





## LIEBE HOREX - FREUNDE!

*Indem daß wir inzwischen in ein Neues Jahr eingetreten sind und zugleich mit diesem Heft einen neuen Jahrgang — inzwischen schon den dritten — unserer Hauspost beginnen, will ich mit meinem Gruß an Euch der Hauspost Nummer eins/ 1954 die Starterlaubnis geben. Meine Hoffnung wird mich sicherlich nicht trügen, daß Ihr insgesamt und auch im ganz besonderen gut in das Jahr 1954 gerutscht seid — natürlich im übertragenen Sinn, denn auf den Straßen gab es noch nicht viel zu rutschen, alldieweil wir ja wirklich schönstes Motorrad-Wetter bis tief in den Dezember hinein hatten.*

*Was meine Erlebnisse während der letzten Wochen angeht, so waren selbige überschattet durch ein eminent schlechtes Zeugnis meiner Erzieherchaft, was wiederum seinen Niederschlag in einem nicht sehr üppigen Weihnachtsfest gefunden hat. Auch wurden meine redaktionellen Arbeitgeber etwas zurückhaltender, weshalb ich mich wohl jetzt etwas mehr anstrengen muß. Wahrscheinlich war die IFMA mit ihren nervenzerrüttenden Aufregungen daran Schuld.*

*Die vorliegende Ausgabe der Hauspost bringt Euch wieder so einige Neuigkeiten und wird Euch gewiß in der kraft(rad)losen Winterzeit die Stunden vertreiben helfen. Laßt Euch recht schön grüßen von einem, der mit Euch auf die höhersteigende Sonne wartet.*

In Treue stets Euer HOREX-Boy

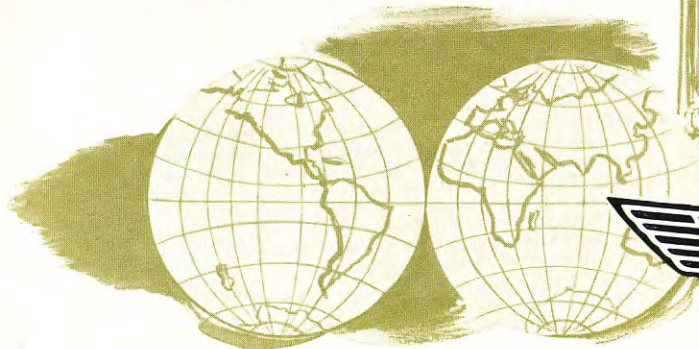


HOREX-Hauspost, die kostenfreie Zeitschrift, für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung H O R E X - W e r k e K.G., Bad Homburg v.d.H. und Redaktion HOREX-Hauspost Berleburg i.W.: Ekkehard Wanach, Wilhelm Vos, beide in Berleburg i.W. Graphische Gestaltung: Ewald Becker, Friedrichsdorf im Taunus. Druck: Frankfurter Societäts-Druckerei G.m.b.H.

**Nachdruck unter Angabe  
HOREX-Hauspost  
auch auszugsweise, jedoch  
unverändert, gern gestattet.**

**Auflage 70 000**

# Neujahrswort von HERRN KLEEMANN



Weihnachten 1953 und der Jahreswechsel liegen nun in friedlicher Harmonie hinter uns.

Vor uns aber liegt das Jahr 1954 wie ein weißes Blatt, auf dem sich Zeile um Zeile aneinanderreihen werden, und erst das Ende dieser Aufzeichnungen wird uns sagen, ob dieses Jahr ein gutes war.

Zuvor unsere besten Wünsche für den Abschluß Ihrer privaten Jahresbilanz! Was wir als Horexleute uns wünschen, läßt sich in kurzen Worten sagen:

Wir wollen neue Freunde suchen und finden, wollen sie für uns gewinnen und zu Gliedern der großen Horex-Kette verbinden, die heute mehr als 50 Staaten der Erde umschließt.

Wir wollen uns wie bisher bemühen, unsere Erkenntnisse und Erfahrungen als alte Motorradleute, die ihren Beruf „Berufung“ nennen, in den Dienst der technischen Weiterentwicklung zu stellen und wollen Motorräder bauen, wie der Fahrer sie sich wünscht.

Wir sind bestrebt, liebe Freunde, Ihre Sorgen zu erkennen und Ihnen zu helfen, wo immer es nur möglich ist.

Wir suchen den Erfahrungsaustausch mit Ihnen, ja wir wollen sachliche Kritik, denn sie ist der Schlüssel zum Erfolg.

Wir würden uns freuen, Sie noch nach Jahren zum Kreise unserer großen Familie zählen zu dürfen.

Möge nun das neue, unbekannte 1954 allen Horex-Fahrern Freude an ihren Maschinen bringen, und möge es den Sportlern unter uns die ersehnten Erfolge bescheren.

All unsere guten Wünsche begleiten Sie auf ihrer 365tägigen Reise mit „Regina“

Ihr *Fritz Kleemann*

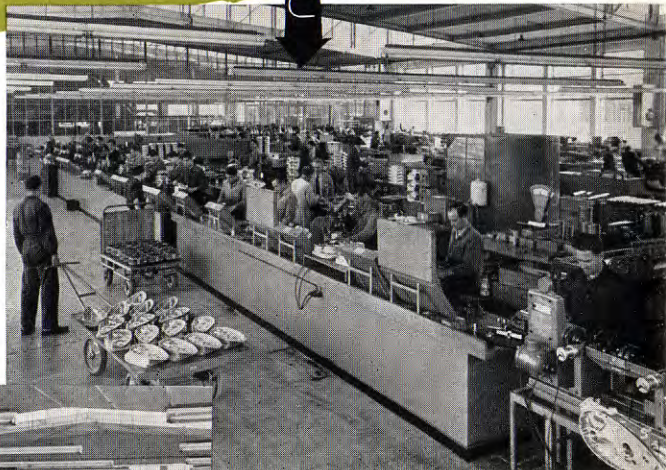
# HOREX

*baut  
weiter!*



NEUBAU

Moderne Maschinen erfordern moderne Planung und moderne Werkhallen. HOREX hat seine Verkaufserfolge in den vergangenen Jahren restlos der Vervollkommnung seiner techn. Ausrüstung und seiner Werksanlagen zunutze gemacht.



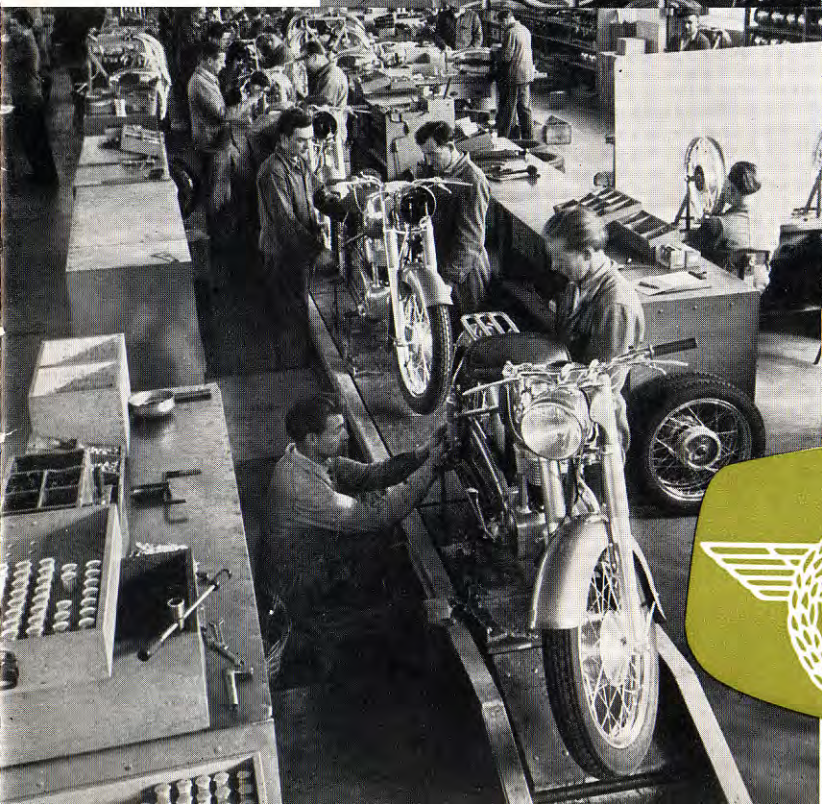
Motormontage nach den neuesten Erkenntnissen der Arbeitsvorbereitung und Betriebsorganisation.



Infrarot-Trockenanlage mit endlosem Band — eine der modernsten Anlagen dieser Art in der Lackiererei von HOREX.



Motormontage und Fließbandarbeit : Alle 7 Minuten 1 Regina





Bei  
**HOREX**  
brennen  
die Jupiterlampen

Achtung Filmaufnahme! Freunde, als dieser Schlachtruf in den weiten Hallen des Homburger HOREX-Werkes erscholl, da standen sogar die Reginas in langer Reihe stramm. Sie waren eingetaucht in das grelle Licht vieler tausend Watt, und schnurrende Kameras rollten die Zelluloidstreifen vor ihnen ab. Ja, nicht in jedem Filmatelier wird heutzutage gute Arbeit geleistet. Aber dort, wo gute Arbeit getan wird, kann getrost auch einmal ein Filmatelier aufgemacht werden! Das hatte sich auch wohl die Gesellschaft für Fernseh- und Kulturfilm GmbH in Frankfurt gedacht, als sie nach Homburg kam, um bei HOREX einen Motorradfilm zu drehen. Er ist inzwischen angelaufen unter dem Titel „Das Ärgernis Nr. 1“.

