

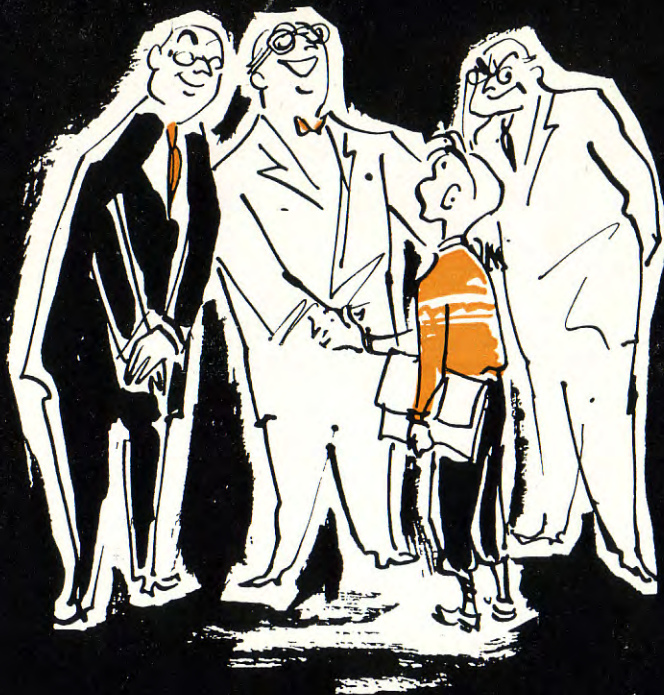
H O R E X - *Hauspost*



DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN HOREX-FAHRER

5

1954



LIEBE HOREX - KOLLEGEN!

Nachdem wir uns mehrstimmig dazu entschlossen hatten, dieser vorliegenden Ausgabe der Hauspost den Charakter

»Die HOREX im Berufsleben«

zu geben, dürfte die obige Anrede einigermassen angemessen sein.

Im übrigen, liebe Kollegen, bin ich jetzt wirklich ein solcher geworden. Kurzentschlossen habe ich meine Schultasche an den Nagel gehängt und mich hauptberuflich ins journalistische Fahrwasser begeben. Ich wollte meinen Erziehern weiteren Ärger ersparen, zumal wesentliche Erfolge in humanistischer Bildung bei mir in letzter Zeit ohnehin nicht mehr zu verzeichnen waren. Ein hörbares Aufatmen ging durchs Lehrerkollegium, als ich ihnen zum Abschied die Hand drückte. Im geheimen bedauerte man die Menschheit, auf die ich nun losgelassen wurde.

Nehmt mich gnädig auf, liebe Kollegen, und gebt mir die Chance, ein vollwertiges Mitglied Eurer Gesellschaft zu werden.

Auf dem Wege der Besserung verspreche ich, Euch weiterhin die Treue zu halten und wünsche Euch heute — wie stets — viel Freude an Eurer Hauspost.

Ever getreuer HOREX-Boy



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

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

Auflage 70 000

Der aktuelle LEID-Artikel



Sehr geehrter Herr Bundesfinanzminister!

Da ich Ihnen vermutlich ein völlig Unbekannter bin, gestatten Sie bitte, daß ich mich erst einmal vorstelle:

Ich bin ein Bundesbürger Steuergruppe römisch drei, 30 Jahre alt, meine erste Steuerermäßigung ist Hausfrau, 26, meine zweite befindet sich noch im Windelalter. Beruflich bin ich in einem Stahlwerk tätig, mein Bruttolohn liegt an der 600-DM-Grenze.

Soviel zu meiner Person, die Sie vermutlich nicht mehr und nicht weniger interessieren wird als die Masse aller Steuerzahler.

Von Ihnen selbst, Herr Bundesfinanzminister, ist mir nur soviel bekannt, daß Sie zwar mehr Steuern zahlen als ich, daß Sie jedoch für den verbleibenden Rest Ihres Geldes eine der undankbarsten Aufgaben in der ganzen Bundesrepublik auszuführen haben.

Es mag vielleicht etwas vermessen sein von mir, aber ich habe mir in den Kopf gesetzt, Ihnen bei dieser undankbaren Tätigkeit etwas behilflich zu sein. Und zwar mit einem Vorschlag, an dem ich jetzt schon einige Monate herumgegrübelt habe. Lassen Sie bitte Milde walten, wenn das eine oder andere etwas laienhaft erscheint. Ich bin eben nur Steuerzahler, kam aber trotzdem auf folgende Idee:

Meine Wohnung befindet sich genau 20 Kilometer von meiner Arbeitsstätte entfernt. In-

folge nicht sehr günstiger Bahnverbindungen erfordert mein Weg von und zur Arbeitsstätte täglich einen Zeitaufwand von genau drei Stunden.

Da ich ja nun gut verdiene, trage ich mich schon eine ganze Zeit mit dem Gedanken, mir ein Motorrad anzuschaffen, um es für meinen Arbeitsweg zu benutzen. Und da ich schon so viel von Abschreibungen und Sonderausgaben gehört hatte, ging ich neulich einmal zum Finanzamt, um mich nach diesen Möglichkeiten zu erkundigen. Leider war dieser Weg nicht sehr ermutigend, denn meine Frage nach steuerlichen Erleichterungen wurde völlig negativ beschieden (Sie sehen, Herr Minister, ich kenne mich schon etwas in steuerlicher Ausdrucksweise aus!).

Begründet wurde dieser abschlägige Bescheid damit, daß das Bundesfinanzgericht nach einem grundsätzlichlich ergangenen Urteil einem Arbeitnehmer bei einer achtstündigen Arbeit eine Wegzeit von fünf Stunden zumutet, und zwar unter Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Erst was darüber hinausgeht, wird zwecks steuerlicher Freibeträge etc. in nähere Erwägung gezogen.

Ich möchte hier nur kurz einflechten, daß an sich diese finanzgerichtliche Zumutung wirklich eine „Zumutung“ im bürgerlichen Sinn bedeutet. Denn, wo bleibt denn da eigentlich noch das Familienleben? Bitte, sehr geehrter

Wo zahl ich meine Steuern?

Unkosten - Gegenüberstellung Bahn / Motorrad

Eisenbahn-Benutzung	Motorrad-Benutzung
Jahreslohn 7 200.-	Jahreslohn 7 200.-
<u>Mögliche Abzüge:</u>	<u>Vorschlag für Abzüge:</u>
Werbungskostenpauschale 312.-	1/4 der Motorrad-Anschaffung 550.-
Fahrkarte für tgl. 20 km zur Arbeit im Jahr 240.-	Kfz.-Steuer 48.-
552.-	Haftpflicht-, Unfall und Teilkaskovers. 68.-
	Garage 60.-
	Inspektionen, Oel und Reifen etc. 210.-
	Bezinverbrauch zur Arbeit an 285 Fahr- tagen je 30 km 160.-
	1 096.-
Nach diesen Abzügen zahle ich im Jahr Lohnsteuer 534.-	Pauschale wird abgezogen 312.-
	784.-
	Lohnsteuer im Jahr 499.-
	Aber ich zahle ja noch mehr Steuern, nämlich:
	Kfz.-Steuer 48.-
	Steuer auf den Benzin rund 40.-
	Steuer a.d.Krad rd. 50.-
	637.-
	zusammen:

richtig? 519.
 tabellar
 abzüge
 zahlen war

gut für die
 großen Steuer-
 reforme !!
 G. G. 24.

kann ich Motorrad
 fahren sparen ich
 Lohnsteuer!

Aber der Staat mordet !!! ?

Herr Finanzminister, sprechen Sie doch darüber mal mit Herrn Dr. Wuermeling. Ich kann mir kaum vorstellen, daß er damit einverstanden ist, daß das Bundesfinanzgericht uns nur ein tägliches Familienleben von elf Stunden erlaubt, das übrigens nach Abzug einer — allerdings noch nicht gesetzlich geregelten — Schlafzeit von acht Stunden im Endeffekt nur drei Stunden täglich beträgt. Ich finde das sehr hart! Ich habe mir nun, ganz laienhaft natürlich und auch nicht gerade in deutscher Einheits-Schönschrift, auf nebenstehendem Blatt einmal eine Aufstellung gemacht, was ich Ihnen im Endeffekt an Steuern mehr zahlen würde, wenn Sie mir die Anschaffung eines Motorrades und die Unterhaltung auf dem täglichen Arbeitsweg steuerlich erleichtern würden.

Das klingt im ersten Moment zwar paradox, Herr Minister. Aber, ich zahle wirklich mehr Steuern, als wenn ich die Bundesbahn benutze. Ich gehe dieser zwar als schlecht zahlender Fahrgast verloren, dafür kurbele ich die Fahrzeugindustrie an, und die Treibstoffindustrie, der Sie ja auch Ihre Steuern abknöpfen, bekommt auch noch zu verdienen. (Ich weiß ja nicht, wie Sie sich mit Herrn Dr. Seebohm, unserem Verkehrsminister, stehen. Ich überlasse es Ihnen, ob Sie mit ihm mal über meinen Vorschlag sprechen. Vielleicht können Sie das mit der Bundesbahn ein bißchen vertuschen und mehr auf den Sektor Straßenverkehr hinweisen. Aber mit dem Familienminister sprechen Sie doch ganz bestimmt, nicht wahr?)

Übrigens, da fällt mir gerade noch was ein, Herr Bundesfinanzminister. Wenn wir das Motorrad haben, da fahren wir natürlich auch

am Wochenende mal raus, das ist ja klar. Und bei dieser Gelegenheit verbrauchen wir ja auch Sprit, und wir kehren unterwegs mal ein, trinken ein Glas Bier oder einen Schnaps (nur bis höchstens 0,5 Promille, das verspreche ich Ihnen), und wenn die Tochter größer wird, dann kaufen wir uns einen Seitenwagen usw.

Das sind doch alles Dinge — vom Benzin über Bier und Schnaps bis zum Seitenwagen — wo Sie auch noch Geld dran verdienen. Und aus all diesen Gründen überlegen Sie doch mal eingehend, ob sich da nicht was machen ließe.

