



HOREX

Post



FÜR HOREX-FREUNDE UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Überreicht durch:

JANUAR
6. JAHRG.

1/56

WIRTSCHAFTS- UND INDUSTRIEWERBUNG · FRANKFURT a. M., BUCHGASSE 6



Freunde!

Es hat wahrhaftig lange gedauert, bis es mir wieder möglich ist, Euch einen traditionellen HOREX-Gruß zukommen zu lassen. Monate gingen ins Land, ohne daß ich von Euch und Ihr von mir etwas hörtet.

Doch zu aller Freude sei es ganz laut verkündet: Wir sind wieder da, und Ihr sollt künftig wieder von meinen Erlebnissen und Beobachtungen erfahren.

Doch nun ganz kurz das Neueste: Mein Wüsten-Job ist hin, Afrika wurde mir zu heiß, im wahrsten Sinn des Wortes, und so bin ich mit meiner lieben Frau wieder auf der Reise. Sie führte uns für wenige Wochen in die alte Heimat, wo mir doch einiges recht verändert erschien. Die Straßen sind zwar nicht besser, die Polizei nicht unhöflicher und im Verkehr überhaupt ist es immer noch nicht friedlicher geworden. Dafür „verdichtet“ sich die Motorisierung anscheinend immer mehr, wobei mir besonders die zahlreichen neuen Kollegen mit wenig PS auf drei und vier Rädern auffielen. Es geht doch nichts über ein anständiges Dach über'm Kopf, sicher ein Erfolg des westdeutschen Reklameschlagers „Übrigens, man geht nicht mehr ohne Hut!“ Wie dem auch sei, ich habe für gutes Geld einen nagelneuen Resident erworben und mich mit diesem samt meiner zahlreichen Familie auf einem Zwölftausend-Tonnen-Luxusfrachter als Reisebegleiter, Berater und Assistent des ersten Scheuermanns auf Deck anheuern lassen. Auf diesem, mir nicht mehr ganz ungewöhnlichen Wege, hoffe ich, bald in der Neuen Welt Peter von Zahns gelandet zu sein. Von wo ich Euch dann spannende Berichte über die USA, das Land der Fußgänger und Motorradfahrer, senden werde.

Bis dahin, Ihr Lieben, weiter Glück und Erfolg im neuen Jahr 1956.

Euer HOREX-Boy





Liebe HOREX-Freunde
in Deutschland
und in aller Welt!

Unsere Hauszeitschrift geht mit diesem Heft in ihren sechsten Jahrgang. Wie in den vergangenen Jahren, so soll auch die neue Folge Ihnen das Wissenswerte aus dem Geburtshaus Ihres zweirädrigen Gefährten berichten.

Sie alle wissen, daß gerade in den letzten Monaten das Automobil seinen Vormarsch gegen das klassische, schwere Motorrad fortgesetzt hat und daß leider auch staatlich sanktionierte Maßnahmen nicht eben zur Popularisierung der „Windsbraut“ beigetragen haben. Ich denke dabei an die enor-

me Erhöhung der Haftpflicht-Versicherungsprämien und der Kraftfahrzeugsteuer-Sätze, und Sie dürfen überzeugt sein, daß wir Motorradleute im Rahmen unserer Möglichkeiten alles getan haben, um diese Belastung zu verhindern.

Ihnen, liebe Freunde und uns, die wir mit dem Motorrad eng verbunden sind, bleibt im Augenblick nur die Möglichkeit, uns mit der gegebenen Tatsache abzufinden, was jedoch nicht ausschließt, alles zu versuchen, eines Tages doch noch zu einer gerechten Lösung zu kommen.

Seit nunmehr 32 Jahren bauen wir Horexleute mittelschwere und schwere Viertaktmaschinen, und wir haben uns von Anbeginn bemüht, Motorräder zu bauen, wie sie sich der Freund des sportlich betonten „starken Hirsches“ wünscht.

