



HOREX *Haarpost*

DIE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE
UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

2

4. JAHRGANG · APRIL

1955



Leute - Leute

So schnell wollte ich Euch eigentlich noch gar nicht schreiben – gelegentlich, versprach ich im letzten Heft, durch das ich mich eigentlich verabschiedet hatte. Aber, wie das so ist auf Reisen, man erlebt so viel, daß das Herz davon voller und das Portemonnaie leerer wird. Und alldieweil ich jetzt als Werksfremder ja Honorar für meine Zeilen erwarten kann, bin ich eben wieder da.

Meine erste Auslandsreise führte mich nach Bayern. Ich trampe übrigens um die Welt – nicht nur, um ein Buch zu schreiben, sondern um das Fleckchen Erde zu suchen, wo viel Sonnen und wenig Kriege (zu sein) scheinen. In Bayern habe ich das nicht gefunden, da wurden auch die Bundestagsdebatten übertragen. Aber nachher, als ich in die Schweiz kam, da wurde ich als D-Mark-Inhaber wieder hoch angesehen. Noch höher steht hier allerdings die HOREX im Kurs, das ist eine wahre Liebhaberei. Und nach Italien nahm mich dann auch eine solche mit. Ein Gespann übrigens, im Seitenwagen ein reizendes Mädchen, das zu dem von vorne drauf gehörte. Ich merkte das erst, als ich meine ersten Komplimente loswerden wollte. Das ging schief, und ich mußte wieder wandern. Aber die 400er-Regina hat mir in den Bergen doch schwer imponiert.

Und nun bin ich momentan in Italien, wo endlich viel Sonne, eine Menge schneller Autos und Motorräder und eine offenkundige Abneigung gegen Diors H-Linie zu verspüren ist. Man ist hier mit seinen An- und Aussichten keineswegs zurückhaltend und meint außerdem, daß wir in Deutschland alles viel zu ernst nehmen. Auch die Politik. Aber, ich meine, die haben gut Makkaroni essen, wo die schon wieder bewaffnet sind.

Ich gedenke jetzt bald meine Schritte südwärts zu wenden, wo mich vielleicht (wie einstens Johann Goethen) auch einmal eine Muse küssen wird. Wenn ich dann ein Gedicht gemacht habe, dann schick' ich es Euch. Aber Ihr müßt mir versprechen, liebe HOREX-Freunde, nicht so zu rasen, wie hier die Italianos. Ihr müßt Euch zum Leitspruch machen: Wer HOREX fährt, fährt anständig!

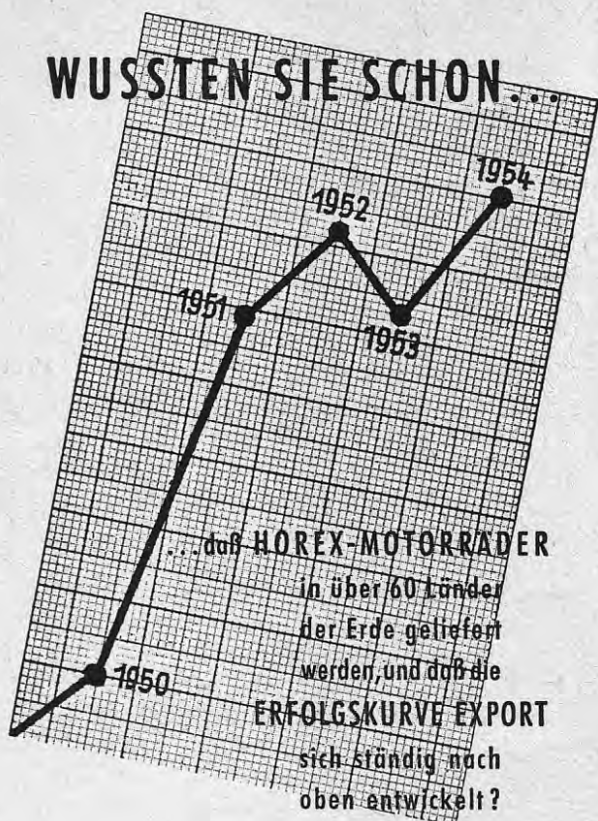
Bleibt liebe Menschen!

In alter Treue

Euer HOREX-Boy



WUSSTEN SIE SCHON...



...daß HOREX-MOTORRÄDER
in über 60 Länder
der Erde geliefert
werden, und daß die
ERFOLGSKURVE EXPORT
sich ständig nach
oben entwickelt?



HOREX *Hauspost*

Die kostenfreie Zeitschrift für alle Horex-Freunde im Eigenverlag
der
HOREX-WERKE KG · FRITZ KLEEMANN
BAD HOMBURG v. d. H.

Für Inhalt und Gestaltung verantwortlich: Werbe- und Presse-
abteilung der HOREX-WERKE KG

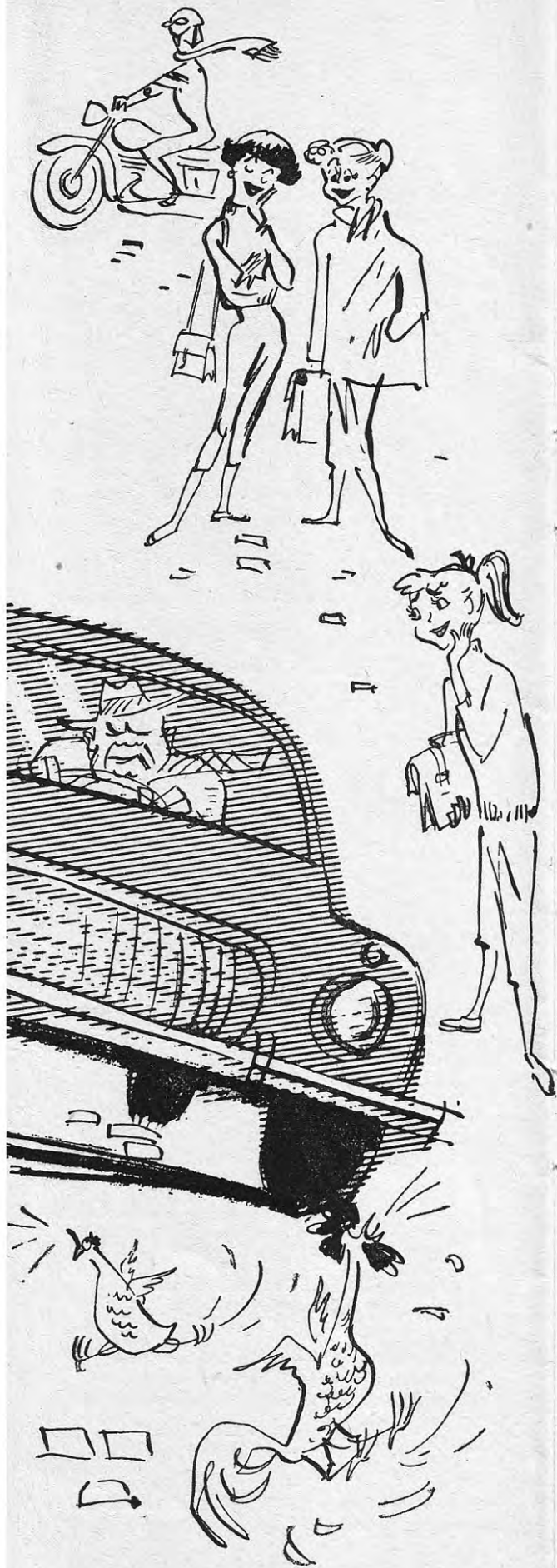
Die Redaktion liegt in den Händen von Ekkehard Wanach,
Siegen in Westfalen und Wilhelm Vos, Berleburg in Westfalen

Zeichnungen: Grit von Fransecky, Sven Martenson,
Otto Goldschadt

Fotos: Steenmeyer/Holland, Piel Boonstra/Holland,
H. Wagenbach, L. Pfefferle, G. Jakobsen, Lincoln/Guamo,
K. Bauermeister, W. Vos, A. Woda, Jelinek/Wien und Amateure

Gesamtherstellung: Gerstung KG, Offenbach am Main

Nachdruck unter Angabe HOREX-HAUSPOST auch aus-
zugsweise, jedoch unverändert, gern gestattet · Auflage 100000



DER AKTUELLE *Leid* ARTIKEL

WIR
SIND
AUCH
NOCH
DA!