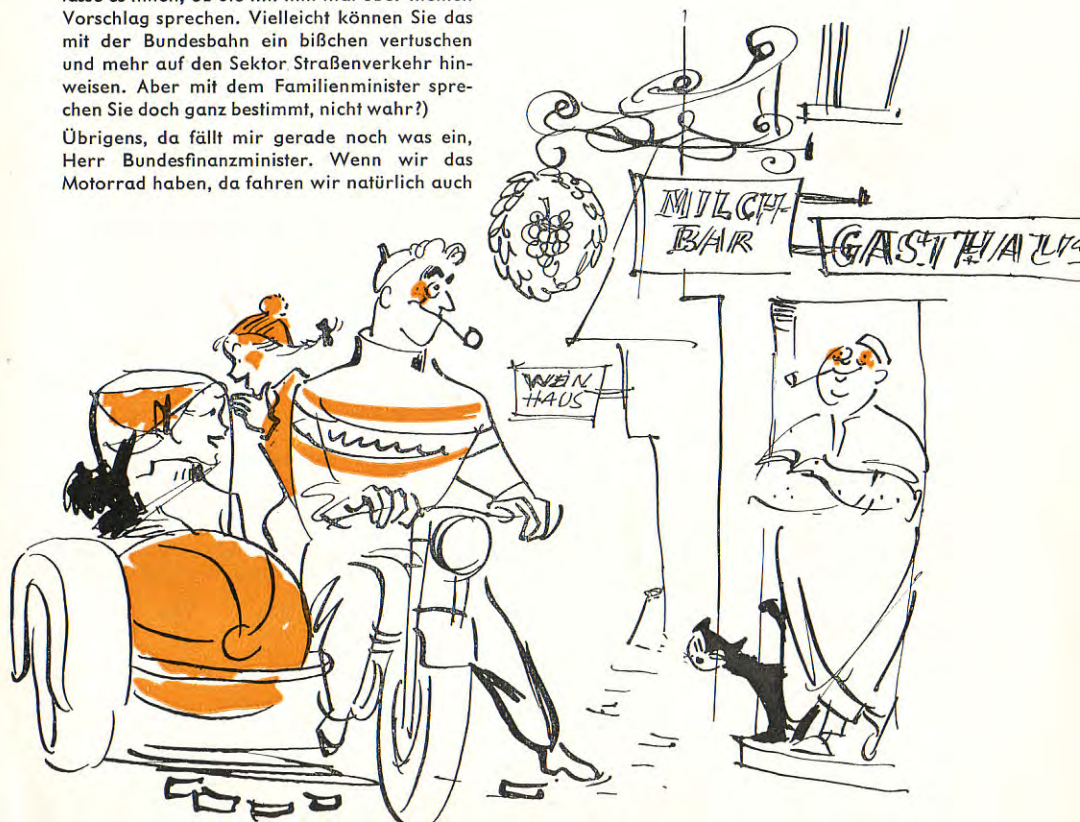
Ich hörte neulich, daß die Große Steuerreform etwas Neues bringen würde auf dem genannten Gebiet. Vielleicht kommt mein Brief noch zurecht, Herr Minister. Und Sie schreiben doch auch mal, nicht wahr? Am besten an die HOREX-Werke in Bad Homburg. Der Herr Wirtschaftsminister kennt die Adresse. Er hat nämlich unseren Stand bei der IFMA voriges Jahr besichtigt und lange mit unserem Chef, dem Herrn Kleemann, gesprochen.

Recht herzliche Grüße, Herr Minister

Ihr sehr ergebener

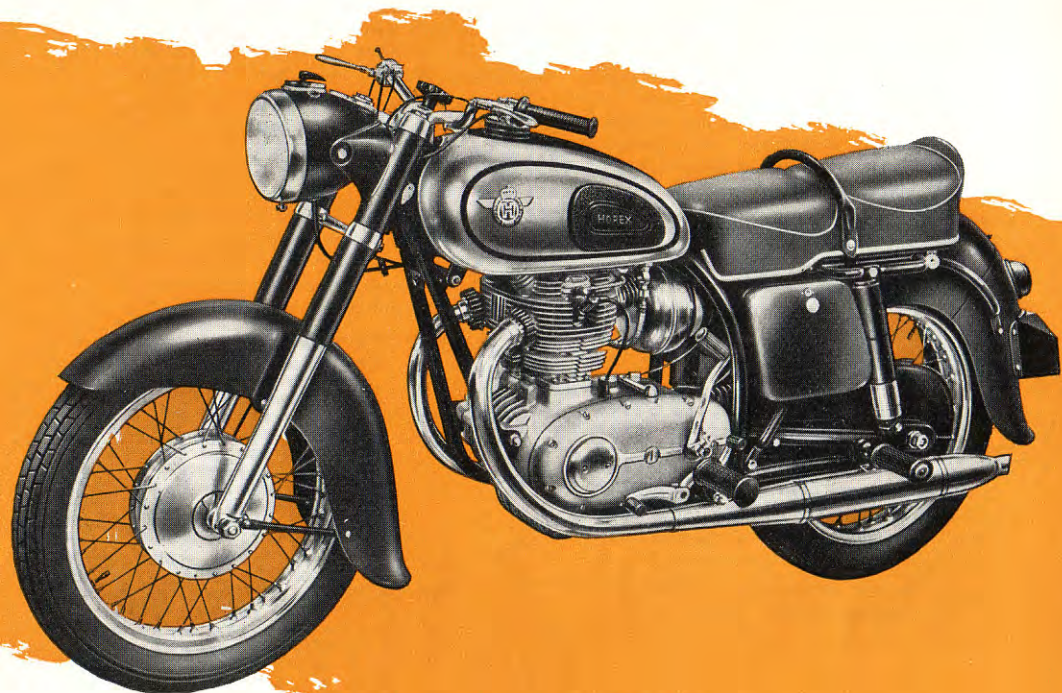
Willi Ehrlich

Steuergruppe röm. drei



Imperator-Streiflichter:

Ein Kundenwunsch geht



Schon im Jahre 1932 brachten die HOREX-Werke, ihrer Zeit kühn vorauseilend, als erste Motorradfabrik den stehenden Parallel-2-Zylinder mit obenliegender Nockenwelle, eine aufsehenerregende Konstruktion, die im „IMPERATOR“ ihre Wiedergeburt feiert, weil Tausende alter HOREX-Freunde unablässig das Werk baten, ihrem Wunsche zu entsprechen.

Die Entwicklung dieser HOREX-Tradition, auch wenn sie nach außen hin scheinbar ruhte, stand nie still.

Der „IMPERATOR“ 400 ccm ist der sichtbare Ausdruck der unermüdlichen Konstruktionsfähigkeit der HOREX-Ingenieure, die in liebevoller Kleinarbeit alle Erkenntnisse der letzten 20 Jahre in dieses Modell legten, um auch dem anspruchsvollsten Fahrer gerecht zu werden,

denn

im Dezember in Erfüllung

TECHNISCHE DATEN FÜR IMPERATOR

Leistung und Verbrauch

Höchstleistung	26 PS
Dauerleistung	24 PS/5800 U/min
Höchstgeschwindigkeit	135 km/Std. (S)
	120 km/Std. (G)

Kraftstoffverbrauch

bei 100 km/Std. ...	4 Ltr./100 km (S)
	4,8 Ltr./100 km (G)
bei 60 km/Std. ...	3,4 Ltr./100 km (S)
	4,1 Ltr./100 km (G)

Ölverbrauch	0,5/1000 (S)
	0,6/1000 (G)

Kraftstoff-Tankinhalt	17 Liter
Kraftstoffreserve	2 Liter

Motor

Zylinderzahl	2
Zylinderanordnung	steh./parallel
Bohrung/Hub	61,5/66 mm
Hubraum	392 ccm
Verdichtungsverhältnis	1 : 7,25
Vergaser	Bing 24 Durchm.
Batterie-Lichtzündmaschine	Bosch LJ/CJE
	60/6...L

Getriebe

Getriebeübersetzungen

1. Gang 2,54 : 1	2. Gang 1,56 : 1
3. Gang 1,14 : 1	4. Gang 0,917 : 1

Gesamtübersetzung 4. Gang	5,7 : 1 (S)
	6,45 : 1 (G)

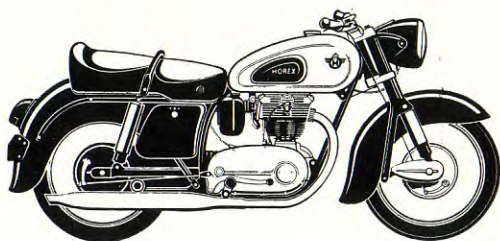
Abmessungen und Gewichte

(Einfederung durch Eigengewicht)

Gesamtlänge 2140 mm – Lenkerbreite 660 mm
Höhe 990 mm – Sattelhöhe 785 mm
Radstand 1380 mm

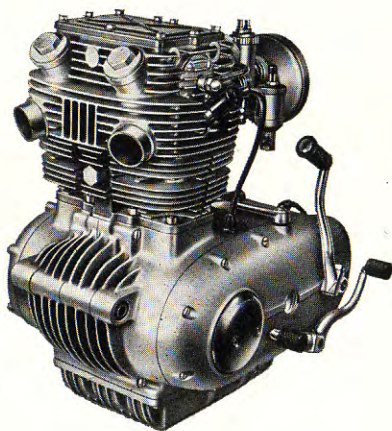
Leergewicht (volle Tankfüllung, 3 Liter Öl, Werkzeuge, Sitzbank) 196 kg (S), 276 kg (G)
Zulässig. Gesamtgewicht 350 kg (S), 510 kg (G)
Bodenfreiheit 180 mm – Reifenabmessungen Solo vorn 3,25 x 18, hinten 3,5 x 18
Reifenabmessungen Gespann . . . vorn 3,25 x 18
hinten 4,0 x 18, Seitenwagen 3,25 x 18

S = Solo; G = Gespann.



IMPERATOR

wird wahlweise mit Teleskopgabel-Federung oder mit neuer HOREX-Vorderschwinge geliefert.



Im ersten Heft des Jahres 1955 wird der IMPERATOR eine eingehende Würdigung erfahren. Kurz vor Redaktionsschluß wurden vorerst nur diese Bilder und Angaben freigegeben.

„Imperator“ fahren ist mehr als Motorrad fahren!



„Regina“ im Arbeitsanzug

„Solides einfaches Mädchen aus gutem Haus mit allen guten Eigenschaften sucht...“

...auf diesem „nicht mehr ganz ungewöhnlichen Weg“ Anschluß an die Motorradwelt zu gewinnen.