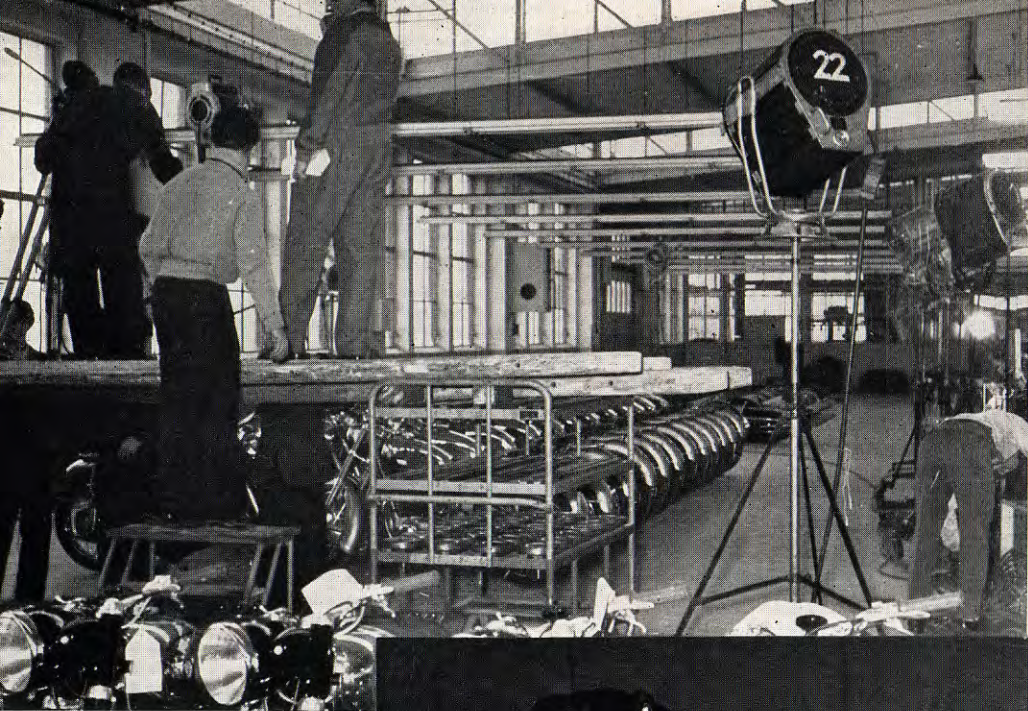
Der Film, der jeden Motorradfahrer Freude machen wird, wurde im Werk und um das Werk in Homburg gedreht, und HOREX hat auf diese Weise dazu beitragen können, die alberne Einstellung vieler Zeitgenossen, das Motorrad sei nur ein Krachinstrument, zu korrigieren. Mancher unter Euch, liebe HOREX-Freunde, hat den spritzigen Streifen vielleicht schon erlebt; nicht, dann empfehlen wir das Beiprogramm des Staatsfeind Nr. 1 besonders zu beachten. Und tut dabei noch eines: empfiehlt den Besuch dieses Filmes Euren Freunden und erst recht Euren „Verfluchern“. Es ist eine lohnende Angelegenheit! Das waren turbulente Tage in Homburg, als die Filmleute da waren. Die Männer, die Eure Maschinen gebaut haben, waren die Filmstars. Sie waren mit Feuereifer bei der Sache. Selbst die hohe Direktion sah sich durch das Objektiv die Arbeit sehr objektiv an. Daß vor allem das Einfahrgeschwader mit den weiblichen Stars recht ernsthafte Spritzgespräche geführt hat, ist klar. Sogar Homburgs Kurhaus hat die lustige Gesellschaft außer Rand und Band gebracht. Und die Polizei schrieb uns diesmal nicht auf, sondern rechnete es uns hoch an, daß sie mittun durfte. Aber was sollen wir viel schreiben — geht hin und seht Euch das „Ärgernis“ an. Die Freude darüber ist bei Euch gewiß so groß wie bei uns schon, als im HOREX-Werk die Jupiterlampen aufstrahlten.

Kameramann Thürling war so nett, der Hauspost unter „Geheim“ einige Schnappschüsse zu senden. Sie geben Euch schon einen kleinen Begriff von dem Filmzauber. Regisseur Wigankow hat uns auch gleich noch einen Schlager geliefert, den wir ihm aus der Filmtasche gezogen haben. Stimmt ihn an, wenn Ihr auf Fahrt seid oder beim Clubabend beisamensitzt. Er ist unser Lied: „Mein Schatz, der hat ein Motorrad, 'ne HOREX, die es in sich hat!!!“



## „ÄRGERNIS NR. 1“

läuft als Beiprogramm zum „Staatsfeind Nr. 1“ mit dem Komiker Fernandel,



Improvisation ist alles — erst recht beim Film. Also mußte eine Fahr-  
bühne entstehen.

Aber nicht nur die Divas, auch die  
Schlachtenbummler wurden gefilmt.  
Sogar in Gruppenaufnahme, wie das  
Einfahrgeschwader.





Mein Schatz,  
 der hat ein Motorrad ...  
 unser neues HOREX-Lied!

Medium

Gitarre

Refrain

Refrain:

Mein Schatz, der hat ein Mo-torrad mit  
 stürmt, oder ob die Son-ne scheint, die

dem er kei-ne Sor-gen hat,  
 Ho-rex ist sein be-ster Freund,

es fährt voll Rase bei hundert Sachen  
 auf jeder Strasse hat er gut la-chen

brrrbrumm, brumm, brumm  
 brrrbrumm, brumm, brumm

Ob's

... Sie lässt wie ich  
 ihn nie in

Stich

wir fah-ren froh zu Drein  
 in's gras-se Glück hin-ein..

Mein Schatz, der hat ein Mo-torrad - und wenn der ganze Schnee verbrennt, seine Horex  
 keine Panne kennt.

4. 11. 53.  
 Horex

WIR SIND WIEDER EINMAL „AUFGEFALLEN“

„MENSCHHEIT IN GEFAHR“

INTERNATIONALES INTERVIEW

HERBSTLICHE IMPRESSIONEN ...

SIEG DER VERNUNFT

RENNEN ABGESAGT

# Ein Jahr „aktueller Leid-Artikel“

„VIEL LÄRM UM NICHTS“

ADAC-SI

... und was unsere Leser dazu sagen!

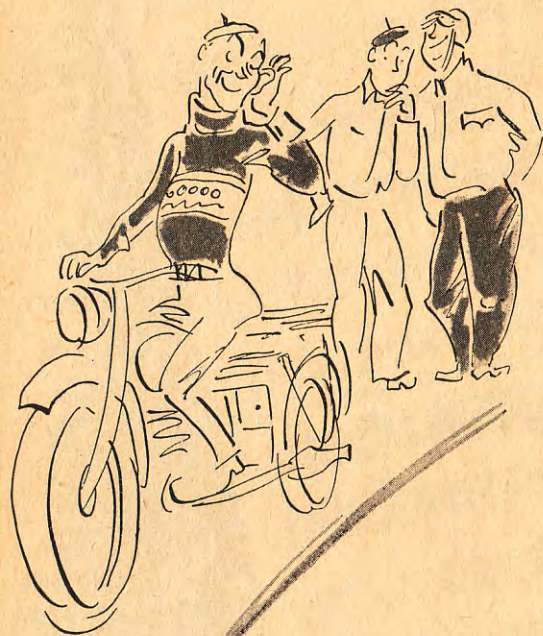
**Viel Lärm um nichts**, unser Leid-Artikel in Hauspost Nr. 4, der sich mit den Auspuff- und Fahrgeräuschen beschäftigte, veranlaßte den HOREX-Freund Erich Decker aus Singen-Hohentwiel zu nachfolgenden interessanten Zeilen:

„Seit einigen Monaten bin ich in stiller intensiver Arbeit daran, meine Regina auf eine geringere Phon-Zahl zu drücken, jedoch ohne die Auspufftüten mit Putzlappen oder Stahlwolle zu verstopfen und ohne die Leistung zu beeinträchtigen. Eine ADAC-Veranstaltung des Ortsclubs Sigmaringen unter Leitung des 1. Vorsitzenden Dr. Dr. Güntert gab mir Gelegenheit, meine Regina vorzuführen. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/std erreichte ich eine Phon-Zahl von 78, jedoch nur im Schnittpunktradius von 10 Metern. Nach der Überschreitung der 10-Meter-Grenze wurde das Phon-Meßgerät von meiner Regina nicht mehr angesprochen. Anwesende Sachverständige werteten das als vielversprechenden Erfolg.“

**Wir sind wieder einmal aufgefallen** in Hauspost Nr. 5 fand nicht die ungeteilte Meinung aller Leser, weshalb wir beide „Parteien“ zu Wort kommen lassen:

Lehrer Heizmann aus Irrendorf im Kreis Tuttlingen meint:

„Daß Sie mit Ihren schweren Maschinen so renomieren, hat mir als ‚Auch-Motorradfahrer unter 250 ccm‘ nicht sehr imponiert. Wohl stimmt es, daß viele junge ‚Spunde‘ auf Maschinen sitzen, deren Gefahren und Grenzen sie nicht kennen. Aber solche sitzen auch auf schweren Maschinen trotz praktischer Fahrprüfung, wage ich zu behaupten. Die meisten dieser jungen Rennfahrer sind unter 20, die älteren Jahrgänge wissen genau, wie weit sie gehen dürfen. Sind



wir doch ehrlich: Glauben Sie denn, nach einer praktischen Fahrprüfung sei man schon so fit, daß man von sich sagen kann ‚Ich kann gut fahren?‘ Natürlich bin ich der Ansicht, daß eine praktische Prüfung für Klasse IV nicht von Schaden wäre. Ob aber damit dem Übel abgeholfen wäre, ist die Frage. Ihr Artikel zeugt von einer großen Voreingenommenheit gegen die Fahrer leichterer Motorräder. Ich möchte jedoch ausdrücklich feststellen, daß ich mich damit nicht gegen die HOREX-Maschinen wenden will. Im Gegenteil, ich schätze sie sehr — aber objektiv wollen wir bleiben. Drucken Sie meine Antwort in der Hauspost ab! Sie beweisen damit, daß Sie objektiv sein können.“

... und Fachjournalist W.A. Ostwald, selbst uralter Motorradfahrer aus der Zeit vor 1900, sagt andererseits:

„Ich muß Ihnen mitteilen, wie sehr ich mich über Ihren Leid-Artikel in Heft 5 gefreut habe. Ich bin zur Zeit (Sept. 53) in einem ruhigen Kurort zur Erholung und beobachte jeden Morgen und Abend den hier sehr starken Berufsverkehr. Es ist tatsächlich so, daß die kleinen Maschinen den größten Krach machen und die wenigsten Verkehrskennnisse erkennen lassen. Es sind schon die Fahrer IV. Klasse, von denen so viele „vierklassig“ fahren, während die stark überwiegende Mehrzahl I. Klasse sich tatsächlich auch akustisch und verkehrstechnisch „erstklassig“ be-

