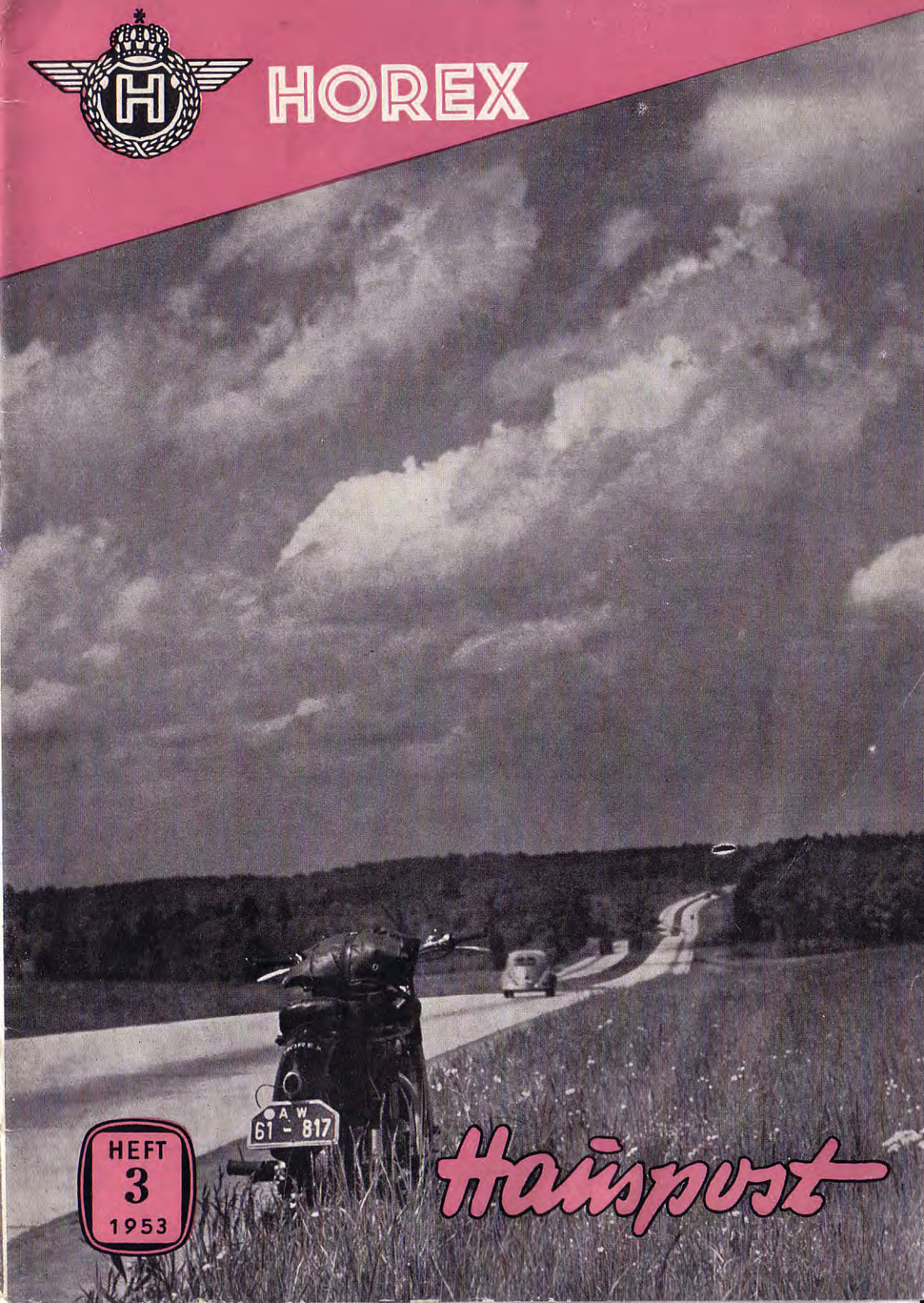




HOEX



HEFT
3
1953

A W
61 - 817

Hauspost



Wir gratulieren Ihnen, dass Sie haben wir kurz
 Redaktion die Ausführungen des
 kannten Rundfunk-Kommentators Egon G.
 Grau zur Kenntnis genommen, die dieser
 soeben im Auftrag der internationalen deut-
 schen Rennsport-Kommission vor der Fach-

Bei meinem kürzlichen Besuch im Homburger Werk
 tat ich einen verbotenen Blick hinter die Kulissen der
 Werksarbeit. 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!

zu Motorrad-Rennen" das Thema „Kombinierte Wagen-
 jetzt endlich der Stein der Weisen (Knorex).
 der so oft ein

LIEBE HOREX-FREUNDE!

Wenn Ihr nun glaubt, ich wäre ein bißchen doof, dann habt Ihr Euch aber gewaltig geirrt. Da wollten die von der Redaktion mir doch tatsächlich weismachen, die Sache mit dem „Regina-Copter“ wäre wahr. So ein Quatsch, hab ich mir gleich gesagt. Man kann mit der Regina ja allerhand Dinger drehn, aber fliegen? Nee, beim besten Willen, das war ein ganz dicker Hund, wie sie hier unter Zeitungsleuten immer sagen. Natürlich, jetzt hinterher sagen meine Herren Redaktionäre auch, daß das nur ein Aprilscherz war. Aber viele HOREX-Freunde sollen es trotzdem geglaubt haben.

Und dann waren noch zwei andere Dinger drin im letzten Heft. Die Sache von Egon G. Grau (hoffentlich hat sich der Eugen K. Schwarz nicht getroffen gefühlt bei dem Blödsinn!) war natürlich auch Blödsinn. Wo kämen die armen Rennleiter und Funktionäre wohl hin, wenn es solche Rennen gäbe. Von den Rennärzten ganz zu schweigen. Massenbeerdigung ist dafür der einzig richtige Ausdruck. Und schließlich die HOREX mit der Luftdruckbremse ist auch eine „Fantasie“ meiner Arbeitgeber. Daß sie das Ding KNORREX genannt haben, war sehr sinnig und zugleich eine Reklame für Knorr. Nicht für die Suppenwürfel natürlich, sondern für die Bremsenonkels. So, und damit hätte ich ja wohl dann alle Klarheiten aus dem letzten Heft beseitigt. Das vorliegende Heft haben die „Verantwortlichen“ übrigens dem Frühling gewidmet. Feine Sache, meinen die. Ich versteh noch nicht viel von Frühlings-Gefühlen. Vielleicht kommt das noch. Mich interessiert viel mehr, wann die ersten Rennen losgehen. Davon ist heute übrigens auch allerlei zu lesen. Ich bin immer bemüht, Euch auf dem laufenden zu halten, und die HOREX-Werke unterstützen mich dabei nach Kräften. Laßt Euch deshalb nicht stören beim weiteren Studium der vorliegenden Ausgabe, zu der Euch wie immer recht viel Vergnügen wünscht

Euer stets getreuer HOREX-Boy

und Eure HAUSPOST-REDAKTION



HOREX-Hauspost, die kostenfreie Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Werke K.G., Bad Homburg v. d. H. 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.

Bleiben wir beim aktuellen LEID-Artikel

Anscheinend war die Veröffentlichung des Rennkalenders für 1953 in unserer letzten Ausgabe etwas verfrüht. Man ist zur Zeit noch dabei, fleißig Striche durch die Rechnung zu machen, Rennstrecken zu verbieten und Prüfungskommissionen einzusetzen. Es wird also wohl oder übel noch einige Veränderungen geben, über die die Tagespresse uns zum Glück auf dem laufenden hält. Da wir nicht beabsichtigen, in noch schwebende Verfahren einzugreifen, haben wir uns mal auf die Socken gemacht, bzw. uns auf unsere Rösser geschwungen, um im Lande herumzuhören, wie da so die Meinung über „Motorradrennen- oder nicht“ ist. Hier der kleine Bundes-Meinungsdurchschnitt:

Rennen abgesagt

DÜSSELDORF (sid) - Sieben größere Motorsportveranstaltungen fielen bisher den verschärften Sicherheitsbestimmungen zum Opfer. Es handelt sich dabei neben dem Meisterschaftslauf auf der Eifelriede (2. August) um das internationale DMV-Avusrennen (3. Mai), München-Riem (14. Mai), die „Silberne Eule von Peine“ (7. Juni), das Donauringrennen (5. Juli), das Augsburger Straßenrennen (2. August) und das Hamburger Stadtparkrennen (16. August).



