



LIEBE HOREX - FREUNDE!

Ihr solltet nicht meinen, der Sport würde in unserer Hauspost etwas zu kurz kommen. Wir haben ihm, dem HOREX-Sport und dem Sport auf HOREX, dieses Heft gewidmet und hoffen, Euch damit eine ganz besondere Freude machen zu können.

Fachleute kommen darin zu Wort, und es ist von Sturzhelmen bis zu den Reifen darin die Rede. Viel Freude daher an dieser sportlichen Ausgabe der HOREX-Hauspost.

Und weil gerade von Sport die Rede ist: Auch das Fotografieren ist ja schließlich ein Sport, der sich mit HOREX-Fahren recht gut kombinieren läßt. Ich habe das schon ausprobiert — zur vollsten Zufriedenheit meines Fotohändlers, der unter 30 Bildern von mir immer eins ganz gut fand. Aber das soll kein Maßstab sein, denn Ihr könnt das bestimmt besser und seid deshalb in meinem Namen aufgerufen, Euch an einem besonders interessanten Sport zu beteiligen. Näheres lest Ihr in diesem Heft. Übrigens: Mir ist dieser Sport, um den es dabei geht, noch etwas zu gefährlich. Deshalb hat mich meine Redaktion eingedenk des Jugendschutzgesetzes als Preisrichter noch nicht zugelassen. Aber ich denke, sie werden es auch ohne mich schaffen.

Laßt Euch wie immer recht herzlich grüßen und bleibt brave HOREX-Fahrer, die sich des Führerscheins Klasse eins würdig erweisen.

Stets Euer HOREX-Boy



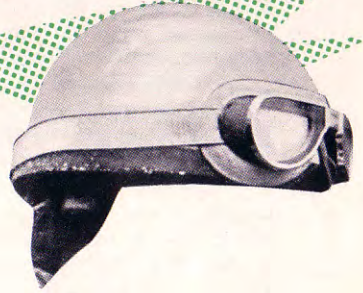
HOREX-Hauspost, die kostenfreie Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-WERKE K. G., Bad Homburg v. d. H. und Redaktion HOREX-Hauspost Berleburg i. W.: Ekkehard Wanach, Wilhelm Vos, beide in Berleburg i. W. Graphische Gestaltung: Ewald Becker, Friedrichsdorf im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

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

Auflage 70 000

Der aktuelle LEID - Artikel

Ein Sturzhelm macht noch keinen Rennfahrer!



Daß man uns „Zweirädrige“ als verhinderte Autofahrer ansieht und uns sportliche Ambitionen grundsätzlich nicht zugestehen will, daß man uns samt und sonders auf unbewohnte Sterne verwünscht und uns nach Möglichkeit mit einer Sondersteuer belegen möchte — all das ist uns ja bekannt. Wir tragen es mit der Geduld zweitrangiger Verkehrsteilnehmer und sind fast erstaunt darüber, daß es immer noch Menschen gibt, die sich bei uns auf den Sozios getrauen. Aber, es ist zum Heulen, Freunde! Tun wir mal etwas, wovon wir uns eigentlich verständnisvolle Zustimmung bei unseren Mitmenschen erhofft hatten, dann nimmt man uns schon wieder sämtliches Gas aus dem Zylinder

und stempelt uns in Bausch und Bogen zu unverantwortlichen Rennfahrern — auch wenn wir nur fünfzig drauf haben.

Und das alles nur wegen dem Sturzhelm! Leute, Leute, man sollte sich an den Kopf fassen, wenn er noch nicht durch einen Sturzhelm geschützt ist. Wir setzen uns das Ding doch nicht auf, damit wir noch schneller fahren können, sondern um unseren zweit-edelsten Körperteil zu schützen. Und unsere mißtrauischen Mitmenschen meinen, wir wollten uns wind-schnittiger machen. Weder der Wind glaubt uns das noch unser Spiegel. Denn schöner werden wir keinesfalls durch den runden Zylinder auf dem Haupt!



Doch nun ein ernstes Wort — nicht in der Absicht, der aufblühenden Sturzhelm-Industrie zu neuen Aufträgen zu verhelfen. Wir brauchen auch nicht die Unfallstatistik zu Rate zu ziehen, aber es hat sich mit deren Hilfe doch herausgestellt, daß sehr viel verkehrsverunglückte Motorradfahrer vermutlich nicht von uns gegangen wären, wenn sie den erhabensten Teil ihres Körpers durch einen Helm geschützt hätten. Zu dieser Erkenntnis brauchten wir in Deutschland natürlich einige Jahre. Denn so kurz nach dem Kriege sah das zu militärisch aus, zumal das „Kradfahren“ bei Preußens Gloria „OHNE“ mit Bau bestraft wurde. Wer wollte wohl in diese Fußstapfen treten. Einige taten es. Man drückte sich vor ihnen hinter den nächsten Baum und sah sie einem schrecklichen Rennfahrer-Schicksal entgegenfahren. In Wirklichkeit fuhren sie zur Arbeit oder sonstwohin und leben noch heute quietschvergnügt. Aber sie wurden belächelt.

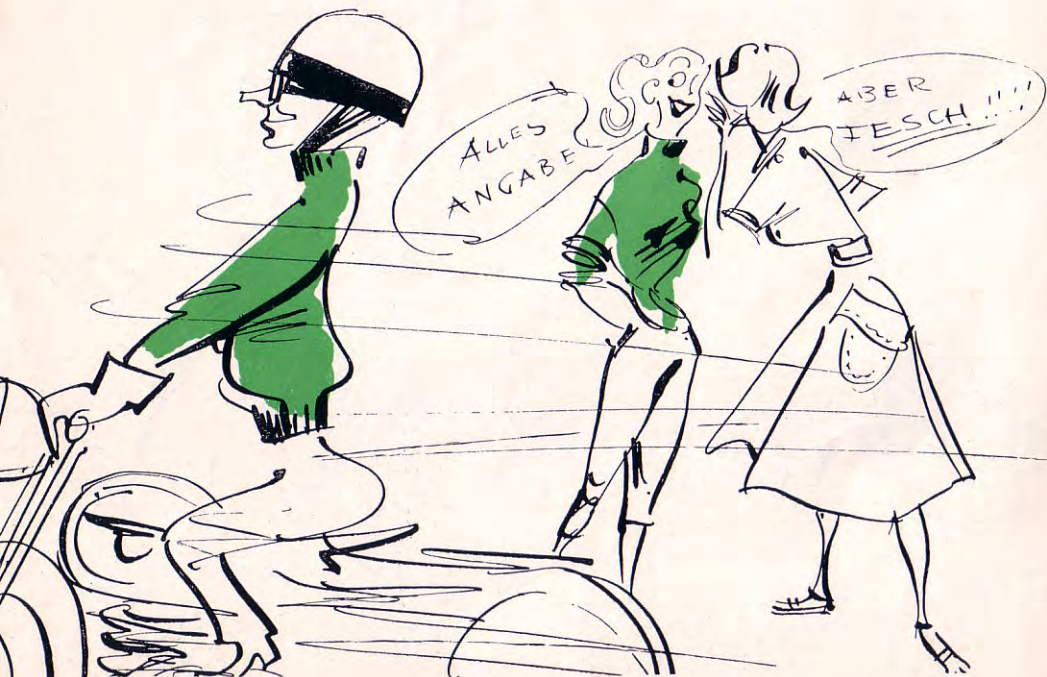
Und nun, im Jahre 1954, sind sie schon viel zahlreicher geworden. Man lächelt zwar immer noch, hat sogar noch mehr Angst — aber dafür werden auch mehr leben bleiben, wenn es mal richtig bumst.

Liebe Freunde, versucht das doch mal in einer stillen Stunde all denjenigen klarzumachen,

die nun schon wieder glauben, einen neuen Beweis für die Volksgefahr „Motorrad“ gefunden zu haben. Ein Sturzhelm macht doch wirklich noch keinen Rennfahrer.

Das Jahr 1954 scheint das Jahr der Sturzhelme geworden zu sein. In allen möglichen Fach- und auch sonstigen Zeitschriften sind schon sehr viel vernünftige Worte über das Sturzhelm-Problem geschrieben worden. Man hat sogar schon gefordert, den Sturzhelm zum Gesetz werden zu lassen. Ob das erforderlich und zweckmäßig ist, wollen wir hier nicht untersuchen. Aber die Tatsache beweist den Ernst, mit dem sich viele Menschen Gedanken darüber machen, unseren Kopf unter den Helm zu bekommen. (Hat übrigens nichts mit EVG zu tun, falls jemand an diesen Helm denken sollte — wir sind unpolitisch!)

Und trotz all dieser ernsthaften Erwägungen, die ja an sich jedem einleuchten müßten, verkörpert der Sturzhelm in der öffentlichen Meinung zu sehr den Geist des Rasens. Noch ist er das Sinnbild des Rennfahrers. Hoffentlich dauert es nicht auch wieder Jahre, bis sich unsere mißtrauischen Mitmenschen von diesem Vorurteil befreit haben. Wir sollten zum Dank dann den Helm durch bunte Fähnchen schmücken!

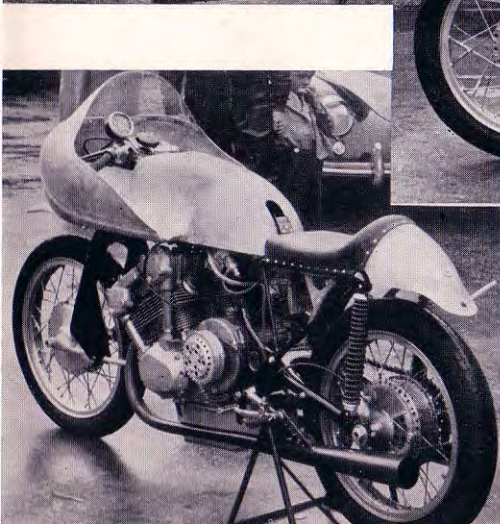
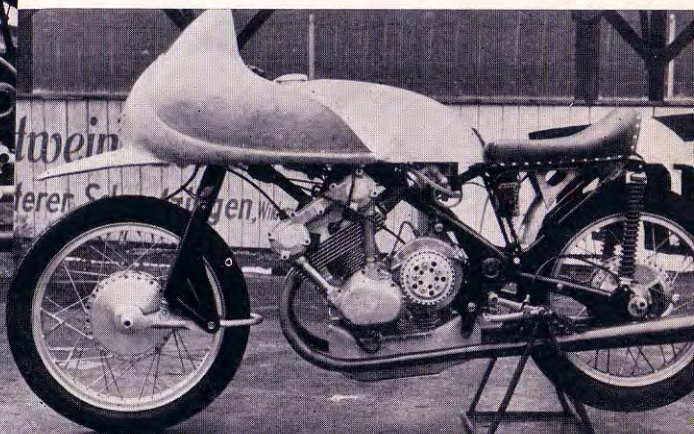
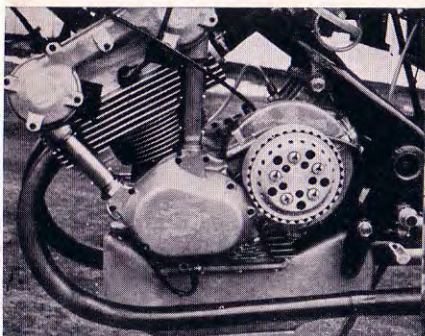


