

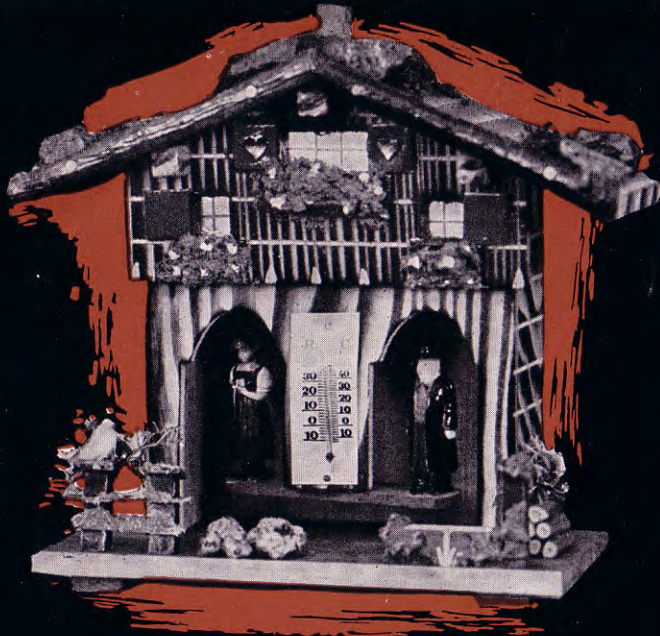


HOREX



HEFT
5
1953

Hauspost



LIEBE HOREX - FREUNDE!

Die letzten, leicht „atomisierten“ Sommerwochen mit ihren Dauerregenfällen haben mir restlos den Glauben an die warme Jahreszeit (und den Segen der modernen Kriegsführung) geraubt. Wenn ich so mit meinem Ein-Fuß-Tretroller durch die Gegend rase, bekomme ich angesichts Eures Reisemutes stets eine respektable Hochachtung vor Euch. Aber, falls der hundertjährige Nivea-Kalender nicht auch irgendwelcher Atomzertrümmerung anheimgefallen ist, müßte es ja in nächster Zeit wieder etwas besser werden.

Meine Redaktion hat sich aus diesem Grund auch nicht beirren lassen und gab dem vorliegenden Heft einen ausgesprochenen Urlaubscharakter. Hoffentlich hilft das etwas, der anscheinend schlechten Laune unseres Wettermachers Petrus endlich Einhalt zu gebieten.

Im übrigen werde auch ich mich jetzt für einige Wochen aus meiner anstrengenden Schultätigkeit zurückziehen. Bei uns heißt das allerdings Ferien, und nicht Urlaub. Warum man bei uns diesen Unterschied macht, ist mir nicht klar. Anscheinend haben wir außer unserer Lebens- auch noch nicht die entsprechende Urlaubs-„Reife“ erlangt. Ich werde meine Ferien zu einem Besuch bei meiner vorgesetzten Dienststelle in Bad Homburg ausnutzen. Dort soll sich nach indiscreten Meldungen so einiges tun. Im September findet nämlich die große Motorrad-Ausstellung in Frankfurt statt. Na, im nächsten Heft kann ich Euch darüber nähere Einzelheiten berichten.

Geduldet Euch bis dahin und bleibt schön brav, auf daß ich keine Klagen über Euch höre.

In treuer Verbundenheit grüße ich Euch im Auftrag meiner Redaktion, die mich auf Grund meines immer mehr zunehmenden Alters zu dieser Mitteilung ausdrücklich ermächtigt hat.

Ever stets getreuer HOREX-Boy



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.: Ekkehard Wanach, Wilhelm Vos, beide in Berleburg i. W. Graphische Gestaltung: Ewald Becker, Friedrichsdorf im Taunus. Druck: Frankfurter Societäts-Druckerei G m b H.

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

Der aktuelle LEID Artikel

Wir sind wieder einmal „aufgefallen“

„Hochmut kommt vor dem Fall“, meint ein altes Sprichwort. Nun, wir Motorradfahrer im allgemeinen und HOREX-Freunde im ganz speziellen sind der Ansicht, daß wir uns über andere Verkehrsteilnehmer noch nie so erhaben gefühlt haben, daß jetzt der berühmte „Fall“ der Fall sein müßte. Keinesfalls wollen wir diesem Irrtum anheimfallen. Im übrigen soll hier auch nur vom „auffallen“ die Rede sein, das mitunter auch recht unangenehm sein kann.

Im Blätterwald unserer freien Presse rauscht es ganz gewaltig, und auch schon einige Rundfunk-Ätherwellen haben sich arg darüber erhitzt, daß uns die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung offensichtlich schlecht bekommen sei. Stimmen werden laut und immer lauter, für uns speziell wieder eine Höchstgeschwindigkeit einzuführen, um damit die Sicherheit auf die Land- und sonstigen Straßen zurückkehren zu lassen. Von einer in Aussicht gestellten

Rechtsverordnung der Bundesregierung erwartet man jedenfalls solche oder ähnliche Maßnahmen.

Es ist der Regierung gutes Recht, sich darüber den Kopf zu zerbrechen und auch für Abhilfe zu sorgen. Aber wird nicht im vorliegenden Fall ganz augenfällig am Ziel vorbeigeschossen? Wir wollen kein Blatt vor den Mund nehmen und offen fragen: „Wer rast denn eigentlich?“ Gewiß, die Polizeistatistiken weisen ganz klar nach, daß bei allen sogenannten „Geschwindigkeits-Delikten“ Motorräder mehr als Autos und sonstige Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. Darf man denn aber alle Motorräder in einen Pott werfen, nachdem man bei ihrer Zulassung und Führerscheinpflichtigkeit noch ganz offensichtliche Unterschiede macht?

Nennen wir das Kind getrost beim Namen: Die jungen Spunde, die von Tuten und Blasen keinen Schimmer haben, sich mit List und einigen Verkehrs-



regel-Kenntnissen, jedoch ohne praktische Beweise ihrer Fahreigenschaften in den Besitz des Führerscheins Klasse vier setzen, werden mit Maschinen auf die Menschheit losgelassen, die in ihrer Beschleunigung und Endgeschwindigkeit Klasse-eins-pflichtigen Motorrädern von Vorkriegsjahren kaum noch nachstehen. Die neuen 250er sind heute so schnell, daß man mit ihnen schon allerhand Unheil anrichten kann, falls man sie nicht beherrscht.

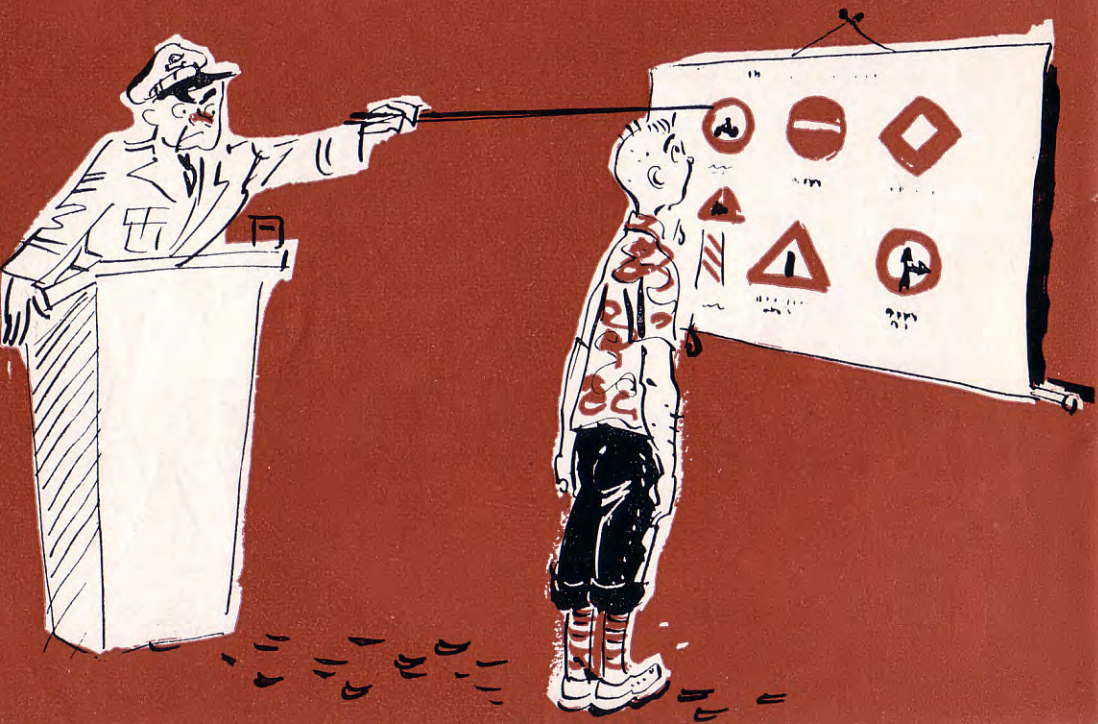
Und diese, zum großen Teil „Auch-Motorradfahrer“ bis 250 cc-em sind ja doch die große Masse derer, die jetzt „aufgefallen“ sind. Wir möchten noch einmal betonen, daß uns jegliche Überheblichkeit fernliegt. Aber, wer nun mal seit Jahr und Tag auf einem schweren Bock sitzt, der kann im allgemeinen fahren. Er wird den Freibrief der Geschwindigkeits-Aufhebung nur dann benutzen, wenn er es verantworten kann. Wer aber mit Klasse vier, lediglich mit geprüften theoretischen Kenntniss'chen behaftet, auf die Straße geschickt wird, der muß sich seine Erfahrungen im Verkehr, vor allem auch beim Schnellfahren, erst einmal sammeln. Zu Opfern dieser Versuchskaninchen ist die gesamte verkehrsteilnehmende

Menschheit verurteilt. Wir Klasse-eins-Fahrer noch zusätzlich zu Opfern des allgemeinen Unmutes, der über die rasenden Neulinge natürlich nicht ausbleiben könnte.

Und deshalb, bei aller Pietät, wollen wir „Über-250-ccm-Fahrer“ uns nicht gern in den bewußten großen Topf werfen lassen, in dem die Suppe der Schuldigen gekocht wird. Wir haben zwar auch keinen Freibrief, aber wir haben zumindest bei unserer Fahrprüfung nachgewiesen, daß wir unseren Bock fahren können. Und das dürfte in dieser Auseinandersetzung schon etwas wert sein.

Unser Vorschlag zur Güte: Man soll doch die Zweiradneulinge mit Klasse vier auch eine praktische Prüfung machen lassen. Wenn dabei neunzig Prozent durchfällt, schadet das gar nichts. Im Gegenteil, man wird uns dann hoffentlich bald von der Schwarzen Liste streichen.