Eine ältere Hausfrau: „Schade, daß das Hamburger Stadtparkrennen abgesagt wurde. Ich hab' es so gern, wenn mein Mann Sonntagnachmittag nicht zu Haus ist. Dann kann ich mich immer so schön mit meinem Kanarienvogel beschäftigen!“



Ein Rennfahrer: „Ich bin gerade dabei, auf Boxsport umzuschulen. Sicher ist sicher. Und der wird nicht so schnell verboten, das liegt doch auf der Hand (bzw. Faust)!“



Ein jüngerer Mädchen: „Ich war immer ganz verliebt in diese Boys auf den schnellen Maschinen. Das sind doch teuflisch schicke Männer. Und außerdem rieche ich Leder und Benzin so gern, wissen Sie. Diese Stimmung an Start und Ziel würde mir doch sehr fehlen. Ich wüßte gar nicht, was ich dann sonntags machen sollte!“



Ein Rennleiter: „Falls, ich betone: falls unsere Rennstrecke auch einer Sperrung unterliegen sollte, haben wir bereits vorsorglich Ausgleichs-Veranstaltungen geplant. In nähere Wahl sind ein internationales Kinderwagen-Rennen, Wettgehen älterer Bürokraten ab 25 Dienstjahren mit verbundenen Augen und die Wahl einer „Miß Billig“ auf Fahrrädern gezogen. Wir werden's schon schaffen!“



Ein Polizist: „Ich für meinen Teil habe sowieso an den Rennsonntagen Dienst. Und außerdem ist es auf den Landstraßen nicht viel anders als auf der Rennstrecke, nur, daß die Landstraßen-Rennen kostenlos sind.“



Eine Rennfahrer-Frau: „Ich hab' meinem Kurt-Otto schon immer gesagt: Laß die Rennerei, hab' ich ihm gesagt. Na ja, nun wird's ja bald verboten. Dann hat er endlich mal Zeit, mir die Teppiche zu klopfen.“



Ein Gewaltiger: „Wir müssen alles tun, um jede Art von Beunruhigung zu vermeiden. Dafür werden wir uns einsetzen in Verfolgung höchster Ziele zum Wohle unserer...“ Hier wurde er am Telefon verlangt.

Und wir auch, denn gleich hat's sowieso geklingelt. Die Red.



Da man bekanntlich den Tag nie vor dem Abend und eine neue Rennmaschine nicht vor dem ersten Sieg loben soll, hatten wir uns in der Beurteilung der neuen schnellen Hirsche aus Karlsruhe etwas zurückgehalten. Nachdem nun der Name HOREX wieder unter den ersten der Siegerlisten zu finden ist, darf diese Neukonstruktion im Zusammenhang mit der Rennpremiere in Dieburg gestrotzt die entsprechende Würdigung erfahren. In aller Stille war in Karlsruhe zwischen den bekannten Rennfahrern und Konstrukteuren Roland Schnell und Hermann Gablenz, die beide im Vorjahr schon mit eigenen Versionen der HOREX-Einzylinder Rennmaschinen an den Start gegangen waren, eine Renngemeinschaft entstanden. Die HOREX-Werke in Bad Homburg ließen dieser Renngemeinschaft bei der Entwicklung neuer Rennmaschinen größtmögliche Unterstützung zuteil werden. Als Gemeinschaftswerk entstand eine Einzylinder-Zweinocken 350er, eine Weiterentwicklung der im Vorjahr von Roland Schnell zur Meisterschaft gefahrenen Rennmaschine. Mit acht dieser Maschinen ging die Renngemeinschaft beim Eröffnungsrennen der Deutschen Motorsportsaison am 19. April in Dieburg an den Start. Bekannte Namen, wie H. P. Müller, Friedel Schön, Robert Zeller und Fritz Kläger versprochen von vornherein, daß dieses Rennen der 350-ccm-Klasse zum Hauptereignis des ersten Renn-

tages werden würde. Vom Start weg konnten die neuen HOREX-Rennmaschinen dann auch zeigen, daß sie dem übrigen Feld der Privatfahrer weit überlegen waren. H. P. Müller als Privatfahrer am Start, fuhr dem Feld buchstäblich auf und davon, überrundete alle Fahrer bis auf den Zweiten und Dritten dieses Rennens und siegte mit einem Gesamtdurchschnitt von 121,4 km/h. Dieser enorm gute Gesamtdurchschnitt wurde von den Halbliter-Maschinen nicht erreicht. Eine ausgezeichnete Leistung vollbrachte der Freiburger Kläger, ebenfalls auf HOREX, der sich vom Mittelfeld bis zur 19. Runde auf den zweiten Platz vorarbeitete. Er verhalf mit dazu, daß die beiden ersten Plätze dieses interessantesten Rennens des Tages von HOREX belegt wurden. Es darf bei diesen Erfolgen nicht unberücksichtigt bleiben, daß es sich bei den neuen 350 ccm HOREX-Rennmaschinen um Konstruktionen einer privaten Renngemeinschaft handelt, die lediglich Werksunterstützung erfährt. Das Programm dieser Renngemeinschaft sieht übrigens auch eine Einzylinder-Zweinocken Halbliter-Rennmaschine vor, die von Roland Schnell in Dieburg gefahren wurde. Ebenfalls in dieser Klasse war der Hamelner Hoske mit seiner HOREX am Start. In der Viertelliter-Klasse wurde Hermann Gablenz' Vorjahrs-HOREX von dem jungen Braun gefahren. Im Gegensatz zu dieser Renngemeinschaft

haben sich die HOREX-Werke am ersten Rennen noch nicht beteiligt. Über den ersten werksseitigen Start mit der neuen Zweizylinder-Renn-Imperator wird noch ausführlich zu berichten sein.

Außer den beiden Siegern in der 350 ccm Klasse H. P. Müller und Fritz Kläger, beide auf HOREX, waren auf HOREX-Maschinen in Dieburg am Start: In der Klasse 250 ccm Georg Braun, in der Klasse 350 ccm Erwin Aldinger, Günter Beer, Robert Zeller, Kurt Bähr, Friedel Schön und Alois Lang, in der Halbliter-Klasse Roland Schnell sowie Ernst Hoske auf seiner eigenen HOREX.

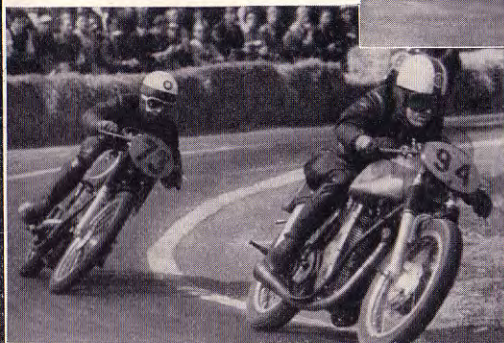
Wer's genau wissen will: Technische Einzelheiten der von der Renngemeinschaft Schnell-Gablenz entwickelten HOREX-Rennmaschinen

350 ccm
 Einzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die durch Kette und Zahnräder angetrieben werden — ca. 32 PS bei 8000 U/min Maximaldrehzahl, Gewicht ca. 120 kg. 500 ccm

Einzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die durch Kette und Zahnräder angetrieben werden — ca. 42 PS bei 7500 U/min Maximaldrehzahl.



Robert Zeller auf HOREX hat ▶ Baltisberger auf A. J. S. überholt.



▲ Der Saarmeister Alois Lang auf HOREX vor Baltisberger A. J. S.

Meister unter sich. Roland Schnell, der Vater der neuen HOREX aus dem Karlsruher Renngemeinschafts-Stall gibt HaPe vor dem Start zum Rennen der 350er in Dieburg noch einige Tips.



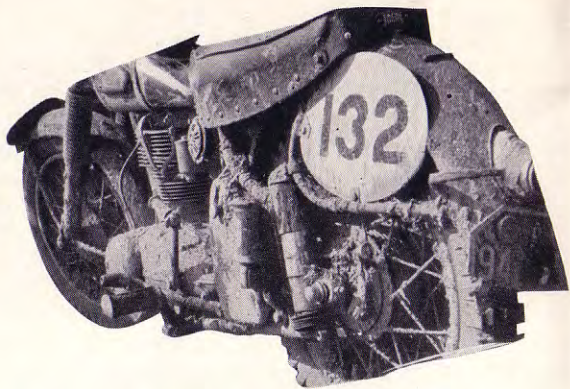
Nr. 60 Fritz Kläger, Freiburg, der den 2ten Platz in der 350-ccm-Klasse belegt, mit seinem Motorsportwagen Erwin Aldinger.



Den Siegerkranz empfängt H. P. Müller von Hessens Innenminister Zinnkann. Sein Wunsch: Nächstes Jahr wieder auf dieser Strecke, für die er auf seiner neuen HOREX mit 124,9 km/std einen neuen Rundenrekord schuf.

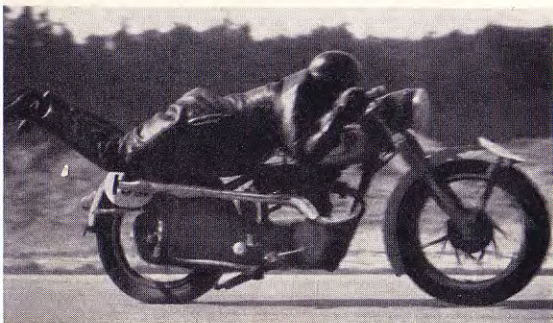


2 Tage DMV Fahrt:



Prüfstein und Experiment

▼ Goldmedaillen-Fennel aus Kassel in rasanter Stromlinienform bei der Geschwindigkeitsprüfung der DMV-2-Tage-Fahrt



Abseits vom Verkehr spielte sich am 11. und 12. April 1953 zwischen Nürburgring und Hockenheim eine Leistungsprüfung ab, die, vom DMV veranstaltet, ausschließlich Motorrädern vorbehalten war. Diese Fahrt in zwei Tagesetappen über eine Gesamtstrecke von über 600 km war wohl das Delikateste, was in dieser Art nach dem Kriege in Deutschland geboten wurde, und zugleich die schwerste Vorprüfung zu den Internationalen „Six-Days“, dem Höhepunkt der Motorrad-Geländepfahrungen eines jeden Jahres.

