



HOREX *Haupost*

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

4

4. JAHRGANG · AUGUST

1955

HOREX-Boy-Wüstenreisedienst o. h. V.

Giseh, 1. August 1955

Sehr geehrte Herren HOREX-Fahrer!
Im Auftrage des Herrn Direktor HOREX-Boy sei
Ihnen kurz mitgeteilt, daß es dem Herrn Direktor
infolge überaus starker geschäftlicher Inan-
spruchnahme bisher leider noch nicht möglich
war, Ihnen die gewohnten Grüße zukommen zu lassen.

Herr Direktor hoffen, daß selbige noch recht-
zeitig vor Redaktionsschluß bei Ihnen ein-
treffen und erlaubt er sich deshalb, Ihnen ver-
mittels dieser Depesche alles Gute zu wünschen.
Mit vorzüglicher Hochachtung

Sekretariat Direktor HOREX-Boy
Wüstenreisedienst o. h. V.
gez. Farida Fatima

Junge, Junge!

Die Alte ist total übergeschnappt! Farida Fatima ist meine liebe Braut, mit der ich mich jetzt schon einige Monate hier im schwarzen Erdteil herumtreibe, zu gut italienisch: Ginchen Busenta genannt. Aus Geschäftsgründen hat sie sich etwas afrikanisiert. Aber ansonsten sind wir noch die Alten.

Wir haben einen Pfunds-Job ins Leben gerufen: Nachdem es uns auf dem ollen Dampfer zu langweilig wurde, sind wir nach neuester Fremdenlegionärs-Manier im Suez-Kanal kurz „von Bord gegangen“ und haben uns landeinwärts abgesetzt.

Mit Hilfe eines alten Wagens, den wir für eine Anzahl Hilfsarbeiterstunden von einem Schrotthändler in Kairo erbten, haben wir in Giseh einen Wüstenreisedienst gegründet. Das Geschäft floriert. Was meine liebe Braut ist, die versorgt den Innendienst und die Propaganda. Und ich bin mit Touristen auf der Achse. Zu den Pyramiden nämlich, und auch in die Wüste.

Toller Job, kann ich Euch sagen. Muß gerade wieder auf Tour. Bis bald in alter Frische! Gratuliere übrigens zu Eurer „Miß“, nettes Weib. Wenn die mal hier aufkreuzt, bekommt sie von mir einen Freifahrtschein.

Alles in Liebe in alter Frische Euer

Horex-Boy



Wüßten Sie schon...

wie der
KRAFTSTOFFNORMVERBRAUCH
ermittelt wird?

Die Formel dafür heißt:
 $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit bei zulässiger
Personenzahl + 10%

BEISPIEL FÜR HOREX-RESIDENT:

Höchstgeschwindigkeit Solo 130 km/std.
Höchstgeschwindigkeit 2 Pers. 120 km/std.
davon $\frac{2}{3}$ 80 km/std.
Kraftstoffverbrauch 80 km/std. = 3,30 Ltr./100 km
zuzüglich 10% = 0,33 Ltr.

3,63 Ltr./100 km

Kraftstoffnormverbrauch 3,7 Ltr./100 km

Weitere interessante technische Einzelheiten
auf den Seiten 20, 21 und 22.



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, Hubert Schillings,
Werner Steinberg

Fotos: Horex Bad Homburg, Rausch/Köln, Haubenberger/Wien
Wagenbach/Frankfurt am Main und Amateure

Gesamtherstellung: Gerstung KG, Offenbach am Main

Nachdruck unter Angabe HOREX-HAUSPOST auch aus-
zugsweise, jedoch unverändert, gern gestattet · Auflage 100 000





DER AKTUELLE *Leid* ARTIKEL

EIN GESPENST GEHT VORBEI

Sensation um jeden Preis!

Vom „Motorrad gegen Baum: Zwei Tote“ bis zu „Gräßliches Autounglück am unbeschränkten Bahnübergang“ bietet sich in unserer Tagespresse zweifellos ein überaus auf- und anregendes, ein sozusagen „reges“ Betätigungsfeld. Was wäre schon ein Boulevard-Blatt ohne mindestens drei solcher Überschriften? Der Zeitungsverkäufer hätte nichts zum „Ausschreien“! Und die seriösen Morgen- und Mittagblätter marschieren im Gleichschritt mit. Sie dürfen ja den Anschluß nicht verpassen.

Vielleicht darf man aber der Presse gar keinen Vorwurf machen. Der Leser will nämlich so etwas sehen, solche und ähnliche Sensationsmeldungen bilden einen Teil der Tageslektüre, ohne den sich ein Blatt nicht mehr verkaufen läßt.

So bei uns — jenseits des Teiches ist man schon wesentlich ruhiger geworden: Der diesjährige „unfallfreie Sonntag“ brachte in Chicago nur zwölf Tote — das ist alles, was über diese aufregend traurige Bilanz in einem Millionen-Blatt in Amerika zu lesen war. Dafür ist in dieser Zeitung etwas mehr über den Hund von Präsident Eisenhower und die Katze von Zsa-Zsa Gabor zu finden, die sich gegenseitig Briefe schreiben (die Tiere), obwohl sie nicht in der gleichen Partei arbeiten.

Fürwahr, zwei krasse Gegensätze, die einiger Überlegung wert sind.

Unser Gespenst „Verkehrsunfälle“ hat erschreckende Formen angenommen. Gewiß kann

dieses Thema nicht ernst genug behandelt, darf keine Mühe gescheut und keine Summe unseres Steuergeldes gespart werden, um sinnvoll für die Sicherheit auf den Straßen eingesetzt zu werden. Man darf aber auch nicht — und hier beginnen die Auswirkungen des Gespenstes gefährlich zu werden — die nackte Angst vor dem Straßenverkehr propagieren, denn damit wird das Chaos nur noch größer.

Daß man ein Omnibus-Unglück, wie es sich bei Höchstebach ereignete und achtzehn ahnungslosen Menschen das Leben kostete, nicht mit drei Zeilen abzutun braucht, ist klar. Daß man aber konstant auch den kleinsten Unfall in der größtmöglichen Aufmachung serviert und nie versäumt, auf die entsetzlichen Gefahren hinzuweisen, die durch jeden Schritt auf die Straße drohen, erzeugt zweifellos auf die Dauer eine Panikstimmung und eine Angst unter allen Verkehrsteilnehmern, die dem Verkehr und seiner Sicherheit keinesfalls dienlich sind.

Die dadurch hervorgerufene Kontraststellung verschiedener Verkehrsteilnehmer bringt es mit sich, daß wir bereits auf dem besten Wege sind, aus dem „Miteinander“ im Straßenverkehr ein „Gegeneinander“ zu erzeugen. Und das dürfte dann wohl das Ende sein, das allen anderen Verkehrsträgern zum Nutzen, der Presse aber keineswegs zum Lobe und uns Kraftfahrern noch viel weniger zum Frommen gereicht.

In dieser Polemik liegt eine große Gefahr, denn ihre Grenzen scheinen bei uns überschritten. Sobald nur um der Sensation willen die Gefahren des Verkehrs seziert werden, haben solche Meldungen ihren erzieherischen Wert verloren und sind bestenfalls noch dazu angetan, die Verwirrung zu vergrößern.

Wir fragen uns überhaupt, worin der Sinn liegt, solch traurige Bilanzen derart breitzutreten? Geziemt sich so etwas überhaupt? Welche Zeitung berichtet heute in ähnlicher Aufmachung über die Gefahren, die uns im täglichen Leben außerhalb des Straßenverkehrs umlauern? Es wäre banal, jetzt in diesem Zusammenhang die Verkehrskonkurrenz heranzuziehen, Bahn-, Luft- und Schiffsverkehr liegen tatsächlich so günstig im „Unfallrennen“, daß sie in diesem bitteren Wettstreit nicht konkurrieren können. Aber, sehen wir uns doch nur in unserer engeren Umgebung um, im Haushalt oder am Arbeitsplatz. „Da passiert ja auch viel weniger“, wird man uns vielleicht entgegenhalten. Irrtum, wirklich ein Irrtum, wie die Zahlen beweisen. Nur sind derartige Unfälle nicht so interessant, man widmet ihnen höchstens ein paar Zeilen, und damit hat sich's.