HOREX ist gewohnt, in all diesen Dingen stets einen wahrheitsgetreuen Standpunkt einzunehmen; und so sagt dies die Redaktion der Hauszeitschrift eines Werkes, das seit 30 Jahren selbst immer wieder 250-ccm-Maschinen baut.



Nach Redaktionsschluß kurz notiert und stark beachtet:

Neueste HOREX Sport Erfolge

Jugoslawien

Internationales Motorradrennen in Opatia: Schweizer Meister Gerber 2. Platz seiner Klasse auf HOREX.

Österreich

4. Iselsberg Bergwertung in Lienz — Hauptereignis im Osttiroler Motorsport: Hans Wratschko jun. (Villach) trotz schwerster italienischer Konkurrenz überlegener Sieger und Tagesbesitzer aller Motorradklassen auf 350 ccm HOREX-Regina-Sport.

1. Magdalenensberg-Wertungsfahrt in Lavamünd (Kärnten): Hans Wratschko Goldmedaille in Klasse bis 350 ccm. Übrige Maschinen hinter einziger HOREX-Regina placiert.

Internationale Zirlerbergwertung: Otto Heisinger Goldmedaille und Ehrenpreis in Soloklasse mit seiner HOREX-Regina-Sport, Hans Ondreas auf Regina-Sport mit Seitenwagen 2. Platz in Gespannklasse.

50 Prozent Ausfälle stempelten Wertungsfahrt „Rund um den Dachstein“ zu einer der schwierigsten Prüfungen dieser Sportsaison. Hans Ondreas auf Regina-Sport mit Seitenwagen in Gespannklasse einziger am Ziel — Enzian und Sonderprüfungsplakette sowie Dachsteinpokal, Soloklasse: Otto Heisinger Zweiter. Walter Los auf Regina ebenfalls Bronze-Enzian.

Wertungsfahrt „Rund um die Saualpe“ am 19. 7.: Kärntner Fahrer Hans Wratschko Goldmedaille gegen zahlreiche Konkurrenten, damit Sonderprüfungsplakette und Pokal als Klassensieger.

6. Villacher Wertungsfahrt am 26. 7. unter 13 in 350 ccm-Klasse gestarteten Maschinen Hans Wratschko Goldmedaille und Pokal als Klassensieger, Franz Ulbing Silbermedaille, Karl Maritschnegg Bronze-medaille — einzige Sieger. Alle übrigen Teilnehmer infolge Punkte-Überlegenheit der HOREX-Fahrer nur als „angekommen“ gewertet.

Steiermärkische Zehn-Pässefahrt: Otto Heisinger auf Regina unterbietet eigenen vorjährigen Rekord auf Jawa in beiden Bergprüfungen erheblich — Tagesbesitzer aller Klassen — Klassensieger-Pokal und Goldmedaille. Dr. Czerny und Stefan Pasevic auf Regina ebenfalls Goldmedaille.

Deutschland

Freiburger Bergrekordrennen: H. P. Müller Bergrekordsieger auf HOREX. Battenberg-Nachwuchsrennen: Frisch 1. Sieger 350 ccm-Klasse auf HOREX

ADAC-Hessenfahrt am 16. 8.: Harald Oelerich Wertungsgruppensieger auf HOREX-Regina. Außerdem 12 Goldmedaillen, 1 Silbermedaille und 2 Bronze-medaillen für HOREX.

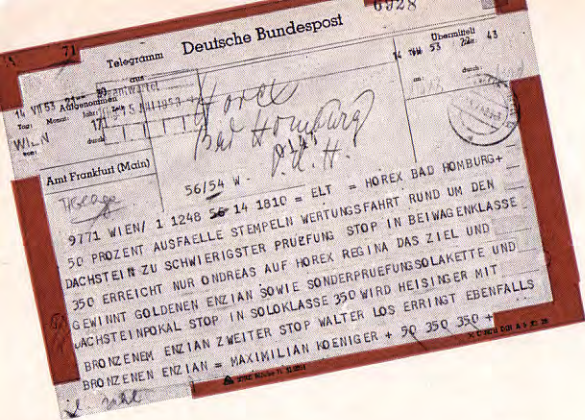
... und unser Sport-„Schnappschuß“:

- ◀ Anscheinend auf „Wüstenatglicheit“ wurden die Maschinen bei der Geschicklichkeitsfahrt des MSC Weschnitztal bei Fürth überprüft. Die ersten drei Sieger dieser sandigen Angelegenheit fuhren HOREX-Regina. Ihre Namen: Heinz Clemens, Hans Schmitt und Oswald Dörsam. Unser Bild zeigt den Dritten, Oswald Dörsam, der den „Sandhügel“ ganz lässig in Hemdsärmeln und Baskenmütze meisterte.

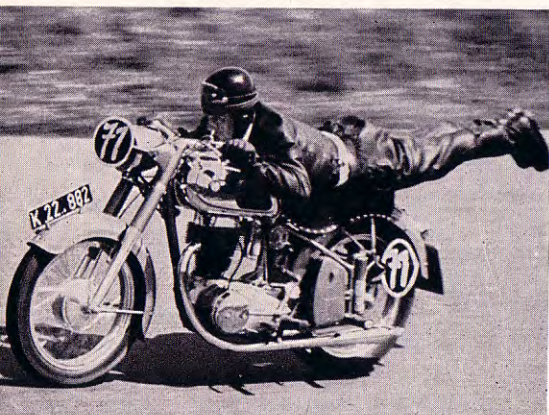


▶ Ein ausgesprochenes Fahrertalent: Otto Heisinger auf HOREX-Regina-Sport. Heisinger verschaffte sich durch verschiedene Siege in Österreich ein guten Namen in Motorsportkreisen.





▲ Walter Loos, Int. Dachsteinrundfahrt 12. 7. 1953



▲ Hans Wratschko errang bei der Villacher Wertungsfahrt am 26. 7. 1953 eine Goldmedaille

Hans Wratschko fuhr Bergbestzeit bei der Villacher Wertungsfahrt am 26. 7. 1953 ▶



◀ Hans Ondreas, im Beiwagen seine Gattin, bei der Int. Dachsteinrundfahrt am 12. 7. 1953



Er ist einer der Stillen im Lande und doch ein ganz großer Köhner im Motorsport, der 40jährige HOREX-Einfahrer Karl Bickel. Deshalb war es für uns auch gar nicht leicht, so einiges von ihm zu erfahren.

Karl Bickel ist unseren HOREX-Freunden meist nur vom „Vorbeifahren“ bekannt. Tagaus, tagein nimmt er sich die eben vom Band gekommenen, neuen Regina vor und bringt ihnen die ersten Verkehrsregeln bei. Neben diesem Beruf aber nimmt der Motorsport Karl Bickel schon seit einigen Jahrzehnten gefangen. Mit 15 Jahren saß er zum ersten Mal im Beiwagen und betätigte sich als erfolgreicher Schmiermaxe beim Opel-Bahn- und Exerzierplatzrennen in Freiburg i. Br. In diesen Jahren erlebte Karl Bickel, der 14jährig als Lehrling bei HOREX eingetreten war, seinen Chef Kleemann, Bullus, HOREX-Generalvertreter Islinger, Seppel Klein und Kahrmann, in der Glanzzeit ihrer Motorsport-Jahre.

Nach dem Kriege aber begann für ihn die große Zeit. Zunächst beteiligte er sich mit einer uralten 200er HOREX, Baujahr 1934, bei Sandbahnrennen. Zwei

zweite Plätze und ein dritter Platz waren das Ergebnis, bis er in Frankfurt in einen Massensturz verwickelt wurde. Da hatte Karl die Nase voll und sagte dem Sandbahnrennen ade.

Künftig nur noch Regina, war sein Wahlspruch, und so konnte er denn auch 1950 bei der Frankfurter Winternachtfahrt die erste Goldmedaille in Empfang nehmen.

Inzwischen sind es 28 nationale und internationale Geländesport-Veranstaltungen, bei denen sich Karl Bickel, seiner Parole treu, auf Regina 26 mal placieren konnte. Mit Ausnahme von zwei Solostarts fuhr er alle Veranstaltungen mit seinem HOREX-Gespann, im Seitenwagen sein Sohn Heinz.

Achtzehn Goldmedaillen, dreimal tagesbesfes Gespenn, drei Grasbahnsiege, zwei Silber- und drei Bronzemedailen waren das Ergebnis, auf das Vater und Sohn mit Recht stolz sein können.

HOREX

**Großhandel in Gold-
und anderen Medaillen:
Gespenn(firma)
Karl Bickel und Sohn,
Bad Homburg**



MOTORENÖLE

GETRIEBEÖLE

ABSCHMIERFETTE

Vom Schmieröl

Hinter dem einfachen Wort „Öl“ verbirgt sich ein sehr kompliziertes chemisches Gebilde, das — im großen gesehen — für die Industrie eine ähnlich entscheidende Bedeutung hat wie das Blut für den menschlichen Körper. Wir Motorradfahrer interessieren uns in erster Linie für das Öl, mit dem wir unsere Fahrzeuge schmieren. Das heißt, aus der Unzahl der verschiedenen Schmiermittelarten interessieren uns besonders die Motorenöle, die Getriebeöle und die Abschmierfette.

Motorenöle sollen alle gleitenden Teile des Motors, z. B. die Kolben, die Lager, die Ventile usw. schmieren. Sie müssen bei niedrigen Temperaturen dünnflüssig genug sein, um ein leichtes Starten des Motors zu ermöglichen, und dürfen bei hohen Betriebstemperaturen nicht so dünn werden, daß die Schmierung gefährdet wird. Das Verhalten eines Öles bei Anlauf- und Betriebstemperaturen ist ein Kennzeichen seiner Qualität. Motorenöle müssen darüber hinaus ihre Schmierungsaufgabe auch dann noch erfüllen, wenn sie an den Zylinderwandungen und in den oberen Partien des Kolbens zeitweilig mit besonders hohen Temperaturen oder gar mit brennenden Gasen in Berührung kommen. Geringwertige Öle zersetzen sich unter dem Einfluß von Temperatur und Sauerstoff sehr schnell zu klebrigen Harzen, hochwertige

Öle dagegen sehr langsam. Der Wert des Öles ist also auch an seiner Hitzebeständigkeit zu erkennen. Darüber hinaus unterscheiden sich die guten Öle von den geringwertigen durch ihre rostverhindernden Eigenschaften. Alle ausgeprägten Qualitätsmerkmale eines Motorenöls beruhen auf der Güte der hierzu verarbeiteten Rohstoffe und auf der Sorgfalt beim Verarbeitungsprozeß. Aber auch gut verarbeitete Qualitätsöle unterliegen den Naturgesetzen hinsichtlich Hitzeempfindlichkeit, daher werden erstklassige Motorenöle in der Raffinerie noch mit bestimmten chemischen Stoffen gemischt, die dem Schmieröl die erwünschten Eigenschaften geben, die es von Natur aus nicht haben kann. Man kann die Wirkstoffe im Öl mit dem Gewürz in der Wurst vergleichen: kleine Mengen hinzugesetzt, ergeben große Wirkungen! Es ist heute kein Geheimnis mehr, daß der Fahrer, der seinen Motor liebt, aber auch etwas von ihm verlangt, nur hochwertiges Wirkstoff-Öl bekannter Ölfirmen fahren muß. Es lohnt sich wirklich!