Freunde, wir wollen Euch verraten, daß es sich bei dem soliden Mädchen um ein neues Modell der Regina 250 handelt, bewährt in ihrer bisherigen Konstruktion, nur das Äußere hat sich ein bißchen gewandelt. Die Homburger haben ihr den verheißungsvollen Namen V-Modell mit auf den Lebensweg gegeben: Es handelt sich keineswegs um eine Vergeltungswaffe unseligen Angedenkens, sondern um ein „V“olkstümliches Motorrad zum Preis von

1850,— DM

In schwarz und fischsilbergrau ist diese Regina 250 seit einigen Wochen auf dem Markt, und sie hat schnell Freunde gefunden. Freunde vornehmlich in den Kreisen unserer Motorradfahrer, denen ihr Fahrzeug in erster Linie ein zuverlässiges Beförderungsmittel im Berufsverkehr sein soll, für das sie nicht den Preis einer sportlichen Liebhaberei zahlen können. Dafür scheint uns die neue Regina 250 der geeignete gute Wurf von HOREX zu sein. In ihrer etwas vereinfachten Ausführung verzichtet sie auf äußerlichen Chrom und ist im übrigen ein getreues Ebenbild der bisherigen Viertelliter, die jedoch in ihrer bekannten Ausführung auch weiter gebaut wird.

Das V-Modell sei hiermit vorgestellt, und wir begleiten seinen Weg ins Berufs-Leben mit einem herzlichen Glückauf!

HOREX

Kettenfett

Die Kette der „Regina“ wird automatisch geschmiert und ist außerdem durch den Kettenkasten gegen Staub und Wasser geschützt.

Wenn sich jetzt noch der stolze Besitzer dazu bereifunden kann, seiner Kette eine fachgerechte Wartung und Pflege angedeihen zu lassen, wird die Lebensdauer der Kette wesentlich erhöht.

Die HOREX-Werke haben in Verbindung mit BV-Aral ein

HOREX-Kettenfett

entwickelt, das allen Anforderungen gerecht wird.

Darum für Leute, die vorausdenken und die Unterhaltungskosten vermindern wollen:

Kette nach jeweils etwa 6000 km Fahrleistung abnehmen, ca. 30 Minuten in Benzin einlegen und den aufgeweichten Schmutz sowie die Schmirgelpaste mit einem harten Pinsel entfernen. Mit frischem Benzin nachspülen und Kette zum Abtropfen aufhängen.

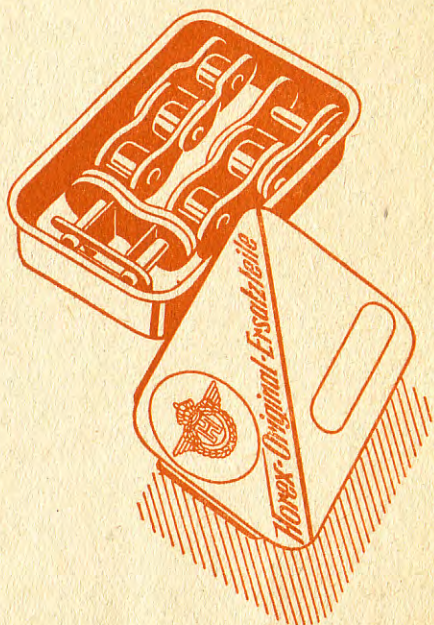
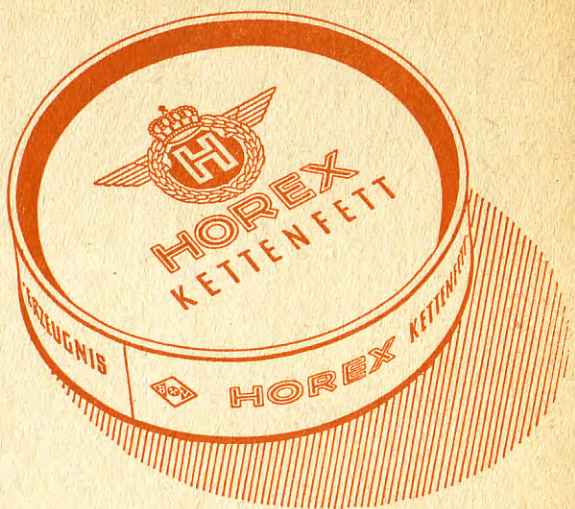
Das HOREX-Kettenfett wird in der Original-Dose auf eine Flamme gestellt und die Kette in das heiße, flüssige Spezialfett getaucht, wofür Gewähr gegeben ist, daß das Fett in das Innere der Lagerstellen eindringt.

Das HOREX-Kettenfett ist bei allen HOREX-Vertragshändlern zum Preis von DM 4,20 in Spezialdosen erhältlich.

„...und dann würden wir Ihnen noch empfehlen, einige Kettenglieder und ein Kettenschloß auf die geplante Auslandsreise mit „Regina“ mitzunehmen...“

Es ist richtig, daß unzählige Kunden kreuz und quer durch Europa mit „Regina“ fahren, ohne einen Schraubenschlüssel anzufassen, wie sie uns schrieben. Aber ein Schiff muß wohl auch nicht havariieren, weil es Rettungsboote und Schwimmwesten an Bord hat — doch der kluge Mann baut vor für den Fall...

Wir wünschen Ihnen nicht „den Fall“ — aber wir würden Ihnen wünschen, daß Sie bei einem Kettenschaden das kleine Ketten-Notpäckchen dabei haben.



Es enthält für die Kette $\frac{3}{4} \times \frac{1}{4}$ 1 Kettenschloß mit Sicherung und 2 Kettenglieder, kostet DM 3,— bei Ihrem HOREX-Händler und sollte eigentlich in keinem Werkzeugkasten fehlen.



**HOREX
DIENST**

Liebe Horex-Kauspost!

indem ich im Sommer, wo ich auf der Hohen Leitn Goas und Flöhe gehitet habe ein Regina Fahrer mit Madl und Maschine zu dieselben gelegt had und die Gschickte seidern gang schiach schaugt und zwengmilli gibt, mus ich Dich eridlen die andern spinaten Reifln zu verbidden auf der Hohen Leitn aus der Turfe zu fligen.

Dem Lakel ist nichts bassiert auch dem Frulein nicht, dem Motorradl aber mehre. Er hat ganz dumme geschaugt der Ocho, Maximir auch und hat ganz greulich gflueht, weil er die Fußstras rundergodelt ist ohne Motor und ohne Gang und Motor, weil er jetzt auch weiß, das die Bremsen zu heiß werden und es zu spät ist un- der Flöhe, Goas und Ochoen zu fluchen. Der Maximur weiß es, sag dies auch den andern und vile Grüße auch von meine Vecher.



Dein Waschl

Hüterbulb vom Brandlbauer

„Die neue Linie“

OFT KOPIERT VON GROSS UND KLEIN

Kürzlich erreichte uns ein Brief aus Neustadt. Da schreibt ein alter HOREX-Freund:

„Fünf Jahre sind es nun her, daß die Regina ihren Einzug in die Welt der Motorradfahrer hielt, eine Maschine, die von neuen Ideen nur so sprühte. Ich denke da an die konzentrierte Verwendung von geschmiedetem Leichtmetall, die hervorragenden Bremsnaben, die Federbeine, die elegante Teleskopgabel, den formschönen Tank, und all die hübschen Dinge, die ihrer Zeit in wirklich klassischem Stil weit vorausleiten. Sie haben unsere Regina immer weiter vervollkommenet und man spürt die Liebe der Konstrukteure zu ihrer Schöpfung.

Doch was müssen Sie denken, wenn Sie in die weite Runde der ‚Konstruktionen‘ blicken, die heute die Straßen bevölkern, in denen Sie die ‚neuen‘ Ideen wiederfinden, die für Sie doch schon alte Erkenntnisse sind? Kann sich ein Werk denn nicht gegen Nachahmungen schützen? Muß es sich denn den sauer verdienten Vorsprung von anderen, mit ideenarmer Nonchalance aus der Hand spielen lassen? Schreiben Sie doch mal in der Hauspost darüber. Bescheidenheit ist da doch fehl am Platze, auch wenn Sie sich Ihres Wertes bewußt sind. Im übrigen hat unsere Regina das verdient.“

Soweit der Brief unseres Freundes.

Wir müßten lügen, den Eindruck erwecken zu wollen, daß wir uns etwa unseres Wertes hinsichtlich der ‚neuen Linie‘ und all der Konstruktions-Details nicht bewußt wären. Wir besitzen ein gerüttelt Maß an Humor, um über kleine Fische hinwegsehen zu können, denn wir wissen, daß unsere Vollbremsnabe ihren Einzug in den internationalen Motorradbau ebenso stürmisch gehalten hat wie der vielbewunderte Benzintank der Regina, ihre Farbkomposition, ihre Federbeine oder ihre Leichtmetall-Gabelbrücke. Wir sind auch stolz darauf, daß diese Linie unser ureigenstes Verdienst ist.

Man kann nicht alles patentieren, man schützt aber das, was einem wichtig erscheint, so z. B. die Vollbremsnabe aus geschmiedetem Leicht-

metall. Wir haben das getan und wußten warum, denn diese Vollbremsnabe war das Fazit einer längeren Entwicklungsreihe unter Verwendung vieler Materialien. Man kann sie auch aus Temperguß herstellen und silberbronzenieren, man kann sie aus Leichtmetall gießen. Wir haben sie aber leichtmetallgeschmiedet in die Serie gebracht, weil uns für eine anspruchsvolle Maschine das hochwertigste Material gerade gut genug erscheint. Deshalb abschließend zu diesem Thema:

Es mag viele Vollbremsnaben in Serienfahrzeugen geben, der eine nennt sie „Rennbremse“, der andere „Rippenbremse“. Wie sie auch heißen mögen, aus welchem Material sie auch hergestellt sind — wer sie schmiedet und erstmalig in Serienfahrzeuge eingebaut hat, das wissen Sie nun.

Der Regina-Tank ist schön, er ist gut gelungen, und er gefällt uns selbst. Daß er auch anderen gefällt, groß und klein, das beweisen die Nachahmungen. So eine Form läßt sich schlecht schützen. Das wäre ein Geschmacksmuster, und Geschmacksmuster waren schon oft der Anlaß zu Streitigkeiten vor dem Patenrichter. Wir haben die Form nicht schützen lassen, wir wissen aber, daß wir diese Form eingeführt haben.

Der eine mag sie nun unter „Supertank“, der andere unter „Hypertank“, ein Dritter unter „Bullentank“ als derner cri seinen Käufern anbieten. Der Ursprung aber war der HOREX-Tank, und wer ihn schuf, ist wohl klar.