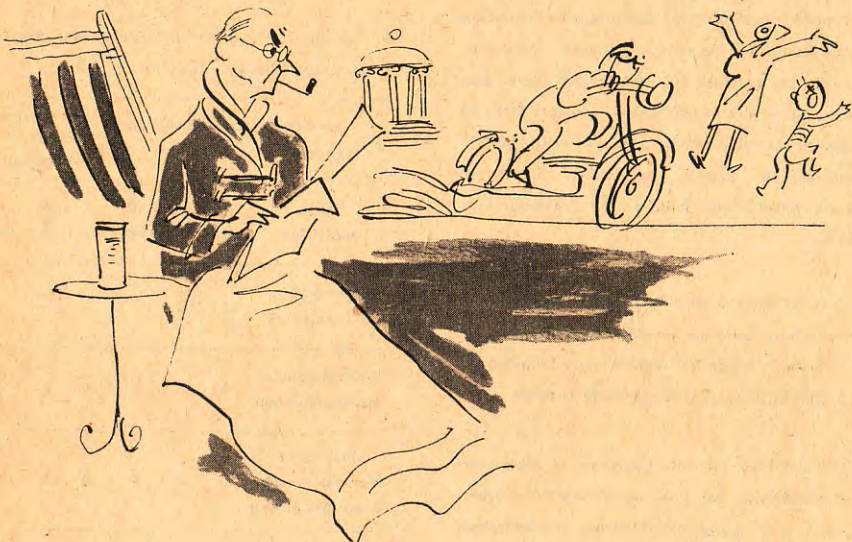
nimmt. Ich weiß selbst nur zu genau, daß die schönste und edelste Kraftfahrt nur auf dem Motorrad erlebt und betätigt werden kann. Darum tut es mir so leid, daß Fachkundige und Rücksichtslose die öffentliche Meinung gegen den edlen Krafradsport aufbringen.“

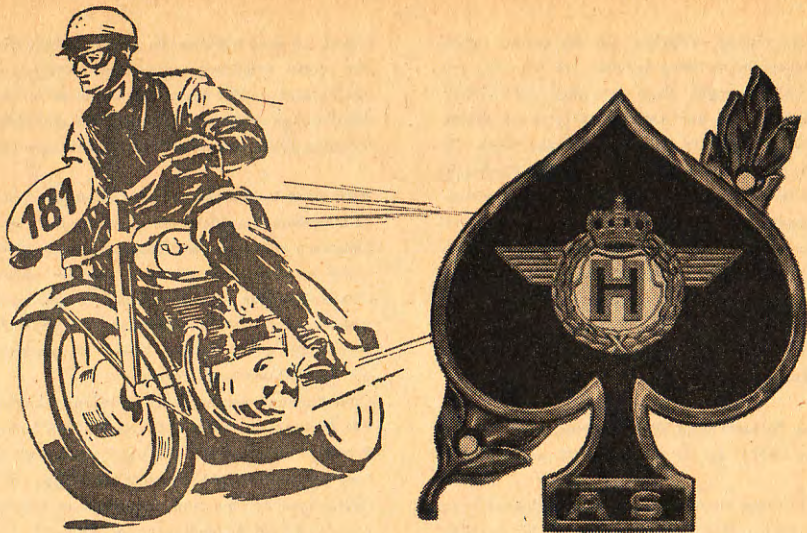
**Aktueller Leid-Artikel** in Hauspost Nr. 6 brachte verschiedene Gespräche mit „auswärtigen“ Straßenbenutzern während der Urlaubszeit in Deutschland. Unter anderem war da auch von der vorzüglich funktionierenden „Wegenwacht“ in Holland die Rede, was den ADAC zu folgenden erfreulichen Zeilen veranlaßte. Unser Kollege Keser, Hauptschriftleiter der ADAC-Motorwelt, schrieb uns:

„Wir können Ihnen heute die Mitteilung machen, daß der Allgemeine Deutsche Automobil-Club durch sein Präsidium während der IFMA in Frankfurt die Schaffung einer ADAC-Straßenwacht beschlossen hat.“

(Meldungen darüber sind inzwischen auch durch die Fach- und Tagespresse gegangen. Die Red.)

An sich, liebe HOREX-Freunde, ist das heute kein Leid-Artikel im üblichen Sinne. Wir haben uns so über die nette Resonanz gefreut, die unsere „Stiche in diverse Wespennester“ gefunden haben, daß wir im ersten Heft des neuen Jahrganges erst einmal den Meinungen einiger Leser Raum geben wollten. Aber im nächsten Heft wollen wir dann unser „Leid“ weiter zum Ausdruck bringen.





## DAS HOREX-AS

### Ein neuer Trumpf im Spiel

In eingeweihten Fachkreisen war schon seit einiger Zeit die Rede davon, daß die HOREX-Werke speziell für Sportler auf HOREX-Maschinen eine besondere Anerkennung in Vorbereitung haben. Inzwischen sind die Bedingungen für den Erwerb dieser Auszeichnung — das HOREX-AS — ausgearbeitet und überprüft worden, und wir freuen uns, allen HOREX-Freunden zu Beginn des neuen Sportjahres nähere Einzelheiten mitteilen zu können. Hier sind sie:

1. Das HOREX-AS wird in 3 Stufen verliehen.
  1. Stufe in Gold bei erreichten 120 Punkten,
  2. Stufe in Silber bei erreichten 90 Punkten,
  3. Stufe in Bronze bei erreichten 60 Punkten.
  
2. Der Bewerber hat seine Leistungen im Motorsport durch Erfolge bei Zuverlässigkeitsfahrten, Motocross und Langstreckenfahrten nachzuweisen.

Der Nachweis muß von einem anerkannten Sportclub beglaubigt sein.

3. Für die Wertung der Erfolge werden folgende Punktzahlen zugrunde gelegt.

Art der Veranstaltung	Zuverlässigkeitsfahrten			Langstreckenfahrten Motocross		
	I. G.	II. S.	III. Br.	I. G.	II. S.	III. Br.
Internationale 6-Tage-Fahrt	15	12	9	—	—	—
Internationale Veranstaltungen	9	6	3	9	6	3
Nationale Veranstaltungen v. bes. Bedeutung	6	3	1	6	3	1

# 1. Ehrentafel

## HOREX-AS in Gold

Harald Oelerich	HOREX-Versuchs-Ing.	Bad Homburg	1949—1953	158 Pkte.
Karl Bickel	Kfz.-Mechaniker	Nieder Eschbach	1950—1953	135 Pkte.
Hugo Schmitz	HOREX-Generalvertreter	Bad Ems	1950—1954	135 Pkte.

## HOREX-AS in Silber

Friedel Dobler	Kfz.-Mechaniker	Bad Homburg	1951—1954	108 Pkte.
----------------	-----------------	-------------	-----------	-----------

## HOREX-AS in Bronze

Werner Dörr	Ingenieur	Worms/Rhein	1951—1953	81 Pkte.
Herbert Kaiser	Kaufmann	Wietze-Steinf.	1951—1953	70 Pkte.
Eugen Strohe	Kfz.-Mechaniker	Sinzig/Rhein	1951—1953	70 Pkte.
Stephan Pawesik	Kfz.-Kaufmann	Graz/Österr.	1952—1953	69 Pkte.
Wolfgang Freiermuth	Kaufmann	Bad Dürkheim	1952—1953	62 Pkte.

Wir sind uns mit allen HOREX-Freunden darüber klar, daß in diese erste Ehrentafel nur die uns bisher auswertbar bekanntgewordenen Erfolge einzelner HOREX-Fahrer aufgenommen werden konnten. Wir werden von nun an fortlaufend weitere Ehrentafeln veröffentlichen und bitten nochmals dringend, uns entsprechend unseren Bedingungen die erzielten Erfolge mitzuteilen, damit wir die erfolgreichen HOREX-Freunde für unsere Auszeichnung einstufen können.

Darüber hinaus wurden uns insgesamt im Motorsport-Jahr 1953

165 errungene Gold-Medaillen oder Erst-Placierungen

69 errungene Silber-Medaillen oder Zweit-Placierungen

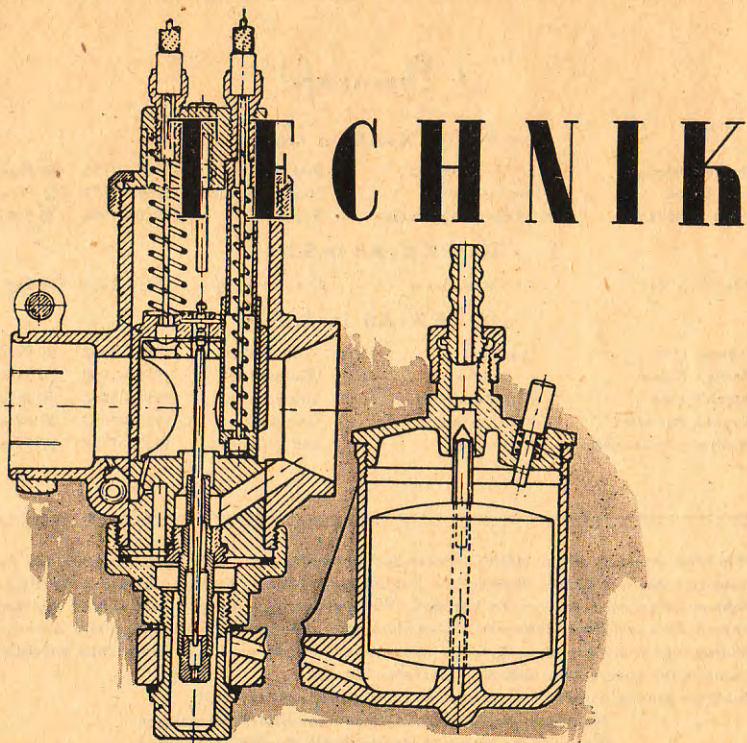
38 errungene Bronze-Medaillen oder Dritt-Placierungen

aus der Vielzahl der unseren sportbegeisterten Fahrern zahlreich verliehenen Auszeichnungen bekannt. Gewiß eine Zahl, die uns mit stolzer Zuversicht in die Zukunft blicken läßt, die aber in keiner Weise vollständig ist.

## XI. Internationale ADAC-Wintersternfahrt 1954 4 Silber- und 1 Bronze-Medaillen für HOREX

### 4. Erläuterung der Punktwertung:

- a) Als internationale Veranstaltungen gelten die von der FIM als solche genehmigte Veranstaltungen.
- b) Als nationale Veranstaltungen gelten die von der Obersten Motorsportbehörde eines Landes als solche genehmigten Zuverlässigkeitsfahrten und Motorsportveranstaltungen soweit ihnen besondere Bedeutung nach der Schwere der Veranstaltung od. dem Publikumsmaßstab beizumessen ist.
- c) Klassensiege werden mit 5 Punkten zusätzlich gewertet.
- d) Bei Fahrern werden die Hälfte der durch den Fahrer erreichten Punkte gutgebracht.
- e) Nicht bewertet werden Erfolge bei Motorradrennen jeder Art mit Ausnahme von Motocross Bezeichneten, Motor-Skijöring, Fuchsjagden, Ballonverfolgungsfahrten sowie bei **nichtgenehmigungspflichtigen** Stern- u. Zielfahrten.