Mit außerordentlichem Interesse haben wir im MOTOR + FAHRER, dem offiziellen Organ des DMV, gelesen, was in Nr. 1 dieses Jahrgangs Carl Otto Windecker unter der Überschrift „Das Motorrad ist kein Prügelknabe“ zur öffentlichen Meinung über das motorisierte Zweirad schlechthin und die Motorradfahrer im besonderen schreibt. In jeder Beziehung können wir das unterschreiben, schon aus einer gewissen Familientradition heraus tun wir es sogar ganz bewußt. Und da wir ohnehin vorhatten, uns dieses Themas in der zweiten Ausgabe 1955 etwas liebevoll anzunehmen, sei das Nachfolgende eine sinngemäße Ergänzung des „Prügelknaben Motorrad“.

Die Untersuchung im DMV-MOTOR + FAHRER gipfelt letztlich in der Feststellung, daß die Animosität gegen das Motorrad im allgemeinen in der einseitig und falsch unterrichteten öffentlichen Meinung zu suchen sei, und daß diejenigen Motorradfahrer, die mit Vollgas rücksichtslos auf den Nerven ihrer Mitmenschen spazieren führen, das ihre dazu beigetragen hätten, die allgemeine „Freundschaft“ zum Motorrad in der Öffentlichkeit nicht gerade zu vertiefen.

Vollkommen unserer Meinung! Wir wollen aber noch weiter gehen und behaupten, daß man in der Öffentlichkeit auf dem besten Wege ist, das Motorrad als zweitrangigen „Mitläufer“ im Straßenverkehr abzutun, weil man in Kraftfahrerkreisen auf Grund eines steigenden Lebensstandards allzusehr geneigt ist, das Motorrad nicht mehr als standesgemäß anzusehen.

Sind wir doch mal ganz ehrlich: Wer erkennt denn noch an, daß das Motorradfahren noch vielen Hunderttausenden ein echtes sportliches Bedürfnis ist? Daß diese vielen keine verhandelten Autobesitzer sind und ihre Maschine um des Motorrades willen fahren? Denn schließlich gibt es unter den vierrädrigen Kraftfahrern auch eine ganze Menge Rüpel, die ihre Artgenossen in ein äußerst schlechtes Licht bringen, die sich einen Teufel um Anstand und Sitten auf unseren Straßen kehren und glauben, sie hätten den Verkehr für sich gepachtet. Und zieht man in der Öffentlichkeit daraus den entsprechenden Rückschluß auf die „Masse Autofahrer“?

Im Gegenteil, in der öffentlichen Meinung bleibt der Autofahrer der vornehme Mann. Das Auto riecht etwas nach Geld, und man fragt gar nicht danach, ob der vierrädrige Benzinesel auf Rädern

oder auf Wechsel läuft oder ob er vielleicht sogar dem Brötchengeber gehört. Das Auto umgibt der Nimbus einer gewissen Vornehmheit, und diesen Ruf verderben nicht einmal schlechte Sitten im Straßenverkehr. Wenn Sie es genau wissen wollen, dann fragen Sie doch bitte nur mal einen Backfisch danach!

Und bei den Motorradfahrern verderben ein paar Rowdies alle guten Vorsätze in der Öffentlichkeit? Wohl kaum. Uns scheint, die Ursache liegt tiefer, sie liegt begründet in einer gewissen Überheblichkeit und Anmaßung, die entsprechend wächst, je besser es uns wieder geht.

Denkt doch einmal zurück, vor ein paar Jahren noch, als die Kraftfahrzeugproduktion in Deutschland am Boden zerstört war, was war da ein Fahrzeugbesitzer? Die neue Maschine erregte Aufsehen und wurde mehr bewundert, als heute die wohlgeformte Gina Lollobrigida, wenn sie zufällig mal ihren gewiß reizenden Fuß unters Volk setzt. Und kein Mensch regte sich auf über zu großen Lärm der Auspufftöpfe etc. Sollte man heute mal wagen, mit 'ner HOREX anno 49/50 in voller Lautstärke durch die Düsseldorfer Kö zu rauschen. Du liebe Güte. Aber ein american Stratokreuzer von drei mal sechs im Quadrat wird allerorts verklärt bestaunt. Der könnte ruhig Düsenantrieb haben. Man würde trotzdem in Verzückung geraten!

Wenn wir uns in dieser Art äußern und unserem Herzen ein wenig Luft machen, liebe Freunde, dann tun wir das nicht als Minderheit. Nach wie vor halten wir die Spitze unter den Kraftverkehrsteilnehmern, sowohl in Produktion wie Zulassung. Wir wollen uns auch nicht in den Vordergrund

drängeln und um Anerkennung bitten (noch haben wir nicht vor, eine politische Partei zu gründen, wie man es jetzt bei unseren nördlichen Nachbarn exerziert!).

Wir wollen nur ganz ernsthaft unseren lieben Vierrad-Verkehrskollegen ins Stammbuch schreiben: Steigt gelegentlich einmal herunter von Eurem Roß, kommt wieder auf die Erde zurück und denkt daran, daß der größte Teil von Euch auch einmal auf zwei Rädern angefangen hat. Nicht allein die schnell und rücksichtslos fahrenden Rüpel unter uns sind es, die das Motorrad in einen schlechten Ruf gebracht haben. Die gibt es ja auch bei Euch, liebe Kollegen. Man glaubt, der Lebensstandard hat uns überholt und meint, bei unseren zwei Rädern fehle noch ein Stückchen, bis wir anständige Menschen werden.

Und daß man uns allerorts Steine in den Weg wirft und unsere Freude am Motorradfahren zum Dornenweg macht, dürfte letztlich aus dieser voreingenommenen öffentlichen Meinung resultieren. Wenn man sich mit uns beschäftigt, dann meist nur negativ. Falsche Darstellungen runden dann das Bild ab, und wir werden zum Prügelknaben, über den die schon zitierte DMV-Zeitschrift das ihre gesagt hat.

Doch abschließend eine kleine Bitte, liebe Zweiradfrende: Unsere Zeilen sind zwar für Euch in erster Linie bestimmt. Sie sollen aber mehr ansprechen, als nur Euch, denn Euch sprechen wir ja wohl aus dem Herzen. Laßt sie darum auch bitte einmal einige Freunde „mit vier Rädern“ lesen. Wir sind gewiß, daß wir uns dann bald besser verstehen werden auf den Landstraßen. Denn so eine kleine Gewissensrede kann nie etwas schaden.

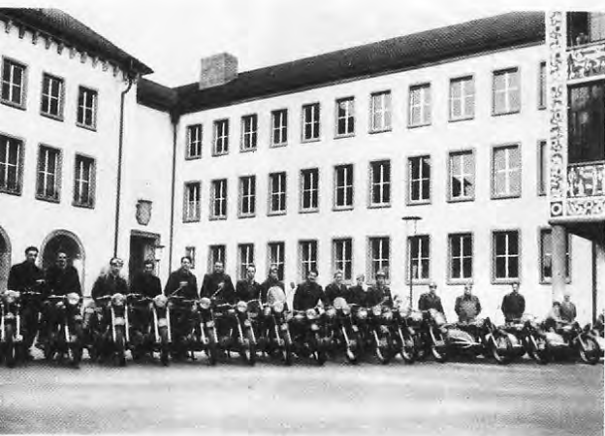
UND WIR SIND STARK IM KOMMEN!