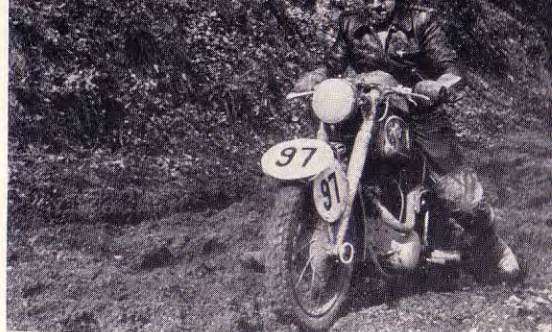
Wir können uns darauf beschränken, nur die wesentlichsten Eigenarten dieser Fahrt zu erwähnen und sie mit den Erfolgen unserer HOREX-Fahrer in Verbindung zu bringen, nachdem Fach- und Tagespresse ausführliche Würdigungen dieser neuartigen DMV-Leistungsprüfung brachten

In seinen Ausschreibungen legte der DMV von vornherein fest, daß er den Teilnehmern die Gestaltung der Wertungsmaßstäbe selbst überläßt. Der Schnellste in seiner Klasse wurde demnach der Wertungsbeste. Zur Vermeidung eines Plaketten-Regens wurde weiterhin festgelegt, daß alle Preise prozentual zur Zahl der gestarteten Fahrer begrenzt werden. Nur zehn Prozent der Gestarteten konnte eine Goldene und 25 Prozent eine Silberne erringen. Daß sich hierbei in schwach besetzten Klassen für Fahrer mit geringen Strafpunkten Härten gegenüber stark besetzten Klassen ergaben, gehört zur Kritik an dieser Fahrt, die wir hier nicht üben wollen.

◀ Geländespezialist Hugo Schmitz nimmt kleine Hindernisse im „Sprung“. Bei der DMV-2-Tage-Fahrt holte er sich eine Silberne und mit seiner Mannschaft (Schmitz-Diefenbach-Strohe) den Silbernen Mannschaftsschild.



▲ Josef Diefenbach stärkt sich an der Kontrolle für weitere Etappen der 2-Tage-DMV-Fahrt, von der er eine Silberne mit nach Hause brachte.



▲ Karl Heinz Stuplich schlängelte sich mit seiner Viertelliter-HOREX erfolgreich durchs Gelände und beendete die 2-Tage-DMV-Fahrt mit einer Bronzernen.



◀ Alter Geländefuchs Karl Bickel mit Sohn Karl-Heinz im Beiwagen als verzierte Amphibien-Fahrer bei der 2-Tage-DMV-Fahrt. Sie errangen in der 350- bis 600-ccm-Klasse eine Bronzemedaille.



Wir wollen das erfreuliche Fazit aus diesen „Zwei Tagen“ ziehen, die an Fahrer und Maschinen ungeheure Anforderungen stellten, die sehr hohe Durchschnitte erwirkten, verzeufelte Einzelstappen vorsahen und in Sonderprüfungen Mensch und Maschine Höchstleistungen abverlangten.

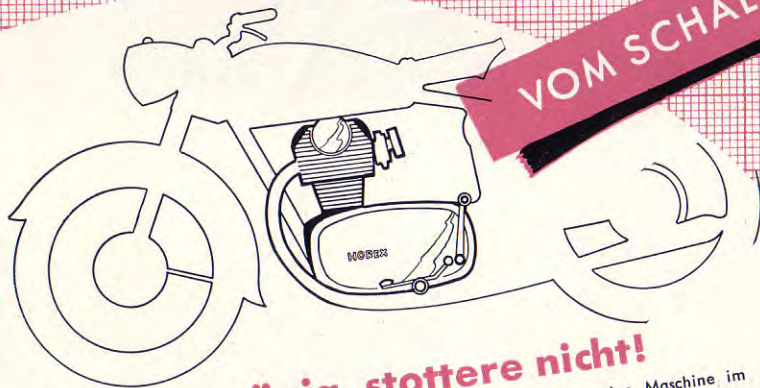
Unter Berücksichtigung der Medaillen-Begrenzung darf das Ergebnis für HOREX-Maschinen als bemerkenswerter Erfolg gewertet werden:

Zwei Goldmedaillen, vier Silbermedaillen, drei Bronzemedaillen, ein silberner Mannschaftsschild.

Mit ehrlicher Freude gratulieren alle HOREX-Freunde den erfolgreichen Fahrern: **Goldmedaillen:** Harald Oelerich und Joachim Fennel, beide auf 350 ccm Regina Solo, **Silbermedaillen:** Hugo Schmitz — Eugen Strohe — Wolfgang Freiermuth und Josef Diefenbach, alle auf 350 ccm Regina Solo, **Bronzemedaillen:** Wolfram Zimmermann auf 350 ccm Regina Solo, Karl-Heinz Stuplich auf 250 ccm Regina Solo und Karl Bickel mit Sohn Karl Heinz auf 350 ccm HOREX-Gespänn, **Silberner Mannschaftsschild:** Mannschaft Schmitz-Strohe-Diefenbach der HOREX-Generalvertretung Hugo Schmitz.

TECHNIK

VOM SCHALTEN



Fahre zügig, stottere nicht!

Häufig hört man einen Motorradfahrer stolz erzählen, daß seine Maschine im großen Gang diesen oder jenen Berg schaffe. Er vergißt aber ganz, daß er dabei seinen Motor quält, unnötig aufheizt, womöglich seine Triebwerkteile stärker beansprucht, als es auf die Dauer guttut. Dabei hat er Vollgas stehen, aber nur geringe Drehzahl. Verringerte Drehzahl aber bedeutet weniger Leistung! Die Regina entwickelt ihre 18 PS bei einer Drehzahl von ca. 5500 Umdrehungen pro Minute (U/Min.). Bei 5000 U/min sind zwar noch 17 PS vorhanden, bei 4000 U/min noch gute 13 PS, aber bei 3000 U/min schon nur mehr 7,5 PS. Es ist daher ratsam, am Berge frühzeitig herunterzuschalten, um den Motor auf hoher Drehzahl zu halten, damit viel größere Leistung zu entfalten. Hinzukommt, daß dann kein Vollgas benötigt wird, der Motor wegen geringerer Füllung weniger heiß und die Gefahr des Klingelns ausgeschaltet wird.

Bei Fahrten in der Ebene gilt es, beim Aufwärtsschalten möglichst im kleinen Gang den Motor auf hohe Drehzahl zu bringen und dann erst den nächsthöheren Gang einzuschalten. Ein Beispiel mag das beleuchten:

Hinter einem Lastwagen, mit 60 km/Std. fahrend, ergibt sich endlich die ersehnte Lücke im Gegenverkehr, die ein Überholen erlaubt. Im 3. Gang setzt der Fahrer zum Überholen an. Schaltet er nun schon bei 70 km/Std. in den 4. Gang, stehen ihm an der Kurbelwelle durch die nun herabgesetzte Drehzahl nur mehr etwa 9 PS zur Verfügung. Verständlich, daß die Beschleunigung jetzt sehr zu wünschen übrigläßt und dies gerade in dem Augenblick, in dem es darauf ankommt, schnell vor den Lastwagen zu kommen.

Bleibt aber der 3. Gang stehen bis auf 90 km/Std., dann leistet der Motor nach dem Aufwärtsschalten immerhin schon 14 PS und bringt die Maschine mit Schwung nach vorne. Dasselbe gilt natürlich entsprechend für das Schalten vom 2. in den 3. Gang; da die Stufe vom 1. zum 2. Gang größer ist als die nächste, ergibt sich hier ein um so deutlicherer Abfall der Leistung bei zu frühem Schalten. In der Ebene ist das zwar vollkommen belanglos — im Gebirge jedoch sollte man damit vorsichtig sein. Man könnte dann erleben, daß die eben im 1. Gang noch munter ziehende Maschine im 2. Gang zu stottern anfängt und hängenbleibt. Ein Zurückschalten macht dann meistens Schwierigkeiten. Die Moral von der Geschichte: Fahre zügig — stottere nicht!







NOCH IMMER GANZ DER ALTE Hermann Gablenz

Wenn man von der „alten Garde“ der Rennfahrer spricht, dann denkt man unwillkürlich an Hermann Gablenz, den liebenswürdigen Rennfahrer der Vorkriegsschule. Man sieht ihm bei seiner Bescheidenheit nicht an, daß er auf eine außerordentlich erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken kann, die bei dem heute Vierzigjährigen folgende Etappen aufweist: Nach seiner ersten Rennbeteiligung im Jahre 1934, bereits nach drei Jahren erfolgreicher deutscher Ausweisfahrten in der 250er-Klasse. Ein Jahr später, 1938, wurde Gablenz nach vielen Siegen im In- und Ausland als Lizenzfahrer bester Privatfahrer der Klasse 250 ccm, erfolgreichster europäischer Privatfahrer und Dritter in der Europameisterschaft. Im Jahre 1939 wieder bester Privatfahrer.

Nach dem Krieg siegt Gablenz im ersten deutschen Straßenrennen am Ruhestein in der 250-ccm-Klasse, wird 1947 Deutscher Bergmeister und 1950 Deutscher Straßenmeister, stets in „seiner Klasse“ auf den verschiedensten Maschinen.