## VERGAS - ER - KENNTNISSE können nie etwas schaden

In wieviel Einzelteile der Vergaser zerfällt, wie man ihn auseinandernimmt und zusammenbaut und was er überhaupt an unserer Maschine zu tun hat — all das finden wir zum Teil in a) unserer Betriebsanleitung, b) in Lehrbüchern, und das haben wir c) auch in der Fahrschule gelernt. Was aber Fachleute in der Praxis erfahren haben, davon soll hier die Rede sein. Wir haben hierzu teilweise auch die sehr guten Motorradtips der BV-Aral-Aktiengesellschaft zu Rate gezogen.

### Weniger basteln — besser fahren

Rasante — und auch solche Fahrer, die das gerne werden möchten, glauben oftmals, der Vergasereinstellung die Schuld zuschieben zu müssen, wenn ihr Bock sie mal nicht so recht zufrieden stellt. Sie beginnen zu basteln — und das sollten sie besser nicht tun. Denn jeder Motor wird vom Werk mit einer erprobten und in langen Versuchsreihen ermittelten Vergasereinstellung geliefert, von der man nur dann

abgehen sollte, wenn besondere Betriebsverhältnisse vorliegen. Das wäre z. B. der Fall, wenn der Motor ständig sehr scharf herangenommen wird. In diesem Fall kann man mit der Hauptdüse getrost um eine Nummer größer gehen. Kleinere Hauptdüsen zu fahren, ist nicht zu empfehlen und bringt auch im Verbrauch kaum einen Gewinn.

Viel stärker wird der Verbrauch von der Einstellung der Düsenadel beeinflusst, die den Kraftstoffdurchfluß etwa von 1 bis  $\frac{1}{4}$  der Gasschieberöffnung steuert. Wer viel Wert auf rasante Beschleunigung legt, kann seine Düsenadel um eine Kerbe höher hängen, wem es auf Sparsamkeit ankommt — unter gewissen Verzicht auf das zügige Hochdrehen — hängt sie eine Kerbe tiefer. Grundsätzlich gibt jeder Vergasermotor seine höchste Leistung bei einem Mischungsverhältnis ab, das etwas fetter ist als das theoretisch richtige Verhältnis. Zu fette Einstellung macht den Motor träge, zu arme verursacht Heißwerden des Motors.

## **Gute Reinigung — die beste Medizin**

Störungen am Vergaser sind in den meisten Fällen Verstopfungskrankheiten, und oft liegt die Ursache schon im Tank. Ein gewisser „Urdreck“ ist kaum zu vermeiden, und erst im Laufe des Betriebes wird er vom Kraftstoff freigespült und setzt sich vor das Sieb. Öftere Siebreinigung ist daher besonders im Anfang zu empfehlen.

Verstopfte Düsen werden mittels Steckschlüssel oder Schraubenzieher demontiert — niemals mit der Zange — und durchgeblasen oder mit einer Borste gereinigt. Harte Gegenstände beschädigen und vergrößern die Bohrung. Man verwende sie tunlichst nicht.

Nach längerem Betrieb sind manchmal die Nadeldüsen ausgeschlagen und oval geworden. Erfolg: zu fettes Gemisch und beträchtlich höherer Verbrauch. Ausgeschlagene Nadeldüsen müssen erneuert werden, zweckmäßig bei dieser Gelegenheit auch die Düsenadel.

Undichte Schwimmer sind eine Seltenheit. Wenn tatsächlich mal einer durch Undichtigkeit ersoffen ist, so löte man ihn nicht — er wird durch das Lot zu schwer — sondern kaufe einen neuen. Außerdem kann das Löten ins Auge gehen.

Ausgeschlagene Schwimbernadelnsitze und klemmende Schwimbernadeln kommen häufiger vor. Bei verstopfter Leerlauf-Luftbohrung läuft die Maschine in langsamer Fahrt so überfettet, daß der Verbrauch zu teuer wird. Auch der Schieber bedarf nach längerer Betriebszeit kritischer Überwachung. Ist er ausgeschlagen, so ergeben sich durch Falschluf Schwierigkeiten für Starten und Leerlauf. Gegen ausgeschlagene Schieber hilft nur Erneuerung. Aber er muß den gleichen Ausschnitt haben, der sich bislang bewährte. Es empfiehlt sich, den Schieber mit etwas graphitiertem Öl oder Pudergraphit einzusetzen. Das gilt übrigens auch für alle Schrauben am Vergaser.

Der Luftfilter ist nach einiger Zeit reichlich staubig geworden. Er muß öfters in Benzin ausgewaschen und mit Öl getränkt werden. Kolbenringe, Zylinder, Ventilführungen und Ventilschäfte danken das durch geringeren Verschleiß, auch die Kerzen leben länger.

## **Ein Fehler primitivster Art**

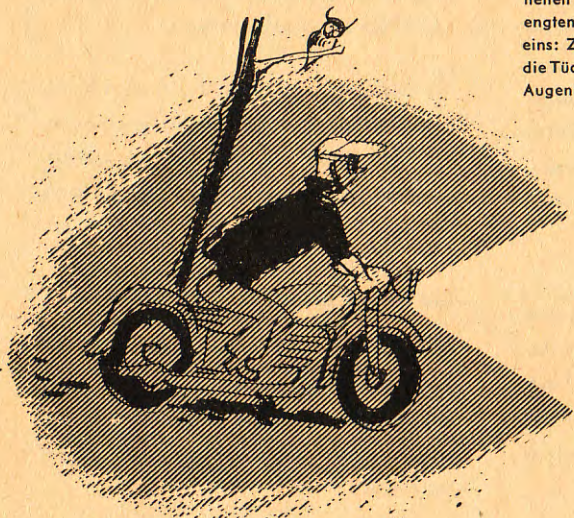
Hängt der Vergaser schief, dann ist das Niveau entweder zu hoch oder zu niedrig. Außerdem verursacht ein solch „schräger Vergaser“ meist sehr schnellen Verschleiß der Schwimbernadel und des Nadelnsitzes.

# BEI NACHT UND NEBEL

kann man auf dem Motorrad sehr einsam sein, aber eine gesunde Maschine mit gutem Licht kann auch unvergeßliche Eindrücke vermitteln. Ein Grundsatz: Scheinwerfer lieber etwas zu tief als zu hoch einstellen. Zu hoch eingestellte Scheinwerfer ermüden sehr schnell, reflektieren schon bei diesiger Luft sehr viel stärker, und die weich gefederten modernen Maschinen sacken bei Zweimannbetrieb sowieso auf der Hinterhand stärker durch und richten den Lichtkegel oft erheblich über das Einstellmaß auf. Für ausgesprochene Nebelfahrt hat sich eine genügend lange Mütze über dem Scheinwerfer, die das diffuse Licht nach oben abschirmt, bewährt. Nebelbrillen hellen etwas auf, ermüden aber auf die Dauer auch sehr stark. Auf kurvenreicher Strecke braucht man bei klarer Nacht nicht langsamer zu sein als am Tag, weil der „Gegner“ sich ja schon rechtzeitig ankündigt.

Auf schnellen Strecken drückt das Blendelend meist erheblich auf den Schnitt. Recht gut sind Farbkeilbrillen oder Schutzschirme, die schon bei leichtem Senken des Kopfes die Blendung merklich mildern — leider aber auch das Tarnungsvermögen der im Halbschatten mit verschmutzten Katzenaugen dahinrollenden Radfahrer oder der unbeleuchteten Bauernwagen verstärken. Bei Nacht also nie scharf rechts fahren, sondern ziemlich Straßenmitte halten und erst dicht vor dem „Blender“ in den Halbschatten hineinstechen, der ja dann 20, 30 m weit genügend ausgeleuchtet ist. Der Übergang von Blendung zum Eigenlicht wird bei dieser Fahrweise etwas geglättet, das Auge kommt sehr viel schneller auf normale Sehschärfe.

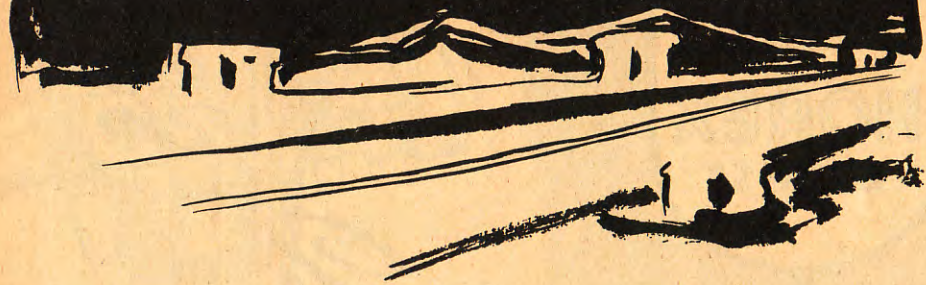
Schlimm sind Nacht und Regen wegen der Irrlichter auf der Brille oder auf dem Gesichtsschirm, aber hier haben die mit Recht immer mehr angebauten Windschutzscheiben erfreuliche Abhilfe geschaffen: Schneidet man sie auf richtige Höhe zu, so kann man ohne Brille über den Rand peilen und hat klares Blickfeld; sonst helfen nur Schlitzbrillen, aber die sind mit dem beengten Blickwinkel nicht jedermanns Sache. Noch eins: Zur Nachtfahrt gehört eine gute Stablampe — die Tücke des Objekts läßt Pannen immer im dümmsten Augenblick auftreten.