UNTER UNS IM

HOREX CLUB



HOREX BERN MAI TREFFEN 1955

Der HOREX-Club Zürich bereitet erstmals ein Treffen aller HOREX-Clubs der Schweiz vor, das am 15. Mai in Bern stattfinden wird. Eine große Zahl der Schweizer Clubs haben bereits ihre Teilnahme zugesagt, so die Clubs von Zürich, Bern, Biel, Matten b. Interlaken, Fribourg und Lausanne. Auch Einzelfahrer auf HOREX, die keine Möglichkeit haben, sich einem Club anzuschließen, werden zu diesem Treffen der großen Schweizer HOREX-Familie eingeladen. Die Schweizer rechnen mit einer Teilnahme von mindestens 400 Maschinen.

FRANKENTHALER HOREX-CLUB *ganz groß!*

Wie in einem vorbildlich geleiteten HOREX-CLUB gearbeitet wird, zeigte uns eine Club-Mappe, die uns der HOREX-CLUB Frankenthal/Pfalz zugesandt hat. Die Mappe hat uns Freude gemacht, und wir bedauern nur die Unmöglichkeit, sie an dieser Stelle mit ihrem ganzen Inhalt allen HOREX-CLUB-Freunden vorführen zu können. Die ganze Clubarbeit spiegelt sich dabei wider in großartig abgefaßten Programmblättern mit originellen Zeichnungen verziert. Da findet sich eine Osterfahrt mit Eiersuchen, eine Fahrt nach Bergzabern zum Böhemmerfest, die Zeltplatzeinweihung des HC Frankenthal in Sippersfeld, eine Pfingstfahrt in den Schwarzwald, eine Rundfahrt durch den Pfälzer Wald, eine Einladung zum Schlachtfestschmaus und schließlich eine Weihnachtsfeier des Clubs. Photos, die in diese Mappe eingeklebt wurden, sind eine lebendige Illustration zu allen schönen Unternehmungen. Aus alledem gewinnt man die Erkenntnis: in Frankenthal weiß man, wie es gemacht werden muß — hier ist das Clubleben in Ordnung!

MIT DER HOREX AUFS EIS

Mit einem Gruß an die HOREX-Familie kündigt der HOREX-CLUB Fredericia in Dänemark seinen Besuch in Bad Homburg für Ende Mai an. Die Dänen konnten auch den ersten Erfolg des Jahres 1955 bereits melden, nachdem sie am 23. Januar bei einem Eislauf in der Beiwagenklasse zum Siege gekommen waren.



DER 100. FEHLT NOCH IN WIEN

Vom rührigen HOREX-CLUB Wien erhalten wir die Mitteilung, daß er jetzt 99 Mitglieder hat. Die prominentesten sind die beiden Weltenbummler Edlitzberger und Wittasek, die bei ihrer Rückkehr von 95 Reginas vom Riederberg in die Donau-stadt in triumphalem Zuge eingeholt wurden. Wie das vor sich ging, zeigt eine dieser Aufnahmen.

Das andere Photo hat einen feierlichen Augenblick festgehalten: die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an HOREX-Papa Maximilian Königer, wobei ihm auch ein Geschenk des HOREX-CLUBS Wien als Anerkennung und Dank für vorbildliche Betreuung überreicht worden ist.



HOREX *Motorrad* SPORT



1954

EIN RÜCKBLICK

◀ Unser Bild zeigt **Wolfgang Freiermuth** aus Bad Dürkheim, einen unserer besten Geländefahrer, der seit vielen Jahren auf HOREX immer wieder erfolgreich war.



▲ **Martin Wenig** (Oberstedten) erhält aus der Hand des DMV-Vizepräsidenten und Landesgruppen-Vorsitzenden Walter W. F. Möller für den Titel des Hessischen Grasbahnmeisters 1954 in der Klasse bis 350 ccm auf HOREX-Regina den Verdienstbecher.



◀ DMV-Vizepräsident und Landesgruppen-Vorsitzender Walter W. F. Möller überreicht **Otto Fritschle** (Frankfurt) einen Verdienstbecher für die Erringung der Hessischen Geländemeisterschaft 1954 in der Klasse bis 350 ccm mit Seitenwagen auf HOREX-Regina.



HOREX

Erfolge 1954

LEISTUNGSPRÜFUNGEN

	Gold	Silber	Bronze	Klassensieg	Gesamtsieg
National – offen über 250 km	63	29	19	6	–
National – offen unter 250 km	5	4	2	2	1
National – geschlossen über 250 km	32	12	7	7	–
National – geschlossen unter 250 km	16	8	14	5	1
International	3	4	1	–	–
	119	57	43	20	2

LANGSTRECKENFAHRTEN

	1. Preis	2. Preis	3. Preis	1. Mannschaftspreis
International	–	–	–	–
National	–	–	–	–

MOTO CROSS

	1. Preis	2. Preis	3. Preis	Tagesbestzeit	Klassenrekord
National – offen	3	4	–	–	–
National – geschlossen	2	1	–	–	–
	5	5			

BAHNRENNEN

	1. Preis	2. Preis	3. Preis	Tagesbestzeit	Klassenrekord
National – offen	9	1	1	–	–
National – geschlossen	1	–	–	–	–
	10	1	1		

Ostzone:	4 Gold	6 Silber	3 Bronze	Strassenrennen ein 2. Platz
Sargebiet:	2 Gold	1 Silber	1 Bronze	Strassenrennen ein 3. Platz

LETZTE MELDUNG

= HOREXWERKE BADHOMBURGVVDHOEHE =

BEI DER ADAC HARZ WINTERPRÜFUNGSFAHRT ERRANG THEODOR GROHA

MIT BEIFAHREER DIETER DITTMANN AUF HOREX REGINA 350 CCM MIT

SEITENWAGEN EINE GOLDMEDAILLE UND WURDE KLASSENSIEGER =

HERMANN KOCH + 041/1789 + 350 +

HOREX - AS - VERLEIHUNGEN IM JAHR 1954

HOREX - AS - GOLD

Ondreas, Hans	Wiener Neustadt (Oesterreich)	1952 – 1954	159 Punkte
Groha, Theodor	Hamburg	1952 – 1954	157 Punkte
Beuß, Bernhard	Rethem	1952	150 Punkte
Ondreas, Ursula	Wiener Neustadt (Oesterreich)	1952 – 1954	145 Punkte
Pavesic, Stephan	Graz (Oesterreich)	1952 – 1954	177 Punkte
Fennel, Jochen	Kassel	1951 – 1954	139 Punkte
Freiermuth, Wolfgang	Bad Dürkheim	1952 – 1954	174 Punkte

HOREX - AS - SILBER

Pavesic, Stephan	Graz (Oesterreich)	1952 – 1954	97 Punkte
Ondreas, Ursula	Wiener Neustadt (Oesterreich)	1952 – 1954	94 Punkte
Keller, Adolf	Weinheim	1951 – 1954	100 Punkte
Wenig, Martin	Oberstedten	1950 – 1954	94 Punkte

HOREX - AS - BRONZE

Black, Heinrich	H.-Kirchheim	1952 – 1954	67 Punkte
Parr, Rudi	Hochdahl	1952 – 1954	60 Punkte
Oebel, Siegfried	Hannover	1952 – 1954	67 Punkte
Rose, Karl-Heinz	Kehl	1953 – 1954	61 Punkte
Wollering, Franz	Goldenstedt	1950 – 1954	68 Punkte

ERFOLGSPRÄMIEN- WERTUNG FÜR



HOREX-AS

Es werden nur Fahrten bewertet, die von OMK oder SIM genehmigt sind.

Beifahrer erhalten keine Honorierung, ihnen wird nur die Hälfte der Punktzahl des Fahrers gutgeschrieben.

Meldungen über erfolgreiche Fahrten können nur berücksichtigt werden, wenn diese innerhalb von 10 Tagen nach Beendigung der Veranstaltung im Werk vorliegen.