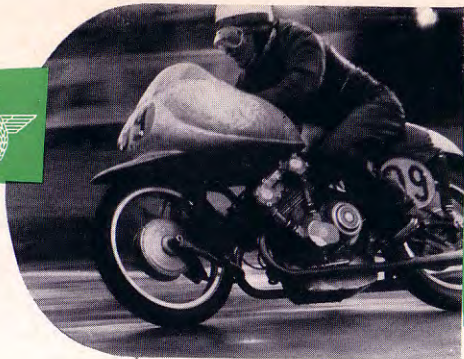
HOREX

*ernüet
im
Rennen*

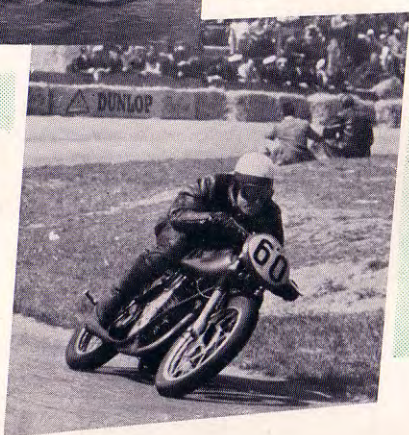
PRESSE-NOTIZ

Die HOREX-Werke KG. in Bad Homburg v.d.H. haben über Winter 1953/54 eine Rennmaschinen-Neukonstruktion entwickelt, die während der nun ablaufenden Frühjahrssaison fertiggestellt wurde und jetzt bei deutschen und ausländischen Rennen zum Einsatz kommen soll. Bei dieser Konstruktion handelt es sich um die Vorstudien-Type einer 350-ccm-Zweizylinder-Werksrennmaschine. Das Triebwerk ist nach alter Horex-Tradition ein Parallel-Zweizylinder, der schräg nach vorne geneigt im Zentralbrückenrahmen eingehängt ist. Die Ventilbetätigung erfolgt durch zwei oberliegende Nockenwellen, die durch eine Umlaufkette angetrieben werden. Das Getriebe ist mit dem Motor verblockt. Die Maschine hat Schwingarm / Federbein - Hinterradfederung, Schwinghebel-Vorderradgabel, Bananentank mit strömungsgünstiger Frontverkleidung, Batteriezündung. Ihr Gewicht liegt unter 130 kg, ihre Leistung ist vorläufig auf 38 PS bei 9000 U/min festgelegt. Diese Vorstudien-Type der HOREX-Werksrennmaschine existiert nur in einem Exemplar, um mit ihr auf dem Prüffeld Rennstrecke während der restlichen Rennsaison 1954 die letzten Erkenntnisse für die nachfolgenden eigentlichen Werksrennmaschinen zu gewinnen. Diese deutsche Rennmaschinen-Neukonstruktion wurde vom HOREX-Werk zum Feldbergrennen und zum Großen Preis von Deutschland gemeldet. Als Fahrer kommt voraussichtlich der in letzter Zeit stark in den Vordergrund getretene HOREX-Privatfahrer Georg Braun aus Hechingen für internationale Rennen in Frage. Außerdem steht für den Einsatz bei rein deutschen Rennen evtl. der Fahrer Fritz Kläger zur Verfügung.

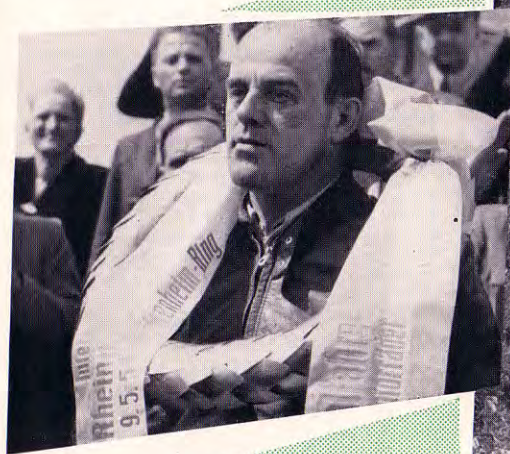




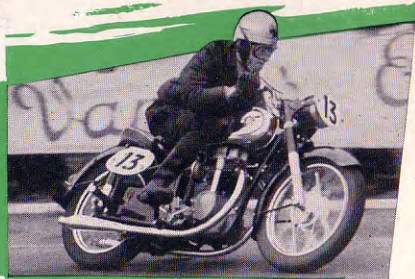
*Ein Blick
in den
Motorsport!*



Hochsaison auf den Rennpisten und im Gelände!
Selbstverständlich sind zahlreiche HOREX-Fahrer aktiv dabei. Unsere Bildauswahl zeigt Situationen vom Hockenheim-, Eifel- und Feldberg-Rennen sowie von Chimay/Belgien, bei denen die Fahrer Braun (St.-Nr. 99, 76, 7 u. 5), Kläger (St.-Nr. 60 und mit Siegerkranz), Aldinger u. Hoske (St.-Nr. 3) die Farben des Hauses erfolgreich vertraten. Im Geländesport bewiesen HOREX-Fahrer ebenfalls ihr und ihrer Maschine erstklassiges Fahrvermögen. Die Bilder zeigen die Gespanne Dobler/Habermehl (St.-Nr. 170) und Bickel/Bickel (St.-Nr. 176) bei der ADAC-Drei-Tage-Fahrt sowie einen österreichischen Privatfahrer (St.-Nr. 161) bei der internationalen Alpenfahrt.



Ein Blick in den Rennsport!



Die Rennsaison 1954 ist in vollem Gange. Kreuz und quer durch Europa jagen die Transportwagen der Rennställe mit ihrem wertvollen Gut, fahren Werks- wie Privatfahrer von Rennplatz zu Rennplatz. Kein Sonntag vergeht, an dem nicht irgendwo die Motoren ihr markantes Lied singen. Es geht um Weltmeisterschaften, Landesmeisterschaften, Grand-Prix-Siege, Erfolge, Erfolge ...!

Die Beteiligung der Motorrad-Industrie an den klassischen Rennen hat nicht nachgelassen. Im Gegenteil! Noch nie in der ganzen Geschichte des Motorrad-Rennsportes hat es ein so großes Aufgebot von Werksrennmaschinen in jeder Klasse gegeben. Noch nie sind derartig starke und vielköpfige Mannschaften in den Kampf geworfen worden. Seitdem durch die Einführung der Motorrad-Weltmeisterschaft im Jahr 1949 die Popularität des Motorsportes gestiegen ist, die Öffentlichkeit den Rennen mehr Aufmerksamkeit zuwendet, größere Menschenmassen an den Pisten stehen, wird von der aktiven Motorrad-Industrie mit höchstem Einsatz um den Sieg und um die wertvollen Titel gerungen. Maschinensport ist nicht nur eine Bestätigungsmöglichkeit für den Menschen mit einem schnellen Fortbewegungsmittel, er ist auch ein

technisches, kaufmännisches und propagandistisches Mittel für diejenigen Firmen, die ihre Konstruktionen diesen harten Prüfungen unterziehen. Letzten Endes hat der Motorsport seine Auswirkung auf den Verkauf von Serien-Motorrädern noch nicht verloren, ja der Rennerfolg sichert in jedem Falle jeder aktiven Firma eine große Werbewirkung. Auch dienen die auf dem Prüffeld Rennstrecke gewonnenen Erkenntnisse technischer Art der Verbesserung normaler Alltagsfahrzeuge, denn was sich im scharfen Kampf als gut und ausgereift erwiesen hat, tut es nach Übertrag auf die Serie bei normaler Belastung um so sicherer.

Analysiert man das maschinelle Aufgebot unserer Tage, so treten einige besonders markante Entwicklungen hervor. Neben der Leistungssteigerung der Motoren und der Verfeinerung des Fahrwerks ist es die wind-schlüpfige Verkleidung der Maschinen, der im gegenwärtigen Zeitpunkt die größte Aufmerksamkeit entgegengebracht wird. Das Gesicht der Rennmaschine von heute hat sich im Vergleich zu dem einer Maschine von 1950 gründlich geändert. Die Entwicklung ist in ein neues Stadium getreten, man ist dabei, in neue, noch

unerforschte und nicht beherrschte Gebiete einzudringen. Die Stromform gestattet es, die heute mit den Ein-, Zwei-, Drei- oder Vierzylinder-Rennmotoren erzielten 120 bis 130 PS Literleistung in dem mit einem modernen Schwingenfahrwerk zu einer optimalen Straßenlage gekommenen Rennmotorrad voll auszunutzen, um so in Geschwindigkeitsbereiche vorzustoßen, die noch vor Jahren für unmöglich gehalten worden sind. Eine moderne 125 ccm-Rennmaschine geht heute an die 180 km/st, eine 250er überschreitet schon die 200 km/st-Grenze, eine 350er muß 210 bis 215 km/st laufen, will sie konkurrenzfähig sein, und die 500 ccm-Solomaschine stößt bereits über die 240 km/st-Marke hinaus! Und noch ist kein Ende abzusehen. Selbst der Mensch, der Fahrer dieser Projektilen, paßt sich den neuen Gegebenheiten und höheren Anforderungen an, doch sind es allerdings nur wenige Spitzenkönner, einsame Talente und genial veranlagte Fahrkünstler, denen es noch möglich ist, die ihnen vom Techniker übergebenen Über-Maschinen zu fahren. Nun, die Entwicklung wird fortfahren, das heute noch Gute morgen mit noch Besserem zu übertrumpfen. Wann die letzte Grenze erreicht sein wird, ist noch nicht vorauszusagen, doch selbst dann wird es auf irgendeine Art weitergehen, denn der kritische Ingenieur und der eine Rennbetätigende Sportler werden eine neue Aufgabenstellung finden, nach der der Kampf um die Spitze erneut einsetzen und vorangetrieben werden kann. Und solange Kraftfahrzeuge und speziell Motorräder produziert und gekauft werden, solange wird auch die einschlägige Industrie ihren technischen, werbemäßigen und sportlichen Vorteil aus dem Rennsport zu ziehen versuchen und mit besonders hochwertigen Konstruktionen den Einsatz auf den Rennstrecken wagen. Zielrichtung ist der Sieg. Aber neben allen vorgenannten kaufmännischen, technischen und

sportlichen Erwägungen verbleibt noch als vierter Beweggrund einer Sportbeteiligung die Freude der Werksangehörigen an der Teilnahme „ihrer“ Marke an Rennen. Daraus erwächst ja letzten Endes das Markenzugehörigkeitsgefühl und der Stolz auf die besondere Konzeption der betreffenden Maschine. So besehen, ist der Motorrad-Rennsport, auch der ins Gigantische hineingewachsene Industrie-Sport der Gegenwart, nicht nur immer wieder ein Mittel zum Zweck, sondern auch ein nach wie vor wirksames Medium zur Bindung der in der Arbeit oder im Sport mittel- oder unmittelbar beteiligten Menschen an ihr Fabrikat.

Diese HOREX-Privatfahrer!

Letzte Meldung vor Redaktionsschluß: Georg Braun-Hechingen auf 500-ccm-Einzylinder-HOREX bester deutscher Fahrer in der Halbliter-Soloklasse in Nürnberg. Beendet das Rennen hinter TT-Sieger Ray Amm (Norton), Quincey (Norton), Simpson (Matchless) und Ahearn (Norton) an 5. Stelle vor BMW-Werksfahrer Walter Zeller und BMW-Privatfahrern Bartl sowie Knijnenburg. Braun liegt in der deutschen Meisterschafts-Wertung hinter BMW-Werksfahrer W. Zeller (16 Punkte) an 2. Stelle mit 12 Punkten. In der Wertung für „Besten Deutschen Privatfahrer“ führt augenblicklich Braun auf HOREX mit 12 Punkten. Eine großartige Leistung!