Wie sagt doch Goethe im Faust II. Teil:

„Ein gut Geschick führt dich zu mir herein;
Dieweil ich bin, muß ich auch tätig sein.
Ich möchte mich sogleich zur Arbeit schürzen;
Du bist gewandt, die Wege mir zu kürzen.“

Dies den Nachahmern ins Stammbuch.



„Regina“

im Photosucher

Daß wir im letzten Heft unserer Hauspost (Nr. 4) die Foto-Freunde unter unseren HOREX-Fahrern auf die Jagd nach dem Mädchen Regina geschickt haben, hat zweifellos schon zu recht fruchtbaren Fotos geführt. Die Kiste mit der Aufschrift „Fotowettbewerb Mädchen Regina“ bei unserer Werbeleitung in Bad Homburg füllt sich zusehends.

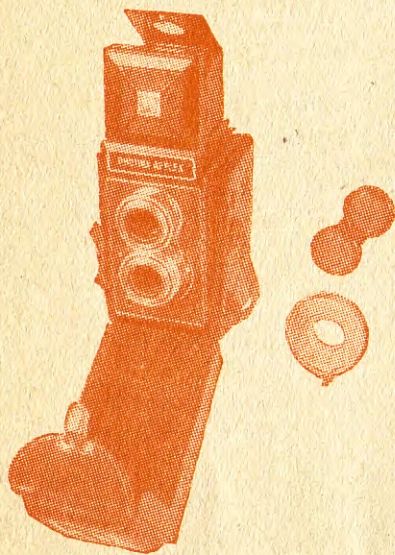
Frau Marianne hatte im letzten Heft angekündigt, daß wir die besten Fotos in der Hauspost öffentlich zur Wahl stellen wollen und daß ihr HOREX-Freunde selbst dann die Wahl des Mädchens Regina treffen sollt.

So ganz „ohne“ soll die Angelegenheit nun auch nicht verlaufen, weshalb wir heute mit großer Freude die Mitteilung nachholen wollen, daß die vier besten Aufnahmen bzw. nettesten Mädchen, die ihr selbst auswählen werdet, mit einem Foto-Apparat belohnt werden. Nebenstehende Spiegelreflex-Kamera ist eine Photina Reflex der Photavit-Werke, Nürnberg.

Ihre techn. Merkmale:

Photokina Reflex 6x6 cm mit Scharfeinstellung und Blitzlichtsynchronisation, Objektiv: Westar 1:3,5, Pronto-Verschuß.

Diese Kamera wird viermal als Preis für die vier Mädchenfotos verliehen, die nach der Veröffentlichung in der Hauspost durch euch die meisten Sympathiestimmen erhalten.



Rechts nebenstehend:

Nach 19 Monaten Weltenbummel Wiedersehen im HOREX-Werk!
46 000 km voller Harmonie mit Edlitzberger, Witassek und REGINA.



Herzlich
willkommen



Einer unserer Kilometer-Jubilare, Wilhelm Remele aus Stuttgart-Wangen. Er fuhr seine 500er HOREX, Baujahr 1929, bisher über 150 000 km ohne wesentliche Reparaturen.



Wir fahnden nach unseren Hunderdttausendern

100 000
100 000

Ohne Politik und Über-Soll:

KILOMETER - AKTIVISTEN - SUCHAKTION

Wir fahnden nach unseren Hunderdttausendern.

Wer auf seiner HOREX — gleich welchen Baujahres — sein halbes Hunderdttausend an Kilometern heruntergekurvt hat, verdient doch eigentlich eine besondere Anerkennung, überlegten wir neulich bei einer Redaktionsbesprechung mit der Werbeleitung. Wir konnten an Hand schon vorliegender Unterlagen feststellen, daß jedoch schon eine Vielzahl von treuen HOREX-Fahrern weit mehr als dieses halbe Hunderdttausend hinter sich gebracht hat, ja, daß eine ganze Anzahl von ihnen bereits seit langem die 100000 überschritten hat.

Und da stand der Entschluß fest: Die Kilometer-Fresser sollen in besonderer Form geehrt werden. Wie das vor sich geht, das wollen wir

heute noch nicht verraten. Es wird für viele eine Überraschung werden.

Für heute seien nur die näheren Bedingungen mitgeteilt:

Unter dem Stichwort:

HOREX - KILOMETER-JUBILAR

können sich die zutreffenden Fahrer bei ihrem örtlichen HOREX-Händler ein Formblatt abholen, das sie nach entsprechender Beantwortung aller Fragen zur Weiterleitung an den Händler zurückgeben oder direkt an die HOREX-Werke K.G., Werbeabteilung, Bad Homburg, senden.

Und nun ran an die Arbeit, wer etwas vorzuweisen hat. Wir wünschen guten Erfolg!

Gegenüberstehendes Bild: Unsere Weltenbummler in Tokio bei unserem japanischen HOREX-Vertreter Yamada Rinseikan

46 000 km um die ERDE

Während wir allenfalls das Vergnügen haben, in der Frühstückspause oder beim Friseur durch eine illustrierte mit den Schönheitsköniginnen der Welt bekannt zu werden, hatten unsere HOREX-Weltenbummler Edlitzberger und Witassek bei der Kür von Miß Universe gerade zurecht zu kommen. Was sie sonst zwischen Tokio und San Franzisko erlebten, das haben sie nicht schon berichten müssen, als sie mit ihrer überladenen HOREX selbst in der Stadt blasierter Filmstars Aufsehen erregten, sondern das haben sie auch freundlicherweise für unsere Hauspost-Leser aufgezeichnet. Lassen wir unsere Freunde selbst aus ihrem Tagebuch berichten:



Tokio, 25. 3. 54

Beinahe wäre für uns nach einem Flug von Taipeh nach Tokio die Sonne nicht wieder aufgegangen. Die Flugplatz-Feuerwehr stand schon mit ihren Wasserkanonen bereit, weil ein Motor in Flammen aufgehen wollte, weil ein Empfang im Lande der aufgehenden Sonne. Diese aber schien in voller Pracht auf die 8-Millionenstadt, die — man stelle sich das einmal vor — keine Straßenbezeichnungen kennt. Und in der drittgrößten Stadt der Welt nach einer nichtangeschriebenen Adresse zu suchen, das ist ein Erlebnis, das einem getrost erspart bleiben kann.

Toba, 10. 4. 54

Wir sind wieder einmal zurechtgekommen. Nämlich zur Kirschblüte. Die Ise-Halbinsel ist dafür berühmt. Die schöne, hügelige Landschaft hat sich in einen schneeweißen Garten verwandelt. Abgefallene Blüten bedecken die Straßen wie zu einem Festzug, alle Mädchen haben ihre farbigen Kimonos angelegt, gleich farbigen Schmetterlingen. Zum Frühlingsfest trinken die Japaner Sake, einen starken, heiß servierten Reiswein. Er trägt sehr zur gröhlen-den Belebung der Straßen bei.

Beppu, 25. 4. 54

Selbstmord in einem Vulkan zu begehen, erfreut sich in Japan größter Beliebtheit. Möglichkeiten dazu gibt es auf den vulkanischen Inseln genug. Gestern erst hat jemand den Sprung in die Tiefe getan. Manchmal holt sich der Vulkan aber auch seine Opfer selber. Fünf Studenten konnten im letzten Jahr den Lavamassen nicht mehr entinnen.

Tokio, 18. 6. 54

Im Mai waren wir — darüber haben wir schon berichtet — in Korea. Wieso wir es dort überhaupt solange ausgehalten haben, ist uns ein Rätsel. Jetzt sind wir aber wieder in der Zivilisation, haben feuchtföhliches Wiedersehen mit Marca gefeiert und sind noch schnell nach Kyoto und Nara, den beiden Tempelstädten Japans gefahren. Unter den geschweiften Holzdächern und den bunten Kassettendecken haben wir die schlechten koreanischen Erfahrungen langsam vergessen und unseren Blick wieder in die Zukunft gerichtet. Rosig sieht die ja gerade nicht aus. Mehrere unserer Leidensgenossen warten bereits seit Monaten auf eine billige, sprich kostenlose Überfahrt nach Amerika. Der nette HOREX-Vertreter hier versucht uns mit guten Worten und Alkohol zu trösten. Es wird schon etwas kommen! Kam tatsächlich auch in Form eines Kapitäns, der uns angeheuert hat. Morgen gehen wir an Bord. Als Deckmatrosen X und Y.

San Franzisko, 11. 7. 54

Amerikas herrliche Autobahnen ließen Marca alle vergangenen Strapazen vergessen. Sie ließen es sich nicht anmerken, daß sie bereits 40000 km auf den schlechtesten Straßen der Welt zurückgelegt hatte. Einmal mußte sie sogar von einem Offizier einer Highway-Streifen freundlich, aber bestimmt angewiesen werden, die Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h nicht dauernd zu überschreiten. Sie tat es aber doch nur uns zuliebe, die wir möglichst schnell in den Yellowstonepark, seinen zutraulichen Bären und imposanten Geysern kommen wollten. Nach diesem schönen Erlebnis gab es wieder endlose, heiße Kilometer durch die Wüste von Nevada, vorbei am Scheidungsparadies Reno, bevor angesichts der Golden-Gate-Brücke unsere Zelle in San Franzisko aufgeschlagen werden konnten.

Hiroshima, 8. 5. 54

Hier wurde am 6. 8. 1945 die erste Atombombe auf die Menschheit losgelassen. Trotzdem ist in den verstrichenen Jahren schon wieder viel von der Stadt aufgebaut worden, aber überall zeichnen sich noch die schweren Zerstörungen ab. Viele der Verletzten stellen sich selbst zur Schau und verdienen sich damit die wenigen Yen, die sie für Reis und kalten Fisch brauchen.