Leistungsprüfungen Gelände, Triale gen. OMK, FIM	international		offen		S
			über 250 km		
	Scheck	Punkte	Scheck	Punkte	
Gold	DM 250	15	DM 80	6	D
Silber	DM 150	12	DM 40	3	D
Bronze	DM 75	9	DM 20	1	D
Klassensieger	zusätzl. DM 100	5	zusätzl. DM 40	3	zusätzl.
Gesamtsieger	zusätzl. DM 200	—	zusätzl. DM 80	—	zusätzl.
Mannschaftspreis Gold - Silber - Bronze	Prämien- aufschlag je Teamfahrer 33 1/3 %	—	Prämien- aufschlag je Teamfahrer 33 1/3 %	—	Pr auf je Tea 33

Langstreckenfahrten Rallies	international		S
	Scheck	Punkte	
1. Platz	DM 200	9	D
2. Platz	DM 100	6	D
3. Platz	DM 50	3	D
Gesamtsieger	100% Aufschlag auf Prämie	5	D

Sternfahrten	international		S
	Scheck	Punkte	
Gold	DM 80	6	D
Silber	DM 40	3	D
Bronze	DM 20	1	D
Klassensieger	zusätzlich DM 40	3	D
Gesamtsieger	zusätzlich DM 80	—	D

Mannschaftspreis: Gold - Silber - Bronze, Prämienaufschlag je Team

Moto Cross (es zählen nur Platzierungen im Hauptlauf)	Großer Preis Moto Cross		S
	Scheck	Punkte	
1. Preis	DM 500	9	D
2. Preis	DM 250	6	D
3. Preis	DM 100	3	D
Tagesbestzeit	50% Aufschlag auf	—	50% Aufschlag
Klassenrekord	25% betr. Prämie	—	25% betr. Prämie

Europa-Meisterschaft in Moto Cross: 1. Preis DM 1000; 2. Preis DM 500



national					
		geschlossen			
unter 250 krm		über 250 km		unter 250 km	
Scheck	Punkte	Scheck	Punkte	Scheck	Punkte
DM 60	6	DM 60	6	DM 40	6
DM 30	3	DM 30	3	DM 20	3
DM 15	1	DM 15	1	DM 10	1
zusätzl. DM 30	3	zusätzl. DM 25	3	zusätzl. DM 15	3
zusätzl. DM 60	—	zusätzl. DM 50	—	zusätzl. DM 30	—
Prämien- aufschlag Teamfahrer 33 1/3 %	—	Prämien- aufschlag je Teamfahrer 33 1/3 %	—	Prämien- aufschlag je Teamfahrer 33 1/3 %	—

national	
Scheck	Punkte
DM 80	6
DM 40	3
DM 20	1
100% Aufschlag auf Prämie	3

national		
Punkte	Scheck	Punkte
6	DM 60	6
3	DM 30	3
1	DM 15	1
3	zusätzlich DM 25	3
—	zusätzlich DM 50	—
Teamfahrer 33 1/3 %		

international		national			
		offen		geschlossen	
Scheck	Punkte	Scheck	Punkte	Scheck	Punkte
DM 250	9	DM 150	6	DM 50	6
DM 125	6	DM 75	3	DM 30	3
DM 50	3	DM 35	1	DM 15	1
Aufschlag auf betr. Prämie	—	50% Aufschlag auf 25% betr. Prämie	—	50% Aufschlag auf 25% betr. Prämie	—
DM 400; 3. Preis DM 200					



Bahnrennen mit Seriensportmaschinen (Gras-, Sand-, Aschen- und Zementbahnrennen)	internationale Rennen		nationale Rennen			
			offen		geschlossen	
	Scheck	Punkte	Scheck	Punkte	Scheck	Punkte
1. Preis	DM 150	9	DM 100	6	DM 50	6
2. Preis	DM 75	6	DM 50	3	DM 35	3
3. Preis	DM 35	3	DM 25	1	DM 20	1
Klassenrekord	50% } 100% } 50% } 25% }	Aufschlag auf betr. Prämie	—	50% } 100% } 50% } 25% }	Aufschlag auf betr. Prämie	—
Streckenrekord absolut	—	—	—	—	—	—
Rundenrekord absolut	—	—	—	—	—	—
Rundenrekord für Klasse	—	—	—	—	—	—

COSTA

BRAVA

SPANIENS RIVIERA



Auf allen Straßen des Kontinents sind die HOREX-Fahrer zuhause. In Helsinki und Hammerfest, in Edinburgh und auf Island begegnet man den mit Urlaubsgepäck beladenen Reginas aus Homburg — doch die große Urlaubsstraße der deutschen Auslandsfahrer führt gen Süden. Vor allem die frühen Urlaubsreisenden steuern die warmen

Breiten an und genießen die Sonnenwärme am Vesuv und am Aetna, wenn wir uns hier zu den ersten Frühlingsfahrten noch warm anziehen.

Immer mehr lockt Spanien, das billige Reiseland in Europa. Diejenigen, die möglichst viel sehen wollen von Spanien, kommen erst auf der iberischen Halbinsel dahinter, welche Entfernungen den Reisenden erwarten, wobei die großen Durchgangsstraßen allerdings durchweg gut sind. Wer aber in Spanien nichts anderes finden will als Ferienglück, Sonne und blaues Meer, der kann schon bald nach dem Pyrenäen-Übergang von der Maschine steigen. Gleich am Grenzort Port Bou beginnt die Costa Brava, jener reizvolle Küstenstreifen bis kurz vor Barcelona, der mit Recht als die spanische Riviera bezeichnet wird.

Die „HAUSPOST“-Redaktion hat diesen Sonnenstreifen an den Gestaden des Mittelmeeres abgefahren und kann aus eigenem Erleben versichern, daß die Costa Brava mit der italienischen und französischen Riviera wohl konkurrieren kann. Den besonderen Reiz machen gerade hier die zerklüftete Küste — das ist die Übersetzung für Costa Brava — die Eigenart des Landes und seiner Ortschaften, das in hohem Maße deutsch-freundliche Wesen der katalanischen Bevölkerung und die bis heute stille Beschaulichkeit dieses Landes aus. Cadaqués, Rosas, La Escala, Bagur, Aigu Blava, S'Agaro, Palamos, Lloret und das unvergleichliche Tossa de Mar sind die reizvollen Orte an diesem sonnenüberglänzten Küstenstrich.

Für wenig Geld macht man hier schönste Ferien, im Zelt in den zahlreichen Sandbuchten oder in einer preiswerten Pension. Und sitzt man dann abends irgendwo unter freiem Himmel, um die Spanier beim Tanz ihrer katalanischen Sadana zu sehen, dann hat man bei den billigen Getränken fast Mühe, drei Mark in langen Stunden auszugeben. Ein großartiges Fleckchen Erde, das nicht zur sonst sonnenverbrannten Erde Spaniens zu zählen ist und wo doch ohne Unterlaß die Sonne des Südens über den roten Felsen, den grünen Korkeichenwäldern und dem blauen Meer strahlt...





HOREX

Hauspostlagernd

URLAUBSZIEL SPANIEN

Zu dem Reisebericht in dieser Ausgabe bringt der Weltfahrtenverlag Stuttgart als weitreichende Ergänzung einen Reiseführer, den Peter Surdan mit „Spanien, das billigste Reise-land“ überschrieben hat. Hierin findet der Urlaubsreisende in spe, der von einer Ferienreise nach Spanien träumt, alles das, was er wissen möchte. Die Haupttrouten, die Sehenswürdigkeiten in dem an Kunstschätzen so reichen Lande und viele wertvolle Tips machen einen mit dem Ferienland schon vorher so gründlich vertraut, daß man sich getrost auf die Reise machen kann. Die Ausstattung an Bildern, Plänen und Karten in diesem Spanienbüchlein, das zum Preise von DM 3.60 zu haben ist, ist ein zusätzliches Geschenk.



WO BLEIBT NUR DER PAPI?

Die beiden hoffnungsvollen Sprößlinge unseres HOREX-Freundes Ipfelkofer aus Teuerting, Krs. Kehlheim, warten schon ungeduldig auf die Ausfahrt. Ein guter Familienvater, unser HOREX-Freund, so scheint es wenigstens, wenn man sich das adrette Aussehen seiner Jungen und seiner Regina anschaut.