Die nüchterne Statistik beweist: — die Zahlen stammen übrigens aus dem Jahre 1952 —

über 17 000 tödlichen Unfällen im Haushalt, auf Spaziergängen und beim Sport,
fast 4 000 tödlichen Unfällen in Betrieben
rund 9 000 Selbstmorden
standen im Jahre 1952 im Bundesgebiet
rund 7 500 tödlich Verletzte im Straßenverkehr gegenüber.

Es wäre eine unschöne, in diesem Fall aber sehr interessante Arbeit, einmal festzustellen, wieviel Druckzeilen und Sensationsüberschriften den Verkehrstoten gewidmet wurden, und welcher Bruchteil „übriger Toter“ dem gegenübersteht. Aus dieser Sensation „um jeden Preis“ ist leider ein erträgliches Geschäft geworden, das dem Bundesbürger inzwischen so vertraut wurde, daß er den gefährlichen Unterton völlig überhört. Die Steigerung in Superlative hat sich auch in puncto Verkehrsunfälle als recht werbewirksam erwiesen. Man geht damit hausieren und übersieht die Folgen, die immer neue Superlative entstehen helfen. So schließt sich der Kreis, in dessen Mitte der arme Verkehrsteilnehmer steht und langsam aber sicher eine Todesangst bekommt.

Wie wär's denn, wenn wir wieder etwas nüchterner würden?



HOREX *Resident* ERFOLGE

auf der Bahn und im Gelände

Es ist eine bekannte Tatsache, daß HOREX-Motorräder nicht nur die stets getreuen Gefährten bei Berufs- und Ferienfahrten sind, sondern, daß sie sich vor allem besonders bei Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten und sonstigen motorsportlichen Veranstaltungen bewähren.

Von Seiten des Werkes aus werden motorsportliche Erfolge mit ganz besonderem Interesse verfolgt. Tausendfache Erfahrungen werden gesammelt und geben unseren Konstrukteuren wertvollste Hinweise und Anregungen, die der steten Weiterentwicklung unserer Maschinen zugute kommen.

Bis Redaktionsschluß wurden für 1955 folgende HOREX-Erfolge gemeldet:

Insgesamt: 1 Spezial-Goldmedaille
3 große Goldmedaillen
98 Goldplaketten
1 große Silbermedaille
36 Silberplaketten
18 Bronzeplaketten
13 Klassensiege
3 goldene Mannschaftspreise
2 Klassenrekorde
2 Pokale
1 Ehrenpreis

Dank und Anerkennung wollen wir an dieser Stelle aber besonders all den Fahrern zollen, die unsere neueste Maschine

Resident

von Erfolg zu Erfolg führen. Ununterbrochen gehen sie an den Start und führen die Maschinen zum Sieg! Beachtenswert ist dabei, daß jede gestartete Maschine mit ausgezeichneten Erfolgsergebnissen durchs Ziel ging und keine aus maschinellen Gründen ausfiel. Sie beweisen damit nicht nur ihr hohes fahrerisches Können, sondern tragen im wesentlichen mit dazu bei, den guten Ruf auch dieser Maschine in die Öffentlichkeit zu tragen unter dem bewährten Motto:

HOREX *Resident*

gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer

**DEUTSCHLANDS SCHNELLSTES UND
STÄRKSTES SERIEN-MOTORRAD
SEINER KLASSE!**





ADAC Rheinlandfahrt 1955

KLASSENSIEG BIS 350 CCM:

Helmut Hütten auf HOREX-RESIDENT

1. MANNSCHAFTSPREIS:

Helmut Rügenbeck auf HOREX-RESIDENT

Wolfgang Habermehl auf HOREX-RESIDENT

Heinz Frisch auf HOREX-IMPERATOR

Von insgesamt 22 gestarteten HOREX-Maschinen – darunter 19 Privatfahrer – konnten aufgrund ihrer Einsatzfreudigkeit und des guten Durchstehvermögens unserer Serien-Motorräder: REGINA, IMPERATOR und RESIDENT

6 Goldmedaillen

10 Silbermedaillen

5 Bronzemedaillen

= 21 Medaillen

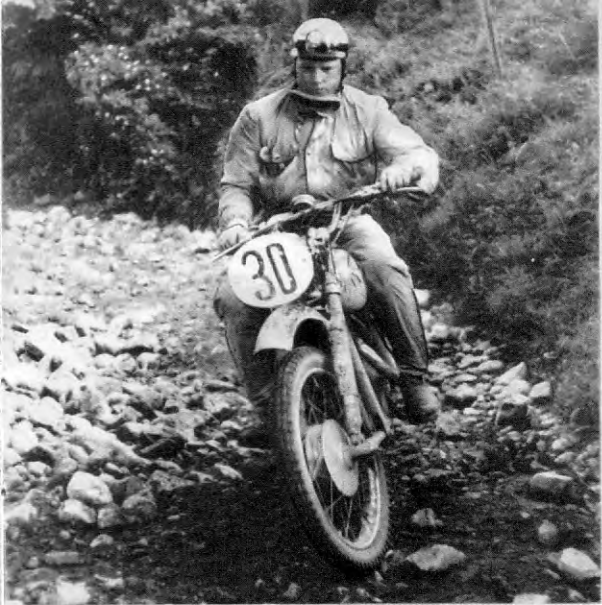
errungen werden



Beim Bol d'Or 24-Stunden-Rennen

für Motorräder in Montlhéry konnte das deutsch-französische Team Kania und Beauvais auf dem neuen HOREX-RESIDENT einen glänzenden internationalen Erfolg erringen. Sie belegten bei dieser Zerreißprobe **in der 350er Klasse den 2. Platz** und konnten im **Gesamtklassement** bis 500 ccm und gegen zum Teil stromlinienverkleidete Rennsportmodelle den **3. Platz** hinter einer 500 ccm Norton belegen.





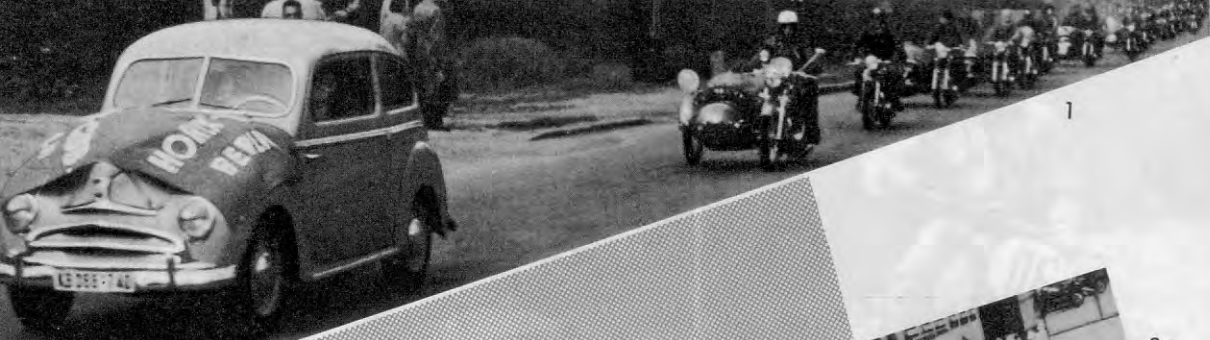
... und in Österreich

Die neue Einzylinder-350-ccm-Maschine, die in diesen Tagen der Presse und der Öffentlichkeit vorgestellt wird, gab bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt ein sehr eindrucksvolles und erfolgreiches Debüt. Zwei Maschinen starteten und errangen gegen schwerste internationale Konkurrenz bei dieser 3-Tage-Fahrt mit insgesamt 1113 Kilometern unter schwierigsten Straßen- und Wetterverhältnissen eine **Gold- und eine Silbermedaille.**

Rund um den Dachstein

4 RESIDENT-Solomaschinen und 1 IMPERATOR-Beiwagenmaschine starteten. Alle 4 gestarteten RESIDENT errangen: **4 große Goldplaketten** (von insgesamt 5). **Klassensieg in der 350-ccm-Klasse.** Der Klassensieger Günter Klinger erhielt den **Ehrenpokal** des Landeshauptmanns von Oberösterreich. Auf IMPERATOR-Beiwagen errang Hans Ondreas mit der **einzig großen Goldplakette zugleich den Kategoriesieg** und erhielt den begehrten **Dachsteinpokal 1955.** In der Mannschaftswertung belegten die HOREX-Fahrer den **1. und 2. Platz** von insgesamt 3 gewerteten Plätzen.





