeuren
z. Hd. Herrn G. Striebel
(14b) Münsingen-Ennabeuren
(Württemberg)

HOREX-Club Frankenthal
p. A.: Hans Schneider
(22b) Frankenthal/Pfalz
Nachtweideweg 13

HOREX-Club Genf
p. A.: Brasserie de l'Odéon
Bd. St. Georges, 60
Genève/Schweiz

HOREX-Club Göppingen-Geislingen
p. A.: Wilhelm Zerlaut
(14a) Eisingen/Fils
Wilhelmstraße 54

HOREX-Club Grenzland
Fa. Paul Pfeiffer
Rheydt/Rheinland
Simten-Straße 126

HOREX-Club Groß Stuttgart
p. A.: C. A. Rübenstrunk
(14a) Stuttgart-Zuffenhausen
Hessigheimer Straße 21

HOREX-Club Hamburg
p. A.: Fa. Hermann Koch
(24a) Hamburg
Grindelallee 110/112

HOREX-Club Hannover
Geschäftsstelle: Franz Oebel
(20) Hannover
Am Haselbusch 18

HOREX-Club Herringen
p. A.: Helmut Berger
(21 b) Herringen/Westf.
Seelhofstraße 6 a

HOREX-Club Herzberg
p. A.: Otto Störmer
(20b) Scharzfeld
Siedlung 273

HOREX-Club Kiel
Club-Lokal: „Zum Wikinger“
(24b) Kiel
Lange Reihe 7-9

HOREX-Club Marburg
p. A.: Adalbert Nahler
(16) Marburg/Lahn
Bahnhofstraße 32

HOREX-Club Mittelbaden
p. A.: Walter Sauer
(17b) Ottersweier/Baden
Hauptstraße 171

HOREX-Club Nürnberg
p. A.: Motorrad-Haus Füglein
(13a) Nürnberg
Frauentorgaben 47

HOREX-Club Pirmasens
p. A.: Gross & Sohn
(22 b) Pirmasens/Ruhbank

HOREX-Club Rendsburg
p. A.: Karl Minck
(24b) Rendsburg
Postfach 205

HOREX-Club Rhein-Lahnneck
(22b) Oberlahnstein
Verlängerte Ostallee

HOREX-Club Rhein-Wupper
p. A.: Hotel zur Post
(22a) Langenfeld/Rhld.
Bahnhofstraße

HOREX-Club Rosenheim
(13b) Endorf bei Rosenheim

HOREX-Club Schaumburg-Lippe
(20a) Stadthagen
Enzer Straße 158

HOREX-Club Schöningen
p. A.: August Knust
(20b) Schöningen/Braunschweig
Schützenbahn 11

HOREX-Club Schwarzwald
p. A.: W. Meyer
(17b) St. Georgen/Schwarzwald

HOREX-Club Schwäb. Gmünd
p. A.: Motorrad-Krieg
(14a) Schwäbisch Gmünd
Seboldstraße 17

HOREX-Club Siegburg
p. A.: Günter Lange
Siegburg
Alle Lohmarer Straße 7

HOREX-Club Spessart
p. A.: Fa. Roth, Fahrzeuge
(13a) Aschaffenburg-Haibach

HOREX-Club Trier
p. A.: Auto-Moniz
(22b) Trier
Bruchhausener Straße 20/22

HOREX-Club Ulm
p. A.: Autohaus Best
Ulm/Donau
Karlsruhe 56

HOREX-Club Witten-Annen
p. A.: Karl Weirich
(21 b) Witten-Annen/Ruhr

HOREX-Club Zürich
p. A.: Max Gütle
Zürich/Schweiz
Bäckerstraße 670



KOCH-Rezepte aus Hamburg

Im Homburger HOREX-Werk steht der große Regina-Autobus mit Anhänger startklar. Er ist randvoll geladen mit neuen, blitzenden Maschinen. Zielort ist Hamburg. Hermann Koch, HOREX-Generalvertreter für Groß-Hamburg und Schleswig-Holstein erwartet schon sehnhchst die wertvolle Ladung — und mit ihm alle die Regina-Anwärter im norddeutschen Raum, die den neuen Frühling mit einer neuen HOREX erleben wollen.