AUS DEM FÜNFTEN ERDTEIL

„Regina is ne Wolke!“ Der so schreibt, kann nur ein Berliner sein. Unser HOREX-Freund Ernst Kuhnert lebt allerdings nicht an der Spree, sondern er schickte uns aus Port Augusta in Australien einen Gruß. Er schreibt uns zufrieden, daß er dort mit seiner Regina durch dick und dünn fährt. Wenn er im nächsten Jahre mit seiner HOREX zu den Olympischen Spielen fahren sollte, werden wir ihn alle beneiden...

EMPFEHLUNG FÜR GRIECHENLAND

In jedem Jahr berichtet uns unser HOREX-Freund Fritz Rückenbach aus Lindau-Schachen über eine große Fernfahrt im Sommer. Sein letzter Trip hatte die Route: Österreich—Jugoslavien—Griechenland—Italien—Schweiz. Runde 5000 km und 620 km auf dem Meer. Dankbar und begeistert schreibt der Griechenlandfahrer über seinen Besuch bei Herrn Vercokakis in Athen, „wo wir freundlich empfangen und bedient wurden. Jeder Athen-Fahrer sollte sich dort das schöne HOREX-Geschäft ansehen!“



WILLKOMMEN IN D'ANEMARK

Die Schönheiten des Nordens liegen unserem HOREX-Freund Hans Sievers aus Hamburg-Wandsbek, Sonnenweg 40, näher als der ferne Süden. So fuhr er quer durch Dänemark und schickte uns dieses Bild, wie die Dänen ihre Gäste grüßen.



SO SCHÖN WIRD'S WIEDER SEIN...

Zufällig an der Sösetalsperre im Harz getroffen — und schon eine kleine HOREX-Familie, so schreibt uns HOREX-Freund Kurt Bauermeister aus Braunschweig zu diesem reizenden Photo von einem reizenden Sommertag.

REGINA'S FRÜHLINGSERWACHEN

Ruth Dickel aus Stommeln, Krs. Köln, „zukünftiger Auspuffengel“, wie sie selbst schreibt, hat ihrem HOREX-Mann ein Gedicht aus der Schublade gezogen, das obige Überschrift trägt. Da heißt es:

♣ Vergangen sind die bittren Wochen,
 ♣ Wo jeder Mann sich hat verkrochen,
 ♣ Sich seine Stube schön gewärmt
 ♣ Und von vergangner Zeit geschwärmt.
 ♣ Ein jeder hat wohl festgestellt:
 ♣ Jetzt kommt der Frühling in die Welt!

♣ Auch ich wurd' lang zur Ruh' gebettet,
 ♣ Schön geputzt und gut gefettet,
 ♣ Die Batterie war ausgebaut. –
 ♣ Bedeckt mit einer Regenhaut,
 ♣ So hielt ich meinen Winterschlaf,
 ♣ Verlassen, einsam und schön brav.

♣ . . .



▲ ZWEIMAL BERGMEISTER aller Klassen

In unserer Post findet sich dieser Gruß des HOREX-Freundes Kurt Gutjahr aus Schillach und ein Photo von der Zuverlässigkeitsfahrt „Rund ums Kinzigtal, Offenburg“. Die Mannschaft der Fa. Pfitzer u. Söhne, Hochmössingen, errang auf HOREX sieben Gold-, sechs Silber- und drei Bronzeplaketten, den Mannschaftsschild in Silber, zwei Klassensiege und zweimal den Bergmeister aller Klassen. Wir gratulieren!



Doch heute halt ich's nicht mehr aus,
 Ich will und muß sofort heraus!
 Denn heut' drang erster Sonnenschein
 Durch das Garagenfenster ein.
 Es juckt und zuckt in allen Speichen –
 Ach, könntt ich doch von hier entweichen.

Laßt mich doch starten in die Welt
 Mit Fahrer, Frau, Gepäck und Zelt,
 Genau wie im vergangnen Jahr,
 Wo ich Euch gute Freundin war.
 Laßt doch REGINA auf die Straßen,
 Auf mich könntt Ihr Euch stets verlassen.

EINEN GRUSS AUS DER FERNE . . .

. . . nämlich aus El Guano im südamerikanischen Staat Columbia sendet allen Horexianern unser Freund Gabriel Cueves.



◀ „REGINAS HEIMSTATT“

So nennt der noch junge HOREX-Freund aus Pinneberg-Appen, Am Gedenkstein 20, seinen selbstgebastelten HOREX-Stand, der ihm auch an grauen Wintertagen viel Freude mit seiner Regina besichert haben wird. Über der sorgsam gehegten Horex-400 hängt der selbst hergestellte Werkzeugschrank, eingerahmt von einer HOREX-Vitrine und einem Schmuckbild. Das Ganze ist ein überzeugender Beweis der Liebe zu einem Wesen, das uns HOREX-Fahrern in schönen Lebensstunden Wegbegleiter ist.



▶ GANZ WIE DIE ALTEN ...

Für die HOREX-Fahrer und auch für die Kinder hat jetzt wieder die große Zeit begonnen. Wo eine HOREX abgestellt ist, da sammeln sich die Buben und fachsimpeln wie die Alten. Günther Jakobsen aus Moers am Niederrhein schickte der „Hauspost“ diesen reizenden Schnappschuß.

Wer macht mit?

Welches Ehepaar (HOREX-Gespann) hat Interesse, mit uns in Verbindung zu treten zwecks Sonntagsfahrten und gemeinsamer Sommerreise, evtl. nach Italien oder Frankreich?

Kurt Schmidt und Frau
Hamburg 43, Elsässer Straße 7a II

Ich beabsichtige Mitte Mai für etwa drei Wochen nach Korsika zu fahren. Wer kennt die Insel und kann mir freundlicherweise Tips über Reiseroute, Überfahrt, Sprit, Campingplätze usw. geben?

Günther Michaelsen
Erlangen, Ritzerstraße 25

Welches Ehepaar (in Darmstadt und Umgebung) nimmt an Sonntagsfahrten teil, ohne Kinder angenehm, mit Kindern sehr angenehm? Wir würden uns über gute Gesellschaft für uns und unser Töchterchen freuen.

Karl Meyer
Darmstadt, Pallaswiesenstraße 34

„Komm mit nach Italien ...“

Welches Paar kann sich in der Zeit vom 16. 6. bis 29. 6. 1955 zu einem Bummel durch Norditalien anschließen? Tourenfestlegung nach Vereinbarung. Reiseerfahrungen und Sprachkenntnisse für Italien nicht vorhanden.

Karl Zenkel
(13a) Steinbach/Wald, Bahnhof 10

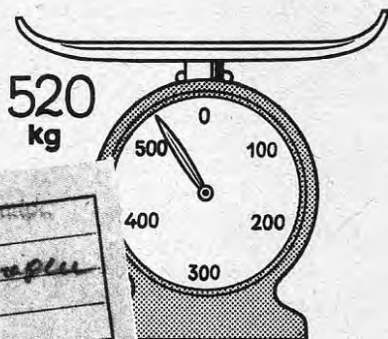
▶ DAS GROSSE PLANESCHMIEDEN

Es hat schon im Winter begonnen, als wir über Straßenkarten und Prospekten von fernen Ländern hingen, um Vorfreuden auf den nächsten Urlaub zu tanken. Wie das im Bilde sich ausnimmt, hielt L. Pfefferle aus Karlsruhe treffend fest.

Regina 400

Johann Patleich jr., in Fachkreisen nur Hansi, der Zweitakter —, oder besser „Giovanni due tempi“ ausgedrückt — genannt, ist ein bekannter Tester von Motorrädern.