1



2



3a



b



4



c



HOREX-Club Bremen bei einer Ausfahrt



Unter uns im HOREX-CLUB

Voran der Berliner Bär (Bild 1)

Von seiner ersten Ausfahrt in dieser Saison schickte uns der HOREX-Club Berlin einen Bildergruß. Die Veranstaltung nahm einen prächtigen Verlauf. 80 Maschinen brummt über die Landstraßen. Wir hoffen, daß dieser „Ausfahrt“ noch viele schöne, sommerliche Unternehmungen gefolgt sind!

Dank den Homburgern!

Nach einer Werksbesichtigung in Homburg schickte der HOREX-Club Augsburg folgendes Schreiben: „Auf diesem Wege nochmals herzlichen Dank im Namen des HOREX-Club Augsburg. Das gute Einvernehmen zwischen den HOREX-Fahrern und Ihrem HOREX-Werk in Bad Homburg hat bei den anderen Motorradfahrern schon öfters Neid aufkommen lassen. Und gerade Ihr kameradschaftliches Entgegenkommen anlässlich des Festabends der Firma Sigg hat erneut bewiesen, daß bei HOREX eine Brücke zwischen Werk und Fahrern besteht wie bei keiner anderen Firma. Wir HOREX-Fahrer sind stolz auf unsere Maschinen und unser Werk! Ihr in Bad Homburg sollt aber auch auf die Fahrer der HOREX-Motorräder stolz sein können!“

Zwei-Tage-Fahrt nach Homburg (Bild 3 a, b, c)

Zu einer Wochenendfahrt über zwei Tage hatte sich der HOREX-Club Reutlingen aufgemacht mit dem Ziel: HOREX-Werke in Bad Homburg. Die Bergstraße, der Rhein mit Rüdesheim und Niederwald-Denkmal waren die ersten Stationen. Der Clou aber war die Besichtigung der Geburtsstätte der HOREX-Maschinen. In einem ausführlichen Reisebericht schreiben die Reutlinger Clubfreunde: „Von der Sorgfalt, mit der die vielen Einzelteile eines Motorrads bei Ihnen hergestellt und montiert werden, sind wir sehr beeindruckt. Die Beweglichkeit, die sich durch den Einsatz von Fachkräften und -arbeitern an allen Arbeitsplätzen sowie durch die Organisationsform und Anordnung Ihrer Produktionsmittel gesichert haben, können wir nur gutheißen. Für die freundliche Aufnahme in Ihrem Werk und die Unterstützung, die Sie unseren Kameraden, die unterwegs an ihren Maschinen Schaden erlitten haben, entgegenbrachten, danken wir herzlich. Für alle Teilnehmer an der Fahrt war der Homburger Besuch sehr erlebnisreich!“

Eigentlich recht schade ...

Vom HOREX-Club „Sieg-Rhein“ in Siegburg geht uns die Nachricht zu, daß er sich in einen Motor-Sport-Club umgewandelt hat. „Dieser Entschluß wurde auf der Mitgliederversammlung mit Mehrheitsbeschluß der anwesenden Mitglieder gefaßt, nachdem es sich im vergangenen Jahr herausgestellt hatte, daß die im Siegburg wohnenden HOREX-Fahrer nicht zu bewegen waren, sich aktiv dem Club anzuschließen. Der Mitgliederstand ging nicht über die 20 hinaus. Dies liegt in der Hauptsache an der Weitläufigkeit des Kreises und die damit verbundenen hohen Unkosten für Hin- und Rückfahrt des einzelnen Mitgliedes. Die Umstellung aber hat schon jetzt ihre Zweckmäßigkeit gezeigt. Viele sind zu uns gekommen, so daß wir das neue Sportjahr mit den besten Hoffnungen begonnen haben.“

Gewiß, die Gründe sind einleuchtend. Es ist für einen Club, der nicht in einer großen Stadt zu Hause ist, nicht immer leicht, den Club-Betrieb in Schwung zu halten. Aber von den Siegburgern hatten wir in der Vergangenheit doch so manchen schönen Bericht und Ausschnitt aus den Tageszeitungen erhalten, daß wir es beinahe bedauern möchten, daß sich dort die Eigenständigkeit nicht hat erhalten können. Die breitere Basis, die jetzt gefunden wurde, mag zwar dem gesamten motorsportlichen Treiben mehr Aufschwung geben — das eigentliche Familiäre aber, das gerade unsere HOREX-CLUBS besonders auszeichnet, ist aber wohl aufgegeben worden. Und das eigentlich ist recht schade ...

Die Römer vor ihrem Colosseum (Bild 4)

Viele HOREX-Freunde, die in diesem Urlaubssommer wieder Italien zum Ziele gewählt haben, werden in Rom vor dem Prachtbau der Antike, dem Colosseum, stehen. Vor diesem Bauwerk haben sich auch unsere HOREX-Freunde vom Moto Club Roman photographieren lassen mit einem Gruß an die HOREX-Fahrer in aller Welt.

Als Verkehrspolizei (Bild 2)

betätigte sich der HOREX-CLUB Hessisch-Lichtenau bei der 110jährigen Jubelfeier des Männergesangsvereins. Auch eine Aufgabe, die bei solchen Gelegenheiten gut übernommen werden kann und Spaß macht.



Auf Neben

Jetzt ist die Zeit der kleinen und der großen Sommerfreuden: die Großen fahren ins Ausland und die Kleinen lutschen Eis. Beides nicht schlecht, aber — dem Himmel sei Dank — nicht die einzigen Möglichkeiten, der Genüsse des Sommers teilhaftig zu werden. Das Erlebnis anderer Länder und fremder Menschen ist schon eine Reise wert und das Hörnchen Eis seinen Groschen. Aber dazwischen liegen die tausend Möglichkeiten, den Sommer zu lieben, die man nicht auf den Straßen findet, die bereits von Tausenden ausgefahren sind, weil Mode und Massenpsychose sie so lockend und verführerisch erscheinen lassen.

Die Freuden, die ich meine, erfordern etwas mehr Persönlichkeit, eigene Phantasie und Liebe zu den kleinen Dingen. In Scharen fahren die Menschen an Wochenenden und in den Ferien gut organisiert in modernen Omnibussen oder Sonderzügen an Orte, die einen klangvollen Namen haben und erleben Natur und Sehenswürdigkeiten nach Programm und Uhrzeit. Je nun, wem mag solls tun und nachher an Hand von mitgebrachten Ansichtskarten die Nachbarn staunen lassen, was für ein weitgereister Mann er ist. Aber wo bleibt da die echte Beglückung des Ausschauens, die doch immer nur im ganz persönlichen Erlebnis liegt? Ob das nun am Gardasee ist oder im nachbarlichen Wiesental.