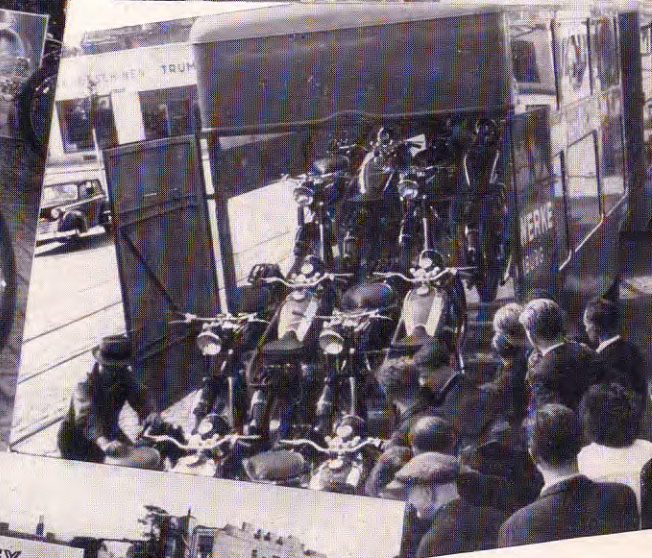
Wer dort oben an der Waterkant eine Regina fährt, kennt zumeist Hermann Koch in Hamburg. Für ihn ist der HOREX-Motor das, was für den gewöhnlichen Sterblichen das Herz ist. Schon 6 Jahre nach der 1918 erfolgten Geschäftsgründung übernahm er die HOREX-Vertretung, deren Lieferprogramm von der 200er bis zur 800er reichte.

Hermann Koch wurde nicht nur bald HOREX-Enthusiast, er wurde auch mit Leib und Seele Motorsportler. Seine Aktivität war bekannt, und sein Sohn sowie seine sportfreudige Buchhalterin, Frau Stein, standen ihm dabei kaum nach. Dies und später die Betreuung der Sportfahrer sind bis heute geblieben. Und wenn immer wieder eine HOREX-Regina auf der Grasbahn, im Gelände oder auf der Straße im norddeutschen Raum siegreich ist, dann ist das nicht zuletzt

auch ein Verdienst von Hermann Koch.

HOREX und „Onkel Hermann“ — das war für Hamburg bald ein Begriff. Immer großzügiger wurde der Ausbau der Generalvertretung, immer größer die Zahl der HOREX-Freunde durch die nimmermüde Arbeit des Repräsentanten des Homburger Werkes. Bis ein totaler Bombenschaden im Jahre 1943 sein ganzes Werk zu nichte machte. Doch das war nicht der einzige Schlag für Hermann Koch in Hamburg. Als nach dem Kriege Deutschlands Söhne wieder heimkehrten zu ihren Familien und Arbeitsstätten, da war der Sohn Hermann Kochs, die Hoffnung des Vaters, draußen auf dem Schlachtfelde geblieben. Aber es wurde wieder neu angefangen und wieder aufgebaut, und das, was heute in der Grindelallee in Hamburg neu erstanden ist, das ist das Werk harter, aber erfolgreicher Arbeitsjahre.

Will man den HOREX-Repräsentanten in Hamburg mit wenigen Strichen zeichnen, dann sieht man ihn so: humorvoll trotz aller harten Schicksalsschläge, schaffensfroh ohne Ermüdungserscheinungen, beliebt bei den Regina-Fahrern, geschätzt wegen seiner Hilfsbereitschaft, von einer Werkstreue, die geradezu sprichwörtlich ist — das ist Hermann Koch in Hamburg.