Nach seinen Erfolgen in Hockenheim und beim Eifelrennen (jeweils erster deutscher Privatfahrer) bewies der HOREX-Privatfahrer Fritz Kläger-Freiburg auch in Nürnberg seine ausgezeichnete Form. Kläger wurde mit seiner 350-ccm-Einzylinder-HOREX bester deutscher Privatfahrer und errang so weitere 6 Punkte für die Privatfahrerwertung dieser Klasse, die er nunmehr mit 18 Punkten anführt. In der eigentlichen Meisterschaftswertung liegt der Freiburger mit 8 Punkten im toten Rennen mit Jäger-Trier (AJS) an 3. bzw. 4. Stelle hinter zwei DKW-Werksfahrern. Ein Bravo für diesen erfolgreichen Privatfahrer.

DIE SPORTLICHE MASCHINE -

Motorsport ist teuer. Er verlangt nicht nur ein gerüttelt Maß Lust und Liebe zur Sache, Einsatzbereitschaft und Ausdauer, sondern auch ein wertvolles Sportgerät. Bei Rennmaschinen hat der scharfe Wettbewerb, die ständige Weiterentwicklung und Leistungssteigerung dazu geführt, daß man heute nicht mehr — wie es anno dazumal möglich war — wochen- und monatelang mit ein und derselben Maschine die Brötchen einholt, schöne Wochenendfahrten oder lange Urlaubsreisen unternimmt und dann am Vorabend des ersten Trainingstages rasch den Motor für ein Rennen „frisirt“. Jeder Kompromiß bleibt heute ein hoffnungsloses Unterfangen: entweder man kauft oder baut mit großem Aufwand eine reinrassige Rennmaschine, tastet sich systematisch und im wahrsten Sinne des Wortes „ohne Rücksicht auf Verluste“ an die Grenzen der Materialfestigkeit heran, um Aussicht auf Platz oder Sieg zu erhalten — dann ist die Maschine für den Alltag unbrauchbar — oder man bastelt noch und noch an der braven Straßenmaschine herum, um doch nie mehr als „ferner liefen“ zu werden!

Gottlob kann man auch ohne schnelle Rennmaschine herrlichen und handfesten Sport treiben! — Vielleicht ist es erlaubt, einmal kurz abzuschweifen und sich ein paar Gedanken über den Begriff „Motorsport“ zu machen?! — Es gibt nämlich Leute, die behaupten mit einer gewissen Berechtigung, daß der ernsthafte Sport erst da anfängt, wo das Vergnügen aufhört. Man denkt dabei unwillkürlich an endlose Nachtfahrten im strömenden Regen, auf Straßen siebzehnter Ordnung, womöglich beim dritten Plattfuß, einem heimtückischen „Kurzen“ in der Zündanlage oder mit Wasser im Vergaser ... und, notabene, in höchster

Zeitnot. — Der andere Aspekt ist der, daß zum Motorradfahren in seiner schönsten und kultiviertesten Form nichts weiter gehört als ein schnelles, temperamentvolles und zuverlässiges Rad, mit dem man einsam wie ein großer Jäger auf den schnurgeraden, Birkenumsäumten Straßen durch die Heide sticht, auf gewundenem Berg- und Talkurs im Spessart, in der Eifel, auf der Alp oder im Schwarzwald pausenlos neue Panoramen hervorzaubert, auf dem gleichförmigen, aber keineswegs reizlosen Band der Autobahn Kilometer um Kilometer herunterspult oder im Hochgebirge gleich einem Föhnwind die Paßstraßen herauflegt ... Man braucht dazu keine Startnummern, keine Sollzeiten, keine Wertung, und vor allem keine Zuschauer, dafür aber eine aufmerksame und unnachsichtige Selbstkritik, die einem sagt, daß man nicht nur schnell, sondern auch anständig und elegant fährt, Herr über Zeit und Raum, aber auch in jeder Situation Herr über das eigene Fahrzeug und über sich selbst! —

Mit diesen extremen Auffassungen ist es wie mit der Weltanschauung: man kann darüber endlos diskutieren — oder gar nicht. Indessen ist es verständlich und natürlich, daß sich der Begriff „Sport“ spontan mit Wettbewerben und Streben nach höherer Leistung verbindet, aber nicht etwa nach höherer Motorleistung, sondern nach besserer Fahrtechnik und immer besserer Beherrschung der Maschine! Man kann Zuverlässigkeitsfahrten und Geländewettbewerbe bestreiten, also Veranstaltungen, bei denen die reine PS-Zahl von völlig untergeordneter Bedeutung ist. Ihr sportlicher Wert ist dadurch keinesfalls geringer: einem Erfolg in der englischen TT oder bei einem Meisterschaftslauf im Assen, im Bremgarten

im Alltag und im Gelände!

wald, auf der Solitude oder in Spa ist eine Goldmedaille der „Six Days“ in mancher Hinsicht ebenbürtig, und wenn ein ähnlicher Vergleich, auf nationale Rennen und Wertungsfahrten bezogen, hinken sollte, so liegt das nicht an der Sache an sich, sondern daran, daß überall Lehrgeld gezahlt werden muß, vom Fahrer, vom Funktionär, aber auch vom Veranstalter.

Geländetraining hat noch eine sehr nützliche Folge: man lernt sehr bald, daß ein kurz wegsetzendes Hinterrad oder sogar Vorderrad noch lange keinen Sturz zu bedeuten braucht; wenn es später auf der Straße oder im Verkehr einmal kritisch wird, bleibt man „oben“ oder steigt richtig ab, ohne unnötigen Bruch zu machen! Dagegen ist die Ansicht, daß vieles Geländefahren „den Stil verdirbt“, falsch und restlos antiquiert. Schließlich beeinträchtigt die Herrichtung der Maschine ihre Eignung für den Alltagsverkehr — abgesehen von wenigen und leicht zu beseitigenden Einzelheiten, beispielsweise Spezialreifen mit dem berühmten Profil „Antimorast-brutal“ — in keiner Weise, im Gegenteil: fast alle Veränderungen und Finessen kommen dem Fahr- und Gebrauchswert der Serienmaschine in kaum vermindertem Umfange zugute! —

Die mächtig vorangetriebene Motorradentwicklung der letzten fünf Jahre hat auch die Eignung der Serienmaschinen für Zuverlässigkeits- und Geländefahrten fast ausnahmslos erhöht. Man braucht bloß an die Allradfederung und ihre ständige Verbesserung, an die besseren Lenkeigenschaften, an die vollgekapselten Antriebsketten, an die großen und wirksamen Luftfilter oder an den schnellen Radausbau durch Steckachsen zu denken. So zeigt denn auch die Praxis immer wieder, daß

sich viele Veranstaltungen, ja sogar die Mehrzahl, mit absolut katalogmäßigen Rädern, ohne die geringste Nacharbeit, erfolgreich bestreiten lassen. Natürlich hängt das stark vom Ausmaß der Wege- bzw. Geländeschwierigkeiten ab, und die erste zweckmäßige oder notwendige Veränderung ist in der Regel das Aufziehen eines Geländeprofiles auf dem Hinterrad.

Der Motor selbst kommt bei der Herrichtung einer Geländemaschine gar nicht oder zu allerletzt an die Reihe, weil es einen sehr realen Hintergrund hat, wie noch gezeigt wird. Ebenfalls soll erst am Schluß unserer Betrachtung untersucht werden, welchen Einfluß Hubraumklasse und Gewicht auf die Einsatzmöglichkeiten einer Maschine ausüben; dies um so mehr, als deren Anschaffung, Einfahren und „Ausfahren“ ja meist dem Entschluß, an Wettbewerben teilzunehmen, vorausgegangen sind!

Alle Arbeiten und Veränderungen gegenüber dem Serienzustand sollten unter folgenden Gesichtspunkten gründlich bedacht und durchgeführt werden: Erhöhung der Handlichkeit und Wendigkeit — Verbesserung der Unempfindlichkeit gegen „äußere“ Einwirkungen und „innere“ Beanspruchungen — Demontage-Erleichterungen — Anbau von Zubehör, das die Einsatzbereitschaft des Fahrers erhöht. — (Selbsterständlich werden sich hier und da die zu treffenden Maßnahmen ebenso wie die erstrebten Eigenschaften überdecken.)

Die „Ausschreibung“ zu einem Wettbewerb erhält man im allgemeinen über den ADAC- oder DMV-Club, dem man angehört; sie läßt Streckenführung und zu erwartende Gelände-verhältnisse erkennen (oder sollte es wenigstens), die ihrerseits die Frage entscheiden, ob Geländereifen zweckmäßig oder gar

unumgänglich sind. Damit nicht genug, gibt es bei den meisten namhaften Reifenfirmen zwei oder gar drei verschiedene Typen von Geländereifen, z. B. Gelände „I“, „II“ und „III“ — wenn sie auch von Fall zu Fall ihre besonderen Namen und Bezeichnungen besitzen. Je größer die Stollen des Profils und je weiter und breiter die „Nuten“ zwischen den Stollen, desto schwerer und lockerer darf der Boden werden; um so mehr „schwimmt“ allerdings der Reifen auf der Straße. Man wird also mit dem Einsatz sehr grober Profile vorsichtig sein, solange man halb Straße, halb Gelände fahren muß. Nun ist es andererseits eine unumstößliche Erfahrung, daß man auch mit dem größten Geländeprofil und auf der schlimmsten (nassen) Blaubasaltstraße bei weitem nicht soviel Zeit verlieren kann wie in schwerem Gelände mit einem Straßenreifen! Oder umgekehrt: man kann auf der Straße mit Normalprofil nur dann „gutmachen“, wenn die Geländestrecken sehr kurz sind.