▲ Mit freundlicher Genehmigung der BV-Aral-AG aus dem Heft BV-Motorradtips Nr. 3 „Gut gefahren“ ▲



# AUF EIS UND SCHNEE

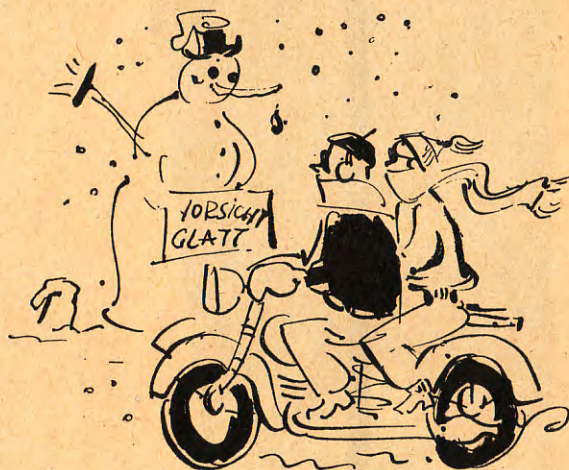


kann einer beweisen, ob er fahren kann, ob er zart und behutsam mit Drehgriff und Bremse umzugehen versteht und ob seine Maschine in Ordnung ist. Griffiges Profil, weichgreifende Bremsen, tadellose Steuerlager, genaue Spur, ein weich einsetzender Motor sind die Voraussetzungen. Mehrzylinder drehen ruhiger, verteilen dieVortriebskraft auf viele kleine Impulse, bei schweren Einzylindern geht man also auf Glatteis und festgefahretem Schnee — loser Schnee hat oft ausgezeichnete Führungseigenschaften — zweckmäßig auf den kleineren Gang zurück. Kurze Spiegeleisstellen durchrollt man mit gezogener Kupplung und läßt die Kupplung dann ganz zart wieder einfallen. Bremsen mit kleinem Zeh und kleinem Finger, aber mit beiden Bremsen, um die auf einen kümmerlichen Wert abgesunkene Bodenhaftung wenigstens auf beide Räder zu verteilen und den immer noch etwas höheren Anpreßdruck des Vorderrades auszunützen. Stützkier scheinen langsam über den sportlichen Wettbewerb zum Gerät für den täglichen Einsatz zu reifen.

Zu keiner Jahreszeit ist eine gute Fahrbahnübersicht so entscheidend für die Sicherheit wie in der Zeit der ersten Nachfröste und im zeitigen Frühjahr, wenn die Sonne die offenen Stellen der Straße schon trocken-gebrannt hat und in der nächsten Waldkurve schieres Eis lauert. Taucht es unvermutet auf, dann heißt es kühlen Kopf behalten: Maschine möglichst aufrecht und möglichst locker halten, kuppeln und rollen lassen, Hand und Fuß weg von der Bremse. Jede Maschine behält ihre Führungseigenschaften um so länger, je geringere Brems- und Beschleunigungskräfte auf sie einwirken.

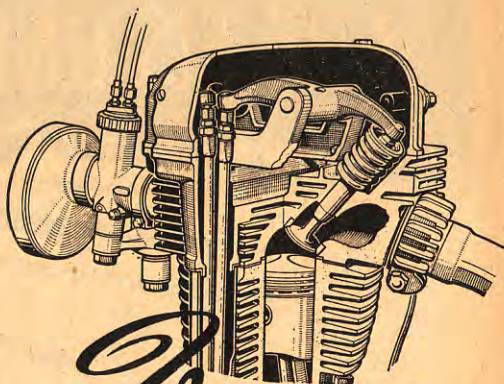
Wer beruflich oder zum Sport häufig im Winter fahren muß, kann auf ausgesprochenes Wintertraining nicht verzichten. Hierzu gehört auch die klare Übersicht, was man mit der wirklich einmal hoffnungslos abschmierenden Maschine macht und wie man sie daran

hindert, rontal auf ein Hindernis loszurutschen. Die Fußbremse muß bei der rutschenden Maschine zu einem feinfühligem Lenkinstrument werden, mit dem die Drehbewegung korrigiert werden kann. Es gibt Fälle, in denen ein durch die Fußbremse gesteuerter und daher harmloser Rutscher die letzte Rettung vor einem ernsthaften Zusammenprall ist. Es gibt hierfür keinen Leitfaden, sondern nur sorgfältiges Training auf einem möglichst freien, leicht verschneiten oder vereisten Platz oder vielleicht auch auf einer überschwemmten, aber völlig durchgefrorenen Wiese. Ein solches Training kann auch im Sommer auf nassen Grashängen durchgeführt werden und dürfte vor manchem Rutscher bewahren, den nasses Laub und Rübenblätter uns schon für den Herbst zudedacht haben.





**HOREX  
DIENST**



## *Ventil-* **Weisheiten**

*Dem Testheft „Meine HOREX-Regina“, zu beziehen durch den Verlag „Das Motorrad“, Stuttgart, entnehmen wir folgende Zeilen des Chefredakteurs C. Hertweck.*

Das Ventil gehört zu den meistbeanspruchten Motor-  
teilen, daher ist die Materialfrage sehr wichtig, denn  
nicht nur die mechanische, sondern auch die Wärme-  
belastung des Ventilmaterials ist außerordentlich groß.  
Die Temperatur am Auslaßventil kann etwa 800 Grad,  
also Glühtemperatur erreichen. Nur durch eine  
entsprechende Legierung des Stahls mit Chrom,  
Silicium oder Nickel können diese Belastungen  
aufgenommen werden. Wir verwenden daher als  
Auslaßventil-Material ausschließlich den Chrom-  
nickel-Stahl.

Das Ventil bedarf dauernder Wartung und Pflege.  
Allerdings soll nicht jedesmal, wenn schlechte Motor-  
leistung bemerkbar ist oder sonstige Mängel eintreten,  
der Fehler beim Ventil gesucht werden. Das Ein-  
schleifen wird vielfach zu oft vorgenommen. Zeigen  
sich schwarze Stellen am äußeren Rand des Ventil-  
tellers, dem Ventilsitz, dann muß es mit größter

Sorgfalt auf den Gegensatz im Zylinderkopf aufgepaßt werden, denn diese Stelle muß bei geschlossenem Ventil absolut dicht sein. In der Mitte der oberen Fläche des Ventiltellers befindet sich ein Schlitz, in diesen wird ein Schraubenzieher eingesetzt, und danach wird das Schleifen des Ventils so lange durchgeführt, bis sich eine gleichmäßig graue Fläche ergibt. Die Sitzbreite soll 1,5 bis 2 mm nicht übersteigen, worauf unbedingt geachtet werden muß. Manchmal wird es erforderlich sein, daß die Ventil-sitze nachgefräst werden müssen, wenn man mit dem Nachschleifen die Ventile nicht mehr dicht bekommen kann. Das soll man aber unbedingt den Werkstätten überlassen, da durch freihändiges Fräsen ein genauer Ventilsitz nicht zu erzielen ist und man dadurch mehr Schaden anrichten kann, als die ganze Reparatur in der Werkstatt kosten würde. Sind Reparaturen am Ventil durchzuführen, so sind auch die Ventildführungen nachzusehen, denn bei hängenden Ventilen tritt durch die Betätigung der Kipphebel ein schräg zur Führungs- und Schaftachse verlaufender Verschleiß auf. Eine einseitig abgenutzte oder ausge-schlagene Ventildführung hat ein Schrägaufsitzen der Ventile zur Folge, wodurch einmal falsche Luft

angesaugt wird und außerdem eine Verharzung besonders des Auslaßventils begünstigt wird.

Und nun sind wir beim Thema „Verharzung“, mit anderen Worten, „Ventilstecker“, angelangt, ein etwas schwieriger Fall. Man weiß z. B., daß geringwertige Öle sich unter Einfluß von Temperatur und Sauerstoff zersetzen und sehr schnell klebrige Harze bilden, aber auch hochwertige Öle unterliegen der Harzbildung, wenn auch nur sehr langsam.

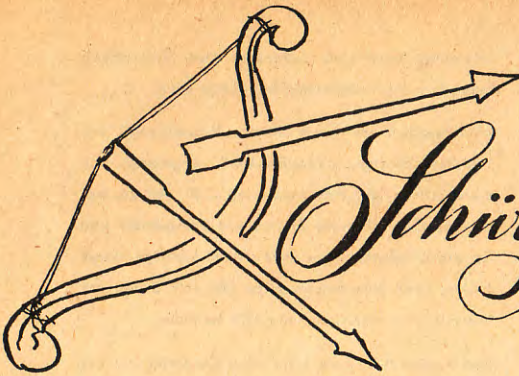
Der Kraftstoff ist auch nicht ganz unbeteiligt an der Harzbildung, denn es ist bekannt, daß die Siedegrenze der Kraftstoffe heute bei 180 Grad liegt, gegenüber früher bei 120 Grad. Die heutigen Kraftstoffe überwinden jedoch all diese Schwierigkeiten fast vollständig.

Die Verharzung beginnt am Ventilteller und baut sich nach dem Schaftende hin auf, bis die Ventildführung erreicht ist. Dann kommt der Augenblick, wo das Ventil sich in seiner Führung festklemmt und vom Kolben angeschlagen wird. Die Folge ist ein krummes Ventil und ausgebrochene Ventildführung. Danach bitte nicht fluchen, sondern: regelmäßig Ventilspiel prüfen, und zwar so, wie es die Betriebsanleitung vorschreibt.

## Vom besten Beschleunigen Aus dem Heft BV-Motorradtips Nr. 3 „Gut gefahren“

hängt in hohem Maße der erzielbare Durchschnitt ab. Moderne Hochleistungsmotoren haben gegenüber den Maschinen vor dem Kriege stark erweiterte Vergaserquerschnitte und beträchtlich verlängerte Steuerzeiten, sind also sehr viel drehfreudiger geworden, eine Entwicklung, die erst durch neue Erkenntnisse in der Werkstoffauswahl, der Kühlung, der zweckmäßigsten Formgebung von Zylinder und Kolben und der auch auf die jeweilige Rahmenbauart abgestimmten günstigsten Auswuchtung möglich war. Diese modernen Hochleistungsmotoren haben bei gleichmäßiger Fahrt nichts von ihrem runden und ruhigen Lauf in niedrigen Drehzahlbereichen verloren, aber sie verlangen beim Beschleunigen im direkten Gang ein zügiges Aufziehen des Gasschiebers — bei allzu plötzlichem Aufreißen verschlucken sie sich und folgen nur zögernd mit der

Drehzahl nach. Beim Beschleunigen — große Füllung bei zunächst niedriger Drehzahl — kann es auch wieder klopfkritisch werden, genau wie am Berg. Gerade dann lernt man das Benzolgemisch BV-ARAL schätzen. Wer scharf fährt, darf nicht schallfaul fahren, und ein guter Fahrer muß sein Handbuch so gut kennen, daß er aus den Übersetzungsstufen genau bestimmen kann, bis zu welcher Geschwindigkeit er die einzelnen Gänge ausfahren kann. Noch einmal: In der Steigung nicht zu spät auf den niederen Gang zurückschalten, weil die Maschine ja schneller Fahrt verliert. Beim Beschleunigen aus der Kurve heraus mit schnellen Maschinen vorsichtig Gas geben, weil eben nur die Beschleunigungskräfte übertragen werden können, die durch die Schräglage an Bodenhaftung noch nicht vergeben sind.