Das Getriebe im Motorrad ist meistens nicht sehr hoch belastet, daher kann die Schmierung hier auch mit einem hochwertigen, dünnflüssigen Motorenöl erreicht werden. Natürlich kommen hier die Qualitäten des Motorenöls, die auf den Motorenbetrieb abgestimmt sind, nicht in dem Maße zur Geltung.

„Hochwertiges Motorenöl“ heißt ja, der hohe Wert des Öles tritt bei seiner Verwendung im Motor in Erscheinung, womit nicht gesagt ist, daß das hochwertige Motorenöl seine hervorragenden Eigenschaften auch an anderen Schmierstellen, wie z. B. im Getriebe, zur Geltung bringen kann. Dort steht das Öl ganz anderen Aufgaben gegenüber, die es zwar auch erfüllen kann, obwohl es dafür nicht entwickelt wurde. Man läßt sich ja auch z. B. nicht einen Konzertmeister kommen, um das Klavier zu stimmen. Er kann das zwar auch, aber seine Stärke liegt auf einem anderen Gebiet. Läßt man aber einen gelernten Klavierstimmer ein Orchester dirigieren, so gibt es todsicher einen Reinfluss, denn hierfür ist der Mann nicht ausgebildet. Ähnlich ist es mit den ausgesprochenen Getriebeölen, wenn man sie in den Motor füllt: es geht todsicher schief! Darum: Schuster, bleib bei deinem Leisten! — oder: Jedem das Seine! — Dem Motor das Motorenöl, dem Getriebe das Getriebeöl! (Und— wie gesagt — notfalls tut es auch das Motorenöl mal im Getriebe, nicht aber umgekehrt!) Getriebeöle sollen dünnflüssig, nichtschäumend und in hohem Maße rostverhütend sein. Bis vor kurzem wurde trotz allem in den Motorradgetrieben lieber ein Motorenöl verwendet, da die auf dem Markt befindlichen Getriebeöle so zähflüssig waren, daß man bei kalter Maschine einen Teil der Motorenleistung für das Drehen der Zahnräder in dem zähen Sirup benötigte und außerdem häufig ein unangenehmes und nachhaltiges Kleben der Kupplung feststellte. Seit kurzem gibt es aber auch ein dünnes Getriebeöl mit all den guten Eigenschaften, die wir wünschen. Daher wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Zeit der Verwendung von Motorenöl im Motorradgetriebe in Kürze vorbei sein.

Nun noch ein Wort über die Fett-Schmierung: Grundsätzlich ist ja die Ölschmierung die günstigste. An manchen Schmierstellen ist es jedoch aus Gründen der Abdichtung nicht oder nur schwer möglich, mit Öl zu schmieren. Da verwendet man Fett. Der Aufbau von Fett ist vergleichbar mit einem Schwamm: Hier ist gewissermaßen in ein Gummigerüst das Wasser

eingebettet, dort ist in ein chemisches Seifengerüst das Öl eingebettet. Man braucht den Schwamm nur ganz leicht zu berühren, damit er Feuchtigkeit abgibt. Auch die Kugeln im Lager beispielsweise brauchen das Fett nur wenig zu berühren, um einen ausreichenden Schmierfilm zu erhalten. Trampelt man auf einem Gummischwamm dauernd herum, so wird das Gummigerüst zerstört, und das Wasser fließt restlos heraus. Überfüllt man ein Kugellager mit Fett, so walzen die Kugeln auf die Dauer das Seifengerüst kurz und klein, so daß das Öl nicht mehr halten kann. Daher bei Einfüllen von Fett in die Lager nicht den ganzen Nabenraum mit Fett ausfüllen! Es muß so viel Platz bleiben, daß die Kugeln das überflüssige Fett aus ihren Rollbahnen herausdrücken können! Ein Radlager schmiert man mit dem temperaturfesten, natronverseiften Heißlagerfett. Fahrgestelle, Seilzüge und sonstige Schmierstellen bedient man mit einem wasserabstoßenden, kalkverseiften Abschmierfett. Darüber hinaus gibt es ein sogenanntes Vielseifenzweckfett, das auf einer besonderen Seifenbasis aufgebaut ist und sowohl als Heißlagerfett wie auch als Abschmierfett zu verwenden ist.

Damit genug für heute. Man sollte es kaum für möglich halten: Auch die Schmierung ist eine Wissenschaft für sich, und wenn wir früher glaubten, Öl ist Öl, so kennen wir heute als patente Motorradfahrer die Materie schon so genau, daß wir wissen, Öl ist nicht Öl, sondern einwandfreier Betrieb und höchste Leistung ist auf die Dauer nur durch

RICHTIGE SCHMIERUNG

zu erzielen daher: das

richtige Schmiermittel in der richtigen Menge an die richtige Stelle!

HOREX-Fahrer wissen schon: die Betriebsanleitung gibt die richtigen Hinweise.



Erlebt mit der Sozia auf Regina (solo)

Wer mit dem Pfennig rechnen muß, dennoch nicht auf große Urlaubsfahrten verzichten möchte, der macht heutzutage Camping-Urlaub. Man ist dann sein eigener Hoteldirektor, kann sich überall dort häuslich einrichten, wo es einem Spaß macht, man rechnet sich aus, was man dabei sogar im Urlaub „verdient“ und freut sich sogleich schon auf ein da capo im nächsten Jahre. HOREX-Freund Otto Stahlmann aus Bayreuth hat in einem ausführlichen Bericht seine Camping-Erfahrungen für die Hauspost aufgezeichnet, die wir im Auszug zu weiteren Anregungen veröffentlichen. Einzel-Tips für eine Camping-Fahrt folgen in weiteren Heften.

Camping ist heute nicht mehr nur eine Notlösung, sondern schon eine Patentlösung. Das richtet sich allerdings wesentlich nach dem Grad der Ausrüstung. Das Allernotwendigste soll dabei nicht als genügend betrachtet werden. Nur ein größtmöglicher und dabei praktischer und natürlich auch erschwinglicher Komfort läßt das Camping-Touring zu wirklichem Erlebnis, zu Erholung und Vergnügen werden. Darum weder Minimum noch Maximum, sondern einfach das Komplette an Ausrüstung schlechthin! Man erlebt sonst zuviel Enttäuschung, ärgert sich schwarz. Selbst die Sozia verliert ihre gute Laune — und dann ade ihr Ferienfreuden!

Ferienfahrt und Camping müssen sich gut kombinieren lassen. Ich schlage vor: einen Tag Fahrt, zwei und mehr Tage geruhsames Camping. Wer so verfährt, wird wohl immer einen frohen Urlaub erleben. Denn auch ein paar Tage Regenwetter können dann das Konzept nicht verderben. Deshalb: Beherrschung bei der Bemessung der Fahrtstrecke. Sie wird fast immer zu reichlich veranschlagt. Laßt euch sagen: 5000 km in drei Wochen sind zuviel! Wer von Marseille aus in zehn Tagen noch bis nach Neapel will und zurück zu Muffern, der hat den Sinn einer Ferienreise total verkannt.

Am besten rechnet man pro Tag pauschal 100 km. Das sind bei drei Wochen Urlaub schon über 2000 km und

nicht zu wenig. Schlechtwetter und Pannen lassen sich dabei gut einkalkulieren. Man muß ja auch bedenken, daß allein schon vom ersten Hochräkeln am Morgen bis zum Start fast zwei Stunden verstreichen und abends ebensoviel Zeit benötigt wird, bis man sich auf dem Campingplatz häuslich fühlen kann.

Nun zur Ausrüstung. Ein Hauszelt für zwei Personen mit Heckkaps (dreieckiger Gepäckraum), Eingang mit Reißverschluß, Zeltsack — kostet heute 170 DM. Es gibt auch kostbarere. Sehr zu empfehlen ein Überdach aus einfachem Nessel, kostet 40 DM und ein Hecküberdach für 23 DM. Das Überdach bewährt sich besonders bei Regenwetter, mit dem man unbedingt rechnen muß. Unter seinem Schutz baut man im Regen das wertvolle Hauszelt auf. Naßgewordene Klamotten braucht man nicht im engen Zeltraum zu einem stickigen Bündel zusammenzurollen und muß dann am nächsten Morgen nicht in die noch feuchten Kleider steigen. Unter dem Überdach regnet es nicht in den Benzinkocher — Preis 16 DM —, darunter sitzt man gemütlich auf kleinem Klappstühlchen, Preis 4 DM. Außerdem schützt so ein Überdach noch vor großer Hitze und empfindlicher Kühle.

Für die Innenausstattung des Ferienzeltes sind auf jeden Fall empfehlenswert: aufblasbare Luftmatratzen (zwischen 30 und 56 DM). Sie sind für die Nachtruhe ganz wesentlich, können am Tage auch als Sitzpolster

oder zum Paddeln im Wasser verwendet werden. Wer ganz gut schlafen will, bedient sich ferner eines Steppdeckenschlafsacks (zwischen 65 und 73 DM). Nicht unwichtig ist auch die Zeltbeleuchtung; Strom liefert die Motorradatterie. Dann reise man nicht ohne Wassersack aus geschmackfreiem Gummi (8 DM), dreiteiliges Kochgeschirr (14 DM), Teller und Tassen aus biegsamem Plastikstoff nebst Patentbesteck, Gummiwashschüssel für 5 DM, ein paar Patentkleiderhaken, einen billigen, flachen Besen. Wer beim Camping auf nichts verzichten will, nimmt noch einen Radio-Boy mit.