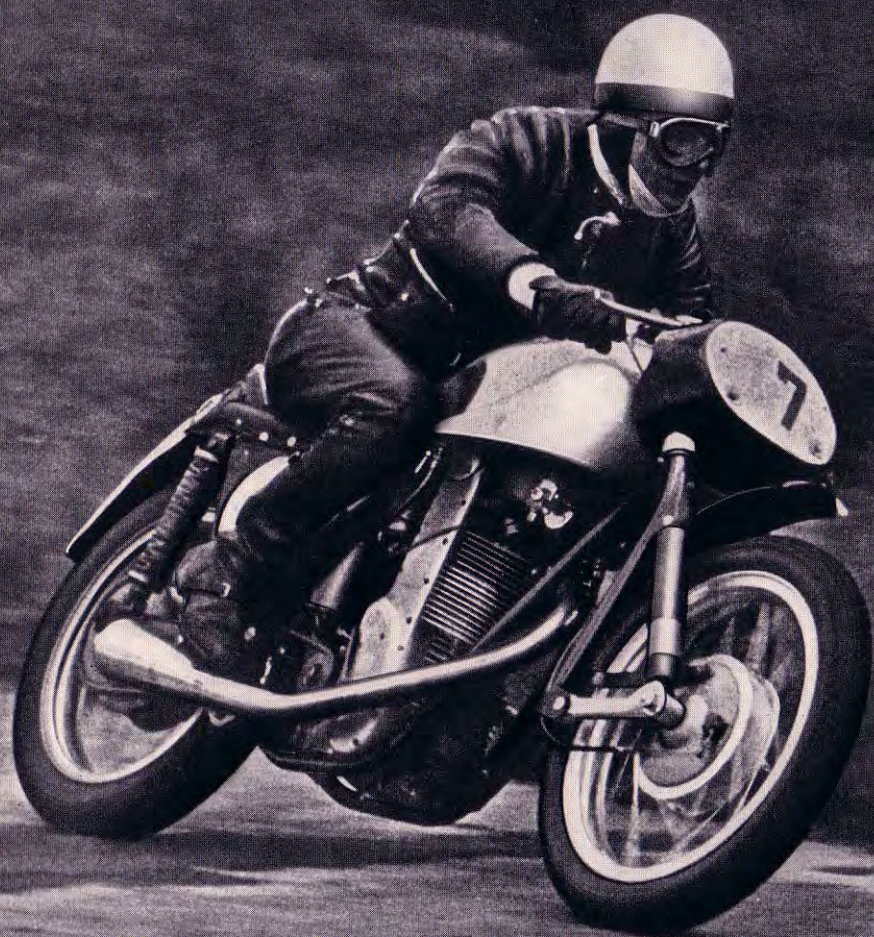
Im Gegensatz zu den Verhältnissen auf der Straße, wo der beste und griffigste Reifen grundsätzlich auf das Vorderrad gehört, kommt der Geländereifen (bzw. der 1. Geländereifen) nach hinten; denn hier entscheidet es sich ja, ob man steckenbleibt oder noch vorankommt! Natürlich ist auch das Vorderradprofil nicht bedeutungslos, einmal wegen des notwendigen Stehvermögens in Kurven auf losem Boden, aber auch wegen der Bremswirkung. Ein ausgesprochenes Rillenprofil ist ungeeignet; zumindest sollten die umlaufenden Rippen unterbrochen sein, wie bei modernen Profilen üblich. Ein recht brauchbarer Kompromiß besteht darin, daß man — unterschiedliche Profile der Serienmaschine vorausgesetzt! — den ursprünglichen Hinterreifen auf das Vorderrad aufzieht und dort eine „Gelände I“-Decke, bei deren Anschaffung man gleich eine Übergröße wählt, die mit einem relativ niedrigen Druck gefahren wird, da-

durch stark warkt und in Morast und Lehm eine bessere „Selbstreinigung“ bewirkt. — Für ein Seitenwagengespann gelten diese Überlegungen naturgemäß in erhöhtem Umfange; auch wegen der verschlechterten Führung auf festem Boden ergeben sich beim zweispurigen Fahrzeug kaum Bedenken, so daß allein der höhere Verschleiß des Geländereifens im Vergleich zum Normalprofil übrigbleibt.

Da man bei Wettbewerben am ehesten mit Reifenpannen rechnen muß, ergibt sich damit das erste und wichtigste Objekt für „Demontage-Erleichterungen“, die später behandelt werden. Nicht minder interessant sind in diesem Zusammenhange vorbeugende Maßnahmen: Nagelfänger und Reifenfüllmittel. Erstere sind eindeutig bewährt und beliebt; leider ist jedoch ihre Anbringung nur am Vorderrad einfach und unproblematisch — hinten, wo sie besonders wichtig sind, treten manchmal Einbauschwierigkeiten durch die Hinterradfederung ein; bei Schwinggabelfederungen kann der Nagelfänger an der Schwinge selbst befestigt und lediglich beim Nachspannen der Antriebskette verschoben werden. Bei Teleskophinterradfürungen muß er ganz vorne oder ganz hinten am Reifen angeordnet sein, damit sich der Abstand beim Einfedern möglichst wenig verändert. Ob Nagelfänger starr oder elastisch angebracht sein sollen, darüber sind sich die Experten bisher noch nicht einig.

Trotz vielfacher Versuche in den letzten Jahren sind Reifenfüllmittel heute kaum weniger umstritten als vor zwanzig Jahren, so daß es etwas gefährlich erscheint, in dieser Beziehung ein Rezept zu geben. Halten wir uns lieber an ein Wort des unvergeßlichen W. A. Dornhöffer, daß der beste Reifenschutz aus dem „stechenden Harzblick“*) und — einem guten Reserve-schlauch besteht. Forts. folgt

*) So genannt nach den berühmten „3-Tage-Harzfahrten“, wo der Fahrer in schwerem Gelände stur 3 bis 5 m vor sein Vorderrad schaute!





HOREX-Fahrer Georg Braun

Zu Beginn der Motorrad-Rennsaison 1954 trat ein Fahrer plötzlich stark in den Vordergrund, von dem die Öffentlichkeit bis dahin noch keine große Notiz genommen hatte. Dieser Fahrer heißt Georg Braun und ist aus Hechingen, der idyllisch gelegenen Stadt am Fuße des Hohenzollern.

In Dieburg führte Braun mit einer 500-ccm-HOREX die erste Runde des Halbliter-Solo-Rennens vor Walter Zeller, in St. Wendel/Saar beim „Großen Preis des Saarlandes“ siegte dieser Fahrer in der 250-ccm-Klasse auf HOREX gegen den italienischen Ex-Weltmeister Nello Pagani (Moto Guzzi). Auch wurde er 6. im Rennen der 500-ccm-Maschinen bei dieser Veranstaltung auf der großen Einzylinder-HOREX. Seinen Durchbruch zu einer gewissen Popularität erreichte Georg Braun aber erst beim Internationalen Eifel-Rennen am 23. 5. auf dem Nürburgring. Bei diesem Rennen gelang es ihm, mit seiner 500-ccm-Einzylinder-HOREX-Serien-Rennmaschine den 2. Platz hinter dem Norton-Werksfahrer

und T.T.-Sieger Ray Amm zu belegen und so gute Fahrer wie Hans Meier, Rührschneck, Knijnenburg, Bartl und v. Woedtke auf die Plätze zu verweisen.

Braun gelangte dadurch in der deutschen Meisterschaftswertung der 500er Solo-Klasse mit 3 anderen Konkurrenten auf die erste Stelle nach 2 Wertungsläufen.

Über einen Fahrer, der so urplötzlich in einer Spitzenposition auftaucht, werden in der Öffentlichkeit natürlich Fragen laut, die seinen Werdegang betreffen.

Georg Braun ist an und für sich gar nicht mehr der junge Nachwuchsfahrer, wie er nach seinen letzten Erfolgen noch vielfach hingestellt wird, schon altersmäßig nicht; denn er ist am 8. September 1918 in Hechingen als Sohn des Möbelfabrikanten Lorenz Braun geboren, allerdings heute noch mit 36 Jahren ledig. Auch als Sportler ist Georg Braun kein unbeschriebenes Blatt und bestimmt kein Nachwuchsfahrer im üblichen Sinne mehr. Er begann bereits 1939 aktiv Rennsport zu betreiben,

Im Blickpunkt

der Motorsport-Öffentlichkeit

kam aber erst nach dem Kriege, im Jahre 1949, zu dieser Sportart wieder zurück. Schon 1950 fiel der damalige Ausweiskfahrer mit einer 250-ccm-Ladepumpen-DKW dadurch auf, daß er bei 8 teilgenommenen Ausweisrennen 6 gewinnen konnte. Einmal wurde er Zweiter und nur einmal fiel er aus.

Nach dem Verbot der Kompressor-Maschinen ab 1951 brachte der nun zur Lizenzklasse aufgestiegene Fahrer eine in Italien gekaufte Moto Parilla an den Start. Mit dieser italienischen Maschine konnte er beim Solitude-Rennen, auf dem Feldberg und beim Norisring-Rennen beachtliche Plätze herausfahren. 1953 aber übernahm er die 250-ccm-Zwei-Nocken-HOREX, mit der Hermann Gablenz, Karlsruhe, 1952 die deutsche Motorrad-Straßenmeisterschaft erringen konnte. Nach einer gewissen Vorbereitungszeit kam er mit dieser sehr schnellen Maschine gut zurecht. Georg Braun wurde beim Eifelrennen 5. und 2. Privatfahrer, beim internationalen Solitude-Rennen 7. und 1. Privatfahrer, in Nürnberg 7. und 3. Privatfahrer, beim „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Schottenring 8. hinter einer Phalanx in- und ausländischer Werksfahrer und 1. Privatfahrer. In Braunschweig wurde er Gesamtsieger, in Barcelona beim „Großen Preis von Spanien“ in den Klassen 125 und 250 ccm jeweils erster deutscher Fahrer.

Doch selbst diese Erfolge, wie z. B. 1. Privatfahrer beim internationalen Solitude-Rennen und beim „Großen Preis von Deutschland“ genügten noch nicht, den Namen Georg Braun ganz in den Vordergrund zu bringen. Erst als er im Saargebiet den einzigen deutschen Sieg des Tages erringen konnte, und als er auf dem Nürburgring dem südrhodesischen

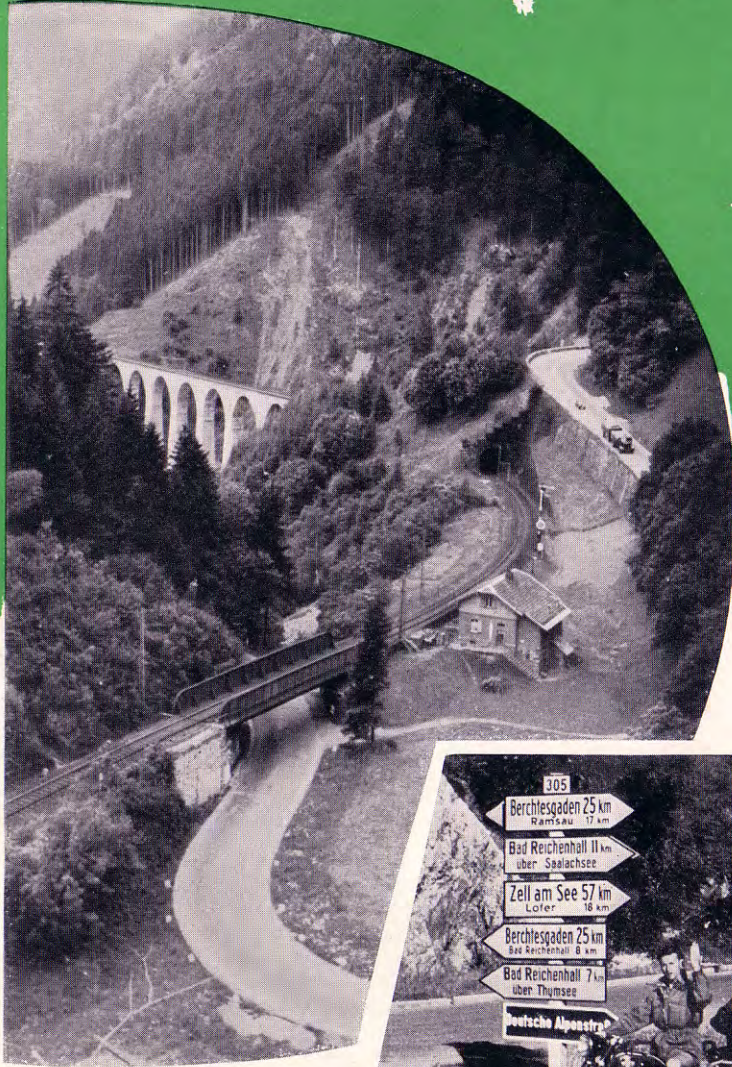
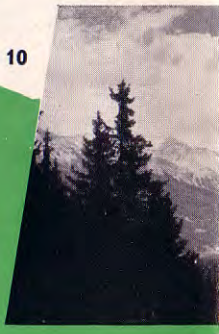
Weltklassefahrer Ray Amm eine hervorragende Partie lieferte, rückte Georg Braun plötzlich in den Mittelpunkt des Interesses.