Aber hier soll jetzt nur die Rede sein von den kleinen Straßen, die nicht laute Freuden verheißen, sondern mit stillen Kostbarkeiten auf ihre Entdecker warten. Der Ehrgeiz, daß sich die Schönheit der Fahrt in der hohen Zahl der gegessenen Kilometer ausdrücken soll, kann dabei keine Triumphe feiern. Bei diesen Ausflügen — wenn sie wirklich erholsam und beglückend sein sollen — ist sogar selbst das geliebte Motorrad nur Mittel zum Zweck (was dabei keineswegs eine Degradierung bedeutet).

So etwas will natürlich in den motorbemesenen Kopf eines Mannes nur schwer hinein. Da bedarf es schon einer guten Portion Überzeugungs-

straßen

kraft der besseren Hälfte auf dem Sozius, wenn ihm einleuchten soll, daß die Seligkeit des Sommers sich nicht im 100 km-Tempo erobern läßt, und daß die Zahl der überholten Motorkollegen auf zwei, drei und vier Rädern in keinem Verhältnis steht zu den genußreichen Stunden an einem stillen Waldsee, den man gemütlichen Motorrads, offenen Auges und fröhlichen Herzens über abseitige Wege erreicht hat.

Wenn Ihr Vordermann, liebe Sozia, erst einmal erlebt hat, wie schön das ist, und wie erholend, nach Tagen und Wochen harter Arbeit endlich einmal Hetze und Jagd, die uns ja alle im Alltag tyrannisieren, hinter sich zu lassen, dem Strom der Masse zu entfliehen und das Atemholen dort zu suchen, wo wirklich noch gute Luft ist; sein überholtes Tempofieber wird ihm gar nicht mehr begreiflich sein.

Dazu gehört allerdings nicht nur Ihre Überredungskunst, sondern vielmehr noch Ihre Geschicklichkeit, diesen Atempausen in der Stille die Atmosphäre zu geben, die ihnen gemäß ist. Frohe Laune und der Wille zum unbeschwertem Genießen der kostbaren Stunden: ein bißchen Bequemlichkeit, die sich leicht mitnehmen läßt, etwas Appetitliches für den Magen ohne viel Krampf und Sie selbst ein wahres Labsal für die schönheitshungrigen Augen Ihres Urlaubers. Mit einer ausgeleierten Trainingshose und strubbeligem Kopf wie eine Vogelscheuche zerstören Sie die Harmonie von Sehen, Erleben und Erholen. Die Kinder, die eventuell Ihren Seitewagen bevölkern, lassen Sie ungehemmt spielen und froh sein (sie sind ja zünftig angezogen). Solche Stunden, Tage oder Wochen des Wiederzufindens sind das eigentlich notwendige Äquivalent zu unserer Zeit, die uns ja fast auseinanderzureißen droht. Leider sind sie fast in Vergessenheit geraten, weil wir so tief im Strudel stecken, daß wir nicht einmal mehr unserer Freiheit einen persönlichen Stempel aufzudrücken vermögen.


Man sollte die Stille wieder in Mode bringen — das wäre zwar paradox, aber es täte uns gut.



NOCH EINMAL IN DIE BERGE:

SILVRETTA GLOCKNERSTRASSE

IN VORARLBERG



Wie rasch die Sonne auf ihrer Weltenwanderung dahinzieht. Schon naht wieder des Sommers Ende, dessen Schönheit man noch bis zum letzten Zuge auskosten möchte. Noch schnell eine Reise gemacht, ehe es für dieses Jahr wieder vorbei ist? Unser HOREX-Freund Bernhard Rueß aus Oberteuringen gibt einen prächtigen Fahrtentyp: die Silvretta-Hochalpenstraße. Auf ihr erreicht man in kurzer Zeit und ohne große Mühe ein derart überwältigendes und abwechslungsreiches Hochgebirgspanorama, wie dies in den Alpen nicht immer der Fall ist. Der Kurs kann mit vollem Recht als eine Art westösterreichisches Gegenstück zur Großglocknerstraße bezeichnet werden.

Genau 282 Kilometer macht die Rundtour Lindau — Bregenz — Feldkirch — Bludenz — Partenen — Bielerhöhe — Galtür im Paznauntal — Arlberg — Bludenz — Bregenz — Lindau aus. Über 28 Kehren und einfache Kurven überwindet man in verhältnismäßig kurzer Zeit bei einer durchschnittlichen Steigung von 10% einen Höhenunterschied von rund 700 m. Die Straße selbst muß, obwohl sie nur eine Breite von 3,50 m hat, als ein Meisterwerk des Straßenbaues bezeichnet werden. Die Kehren sind größtenteils geteert und die Zwischenstücke sind eben und ohne Schlaglöcher. Besonders bei trockenem Wetter ist der Kurs also sehr gut zu befahren. Vorbei am Vermunt-Stausee mit der majestätischen Linzergruppe erreicht man nach etlichen Kilometern den größeren Silvretta-Stausee und den Gipfelpunkt der Hochalpenstraße, die 2021 m hoch gelegene Bielerhöhe. Südlich des Stausees geht der Blick hinaus zum König der Silvretta, den 3312 m hohen Piz Buin.

Noch ein paar Tips: Daß die Montafoner Talstraße keine Autobahn ist, wird man nicht erwarten. Trotzdem fliegt die HOREX gut und gern streckenweise im Hunderter-Tempo dahin, wogegen allerdings die Kurgäste ganz offensichtlich etwas einzuwenden haben. In Partenen erhält man gegen Zahlung von zehn Schillingen pro Person eine Auffahrtkarte samt Abziehbild zur Verschönerung des Regina-Kotflügels, wobei der gute Mann aber wohl eine Schachtel Zigaretten für seinen Privatgebrauch in die Mautgebühr einkalkuliert.

Alsdann! Gewiß hat auch dieser Herbst noch ein paar warme Tage. Die Silvretta lockt. Auffi geht's



In alter Liebe:

HOREX Hauspostlagernd

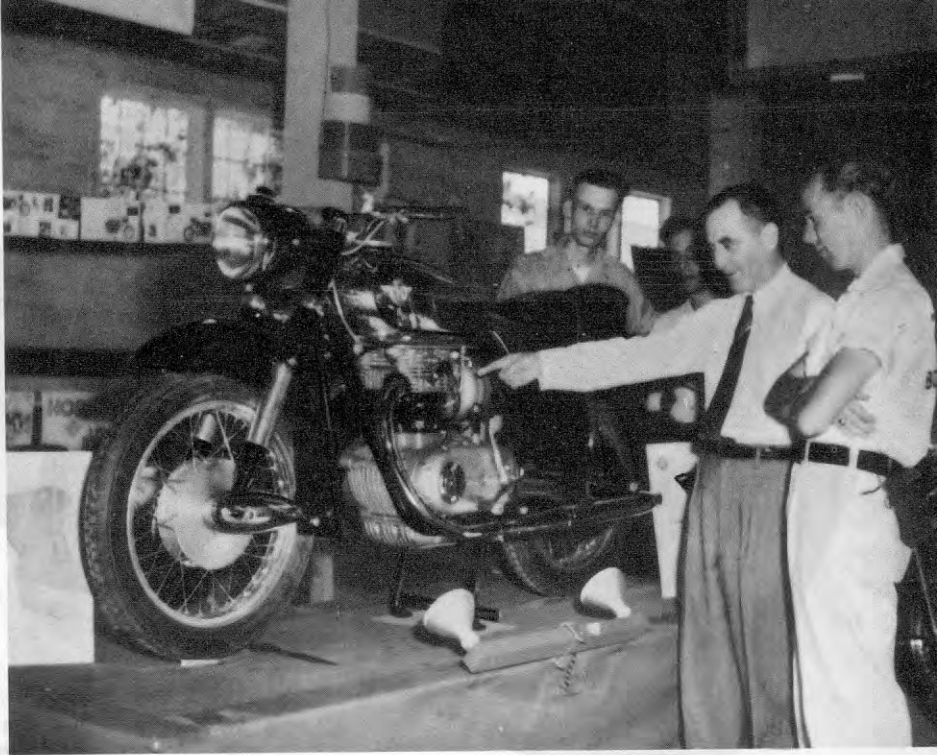


ALLES IST EIN GLANZ...