Über Verpackung und Transport des Campinggrosses wird später noch zu berichten sein. Je größer die Touren sind, um so mehr soll man auf die Weichheit der Sättel achten. Darum: gute Schwammgummi-sättel (13-25 DM), mindestens aber einen für die Sozia. Ebenfalls für lange Touren: Nierenschutzgürtel für den Fahrer und einen breiten Hüftgürtel für die Sozia! Das ist bei dem Urlaubsgepäck nötig. Doch hat man nach kurzer Fahrtzeit den ganzen aufgepackten Reiseballast schon vergessen. Der Regina tut er nicht weh. Es kommt nämlich nicht so sehr auf das Gewicht an (damit beuge ich mich bewußt in Widerspruch zu Fachleuten), sondern vielmehr auf ein kompaktes, wackelfreies, gut ausgewuchtetes Aufeinanderpacken. Bewährt hat sich bei meiner Regina der neuartige Rolly-Spritzschutz (35 DM). Dabei konnte auf die steife Motorradhose bedenkenlos verzichtet werden. Als Regenschutz dient lediglich der Klepperbeinschutz (12 DM) und ein Kleppermantel. Auch eine Falgarage für die Maschine ist empfehlenswert. Zum Urlaubszubehör gehören unbedingt noch: Kochvorräte, Wasch- und Badezeug, Handtücher, Taschen-

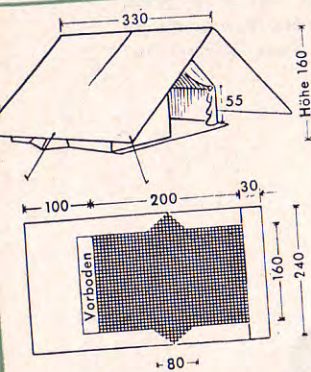
tücher, leichte Unterwäsche, Strümpfe, kleine Reiseapotheke im Taschenformat, Mückenstift, Fliegenfänger, Insektenpuder gegen Ameisen, Fleckenwasser. Zum Aufpumpen der Luftmatratzen leistet ein Blasebalg beste Hilfe. Und vor allem die Fettpresse nicht vergessen! Alle 1000 km wird sie gebraucht.

Noch einige kleine Hinweise: Neben der leichten Motorradhaube empfehle ich jedem HOREX-Freund die so überaus zweckmäßige Baskenmütze. Auch mal die Bowdenzüge überprüfen und etwas durchlösen. Kondensator in Reserve mitführen. Markierung am Gasdrehgriff, so daß man ablesen kann, wann halb aufgedreht ist. Wenn die Regina am Berg schon auf halb nicht mehr richtig zieht, dann runter in den nächsten Gang. Der Effekt zügigen und sicheren Fahrens liegt immer noch im rechtzeitigen Herunterschalten. Ab 80 km wird der Brennstoff teurer.

Auch Camping kostet anfangs Geld, sonst hat man nicht das davon, was man erwartete. Wo der Geldbeutel in diesem Jahr nicht recht mitkann, da warte man mit einer Auslandsfahrt lieber noch ein Jahr. Immerhin macht sich eine komplette Camping-Ausrüstung in drei Jahren bezahlt, d. h., daß sich die während dieser Zeit aufgewendeten Übernachtungskosten und Frühstücksgelder im anderen Fall bereits in einen festen Vermögenszuwachs von bleibendem Wert verwandelt haben. Wer aber noch ein Mehr an Komfort wünscht, der mag sich für den sogar stromlinienförmigen, verschlossenen Einradanhänger der Firma Oberrheinisches Karosseriewerk Freiburg i. Br. interessieren. Der Beifall der Sozia ist ihm gewiß, schon der Unterbringung einiger Paar Schuhe zusätzlich neben diversen Blusen, Kleidern und Mänteln wegen.

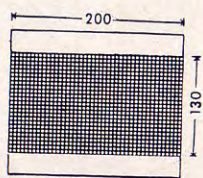
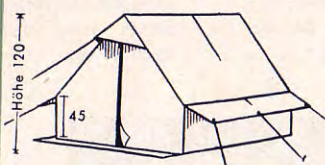


Klepper-Fotos



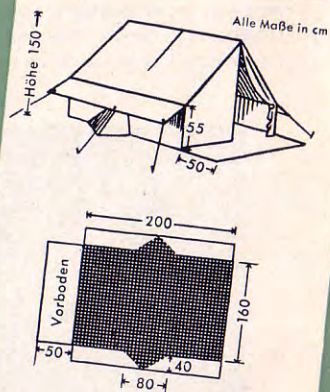
Maße des Zeltes:

Grundfläche 200x160 cm
 Länge mit Vordach 330 cm
 Höhe mit Überdach 160 cm
 Seitenhöhe 55 cm
 Gewicht 7,7 kg
 Größe des zusammengelegten Zeltes in der Packtasche 50x35x18 cm



Maße des Zeltes:

Grundfläche 200 x 130 cm
 Höhe 120 cm
 Seitenhöhe 45 cm
 Gewicht 5 kg
 Größe des zusammengelegten Zeltes in der Packtasche 49 x 30 x 8 cm



Maße des Zeltes:

Grundfläche 200x160 cm
 Höhe 150 cm
 Seitenhöhe 55 cm
 Gewicht 8,5 kg
 Größe des zusammengelegten Zeltes in der Packtasche 50 x 45 x 18 cm





Bezauberndes St. Wolfgang am Wolfgangsee

Seer-Sehnsüchte in Urlaubstagen

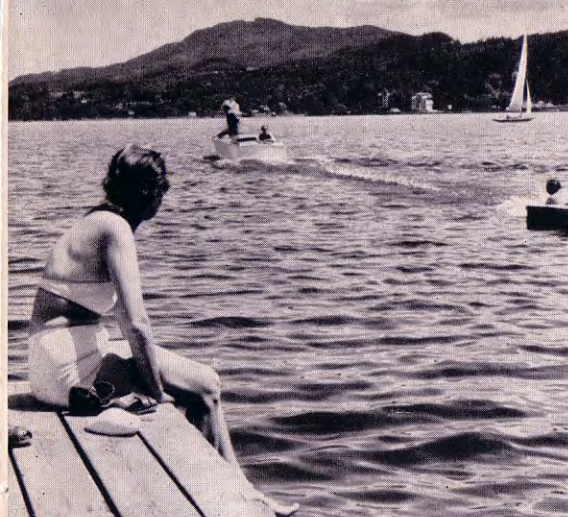
Nur wenige haben das Vergnügen, den Sommertag mit einem Sprung ins Wasser zu beginnen. Es sei, man hätte Urlaub. Des Menschen Sehnsucht sind die Berge, aber die Bergwelt ist dort meist am schönsten, wo sich die Kuppen und Wände in den Wassern eines Sees spiegeln. Wohlan, Ihr HOREX-Freunde, die Ihr die Urlaubszeit noch vor Euch habt! Noch lächelt der See und ladet zum Bade...

Wasser und Berge am Tegernsee

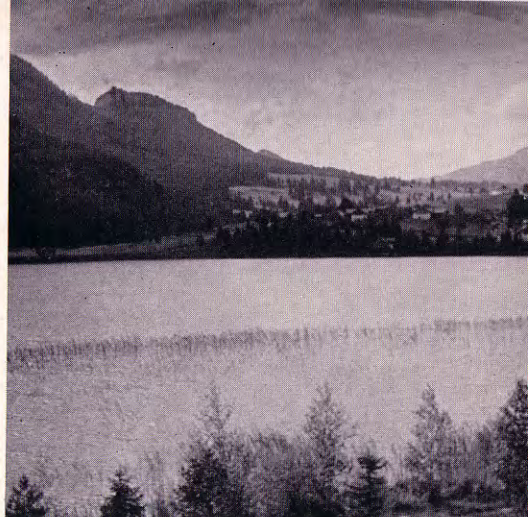


Der Königsee bei Berchtesgaden





Wasserfreuden am Wörthersee



Weißensee im Allgäu

Wer zur Spätsommerfahrt an den Bodensee startet, bleibt gern dort. Aber HOREX-Fahrer haben wenig Sitzfleisch — sie wollen weiter. Da ist der Ammersee, dort der Starnberger. Weiter die Berge hinauf locken der See bei Murnau und der Kochel- und Walchensee. Über Tölz führt die Wanderfahrt weiter an den Tegernsee, von hier aus liegt am weiten Band der Autobahn der Chiemsee mit seinen zahlreichen Zeltplätzen. Wer auf den Alpenstraßen bleiben will, fährt am Walchensee vorüber zum Königssee bei Berchtesgaden.

Berge und Wasser die Menge gibt es, hat man erst den Schlagbaum bei Salzburg hinter sich. Unter den Bergseen des Salzkammergutes ist ein Wasser schöner als das andere: der Fuschl-See, der Wolfgangsee und der

Mondsee, der Attersee und Traunsee, der Hallstätter See und das stille Wasser bei Aussee. Wer noch Zeit hat, macht die Fahrt über den Tauernpaß zu den Kärntner Seen: an den Millstätter See, den Ossiacher-See, den Wörthersee oder den idyllischen Faker-See. Und schließlich liegt auf der Rückfahrt am Ende der Paßfahrt über den Großglockner noch der Zeller See.

Bleibt noch zu sagen, daß diese Seen in der Mehrzahl schönste Camping-Plätze aufweisen. In Österreich scheint man vor allem gewetteifert zu haben, die schönsten Fleckchen an allen Seen dem Camping-Urlauber bereitgehalten zu haben. In diesem von der Natur so ausgezeichneten Lande ist eine Seenfahrt im Urlaub ganz besonders lohnend und dankbar!

Tegernsee: Blick von Bad Wissee auf die Bucht von Rottach-Egern in Höhe des Walberg



Kein Wunschtraum mehr, sondern Wirklichkeit

„Regina“

250 ccm

Es ist ein offenes Geheimnis, daß seit nahezu zwei Jahren auf dem Schweizer Markt eine jüngere Schwester des meistproduzierten 350 ccm-Modells der Welt läuft, REGINA 250 ccm.

Wie es dazu kam? Es gibt vielleicht Motorradfahrer, denen ein 350 ccm-Motorrad zu schwer erscheint. Es mag auch Fahrer geben, die der Wirtschaftlichkeit halber ein paar Mark an Steuer und Unterhaltungskosten sparen wollen. HOREX hat sich von jeher daran gehalten, die Wünsche seiner Kunden entgegenzunehmen, zu prüfen und danach zu handeln.

Die Käuferwünsche und der Ruf nach einer ausgesprochen sportlichen 250-ccm-4Takt-Maschine gaben damals den Ausschlag, die Konstruktions- und Versuchsabteilung zu beauftragen, aus der bewährten REGINA ein leichteres Modell zu schaffen, aber ein Modell, das der REGINA 350 ccm an Leistung nur wenig nachstehen sollte.

Der Erfolg liegt auf der Hand! In der Schweiz tummelt sich heute eine Vielzahl von zufriedenen REGINA 250 ccm-Maschinen, denen kein Paß zu hoch und kein Tagesziel zu weit erscheint. Und noch immer reicht die Produktion nicht aus, die Aufträge ohne Lieferfristen zu erfüllen.