# Schürzenjägerereien

Diesmal ein paar kleine Wie- und Was-Kniffe für die Sozia i.R. Für die Ideal-Sozia gibt es diesen lahmen Zustand ja eigentlich nie. Sie ist der nimmermüde Kamerad, die patente Gefährtin eines Unentwegten. Und selbst wenn sie ihn in den rauhen Monaten hin und wieder allein frieren läßt, ist sie dafür um so liebevoller um den Kalt-Heimkehrer besorgt. Wirksam unterstützt von heißen Fußbädern und kräftigen Grog, taut sie Füße und Herz auf und öffnet seine verfrorenen Augen wieder für die weniger kalten Genüsse des weltlichen Daseins. Für das weibliche Geschlecht liegt eine nicht zu unterschätzende Möglichkeit der Wärmespendung darin, nett auszusehen. Ein müder, ausgefrorener Mann kann ja gar nicht wieder warm werden, wenn ihn eine strubbelige Frau in ausgetretenen Pantoffeln und schmutziger Schürze empfängt. Denn irgendwie gehört ja nicht nur die unpersönliche Wärme des Ofens zur Behaglichkeit, sondern auch die Atmosphäre des heimeligen Aufgehobenseins. Und die strahlt niemals eine Frau aus, die sich gehen läßt.

Beim Fußbad-richten und Grog-kochen kann man kein Cocktail-Kleid anhaben, das wäre völlig falsches verstandenes Gepflegtein. Zum Füßeabrubbeln gehört eine Schürze — auch heute noch! Aber warum soll es die schauerliche Dunkel-Blümchen-Schürze sein, und warum nach einem Schnitt, der gar kein Schnitt ist und auch die netteste Frau zum Mottchen macht? Es gibt heute schöne Kretonne-, Linon- und Popeline-Stoffe in vielen leuchtenden Farben und in modernster Dessinierung, aus denen sich durchaus modisch wirkende Kittelschürzen, Hauskleider und Schürzen in allerlei Formen schneiden lassen.

Aber selbstverständlich wollen die Frauen sich mög-

lichst lange der Farbenschönheit dieser Bekleidung erfreuen, die häufiger Wäsche ausgesetzt ist: deshalb wähle man INDANTHREN-farbige Stoffe, die waschecht, lichtecht, wetterecht sind! —

Für die kleinen Verrichtungen im Haus, zu denen auch die Versorgung des Wintermotorradfahrers vor und nach dem Ausflug gehört, genügt eine halbe Schürze, die wie ein weiter, auf Bündchen gekräuselter Rock wirkt und mit einer Schleife hinten geschlossen wird. Ganz große Taschen gehören darauf und vielleicht ein passendes Kopftuch. Nur hüftlang erfüllt sie auch in vielen Fällen schon ihren Zweck. Die Tasche reicht dann bis unten an den Saum. Glückig geschnitten sein darf sie auch, je nach Mogen.

Apropos hüftlang: ein hüftlanger Kittel, hinten geschlossen, mit einer flotten Gürtelschleife zusammengehalten, sieht zur langen Hose direkt schick aus. Eine große Tasche mitten davor ist unvermeidlich. Sie ist praktisch und verleiht der sachlichen Notwendigkeit einer Schürze mit Tasche sogar eine flotte Daseinsberechtigung mit Pfiff. Aber auch ein langer Kittel mit Verschluß auf dem Rücken, breiter Passe und darunter angekrauster Weite, der ein gutes Kleid völlig schützt, kann reizend aussehen. Großzügig gemusterte INDANTHREN-Stoffe, Karos, Streifen, Punkte, geschickt verarbeitet, nehmen jeder Schürze die Scheu der Kleidungsstücke zweiten Ranges. Auch die Schürzen, die sich an die überlieferte Form halten, können mit einem gewissen Schwung von ihrem „Nur-Küchen-Nimbus“ befreit werden.

Ohne geht's nun mal nicht, und warum dann nicht mit netten? So halten wir es ja auch mit den Männern!

Ihre *Ursanne*



# HOREX-Boy als Volontär



Wegen Arbeitsüberlastung haben wir uns zu dem Entschluß durchgerungen, unseren „Redaktionsigel“, genannt HOREX-Boy, während der Ferien in die streng vertraulichen Geheimnisse der Redaktions-Arbeit einzuweißen. Vermutlich wird er sein Klassenziel ohnehin nicht erreichen, dann kann er sich so wenigstens notdürftig über Wasser halten. Als erste Arbeit übergaben wir ihm einige Leserbriefe zur Beantwortung, wobei wir schon jetzt darauf hinweisen wollen, daß wir für die darin zum Ausdruck kommenden Meinungen, vor allem die Antworten betreffend, keine Verantwortung übernehmen können.

Hochachtungsvoll Die Redaktion

## Zuschauer - bitte zurücktreten

Liebe Hauspost, ich fühle Rennfahrerblut durch meine Adern rinnen. Besitze eine SB 35 und will mich hiermit an einigen Veranstaltungen in dieser Saison beteiligen. Was muß ich tun?

*Kleine Fische, lieber HOREX-Freund. Deine SB mußst Du ein bißchen aufbohren (Schmirgelsand, Feile und Glaspapier kann man dazu nehmen), einen anderen Kolben rein, Auspufftöpfe ab, anderes Getriebe, Fußrasten runter, Rennsattel, Sturzhelm und möglichst einige zünftige Strafbefehle wegen zu schnellen Fahrens. Dann bist Du fit, wozu Dir viel Vergnügen wünscht Dein getreuer HOREX-Boy*  
An geeignetsten Veranstaltungen wären übrigens Jahrmärkte jeglicher Art einschl. des Oktoberfestes zu empfehlen. hb

## Wer seine HOREX liebt - der schiebt

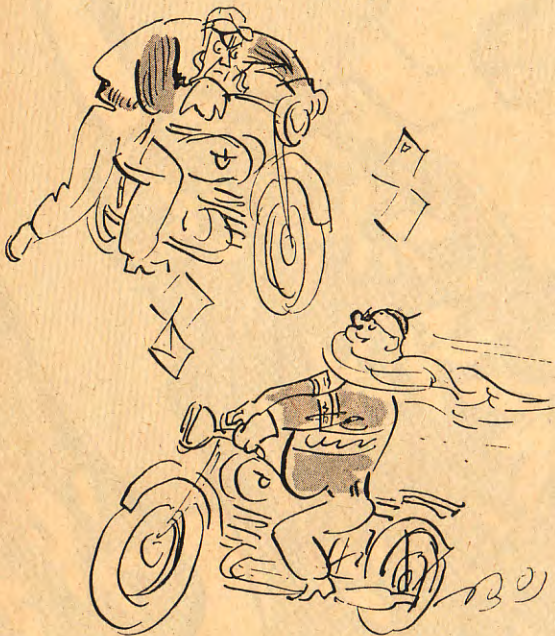
Bei welcher Geschwindigkeit ist eigentlich der Verbrauch bei der Regina am günstigsten?

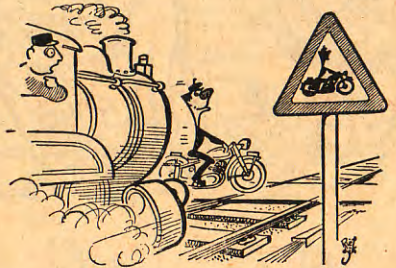
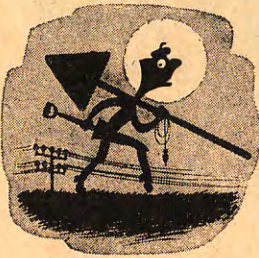
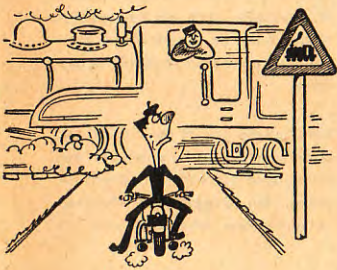
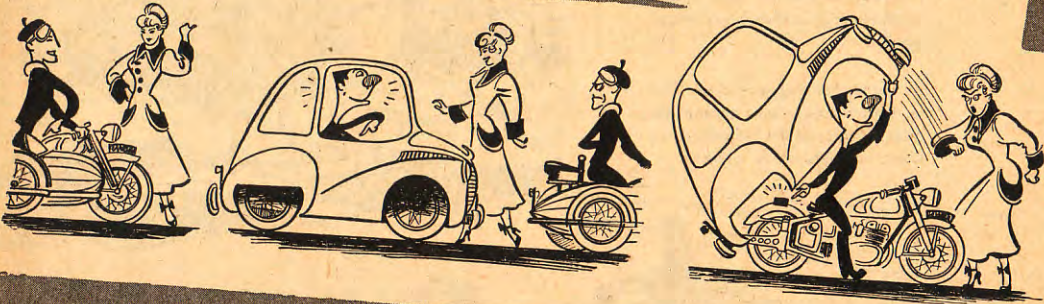
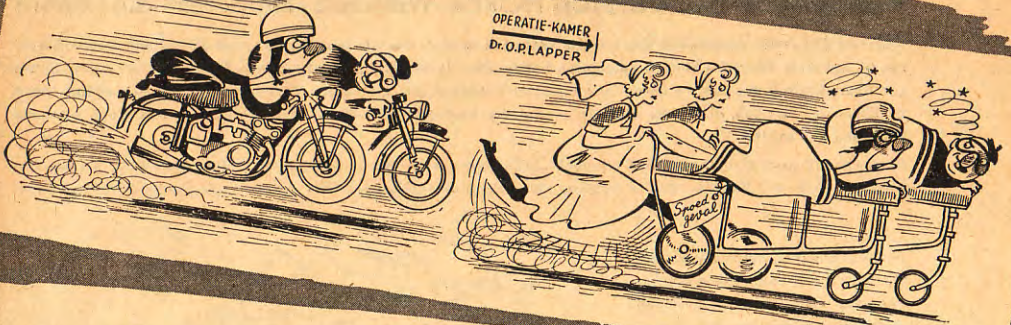
*Meine Kollegen sind der Meinung, zwischen 60 und 80. Ich dagegen behaupte, daß der Verbrauch am niedrigsten ist, wenn die Maschine aus irgendeinem Grunde nicht anspringen will und man sie schiebt.*  
HOREX-Boy

## Reginette - ein Gerücht

Mir ist die Regina zu schnell, da ich schon 86 Jahre alt bin. Bauen die HOREX-Werke keine leichteren Maschinen?