So geht im Januar 1956 wieder ein neues Modell in Serie, das all denen dienen soll, die die kleinere Hubraumklasse bevorzugen,

der „RESIDENT 250 ccm“,

der seinem größeren Bruder gleicht wie ein Ei dem anderen. Mit seinen 18,5 PS und seinem hochmodernen Fahrgestell ist er so richtig das, was der große Kreis der sportlichen Fahrer sucht, das stärkste Serienmotorrad seiner Klasse.

Lassen wir uns deshalb auch im neuen Jahr nicht beirren, liebe Motorradfreunde, denn was gibt es wohl Schöneres, als auf einem chromblitzenden Reitpferd unserer Tage, kraftstrotzend an den anderen vorbeizuziehen, wenn Sonne und Autobahn in die Ferne locken, und wenn kein Tagesziel zu weit erscheint.

Möge das vor uns liegende 1956 ein sonniges Motorradjahr sein, das wünschen wir alte Motorradhasen. Meine guten Wünsche und die all meiner Mitarbeiter begleiten Sie auf Ihrer 366tägigen Reise auf Regina, Resident und Imperator.

Ihr

Fritz Wimmer

DER AKTUELLE *Leid* ARTIKEL



Minister fahren nicht Motorrad!

Es hat sich so einiges getan – liebe Freunde – in der deutschen Motorradindustrie. Selbst Fußgängern – und vielleicht gerade ihnen – blieb eine Entwicklung nicht verborgen, die inzwischen allerorts sehr viel Kopfzerbrechen, Schimpfen und Druckschwärze gekostet hat. Es wäre müßig, an dieser Stelle noch einmal allen Gründen und Ursachen nachzuspüren, die zu der rückläufigen Entwicklung im Geschäft der mittleren und schweren Motorräder geführt haben. Es sei uns jedoch erlaubt, an dieser Stelle unsere persönliche Meinung kundzutun. Und diese Meinung richtet sich mehr oder weniger auf einen einzigen Punkt im Rahmen aller kritischen Betrachtungen: Die Verschiebung in der Steuer- und Versicherungsbelastung der Kraftfahrzeuge zu Ungunsten der mittleren und schweren Zweiräder.

Wir brauchen uns doch über den rapiden Zuwachs der motorisierten Fahrräder auf der einen Seite und über den unerwartet starken Rückgang in der Nachfrage nach Motorrädern und Rollern auf der anderen Seite gar nicht zu wundern, wenn wir nüchtern und sachlich die Steuern und Versicherungsprämien zu Rate ziehen. Der Drang nach dem wettergeschützten Fahrzeug müßte noch zu keiner Zeit so groß gewesen sein, wie gerade jetzt, wenn man die Hochkonjunktur der Rollermobile damit erklären wollte. Auch hier dürfte vielmehr die Frage nach den Belastungen den Ausschlag gegeben haben. Sehen wir uns doch erst einmal ein Beispiel an:

Der furchtlose ZweiradSPORTler zahlt heute jährlich an Steuern und Versicherungsprämien für Haftpflicht bei einer

200-ccm-Maschine	DM 117.-
250-ccm-Maschine	DM 124.-
350-ccm-Maschine	DM 199.-
400-ccm-Maschine	DM 206.-
500-ccm-Maschine	DM 252.-

Hingegen kosten im Jahr an gleichen Belastungen folgende Fahrzeuge:

Motorcoupé (250 ccm)	DM 134.-
Kleinstwagen (250 ccm)	DM 134.-
Kleinstwagen (400 ccm)	DM 148.-
Kleinwagen (400 ccm)	DM 148.-
Kleinwagen (600 ccm)	DM 207.-!!!
mittl. Pkw (700 ccm)	DM 261.-

An sich wäre hierzu überhaupt jeder Kommentar überflüssig, denn jeder Laie erkennt angesichts dieser Vergleichszahlen sofort, daß mit verschiedenen Maßen gemessen wird. Die letzte Feststellung trifft im übrigen wortwörtlich zu, denn die Haftpflicht-Versicherung der Zweiräder wird nach Kubikzentimeter-Inhalt des Motors, die der Drei- und Vierradfahrzeuge jedoch nach PS festgelegt. Wer dabei

das Rennen macht, läßt sich unschwer aus unserer Tabelle ablesen.