Seattle, 3. 7. 54

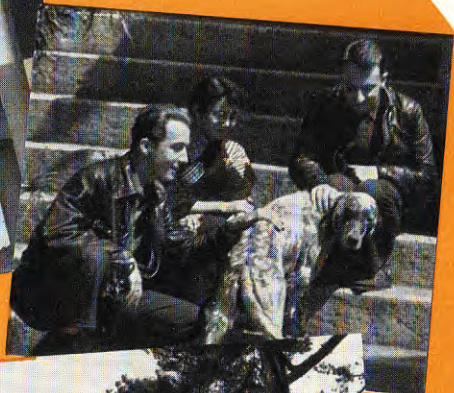
Es geht alles vorüber, es geht alles vorbei. Auch ein Taifun und zehn Tage Trossenwickler, Anstreicher und Öltankputzer. Die Maschine steht schon auf amerikanischem Boden, und der Erste Offizier hat die Befehls-gewalt über uns verloren. Beinahe aber wäre es anders gekommen, hatten wir doch zu wenig Bargeld für die Fahrt durch Amerika bei uns. Hätte der Immigrationsbeamte da nicht ein Auge zugedrückt, so hätten wir wahrscheinlich während der Überfahrt nach Japan die Wasserlinie bemalen dürfen. Ade „Barranduna“. Wie wird wohl das Schiff zwischen New York und Europa heißen?

Los Angeles, 19. 7. 54

Auf einem acht Fahrbahnen breiten Freeway zogen wir weiter südwärts, auf einer Strecke, die vor 200 Jahren die ersten spanischen Missionare genommen hatten. In Tages-etappen hatten diese Glaubensstreiter kleine Missionen entlang der Küste angelegt, Missionen in restaurierter Form einen Einblick in das Leben der ersten Weißen in Californien geben. Und schließlich hat uns die Film-Metropole Los Angeles in Empfang genommen. Marca steht brav in einer Garage in Berverly Hill, versucht aber nicht mit den Luxusautos unserer Nachbarn, Red Skelton, Bing Crosby und Fred Astaire zu konkurrieren. Sie weiß ganz genau, daß man ihr diese Reise nicht so leicht wird nachmachen können. . .



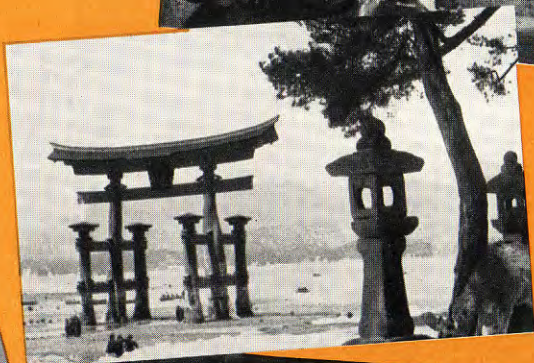
1



2



3



4



5



6



7

- 1 Vier über- und unterschneidende Fahrbahnen auf dem achtbahnigen Freeway nach Los Angeles
- 2 Während der Wartezeit in Japan im Hause rasch gewonnener Freunde
- 3 Auf Ausflug nach Korea mit einem Düsenjäger
- 4 Wassertempel in der Atombombenstadt Hiroshima
- 5 Nach langen Strapazen endlich auf dem amerikanischen Kontinent
- 6 Erinnerungen an alte Zeiten: die kabelgezogenen Straßenbahnen in San Francisco
- 7 Im Yellowstone National Park

Unter uns im



Artisten im HC Augsburg beim kunstvollen Pyramidenbau



In Augsburg über Hindernisse

„Wir in Augsburg wollen uns nicht in die Brust werfen und sagen: Was sind wir für Kerle! — aber mit unserer Geschicklichkeitsveranstaltung stehen wir sicher in der bisherigen HOREX-Club-Geschichte einmalig da.“ So schreibt uns der HOREX-Club Augsburg und berichtet weiter: „Oder ist Ihnen schon einmal ein Bericht zugegangen über eine Veranstaltung, zu der sich HOREX-Clubs aus sechs Städten zusammengefunden hatten? Eine Groß-Veranstaltung, die ausschließlich von HOREX-Maschinen bestritten wurde! Daß eine Geschicklichkeitsfahrt beim Publikum nicht allzuviel Begeisterung findet, ist bekannt. Wenn wir aber trotz zweifelhaften Sommerwetters über 1500 Zuschauer hatten, darf dies wohl von der Einmaligkeit einer solchen Veranstaltung überzeugen.“ Die „Schwäbische Landeszeitung“ räumte diesem Ereignis auch trotz Fußball-Weltmeisterschaft und TT zwei größere Artikel ein und schrieb begeistert über die Fahrt über zwei Wippen, durch eine Tonne und ein Gatter über ein U-Eisen und durch zahlreiche Slalomtore, bis schließlich noch in einem Flaschenwald ein kunstvoller Acher gedreht werden mußte. Nur vier Horexianer kamen aus dieser schweren Prüfung mit 0 Punkten heraus — Sieger wurde der Augsburger Keckeisen mit der schnellsten Zeit.



Mit Schwung über die Wippe



▶ In Maulbronn wurde der HOREX-Club Mittlerer Enzgau gegründet. Mit der Stadtkasse im Hintergrund, wird das Vereinsleben sicherlich florieren

28 in Regina verliebt — aber keine Sozia ist eifersüchtig

„Feine Kerle in einem originellen Klub“ — das ist eine der Überschriftzeilen in der Lüneburger Landeszeitung, die dann in einem langen, bebilderten Bericht über den Lüneburger HOREX-Club berichtet. Mit Begeisterung berichtet, wie man bald feststellt! „Was für Nachbar Franz die Briefmarken oder Bäcker Emil die Angelrute, das ist für die 28 Männer im HC ihre HOREX-Regina“, heißt es in der Reportage. „Eben dieser Enthusiasmus bescherte Lüneburg vor genau einem Jahr ein motorsportliches Novum: den HOREX-Club, in dem jeder den gleichen Typ meistert, eben die Regina. Kein Mensch dachte an so was, als sich Fritz Braun, heute allseits beliebter Club-Kapitän der PS-versessenen Crew, im September 1950 die erste Regina in Lüneburg kaufte. Aber als er mit dem flotten „Fridolin“ durch die Straßen der Ilmenau-Stadt kurvte, da rissen manche der heute nun schon alten „Hasen“ sehnsüchtig die Augen auf. So eine Maschine mochten sie auch fahren.“

Man fragte, man rechnete, und am Ende gab's einen freudig-schweren Entschluß. In kurzer

Zeit hatte „Fridolin“ zehn Stallgenossen. Ihre glückstrahlenden Besitzer waren die ersten, die auf Initiative Fritz Brauns an einem Frühsonnertag den HOREX-Club aus der Taufe hoben. Eine der Aufgaben, die sich Club-Kapitän Braun gestellt hatte, liegt darin: alle Regina-Anbeter sollen aus dem technischen Embryo-Dasein vieler Motorradbesitzer herauswachsen und sich in jeder Situation selbst helfen können. Seine Devise: Fremde Fahrer um einen Elferschlüssel oder um einen Schraubennippel zu bitten, ist eine Schande. Jeder muß ohne fremde Hilfe allein nach Hause kommen können. Übrigens: der gute Fahrer zeigt sich an der ruhigen Beherrschung seiner Maschine!

Touristik ist Club-Zweck numero zwei. Mehr als dreißigmal sind sie schon gemeinsam unterwegs gewesen. Man kennt sich auf den internationalen Camping-Plätzen aus, man war im vergangenen Jahre in Dänemark und Schweden, in diesem Jahre lernte man die Länder von Belgien bis Marokko kennen. Alles zusammen das schöne Resultat einer echten Begeisterung!

Grüß aus Rom! Der Moto-Club Roma mit den in Italien sehr geschätzten Reginas vor dem Arco di Trionfo



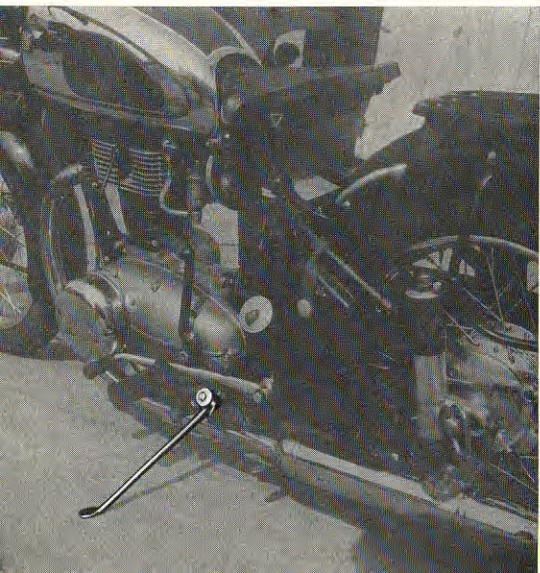
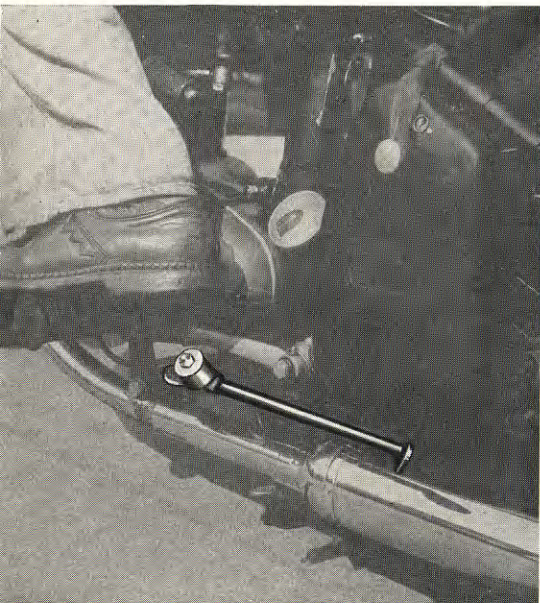
Start mit 22 Horexianern — so begann der HOREX-Club Wehr am Fuße des Südschwarzwaldes — um dann ein abwechslungsreiches Clubleben zu entfalten ▶

Ein fröhlicher Verein kam hier auf die Platte. Es sind die Unentwegten vom HOREX-Club Elztal





Zubehöre



„Regina“ - SEITENSTÜTZE

Die Bilder zeigen es bereits. Ein lang gehegter Wunsch der HOREX-Fahrer ist in Erfüllung gegangen: „Regina“ hat ihre „eigene“ Seitenstütze! Natürlich eine Maßanfertigung, die in Ausführung und Qualität der eigenen Note von „Regina“ gerecht wird.

Preis: DM 12,50, paßt für alle „Regina“-Modelle und „SB 35“. Erhältlich nur bei HOREX-Vertragshändlern.

Der Mittelkippständer übernimmt nach Anbringung der „Regina“-Seitenstütze nur noch eine Funktion anlässlich der Reinigung, bei einem „Plattfuß“ oder ähnlichen Ärgernissen.