Im Jahre 1952 vertrat er die HOREX-Farben auf deutschen und ausländischen Rennstrecken. Durch die Gemeinschaftsentwicklung einer 250-ccm-Rennmaschine mit den HOREX-Werken gelang es ihm wieder, in der Viertelliter-Klasse an den Start zu kommen und manche beachtliche Rennen zu fahren. In diesem Jahr wird sicherlich über seine Neuentwicklungen in der HOREX-Renngemeinschaft Gablenz-Schnell noch einiges zu berichten sein. Wir freuen uns deshalb auf den Ablauf der Rennsaison, denn es würde zweifellos etwas fehlen, wenn der Name Gablenz im Zusammenhang mit dem Motorradsport nicht mehr erwähnt werden könnte. Von ganzem Herzen wünschen wir unserem Hermann daher einen „Guten Start“.





HOREX

Erfolge in Übersee!

- ▲ Das HOREX-Team, Gesamtsieger der VI. Gran Premio Nacional in Uruguay. Von links nach rechts: Soler (absoluter Sieger), Ardinghi, Castro (Zweiter in der Gesamtwertung) und Bartel.



- ▲ L. M. Soler auf HOREX-Regina, Gesamtsieger des VI. Gran Premio Nacional, dem schweren Motorrad-Geländerennen über 2500 km in Uruguay.



- ▲ L. M. Soler und J. Bartel, beide auf HOREX-Regina in der Zeitkontrolle beim VI. Gran Premio Nacional in Uruguay.



Absolute Sieger in Uruguay und Guatemala

Was die Carrera mexicana für Sportwagen war, das dürfte das diesjährige VI. Gran Premio Nacional de Motociclismo del Uruguay für Motorräder gewesen sein, kurz gesagt: Das südamerikanische Geländerennen in Uruguay, das im Februar unter stärkster internationaler Konkurrenz ausgetragen wurde.

Daß das diesjährige Gran Premio Nacional zu einem großartigen Erfolg für HOREX wurde, konnten wir schon ganz kurz im letzten Heft erwähnen. HOREX-Generalsvertreter Walter Spitz hatte uns in seiner großen Freude ein kurzes Erfolgstelegramm zugesandt, das er jetzt noch durch einige Fotos und einen ganzen S. apel Zeitungsausschnitte ergänzt hat. Ohne den rührigen HOREX-Repräsentanten Walter Spitz in Montevideo wäre ein solch großartiger Erfolg auch kaum denkbar gewesen. Er hat all seine Betreuungsmöglichkeiten eingesetzt und in großzügiger Weise für die Unterstützung des HOREX-Teams auf dieser mörderischen Strecke gesorgt.

Was die Fahrer zu leisten hatten, geht schon allein aus der Erwähnung der Strecke hervor: In fünf Etappen mußte eine Strecke von fast 2500 km absolviert werden, die auf schwierigsten Wegen durch ein Gelände führte, das den bekanntesten europäischen Six-Days-Strecken in keiner Weise nachstand. Man kann es verstehen, daß Südamerikas Zeitungen ganze Seiten über dieses motorsportliche Ereignis brachten und daß dabei der Name HOREX nicht zu übersehen war. Die Freude bei Walter Spitz in Montevideo kann daher nur von uns und allen HOREX-Freunden geteilt werden, denn das Ergebnis dieser Gran Premio Nacional darf sich sehen lassen: Auf HOREX-Regina wurden alle fünf Einzelstappen sowohl in der Einzel- wie auch in der Mannschaftswertung gewonnen. In der Gesamtwertung stellte HOREX gegen schärfste Konkurrenz den absoluten Sieger und den Zweiten. Absoluter Sieger wurde L. M. Soler auf HOREX-Regina, der Zweite in der Gesamtwertung war J. A. Castro. Zum HOREX-Team gehörten weiterhin noch N. Ardinghi, J. Bartel und H. Moreno, die ebenfalls auf beachtlichen Plätzen das Geländerennen beendeten.

- ▲ Der Hilfswagen von HOREX-Generalsvertreter in Montevideo, Walter Spitz, beim Übersetzen auf einer der Etappen der VI. Gran Premio Nacional.

Auch von dem großartigen HOREX-Sieg in Guatemala berichteten wir im letzten Heft kurz. Wir lassen dieser Notiz heute einen Auszug aus einem Brief Arne Sappers, der von der HOREX-Generalvertretung in Guatemala folgen, der wohl am deutlichsten die Überlegenheit der im dortigen Meisterschaftsrennen gestarteten zwei HOREX-Regina widerspiegelt.

In dem Schreiben heißt es u. a.: „... Hier im Lande des ‚ewigen Frühlings‘ brannte auch die Sonne am Meisterschaftssonntag, dem 15. Februar 1953, sehr heftig. Zehn Minuten nach seinem Sieg auf der DBG Triumpf 125 ccm startete Carlos Alfredo Gonzales auf einer HOREX-Regina. Die Klasse über 500 ccm ging eine Minute und die Halbliter-Klasse 30 Sekunden vor der 350-ccm-Klasse auf die Reise. Sehr bald lag Gonzales an der Spitze der 350-ccm-Klasse, hinter ihm die zweite HOREX-Regina mit Roberto Hernandez. Nach der fünften Runde hatte sich Gonzales bereits vor die Halbliter-Maschinen geschoben und begann den Kampf gegen die 1200-ccm-Harley, die eine Minute vor ihm gestartet war. Er klebte sich hinter sie und konnte sie schließlich auch überholen. Gonzales erzielte auf HOREX-Regina mit 103 km/std Durchschnitt die absolute Tagesbestzeit und wurde Gesamtsieger auf einer schwierigen und kurvenreichen Strecke, die durch einen Teil der Hauptstadt führt. Die zweitbeste Tageszeit fuhr Hernandez auf HOREX-Regina, der ebenso wie Gonzales bessere Zeiten fuhr als der schnellste 2,5-Liter-Sportwagen.“



▲ Carlos Alfredo Gonzales fährt auf HOREX-Regina nach seinem eindrucksvollen Sieg beim Rennen in Guatemala am 15. Febr. 1953 mit seinem Clubkameraden Roberto Hernandez, der ebenfalls auf HOREX-Regina den zweiten Platz belegte, eine Ehrenrunde. Beide erzielten mit der HOREX-Regina die absolut beste Tageszeit auch gegenüber stärkeren Motorrädern und Sportwagen.

▼ Carlos Alfredo Gonzales auf HOREX-Regina überholte sieben in einer Spitzkurve eine Harley Davidson von 1200 ccm und erzielte die absolut beste Tageszeit aller Motorräder und auch der Sportwagen.



► Carlos Alfredo Gonzales auf HOREX-Regina, welcher beim Motorrad- und Autorennen in Guatemala am 15. Februar 1953 die absolut beste Tageszeit fuhr, in bestechender Fahrweise auf einer Geraden.



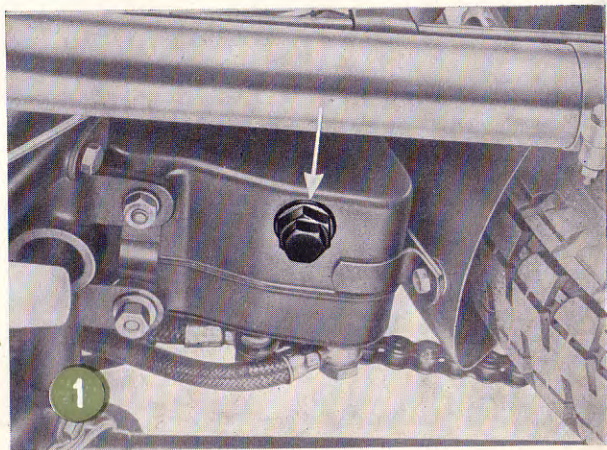
Ölwechsel bei betriebswarmem Motor durchführen!

Ölwechsel im Motor

Die Verschlussschraube D 1 MA 22 wird entfernt und das Öl vom Öltank abgelassen. (Abb. 1) **1**
Hohlschraube mit Sieb TMG 25 am Motorgehäuse rechts (Abb. 2) **2** heraus-schrauben, das Sieb säubern und den Dichtring PMG 19 erneuern.

Beim Einsetzen der Hohlschraube ist darauf zu achten, daß der Dichtring PMG 19 einwandfrei sitzt, da sonst Luft gesaugt wird und eine Rückförderung durch die Pumpe in den Öltank nicht erfolgt.

Hohlschraube mit Sieb JFR 32 im Öltank (Abb. 3) **3** entfernen und das Sieb reinigen. Die Reinigung des Siebes muß mindestens bei jedem 2. Ölwechsel durch-



geführt werden. In den Öltank 2 Liter Markenöl SAE 40, z. B. Mobilöl AF, einfüllen (Abb. 4). **4**

Auf das Rücklaufrohr in dem Einfüllstutzen eine Ab-
laufleitung mit Abfluß nach außen aufziehen (Abb. 5). **5**
den Motor laufen lassen, bis Frischöl abläuft. Damit
hat man die Gewißheit, daß das im Motor und in der
Ölleitung verbliebene alte Öl entfernt ist. Der Öl-
wechsel im Motor ist damit vollzogen.