Es ist in den letzten Monaten hundert und aber hundertmal die Bitte an das Werk herangetragen worden, das bis jetzt im Volksmund als „Modell Schweiz“ bezeichnete Motorrad auch für den deutschen Fahrer zu bauen. Der Kunde findet bei HOREX immer ein offenes Ohr.

Man baut deshalb nicht nur das Modell nun auch für Deutschland, sondern hat ein übriges getan, man hat die Leistung wesentlich gesteigert. Wir stellen deshalb in der heutigen Ausgabe der Hauspost das 250 ccm-Modell vor, das seit August auf dem deutschen Markt erscheint.

Es unterscheidet sich von der 350 ccm-REGINA äußerlich nur durch den Einport-Zylinderkopf und seine auffallend schöne Fischsilber-Lackierung.

Alles, was sich seit Jahren bewährt hat, ist geblieben, sogar das bestechende „finish“.

Was Sie aber besonders interessiert, ein paar technische Daten vorweg:

Leistung: jetzt 16 PS

Spitzengeschwindigkeit: über 110 km sitzend.

Kraftstoff-Normverbrauch: 3,0 Ltr.

Beschleunigung: von 0 auf 80 km/Std. in 14 Sekunden

Preis

DM 2125.—

Motor

Vollgekapselter 1-Zylinder-Viertakt-Blockmotor mit hängend angeordneten Ventilen im Hochleistungs-Zylinderkopf

Zylinderkopfmateriale: Leichtmetall

Kurbelwelle: 3fach kugel- und rollengelagert

Bohrung/Hub: 65/75 mm

Hubraum: 248 ccm

Verdichtungsverhältnis: 7,4:1

Trockensumpf-Umlaufschmierung durch Kolbenpumpe

Zündung: Batterie-Zündlichtmaschine 45/60 Watt

Zündverstellung: automatisch

Vergaser: Bing 2/26/21

Fahrwerk

Verwindungssteifer, in Muffen hartgelöteter Rahmen aus nahtlosen Präzisions-Stahlrohren.

Getriebe

4-Gang-Fußschaltgetriebe mit Schaltwippe und elektr. Leergangsanzeige. Fünffederkupplung mit eingebautem Stoßdämpfer. Kraftübertragung durch Duplex-Kette im Ölbad.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang 3,25:1

2. Gang 1,81:1

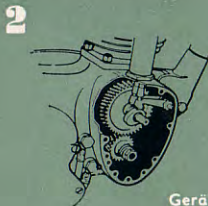
3. Gang 1,33:1

4. Gang 1,1

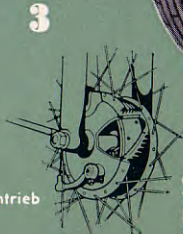
Gesamtübersetzung: 1:6,56



Hochleistungs-Zylinderkopf



Geräuscharmer Stirnradantrieb



Geschmiedes Vollbremsrad breiterer Breite 40 mm

Vorderradfederung

Hochelastisch arbeitende HOREX-Teleskopgabel. Geringste ungefederte Massen durch Verwendung von geschmiedetem Leichtmetall. — Keine Wartung, lediglich Ölwechsel nach mehreren tausend Kilometern. Handlicher Stellknopf für Lenkungsämpfer in Lenkermitte.

Hinterradfederung

Langhubige, teleskopische Geradstabfederung mit geschmiedeten Leichtmetall-Achsfäusten. Federmechanismus und Stoßämpfer gekapselt.

Bremsnaben

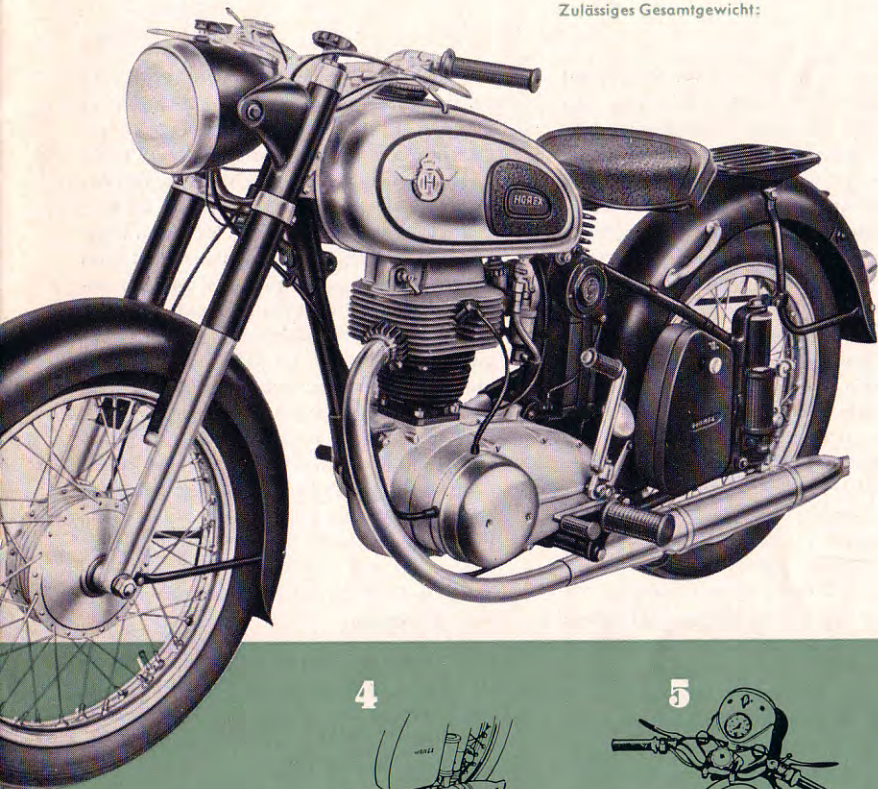
Geschmiedete Leichtmetall-Vollbremsnaben (System HOREX) mit Kühlverrippung für stärkste Beanspruchung. Einfache Radmontage durch Steckachsen. Der Hinterradantrieb mit der patentierten Stoßdämpferscheibe ist im geschlossenen, mitschwingenden Kettenschutz eingebaut und gegen Schmutz und Wasser wirksam geschützt. Die neuartige Stoßdämpfung verbürgt elastisches Fahren in allen Gangstufen, in jedem Gelände.

Serienmäßige Ausstattung

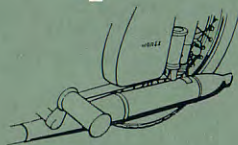
Hochglanz-Lackemaillierung. 18-Liter-Brennstofftank in Chromausführung. Aktionsradius ca. 600 km. Polierte, korrosionsbeständige Leichtmetallteile, wo immer nur denkbar. Sportfelgen aus geschmiedetem Leichtmetall. Verstellbare Fußrasten, abnehmbarer Gepäckträger, klappbares Hinterradschutzblech, großbemessener Werkzeugkasten mit komplettem Werkzeugsatz und eingebautem Sicherheitschloß. Lenkschloß im Steuerkopf. Schwingsattel mit Gummidecke oder Sitzbank. 45/60 Watt-Lichtanlage. Beleuchtetes Tachometer, im Scheinwerfer eingebautes Zündkontrolllicht und elektr. Leerganganzeige. Zentralkippständer. Neuartige Luftpumpe. Polierter Leichtmetallhandgriff am Hinterradschutzblech. Verchromte Schalldämpfungsanlage nach neuesten Erkenntnissen, den amtlichen Vorschriften entsprechend.

Abmessungen und Gewicht:

Gesamtlänge:	2120 mm
Lenkerbreite:	670 mm
Höhe:	1000 mm
Sattelhöhe:	760 mm
Radstand:	1390 mm
Gesamtgewicht, trocken:	146 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	315 kg



4



Schalldämpfungsanlage nach letzten Erkenntnissen

5



Formvollendete Lenkerpartie

e Leichtmetall-
ben mit ver-
emsfläche.



Kleines

CAMPING

Kleidergepäck

Träumen Sie von einer Fahrt in den sonnigen Süden? Und vermauern Ihnen die bösen Finanzen die zauberhafte Fernsicht in das Land Ihrer Sehnsucht, liebe Sozia? Warum? An unserem Ferienhimmel ist ein neuer Stern aufgetaucht, der überstrahlt die höchsten Urlaubsplan-Finanzbarrikaden. „Camping“ heißt er. Tausende folgen ihm und verdanken ihm ungeahnte Ferienseligkeiten. Die große Zahl seiner Verehrer verspricht, eine Bewegung zu werden. Eine Bewegung, die nicht links und nicht rechts gerichtet ist, sondern nach der Sonne. Ungebundenheit und Frohsinn sind ihre Devise. Sie ist international und hat Förderer und Anhänger in aller Welt. So sieht man nun überall da, wo dem lieben Gott sein Schöpfungswerk besonders gut gelungen ist, diese modernen Zigeuner ihre Ferien am Busen der Natur genießen. Unabhängig von Portemonnaie und Konvention, umsorgt von den praktischen Errungenschaften der Camping-Spezialisten. In Europa sind in den schönsten Urlaubslandschaften Campingplätze eingerichtet, wo Zelter und Autoschläfer alle Bequemlichkeiten vorfinden, die man sich zum komfortablen Zeltreisen nur denken kann. Wasser- und Kochstellen, Brötchenjungen und Milchmänner, Kioske und wassonst noch dazu gehören könnte, stehen zur Verfügung. In Deutschland gibt es etwa 300 Zeltplätze, die in einem Faltblatt der deutschen Zentrale für den Fremdenverkehr „Camping in Deutschland“ erfaßt sind. Einige andere Länder haben auch bereits derartige Übersichten zusammengestellt.

Was braucht ein Mann mehr als zwei Reginas (eine mit zwei Rädern und eine mit zwei Beinen), einen Beiwagen und ein Zelt, um glücklich zu sein...? Und Sie, verehrte zweibeinige Regina, sind am besten beraten, wenn Sie Ihre Zeltferienmotorradreisegarderobe auf lange und kurze Hosen, ein paar Blusen und Pullover beschränken. Ein bunter, weiter Rock wird zur Staatsrobe erklärt und bietet Ihnen mit den „obengenannten“ zusammen die Variationsmöglichkeiten, auf die keine Frau ganz verzichten kann. Der bewährte Trainingsanzug ist nach wie vor das beste Nachtwandl für Zelter und -innen. Die neuen Stoffe, die jedes Reisegepäck so erleichtern helfen, sind auch das rechte Material für die Garderobe einer Zeltfrau. Nylon und Perlon für Unterwäsche und Blusen lassen sich am Abend schnell durchwaschen und sind am anderen Morgen oder in ein paar Stunden am Tag wieder frisch und adrett. Der Rock aus buntbedrucktem Everglaze ist genau so anspruchslos, und man braucht darin trotz Zeltbeengung in einem Wiesenhotelzimmer nie zerknautscht auszusehen.