„Der Dank gebührt Dir, Obrigkeit, für diese edle Spende“, möchten wir frei nach Schiller den Chor aller ZweiradSPORTler anstimmen, wenn die ganze Geschichte nicht einen so traurigen und bitteren Beigeschmack hätte.

In verschiedenen Untersuchungen an dieser Stelle unserer Hauspost haben wir den Beweis erbringen können, daß ausgerechnet nicht die mittleren und schweren MotorRADfahrer den bundesdeutschen Straßenverkehr chaotisieren, sondern daß dies dem Schuldkonto anderer Verkehrsteilnehmer zuzuschreiben ist. Es ist weiter erwiesen, daß gute MotorRADfahrer, vor allem solche mit Erfahrungen auf schweren Maschinen und Gespannen, fast durchweg sehr gute Autofahrer wurden, daß also die MotorRADVorschule eine beachtliche Sicherheit für den gesamten Straßenverkehr bedeutet. Der Gedanke des Motorsportes sei schließlich auch nicht außer Acht gelassen. Wirklicher Motorsport läßt sich aber nur schwer auf Mopeds und leichten Rollern betreiben, soll er im Endeffekt erzieherisch wirken.

Wo aber bleibt für alle diese ernstzunehmenden Kategorien nun noch der Anreiz? Der Zweiradfahrer über 250 ccm muß schon recht gut „bei Kasse“ sein, will er weiter bei der Stange bleiben. Der berufliche MotorRADfahrer dürfte bald aussterben, oder er muß sich mit einem motorisierten Fahrrad begnügen.

Das Ganze sieht beinahe danach aus, als habe hier jemand dem Zweiradfreund und seiner zuständigen Industrie einen bösen Streich gespielt, einen Streich jedoch, der den Liebhabern des wohlproportionierten Zweirades – den Kavalieren alter Schule – sehr viel Kummer um ihre teuer gewordene Geliebte bereitet. Sollte dieser „Liebeskummer“ nicht irgendwo doch zu Herzen gehen . . . ?

Das höchste Glück der Erde...



HOREX
Resident

Neu: EINZYLINDER · 250 CCM
18,5 PS · 120 KM/STD. SPITZE

EINZYLINDER · 350 CCM
24 PS · 130 KM/STD. SPITZE

HOREX WERKE KG · FRITZ KLEEMANN · BAD HOMBURG

HOREX-Resident 250

TECHNISCHE DATEN:

Leistung und Verbrauch

Höchstleistung	18,5 PS
Dauerleistung	18,2 PS
Höchstgeschwindigkeit	120 km/std
Kraftstoffverbrauch bei 100 km/std	3,3 L/100 km
bei 60 km/std	2,8 L/100 km
Ölverbrauch	0,1 L/100 km

Motor

Zylinderzahl	1
Bohrung/Hub	77/53,4
Hubraum	248 ccm

Getriebe

Zahl der Gänge	4
Übersetzung	1. Gang 1:2,94
	2. Gang 1:1,63
	3. Gang 1:1,20
	4. Gang 1:1
Gesamt-Übersetz. Solo 4. Gang	1:6,92
Gesamt-Übers. Gespann 4. Gang	1:7,56

Abmessungen und Gewichte

Gesamtlänge	2000 mm
Höhe	980 mm
Radstand	1350 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	
Solo	330 kg
Bremsdurchmesser	150 mm

Änderungen vorbehalten

WIE SICH DIE BILDER GLEICHEN

Nein, lieber Leser, es ist keine Verwechslung, dieses Bild stellt den kleineren Bruder der stärksten und schnellsten 350-ccm-Serienmaschine dar, es ist der neue, springlebendige „250-ccm-Resident“, der seinem Zwilingsbruder gleicht wie ein Ei dem anderen und soeben in das Horex-Serienprogramm übernommen wurde.