*Leider nein, lieber Opa. Daß HOREX ein Moped „Reginette“ rausbringen will, ist eine wüste Parole. Aber vielleicht lassen Sie sich den 3. und 4. Gang bei der Regina blockieren — dann wird's schon gehen.*  
Ergebenst Ihr HOREX-Boy





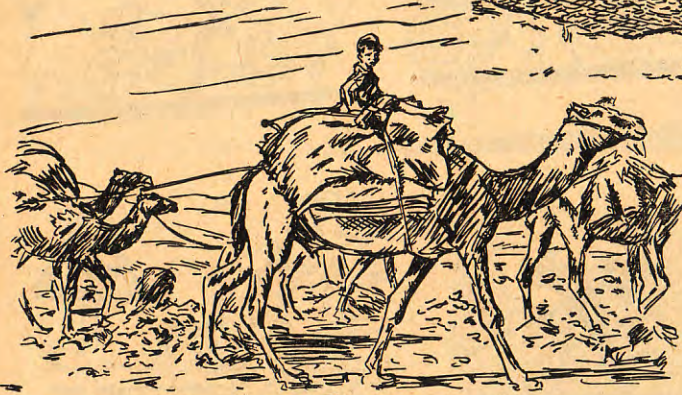
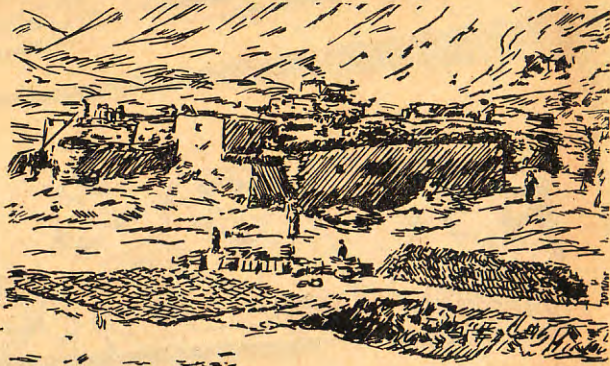
# Ruhepause in Pakistan HOREX-Weltreise - Bildbericht aus Lahore

Wiens HOREX-Weltreisende Edlitzberger und Wittaseck sandten uns als (vor)letzten Gruß einige interessante Bilder, die sie auf ihrer Fahrt bis Lahore geschossen hatten. Ein kleiner Reifendefekt führte auf der „Straße“ nach Lahore zur Bekanntschaft mit dem reichsten Grundbesitzer Pakistans, der die beiden Weltenbummler zu sich einlud, ihnen zu Ehren ein Fest gab, die Presse alarmierte und die beiden HOREX-Freunde anschließend eine Weile als seine Gäste bei sich behielt.

Inzwischen ist nach Redaktionsschluß ein noch „brötchenwarmer“ neuer Bericht von Anfang Dezember bei uns eingetroffen, den wir für die nächste Ausgabe der Hauspost vorbereiten. Für diesmal also genügt mit dieser Seite.

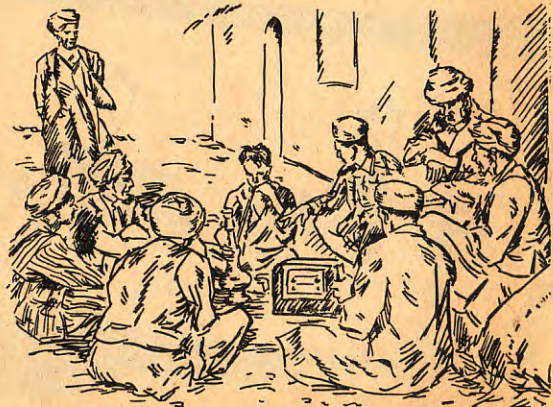
Ein Dorf am Ende der Welt. Auf den Dächern dieser Lehmhütten sind Fladen aus Kamelmist aufgestapelt. Getrocknet bilden sie das einzige Brennmaterial in diesem verkarsteten Gebiet.

Zu Hunderten begegneten uns diese Karawanen, denn gerade im August beginnen die Nomaden von Osten nach Westen zu ziehen.



Beim Häuptling dieses Ortes aber fanden wir neben der obligaten Wasserpfeife auch ein Telefunken-Kofferradio. Ja, Deutschlands Arm reicht schon wieder bis ans Ende der Welt.

Ein Afghane pumpt den Reifen auf, andere sehen zu, und wieder andere passen auf, daß die anderen zusehen. Ein Beispiel der üblichen orientalischen Arbeitseinteilung.

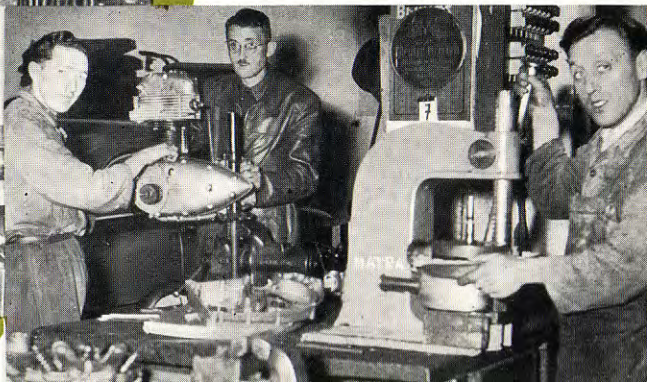




# Zwanzig Jahre

## SCHRAMM-WUPPERTAL

Es ist Vertrauenssache, HOREX-Repräsentant zu sein. Das weiß am besten der Reginalfahrer, das weiß man aber nicht zuletzt auch im Homburger Werk. Vor genau zwanzig Jahren brachte in Wuppertal-Barmen Karl Schramm die erste HOREX an den Mann. Eine der ersten Vertretungen, die er nach seiner Geschäftsgründung übernahm, war die für HOREX. Als begeisterter Freund des Motorsports spezialisierte er seinen Betrieb vor allem auf Motorräder. Aus dem kleinen Werkstattbetrieb wurde nach drei Jahren schon ein Geschäftslokal, das im Laufe der günstigen Entwicklung immer weiter ausgebaut und verschönert wurde. Der HOREX-Fahrer in Wuppertal weiß, daß er seit Jahren schon bei Karl Schramm beste Betreuung und Unterstützung findet. Das wird auch so sein bei aller Arbeit im dritten Jahrzehnt!





## UNTER UNS IM HOREX-CLUB

### Freundschaft über die Grenzen

Einen ganzen Schnellhefter voll Fahrtenberichten aus dem letzten Jahre schickte uns der HOREX-Club Bad Aachen. Ob bei Fahrten in die nahen Eifelberge oder auf weiteren Tagestouren — immer war die Teilnahme so groß wie die Begeisterung. Unvergessen bleibt wohl eine Fahrt mit 13 Maschinen an dem „13.“ eines Monats, als es über die belgische Grenze mit Ziel Brüssel ging. Über Eupen und durch das schöne Tal der Vesdre, weiter über Namur ging es nach Belgiens Hauptstadt, wo auch diesmal wieder der

Vorsitzende des HOREX-Clubs Bruxelles, Herr Speck, sich in gewohnt-rühriger Weise der deutschen HOREX-Kameraden annahm. Er führte die Aachener zu den schönsten Punkten der Stadt, wie Palais Royale, Palais de Justice, zum Marktplatz mit Rathaus, und hatte schließlich eine Einladung an den gesamten Aachener Club zu einem Umtrunk in einer typischen Alt-Brüsseler Hinterhof-Gaststätte. Durch Aachens Clubkapitän wurde Herrn Speck zur Erinnerung an den Besuch und als Dank für seine bereitwillige Unterstützung ein Erinnerungswimpel des HOREX-Club Bad Aachen überreicht. Außerdem bedankten sich die Aachener noch für die Gasfreundschaft in einem späteren Schreiben und gaben dabei der Hoffnung Ausdruck, in diesem Jahre die Brüsseler auch

### So wird es wieder sein . .

... wenn erst der neue Frühling naht. Vorläufig ist diese HOREX-Parade eine Erinnerung des HOREX-Club Herzberg an eine schöne Ausfahrt im letzten Sommer. ▶

### Horexianer in Wien

wie immer in Front. ▼





## HOREX-Krone über Schwarzwaldhaus

Dieses schöne Hinweisschild kündigt stolz von der Existenz des HOREX-Club Baar in Bad Dürrenheim im Schwarzwald. Es handelt sich dabei um eine gelungene Holzbildhauerarbeit des Clubmitgliedes Karl Link.

einmal in Bad Aachen begrüßen zu können. Ferner wurde die Bitte ausgesprochen, daß die beiden Clubs in brieflicher Verbindung bleiben werden.

Wir müssen sagen, daß die Aachener Horexianer nicht nur eine fröhliche Gemeinschaft bilden, sondern daß sie auch nicht die schlechtesten Botschafter unseres Landes sind. Sie nahmen bei dieser Fahrt nach Belgien auch zum ersten Male den neuen Clubwimpel am Speer mit, und sie wollen bei den Ausfahrten im neuen Fahrtenjahr dieses „Aushängeschild“ jedesmal mitführen, „um beim Rasten oder bei kleinen Wanderungen von unserem Club zu künden“!

### Im Winter die Sozias

Die Horexianer müssen sich sommertags genug anstrengen, dachte sich der HOREX-Club Hamburg, als er es bei einer großartigen gesellschaftlichen Veranstaltung den Sozias überließ, ihre Fahrkünste auf dem Parkeett zu demonstrieren. Ein Glück: es handelte sich dabei nicht um ein Sechstagerennen!