Die HOREX-Werke haben natürlich die Entwicklung dieses Fahrers zur deutschen Spitzenklasse mit Aufmerksamkeit verfolgt und werden Georg Braun im Verlaufe der Rennsaison 1954 mehrfach Gelegenheit geben, mit der neuentwickelten Vorstudientype der HOREX-350-ccm-Werksrennmaschine bei internationalen Rennen zu starten.

Der noch sehr jung wirkende und burschenhafte Hechinger, dessen Urwüchsigkeit, Humor und unerschütterliche Ruhe besondere Charaktermerkmale sind, hat in Hechingen eine eigene Kraftfahrzeug-Reparatur-Werkstätte an der Bundesstraße 27, Vertretungen namhafter deutscher Motorradwerke und beschäftigt insgesamt 9 Angestellte und Arbeiter.

Sein Bruder Karl Braun, Möbelfabrikant wie sein Vater, ist der treue und aufmerksame Adlatus dieses hoffnungsvollen Fahrers und begleitet ihn als ständiger Betreuer und Helfer zu allen Rennen. Wenn irgendwo im Fahrerlager an einer Rennmaschine mit Freude und Enthusiasmus an noch so schweren und langwierigen Reparaturen oder an der Fertigstellung einer Rennmaschine gearbeitet wird, dann ist es an der Boxe der Gebrüder Braun aus Hechingen.

Es wird interessant sein, die weitere Laufbahn dieses Fahrers zu beobachten, der nicht nur mit seiner sauber zurechtgemachten, selbstgetrimmten HOREX 250 und 500-ccm-Einzylinde-Serien-Rennmaschine am Rennen teilnehmen, sondern auch im Sattel der neuen 350-ccm-Zweizylinder-HOREX-Werksrennmaschine erscheinen wird.

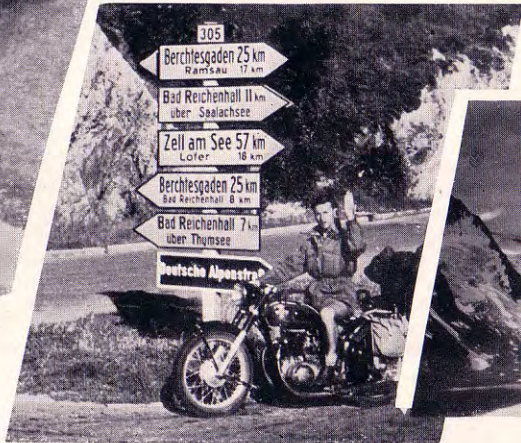


Im Urlaub

Fast lassen sich die Urlauber in z... Meer, Dünen und Strand wünsch... Urlaubswelt bedeuten. Wer zu der... Zeit. Es dauert nicht mehr lange... decke. Und dort oben, wo man... Hochsommer und an warmen He... überall schön, und wer im „Dritt... immer wieder von einem majest... die Alpenwelt für eine Ferienfahrt... Und wer außer den Bergen auch... möchte, nun, auch dem wird über... immer wieder eingesandten Berg... wird auf di...

Die Bilder: 1. Das... gangspunkt für sch... Haus, 2143 m - 4... Dolomiten bei Cort... Stelvio, in 1800 m... 9. Auffahrt zum Fun...

1



2



3



9



8

„hoch hinaus“

zwei große Kategorien aufteilen: in die Wasserratten, die Wasser und in die Gipfelstürmer, denen die Berge und Almen schönste gehören, die gerne „hoch hinaus“ wollen, für den ist jetzt die rechte dann liegen die hohen Paßstraßen schon wieder unter der Schneedecke. Dem Himmel um ein paar tausend Meter näher ist, läßt es sich im Herbsttagen recht gut aushalten. Der Bergfreund findet es eigentlich „erster“ oder auch im „Zweiten“ eine Höhenstraße hinaufkurvt, der ist ein frisches Gefühl gepackt. Ob der Schwarzwald, Bayerns Berge oder die Tiroler Berge ausgewählt werden — immer wieder locken neue und ferne Ziele. Das Wasser und ein frisches Bad nach staubiger Fahrt nicht missen. In der Fülle der uns umgebenen Wälder haben wir eine Auswahl getroffen, und mancher HOREX-Freund kann seinen Seiten seinen Schnappschuß wiederfinden.

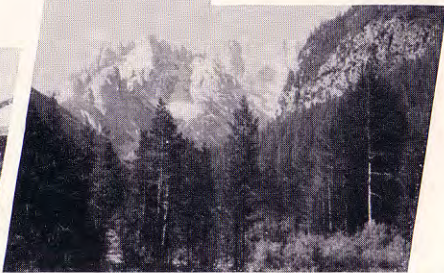
1. Höllental im Schwarzwald mit Ravenna-Viadukt - 2. Ausläufer der höchsten Alpenfahrten - 3. Großglockner mit Franz-Josef-Straße - 4. Großglockner am Freiwandek, 2368 m - 5. In den Dolomiten bei Cortina d'Ampezzo - 6. Tiroler Berge bei Zürs - 7. Passo di Sella - 8. Höhe - 9. Sustenstraße mit Steingletscher (Schweiz) - 10. Karakoram-Paß - 11. Parseierspitze in den Lechtaler Alpen, 3038 m



7



6



5

4



UNTER UNS IM HOREX-CLUB

Liebe Kameraden in den immer zahlreicher werdenden Clubs!

Dank für Eure zahlreichen Berichte und Bilder! Pardon aber für die Kürze der hier veröffentlichten Mitteilungen. Wir könnten ein Buch füllen mit Euren interessanten Reportagen. Hier sind wir leider nur auf den Telegrammstil angewiesen.

Der HOREX-Club Lippe-Detmold hatte zu einer großen Sternfahrt zum „Hermann“ im Teutoburger Walde eingeladen. Veranstaltung großartig verlaufen. Die Siegerpokale in der Mannschaftswertung — von der großen Silbervase bis zum Fingerhut, alles in Silber — fielen an: 1. Preis HC Hamburg mit 750 Punkten, 2. Preis HC Solingen mit 350 Punkten, 3. Preis HC Coburg mit 330 Punkten.

Der HOREX-Club Tremonia Dortmund rühmt nach einer Holland-Fahrt das Dam-Hotel Jan de Boer in Edam und empfiehlt das Haus allen HOREX-Kameraden, die in die Niederlande fahren.

Der HOREX-Club München hat an vielen Club-abenden Motorsportfilme der Firmen Esso, Shell, Aral, Klepper, Continental und Castrol laufen lassen. Er weist alle Clubs auf diese vorzüglichen Streifen gern hin.

Der HOREX-Club Uelzen, am 26. April gegründet, hatte vom Start weg 21 aktive Mitglieder. Jungfern-fahrt am Himmelfahrtstag über Hamburg zum Heiratsmarkt in Dahleburg. „Unsere Reginchens erregten überall Aufsehen, um so mehr, weil wir Fahrer uns alle mit Kreissäge und Butterblume versehen hatten.“

Der HOREX-Club Brüssel hatte im Juni sein erstes großes Treffen. „Alle versammelten HOREX-Fahrer betrachteten sich als Besitzer eines besonderen Motorrades. Ein belustigender Ausschnitt: durch die Begeisterung der HOREXisten, die ansteckend wirkte, kaufte einer der Presse-Photographen am Ende des Treffens sogleich eine HOREX 250!“

Der HOREX-Club Oldenburg, lange ersehnt, wurde am 15. Juni gegründet. Hauptprogramm-punkt: ohne viel Geld viel Freude erleben! Die ersten Ausfahrten haben gezeigt, daß dies geht.

Der HOREX-Club Hamburg berichtet seitenlang von geselligen Zusammenkünften, Ausfahrten und Prüfungs-fahrten. Eine Besonderheit: er organisierte in Peltzerhagen an der Ostsee einen festen Zeltplatz auf dem Gelände der Pension „Eos“ für die ganze Sommersaison. Er steht auch HOREX-Clubmitgliedern aus dem ganzen Bundesgebiet für Ferien zur Verfügung.

Treffpunkt „Hermann“ im Teutoburger Wald. Stern-fahrt des HC Lippe-Detmold. Hier ein Teil der Maschinen — für alle reichte der Filmausschnitt nicht aus.



Der Goliath der großen HOREX-Familie scheint im österreichischen HC Burgenland zu Hause zu sein, der neu gegründet wurde. 2.40 m mißt der Flügelmann des neuen Clubs.



Mit Butterblume und Kreissäge, so ging der HC Uelzen auf Vatertagstour.

Neue HOREX - Clubs und ihre Anschriften



HOREX MOTO Club

c/o Diesse di Spina G. Carlo
Via Salabertano, 34
Torino/Italien

HOREX-Club Wien

p. Adr. Fa. M. Königer
Wien/Österreich
Stubenring 20

HOREX-Club Burgenland

p. Adr. Fa. Franz Pavlicek
Eisenstadt/Österreich
Hauptstraße 6

HOREX-Club Vorarlberg

p. Adr. Fa. Lothar Herburger
Kraftfahrzeuge
Dornbirn/Österreich

HOREX-Club Uelzen

p. Adr. Herrn H. Geiger
Uelzen/Hann.
Hoeffstraße 34

HOREX-Club Oldenburg/Oldbg.

p. Adr. Fa. Eugen Joch
Oldenburg/Oldbg.
Alexanderstraße 66

HOREX-Club Wehr

p. Adr. Herrn Anton Kohler
Wehr/Baden
Höfstraße 10

HOREX-Club Friedrichsdorf und Umgebung

p. Adr. Herrn Emil Struve
Friedrichsdorf/Ts.
Bahnstraße 15

HOREX-Club Kressbronn

p. Adr. Herrn Anton Frey
Kressbronn am Bodensee
Spitzgartenweg 7

HOREX-Club Oberberg

z. Hd. Herrn Josef Kubitzky
Vollmerhausen/Rhld.
Kölnler Straße 68

HOREX-Club Mainz am Rhein

p. Adr. Herrn Jakob Brand
Mainz-Mombach
Körnerstraße 3

HOREX-Club

„Vogt auf Mühlstein“
p. Adr. Herrn Edmund Kuhlmann
Zell/Hamersbach

HOREX-Club Mittlerer Enzgau

Sitz Maulbronn
p. Adr. Herrn Theodor Klapatsch
Maulbronn/Neckar
Willi-Schenk-Siedlung 20

HOREX-CLUB „Dreieich“

p. Adr. Karlheinz Zenkert
Sprendlingen/Offenbach
Schulwiese 18

HOREX-CLUB Rheinhausen

p. Adr. Hans Schröder
Rheinhausen
Friedr.-Alfr.-Straße 108

mit neuer Anschrift

HOREX-CLUB Nürnberg

p. Adr. Hans Schorr
Nürnberg
Linnéstraße 28

HOREX-CLUB Groß-Köln

p. Adr. Clublokal „Stiftsklausur“
Köln/Rhein
Eigelstein 117

HOREX-Club Groß Solingen

Geschäftsstelle
Solingen/We.
Haaner Straße 41

HOREX-Club Düsseldorf

p. Adr. Herrn Josef Vogel
Düsseldorf
Johannstraße 10

HOREX-Club Harz

p. Adr. Herrn Hans Langer
Osterode/Harz
Untere Neustadt 20
(früherer HOREX-Club Herzberg)

HOREX-Club Ludwigshafen/Rh.

p. Adr. Herrn Erich Balthasar
Ludwigshafen/Rhein
Leuschnerstraße 36

HOREX-Club Bad Aachen

p. Adr. Herrn Ludwig Jennes
Aachen
Thomashofstraße 50

HOREX-CLUB Braunschweig

p. Adr. H. J. Wessel
Braunschweig
Voigtländerstr. 14



Reparaturen

VERMEIDEN

wird man trotz des fortgeschrittenen Standes der Technik nicht können, aber man kann unnötige Reparaturausgaben verhindern, und dazu sollen unsere heutigen Ausführungen beitragen, womit wir eigentlich weniger von den Schmiermitteln, sondern mehr von Ihrem Geld sprechen.