Die schnellen Leute haben sich oftmals über die weit ausladende Trittlinse des Mittelkippständers — war durch den großvolumigen Schalldämpfer bedingt —, insbesondere bei Kurvenfahrten —, geärgert. Jetzt besteht die Möglichkeit, diese Trittlinse zu entfernen, den Anschlaggummi des Kippständers um ca. 13 mm zu kürzen und damit die Bodenfreiheit zu vergrößern.

Sind diese Arbeiten ausgeführt und die Maschine soll auf den Mittelkippständer aufgebockt werden, wird sie zunächst links auf die Seitenstütze gestellt, und man kann dann von rechts den Mittelkippständer herunterholen.

Es bedarf sicher keiner besonderen Erwähnung, daß die Seitenstütze der Bequemlichkeit des „Regina“-Fahrers entgegenkommt und darüber hinaus der Maschine auf jedem Boden einen festen Stand verleiht.

Die „Regina“-Seitenstütze ist mit der Fußraste gekoppelt. Die denkbar einfache Anbringung kann von jedem „Regina“-Fahrer selbst vorgenommen werden.

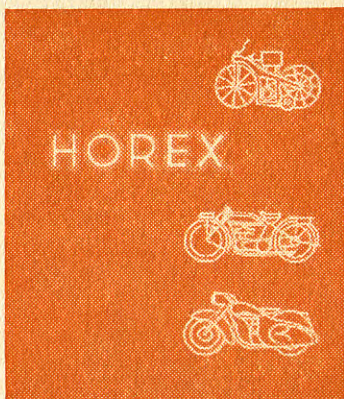
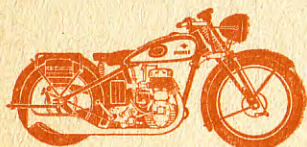
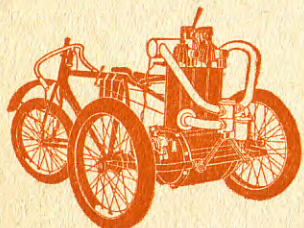
Die „Regina“-Seitenstütze ist selbstverständlich ein Bestandteil des „Regina“-Zubehördienstes, womit die Gewähr gegeben ist, daß sie nicht nur paßt, sondern auch werksseitig auf ihre Eignung überprüft wurde.

Geschichte der Windsbraut

Eine bemerkenswerte Chronik
des Motorrades

Geschichte zu schreiben, ist heute eine Sache, die an sich nicht im allerbesten Ruf steht. Wie oft haben wir erlebt, daß allzuleicht „Geschichten“ daraus wurden. Und es ist deshalb verständlich, wenn man mit besonderer Skepsis an jede neue Chronik herangeht.

Aber, um es gleich vorweg zu sagen, die „Geschichte der Windsbraut“ ist etwas, was doch ganz aus dem Rahmen des üblichen herausfällt. Sie kennzeichnet in ihrem Untertitel schlicht und einfach ihren Inhalt mit „70 Jahre Motorradbau“ und hängt hinter einem Pünktchen ganz bescheiden daran „30 Jahre HOREX“. Und das ist alles, womit sich der Urheber dieser wirklich bemerkenswerten Chronik zu erkennen gibt. Die HOREX-Werke in Bad Homburg. Sie dürfen für sich in Anspruch nehmen, mit dieser stillen Werbung für sich der ganzen großen Motorradindustrie einen unschätzbaren Dienst erwiesen zu haben.



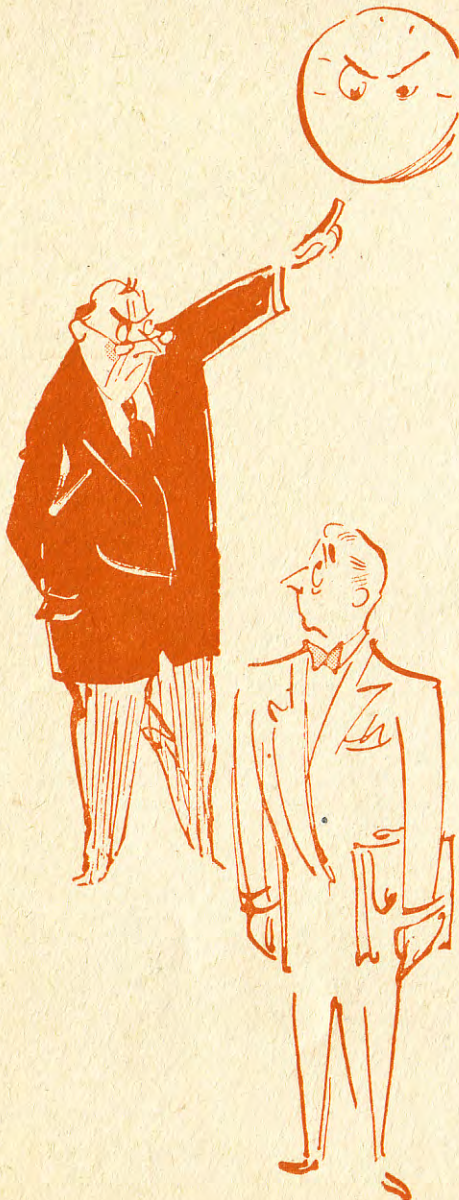
Dennoch erstmalig wurde mit der Windsbraut-Geschichte tatsächlich in die umfangreiche Materie der Motorradgeschichte eingestiegen, es wurde gewählt und gesichtet, und erst während der langen Vorarbeiten entdeckte man, was sich so alles in den letzten 70 Jahren abgespielt hat. Das Buch ist eine erstmalige Leistung.

Kein geringerer Könnler als Siegfried Werner vermittelte dem Werk durch seine künstlerischen Zeichnungen den besonderen Stil, der durch die Sprache des bekannten Fachjournalisten H. W. Bönsch (VDI) textlich ausgewogen wird. Rund 400 Modelle kommen in dem Buch zu „Wort und Bild“, und es ist eine Freude, an Hand der technisch einwandfreien und übersichtlichen Gliederung des Werkes die Entwicklung von Gottlieb Daimler bis zu den heutigen „sehr schnellaufenden“ Hirschen auf zwei Rädern zu verfolgen. Wer sich mit dem Motorrad noch nicht beschäftigt hat, lernt es durch dieses Buch verstehen.

Gegen Erstattung eines Teiles der Selbstkosten, die HOREX für dieses Buch aufgewendet hat, wird es demnächst käuflich zu erwerben sein. Man sollte sich darauf freuen!

H. Alexander Bicht

Das listige an Herrn Pünktlich!



Hugo-Artur war wohl wirklich vom Pech verfolgt. Von Natur aus strebsam, ehrlich und freiheitsliebend, zahlte er pünktlich seine Miete, hielt stets die Sonntagsruhe ein und veruntreute keine Lohngelder. Im übrigen war er Angestellter in einer Verwaltung.

Er hatte alle Aussichten zu beruflichem Fortkommen. Doch sehr hintergründig schien eine Untugend alle seine Zukunftsaussichten zu zerstören: Hugo-Artur kam immer zu spät. Bei der Geburt hatte es begonnen, und nun waren oft der Wecker, manchmal auch Straßenbauarbeiten daran schuld.

Hugo-Artur arbeitete unter Prokurist Pünktlich, dessen Lebensaufgabe es schien, seinem Namen niemals Unehre angedeihen zu lassen. Bleibt kaum noch zu erwähnen, daß Hugo-Artur bei seinem Boß tief in der moralischen Kreide stand. Und das wurmte ihn.

Bei seinen Überlegungen, Prokurist Pünktlich nachzueifern, wechselte Hugo-Artur sein tägliches Beförderungsmittel: Statt mit der Straßenbahn wollte er mit eigener Kraft per Fahrrad künftig zeitgemäß am Arbeitsplatz erscheinen. Doch es mißlang, und Hugo-Artur entschloß sich zu einem Moped. P. P. (Prok. Pünktlich) war eher da!

Da griff Hugo-Artur tief in einen Sparkassenkredit und erstand eine blitzsaubere Multi-Knax mit allem Drum und Dran, ein Traum von einem Motorrad. Lachhaft, wollte er jetzt nicht das erreichen, was Herrn P. P. so spielend möglich war.

Hugo-Artur schaffte es nicht. Es schien ihm zweckmäßig, sich von Frau und Kindern zu trennen, um sich in seinem Büro einzuquartieren, als er urplötzlich hinter den Trick von Herrn Pünktlich kam:

Der fuhr eine HOREX. Und das war das Listige an seinem Chef, daß er ihm das nicht eher gesagt hatte. Hugo-Artur hätte viel Geld sparen können. Denn er wäre ja längst befördert worden...



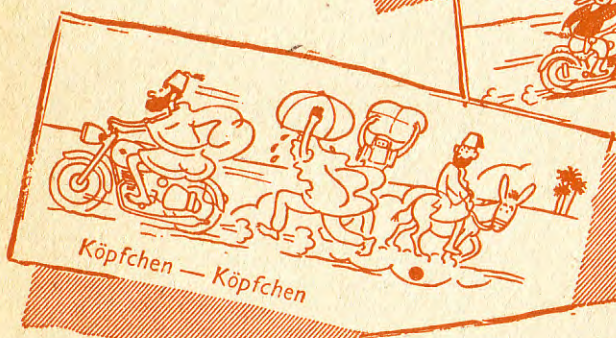
Konkurrenz nicht mehr zu schlagen



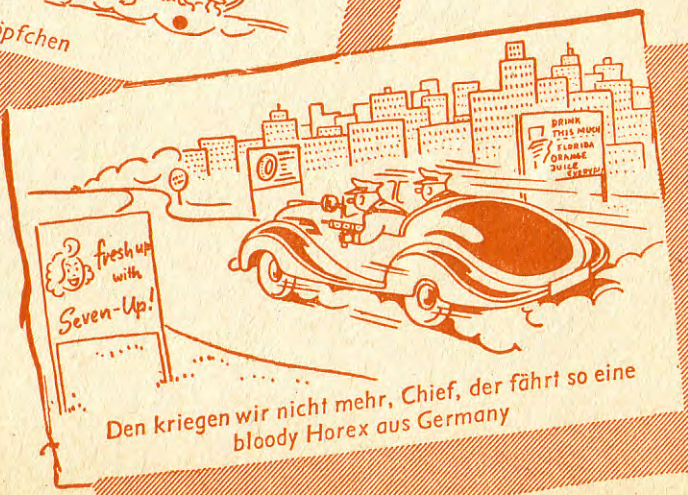
Fahren kann er gar nicht, er mußte aber unbedingt eine Horex haben



Kein Wunder, 22 PS gegen 3



Köpfchen — Köpfchen



Den kriegen wir nicht mehr, Chief, der fährt so eine bloody Horex aus Germany



Schade, schade . . . dieser Sommer ist nun auch schon wieder dahin, noch ehe wir ihn überhaupt ins Herz schließen konnten. Man kann ihm nicht mal richtig nachtrauern, man kann nur über ihn trauern, so mies, wie er war!