... UND „Regina“ LÄCHELT LEISE ...,

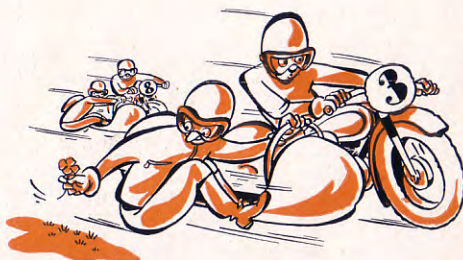
MEINT BERTHOLD DANEKE



„Nanu, der fährt wohl eine Horex?“



„Du mußt dich mehr der Stromlinie anpassen, Luise, sonst kann ich keine Höchstgeschwindigkeit herausholen.“

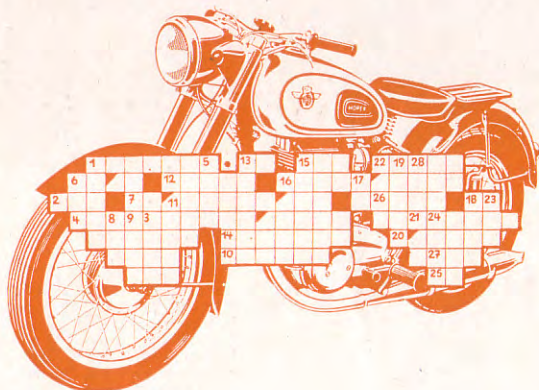


„Mensch, vierblättriger Klee, der bringt Glück!“



„... und worauf führen Sie ihren neuen Streckenrekord zurück?“ „Natürlich auf die Horex und dann hatte sich meine Braut um 5 Uhr mit mir verabedet.“

KREUZWORTRÄTSEL



Waagerecht

1. Stadt in Hessen, 2. Wappentier, 4. Nationaldenkmal, 6. Frauenname 7. Land in Amerika, 10. Kreditinstitute, 12. Siedlungsart, 13. Grundspeise, 14. Land in Afrika, 15. Nebenfluß der Donau, 16. Handwerkerberuf, 20. Schiffstyp, 21. Getränk, 25. Verhältniswort, 26. neuartige Gewinnerwerbsmöglichkeit, 27. Bindewort, 28. pers. Fürwort.

Senkrecht

1, meistgebaute Motorradmarke der 350 ccm Weltproduktion, 3. Rennstrecke, 5. Haustier, 8. Konservenglasmarke, 9. Gattungsbezeichnung, 11. Gesteinsart, 17. persönl. Fürwort, 18. Gewässerrand, 19. Südpolforscher, 22. Schlaf-lager, 21. Landestelle, 23. Fragewort, 24. Frauenname.

Die mit einer Ecke gekennzeichneten Felder enthalten die Buchstaben für eine beliebte Motorradmarke.

SILBENRÄTSEL

Aus den Silben: a — amt — an — ar — ard — bein — bet — beu — bo — bu — burg — che — chi — de — de — de — de — del — du — e — e — e — e — e — e — fi — frei — gen — gen — ha — hal — her — hin — hol — hom — ka — ka — ko — kus — lang — le — mann — mie — na — na — nanz — no — o — o — or — pa — pi — pi — pie — ra — rat — re — re — rei — reu — ri — ri — ri — rin — se — se — se — ser — so — stein — tam — ten — ten — ter — fer — ti — to — u — va — van — ve — ver — vi — was — wen — xa — xan

sind 30 Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden, deren Anfangsbuchstaben, von oben nach unten gelesen, ein wahres Wort ergeben.

1. Berg in Bayern, 2. kleine Erzählung, 3. Naturerscheinung, 4. Kauffleute im Mittelalter, 5. Fluß in Südamerika, 6. Storchentier, 7. Seuche, 8. Stadt am Niederrhein, 9. Seeräuber, 10. Bogengang, 11. Männername, 12. Geburtsort der „Regina“, 13. Rache, 14. kleine Trommel, 15. billig reisen, 16. Traumbild, 17. beliebte Behörde, 18. bayerischer Wintersportplatz, 19. kleines Blasinstrument, 20. Gerät zum Fischen, 21. Schüler, 22. männl. Vorname, 23. dasselbe wie getrennt, 24. Land in Asien, 25. berühmter Maler, 26. Sternbild, 27. Unterwelt, 28. Mädchenname, 29. beliebtes Urlaubsziel der Horex-Fahrer, 30. Land in Asien.