## Neue HOREX-CLUBS und ihre Anschriften:



### HOREX-CLUB

#### Augsburg

p. Adr. Siegfried Senser  
Augsburg  
Fichtelbachstraße 2

### HOREX-CLUB Baar

p. Adr. Fa. Adolf Reich  
Bad Dürrenheim/Schwarzwald

### HOREX-CLUB

#### Biberach/Riß

p. Adr. Fr. Fleischmann  
Biberach/Riß  
Paradiesstraße 35

### HOREX-CLUB Bochum

p. Adr. Heinz Grothaus  
Bochum/Westfalen  
Wittener Straße 133

### HOREX-CLUB Bremen

p. Adr.  
Fa. Bundgaard & Sohn  
Bremen  
Friesenstraße 12

### HOREX-CLUB

#### Hessisch Lichtenau

p. Adr. Georg Vogt  
Hessisch Lichtenau  
Rettleröder Straße 242

### HOREX-CLUB

#### Kamp-Lintfort

p. Adr. Fa. C. Jungtlow  
Kraftfahrzeuge  
Kamp-Lintfort, Krs. Moers  
Ringstraße 103

### HOREX-CLUB

#### Montevideo

p. Adr. Fa. Walter Spitz  
Casilla Correo 2012  
Zona 1  
Montevideo/Uruguay



# HOREX Hauspostlagernd

## Die „türkische Grenze“

Mit großem Interesse habe ich den Bericht der Herren Edlitzberger und Wittasek gelesen, die von der 80 km langen Strecke zwischen Alexandropolis und der türkischen Grenze sagen, daß sie diese Schlaglochstraße trotz aller Widrigkeiten in einem Tag und einer Nacht geschafft hätten. Zugegeben: die Straßen dort unten sind mehr als nur schlecht. Wir, Regina-Solo mit viel Gepäck, meine Studienkollegin und ich, haben diese Strecke nach einer dreimonatigen Reise, von Südanatolien kommend, in entgegengesetzter Richtung durchfahren. Wir starteten in Edirne um 11 Uhr und erreichten Alexandropolis um 17 Uhr — bei

1½stündiger Mittagspause. In der gleichen Zeit legten auch zwei französische vollbepackte Kleinwagen diese Strecke zurück. Ich möchte in keiner Weise dadurch die Leistungen der beiden Jungens schmälern, es wäre nur sehr bedauerlich, wenn der ganze Reisebericht im Eifer der Erlebnisse entsprechend übertrieben wäre.

Hans Walter Henrich, cand. arch.  
Karlsruhe, Geranienstr. 28

## HOREX auf allen Bahnen

Die HOREX-Vertretung in Columbien hat allen Grund, sich über einen großen HOREX-Sieg in den Rennen „Vuelta a la Sabana“ zu freuen. „Man kann wohl sagen, daß dieser Sieg der eindrucksvollste aller bisher errungenen war“, heißt es in dem Schreiben an uns. „Das Rennen ging teilweise über asphaltierte, zum größten Teil aber über unvorstellbar schlechte Straßen, und es sind mindestens 40 Prozent der gestarteten Maschinen ausgefallen. Die HOREX des Fahrers Fabio Escobar Hurtado hat dabei viele Maschinen größeren Kubikinhalts geschlagen, darunter eine Triumph Tiger 100, eine BSA Golden Flash, eine BSA Golden Star und andere. Der erzielte Durchschnitt von 99,8 km/h spricht für sich.“

## ◀ Ernst Geuver, Recklinghausen, Oerweg 51

hat einen neuen Nebellichtfilter für Motorräder erprobt. Der Testfahrer traf zur IFMA mit unserem KD Ing. Ansinn zusammen, nachdem er eine abenteuerliche Fahrt über die Schweizer Pässe hinter sich hatte.



## Nikolaus auf HOREX

Eine originelle Idee hatte der HOREX-Club Hamm am Nikolaustag. Zwei Nikolaüse, ein gutmütiger und ein strenger, führen per HOREX vor dem Gebäude der Polizeidirektion vor, um dem Verkehrsstreifenkommando zu bescheren. Die „Weißen Mäuse“ waren nicht wenig überrascht über diese Aufmerksamkeit, und sie waren nicht wenig erfreut, als diese HOREX-Nikoläuse ihnen als Talisman für ihre Fahrzeuge zierliche weiße Mäuschen und andere Überraschungen auf den Tisch legten. Im Kreise der „Weißen“ ließen sich die Abgesandten des Hammer HOREX-Clubs, der übrigens mit den Hütern des Gesetzes auf bestem Fuße steht, noch photographieren. Die Polizei bedankte sich auf ihre Art und begleitete in Streifenwagen die Nikolaus-Mannschaft auf den beiden Reginas bis an die Stadtgrenze.

## „Da sitzt er nun ...“



Er denkt nicht daran, seine Maschine einzumotten, unser HOREX-Freund Albert Dobbrack aus Aachen. Am 1. Dezember 1953 schrieb er ans HOREX-Ersatzteillager: „Am 24. November übersandte ich Ihnen einen Zylinder zum Einpassen eines Kolbens. Ich benötige meine Maschine dringend!!“ — Und um seine trostlose Lage zu demonstrieren, schickte er gleich die Zeichnung mit. Wir glauben, dem konnte abgeholfen werden ...

## Winterliches Stilleben

„Vorfrühling des Regina-Fahrers“ hat HOREX-Freund H. Ermert, rühriger Mitarbeiter der Hauspost, dieses Photo betitelt. Er will wenigstens auch im Winter seine Freude haben und hat dieses Stilleben in seinem Heim in Bitburg, Bez. Trier, aufgebaut.

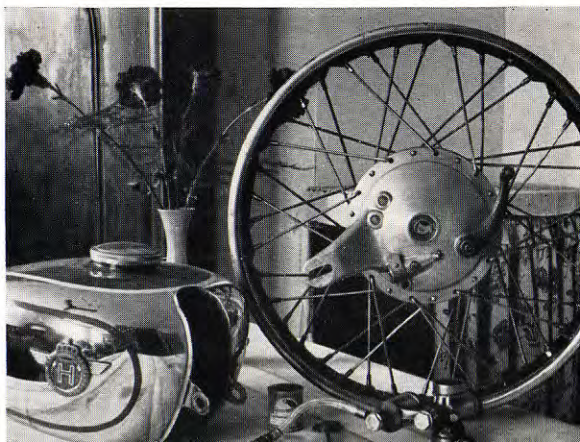


## Sommer-Erinnerungen

HOREX-Vertreter Karl Liebhardt aus Treuchtlingen schickt uns dieses Photo aus seinem Sommeralbum. Unvergessen sind die Freuden bei einem gemeinsamen Ausflug mit seinen HOREX-Kunden, wobei es auch ein Geschicklichkeitsfahren gab.

## Hauspost in einem Band!

Das Jahr 1953 ist abgeschlossen. Sieben muntere Ausgaben der Hauspost wurden herausgebracht. Sie alle in einem Band zu haben, war schon im Jahre vorher für viele HOREX-Freunde eine Freude. Sammelmappen sind in beschränktem Umfang auch für die Reihe 1953 noch erhältlich. Bestellungen gegen Einsendung von 2,00 DM oder gegen Nachnahme bei der Redaktion der HOREX-Hauspost in Berleburg/Westf., Postfach.





### Erste Regina für Australien ▲

In der Familiengeschichte der HOREXianer gibt es immer wieder neue Stationen: Hier schickt uns die Fa. W. Frank Johns Liberty Motors aus Adelaide ein Photo mit dem Begleittext „Die erste HOREX-Maschine wird nach ihrer Ankunft in Australien von Herrn G. Malik, einem deutschen Emigranten und erstem Käufer einer HOREX in Australien, ausgepackt“. — Voller Freude über diesen Gruß aus der Heimat hat uns HOREX-Freund Malik selbst auch noch einen Brief geschickt, in dem er voll Stolz berichtet, er sei „der erste Regina-Fahrer im Staate Süd-Australien, wenn nicht gar des gesamten australischen Kontinents“. Wenn Günther Malik darum bittet, nun auch laufend unsere Hauspost zu erhalten, so wird sich der Versand sicherlich besonders gern dieses Wunsches annehmen. Die Anschrift: 46. Lansdowne TCE, North Walkerville, Adelaide (South Australia).

### Auflösung der Rätsel aus Heft 7 - 1953

**Silbenrätsel:** 1. Nadelhölzer, 2. Oper, 3. Turandot, 4. Weber, 5. Elektra, 6. Nase, 7. Datum, 8. Igelit, 9. Gardasee, 10. Kranich, 11. Estragon, 12. Ingenieur, 13. Tief-land, 14. Imbiss, 15. Steckenpferd, 16. Tarif. - Notwendigkeit ist der beste Ratgeber!

**Ergänzen Sie geschwind:** 1) Kind, 2) Anfang, 3) Rache, 4) Neueste, 5) Ende, 6) Ochs, 7) Lächeln. - Karneol.

**Visitenkarte:** Rennstallbesitzer.

### Löwe als Sozios? ▼

Fast sieht es so aus nach dem Bildergruß, den uns HOREX-Freund Hans Geiger aus Uelzen sandte.



### Gruß aus Guatemala

In allen Ländern, auf allen Kontinenten singt Regina ihr Lied. Hier grüßt L. Mario Chinchilla da Broi aus Guatemala alle Horexianer in Deutschland und in der Welt.



## Mit Schwertern und Brillanten

Für unseren HOREX-Freund Robert Grzonkowski aus Erda, Krs. Wetzlar, muß noch ein besonderer Orden geschaffen werden. Er hat mit seiner Regina 150000 km unfall- und reparaturfrei zurückgelegt. Wir haben leider kein Bild von ihm und seiner zuverlässigen Maschine. Bad Homburg gratulierte bereits. Wir tun es ebenso herzlich!

## Flotte Mädchen

### Nach Schillers Meinung ... ▲

... flicht die Nachwelt dem Mimen keine Kränze, dafür die Gegenwart den HOREX-Mädchen, wenn sie einmal die Maschine besteigen, wie es dieser Bildergruß aus der Gegend zwischen Hameln und Pyrmont zeigt.

### Mutig Gas geben! ►

Im Zeitalter der zwar noch nicht völlig sanktionierten Gleichberechtigung wollen die Sozias heute auch das Regina-Steuer in die Hand nehmen. Doris Lang aus Goslar schickt uns dieses Bild von ihrem „Fahrunterricht“. Der Herr Bruder war der Fahrlehrer. „Auf entlegener Straße ging es dabei hart her: er, sozusagen als Schrittmacher, im Laufschrift vorneweg, und ich mußte nach seiner Tempoangabe fahren, halten, anfahren, hinauf- und herunterschalten. Das war eine gute Schule, denn auf diese Art konnte man das Fahren im Stadtverkehr auch ohne Verkehr üben. Bevor man nicht schnell schalten kann, soll man sich erst gar nicht unter die Menschen wagen!“

### Keine Angst vor Alpenpässen ►

Daß wir sommertags muntere Motorrad-Mädchen auf leichten Maschinen daherfahren sehen, ist schon keine Seltenheit mehr. Zwei flotten HOREX-Fahrerinnen zu begegnen, macht jedoch selbst alten Haudegen Freude. Lotte Rösler (24) und Gretel Hartmann (21) bilden eine Mannschaft, die von ihrem Wohnort Freilassing aus immer die Berge zum Fahrtenziel nehmen. In diesem Falle brachten sie einen Schnappschuß von der Quer-alpenstraße mit Blick auf die Reiteralpe mit.





Mit freundlicher Empfehlung Ihre Werkvertretung!

HERAUSGEGEBEN VON DEN HOREX-WERKEN KG. · BAD HOMBURG V.D.H.