Der Menschheit größter Teil muß sich nun wieder aufs Zehren einstellen. Jeder zehrt auf seine Weise: der eine träumt von der ewigen Sonne südlicher Gestade, den anderen verfolgt das rassige Urlaubsgebrumm seiner geliebten Regina bis in seine kühlen Alltagsnächte, und dann gibts sicher auch welche, die im Büro plötzlich selbstvergessen vor sich hin lächeln, weil irgend etwas die nüchternen Zahlen in zärtliche Erinnerungsbilder verzaubert.

Aber es ist, Gott sei Dank, noch längst nicht aller schönen Urlaubstage Abend. Die genießerischen Ferienfeinschmecker haben noch alles vor sich. Diese späten Glücklichen zerfallen in solche, die nicht eher konnten, und solche, die nicht eher wollten. In jedem Falle werden sie von ihren Vorgängern glühend beneidet — in diesem Jahr sicherlich besonders.

Im Herbst in den Süden fahren? Liebe Sozia, Sie beneidenswerte! Sonne und Seligkeit erfüllen Ihr Dasein, wenn hier bei uns schon die ersten kühlen Nebel die Tage verschleiern. Sie können an Früchten ersticken, Sie können in Wein ertrinken, wenn Sie wollen! Sie brauchen nicht um ein bescheidenes Plätzchen auf dem Camping-Platz in St. Tropez — oder wo Sie nun Ihr Zelt aufschlagen wollen — zu

kämpfen, wie während der Hauptsaison, wo ein Camper dem anderen auf die Füße trat und man vor lauter Lagerstätten nichts mehr von der grünen Wiese oder dem weißen Sand sehen konnte. Einige Gleichgesinnte werden Sie finden, die Ferienkünstler sind, wie Sie . . . und im übrigen: Trinkt, o Augen, was die Wimper hält . . .

Bei den Vorbereitungen müssen Sie allerdings eines bedenken und entsprechend beachten. Die Abende sind nicht mehr so lang und auch im Süden schon kühler. Sie müssen neben Ihren luftigen Sächelchen auch wärmere Hüllen mitnehmen. Aber das wird Ihnen ja nichts ausmachen, wenn Sie wenigstens auf den Regenschirm auf dem Sozias verzichten können. Ein Pullover mit langen Ärmeln und schickem Rollkragen tut es fast immer schon. Vielleicht ist er gestreift und Sie haben auch noch eine passende Mütze dazu mit einer langen Quaste. Praktisch und nett ist auch eine einfache, gerade Jacke, die doppelseitig zu tragen ist. Die eine Seite ist aus dem gemusterten bunten Stoff Ihres Strand- und Luftanzuges, die andere Seite ist einfarbig zum Pullover passend, oder zu Ihrer langen bzw. Dreiviertelhose, die Sie ja ohnehin in Ihrem Gepäck haben. Wenn Sie dann noch ein einknöpfbares Futter für Ihren Trench haben, sind Sie gut versorgt.

Und nun viel Vergnügen, Sie Späturlauber, Sie Sommerverlängerer, Sie . . . ach, ich möchte so gern noch mal mit!

Ihre *Ursanne*

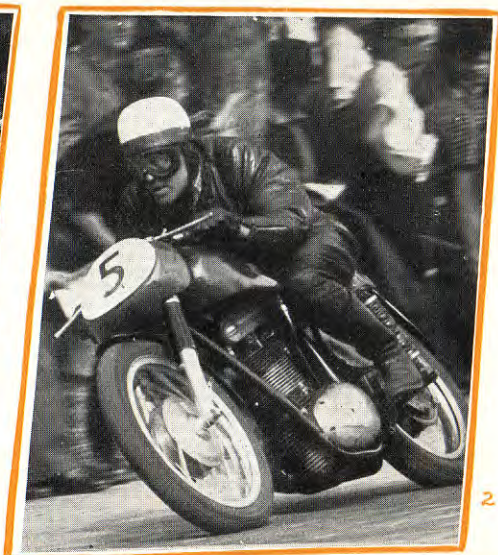


Verspätete

Aktualitäten!



1



2



3



4

1 Start zum Endlauf um die deutsche Motorradmeisterschaft auf der Eilenriede. Die 350er Horex-Renntwin mit Friedel Schön (Startnummer 87) erstmals mit Rundum-Bugverkleidung.

2 Fritz Kläger, der beste und zuverlässigste Privatfahrer der 350-ccm-Klasse auf seiner Horex. Bester Privatfahrer 1954.

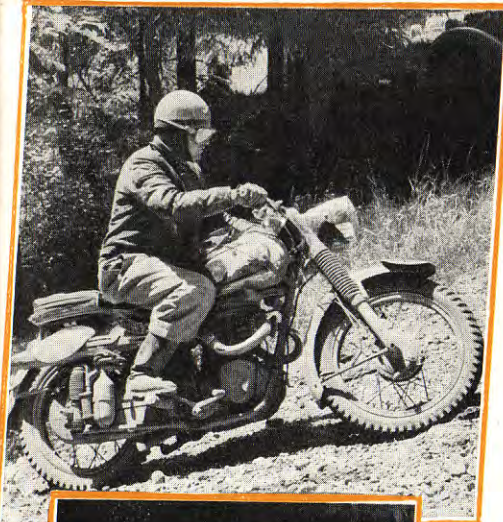
3 Georg Braun-Hechingen mit der neuen Zweizylinder-Horex-Vorstudientype im Powerslide in der Glemseckkurve (Solitude).

5



6





7



8



9



10



11

- 4 Ein Solitude-Bild ging um die Welt. Während sich der am Hosenboden seines verlängerten Rückgrates leicht lädierte Aldinger auf die Grasnarbe rettet, nimmt der englische Norton-Fahrer John Storr wie ein Cowboy die am Boden liegende Maschine an. Auch er kam zu Sturz, beiden Fahrern passierte jedoch nichts.
- 5 Premiere der Renn-Horex. Beim Feldebrennen im Taunus wurde die neue Zweizylinder-Rennmaschine von Georg Braun erstmals bei einem deutschen Rennen vom Start geschoben. Nr. 76 Kurt Bähr-Bruchhausen (Horex), der zweite Privalfahrer wurde.
- 6 Eine ziemlich schmutzige Angelegenheit: Nr. 89, Martin Wenig (Bad Homburg) mit seinem Beifahrer Wolfgang Stritzel und seinem treuen Horex-Gespann, gewann die hessische Gaumeisterschaft des DMV im Grasbahnsport. Er wurde neben Otto Fritschle (Horex) außerdem Geländemeister in Hessen.
- 7 Wolfgang Freiermuth in einer typischen Pose am Berg.
- 8 Das bekannte Vater-Sohn-Gespannpaar Bickel/Bickel in elegantem Zischlaweng über Geröll.
- 9 Der blonde Kasseler Junge Joachim Fennel ist gerade dabei, in einer ekligten Kehre zu „ußßen“.
- 10 Der schönste Augenblick ist immer die Ehrenrunde! DKW-Werksfahrer Karl Hoffmann nimmt den Sieger der Privalfahrerwertung, Erwin Aldinger-Stuttgart (Horex), mit, ein schönes Zeichen von Sportkameradschaft.
- 11 Der Rheinländer Josef Diefenbach nimmt mit lässiger Grandezza eine schwierige Abfahrt. Auch im Gelände war also Horex stets dabei.



HOREX

Hauspostlagernd

8000 km auf Afrika-Tour

Auf allen Straßen Europas hörte man in den Sommermonaten Reginas Lied. Hans Standhartinger aus Gmunden im Salzkammergut war 8000 km auf einer Afrika-Tour unterwegs. „Daß ich diese Strecke ohne den geringsten Motor- und Reifendefekt bewältigte, ist ein Beweis dafür, daß der zuverlässigste Reisegefährte HOREX-Regina heißt! Es ist trotz alledem auf die Wartung der Maschine und eine vernünftige Fahrweise größtes Gewicht zu legen, besonders auf den schlechten Straßen in Spanisch-Marokko! Bei allen meinen Reisen und vor allem den vielen Paßfahrten, hatte ich mit der HOREX nur Freude. Immer aber führe ich vorsichtshalber wichtige Bestandteile, wie Speichen, Auslaßventil, Kondensator und Kettenzubehör mit. Stolz muß ich berichten, daß ich jedoch von diesen Ersatzteilen niemals Gebrauch machen mußte, sondern von jeder meiner Reisen stets ohne Defekt wieder zu Hause landete.“

Im Reparaturwerk ein Photoapparat liegengeblieben. Eigentümer bitte bei HOREX-Kunden-division abteilung melden.



Zwei Mädels — 38:2

Liebe HOREX-Hauspost!

Wir möchten heute einmal mit einer ausgefallenen Bitte an Sie herantreten und würden uns freuen, wenn unser Brief nicht ungelesen in den Papierkorb wandert. Schon lange gehört unsere stille Liebe den HOREX-Maschinen. Doch waren unsere „schüchternen Annäherungsversuche“ meist ohne Erfolg, denn aus der Ferne läßt sich nun einmal nicht viel erreichen. Nun wollen wir auf diesem Wege versuchen, ob wir uns so ein wenig näherkommen können. Wenn allerdings zu den Maschinen ein paar nette, junge Männer gehören, würde uns das keinesfalls abstoßen.

Zur näheren Erläuterung: Wir nehmen an, daß es genügt, wenn wir sagen, daß wir zwei Berlinerinnen sind und insgesamt 38 Jahre hinter uns gebracht haben. Wir werden uns bemühen, den hohen Ansprüchen der HOREX-Maschinen gewachsen zu sein und werden auch die Fahrer bestimmt nicht enttäuschen (die allerdings nicht unter 1,75 m groß sein dürfen). Wir hoffen, daß wir nicht enttäuscht werden und warten mit Spannung auf mindestens zwei Zuschriften.