... bei Maschine und Fahrer. Das sind wir in der HOREX-Familie nicht anders gewohnt. Wie sich das auch hier im Bilde zeigt, daß uns HOREX-Freund Herbert Huesmann aus Hildorf, Stromstraße 14, zuschickte.

AUF GROSSER FAHRT

Das sind jetzt eben viele tausend HOREX-Freunde, die nach langem Arbeitsjahr Urlaub machen und sich dabei die Welt ansehen. Aus Wien schickt uns Josef Streck diesen illustrierten Feringruß. Wie man sieht, hat er seine Regina 400 mit einer anständigen Fracht versehen – zugleich aber auch mit einer recht liebebreizenden...



VIEL BESTAUNT...

... wird auch jenseits des Großen Teiches der schnelle HOREX-Hirsch. New Yorks HOREX-Repräsentant Walter Spitz schickte uns stolz diesen Bildergruß. Die Hauspost grüßt herzlich wieder!

WAS SO EINE 400er IST...

... die hat schon allerlei zu leisten. Nicht nur zum reinen Vergnügen werden die schweren HOREX-Maschinen gefahren, sondern hier hat der Küfermeister Karl Lickert aus Konstanz seinem Gespann noch einen Anhänger mit hoher Traubenkippe angehängt. Seit über einem Jahr tut die Maschine in der ganzen Bodenseegegend schon strengen Dienst, aber zufrieden trinkt unser Küfermeister sich abends sein Schöpple.



GRUSS AUS MANILA

Aus allen Teilen der Welt gehen der Hauspost immer wieder Grüße unserer HOREX-Freunde zu. Hier ein Bildergruß von Ricardo G. Cruz aus Manila (Philippinen).



FRÜH ÜBT SICH

Der Vater kann sich nicht so rasch rasieren, wie der Nachwuchs zur Ausfahrt bereit in der Maschine sitzt. Wilhelm Vogtmann aus Atzenbach/Baden knipste so seinen Sprößling und dessen Spielgefährten beim „Training“.

... TWUATZEE JEN

Herbert Czako

... TWUATZEE JEN



HERBERT CZAKOI

Schmerzliche Trauer herrschte bei uns, als wir von Maximilian Königer aus Wien erfahren mußten, daß Herbert Czako, geboren am 26. Jänner 1930, einer der erfolg-

+ ZWEI FREUNDE

reichsten und besten Motorrad-Geländefahrer Österreichs, plötzlich Abschied nehmen mußte. Bei einem Unfall opferte Herbert Czako sein junges Leben, das er seit 1951 ganz dem Motorsport seiner österreichischen Heimat verschrieben hatte.

Eine fast unübersehbare Zahl der Sportkameraden gab ihm das letzte Geleit.

Im Jahre 1951 konnte er auf Grund seiner großartigen Erfolge, die nachstehend aufgeführt sind, den OSK-Pokal erringen.

- | | | |
|------|--|--|
| 1951 | Niederösterreichische Voralpenfahrt | Einzige Goldmedaille |
| | Rennen „Rund ums Heustadlwasser“ | 2. Platz |
| | Intern. Osterr. Alpenfahrt | Silbermedaille |
| | Zwölfstundefahrt des Salzburger AMTC | Tauernpokal und Goldmedaille, Tagesbestzeit am Tauernpaß |
| | Wertungsfahrt „Rund um Wien“ | Einzige Goldmedaille Tagesbestzeit am Kleinen Semmering |
| | Niederösterreichisch-Burgenländische Wertungsfahrt | Pokal als Sieger der Wertungsgruppe und Goldmedaille |
| | Rund um den Dachstein | Goldmedaille |
| | Zehn-Pässe-Fahrt | Pokal als Sieger der Wertungsgruppe, Goldmedaille |
| | Kärntner Berge- und Seefahrt XVIII. | Goldmedaille der Klasse bis 1000 ccm |
| | Steirische Berglandfahrt | Pokal als Wertungsgruppensieger und Goldmedaille |

BLICK AUF DEN TACHO

Kürzlich erreichte uns folgendes Telegramm: „Heute 200 000 km auf HOREX-Regina überschritten. Glückwunsch und Anerkennung für HOREX-Werke. Sportlichen Gruß! Heinz Backenecker, Castrop-Rauxel, Wittener Straße 327.“ – Wir gratulieren auch! Die Hauspost-Redaktion.

HOREX-Freund Erich Wilhelm aus Pforzheim, Dietlinger Straße 122b, fährt seine Regina seit Ostern 1950 und meldete kürzlich einen Tacho-Stand bei 78 000 km. Mit Beiwagen und oftmals zu Dritt mit Gepäck und Zelt hat er alle Alpenpässe bei Fahrten nach Österreich, Italien und in die Schweiz geschafft. „Bei 55 000 km habe ich den Motor überholen lassen – dies war bisher auch die einzige große Reparatur. Melde mich wieder, wenn der Tacho „100 000“ anzeigt!“

„Sie können ruhig Reklame damit machen, daß ich im vergangenen Jahre mit meiner Regina, die ich als achte Maschine im Jahre 1950 in Aachen bei Ludwigs kaufte, 100 000 km ohne Reparaturen, außer einer neuen Antriebs- und Steuerkette, gefahren habe.“ Dies schreibt uns HOREX-Freund Josef Beisecker aus Kohlscheid b. Aachen, Grünstraße 5.

„Kann Ihnen zu meiner großen Freude mitteilen, daß meine im Juni 1953 bei der Firma Weber in Ruhrort gekaufte Regina jetzt 50 000 km gefahren hat – ohne eine besondere Reparatur. Kein Gedanke, daß sie jemals sauer wird. Sollten Sie alle Maschinen so dauerhaft bauen, sehe ich schwarz für Ihr Geschäft. Werde mich bei „75 000“ wieder melden. Ihr Albert Seubert, Duisburg-Hamborn, Sterkrader Straße 256a.“

TELEGRAMM AUS PARAGUAY

Aus Asuncion, der Hauptstadt des südamerikanischen Staates Paraguay, erhalten wir folgendes Erfolgs-Telegramm: „HOREX-Erfolg Straßenrennen 68 km. Standardmaschinen HOREX 400 ccm erster und zweiter Platz bei Maschinen bis 500 ccm. Gegner: BMW, Norton, Triumph, BSA. Sieben Maschinen am Start, drei im Ziel. Durchschnitt 120 km/st. Albatros.“

GUTE, ALTE SB 35

Einer der ganz Treuen aus der großen HOREX-Familie ist Herbert Weiss aus Wiesbaden. Er hatte zunächst von seinem Vater einen HOREX-Veteran der 500er-Klasse übernommen, bis er 1950 auf eine SB 35 überwechselte. Vierzehn Jahre lang hat ihn die Maschine als Monteur mit ständigen weiten Reisezielen im Kundendienst gefahren – 123 241 Kilometer. Reparaturen: nur der ganz normale Verschleiß, obwohl er der SB 35 immer einen Seitenwagen mit Ersatzteilen und Werkzeugen angehängt hatte. „Ich betone aber, daß mir diese Maschinenleistung keineswegs zum Ruhme gereicht, sondern einzig und allein dem Werk!“ Trotzdem berichtet uns unser HOREX-Freund erfreut, daß er sich und seiner Frau im Mai eine neue Regina 400 geschenkt hat, jawohl, auch seiner Frau, denn sie fährt selbst auch!