Hauspostlagernd

Richter verzichtet auf Kraftprobe

Mit Vergnügen hatte ich vor genau einem Jahre in der Hauspost Nr. 4 Ihre Schilderung über Deutschlands ältesten Motorradfahrer gelesen, einen kernigen Sauerländer, der erst mit 75 Jahren zum ersten Male Gas gegeben und zu seinem 90. Geburtstag eine festliche Ausfahrt auf seiner Maschine unternommen hatte. Mit nicht weniger großem Vergnügen las ich jetzt in westdeutschen Zeitungen über diesen motorradfahrenden Opa, der sich wegen eines Verkehrsunfalls vor Gericht zu verantworten hatte. Der in seinen 91 Jahren noch nicht Bestrafte stand nun vor Gericht. Doch bot ihm der Richter an, die Sache als erledigt zu betrachten, wenn er seinen Führerschein abgäbe. Das nun wiederum war kein Angebot für den greisen Motorradler. Er erhob energisch Protest, wies darauf hin, daß er noch sehr rüstig sei und unterstrich diese Feststellung mit den Worten: „Ich nehme es noch mit jedem im Gerichtssaal auf und werfe ihn im ersten Augenblick zu Boden!“ Das Hohe Gericht aber ließ es, nach den Zeitungsmeldungen, nicht auf eine Kraftprobe ankommen und regte an, von diesem unerschütterlichen Sportler, der noch im vergangenen Jahre vom ADAC zu einer Ehrenrunde auf dem Nürburgring eingeladen wurde, ein ärztliches Gutachten vorlegen zu lassen. Das soll dann die Grundlage für die Entscheidung über den Führerschein bilden. Wozu dem Nestor unserer Zunft alles Gute zu wünschen wäre!

Heribert Leibnitz, Hagen i. W.

HOREX künftig Knorex?

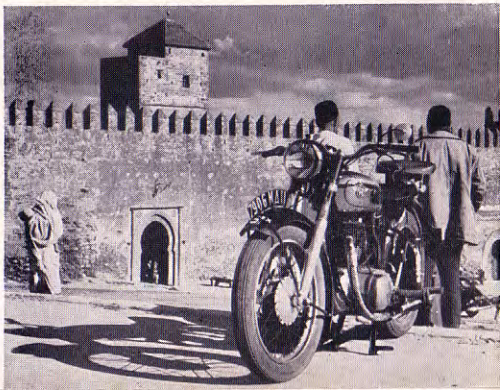
Bei meinem kürzlichen Besuch im Homburger Werk tat ich einen verbotenen Blick hinter die Kulissen der Werkarbeit. Man munkelte davon, daß HOREX demnächst mit einer Maschine herauskomme, die als erste der Weltproduktion mit Luftdruckbremsen ausgestattet sei. Mein Vorschlag zur Namensgebung dieser neuen Schöpfung: Knorex!

Ernst Juxer, Witzhausen, Preuß.-Bay.

Bildergruß aus Marokko

Welcher HOREX-Freund, der sich Spanien zum Urlaubsziel erkoren hat, möchte nicht auch gern einen Sprung über die Straße von Gibraltar tun, um sich im abenteuerumwitterten Marokko umzuschauen? HOREX-Freund Roland Hoerd, der in Rabat zu Hause ist, hat uns dazu verlockende Bilder übersandt. Sie wurden aufgenommen in Franz-Marokkos Hauptstadt, mit ihren 160.000 Einwohnern malerisch an der atlantischen Küste gelegen. Auf unserem Bild verkörpert Regina die neue Zeit, während die Kulisse ein Bild vor den Toren der Oudaias, einer ehemaligen Residenz der Sultane von Rabat, zeigt. Wem würde bei einem solchen Motiv nicht das Fernweh überkommen...?

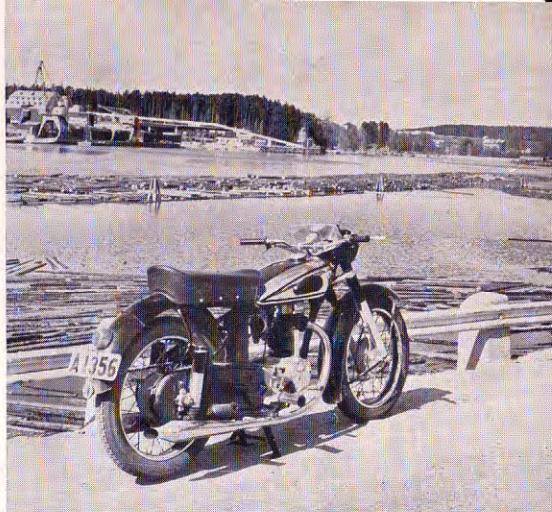
Vor den Toren der „OUDAIAS“, ehemalige Residenz der Sultane von Rabat ▶