Nun, was hält Sie noch? Sie werden in Ihren Ferien Ihr eigener Reiseleiter, Kurdirektor, Hotelportier und verwöhnter Gast sein. Die Welt ist paradiesisch schön, warum wollen Sie sie nicht genießen? Sie öffnet Ihnen alle Tore...

Ihre *Ursanne*



Ferien Ersparnis:



20
km

Daß ich das Fehlen der zwei Tage vorher eingekauften Fahrkarte erst an der Bahnhofsperre gemerkt habe, hat mich nicht weiter aus meiner guten Laune bringen können. Im Gegenteil! Ich habe mich selbst zu der respektablen Leistung beglückwünscht. Die Leistung bestand nicht in dem Fehlen der Fahrkarte, sondern in der nicht zu verleugnenden Tatsache, daß ich über alle Zeitenwirren hinweg ein Fußgänger geblieben bin. Merken Sie etwas? Ha, Sie merken es nicht! Ich bin nämlich wieder zurück in meine Wohnung gegangen und habe mir die Fahrkarte aus meinem obersten Kommodenschub geholt. Merken Sie immer noch nichts? Na, dann will ich es ganz genau erklären. Wäre ich nämlich kein Fußgänger, sondern einer von der motorisierten Sorte, dann wäre ich doch in derselben Zeit, in der ich das erstmal von meiner Wohnung zum Bahnhof gegangen bin, schon erheblich weiter weg gewesen. Zehn Kilometer sind da das mindeste. Ich hätte also auch zehn Kilometer wieder zurückfahren müssen. Das sind zusammen zwanzig. Sehen Sie, und diese lange Wegstrecke habe ich mir erspart. Mein Weg war wesentlich kürzer. Und warum? Weil ich ein Fußgänger bin! Ja, man muß seine Vorteile zu schätzen wissen. Gerade in den Kleinigkeiten beweist sich der Wert einer großen Sache. In diesem Falle war ich stolz auf mich.

Der Einwand, daß ja letzten Endes ein Motorradfahrer gar keine Fahrkarte gebraucht hätte, kann mich gar nicht rühren. Diesem Einwand ist schnell abgeholfen. Kleinigkeit! Dann werde ich eben ab sofort die Geschichte umdichten. Dann werde ich eben nicht die Fahrkarte, sondern meine Taschen-

tücher vergessen haben. Das Prinzip meiner kurzen und des Motorradfahrers langen Strecke wird damit ja nicht angetastet. Schließlich werden Sie mir ja wohl nicht weismachen wollen, daß ein Motorradfahrer im demokratischen Zeitalter des zwanzigsten Jahrhunderts ohne Taschentücher auskommt, nicht wahr? Der Fall wäre also geklärt.

Wenn ich die Wahl zwischen den Bezeichnungen „Ferien“ oder „Urlaub“ habe, dann stürze ich mich auf die „Ferien“. Die fangen nämlich genau so mit „F“ an wie „Fußgänger“. Nur, wenn man bei jeder Gelegenheit seiner Sache treu bleibt, ist die Gesinnung wirklich edel. So bin ich nun einmal. Man muß natürlich immer wissen, wie weit man gehen kann (gerade als Fußgänger). Man kann wohl sagen, der und der werde beurlaubt. Man kann aber nicht feststellen, man sei nun „beferient“. Das schadet aber nichts. Die Fußgänger sind ohnehin ein Lieblingskind der deutschen Sprache. Ich meine jetzt die lobenswerte Ausführlichkeit in dem Benennen dieser Menschengattung. Man legt Wert darauf, allen Unwissenden kundzutun, daß ein Fußgänger mit dem Fuße und nicht etwa mit einem anderen Körperteil geht. Sonst könnte man ja auch einfach „Gänger“ sagen. Aber soweit läßt man es nicht kommen. Die Füße können eine sprachliche Achtung beanspruchen. Denn die Füße besitzen auch Verstand. Sie sagen uns sofort, ob die Schuhe passen oder nicht. In dieser Hinsicht sind meine Füße sogar intelligenter als die Verkäuferin, die mir die Schuhe verkauft hat. Die Füße haben verdient, daß man sich ihnen gegenüber anständig benimmt. Seit der Fußgesundheitswoche im

Bundesgebiet weiß ich das ganz genau. Wenn wir als Infanteristen des Verkehrswesens schon einen so guten Ruf genießen, dann verdanken wir ihn unseren Füßen, die es sich nicht nehmen lassen, allen unseren Taten beizuwohnen.

Apropos Fußgesundheitswoche. Ich weiß nicht, ob es richtig ist, daß unsere gesamte Zivilisation so nach und nach in die Wochen kommt, aber — Hand aufs Herz — auf den Gedanken einer Motorradgesundheitswoche ist noch niemand gekommen. Ich wäre tolerant genug, um eine solche Woche auf mich zu nehmen, wenn sie einmal eingerichtet würde. Vielleicht könnte sich dann mancher Motorradfahrer etwas sorgfältiger seines Auspuffs annehmen. Diese Dinger, die man Auspuff nennt (ich bin stolz auf meine Fachkenntnisse), machen nämlich oft dermaßen viel Krach, daß ich für Hauptverkehrsstraßen den Fußgängern am liebsten empfehlen möchte, einen entsprechenden Apparat einzubauen, um konkurrieren zu können. Dann würden die Motorradfahrer aber Augen machen. Manche würden sich sogar Minderwertigkeitskomplexen anheimgeben. Vielleicht kommt einmal eine Zeit, in der überhaupt niemand mehr auf die Straße geht. Dann ist es da unten endlich still. Und in der Wohnung hat jeder an der Wand einen Apparat hängen, der imstande ist, die jetzigen Auspuffgeräusche einwandfrei wiederzugeben. Dieser Apparat wird zu ganz gemütlichen Stunden eingeschaltet. Und die ehemaligen Motorradfahrer werden sich gemütlich im Sessel räkeln und sagen: „Ja, um das zu erreichen, mußten wir früher erst auf dem Motorrad fahren. Ja, das waren Zeiten...“

Was die Ferien anbetrifft, so wäre über sie natürlich mehr zu sagen als nur die einleitende Betrachtung von der vergessenen Fahrkarte und dem damit verbundenen großen Vorteil der Fußgänger. Aber man will ja nicht renommieren. Die Fahrkarte galt nämlich nur für eine Station. Dann bin ich wieder zurückgefahren und habe meine Ferien daheim verbracht. Es war wundervoll. Alles war preiswert. Besonders die Übernachtungen.

Adolar



HOREX FAHRER wissen:

daß die HOREX-Werke über eine weitverbreitete Kundendienst-Organisation verfügen. Die planmäßig verteilten Werkstätten, ausgerüstet mit Spezialwerkzeug, einem ausreichenden Ersatzteillager, stehen mit ihrem in Werkslehrgängen geschulten Fachpersonal gerne zur Verfügung.

Das HOREX-Dienst-Schild kennzeichnet die vom Werk eingesetzte Werkstatt.



daß bei jedem HOREX-Vertreter der neue Vertreternachweis mit Kundendienstkarte gegen einen Unkostenbeitrag von DM —,75 erhältlich ist.

Soweit Kunden durch den Kauf einer neuen Maschine im Besitz eines Gutscheins für diesen Vertreternachweis sind, kann dieser jetzt durch den Händler eingelöst werden.

daß jegliche Annahme von Arbeiten im Werk nur durch einen Überweisungsauftrag des Vertreters möglich ist.

Auf Grund des Händlerauftrages erhält der Kunde eine Terminkarte für die Vorfahrt seiner Maschine vom Werk. Ohne diese Karte ist eine Auftragsannahme im Werk nicht möglich!



daß das Werk allein über 50000 HOREX-Kunden im Inland betreut und im Interesse aller HOREX-Freunde bittet, die Hinweise zu beachten, damit es den Wünschen seiner Kunden gerecht werden kann.

Neue HOREX -Clubs und ihre Anschriften



HOREX-Club Mannheim
p. Adr. Herrn Heinz Dreher
Mannheim, G 3, 20

HOREX-Club Coburg
p. Adr. Herrn Heinz Ulrich
Coburg
Karl-Türk-Straße 64

HOREX-Club Elztal
p. Adr. Fa. Gustav Matt
Krafffahrzeuge
Waldkirch/Brsg.

HOREX-Club Memmingen/Allg.
p. Adr. Herrn Hans Haberl
Memmingen/Allgäu
Maximilianstr. 20

HOREX-Club Solingen
p. Adr. Fr. Voos jr.
Krafffahrzeuge
Solingen-Gräfrath
Wuppertaler Straße 127

HOREX-Club Kaiserslautern
p. Adr. Clublokal
„Weiße Laterne“
Kaiserslautern

HOREX-Club Osnabrück
p. Adr. Herrn Edgar Neuss
Osnabrück
Kanonenweg 1

HOREX-Club „Linzgau“
p. Adr. Herrn Urban Riede
Mimmenhausen b. Überlingen
(Bodensee)

HOREX-Club Bienwald
p. Adr. Herrn Richard Schwartz
Kandel/Pfalz
Bahnhofstraße 30

HOREX-Club „Bergstraße“
p. Adr. Fahrzeughaus Slumpf
Heppenheim a. d. Bergstraße
Ludwigstraße 36

HOREX-Club Flensburg
p. Adr. Herrn Max Westermann
Flensburg
Schützenkuhle 19

HOREX-Club Gertenbach
p. Adr. Herrn E. M. Luther
Gertenbach 57
Krs. Witzhausen, Bez. Kassel

HOREX-Club Bünde-Ennigloh
p. Adr. Herrn Helmut Dewitz
Muckum 87/Westf.
Post Bieren, Krs. Herford

**HOREX-Club Niederbayern-
Oberpfalz**
z. Hd. Herrn Ing. E. Mindt
Regensburg
Lappersdorfer Str. 65

HOREX-Club Miltenberg
p. Adr. Fahrzeughaus Schüssler
Miltenberg am Main

HOREX-Club Hassloch
p. Adr. Herrn W. Nonnenmacher
Hassloch/Pfalz
Bahnhofstr. 99

HOREX-Club Fulda
p. Adr. Fa. Reinhard Kahrmann
Fulda
Tränke 27

HOREX-Club „Elsava“
p. Adr. Fa. Josef Kreuzer
Krafffahrzeuge
Elsenfeld am Main

HOREX-Club München
p. Adr. Herrn Franz Sommer
München 9
Rottawstr. 13a

HOREX-Club Ludwigshafen
p. Adr. Herrn Herbert Karch
Ludwigshafen
Leuchnerstraße 36