GINGEN VON UNS +

Oberösterreichische Herbstwertungsfahrt	Goldmedaille
Querfeldeinfahrt am Kögerl	Tagesbestzeit aller Klassen und schnellste Runde
1952 Bergwertungsfahrt Mayerling	Goldmedaille und Bergnadel
Wertungsfahrt „Rund um Wien“	Goldmedaille
Rund um den Dachstein	Einzige Goldmedaille beste Bergzeit
Intern. Österr. Alpenfahrt Kärntner Berge- und Seefahrt	Silbermedaille Goldmedaille
Auch in diesem Jahr errang Herbert Czako durch seine große Punkteanzahl den OSK-Pokal.	
1953 Skijöring in Kirchberg/Pielach	Silbermedaille
Es war ein unglückliches Verhängnis, daß anläßlich der Internationalen Sechs-Tage-Fahrt Herbert Czako ein Bein brach, so daß ein Start bei der letzten Pflichtveranstaltung zum OSK-Pokal nicht erfolgen konnte. Trotz der weitaus größten Punkteanzahl mußte er den OSK-Pokal an einen anderen Fahrer abgeben. Durch diesen schweren Sturz ergab sich auch eine größere Pause bis zum nächsten Start, der erst wieder im Jahre 1954 erfolgen konnte. Eine wahrhaft schwere Zeit für einen begeisterten Motorsportler wie unseren Herbert.	
1954 Wintertourenfahrt des ÖAMTC	Goldmedaille
Querfeldeinfahrt am Kögerl	2. Platz
Moto-Cross am Gießhübel	2. Platz
Moto-Cross in Hainburg	2. Platz

1955 Wintertourenfahrt des ÖAMTC	Goldmedaille
Skijöring in Lunz am See	1. Platz i. d. Kl. 350 3. Platz i. d. Kl. 500
3. Höhenstraßen-Wertungsfahrt	3. Platz durch Sturz
Höhenstraßenrennen	2. Platz
Frühlingswertungsfahrt in Braunau/Inn	Goldmedaille
Moto-Cross in Hof/Leithagebirge	2. Platz
Salzburger Frühjahrswertungsfahrt	Goldmedaille
Innsbrucker Bergwertungsfahrt	Goldmedaille

KURT BÄHR

Ein schwerer Trainingssturz in Schotten forderte am Vortag des diesjährigen internationalen Schotten-Rennens das junge Leben des HOREX-Privatfahrers Kurt Bähr aus Bruchhausen. Mit seinen 24 Jahren gehörte Kurt Bähr zum erfolgreichen Nachwuchs unserer Rennsportler, die alle gemeinsam mit uns um dieses junge Leben trauern. Eine Reihe vielversprechender Erfolge berechtigten Kurt Bähr zu den besten Hoffnungen, und wir erinnern uns gern seiner jugendlichen Freude, die er um jeden erlangenen Punkt hatte. Das Schicksal hatte es anders mit ihm vor, und wir mußten Abschied von ihm nehmen. Doch in der Erinnerung wird Kurt Bähr allen HOREX-Freunden unvergessen bleiben.

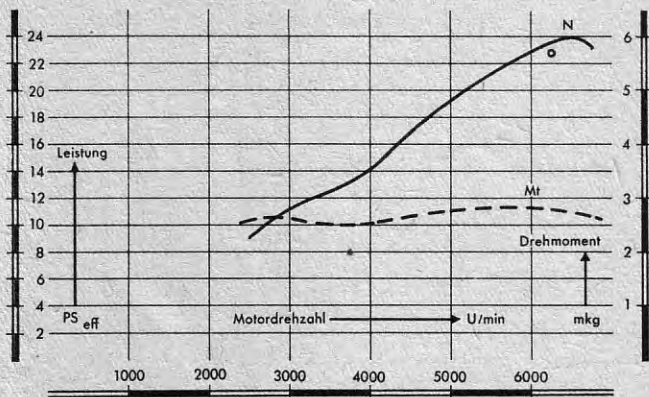


HOREX Resident

TECHNISCH GESEHEN

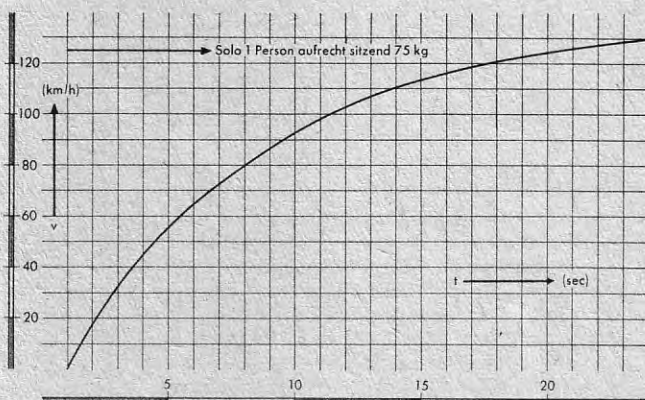
Nachdem das neue Modell RESIDENT in weit über tausend Stück vom Band und damit in die Hände zufriedener Motorradfahrer gegangen ist und nachdem sich die neue Maschine in einer ununterbrochenen Serie von Erfolgen bei schwierigen Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten bestens eingeführt hat, wollen wir Ihnen hier etwas speziell Technisches sagen, was sich anhand der abgebildeten graphischen Darstellungen gut erläutern läßt. Auch Kurven können sehr interessant sein, denn in ihren Maßen und Werten zeigt sich die Fortschrittlichkeit unseres Motorrades RESIDENT.

HOREX RESIDENT 350 ccm MOTORKENNLINIEN



Eine gute Eigenschaft des RESIDENT-Motors ist seine Elastizität. Auf der Kurvendarstellung Motorkennlinie ist sehr deutlich zu erkennen, daß das Drehmoment einen fast gleichmäßigen Verlauf nimmt und zwar von ca. 2300-6500 Umdrehungen pro Minute und zwischen 2,5 und 3 mkg liegt, bezogen auf die Kurbelwelle. Diese Werte stellen Vollastwerte dar, die auf dem Prüfstand ermittelt wurden. Bei einem normalen Fahrbetrieb erweist sich noch eindringlicher der große Vorteil eines gleichbleibenden Drehmomentes, bildet er doch gerade für den Wettbewerbsfahrer die Grundlage für seine motorsportlichen Erfolge. Der RESIDENT-Fahrer erkennt diese hervorragenden Motoreigenschaften, wenn er im vierten Gang von 35 km/std ohne zu schalten wieder auf Höchstgeschwindigkeit ruckfrei beschleunigen kann.

HOREX RESIDENT 350 ccm BESCHLEUNIGUNG

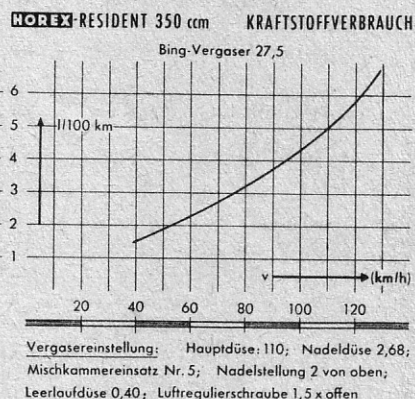
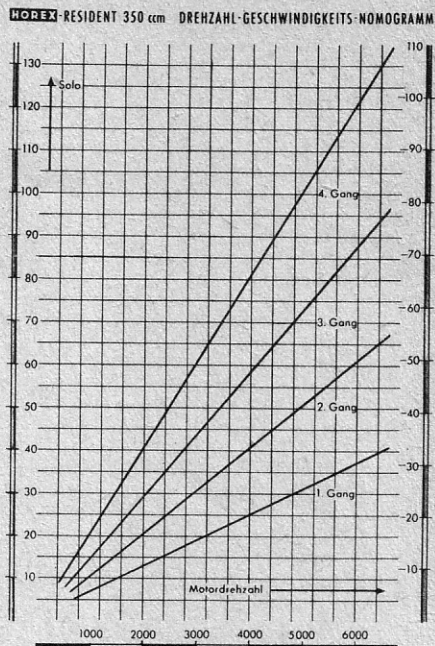