Im besten Zimmer seiner Wiener Wohnung stehen immer gleichzeitig mehrere Modelle für seine Fahrten bereit. Wer ihn und seine liebenswürdige Gattin einmal gesehen hat, vergißt ihn nie —, den lustigen Elefanten, der neben einem Kleinauto stehend fragte: „Sagn's, Herr Nachbar, bitt'schön, wo is do das Motorrad für den Beiwag'n?“ — Hören Sie selbst, was er zu sagen hat:



Gewicht in Kilo	00520	Brutto	Datum	13. 9
		Tara	Horex 400 mit Blimpen	
		Netto	Reinischen V60 438	
Schwabenstadt		Partei	Patleich - Wien	

Druckmaschinenfabrik C. Schenker & Söhne A.-G., Wien-Altegersdorf — Druck von Friedrich Jasper, Wien III, Tongasse 12

Sie können es mir ruhig glauben: Journalisten sind arme Hunde. Nein, ich will bestimmt nicht jammern und will auch kein Mitleid. Schließlich haben wir das ja gewußt, als wir diesen dreimal verfluchten und geliebten Beruf ausgesucht haben. Es ist ja auch nur wegen des Urlaubs, denn immer kommt was dazwischen und nie klappt es. Der Chef der Zeitung bekniert einem ununterbrochen um die versprochenen Manuskripte — dreimal am Tag ruft er an, man möge sie ja pünktlich liefern. Die Reifenfirma will einen Dauerversuch mit dem neuen Superprofil, die Fachzeitschrift will den Test termingemäß, die Frau — sogar die eigene — will ein neues Kleid, die Wohnung soll tapeziert werden, die Steuererklärung sollte noch gemacht werden, und seit Wochen rennt mir schon der Haarschneider nach.

Der ganze Kram hing mir schon zum Hals heraus, und als ich von der Redaktion nach Hause kam, sagte ich: nichts wie raus — raus aus dem Steinbalken für eine Woche — die Woche herauschinden und die Termine?

Unklar war nur noch, mit welchem Apparat wir fahren sollten. Bei Königer in Wien stand eine 6000 Kilometer gefahrene REGINA 400. Genau mein Fall! Die ließ ich zu Felber schicken und einen ganz bequemen Seitenwagen anschließen. Ja, und dann ging's los.

Wir waren bepackt wie eine kriegsstarke Kompanie und brachten glatt das Gewicht eines Kleinwagens auf die Waage. Samt und sonders 520 kg. Brrrrr — sagten viele —, die arme REGINA! Wir sehen in jeder Maschine ein — manchmal recht eigenwilliges — Wesen, begabt mit einer Seele und mehr oder weniger liebenswerten Eigenschaften. Natürlich ist es das Äußere, das in erster Linie für so ein Fahrzeug einnimmt, und da bringt ja die REGINA allerhand mit. So

viel, daß die Schlanke, Silbergraue schon nach dem ersten Blick zum zweiten Blick verlockt. Doch ihre wahren Werte gehen einem erst auf, wenn man sie einmal „besessen“ hat. Meine Maschine war bei Gott kein ausgesuchtes Exemplar, im Gegenteil, man konnte eher sagen, sie war müde. Nicht lange, muß ich gleich vorausschicken, in kürzester Zeit haben wir sie richtig weich geprügelt. REGINA's haben prinzipiell nichts dagegen, wenn man sie ordentlich hernimmt. Im Gegenteil, ich hab' sie ärger geprügelt, als ich es je mit einem fremden Hund machen würde (eigenen habe ich keinen). Na schön, wir sind einfach ins Blaue gefahren und haben gesagt: Irgendwohin — mit Generalrichtung Glockner. Ich rede da immer von mir — entschuldigen, daß ich vorstelle: Wir, das ist meine bessere Hälfte und ich!

Zuerst war Gegenwind, kaum richtig auf 90 zu kommen. Ich ließ sie im Dritten so lange winseln, bis der Vierte richtig wegbiß und ich auf knapp 90 kam. Von denen ging ich nicht mehr runter, unmerklich nur wurde der Motor freier. Der Mann, der die 6000 km gefahren hatte, hatte Angst, daß Drehzahl und Jagen seiner REGINA schaden könnten. Mit der verbissenen Hängerei am Drehgriff waren wir auf einmal in Trieben. Automatisch bin ich in meine alte Wettbewerbsfahrerei mit allem Drum und Dran hineingekommen. Trotz des schweren Beiwagens fuhr sich das Gespann sehr stabil, es lag genau so, wie man es sich wünschen müßte. Von Trieben auf die Triebener Tauern, die am unteren Stück gut 24% Steigung haben, ist's nicht weit. Da erlebte ich auch meine erste Überraschung, denn die REGINA zog überzeugend im ersten Gang hoch, mit dreifacher Reserve im Drehgriff und spielend leicht. Turrach demnach kein Problem, also rüber auf die Turrach. Anstandslos wurden die 30% be-

wältigt, und beim Bergabfahren war ich auch mit der Motorbremse und den Bremsen selbst zufrieden. Ab auf den Glockner!

Übrigens, Bremsen: Die Vollnabenbremsen der REGINA waren beispielgebend für die übrige Motorradindustrie. Bei HOREX hat man die Leichtmetall-Vollnabenbremse erstmalig in den Großserienbau eingeführt und ihr den Weg geebnet.

Man könnte nun sagen: Glockner ist doch nicht so steil! Nein, aber meiner eigenen Erfahrung nach werden nirgend anderswo so viele Motoren abgestochen, als am Glockner. Das macht zuerst mal die absolute Länge, und dann natürlich die Meereshöhe. Wir gingen diesmal wissenschaftlich vor. Wissenschaftlich wollten wir die REGINA 400 am Boden — pardon, in 2500 Meereshöhe — zerstören. Innerhalb von zwei Tagen wurden 300 Kilometer nur am Glockner gefahren. So an die 15mal jagten wir rauf und runter. Alle Varianten eines möglichen Fahrens wurden angewandt. Nur mit Vollgas, dann normal scharf, später mit Bummelei —, und dann mit niedriger Drehzahl und Marterei so im Zweiten eben richtig schinden lassen. Das alles natürlich mit voller Belastung. Der Sonnenbrand, den wir uns bei der Affenhitze einhandelten, war übrigens auch nicht von schlechten Eltern. Mitleidig schaute meine Liebe neben mir oft auf die REGINA, als ich sie so im ersten Gang bis auf 7000 U/min hochjaulen ließ. Nach dieser Glocknerfahrerei muß ich folgendes restlos anerkennen:

- 1. Die REGINA ist bergfreudig,**
- 2. Die REGINA ist thermisch kerngesund, sonst hätte sie diese Fahrt nicht überstanden,**
- 3. Die REGINA muß gejagt werden, dann wird sie besser.**

Früher hatte die REGINA einen harten, kernigen Ton, den man heute im Zeitalter der Geräuschdämpfung als penetrant bezeichnen würde. Die REGINA 400 wurde im Ton leise und weich, und genau so ist sie zu fahren. Sie hat einen Drehmoment am Motor, der sich zieht wie ein Strudelteig (so sagt man halt bei uns). Sie ackert auch bei niedrigen Drehzahlen wie ein Pinzgauer, ohne ans Heißwerden zu denken. Genau so wie hier geschrieben, fährt sich die 400er weich und elastisch und doch kraftvoll.

Bei den Glocknersuchen ist zu bedenken, daß sie bis zu einer Höhe von fast 2600 Metern stattfanden. Der Leistungsverlust in diesen Höhen ist sehr stark — die REGINA hat relativ sehr wenig an Leistung verloren.

Die Getriebeabstufung war für unser so leichtes Gewicht nicht gerade das Optimum. Deswegen mußte dann der Motor noch mehr herhalten: Durch den vielen Gegenverkehr konnte man den Zweiten, der gerade noch gepaßt hätte, nicht immer mit 55 bis 60 km/h fahren. Man mußte oft in den Ersten runter, der dann bis 40 km/h (ca. 7000 U/min.) ausgefahren wurde. Ich muß sagen, es war ein herrlicher Urlaub, und jetzt kenne ich wenigstens den Glockner in- und auswendig.

Zum Schluß sind wir dann richtig bergabgefahren, wie die Hausherren. Der langhubige REGINA-Motor bremste im ersten Gang so gut, daß man ohne jedes Bremsen auskam. Unten konnte man die Bremsen mit der bloßen Hand angreifen, sie waren eiskalt. Ehrlich, das war die schönste

Bergabfahrt, und wir hatten Zeit alles zu genießen. Nichts wie Gegend.