Das richtige Schmiermittel
in der richtigen Menge
an die richtige Stelle!

Sagen Sie bitte nicht „alter Zopf“, es ist nicht „längst bekannt“, wie man auf Grund der ständigen Veröffentlichungen, angefangen bei unserer Anleitung über die Hauspost bis zu den Informationen der Mineralölfirmen annehmen möchte. Jede Kundendienstwerkstatt kann täglich an Hand der demontierten Motoren beweisen, wie wenig manche Kunden diesem wichtigen Teil der Wartung der Maschine Beachtung schenken. Wir wenden uns deshalb zunächst dem richtigen Schmiermittel zu:

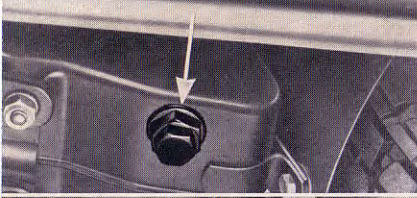
In unserem Hauspostheft 5/53 befindet sich der Satz: „Seit kurzem gibt es aber auch ein dünnes Getriebeöl mit all den guten Eigenschaften, die wir wünschen. Daher wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Zeit der Verwendung von Motorenöl im Motorradgetriebe in Kürze vorbei sein.“

Es ist soweit. Sie wissen sicher bereits aus den Veröffentlichungen der Mineralölfirmen, daß uns heute Schmiermittel zur Verfügung stehen, die den immer höher werdenden Anforderungen gerecht werden. Daher unser Öl-Tip:

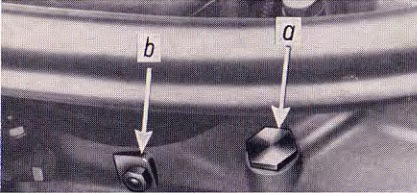
Motor:	Sommer und Winter	SAE 30, wie Mobilöl A
	bei besonders tief. Außentemperatur	SAE 20, wie Mobilöl A
Getriebe:	Sommer und Winter	SAE 80, wie Mobilöl C 80
		SAE 20, wie Mobilöl A

Abschmieren: Mobilgrease Nr. 4 bzw. Nr. 5 gemäß Betriebsanleitung

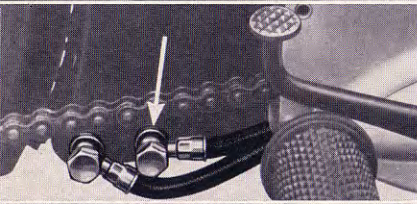
Diese Schmiermittel-Empfehlung ist in der neuen Betriebsanleitung, 1. Ausgabe 1954, bereits enthalten.



1



2



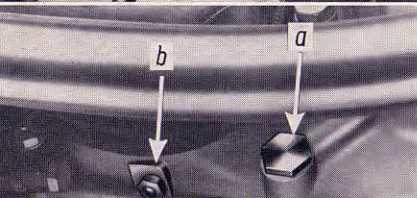
3



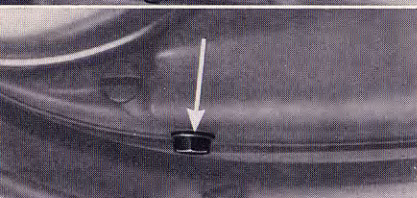
4



5



6



7



8

Die Angabe „Getriebeöl SAE 80“ könnte einige Verwirrungen hervorrufen, weshalb wir einige Worte hierzu noch verlieren müssen:

Nach der Neugruppierung ergibt sich folgende Aufstellung nach SAE-Klassen und Viskosität:

Motorenöle

SAE-Klasse Viskosität bei 50°C

5 W	unter 2,5 °E
10 W	3,0-4,0 °E
20 W	4,0-6,5 °E
20	3,5-6,5 °E
30	6,5-10 °E
40	10-16 °E
50	16-26 °E

Getriebeöle

SAE-Klasse Viskosität bei 50°C

80	unter 8,5 °E
90	11-20 °E
140	32-70 °E
250	über 70 °E

Zum besseren Verständnis sei noch darauf hingewiesen, daß in Deutschland die Viskositätsangabe in Engler-Graden (°E) erfolgt. Es ist dabei die Viskosität des Wassers bei 20°C als 1°E zugrunde gelegt. Ein Schmieröl mit beispielsweise 8,5°E wie SAE 80 fließt somit 8,5 mal langsamer als Wasser. Es wird immer die Bezugstemperatur (bei unserer Aufstellung 50°C) angegeben.

Somit geht aus unserer Aufstellung klar hervor, daß SAE 80 kein dickes Öl ist, was irrtümlich vielleicht angenommen werden könnte, sondern ein dünnes Getriebeöl, das etwa dem bisherigen Motorenöl SAE 20 entspricht.

Das Mobilöl C 80 besitzt Antischaum- und Antiroszusätze, weshalb es als Getriebeöl von uns als besonders geeignet befunden wurde.

Markenöle sind immer in Originalkannen erhältlich. Die verschlossene Originalkanne bietet allein Gewähr für qualitativ einwandfreien Inhalt.

Nachdem wir das richtige Schmiermittel kennen, handelt es sich darum, die richtige Menge an die richtige Stelle zu bringen.

Nicht um uns zu wiederholen, nachdem wir das Thema „Ölwechsel“ im Heft 3/53 behandelt haben, sondern um zu unterstreichen, wie wesentlich wir den richtig durchgeführten Ölwechsel erachten, möchten wir Ihnen heute noch einmal auch im Interesse der in diesem Jahr neu hinzugekommenen „Regina“-Freunde folgendes sagen:

Ölwechsel wird grundsätzlich bei betriebswarmem Motor durchgeführt.

ÖLWECHSEL IM MOTOR

1

Die Verschlußschraube am Öltank wird entfernt und das warme Öl abgelassen.

2

Hohlschraube mit Sieb (a) — am Motorgehäuse rechts — herausschrauben.

Sieb säubern — Dichtung erneuern!

Beachten Sie bitte besonders, daß der Dichtring einwandfrei sitzt, da sonst Luft gesaugt wird und eine Rückförderung durch die Pumpe nicht erfolgt.

3

Hohlschraube mit Sieb — im Öltank — entfernen und das Sieb reinigen.

Bitte die Reinigung des Siebes nicht vergessen! Muß mindestens bei jedem 2. Ölwechsel durchgeführt werden.

4

Wenn alle Schrauben wieder eingesetzt sind, in den Öltank 2 Ltr. Markenöl SAE 30 wie Mobilöl A, oder bei besonders tiefer Außentemperatur SAE 20 wie Mobilöl Arctic einfüllen.

5

Auf das Rücklaufrohr in dem Einfüllstutzen eine Ablaufleitung mit Abfluß nach außen aufziehen, den Motor laufen lassen, bis Frischöl abläuft. Damit haben Sie die Gewähr, daß das alte verbrauchte Öl entfernt ist.

ÖLWECHSEL IM GETRIEBE

Zunächst den Ölkontrollstab herausschrauben.

6

Verschlußschraube für Öltablaß (b) entfernen

7

und jetzt die Öltablaßschraube öffnen und herausnehmen.

Nachdem das Öl abgelassen ist, Verschlußschrauben wieder einsetzen.

8

1¼ Ltr. Markenöl SAE 80, wie Mobilöl C 80, einfüllen. Ölwechsel soll man alle 1 500 km im Motor und alle 3 000 km im Getriebe durchführen.

Die km-Angaben sind selbstverständlich nur ein Richtwert, da sich die anzahlmäßige Durchführung des Ölwechsels nach der Beanspruchung des Motors richtet.

Bei Maschinen, die z. B. im Stadtverkehr, bei Kurzstreckenfahrten oder im Winterbetrieb besonders hoher Beanspruchung unterliegen, wird man Motor- und Getriebeöl zweckmäßigerweise bereits bei 1000 km wechseln.

Für die Beachtung unserer heutigen Hinweise ist nicht nur Ihr Motor dankbar, der Sie bezüglich Verschleiß und Leistung dann zufriedenstellen wird, sondern auch wir, da wir stets um zufriedene Kunden bemüht sind. Ihre Kundendienstabteilung

Wir suchen das Mädchen

„Regina“

Sehr geehrte . . . und Herren! Diese zwei Seiten sind zwar seit eh und je den Interessen der holden Weiblichkeit vorbehalten. Doch erlauben Sie mir die redaktionelle Hoffnung, daß meine höfliche Anrede diesmal auch Ihr männliches Auge erreicht und daß der Appell der HOREX-Werbeleitung genau die Stelle in Ihrem gepanzerten Herzen berührt, wo der Ehrgeiz sitzt und die Freude am Schönen . . .

Wegen der Freude am Schönen steht die ganze Sache nämlich auf der Frauenseite. Es handelt sich um eine Sozia—logische Angelegenheit von höchster Bedeutung für Sie, meine Herren. Es dreht sich nämlich darum, wer die netteste hat oder findet . . . die netteste Sozia.

Wir suchen die zünftigste HOREX-Sozia, das Mädchen „Regina“.

Das soll nun aber keineswegs in eine säuerliche Schönheitskonkurrenz ausarten mit Bewerberinnentränen und Gift und Geifer. Es kommt keineswegs auf meßbares Ebenmaß an,

auch nicht auf die Qualität des jeweiligen Friseurs oder der heimlichen Korrekturen. Es kommt in der Hauptsache auf Sie an, meine Herren! Sie mögen alle die „Netteste“ haben oder finden, aber das allein will noch gar nichts besagen in diesem Zusammenhang. Wie Sie die Netteste ins beste Licht rücken, das wollen wir wissen.

Der langen Rede kurzer Sinn: photographieren Sie! Photographieren Sie in diesen sonnigen Wochen am Wasser, in den Bergen, zu Hause oder im fremden Land, mit oder ohne Sonne. Thema: „Die nette Sozia.“ Halten Sie es im Bilde fest, Ihr Benzinmäuschen. (Photographische Seitensprünge sind ausnahmsweise auch erlaubt . . . aber bitte nur photographische!) Knipsen Sie mit Liebe und Begeisterung, groß oder klein, einmal oder zehnmal, mit oder ohne Hintergrund . . . aber zünftig.