Ölwechsel im Getriebe

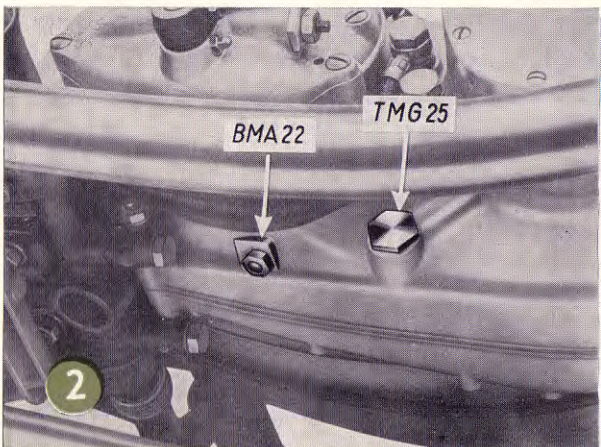
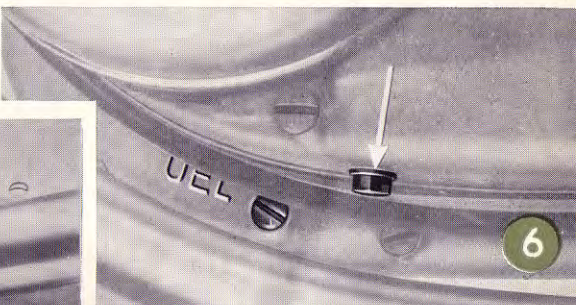
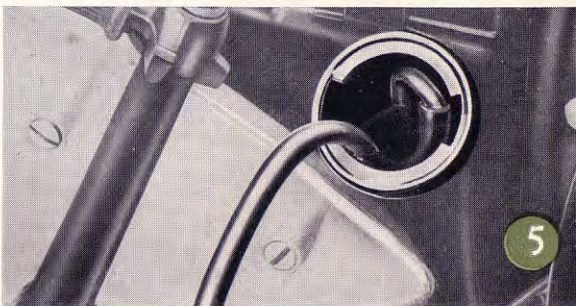
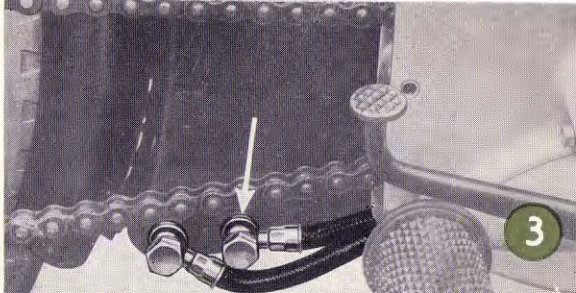
Ölkontrollstab E 1 MA 63 herausrauben.
Verschlußschraube für Ölablaß BMA 22 (siehe Abb. 2)
mit einem 14er Ring- oder Steckschlüssel entfernen.
Ölablaßschraube JFG 127 am Kettenkasten (Abb. 6) **6**
mittels eines 11er Ring- oder Steckschlüssels heraus-
schrauben.

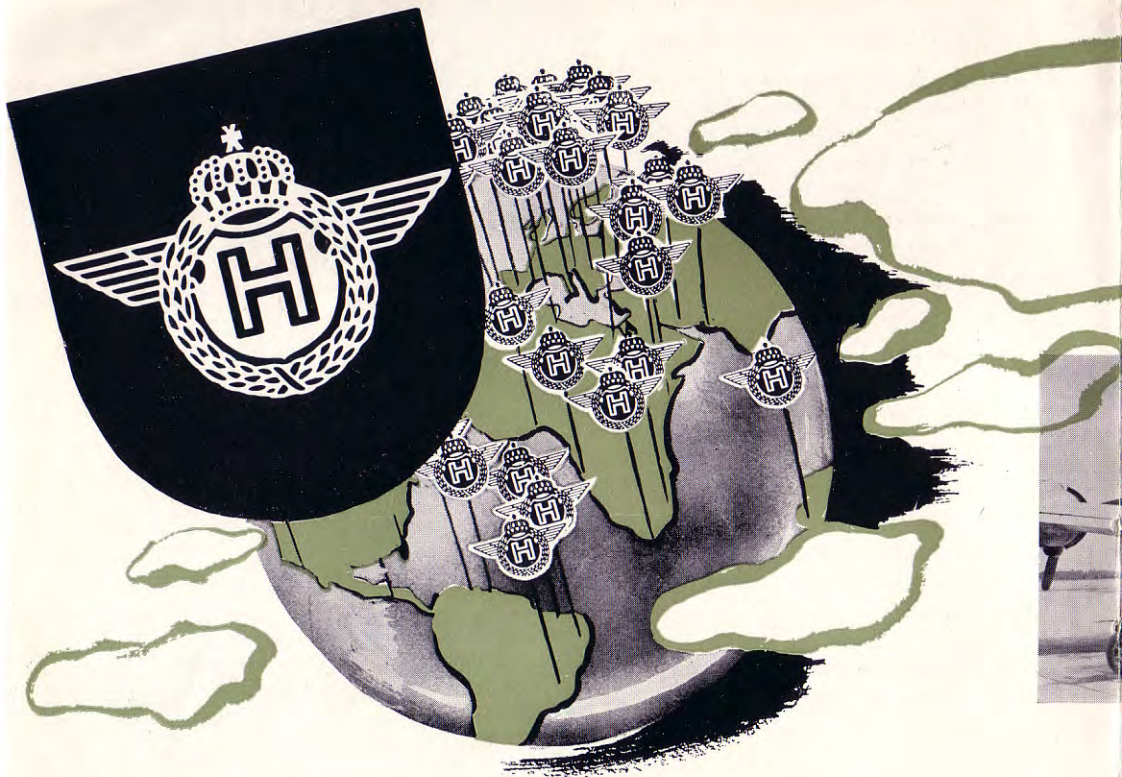
Das verbrauchte Öl ablaufen lassen, dann Ver-
schlußschrauben wieder einsetzen.

1¼ Liter Markenöl SAE 20, wie z. B. Mobilöl Arctic,
einfüllen (Abb. 7). **7**

Bezüglich des Ölwechsels bei einer neuen Maschine
wird auf den Kundendienst-Wegweiser im Kunden-
dienstheft verwiesen. Im übrigen wird Ölwechsel im
Motor alle 1500 km und im Getriebe alle 3000 km
durchgeführt.

Bei Maschinen, die im Stadtverkehr (Kurzstrecken-
fahrten) benutzt werden, wird empfohlen, den Öl-
wechsel bereits nach jeweils 1000 km im Motor und
Getriebe vorzunehmen, womit man den unange-
nehmen Korrosionserscheinungen weitgehend be-
ggnen kann.





Mit Stolz stellt die Werbung der HOREX-Werke fest, daß die Regina heute in über 50 Länder unseres Erdballes exportiert wird und daß sie gleichzeitig zur meistgebauten 350 ccm Maschine der Welt wurde.

Mit Freude konstatieren wir HOREX-Freunde diese erfolgreiche Entwicklung. Denn auch uns, die bescheidenen Wegbereiter zur großen HOREX-Familie, trifft ja in gewissem Umfang die „Schuld“ an dieser Popularität der „schnellen Zweiräder“ aus Bad Homburg, die sich im gleichen Maße durch ihre Zuverlässigkeit und Schönheit Freunde in aller Welt erworben haben.

„HOREX in aller Welt“ ist zu einem Begriff geworden, der uns Freunde dieser Maschinen über Länder- und Kontinent-Grenzen hinaus verbindet.

HOREX in Amerika. Von Kaliforniens Sonne beschienene Regina mit Motorsport-Journalist Herbert G. Schwarz vor Ken Kay's HOREX-Vertretung in Los Angeles.



HOREX in aller Welt!



◀ HOREX in alle Welt. Über 50 Länder der Erde sind für Regina und ihre Freunde erschlossen.



◀ HOREX im Hohen Norden Europas. Im Hintergrund ein typischer österreichischer Bauernhof

HOREX in Afrika. „Generalversammlung vor der HOREX-Vertretung in Marokko“ ▼

HOREX in Belgien. Ausstellungsstand der HOREX-Generalvertretung Mac Key und Co. in Brüssel (Salon de Bruxelles) ▼



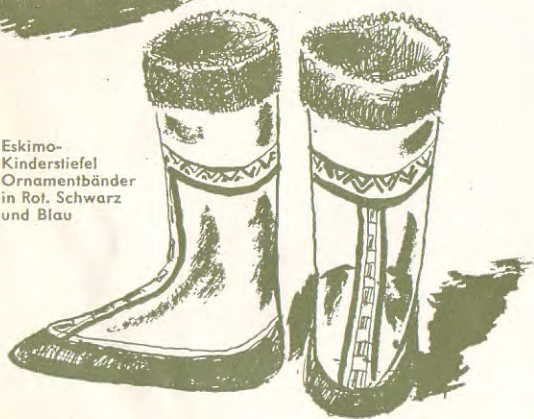
HOREX in der Schweiz. „Eidgenössisches“ Lieblings Thema unter Motorsportlern: HOREX-Motorräder



Mokassin der
Crow-Indianer



Eskimo-
Kinderstiefel
Ornamentbänder
in Rot, Schwarz
und Blau



Schnabelschuh
15. Jahrhundert



Wenn die Sonne anfängt, wirklich warm zu machen, dann fliegen sie meist in die Ecke... die alten Stiefel. Bunte Ringelsocken und Leinenhosen (Modell: kurz, kürzer, am kürzesten) steigen aufs Motorrad. Lustig flattert und blinkt die sommerliche Pracht im Winde, und am Ende steht... der Rheumatismus. Der kluge Mann baut vor. Er weiß, die kühlen Tage kommen wieder. Auch im Sommer. Und ohne die bewährten alten Stiefel wird man nie ganz auskommen. Darum ein kleiner Rat: Seid nett zu ihnen. Ihr braucht sie ja nicht auf Hochglanz zu putzen wie beim Kommiß, bis Euch der Schweiß auf der Stirne steht. Nur ein wenig gutes Fett müßt Ihr ihnen geben. Dann sind sie schon zufrieden. Denn Leder lebt und muß ein wenig Nahrung haben.