In diesem Zusammenhang ist die Betrachtung der Beschleunigungskurve ebenso aufschlußreich. Bei der heutigen Verkehrsdichte stellt die Beschleunigung einen der wichtigsten Faktoren im Fahrzeugbau dar, denn sie gibt dem Fahrer auf

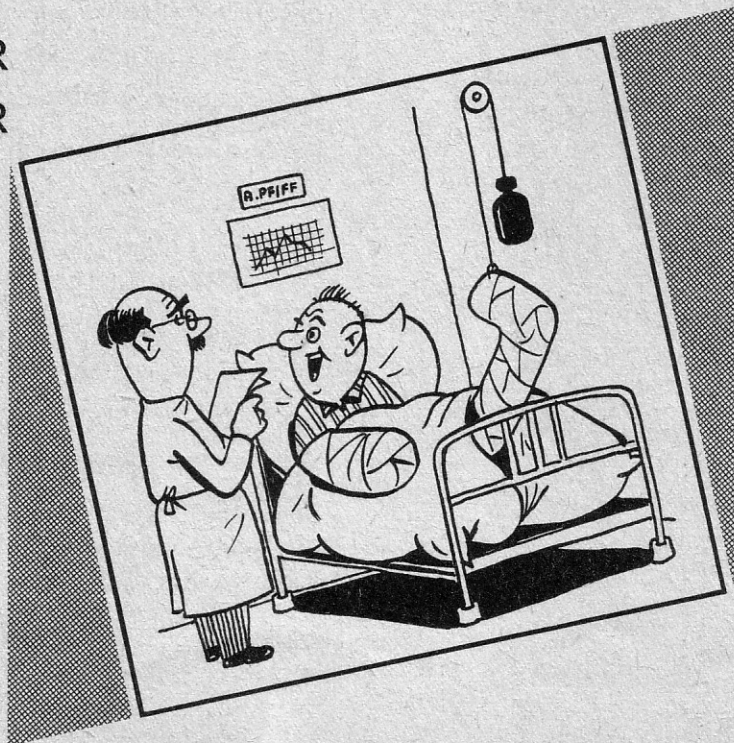
der Autobahn und im Stadtverkehr die nötige Sicherheit beim Überholen und beim Anfahren. Jeder Fahrer, der einmal am Berg einen Lastzug überholen mußte, weiß, wie wichtig eine Kraftreserve für solche Vorkommnisse ist. Die Kurve zeigt sehr deutlich, daß in 10,5 Sekunden die Geschwindigkeit des RESIDENT vom Stand bis 100 km/h erreicht wird. Diese Beschleunigung von 0 auf 100 ist mit mehreren

Serienmaschinen vom 1.-3. Gang ermittelt worden. Dabei ist aber nicht nur die Elastizität des Motors maßgebend, sondern auch die bemerkenswert günstige Abstufung des Viergangegetriebes, wie es auf der graphischen Darstellung Drehzahl-Geschwindigkeits-Nomogramm ersichtlich ist.

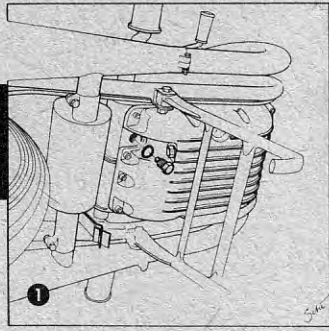
Was den Fahrer jeder Maschine besonders interessiert, ist die Wirtschaftlichkeit seines Motorrades, vor allem der Kraftstoffverbrauch. Es ist eine alte Sache, daß die billigste Maschine letzten Endes die ist, die zwar in der Anschaffung etwas höher im Preis liegt, aber durch ihre sorgfältige Verarbeitung und durch ihr hochwertiges Material wesentlich weniger verschleißanfällig ist; darüber hinaus die, die durch sorgfältige Abstimmung der Schalldämpfer- und Steuerungsorgane den geringstmöglichen Kraftstoffverbrauch aufweist. Die Kurve Kraftstoffverbrauch beweist, daß beim RESIDENT viel erreicht worden ist, denn ein Kraftstoffverbrauch von ca. 4,5 Liter bei 100 km/std dürfte als außerordentlich günstig anzusehen sein. Die Werte dieser Kurve wurden auf der Autobahn ermittelt, daß sie in der Praxis aber nicht abweichen beweist die Teilnahme des bekannten Testers und Motorfachjournalisten Helmut Hütten an der ADAC-Rheinlandfahrt, wo er als Klassensieger in der 350er-Klasse auf die gefahrenen 600 Kilometer Vollgasjagd einen Verbrauch von durchschnittlich nur 4,7 Liter pro 100 km authentisch gemessen hat.



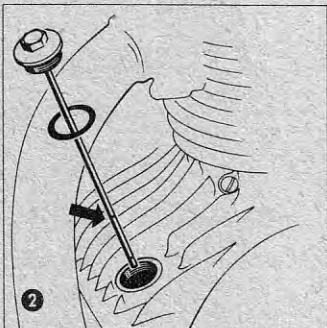
HIER LACHT DER HOREX-FAHRER



„MOTORRAD?“
„ABER NEIN, HERR DOKTOR – SCHIEDSRICHTER“



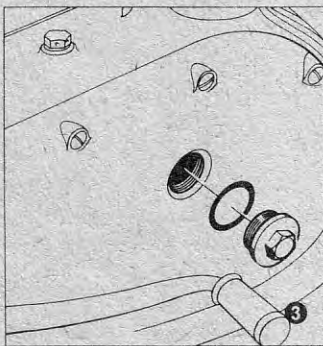
ÖLWECHSEL



Die Betriebsanleitung ist in Vorbereitung. Wir geben heute einstweilen im Auszug daraus den Ölwechsel für „HOREX-RESIDENT“ bekannt.

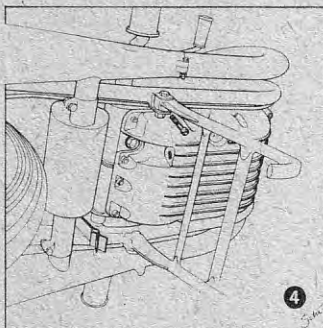
ÖLWECHSEL MOTOR

Das Öl wird bei warmem Motor aus der Verschlußschraube der Ölwanne, sowie durch Entfernen der dritten Ölwanne-Befestigungsschraube (mittels Sechskant-Stiftschlüssel auf der rechten Seite des Motorblocks - von vorne -) abgelassen (1).



Dann Verschlußschrauben einsetzen und gut anziehen. Von der Ölfüllung (2 Ltr. Markenmotorenöl SAE 30) wird $1\frac{3}{4}$ Ltr. durch die Einfüllschraube links vor dem Zylinder eingefüllt (2).

$\frac{1}{4}$ Ltr. wird durch das Schauloch (nach Abschrauben der Verschlußschraube) in dem Primärkasten auf der rechten Motorblockseite aufgefüllt (3).



Der Ölstand muß bei eingestecktem Peilstab bis zur oberen Marke des Stabes reichen (siehe auch 2).

Peilstab zum Messen nur einstecken -

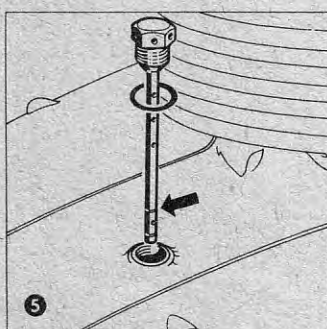
nicht einschrauben!