Er braucht sich trotz seiner Jugend, selbst vor größeren Motorrädern, nicht zu fürchten, denn seine Kraft und Schnelligkeit überreffen manchen „schweren Jungen“ der 350-ccm-Klasse.

Drei Zahlen nur:

18,5 PS – 120 km/Std – 3,3 l Normverbrauch.

Als die unglückselige Erhöhung der Haftpflicht-Versicherung und der Kraftfahrzeug-Steuer kam, trafen aus allen Richtungen Deutschlands die Protestrufe im HOREX-Werk ein, mit der dringenden Bitte, den Versicherungs-Gesellschaften und dem Staate zuleibe zu gehen.

Die Motorrad-Industrie und ihr Verband haben ihr Menschenmögliches getan, das Unheil abzuwenden, allein der Sieger blieb der Fiskus.

HOREX reagiert nun darauf, für weniger Geld, in gleicher Ausführung, mit derselben Liebe konstruiert und gebaut, seinen Motorrad-Freunden ein Fahrzeug zu liefern, das ihnen an festen Kosten jährlich 69 DM erspart und trotz Verringerung des Hubraums auf 250 ccm eine hervorragende Fahrleistung bei sprichwörtlicher Wirtschaftlichkeit bietet, ganz gleich ob im Solo- oder Gespannbetrieb, kurz gesagt, ein Motorrad, das in seiner ganzen Gestaltung, seiner Eleganz und in seinem blitzsauberen „finish“ einen wirklichen Individualisten unter den zweirädrigen Motorfahrzeugen darstellt, sozusagen ein Paradepony, das seinen Besitzer sichtbar aus seiner Umwelt heraushebt.

Mit einem Satz: Für solide Fahrer ein grundsolides Allzweck-Einzylinder-Motorrad für Beruf, Reise und Sport: das ist der Resident.

Preis ab Werk DM 2090,-





Bol d'Or von Montlhéry

EIN 24-STUNDEN-RENNEN

Ängeregt durch die zweimalige Teilnahme am 24-Stunden-Rennen in Warsage (Belgien), hatte ich mich diesmal entschlossen, beim Bol d'Or, dem französischen 24-Stunden-Rennen für Motorräder in Montlhéry, an den Start zu gehen.

Meine Freude war groß, als ich hörte, daß ich eine von den ersten drei Maschinen der neuen Resident-Serie fahren sollte. Allerdings war mir auch klar, daß so ein Unternehmen mit einem neukonstruierten Motor ein gewisses Wagnis bedeutete. Bei der besten, durchdachtsten und im Versuchsbetrieb erprobtesten Neukonstruktion kann sich durch Zufall schon mal ein kleiner Fehler einschleichen, der sich dann bei so einer abschließenden Gewalterprobung (wie man diese Veranstaltung, von einer anderen Seite aus betrachtet, nennen kann) zeigt.

Zwei Jahre hatte ich Paris nicht mehr gesehen. Spät abends erreichte ich diese Riesenstadt und traf dort auf einen prächtigen Sportkameraden. Marcel Beauvais, der Besitzer einer kleinen Motorradwerkstatt und erfolgreicher Rennfahrer, sollte mit mir zusammen dieses Langstreckenrennen fahren.

Ja, und was rollte alles mit uns zum Start. Eine Phalanx von sechs englischen Fünfhundertern, wie Norton, Matchless, Ariel und Triumph, dazu noch zwei belgische Werks-FN-500. Aber auch in der Klasse bis 350 ccm waren ernsthafte Gegner da. BSA, Jawa und Maico-Taifun, Maschinen, die man nicht unterschätzen durfte. Als Markengefährtn hatten wir eine Regina 350, die von zwei Franzosen gefahren wurde.