Bei der Gelegenheit: wenige Leute denken daran, daß unser Stiefel merkwürdige und zum Teil sehr vornehme Vorfahren hat. Er ist so alt wie die Menschheit selbst. Und es ist merkwürdig, daß er als Bestandteil einer fortschrittlichen Kultur gerade dort auftritt, wo wir im allgemeinen von den „wildem Völkern“ sprechen. Bei zwei bedeutenden Naturvölkern ist der Fuß zu keiner Zeit unbekleidet gewesen: bei den Indianern Nordamerikas und bei den Nomaden Sibiriens und Nordafrikas. Bei diesen Reitervölkern (die ja in gewissem Sinn die Ahnen unserer „Motorrad-Völker“ gewesen sind) fiel die tierische Haut sozusagen von selbst an, denn sie waren große Jäger. Mit primitiven Methoden, meist durch Behandlung mit Urin oder durch Kauen mit den Zähnen (keine Angst, das machten die Frauen!) wurde aus den Häuten der erlegten Tiere das Leder.

Dieses wiederum konnte man gut gebrauchen. Zum Schutz gegen Nässe und zugleich auch, um das Bein gegen Schlag, Stoß und vergiftete Pfeile zu sichern, trug man einen Stiefel, der sich bis zum Knie fortsetzte. Wer kennt ihn nicht, den guten alten „Lederstrumpf“ unserer Kindheit, der ja nach seiner Fußbekleidung seinen Namen erhielt. Die Indianer trieben großen Luxus mit ihren Lederstrümpfen. Sie waren mit Glasperlen bestickt und mit bunt gefärbten Stacheln des Stachelschweins reich geziert.

Unter dem Einfluß des Orients — die Idee dazu haben zweifellos die Kreuzritter von ihren kriegerischen Expeditionen mitge-

DEN ALTEN STIEFEL!

bracht — herrscht im frühen Mittelalter in Europa der (meist hochgeschnürte) Schnabelschuh. Männliche Eitelkeit und die Sucht, aufzufallen, ließen die Schnäbel immer länger werden, bis schließlich die Obrigkeit gegen solche Modetorheiten einschreiten mußte. Erst in der Renaissance fand man wieder zu normaleren Proportionen zurück.

Die Kriegszüge der französischen Könige durch Europa brachten den schwereren hohen Stiefel wieder in Mode, der das Bein oft bis übers Knie und noch höher bedeckte. Mit dieser Form räumte erst die französische Revolution auf. Aber wenige Jahrzehnte später erschien Napoleon mit seinen riesigen Stulpenstiefeln aus spiegelndem Lackleder und leitete eine neue Zeit der hohen und höchsten Stiefel ein. Es gab in der Folge Stiefel militärischen und halb-militärischen Charakters. Sie trugen meist die Namen berühmter Generale. So trug man den Stiefel à la „Wellington“ und die Stiefel à la „Suworow“. Der letztere war herzförmig ausgeschnitten und mit einer kleinen Tredel geziert. Als höchster Begriff von Eleganz galt eine Einfaßlitze aus poliertem Stahl.

Schwere Stiefel wurden in Deutschland im Mittelalter bekannt durch die „Stangenreiter“. Das waren die Männer, die auf den Führerpferden schwer bespannter Wagen reiten mußten und dauernd Gefahr liefen, daß ihnen die Deichsel ein Bein zertrümmerte. So ähnlich ist es ja noch heute: wie viele Fahrer hat nicht das Leder eines guten Stiefels bei Unfällen vor Schlimmstem bewahrt. Wir sehen es oft bei großen Rennen. Wie mancher Unfall verlief glimpflich, weil so ein kampferprobter Stiefel das Bein schützte.

Darum: wer etwas für seinen Stiefel tut, tut es letzten Endes für sich selber.

Es gibt manchen jungen Fahrer, der denkt: ich fahre los, wie ich Lust habe. Ich brauche auch keine altmodischen hohen Stiefel, das riecht nach Militarismus und ist unbequem. Auch er wird eines Tages durch die Praxis eines Besseren belehrt werden.

Man muß nicht aufgeputzt wie ein Kürassierleutnant aufs Rad steigen. Aber man sollte nicht vergessen, daß es so etwas gibt wie einen launischen Wettergott und einen bösen Zufall.

Drum singe ich sein Lob: das Lob des guten alten Stiefels.



◀ Starker Stiefel, Mitte des 15. Jahrhunderts

Stiefel mit breitem Vorderteil Mitte oder 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts ▶



Gardestiefel um 1900

Frühling



Seit der Frühling eingezogen ist — bitte das „eingezogen“ nicht falsch zu verstehen — gibt es auch wieder die bei ihm üblichen Begleiterscheinungen. Da ist beispielsweise der junge Herr Sohn meiner Nachbarn. Der hat jeden Tag eine andere Begleiterscheinung. Manchmal nimmt er die Begleiterscheinung auch hinten auf seinem Motorrad mit. Das gibt zu denken. Ich bin nämlich Fußgänger. Aber eigentlich meine ich jetzt nicht diese Art Begleiterscheinungen. Ich meine die anderen. Beispielsweise die Musik, die aus dem Radio gefunkt wird. Auch sie hat sich des Frühlings angenommen. Die Saxophone, Trompeten und Posaunen leiden zwar manchmal an Keuchhusten, aber immerhin, der Text handelt vom Frühling. Und das früh, mittags, abends und nachts. Man kann der Sache schlecht entgehen. Erst vorhin schaltete ich ein. Und schon ging es los: „Was eine Frau — tattata, tattata — im Frühling träumt — tattata, tattata...“ Und, stellen Sie sich vor, in dem Moment ratterte draußen ein Motorrad. Der Nachbarnssohn mit seiner Begleiterscheinung.



mit Begleiterscheinung

Man kommt eben nicht los davon. Dabei ist dieser junge Herr als Fahrer so stolz auf seine Gänge. Wie kann ein Fahrer nur stolz auf seine Gänge sein?! Die Sache scheint eben immer gängiger zu werden. Er wollte mir da etwas erklären, von wegen erster Gang, zweiter Gang und so. Na, ich habe ihn bemitleidet. Mit so ein paar Gängen gebe ich mich gar nicht erst ab. Ich habe viel mehr. Ganz zu schweigen von den Gängen beim Mittagessen, so kenne ich einen Auf-, Aus-, Ein-, Um-, Vor-, Nach-, Krebs-, Zu-, Her-, Weg-, Stuhl-, Ab-, Lehr-, Über-, Jahr-, Unter-, Müßig-, Durch-, Schul-, Mittel-, Spazier-, Opfer- und Wahlgang, um nur einige zu nennen. Das ist schon ganz gängig, nicht wahr? Da will mir der mit seinen paar Gängen etwas erzählen. Als ich gestern den Trumpf mit den Gängen ausspielen wollte — man tut, was man kann —, sagte mir das Dienstmädchen am Telefon, der junge Herr habe jetzt keine Zeit, er müsse in einem fort rennen. Da tat er mir doch wiederum leid. Der Frühling hat eben seine Tücken. Gerade wollte ich mein Bedauern aussprechen, da korrigierte sich

das Dienstmädchen. Es hätte sagen wollen, der junge Herr müsse um ein Uhr fort zum Rennen. Und das sei Tatsache.

Ob das Rennen etwas mit den Gängen zu tun hat, habe ich nicht geprüft. Wenn ich jedenfalls einmal renne, dann kann von keiner Gangart die Rede sein. Allerdings bleibe ich als normaler Mensch noch senkrecht, wenn ich renne. Da, wo der junge Herr beim Rennen zusieht, bleibt man das nicht immer. Da heißt es manchmal: „Meier liegt als Erster im Rennen.“ So etwas Paradoxes! Wie kann man denn liegen, wenn man rennt? Sie sehen, Motorisierte sind eben doch manchmal komisch. Ich liege jedenfalls nur zu zweierlei Gelegenheiten, einmal, wenn ich schlafe, und einmal, wenn ich meinen Kragenknopf unter der Kommode suche.

Eben klingt aus dem Radio das Lied „O sole mio!“ Endlich einmal etwas für Fußgänger. Nanu, was ist denn das? Die Musik bricht ab? Und schon meldet sich der Lautsprecher: Eine Reportage vom Rennen. Ja, die Begleiterscheinungen. Toller Frühling!

Adolar







SCHWOLL

Als vor mehr als einem Vierteljahrhundert sich die HOREX-Motoren zum ersten Male im deutschen Motoren-Konzert vernehmen ließen, da war **Fritz Schwall** einer der ersten aus der Verkaufsbranche, die den Wert dieser Maschinen erkannt hatten. Im Jahre 1923, vor nunmehr drei Jahrzehnten, hatte er in **Mainz** den Grundstein zu seinem Motorrad-Spezialgeschäft gelegt. Die HOREX-Vertretung war für ihn gewissermaßen der Start, und zwischen 1924 und 1928 waren es vornehmlich die 500er- und 600er-Maschinen von HOREX, die er sportfreudigen Fahrern an die Hand gab.