HOREX-Club Reutlingen
p. Adr. Fahrzeughaus Beck
Reutlingen/Württemberg

HOREX-Club Hameln
p. Adr. Herrn Gerhard Salzmann
Hameln
Gröningerstr. 18
Volksschule V



1

- (1) Das ist er — Maximilian Königer, im Nationalanzug der Österreicher, dem „Steirer“
- (2) Königers große HOREX-Familie — in langer Reihe auf dem Marktplatz von St. Pölten
- (3) Königers mutige Weltenbummler: Edlitzberger und Witasek, die im Frühjahr in Wien zur Fahrt auf die Welt starteten und nach schweren Strapazen Indien erreichten
- (4) Königer in seinem Element
- (5) Seit einem halben Jahr: HOREX repräsentativ auf dem Wiener Ring



2



3



4



5

Maximilian Königers HOREX-Asse: Herbert Czakoi — Hans Andreas — Dr. Walter Czerny — Otto Heisinger



In Wien

Maximilian Königler

Solange die Hauspost in die Hände der HOREX-Freunde gelangt, konnte immer wieder über die großartigen sportlichen Erfolge österreichischer HOREX-Fahrer berichtet werden. Hinter all den Siegen hat zu einem nicht unbedeutenden Teil HOREX-Generalvertreter Maximilian Königler in Wien gestanden. Er ist für HOREX im Auslande nicht nur der zielstrebige, erfolgsichere Repräsentant, sondern durch die starke Förderung junger Fahrertalente hat er den Namen HOREX bei großen nationalen und internationalen Wettbewerben alle Ehre gemacht. Maximilian Königler, der heute 53jährige, hat seit Jahrzehnten dem Motorsport gedient. Dabei sind ihm die persönlichen Erfolge nicht einfach zugefallen. Als Sohn eines sudetendeutschen Bauerngeschlechtes hat er schon nach dem Ersten Weltkrieg seine Heimat verlassen müssen und in Österreich ein neues Domizil gesucht und gefunden.

Im Jahre 1937 kam er zu HOREX. Schon bald nach Übernahme der Generalvertretung wurden durch ihn die Maschinen mit der HOREX-Krone überall in Österreich bekannt. Ein rascher Aufstieg seines Unternehmens wurde leider gestoppt durch den Krieg, den Maximilian Königler fünfzehn Jahre im Soldatenrock mitmachte. Als er zurückkam, hatten sich andere Herren in seinen Geschäftsräumen breitgemacht.

Die Zukunft war für den Österreicher nicht rosig. Der Devisenmangel machte die Einfuhr deutscher Maschinen lange Jahre unmöglich. Erst 1952 kam das

Geschäft in Fluß. Maximilian Königler konnte endlich wieder verkaufen — mehr als ihm geliefert werden konnte! Auf dem Ring in Wien errichtete er großzügige Geschäftsräume, wo sich seit Dezember vorigen Jahres die österreichischen HOREX-Freunde drängen. Hier trifft man auch mit den österreichischen HOREX-Assen zusammen, denen Maximilian Königler stets Freund und Förderer ist: mit Herbert Czako, dem Sieger in vielen Zuverlässigkeitsschlachten und Gewinner des OSK-Pokals von 1952, mit Hans Andreas, dem Gewinner des OSK-Pokals von 1952, mit Dr. Walter Czerny, dem Gewinner der Goldenen Sechstagesfahrt-Plakette 1952 und mit Otto Heisinger, dem vielversprechenden Nachwuchstalent auf HOREX. Die österreichischen Sportfreunde schätzen den Wiener HOREX-Repräsentanten gerade wegen seiner Kameradschaftlichkeit; sie ist es nicht zuletzt, die ihm die Sympathien einer breiten, sportlich interessierten Käuferschicht sichert. Dieser große Kreis der Freunde deutscher Maschinen steht auch hinter Maximilian Königler, wenn er immer wieder in vorderster Linie der österreichischen Importeure um die Erhöhung der Einfuhren kämpft.

So ist das nun mal bei Maximilian Königler: er hat sich nicht nur darum zu bekümmern, durch einen soliden Verkauf seine Existenz zu stützen, sondern er muß immer wieder von neuem darum ringen, das hereinzubekommen, was er verkaufen möchte. Und HOREX-Freunde, die noch in Österreich auf eine HOREX-Regina warten, gibt es unzählige.

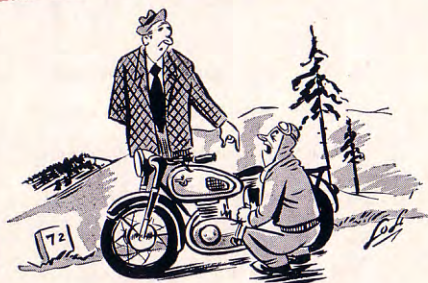
... UND „Regina“ LÄCHELT LEISE ...



Anna, Anna, uns hat man heute nacht den Beiwagen geklaut!!



Jetzt weiß ich endlich, was Ihrer Maschine fehlte, Benzin!!



„Haben Sie eine Panne?“ „Nee, ich melke!“



Das konnte ich ja nicht wissen. Ich wollte mir doch nur einen Schraubenschlüssel erbitten.



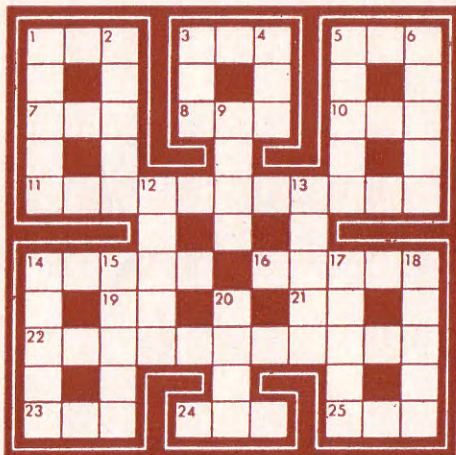
Edith, hast du meine Motorradbrille irgendwo gesehen?

RÄTSEL

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Schmutz, 3. Universum, 5. bibl. Männergestalt, 7. Alpenfluß, 8. Geistlicher, 10. Stimmklappe, 11. Meßgerät, 14. Wurfmaschine, 16. Oper von Massenet, 19. Spielkarte, 21. russ. Strom, 22. Vaterunser, 23. Hausflur, 24. Behörde, 25. Westeuropäer.

Senkrecht: 1. Schweifstern, 2. Feingebäck, 3. Papagei, 4. Senkblei, 5. Wohngemeinde, 6. Kraftmaschine, 9. Nahrungsmittel, 12. Osteuropäer, 13. sittl. Begriff, 14. Teil des Mundes, 15. Stoffart, 17. klösterliches Stift, 18. Warenart, 20. Märchengestalt.



Wort-Karussell

Bei diesem Rätsel können Sie einsteigen, wo Sie wollen; die Endsilbe jedes gesuchten Wortes ist immer zugleich die Anfangsilbe des folgenden.

Wie heißt...

- die Entladung der Luft- und Erdelektrizität, die stets mit großem Getöse vor sich geht?
- das Insekt, das in den Tropen lebt und mit Vorliebe Holz zerstört?
- die marokkanische Hafenstadt am Mittelmeer, deren Lederwaren berühmt sind?
- ein Fremdwort für die Anzeige, die man in der Zeitung aufgibt?
- das kleine Fußhäkchen, das der Franzose in bestimmten Fällen dem C anhängt?
- die sagenhafte Ausschmückung der Taten eines Menschen, insbesondere eines Heiligen?
- der Tiroler Maler, der sich durch seine farbenfreudigen Volksszenen einen Namen machte?
- der Angehörige der europäischen Völkerstämme zwischen Donau, Rhein und Weichsel?
- das französische Fremdwort für „Morgenkleid“?

Auflösung der Rätsel aus Heft Nr. 4

Wie heißt doch gleich?: 1. Fermate, 2. Embolie, 3. Uppercut, 4. Insulin, 5. Levante, 6. Livree, 7. Epernay, 8. Tel Aviv, 9. Orkan, 10. Neuguinea. — Feuilleton

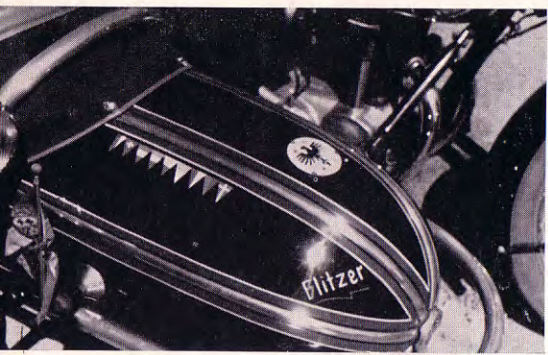
Kreuzworträtsel. Waagrecht: 1. Piste, 4. Tasso, 7. Shakespeare, 11. Ia, 12. Ra, 13. Repressalie, 16. Sauginiker, 22. ia, 23. Na., 24. Gassenhauer, 28. Athen, 29. Jlias. — Senkrecht: 1. Pas, 2. Skalp, 3. Ehe, 4. Tip, 5. Staal, 6. Ode, 8. Kar, 9. SOS, 10. Era, 14. Emu, 15. San, 17. Nisch, 18. Gas, 19. Inn, 20. Ina, 21. Kauri, 24. Goa, 25. ein, 26. Hai, 27. Ras.



Hauspostlagernd

Fahrt-Bericht in Lack

HOREX-Freund Edmund Jezierski aus Bad Kreuznach, Bleichstraße 11, der auf Grund seines Italien-Berichtes in der Hauspost von vielen HOREX-Freunden Zuschriften bekam, hat sich mit Lackfarbe seine Fahrt-Trophäen auf den Beiwagen gemalt. Die Wimpel hängen daheim an der Wand. Und da sie da nur selten jemand zu Gesicht bekommt, verfiel er auf die originelle Lackfarben-Idee.