Übernachtet haben wir auf dem Franz-Joseph-Haus. Fast hätte mich der Schlag getroffen, als ich dort ein Schild mit Fahrverbot sah. Der Weg war schmal, machte jedoch den Eindruck, als ob er befahrbar sei. Anfangssteigung so ca. 30%. Blick zu meiner Beiwaglerin — sie nickt —, hoch über das Franz-Joseph-Haus, und wir sind doch um Himmels willen Motorradfahrer und keine Parterreakrobaten. Wir haben es mit unserer REGINA geschafft! Der Portier jedenfalls wollte dann auf keinen Fall glauben, daß ich bereits vor der Haustür stünde und wollte die Koffer vom Parkplatz weit unten herholen lassen.

Dem REGINA-Rahmen wird oftmals die nötige Stabilität abgesprochen. Obwohl ohne jede Schonung gefahren wurde, erwies sich die Stabilität des Rahmens. Sie können mir glauben, wenn ich mal dran lehne an einer Kurve, dann staubt es. **Die vordere Telegabel arbeitet weich und präzise und schlug nur bei Bergabfahrten und tiefen Löchern durch die schwere Belastung durch. Die Hinterradfederung arbeitete ebenfalls ausgezeichnet. Sie hat nicht ein einziges Mal durchgeschlagen und hat große Federwege. Es war übrigens der schmale Sololenker montiert, der sich auf dem Gespann prima gefahren hat. Die Lenkkräfte waren dabei minimal.**

Zurück fahren wir dann über die „Rennstrecke“. Sie kennen sie nicht? Nun, fahren Sie mal die Strecke Zell am See—Lofer. Das Drehmoment des REGINA-Motors hat bei 5000 U/min eine Leistungsspitze. Für die Fahrt gegen den Sturm, der plötzlich vor Lofer aufkam, war das richtig. Soweit mein Bauch und mein Tankrucksack es erlaubten, machte ich mich klein und ließ die REGINA richtig mit Vollgas ziehen. Zugleich konnte ich feststellen, daß die Seitenwindempfindlichkeit sehr gering ist. **Zuverlässig arbeitet der robuste und solide Motor.**

Die Weiterfahrt nach Wien war dann keine Hexerei. **Wir hatten auf einer Strecke nach Linz den Treibstoffverbrauch genau ausgelitert. Bei einem gefahrenen Durchschnitt von 70 Stundenkilometern haben wir genau 4,1 Liter auf 100 km gebraucht, und das finde ich wieder anständig. Wir mußten keinen FD-Zuschlag bezahlen, obwohl wir schneller waren als der schäbige Apparat aus Eisen und Holz.**

Daß die REGINA in erster Linie mit Beiwagen gefahren wurde, ist Eingeweihten sofort klar. Ein Motorrad, das in die 500 ccm Klasse vorstößt und das solche Werte erreicht, kann man heute weder motorisch noch fahrgestellmäßig solo restlos erproben. Eventuelle Schwächen können nur im harten und erbarmungslosen Gespannbetrieb aufgedeckt werden. Sie sollten auch restlos aufgedeckt werden, **doch hat die REGINA keine Schwächen.**

Wie REGINA sich solo fahren läßt, ist bekannt. Schnell und wendig, sie ist sogar so schnell, daß sie in Österreich nur selten ausgefahren werden kann. Die Entwicklung der Hubraumklassen bei Motorrädern hat sich nach unten verschoben. **Die REGINA 400 gilt heute bereits als schwere Solomaschine und ist auch für die breite Masse das schwere Beiwagen-gespann.**

Die Zuverlässigkeit der REGINA's kommt nicht von ungefähr. Die REGINA hat ein absolut hohes Niveau erreicht. Wird doch dieser konservative Langhuber seit Jahren gebaut und in jeder neuerlichen Ausführung sinnreich weiterverbessert. Ich kenne eine Menge Engländer, meines Wissens sogar die besten, das sind auch Langhuber. **Ich habe eine stille und kleine Liebe, das ist der Langhuber. Von seinem herrlichen Leerlauf, nach dem man den Stoppzeiger einer Uhr einstellen könnte, bis zu seinem traktormäßigen Durchzug und seiner Rohkraft im unteren Bereich.**

Fast kaum unglaublich

Er stand mit seiner Maschine an der Autobahn. Ganz rechts neben der Fahrbahn natürlich. Hatte Pech gehabt: Benzin ausgegangen, was ja schließlich in den besten Familien mal vorkommen kann. Aber nun, wie weiter? Bis zur nächsten Abfahrt sind's sicherlich noch mindestens, denkt er, als ein flotter Porsche neben ihm hält.

„Na, Kamerad, wohl Panne, was?“

„Eben, eben. Habe leider keinen Ersatz bei mir. Na, muß ich wohl schieben. Ist's noch sehr weit bis H.?“

„Ziemlich. Aber Quatsch schieben. Ich schleppe Sie ein Stück mit, bis zur nächsten Abfahrt. Kommen Sie her, hier ist mein Seil!“

Und Freund Porsche hängt sich — als echter Landstraßen-Kamerad — die Maschine nebst Fahrer hinten dran, und ab gings. Ganz gemütlich durch die Gegend. Wenn was war, sollte der Motorradfahrer hinten hupen, hatten sie ausgemacht.

Fünf — sechs Kilometer nichts. Herrliche Landschaft, und der Motorradfahrer freute sich, daß es noch edle Menschen auf Deutschlands Autobahnen gibt.

Da, plötzlich braust ein Mercedes-Cabrio an dem Geleitzug vorbei. Mit mindestens 120 Sachen, so ganz rasant, man kann eben noch sehen, daß ein netter Käfer am Lenkrad sitzt. Mehr nicht.

Aber der Porsche hatte anscheinend mehr gesehen, oder gehäht. Auf jeden Fall hat's den gepackt. Daß er hinten einen dran hat, muß er wohl vollkommen vergessen haben. Er dreht jedenfalls urplötzlich auf. Denkt vermutlich, was so ein lä-

cherlicher Benz aus meiner schwäbischen Heimat kann, das kann ich mit meinem Fünfzehnhundert-super schon lange und bestimmt besser.

Dem Motorradfahrer wird angst und bange. Er ist ja auch allerhand gewöhnt, aber dann alleine und nicht am Strick hinter einem Porsche. Er hupt und hupt. Nichts hört der Porsche, im Gegenteil, der fliegt bald über die Piste.

Gott sei Dank, eine Abfahrt, denkt das Motorrad, der Mercedes biegt ab, auch Freund Porsche wird etwas langsamer, so um die 80 rum, aber immer noch ganz schön flott. Porsche-Geleitzug hinter dem Mercedes her. Anscheinend wollte der Porsche die Kleine am Mercedes-Lenker doch tatsächlich noch schnappen.

Und dann geht die Jagerei weiter, über Bundesstraßen erster Ordnung. Endlich eine Ortschaft. Mercedes durch, Porsche hinterher und dahinter lebensgefährlich am Strick das hupende Motorrad. Mit einem Affenzahn durch die letzte kleine Straße. Und da geben sie wieder Gas. Dem Motorradfahrer wird Himmelangst, jetzt wird die Straße keineswegs breiter, im Gegenteil.