ÖLWECHSEL GETRIEBE

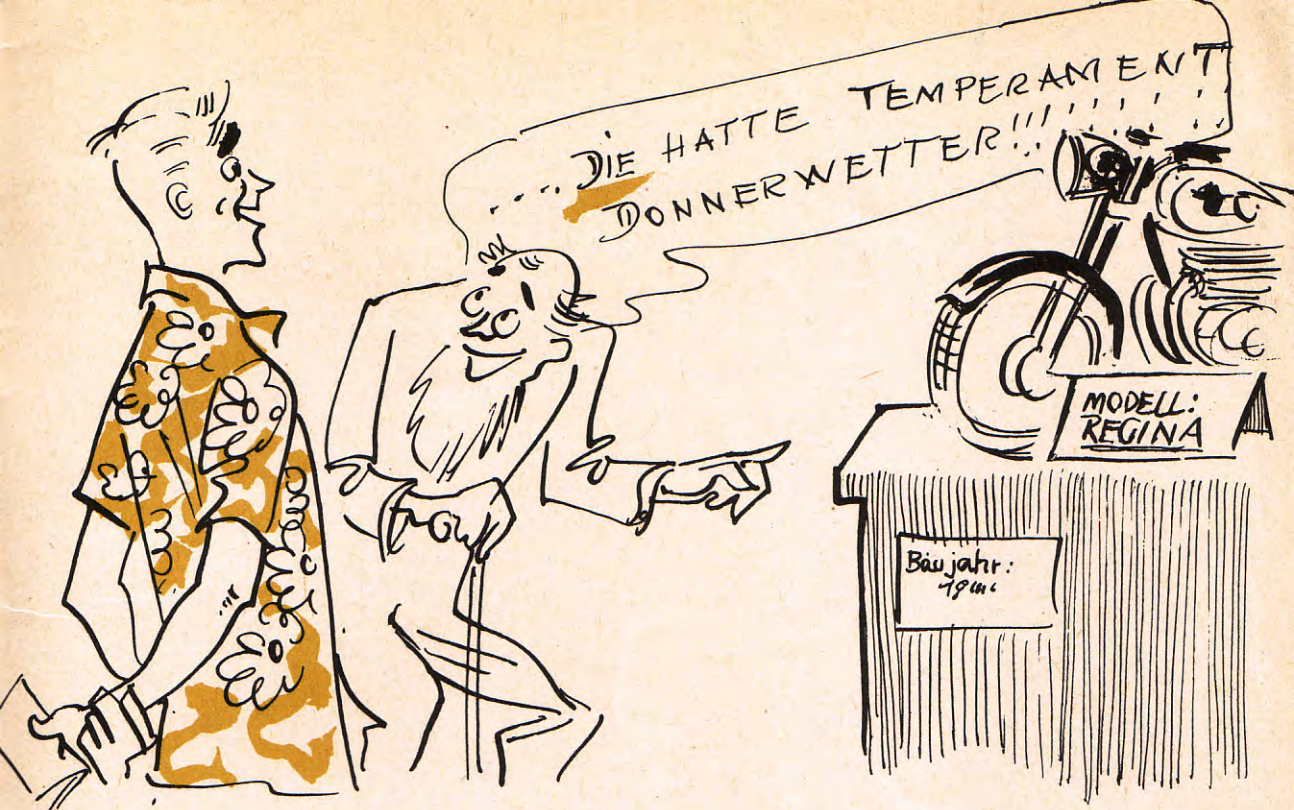
Bei warmem Motor wird das Getriebeöl aus der Ölablaßschraube auf der Unterseite des Motorblocks (hinter der Ölwanne) abgelassen (4).

Verschlußschraube wieder einsetzen und gut festziehen.

Durch die Einfüllschraube auf dem Motorblock hinter dem Zylinder $\frac{2}{3}$ Ltr. Getriebeöl SAE 80, wie Mobilöl C 80 einfüllen (5).



Ölstand muß bei **eingestecktem** Peilstab bis zur Marke reichen.



Liebe Freundin Regina!

„Undank ist der Welt Lohn“, dieser Welt, die nur von Männern regiert, bevormundet und gelegentlich ins Unglück gestürzt wird. Mich hat es tief bewegt, liebe Freundin, als ich erfahren mußte, daß man Dich — genau wie mich vor ein paar Jahren — in den Ruhestand versetzt hat.

Soll das der Dank sein für Freude und Erfolge, die Du Hunderttausenden im Berufs- und Sportleben vermitteln konntest? Dreimal verschönt standest Du jetzt auf dem Höhepunkt Deines triumphalen Siegeszuges während dem es Dir vergönnt war, Männer und Maschinen von Rang und Namen in die Knie zu zwingen.

Liebste Regina, Du hast ein Leben hinter Dir, um das ich Dich ehrlich beneide. Ich denke dabei zurück an die Jahre, als man mit mir bei HOREX keinen Staat mehr machen konnte und geniale Konstrukteure bei Deiner Geburt Freudenränen weinten. Du warst damals ein Schlager, liebes Kind. Das deutsche Wiederaufbauwunder nahm mit Dir seinen Anfang. Denn Jahre hindurch war nichts besseres und schöneres zu bieten als Dich und Deine zigtausend Geschwister aus gutem Haus.

Und dann kamen die Jahre, in denen Du Dich bewähren mußtetest. Gegen schwerste Konkurrenz standest Du als kleine Frau Deinen „Mann“. Man schwörte auf Dich, und Du erhörtest diese Schwüre und warst eigentlich so ganz anders als alle Frauen: Du warst nämlich treu.

Und diese Treue brachte Dir Freunde, die Dich bestimmt nie vergessen werden.

Natürlich ein Mann tritt Dein Erbe an. Unser neuer Freund „Resident“ wird es besser machen, davon bin ich überzeugt, denn es ist ja ein Mann. Ihm steht jetzt die Welt offen, die Dir einst zu Füßen lag. Und diese Welt wird jetzt bestimmt noch sagen: seht, das ist der Nachfolger unserer Regina. Ist er nicht bildhübsch? Ganz die Mutter nicht wahr? Aber die Kräfte hat er vom Herrn Papa. Das muß was sein.

Und dann werden Jahre vergehen, mein liebes Kind, und eines Tages wird es heißen: Regina? Ach, ja, das war mal ein temperamentvolles Ding, Donnerwetter. Ja, wie doch die Zeiten vergehen, als die noch jung und schön war!

Siehst Du, deshalb sollst Du nicht traurig sein. Die Menschheit ist eben vergeßlich, sie wird alt im Tempo unserer Zeit. Von mir spricht heute kaum noch jemand, und wenn, dann höchstens einmal, daß ich so ungefähr das erste war, was sich nach dem letzten Krieg bewegen ließ. Aus, mehr nicht!

Und Du, liebe kleine Regina, kommst jetzt in meine Nähe, wir wollen beobachten, wie sich unsere Nachfolger bewähren. Sei drum herzlich begrüßt und freundlich eingeladen

von Deiner alten

B35

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

IN DIESEM HEFT LESEN SIE:

HOREX-BOY AN SEINE LIEBEN FREUNDE

*

WUSSTEN SIE SCHON . . .

*

DER AKTUELLE LEID-ARTIKEL

*

HOREX-RESIDENT-ERFOLGE

*

UNTER UNS IM HOREX-CLUB

*

AUF NEBENSTRASSEN

*

SILVRETTA GLOCKNERSTRASSE IN VORARLBERG

*

HOREX-HAUSPOSTLAGERND

*

ZWEI FREUNDE GINGEN VON UNS

*

HOREX-RESIDENT TECHNISCH GEGEHEN

*

HIER LACHT DER HOREX-FAHRER

*

OLWECHSEL BEIM HOREX-RESIDENT

*

LIEBE FREUNDIN REGINA