Aus kleinsten Anfängen heraus begann der heute 59jährige Fritz Schwall mit seinem Unternehmen, das er nach einer Reihe von Aufbautappen und Verlegungen bis zum Kriegsausbruch auf eine stattliche Größe gebracht hatte. Jahre der Sorge brachten die Kriegszeit, und als 1944 ein Fliegerangriff auf Mainz den totalen Ruin des Geschäftes gebracht hatte, da schien alles vernichtet. Dem Chaos aber folgte auch in Mainz neues Leben. In einem Vorort wurde zunächst eine Kfz-Werkstätte neu errichtet. Dann hielt es Fritz Schwall nach dem Anlaufen der Motorradfabrikation für notwendig, im Jahre 1949 sich mitten in Mainz, „hinter dem Stadttheater“ neu zu etablieren. Leicht wurde es ihm bei den damaligen Bauvorschriften der Besatzungsbehörde nicht gemacht, ein neues repräsentatives Fachgeschäft mit Werkstätten hinzustellen. Aber unermüdlicher Fleiß und beste Organisationsgabe halfen ihm bei der Realisierung seiner Pläne. Wobei nicht vergessen werden darf, daß

ihm seine sehr geschäftstüchtige Ehefrau, die nicht unverdient den Ruf als „Seele des Geschäftes“ genießt, und sein branchekundiger 22jähriger Sohn tatkräftig zur Seite gestanden haben und das Unternehmen als das Geschäft am Platze und das bedeutendste und führende Motorrad-Spezialgeschäft von Mainz und Umgebung mit hochbrachten.

Fritz Schwall hat sich jederzeit auch bereitgefunden, für seinen Berufsstand in vielen Ehrenämtern zur Verfügung zu stehen. Ob ihn die Handwerks- und Handelskammer als Sachverständigen oder Fachgruppenleiter brauchte, ob man ihm in Automobil- und Motorradklubs einen Vorstandsplatz antrug — immer fand er sich neben seiner starken geschäftlichen Beanspruchung dazu bereit. Der MSC Mainz schätzt ihn als seinen Ehrenvorsitzenden, und als Vorstandsmitglied des ADAC-Gau Mittelrhein wurden schon 1951 seine Verdienste öffentlich anerkannt durch die Verleihung der goldenen ADAC-Ehrennadel mit Kranz.

An seinem 30jährigen Geschäftsjubiläum wollte er keine Ehrungen und Anerkennungen für sich. Vielmehr wollte er aus Anlaß des Gründungstages seines Unternehmens den Motorsportbegeisterten damit dienen, daß er in einer großartigen und stark beachteten Motorrad-Sonderschau in Mainz zeigte, was er zu bieten hat und wofür er schafft. Fritz Schwall wünscht für sich nur eines: noch Jahre der Gesundheit und Schaffenskraft, um seinem Ziel immer näher zu kommen: dem weiteren repräsentativen Auf- und Ausbau seines Mainzer Unternehmens!



Mit *„Regina“* wäre das nicht passiert!

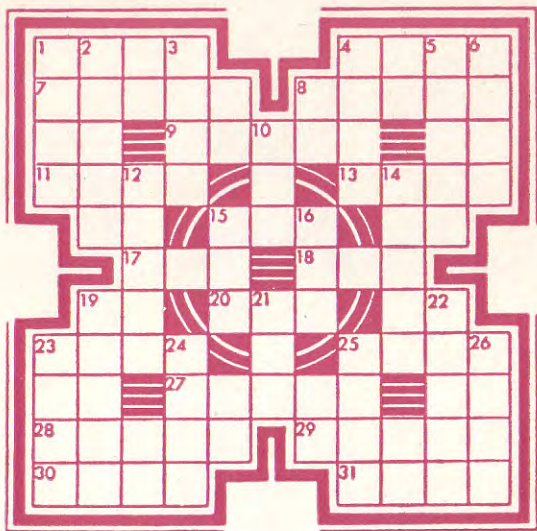


RÄTSEL

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Nahrungsmittel, 4. Kriegsgott, 7. deutscher Komponist, 8. Auslese, 9. mod. Erfindung, 11. inneres Organ, 13. Hirschart, 15. Werkzeug, 17. afrikan. Strom, 18. Einheit des elektrischen Widerstands, 19. Form des Handelsrechts, 20. Naturgott, 23. Weichspeise, 25. Edelgas, 27. geometrische Figur, 28. Körperschaft, 29. asiatischer Staat, 30. Tierprodukt, 31. Mietauto.

Senkrecht: 1. chemische Element, 2. unentschieden, 3. Fechtthieb, 4. Arzneipflanze, 5. Hunnenkönig, 6. Almhirt, 8. Lebensmittel, 10. Stadt in Böhmen, 12. inneres Organ, 14. Beleuchtungskörper, 15. Beklemmungsgefühl, 16. Erdart, 19. Berg im Böhmerwald, 21. arab.: Vater, 22. Waschmittel, 23. Pflanzenfaser, 24. Nahoststaat, 25. Tierwohnung, 26. Bezeichnung.



Silbenrätsel

Aus den Silben: ban — band — bi — bi — che — con — da — di — din — dra — e — ein — ein — el — el — en — fre — gast — gi — gon — ha — hof — im — in — is — ka — ke — ki — kü — la — lan — lek — ler — li — li — li — mi — na — ne — ne — ni — no — no — not — or — pe — ploom — ra — ra — ra — ran — ran — ri — ri — sin — so — stra — ta — tät — te — te — te — te — te — teil — tel — thal — tiv — tu — tur — tur — ur — ur — wa — wand — wis — zel, sollen 25 Wörter gebildet werden. Ihre ersten und letzten Buchstaben ergeben ein Wort von Morgenstern.

Bedeutung der Wörter: 1. Kraftmaschine, 2. Entscheidung, 3. Zusammengehörigkeit, 4. Stadt auf Sizilien, 5. Nahoststaat, 6. Flugpionier, 7. chirurg. Instrument, 8. kleines Beiboot, 9. Würzpflanze, 10. Befehlsform, 11. Nachtstück, 12. USA-Staat, 13. Teil des Buches, 14. Geschoß, 15. afrikanische Wüste, 16. Papstname, 17. ägypt. Königin, 18. Prüfungsurkunde, 19. Wirtshaus, 20. Verstandesmensch, 21. Atoll in Mikronesien, 22. Sagentier, 23. Gegengrund, 24. Gehässigkeit, 25. Rieseneidechse.

Sprechen Sie Deutsch!

Jeder der nebenstehenden Sätze enthält einen sprachlichen Fehler.

1. Trotzdem er hohes Fieber hatte, legte er sich nicht ins Bett.
2. Kein Mensch wußte, warum er seinen Hut nicht an den Nagel hing.
3. Einer Schönheit wie Sie darf man so etwas nicht zumuten.
4. Das Rätsel bestand aus vier dreisilbigen Worten.
5. Ihr Sohn ist noch dümmer wie der meine.
6. Erschrecken Sie nicht; der Hund tut keiner Seele etwas zuleide.
7. Das ist der einzigste Unterschied zwischen diesen beiden Auffassungen.
8. Mein Haus ist halb so klein als das meiner Nachbarn.

Auflösung aus Heft Nr. 2

Waagrecht: 1. Homburg, 2. Bär, 4. Hermannsdenkmal, 7. Argentinien, 10. Banken, 12. Stadt, 13. Ei, 14. Ägypten, 15. Inn, 16. Dachdecker, 20. Tanker, 21. Kaffee, 25. an, 26. Toto, 27. nur, 28. ihr.

Senkrecht: 1. Horex, 3. Avus, 5. Gans, 8. Rex, 9. Mann, 11. Gneis, 17. du, 18. Ufer, 19. Scott, 21. Kai, 22. Bett, 23. wer, 24. Anna.

Lösung: Regina

Silbenrätsel: 1. Wendelstein, 2. Episode, 3. Regenbogen, 4. Hanseaten, 5. Orinoko, 6. Reiher, 7. Epidemie, 8. Xanten, 9. Freibeuter, 10. Arkade, 11. Eduard, 12. Homburg, 13. Revanche, 14. Tamburin, 15. Anhalter, 16. Utopie, 17. Finanzamt, 18. Hindelang, 19. Okarina, 20. Reuse, 21. Eleve, 22. Xaver, 23. Separat, 24. China, 25. Holbein, 26. Wassermann, 27. Orkus, 28. Eva, 29. Riviera, 30. Tibet.

Die Anfangsbuchstaben, von oben nach unten gelesen, ergeben: **Wer Horex fährt, auf Horex schwört**



Hauspostlagernd

Großartig, Herr Renner!

Bei meiner Teilnahme an der Int. Winterfahrt nach Garmisch hatte ich viel Pech. An meiner Regina-Sport war reichlich viel verbogen, als ich den HOREX-Vertreter Renner in Wunsiedel um Hilfe bitten mußte. Trotz meines großen Pechs hat es mich doch gefreut, hierbei einen HOREX-Vertreter kennengelernt zu haben, dem es nicht nur darum geht, seine Maschinen zu verkaufen, sondern der auch gewillt ist, einem Fahrer, der bei einer Sportveranstaltung sein Fabrikat vertritt, uneigennützig zu helfen. Das hat Herr Renner in Wunsiedel wirklich vorbildlich und zuvorkommend getan. Ich kann nur jedem HOREX-Freund, den seine Fahrt durch Wunsiedel führt, die Werkstatt von Herrn Renner bestens empfehlen. Kurz: ein HOREX-Vertreter, wie man ihn sich wünscht und wie er sein soll! Karl Rumpf, Asperg (Wittbg.), Markgröningerstraße 9

Hoch klingt das Lied ...