Aber bei der Ausfahrt aus der Ortschaft hatte ein Polizist den Fall beobachtet, nicht genau, aber von weitem. Der, wie ein Wilder in die nächste Wirtschaft mit Telefon, an den Apparat und seinen Kollegen in der nächsten Ortschaft angerufen:

„Du, Fritz, sofort auf die Straße, da kommt ein Mercedes mit einem Höllenzahn, hinter ihm ein Porsche, genau so schnell und danach eine HOREX, dauernd hupend, die will noch überholen! Sofort stoppen! Ende!“

HOREX - CHROM

PFLEGE- UND ROSTSCHUTZMITTEL



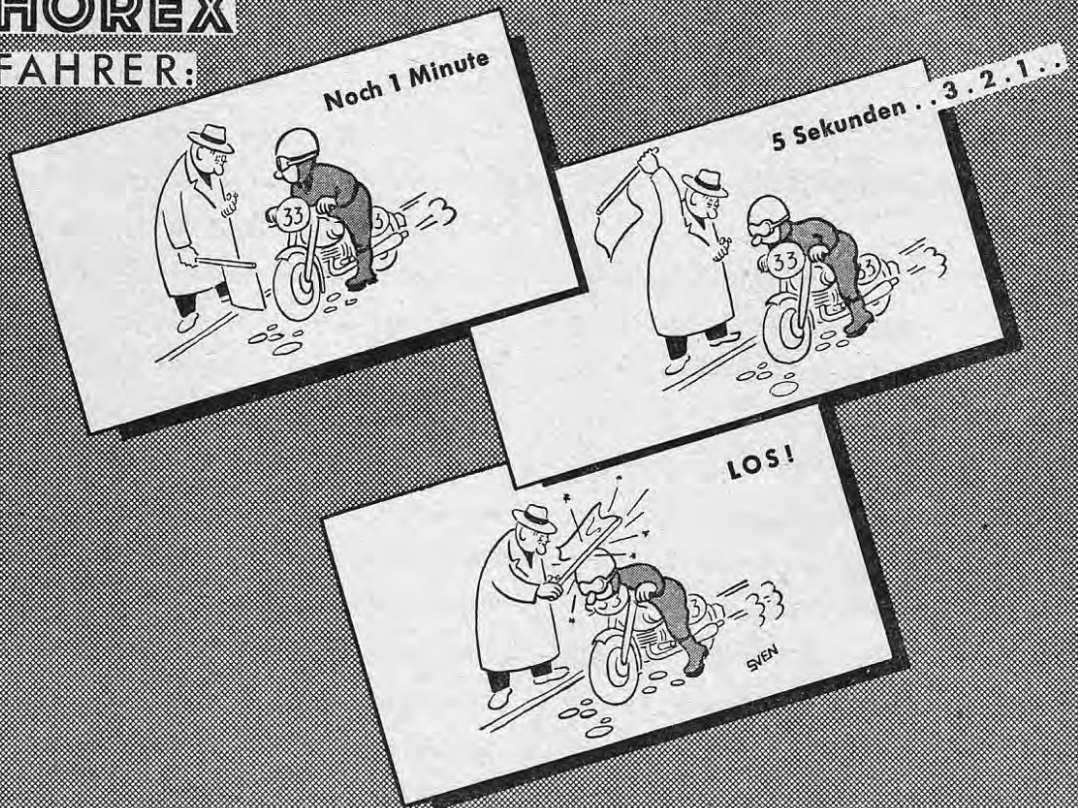
Zubehör

Durch die Wahl einer HOREX-Maschine hat der Kunde bereits zum Ausdruck gebracht, daß er nicht nur eine Maschine mit der sportlichen Note, sondern auch mit den letzten Feinheiten eines ansprechenden äußeren Finish wünscht. Dieser Kundenkreis wird deshalb auch im besonderen Maße auf die Pflege seiner Maschine Wert legen. Kundenanfragen, wie und womit der Chromglanz der HOREX-Maschine erhalten werden kann, bestätigen uns das. Wir glauben deshalb, einen Wunsch der Kundschaft zu erfüllen und damit unserem Händlerkreis entgegenzukommen, wenn wir



ORIGINAL - HOREX - CHROM Pflege- und Rostschutzmittel · Tube DM 1,-
 in unseren Zubehör-Dienst aufnehmen. Das Mittel wurde selbstverständlich werkseitig einer langfristigen Erprobung unterzogen. Sowohl Einzelteste, als auch die Prüfungsergebnisse im praktischen Winterfahrbetrieb, lassen uns das HOREX-CHROM Pflege- und Rostschutzmittel bestens empfehlen.

HIER LACHT DER HOREX FAHRER:

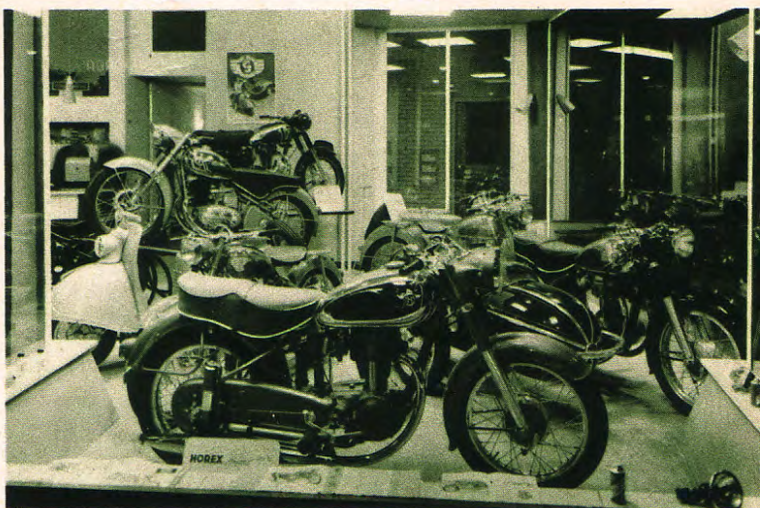


HIER SIND ALLE
HOREX-FAHRER
GUT AUFGEHOBEN



BEI
Gremi
IN
HOLLAND

Wer über die Grenze nach Holland fährt, der begegnet dort vielen Reginas mit holländischem Nummernschild. Alle diese Maschinen sind über GREMI nach Holland gekommen. GREMI heißt soviel wie Groninger Rijwiel en Motor Industrie, und GREMI ist seit mehr als fünfzehn Jahren die General-Vertretung der HOREX-Werke für Holland. Das Unternehmen ist eines der ältesten Motorradgeschäfte in Holland und wurde schon 1903 gegründet. 1920 wurde HOREX-Repräsentant P. Been Direktor des Unternehmens, der jetzt von seinen drei Söhnen in der Führung des Geschäftes unterstützt wird. Schon kurz vor dem Kriege kamen über GREMI die ersten HOREX-Maschinen nach Holland – seit 1950 gehen unablässig große Sendungen über GREMI zu unseren holländischen HOREX-Freunden. Durch den ständig gewachsenen Umsatz wurden die alten Räumlichkeiten bald zu klein, und in 47 Wochen Bauzeit sind vor noch nicht langer Zeit im äußersten Zentrum von Groningen zwei neue repräsentative Gebäude errichtet worden mit einer Gesamtbetriebsfläche von 2000 Quadratmetern. Zwischen beiden Gebäuden ist eine drei Meter breite Straße, durch Unterkellerung dieser Straße sind beide unterirdisch miteinander verbunden. Große Geschäftsräume, ein übersichtliches Ersatzteillager, moderne Büros und alles, was zu einem solchen Unternehmen mit dreißig Mitarbeitern und achtzehn Telefonanschlüssen gehört, sind in diesen Gebäuden nach praktischen Betriebswirtschaftserkenntnissen untergebracht.



HERAUSGEBEN DURCH DIE WERBE- UND PRESSEABTEILUNG DER HOREX-WERKE KG · FRITZ KLEMMANN · BAD HOMBURG V.D.H. UND ÜBERREICHT MIT FREUNDLICHER EMPFEHLUNG IHRER WERKSVERTRETUNG

IN DIESEM HEFT LESEN SIE:

- LEUTE – LEUTE
- *
- WUSSTEN SIE SCHÖN ...
- *
- DER AKTUELLE LEID-ARTIKEL
- *
- UNTER UNS IM HOREX-CLUB
- *
- HOREX-MOTORRADSPORT · RÜCKBLICK 1954
- *
- HOREX-ERFOLGE 1954
- *
- HOREX-AS-VERLEIHUNGEN IM JAHR 1954
- *
- ERFOLGSPRÄMIENWERTUNG FÜR HOREX-AS
- *
- COSTA BRAVA · SPANIENS RIVIERA
- *
- HOREX-HAUSPOSTLAGERND
- *
- REGINA 400
- *
- FAST KAUM UNGLAUBLICH
- *
- HIER LACHT DER HOREX-FAHRER
- *
- HOREX-CHROMPFLEGE
- *
- HIER BIST DU GUT AUFGEHOBEN