Das Mädchen „Regina“ ist keine Miß, es ist auch kein Modepüppchen und auch kein

süßliches Lärvchen. Es ist die fröhliche, frische Kameradin. Natürlich soll sie nicht gerade schielen, X-Beine haben oder 150 Pfund wiegen. Aber all die anderen, die unverdrossen mit auf Motorradfahrt gehen, und auch die netten Ferienbegegnungen am Wegesrand haben Aussicht, bei diesem Wettbewerb die Siegerin zu werden . . . wenn ihre HOREX-Fahrer unter Beweis stellen, daß sie noch mehr können als nur glänzend Motorrad fahren, nämlich photographieren.

Wir wollen Ihnen nun nicht etwa unseren Geschmack aufdrängen bei der Wahl des Reginamädchens. Wir suchen lediglich aus der hoffentlich riesengroßen Menge der eingesandten Photos die besten heraus und führen sie Ihnen in der Hauspost vor. Und dann kann

die ganze große HOREX-Familie mitbestimmen, welche ihrer Töchter den Lorbeer davontragen soll.

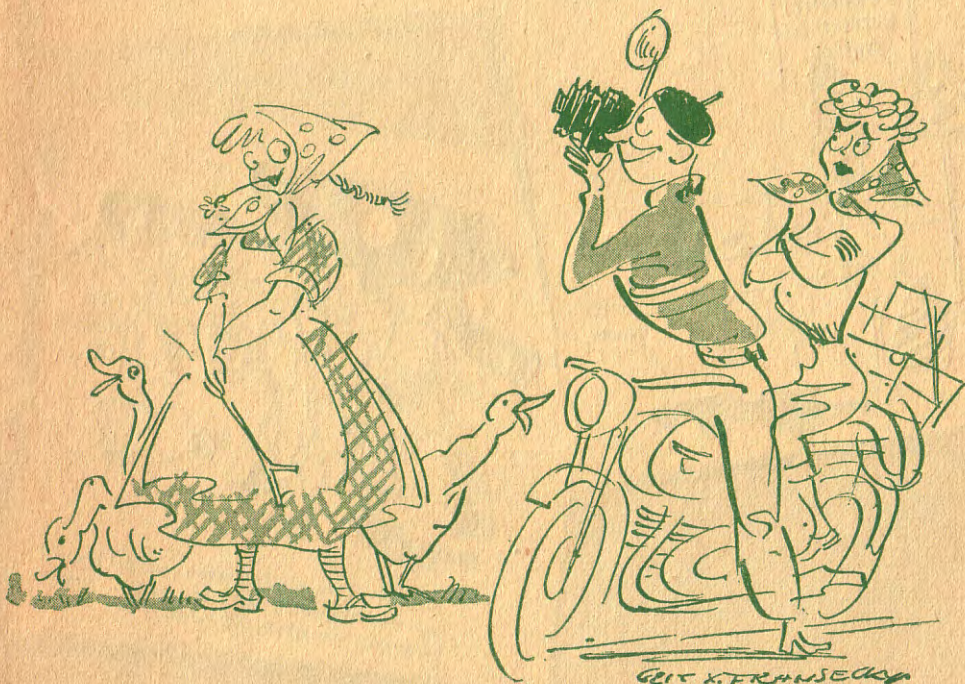
Der Sozia mit den meisten Stimmen wird in feierlicher Form der Ehrentitel „Regina“ (die Königin) verliehen.

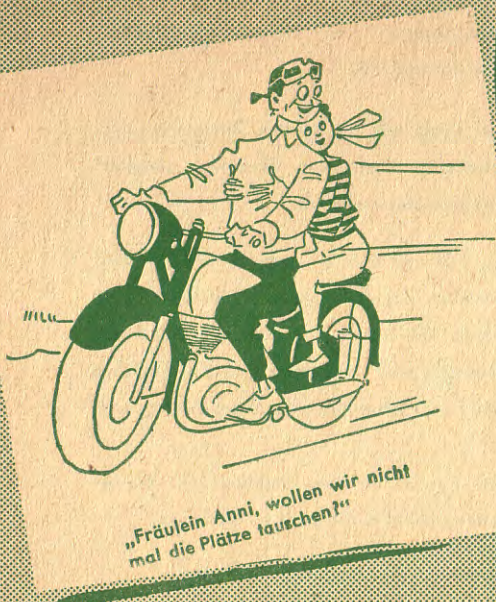
So, und nun kann's losgehen, meine Herren! Schießen Sie schnell, wo Sie fahren und stehen. Wir freuen uns, wenn zum Schluß des Sommers eine Riesenkiste hübscher Mädchen unter dem Schreibtisch der Werbeleitung steht.

Die Adresse für Ihre Einsendungen: Werbeleitung HOREX-Werke, Bad Homburg.

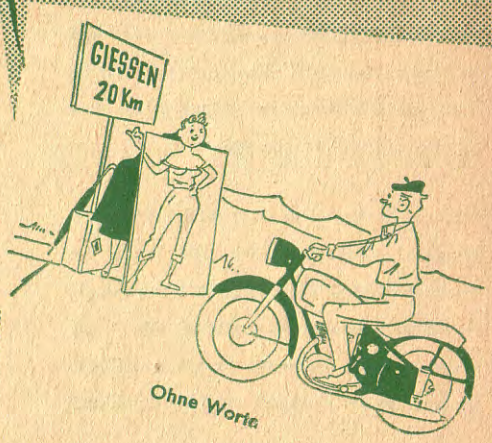
Und nun „Gut Schuß!“

Ihre Marianne





„Fräulein Anni, wollen wir nicht mal die Plätze tauschen?“



Ohne Worte



Ohne Worte



„Fensterln? Na, die Zeiten san vorbei. I brauch nur des Maschinle blubbern lassen, nacha kommen's von selbst, die Mädle!“

Eine ganz *miss-liche* Geschichte

Miß-günstig haben wir schon lange Ausschau gehalten, ob nicht auch wir zur allgemeinen Miß-wirtschaft unseren Beitrag leisten können. Es war kein Miß-erfolg, wie Ihr seht, liebe HOREX-Freunde. Man war uns nicht miß-günstig und schickte uns zum Miß-brauch gleich zwei nette Fotos, zu denen wir im einzelnen zu sagen hätten:

Die reizende Miß Genf ist eigentlich ein Miß-griff insofern, als sie nämlich eine Mademoiselle ist und mit Vornamen Yvette heißt. Besagte Yvette Beovey hatte schon lange eine Vorliebe für HOREX. Drei Jahre lang besuchte sie treu den Genfer Motorradsalon und

wählte schließlich mit Verstand: Es wurde kein Miß-Erfolg, denn sie erstand eine Regina, mit der sie zum Liebling aller Genfer avancierte. Selbst die Hüter des Gesetzes sind — wie man hört — ob dieser reizenden jungen HOREX-Fahrerin noch nicht miß-mutig geworden und drücken ihr keineswegs ihr Miß-fallen aus. Miß Genf wollen wir deshalb keineswegs miß-billigen.

*

UN-Miß-verständlich hat sich auch die zweite unserer beiden Damen keineswegs als Miß-bildung erwiesen, zumal sie sich als Miß New York keinen besseren Standpunkt als den Platz vor dem UN-Gebäude der Vereinten Nationen ausgewählt hat. Wer wagt zu behaupten, daß das ein Miß-stand wäre?



BESUCHER KAMEN „ORTSCHAFTSWEISE“

Genau so drückte sich eine Zeitung in Bayreuth aus, als in der schönsten Frühlingszeit Motorrad-Schwankl in der Rotmainhalle in Bayreuth auf eigene Faust eine große Motorrad-Ausstellung arrangiert hatte. Er brauchte dazu keine Ausstellungs-GmbH, sondern der ganze Unternehmergeist unseres Bayreuther HOREX-Repräsentanten wurde in der weiten Halle lebendig, in der an zwei Ausstellungstagen über zehntausend Besucher gezählt worden sind. Diese kleine „IFMA“ — so möchte man sagen — war wirklich ein großer Erfolg. Aus Stadt und Land strömten in Wahrheit die Völkerscharen herbei, und in der Rotmainhalle gab es keine Zeit zum Verschnaufen.

„Es hat uns für Ihr Fabrikat außerordentlich gefreut, daß besonders der HOREX-Stand ständig stark umlagert war und die Motorsportfreunde größtes Interesse zeigten“ — so wurde uns aus Bayreuth berichtet. Dabei

wurde nicht wenig auch das vom Homburger Werk zur Verfügung gestellte Schnitt-Modell bestaunt, das auf allen Ausstellungen und bei Schulungen immer wieder scharf unter die Lupe genommen wird.

Wir unsererseits sind erfreut, über ein weiteres Beispiel berichten zu können, wie Unternehmer-Initiative Erfolg hat. Bei Motorrad-Schwankl in Bayreuth ging es an vielen Tagen hoch her, bis alles „stand“, aber dann blieb dieser großzügigen Werbung auch der Erfolg nicht versagt!

Photos:

HOREX-Gespann mit „vierhundert Sachen“

Das Schnitt-Modell des Regina-Motors, bestaunt von jedermann

Blick in die Halle





HOREX

Hauspostlagernd

Was kriege ich für eine Mark?

HOREX-Freund Hubert Loos aus Tekenberg über Helmstedt richtet an uns eine Anfrage, die sicherlich allgemein interessiert. Wir möchten bitten, daß die HOREX-Freunde, die in diesem Sommer wieder in großer Zahl auf Auslandsfahrt gehen, uns irgendwann einmal präzise Angaben über ihre Einkaufserfahrungen draußen machen. Hubert Loos schreibt uns folgendes: Des öfteren werden Reiseberichte von anderen Ländern in der „Hauspost“ veröffentlicht mit netten Fotos. Das liest jeder mit Interesse. Doch meistens steht nie dabei: was brauche ich zur Einreise und was kann ich für eine D-Mark beispielsweise in Italien kaufen? Ich finde, dies ist für uns Motorradfahrer oft mehr von Interesse als ein gutes Foto, weil wir kein dickes Bankkonto hinter uns haben und zumindest unser Urlaubsgeld in einem langen Jahre zusammensparen müssen. Viele Hauspost-Leser wären sicher dankbar dafür, wenn in den Berichten auch darüber etwas geschrieben würde.

*

Die Anregung ist ausgezeichnet! Auslandsfahrer auf HOREX: Tut allen Euren Kameraden den Gefallen und schreibt uns, wo und wie Ihr am billigsten draußen in der Welt gelebt habt. Sicherlich ist es ganz interessant zu erfahren, wo wir mit unseren Urlaubsgroschen am billigsten fahren!



Was ein richtiges Regina-Mädel ist...

kennt sich aus in allen Lebenslagen. Wenn's sein muß, auch mit dem Schraubenschlüssel. Das ist auf Urlaubsfahrt kein Manko, wie auf diesem Bilde zu sehen, das uns HOREX-Freund Joachim Stresemann von Hochstetter aus Konstanz/Bodensee schickte. Viel Vergnügen weiterhin mit zwei so kessen Sachen!