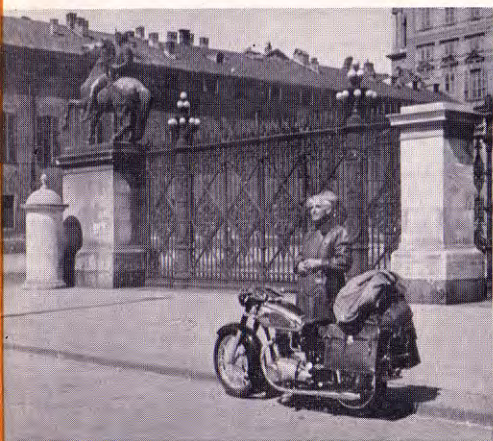
HOREX-Fahrt gen Osten

Als ich im vergangenen Jahr den Entschluß faßte, mit Regina nach Leipzig zu fahren, wurde mir von allen Seiten abgeraten. Trotzdem fuhr ich mit meinem Seitenwagen-Gespänn los. Von Offenburg über Heidelberg, Brückenau, Hersfeld nach Bebra. Bei der Grenzkontrolle in Wartha mußte ich Regina von Russen und Volkspolizisten bestaunen lassen. Auf der Autobahn Eisenach-Erfurt ging es nach Leipzig weiter. Wir hatten freie Fahrt — überall lag die Autobahn wie ausgestorben. In Leipzig erlebte unsere Regina ein regelrechtes Spießrutenlaufen. Auf offener Straße wurden wir angehalten und mußten Auskunft geben. Natürlich wurden wir drüben zu den Kapitalisten gezählt. Wo wir anhielten, hatte sich bald ein Kreis von Motorsportlern um uns gesammelt, und Regina eroberte überall die Herzen im Sturm! Nur eines vertrug sie auf der Heimfahrt nicht: Ostzonen-Sprit. Der kam gleich nach dem Zonenübergang wieder heraus, wofür Regina offenbar recht dankbar war. Wohlbehalten wurde unsere Leipzig-Fahrt überstanden.

Heinz Günther, Offenburg, Friedrichstraße 27



▲
Schwedens Reichtum — Holz
Reichtum des Fahrers — Regina



▲
Meine Italienfahrt vom 4. bis 15. September 1952
Palazzo Reale Turin

Mit 72 Jahren auf Italienfahrt

Das liest man nicht alle Tage: Vom 4. bis 15. September 1952 fuhr ich von Ebersberg über München-Garmisch - Landeck - St. Moritz - Maloja-Paß - Comer-See - Mailand - Turin an die Adria und zurück über Cremona - Brescia - Gardasee - Bozen - Brenner - Innsbruck - München wieder heim. Gesamtkilometerzahl 1890, durchschnittliche Tagesstrecke 171 km. Benzinverbrauch 3,2 1100 km mit Sozibus. Regina löste ihre Aufgabe ohne jede Schwierigkeit, trotz vieler Berge und Pässe und Temperaturschwankungen. Überall fand die Maschine ihre Bewunderer, und sie hat gezeigt, daß sie trotz ihrer rassigen Eigenschaften auch von älteren Fahrern gebraucht werden kann. Immerhin: ich bin 72 Jahre alt!

August Kellner, Baurat, Ebersberg (Oberbayern)

Bildergruß aus Schweden

Von unserer Vertretung in Schweden, Columbus-Motor in Stockholm, erhalten wir dieses Photo mit der trefflichen Unterschrift: Schwedens Reichtum — das Holz, Reichtum des Motorfreundes — die Regina.

Die Baumbüte lockt

Nicht nur an der sonnigen Bergstraße winkt dem HOREX-Freund auf sonntäglicher Ausfahrt das alljährlich neue Erlebnis blühender Bäume am Straßenrand. Diesen Blütengruß schickte uns Ludwig Baiersdorfer aus München, Schleissheimer Straße 45.