Seit zehn Monaten besteht der Freiwillige Kameradschaftsdienst des ADAC. Alle, die ihm angehören, haben sich verpflichtet, allen Auto- und Motorradfahrern, die eine Panne oder einen Unfall erlitten haben, sofort Hilfe zu leisten. Gerhard Balling aus Kassel, ein begeisterter HOREX-Fahrer, bekam vom ADAC-Vorsitzenden Steiner in einer Feierstunde die bronzene und silberne Kameradschaftsdienst-Plakette für fünf bzw. zehn Hilfeleistungen verliehen. Werner Lengemann, Kassel, Wilhelmshöher Allee 148



... zur Zeit eben mal auf Weltreise

Vor Maximilian Königers repräsentativer HOREX-Generalvertretung in Wien wurden am 31. März 1953 die zwei Globetrotter-Studenten Eduard Edlitzberger und Norbert Wittaseck nebst ihrem Regina-Gespann verabschiedet. Sie starteten in Richtung Indien und sind nach neuesten Positionsmeldungen bereits in Griechenland angelangt. Edlitzberger machte bereits anlässlich seiner Afrikafahrt auf HOREX-Regina von sich reden. Es ist durchaus zu erwarten, daß die beiden erfahrenen Regina-Fahrer ihr Ziel verwirklichen und ihre Fahrt über Indien hinaus nach Japan und Nordamerika zu einer Weltreise ausdehnen werden. Wir werden darüber noch zu berichten haben. Unser Bild hielt sie bei ihrer Abfahrt in Wien fest.



Für „gefitzte“ Motorradfahrer

Am 1. August 1952 habe ich mir eine HOREX de luxe gekauft, und ich muß sagen, daß mich die Regina von den sieben Maschinen, die ich seit sechs Jahren gefahren habe, am meisten befriedigte. Habe vor zwei Jahren einen Motorradklub gegründet, und die HOREX hat unter diesen sportbegeisterten Jungen sehr guten Anklang gefunden, so daß sich bereits mehrere zum Kauf einer HOREX entschlossen haben. Ich muß mit Genugtuung feststellen, daß die HOREX den gefitzten Motorradfahrern in allen Teilen entspricht, sei es in Sachen Fahrkomfort oder in technischer Hinsicht. Es freut mich, der Hauspost diese Feststellung mitteilen zu können.

Willi Haari, Postmeister, Matten bei St. Stephan, Kanton Bern (Schweiz)

Achtung! Regina gestohlen!

Meinem HOREX-Kunden Wilhelm Kubin-Bohlsen wurde seine Regina LL gestohlen. Da die Nachforschungen der Polizei bisher ergebnislos verlaufen sind, kann vielleicht die „Hauspost“ durch eine Fahndungsanzeige helfen, Herrn Kubin die Regina wiederzubeschaffen. Fahrgestell: NF 136901052, Motornummer: EIM 136901052, Pol.-Kennzeichen: N 50-1497. Die Maschine war abgeschlossen. Erich Heine, HOREX-Vertretung, Uelzen, Bez. Hann.



Jetzt auf Urlaubsfahrt

Zu den alten Bildern im Photo-Album bringt die nächste Urlaubsfahrt nun bald neue Erlebnisse im Bild. Edmund Jezierski aus Bad Kreuznach, Blechstraße 11, sandte uns diesen Bildergruß vom Flüela-Paß in der Schweiz, 2388 m hoch.

Regina mit Windschutzscheibe

Sie haben in der Hauspost Nr. 1/53 unter der Überschrift „Reginas Winteranzug“ eine Aero-Frontverkleidung für die HOREX-Maschine abgebildet und geben sehr ichtig an, daß der Hersteller die Pantherwerke AG in Braunschweig sind. Der Preis ist bei Ihnen mit 85,— DM angegeben, während er in Wirklichkeit 69,— DM beträgt. Die Scheibe ist von meinem Werk selbst jahrelang ausprobiert worden. Zu Ihrer Orientierung teile ich Ihnen weiterhin mit, daß die gesamte motorisierte Polizei des Landes Niedersachsen mit diesen Scheiben ausgerüstet ist. Ing. Kurt Braun, Peine, Werderstraße 19

Coco und Strobel

die beiden Talismane unseres HOREX-Freundes Walter Prax aus Brilon. Sie halten treue Wacht, während Walter irgendwo bei Coca sitzt.

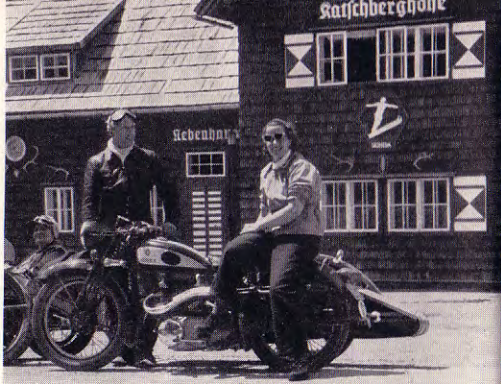


Billig nach Italien

Für Freunde des sonnigen Südens schickte uns ein HOREX-Freund aus Bad Kreuznach folgenden Bericht: „Mit drei Mann Besatzung fuhren wir mit unserem HOREX-Gespann von Bad Kreuznach los und hatten bereits abends den Schwarzwald in Säckingen hinter uns. Von hier aus weiter über Genf, Lausanne, Großer St. Bernhard, Aosta, Genua, Pisa, Florenz, Rom nach Neapel. Hier vier Tage Ausflüge per Regina und Schiff, dann durch die Abruzzen über den Paß Monte Rocco nach Pescara, Ancona, Rimini, Padua, Venedig, Verona zum Gardasee. Ü. er Bozen, Meran, Stilsfer Joch, Davos, Schaffhausen ging es wieder der Heimat zu. Fahrzeit: 16 Tage, Betriebsstoffverbrauch in Italien: 100 Liter für 66,— DM. Und das für drei Personen! Billiger geht's nicht. Gesamtverbrauch 118 Liter. Erholung großartig, Erlebnisse unvergeßlich, Pannen keine. Wer im kommenden Sommer gern eine solche Fahrt unternehmen will, dem gebe ich gern Auskunft.“ Edmund Jezierski, Bad Kreuznach, Bleichstraße 11

Hochmals ein Hinweis!

Wir können alle Anfragen auf Direkt-Lieferung der HOREX-Hauspost immer wieder nur dahin beantworten, daß die Verteilung an die HOREX-Freunde ausschließlich über die HOREX-Händler erfolgt. Im übrigen bemühen wir uns, die Hauspost-Folgen in sechswöchentlichem Zeitabstand herauszubringen. Die Redaktion



3000 km ohne Werkzeugkasten ▲

Der Hauspost ein Bild von meiner vorjährigen Urlaubsreise, die mich durch Österreichs Berge führte. Ich habe mit meinem 350er-HOREX-Gespann den Katschberg befahren, der zu den steilsten Paß-Sträßen Europas zählt. Bei einer Steigung von 28% und 6 km Länge ging das Gespann ohne jede Schwierigkeit über den Gipfel. Insgesamt habe ich ca. 3000 km zurückgelegt, ohne auch nur ein einziges Mal mein Werkzeug auszupacken, ein Zeichen für die Zuverlässigkeit der HOREX-Maschine. Jakob Henrich, Bad Homburg, Wallstraße 5



Kleine Hauspost-Anzeigen

Urlaubsziel Marokko

Meine große HOREX-Sommerfahrt soll nach Marokko gehen. Über Südfrankreich-Spanien-Tanger soll der Kurs führen. Ich suche einen HOREX-Freund, der die Fahrt mitmacht. Zuschriften bitte sofort an: Fritz Stüwe, Unna i. Westf., Falkstraße 41

Mit Regina nach Frankreich

Wir wollen im Sommer mit Regina und Zelt drei Wochen nach Frankreich fahren und suchen nette HOREX-Fahrer, die uns begleiten wollen. Welche HOREX-Besatzung möchte gemeinsam mit uns starten? Walter Bauer, Bad Kreuznach, Herlesweiden 38

Ferienfahrt durch Bayerns Berge

Seit langem überlegen meine Frau und ich, wie wir für unsere Ferienreise im Sommer mit Regina geeignete Partner finden könnten. Die HOREX-Hauspost hat uns nun einen Weg gewiesen, und wir hoffen auf Erfolg bei unserer „Such-Anzeige“: Ehepaar, 30/33 Jahre alt, sucht für 15-18tägige Zeltwanderfahrt im Juli 1953 mit Regina nach Oberbayern nettes Ehepaar mit den gleichen Interessen. Zuschriften bzw. persönliche Vorsprache bei: Walter Bechtel, Heidelberg-Schlierbach, Hermann-Löns-Weg 32

Treffen deutsch-österreichischer HOREX-Fahrer bei einer Sternfahrt am Pfingstsonntag, 24. Mai 1953, in Gmunden am Traunsee. Teilnahme bitte sofort mit Quartierwünschen an Firma Artmaier, Salzburg, senden. Treffpunkt: 24. Mai 1953, Stadtzentrum Gmunden/Traunsee.