Evelyn Hirning
Berlin-Neukölln
Lichtenrader Str. 18

Margret Schenke
Berlin-Neukölln
Kienitzer Str. 124

Anmerkung der Red.: Auf, auf, Ihr Luftbrücken-Berliner! Wer hat Platz auf dem Sozium und schlägt eine HOREX-Brücke zu zwei netten Mädchen, die (vorerst) ihr Herz an Regina verloren haben?

◀ Fast drei Zentner im Sattel

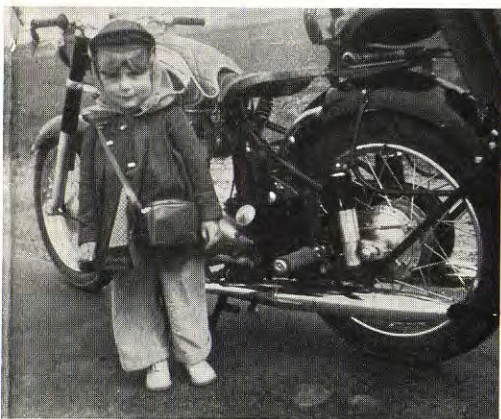
„Ich bin sonst kein Mensch, der sich mit Danksagungen befäßt“, schreibt HOREX-Freund Otto Urbschat aus Bennigsen a. Deister, „aber in diesem Falle sehe ich es doch als Pflicht an, Ihnen für die mir gelieferte HOREX-Regina zu danken. Ich habe die Maschine im Juli 1952 gekauft. Sie hat jetzt 50000 km gelaufen ohne irgendeine Reparatur am Motor, nur die kleinen Ketten sind erneuert, die große ist noch die gleiche. Ich habe schon manche Maschine gefahren, doch alle bleiben im Schatten der HOREX! Wir sind in unserem kleinen Ort zu sechs HOREX-Fahrern, sie staunen alle über die Leistung meiner Maschine. Sie müssen nämlich wissen: mein Gewicht ist 142 Kilo. Mit besten Grüßen Ihr HOREX-Propaganda-Fahrer!“

Regina 250 — kein Stiefkind

HOREX-Frau Lieselotte Schubert aus Karst b. Neuss glaubt, die Regina 250 sei ein Stiefkind. Sie schreibt uns: „Warum wird in Eurer Hauspost so wenig über die Regina 250 berichtet? Wir hatten sie als eine der ersten dieser Bauart. Unser Tacho zeigt 18000 km an, dabei ist sie uns ein treuer Kamerad gewesen. Wir läsen gern häufiger in der Hauspost mehr über diese gute Maschine.“

Kleine Freundin der großen HOREX

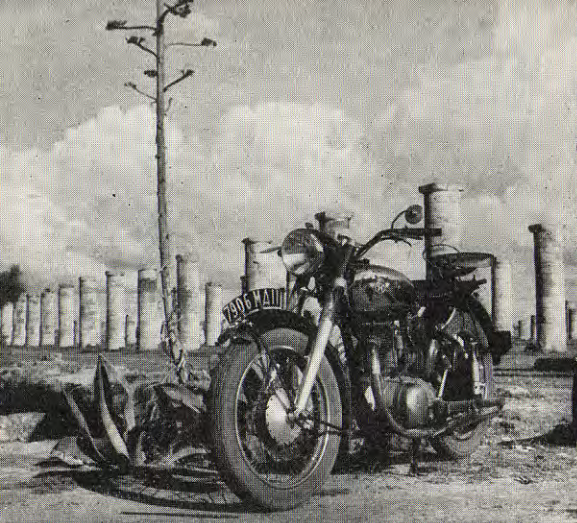
... ist das Töchterchen von Günther Kilian in Hilligsfeld, Krs. Hameln. Jeden Sonntag geht es mit Vati und Muffi in die Berge. Sie alle möchten ihre HOREX nicht mehr missen.



Farbzauber des Orients

Den Motoristen kommt es beileibe nicht nur darauf an, auf ihren Fernfahrten Kilometer auf den Tacho zu bekommen. Sie halten die Augen auf, um die Schönheiten der Welt zu erleben. Daß sie dabei knipsen und Filme drehen, um diesen Erlebnissen Bestand zu geben, sahen wir kürzlich an einem weithin leuchtenden Plakat. Da hat Peter H. Backhaus 20 000 km mit Motorrad und Filmkamera auf einer Fahrt durch den Orient bis nach Indien zurückgelegt. Er hat dabei einen Reisefilm „Farbzauber des Orients“ gedreht und mit seiner Maschine buchstäblich die letzten Winkel der Dörfer, Wüsten und Urwälder aufgestöbert. Er brauchte dazu keinen Aufnahme-Stab. Das hätte seinen „Schauspielern“ wohl die Natürlichkeit genommen. Wer den Filmstreifen irgendwo angezeigt sieht, möge ihn sich anschauen!





Nicht nur Vierrädrige blinken

Aus Nürtingen gibt Albert Franz seine Erfahrungen mit einer Blink-Anlage an seiner HOREX bekannt: „Die Anlage besteht aus vier Blinkleuchten. Die beiden vorderen werden an der Gabel mittels Spannbänder befestigt, die beiden rückwärtigen Leuchten unter Einlegung einer Gummipolsterung auf einem Eisensteg mit entsprechenden Flächen, der unter das Nummernschild mit diesem auf den Kotflügel geschraubt wird. Die Leuchten haben eine gefällige Form und sind absolut wasser- und staubdicht durch hochglanzverchromte Messingrahmen. Der Blinkgeber wird im Innern des Scheinwerfers an einer der Befestigungsschrauben aufgehängt. Er arbeitet einwandfrei und ergibt gleichmäßiges Blinken bei der Motordrehzahl. Ein besonderer Vorzug dieser Anlage besteht darin, daß die Lampen im Augenblick der Schalterbetätigung sofort aufleuchten, also keine Wartezeit brauchen. Der Preis: DM 23,50 in einer Spezialverpackung, komplett mit Schalter und allen zur Befestigung notwendigen Einzelteilen und Schrauben. Eine genaue Montageanweisung wird mitgeliefert. Verkauf erfolgt über den Fachhandel.

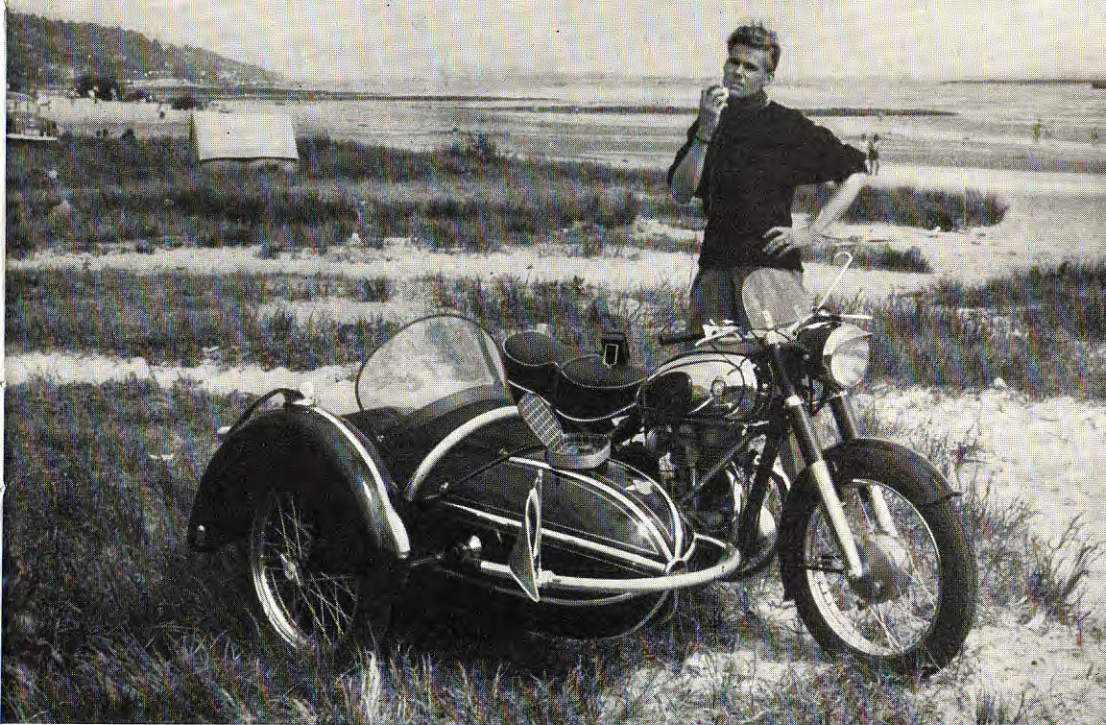


◀ HOREX in aller Welt

Aus Rabat in Marokko schickt uns HOREX-Freund Roland Hoerd die ausgezeichnete Bildserie.

Die Photos zeigen:

- Reste einer ehemaligen Moschee in Marokko
- Vor dem Tore einer arabischen Wohnung
- Rabat in der Nähe des Meeres



Der Bart ist ab!

Wer etwas vom Camping kennt, der weiß längst, daß das Nomadentum der Neuzeit mit primitivem Behelf nichts mehr zu tun hat. Wer heute auf Camping-Tour geht, der tut dies gewissermaßen aus Passion. Der Morgenspruch „Gut rasiert — gut gelaunt“ hat jetzt noch mehr Bedeutung, nachdem von Philips ein Batterierasierer herausgebracht worden ist, der prima ist fürs Camping-Gepäck. Man schließt den Doppelkopf-Trockenrasierer nur an seine Motorradbatterie oder gar an eine simple Taschenlampenbatterie an — und der Bart ist ab!

Herrliche siebzehn Tage

Nicht einmal auch nur einen Schraubenschlüssel hatte Peter Kuck aus Eschweiler bei Aachen in die Hand zu nehmen, als er 4300 km in 17 Tagen vom Rheinland über Venedig, Rimini, Florenz, Rom, La Spezia, Genua, Mailand, Stilfser Joch, Lindau und Stuttgart, zusammen mit einem Freund auf Urlaubsreise war. Dabei gab es Temperaturen von tropischer Hitze bis zum Gefrierpunkt. Kraftstoffverbrauch: 3,4 l auf 100 km.

Jetzt ist es Zeit, Reparaturen ausführen zu lassen!

Die HOREX-Vertragswerkstätten nehmen gerne Ihren Auftrag entgegen.





Mit freundlicher Empfehlung Ihrer Werkvermittlung:

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