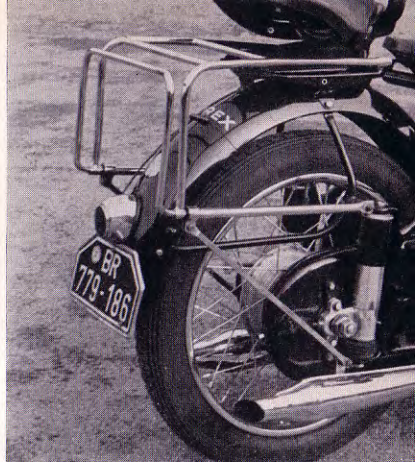
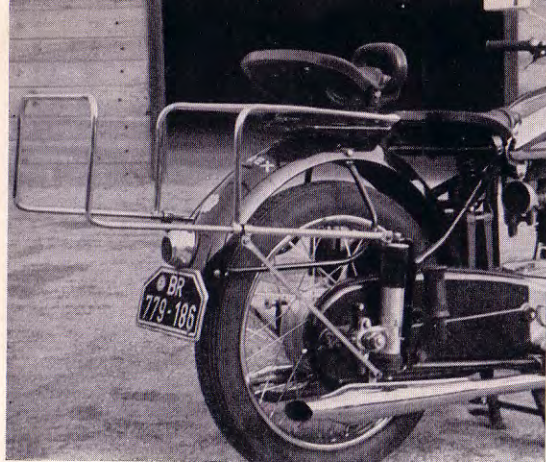


Mittelamerikanischer Leichtsinn ▶

Über eine gutmütige Polizei verfügt anscheinend El Salvador in Central-Amerika. Unsere HOREX-Vertretung Constantino Zamora e Hijos in Santa Ana (Salvador C. A.) schreibt uns zu dem Bild, daß ihr Kunde Mario Alabi auf einer der ersten verkauften Reginas derartige Kunststücke vollführte.

Copyright by Mario Alabi, El Salvador. In Germany zur Nachahmung nicht empfohlen. Die Red.





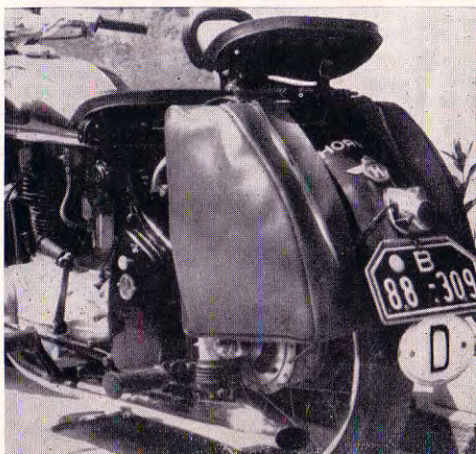
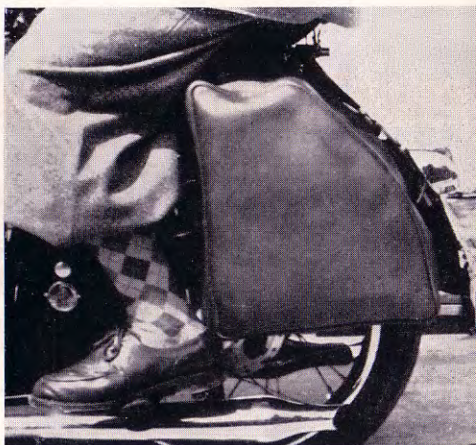
Ideenwandler groß in Form

Die Kunde von einem Kofferträger Modell Regina übermittelte uns Heinz Lütters aus Solingen, Schützenstraße 65. Montage und Konstruktion sind aus den Bildern deutlich erkennbar.

Mit Reginas Heck haben sich zwei HOREX-Freunde sehr liebevoll befaßt. Der eine, Jakob Petermann aus Mömlingen/Ufr., entwickelte lederne Regina-Reisetaschen, die beinbehinderungsfrei, reißverschlöschen und abschließbar, wie auf den Bildern ersichtlich, an der Regina angebracht werden können. Zu näheren Auskünften und evtl. Lieferung hält sich HOREX-Freund Petermann wärmstens empfohlen.

Auf Zielfahrt durch die Eifel

Über 150 Kilometer durch die ganze Voreifel führte eine Ziel- und Erkundungsfahrt des Dürener HOREX-Clubs, an der 45 Fahrer des Clubs aus Düren, Grenzland, Rheydt und Rhein-Wupper, dazu noch Fahrer aus Köln, Jülich und Schleiden teilnahmen. Alle Teilnehmer stellten ihr Orientierungsvermögen bestens unter Beweis und erreichten wohlbehalten wieder den Startplatz Düren. Bei der Siegerfeier im „Burg-hof“ zeichnete Vorsitzender Laufenberg die Erfolgreichsten mit Plaketten aus; darüber hinaus gab es noch zahlreiche Sachpreise für gutes Fahren, für Kameradschaft und Sportsgeist. Goldene Plaketten erhielten Franz Breyer, Rheydt, Lothar Börner, Düren, und Mathias Krumm, Rhein-Wupper, silberne Plaketten die HOREX-Freunde Hans Krienen, Rheydt, Karl Jost, Rhein-Wupper, und Alexander Mack, Düren.





◀ **Stramme Haltung trotz 50 Grad im Schatten**

Unsere HOREX-Freunde Edlitzberger und Wittasek aus Wien kurven mit ihrem Regina-Gespann auf ihrer Reise nach Indien auch im Irak herum und schickten uns aus der Gegend von Bagdad diesen sonnigen Gruß.

Letzte Meldung:

Edlitzberger und Wittasek gelingt als Ersten
Direktdurchquerung Afghanistans mit
Motorrad.



◀ **HOREX unter Japans Sonne**

HOREX-Vertretung Yamada — Rinseikan Ltd. in Tokio knipste in stolzer Freude eine ihrer ersten Reginas vor ihrem Tokioter Ladenlokal. Ebenso überzeugt teilen wir die Freude unserer japanischen HOREX-Freunde.



Wer fährt mit nach Frankreich?

Pol. Oberwachmeister Adolf Ruppel (33 Jahre alt) plant für etwa 5. bis 20. September eine Frankreichfahrt und sucht Urlaubsbegleitung. Wer fährt mit? Marschroute: Straßburg — Bordeaux — Biarritz — Paris — Saarbrücken. Zuschriften an Adolf Ruppel, Braunlage/Harz, Schlesierweg 9.

„ . . . verschlug mir fast die Sprache“

Daß einer unserer Leserfreunde — es handelt sich um einen Motorrad-, wenn auch keinen HOREX-Fahrer, und wir wollen seinen Namen aus bestimmten Gründen verschweigen — den „dicken April-Hund“ in Heft 2/53, betitelt „Regina-Copter“, fast für bare Münze gehalten hat, verschlug auch uns fast die Sprache. Unserem Freund ging es jedenfalls so, und er schreibt weiter: „... ich denke, wenn Hubschrauber, dann nur Hubschrauber. Damit ist und wird doch alles erreicht. Bitte klären Sie mich auf, wenn der Wunschtraum der Menschheit doch Wirklichkeit geworden sein sollte.“ Wir haben es inzwischen getan!

◀ **Symphonie in Chrom**

...aber bei Stürzen gar nicht so unflott. Das Foto sandte uns Artur Schönfeld aus Rodenbach bei Neuwied.

Bei HOREX-Freunden in Brüssel ▶

Man sollte einmal einen Film drehen: HOREX-Fahrer sind auch gute Diplomaten. Das Drehbuch dazu hätte schon eine Fahrt des HOREX-Clubs Siegburg liefern können, der beim HOREX-Club Brüssel einen Besuch gemacht hatte. Die zweitägige Fahrt begann zwar mit Regenpech, aber die belgischen Gastgeber zeigten sich als so vorbildliche Nachbarn und Freunde, daß trotz aller Wolkenbrüche niemand den Rutsch über die Grenze bereute. Schon der Start mußte um eine Stunde verschoben werden, da ein Wolkenbruch auf Vorfahrt gepocht hatte. Ein Jammer für die blitzsauberen Reginas! Kurz vor der Grenze aber gab es allgemeines Waschen, während ein Kamerad einen Plattfuß zu beheben hatte. Da kurz vor Brüssel eine Beiwagenmaschine streikte, wurde es Mitternacht, als das Ziel erreicht war. Trotzdem gab es noch einen schönen Empfang und eine reibungslose Unterbringung von Maschinen und Fahrern. Brüssels HOREX-Club-Kapitän, Herr Speck, hatte für alles gesorgt, und zwar vorbildlich! Was Brüssel an Sehenswertem zu bieten hat, war an einem Tage trotz bester Führung nicht alles zu erledigen. Trotzdem hatte man einen Blick in ein anderes schönes Land getan, als gegen Abend wieder



auf den Anlaser getreten werden mußte. Nachdem in Aachen die Grenzer noch sehr genau hatten wissen wollen, wofür die D-Mark in Belgien ausgegeben worden war, wurde spät in der Nacht die Heimat wiedererreicht. Daß es allen Siegburger HOREX-Freunden in Brüssel gut gefallen hat, sei vor allem den belgischen Kameraden gesagt. Und wünschen könnte man nur, daß immer mehr Clubs ins Ausland fahren, um Verbindung mit unseren HOREX-Freunden in anderen Ländern aufzunehmen!

Wem gehört der Geldbeutel?

HOREX-Vertreter Peter Becker in Adenau will Geld unter die Leute bringen und wendet sich deswegen mit folgendem Schreiben an die Hauspost:

„Anfang Juli kam zu mir eine HOREX, die auf dem Nürburgring hängengeblieben war. Es handelte sich um zwei Herren und eine Dame. Sie haben hier in Adenau auf der Klosterwiese gezeltet und sind dann am Mittag zur Mosel weitergefahren. Dort haben sie ihren Geldbeutel mit beträchtlichem Inhalt verloren. Der Finder hat sich auf Grund der mitgeführten Rechnung an uns gewandt wegen der Anschrift. Vielleicht kann die HOREX-Hauspost mithelfen, den Verlierer zu ermitteln?“

Wir haben die Zuversicht, daß in wenigen Tagen der „Geldbeutel mit beträchtlichem Inhalt“ wieder in die richtigen Hände gelangt. Und dann „Prost!“ beim Moseltröpfchen!

Treffpunkt Köln

Der HOREX-Club Groß-Köln trifft sich jeden Donnerstag um 20 Uhr in seinem Clublokal „Stiftsklausur“, Eigelstein 117, und jeden Sonntag um 8.45 Uhr in Köln am Ebert-Platz zur gemeinsamen Ausfahrt. HOREX-Freunde, die sich noch anschließen wollen, sind herzlich willkommen!

Kleine Hauspost-Anzeigen



HOREX-Treffen in Pirmasens

Am 19. September veranstaltet der HOREX-Club Pirmasens ein großes Treffen der HOREX-Freunde. Die Teilnahme an diesem Fest bitte dem Club in Pirmasens umgehend melden.

HOREX-Club Hamburg meldet:

Der Hamburger HOREX-Club hat seine Anschrift folgendermaßen geändert: HOREX-Club Hamburg, p. Adr. Herrn Werner Schulze, Hamburg 33, Starstraße 30.



Reginafahrer (Titelseite)
suchte Regina . . .
Regina wie immer
und überall viel gefragt