In 26 Jahren 18 Motorräder

Am Jahresende hatte ich Ihnen geschrieben, daß ich mit meiner Regina den 100000. Kilometer gefahren habe. Gute Straßenlage und Bremsen trugen viel dazu bei, daß kein Unfall dabei passierte. Habe bis heute überhaupt noch keinen Unfall gebaut. Am 15. März 1954 hatte ich 26 Motorradjahre hinter mir. Die Regina ist mein 18. Motorrad. Fuhr zuvor eine HOREX, Jahrgang 1937, eine 300er-Maschine, die ich bei Fa. Islinger-Mannheim in Zahlung gab und mir die Regina erstand. Die Maschine habe ich wirklich nicht geschont. Sie hat mich trotzdem nie im Stich gelassen (außer Reifenpanne). Ich fahre die HOREX im Sommer wie im Winter beruflich und kann dabei nie nach dem Wetter fragen. Bin von Beruf Monteur der Hochspannungskolonnen der Pfalzwerke AG Ludwigshafen. August Haag, Bellheim/Pfalz, Neue Kirchstraße 13





Spanien lockt

Wohl dem, der solche Bilder in diesen Sommerzeiten in natura sieht. Eine Regina wird allüberall in Spanien bestaunt und umlagert. Das Bild sandte Fritz Rückebach aus Lindau-Schachen, Oeschländler Weg 14.

Die schöne Alpenwelt

Diesen Bildergruß von schöner Urlaubsreise schickte uns Dipl.-Ing. Albert Jörger aus Offenburg, Zähringer Straße 9.



Die „Drei-Zylinder-HOREX“

Kurt Klingenberg, Schornsteinfegergeselle und passionierter HOREX-Fahrer aus Braunschweig, schreibt uns, daß in Braunschweig ein Gerücht umliefe von einer „Drei-Zylinder-HOREX“. Was heißt hier Gerücht? Sehen wir uns das Bild an — es stimmt!

„Mein Traum hinter Stacheldraht“

„Meine Freude war groß, als ich mich in Nr. 2 der Hauspost wiedersah“, schreibt uns Manfred Oden-dahl aus Berlin SW 68, Segitzdamm 54. „Vier Jahre war ich in russischer Gefangenschaft, und immer war mein Traum ein schönes Motorrad, wenn ich wieder einmal zu Hause sein sollte. Heute bin ich glücklicher Besitzer einer HOREX-Regina. Ich gehöre schon längst zu denen, die ihr Loblied bei Tag und Nacht singen. Ich bin zufrieden mit meiner „Regina“ und sage es jedem, der es wissen will. Die „Hauspost“ aber ist ein unentbehrlicher Teil meiner HOREX, und ihr verdanke ich jedes spezielle technische Verständnis und die Verbundenheit mit allen HOREX-Freunden auf der Welt. Für Ihre nächste Ausgabe ein kleines Eßlebnis. Überschrift: HOREX-Regina wie immer o. B. Meine HOREX sollte im Frühjahr wieder zugelassen werden. Ein technisches Gutachten war noch einzuholen. Die Auspufftöpfe waren leer und der Motoren-lärm polizeiwidrig. Böse Zungen prophezeiten eine Pleite! HOREX-Vertreter Raguse-Berlin wußte, wie immer, Rat: Tüten ab und von vorne Stahlspäne hinein! — Gesagt, getan. Ich fuhr zur Prüfstelle. Wunderbare Dämpfung, die HOREX, lobte der Prüfer. — Ich strahlte bescheiden. Leise wie 'ne Biene, die Regina, bemerkte der Gehilfe. — Mir blieb die Spucke weg. Vorbildliche Auspuffanlage, die HOREX, schloß der Sachverständige ab. — Ich warf mich in die Brust! Nach drei Minuten war das Gutachten erledigt. Ich zahlte und raste zur Polizei, um das Kennzeichen abstempeln zu lassen. Der Mann mit dem Stempel tat gewichtig. Er schien unbestechlich. Der Betrieb war groß. Die HOREX antreten, rief der Gestrenge. Mein Herr, gab ich zur Antwort, die HOREX läuft! Die Umstehenden brachen in schallendes Gelächter aus — und sprachlos stempelte der Kleine...“

Am 3. Mai 70 cm Schnee!

Schöne Sachen machte HOREX-Freund Rolf Schwager-bantz aus St. Moritz/Schweiz! Das Foto knipste er am 3. Mai 1954. Er schreibt dazu: Wir hatten hier in St. Moritz an diesem Maientag auf 1700 m Höhe 70 cm Neuschnee! Ich kam über den 2300 m hohen Julierpaß nach Hause. Auf der Paßhöhe einen knappen Meter Neuschnee. Es war beinahe unglaublich, daß ich durchkam, doch meine Regina 250 ließ mich nicht im Stich. Ich fahre täglich und bin begeistert von meiner (beinahe) besten Freundin — mit der besten bin ich verheiratet! (Inzwischen zeigte es sich, daß selbst im Juli die Sommerreisenden noch Schnee erlebten. Die Red.)



Da schau her ...

Zwei kesse Bienen, die zur Regina bestens passen. Das fand auch wohl Hans Tritschler aus Mengen/Donau, als er dieses Kleeblatt auf die Platte bannte.



HOREX-Weltfahrer in Korea

Wer von den HOREX-Freunden japanisch kann, wird den Bericht mit Freude lesen. Wir anderen trösten uns damit, daß er recht freundlich geschrieben ist.

Wir trauten unseren Augen nicht, als wir einen Luftpostbrief von unseren HOREX-Weltreisenden Edlitzberger und Wittasek aus Korea erhielten. Wirklich und wahrhaftig waren sie am vieldiskutierten Han-Fluß auf der vom Krieg verwüsteten Insel. Sie schrieben uns:

„Vor nun schon mehr als drei Wochen zogen wir die Uniformen als UN War Correspondents an, schnallten uns Schwimmwesten und Fallschirmriemen um den Leib und schwangen uns in die Lüfte. Allerdings nicht allein, sondern zusammen mit 128 Soldaten, die alle in der riesigen Globemaster Platz gefunden hatten. Drei Stunden später saßen wir zum ersten Male koreanische Luft in unsere Nüstern ein. Ich muß heute noch niesen, wenn ich an den Gestank denke. Diese koreanische Geruchskulisse blieb uns volle drei Wochen erhalten.

Wenn man in Europa von Korea spricht, so denkt man an ein ehemaliges Schlachtfeld mit Ruinen, Bombentrichtern und Einschüssen in Häusermauern. Wenn man aber die ersten Tage in Süd-Korea überstanden hat, weiß man, daß es in Korea noch viel ärger aussieht. Der Krieg hat dort fast keinen Stein auf dem

anderen gelassen. Die Straßen sind ein einziger Bombentrichter. Am ärgsten aber empfindet man die grenzenlose Armut, die ihren Einzug in dieses einst blühende Land gehalten hat. Kein einziger Neubau ist zu finden, wenn man von den unzähligen Hütten absieht. Die allermeisten Koreaner schlafen in Erdhöhlen oder unter Brücken und werden noch von denen beneidet, die sich nicht einmal solchen Unterschlupf leisten können. Das weitere Charakteristikum Koreas sind die zahllosen zerlumpten Kinder, die im wahrsten Sinne des Wortes die Straßen unsicher machen. Sie stehlen, rauben und sind der Grund dafür warum in Süd-Korea nach 22 Uhr Ausnahmezustand herrscht.“

Die beiden HOREX-Weltreisenden berichten dann aber, daß es ihnen ganz gut ging bei amerikanischer Verpflegung und Betreuung. Mit Hubschraubern und Kuriermaschinen konnten sie sich über Korea bewegen und die einmalig schlechten Straßen auf diese Weise meiden. „Ja, wenn es keine Hubschrauber gäbe! Einmal lieben wir uns „herab“, den UN-Express nach Pusan und zurück zu benutzen. Dafür aber bestiegen wir ein paar Tage später einen Düsenjäger und liebten uns durch die Lüfte jagen nach Seoul. Natürlich mußte viel fotografiert werden, denn die Verhältnisse in Korea nehmen den traurigen Ruhm für sich in Anspruch, die deprimierendsten der Welt zu sein!“



HOREX als Autoschlepp

Folgendes Autobahn-Erlebnis berichtet uns HOREX-Freund Anton Roszkopf aus Augsburg, Stadtberger Straße 49: Auf der Autobahn vor Zurschausen sah ich gegen Abend einen winkenden Autofahrer neben seinem blitzenden Opel stehen. Der Mann war geradezu verblüfft, als ich anhielt. Das hatte in dreiviertel Stunden niemand anders getan. Dem Wagen war das Kühlwasser weggelaufen. Da zum Abschleppen sich offenbar niemand gefunden hatte, war ich dazu bereit. Der Autofahrer machte große Augen. Er verlor fast die Fassung. Er blickte abwechselnd auf meine Regina und auf seinen Wagen. Von Optimismus war bei ihm nicht die Rede. Schließlich setzte sich der Herr doch hinter das Steuer seines Wagens, und ab ging die Post. Mit ihm staunten auch noch viele andere, die vorbeifuhren. Wohl war dies für meine Regina ein unbekanntes Anhängsel, aber im zweiten Gang schaffte es die Treue prima. Mag sein, daß sich auch der Opel schämte, denn kurz vor dem Ziel fing er zunächst an zu husten, um schließlich mit eigener Kraft auf den letzten Metern die Fahrt zur Werkstatt zu schaffen. Der Krafftfahrer sang Loblieder auf die „starke Regina“, die hier mit ihrem stolzen Besitzer im Bilde zu sehen ist.

Durchaus im zeltfähigen Alter

Welches Regina-Pärchen macht folgende Urlaubsfahrt mit: Duisburg — Schwarzwald — Schweiz — Innsbruck — Salzkammergut, wo der Rest des Urlaubs verbracht werden soll? Unser Steckbrief: Wir (HOREX-Fahrer mit Braut) befinden uns in dem Alter, wo man schon frei fahren und zelten darf, ohne Vater und Mutter vorher um Erlaubnis fragen zu müssen (25 und 26 Jahre). Sind beide lebensfroh, lustig und sportlich. Urlaubstermin: August. Eilanschriften an: Friedel Hohl, Duisburg-Meiderich, Weserstraße 2

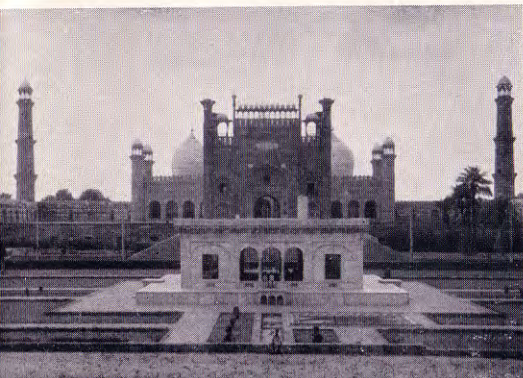


Hochbetrieb auf Camping-Plätzen

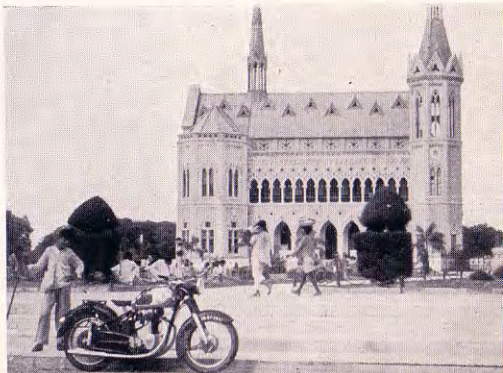
Fritz Rückenbach aus Lindau-Schachen knipste dieses Lagerbild einer Völkerwanderung auf seiner Urlaubsreise nach Spanien.



Gesamtansicht der Moschee von Lahore, erb. 1564-1600



Karachi, Pakistan. Fotos Edlitzberger





Mit freundlicher Empfehlung Ihrer Werkvertretung:

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