Hinter dem Theater in Mainz:

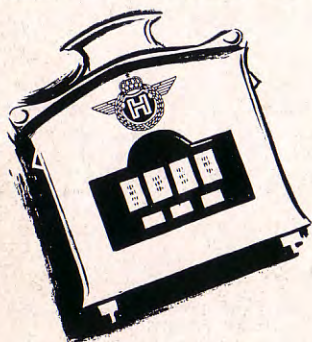
30 Jahre HOREX-Schwoil

In Mainz gibt es nicht nur auf der Bühne des Theaters etwas zu sehen, sondern auch hinter dem Theater. Hier hat HOREX-Vertreter Fritz Schwoil sein Motorrad-Fachgeschäft. Seit 30 Jahren schon. Und aus Anlaß des 30jährigen Bestehens veranstaltete Fritz Schwoil Anfang März eine Motorrad-Sonderschau, die gleichsam ein Vorbote des Frühlings war. Plakate, Spruchbänder, Fahnen und eine Lautsprecheranlage lockten die Motorsportbegeisterten in Massen herbei. Der Zeitpunkt für diese Jubiläumsschau war sicher nicht schlecht. Die erste Frühlingssonne weckt alte Wünsche. Sie zu erfüllen, dafür schafft Fritz Schwoil seit drei Jahrzehnten in Mainz. Und sicherlich — das ist unser Wunsch — noch lange Zeit!



Winter in der Vergangenheit

Ernst Zimmer jr. aus Gundelfingen bei Freiburg, einer unserer treuen Photomänner, suchte mit Regina auch in Schnee und Wintersonne sein Vergnügen. Aber er wird sich sicher mit uns auf die Ausfahrten in den Frühling freuen.



KLEINE HAUSPOST-ANZEIGEN

Wer macht mit?

Welches Ehepaar (HOREX-Gespann) hat Interesse, mit uns in Verbindung zu treten zwecks Sonntagsausfahrten und einer gemeinsamen Sommerreise, evtl. nach Spanien?

Wolf Assmann und Frau, Sindelfingen (Stuttgart), Obere Vorstadt 19

Über Frankreich nach Spanien

Ich beabsichtige, eine vierwöchige Fahrt nach Spanien über Frankreich zu machen. Welcher HOREX-Fahrer fährt mit seiner Regina mit? Baldige Nachricht erbeten an

Oskar Thyzel, Bad Soden a. Taunus, Am Höhlchen 3

Mit uns durch dick und dünn

Wir sind die glücklichen Besitzer einer HOREX-Regina und beabsichtigen, in diesem Sommer (Juni-Juli) eine dreiwöchige Spanienfahrt zu machen, die über Frankreich gehen soll. Zu diesem Zwecke suchen wir zwei unternehmungslustige Paare, die mit uns durch dick und dünn gehen wollen. Wir

würden uns freuen, durch die „Hauspost“ die erwünschten Reisebegleiter zu finden.

Heinrich Portmann, Herten/Westf., Jägerstraße 77

Wer geht mit auf Alpenfahrt?

Im vergangenen Jahre kletterte ich mit meiner Regina vom Zillertal aus über den Gerlospaß bis hinauf auf den Großglockner. Natürlich mit viel Gepäck und zwei Mann. Ohne Murren und Klagen ging die Maschine auf dem Geröllweg über den Gerlospaß. Doch das nur nebenbei. Im Juli möchte ich mit meiner Frau wiederum eine Alpenfahrt unternehmen und zwar eine Pässefahrt durch die Schweiz und durch Österreich zum Königssee, wo wir uns dann von den „Strapazen“ erholen werden. Natürlich mit Zelt usw. Ich suche nun ein junges Paar (ich bin 28 Jahre alt), das Lust zur Mitfahrt hat. Ein Zelt kann ich, sofern keines vorhanden ist, zur Verfügung stellen.

Hans Baur, Adenau/Eifel, Hauptstraße 25

Welches Reginagespann fährt mit Ehepaar, 48 Jahre, Anfang Juli 1953 3 bis 5 Wochen auf eine Zeltwanderfahrt nach Süd-Deutschland?

Peter Schmitz, Vilich b. Beul-Bonn, Adelheidsstr. 2





H O R E X

auf Wiedersehen!