Die Startflagge fiel. Die Jagd nach den Beweisen begann, nach den Beweisen der Zuverlässigkeit und das hier ganz groß geschriebene Durchstehvermögen bei größter motorischer Beanspruchung und, nicht zu vergessen, für das fahrerische Können. Gleich vom Start weg ging die Hetzjagd los! Wer wollte wen hetzen? Na, jedenfalls wollten verschiedene gleich an die Spitze und sie versuchten auch die ersten Plätze zu halten. Keinem dieser Leute gelang das. Die Rekordrundenzeiten zu einem 24-Stunden-Gesamtschnitt zu machen, ist bis jetzt noch keinem gelungen, aber es gibt immer wieder Leute, die die dazwischenliegende Differenz, fast immer nur mit motorischer Überbeanspruchung, zu stark zu verkleinern suchen. Schon in den ersten Runden gab es die ersten Ausfälle, ja, richtige Ausfälle, wo selbst kein Reparieren mehr möglich war.

Nach der 1. Stunde lagen wir mit unserm Resident in der Klasse noch auf dem 5. Platz. Fünf Stunden später aber zeigte uns die riesige Anzeigetafel auf dem 2. Platz im Gesamtklassement. Das war zu Beginn der Nacht. Die Steilwand mit Volldampf zu nehmen, verlangte bei Nacht schon einigen Mut. Unser Resident sollte zeigen, was er konnte. Würde es uns gelingen, diese beiden guten Plätze zu halten?

Der Sonntag mit seinen andauernden Regenschauern stempelte das Rennen, das auf so einer Strecke mit nur vier Kurven gefahren wurde und deshalb in erster Linie eine Motorangelegenheit war, auch noch zu einer Sache des Fahrwerks. Nach einigen vorsichtigen Runden war ich dann plötzlich in meinem Element. Meinetwegen hätte es ununterbrochen regnen können. Jetzt, sagte ich mir, ist die Zeit gekommen, um den schnellen Fünfhundertern und der Jawa auf den Leib zu rücken, ihnen näher zu kommen und zu versuchen, ihnen Runden abzunehmen. Das war eben auch der Anlaß, weshalb es mir gelang, meine schnellste Runde des Rennens ausgerechnet im Regen zu fahren. 113 km/h bei ölverschmierten Kurven. Beste Motor- und Fahrwerkeigenschaften verhalfen mir dazu. Unser Motor lief wie ein Uhrwerk. 20 Stunden lang ein gleichbleibendes Motorgeräusch, nicht ein Aussetzer. Es war ein herrliches Gefühl, auf so einem Motorrad zu sitzen.

Jetzt war es auch an der Zeit, daß uns das gesamte Fahrwerk beweisen sollte, was sein ansprechendes Äußere vorgab zu sein. Die erstaunlich wirksamen Bremsen erlaubten mir ein Herangehen an die Kurven, wie es kaum ein anderer Fahrer mit seiner Maschine gewagt hat. Zu der Schwinggabel mit mittellangem Arm möchte ich sagen, daß es die erste Schwingarmgabel ist, die mir das geboten hat, was ich bei der Langarmschwinge und der Schwinghebelgabel vermißt habe. Eine sehr erfreuliche Kursstabilität bei Geradeaus- und Kurvenfahrt und ein hervorragend gutes Bremsverhalten. Da jede Kurve eine andere Bodenbeschaffenheit hatte, bot sich mir die beste Gelegenheit, diese Faktoren genau zu untersuchen. Die 18-Zoll-Räder geben der Maschine eine Handlichkeit, die bei der konservativen Bauweise mit 19er Rädern nie erreicht wurde. Der Motor, das soll auch noch gesagt sein, überraschte mich auch deshalb, weil er als Einzylinder eine Laufruhe und Vibrationsfreiheit zeigt, wie man es sonst nur bei einem Zweizylinder erwartet. Beste Abstimmung sämtlicher Komponenten und das unterquadratische Verhältnis zwischen Hub und Bohrung brach-

ten eine sehr beachtliche Motorleistung und, was unbedingt dazugehören muß, die bei so einer Leistung erforderliche Stärke.

Wenn ich hier mit wenigen Worten meine Eindrücke über dieses Motorrad zu Papier bringe, so möchte ich es nicht versäumen, auf die Sportkameradschaft hinzuweisen, die ich mit Beauvais, seinem Helfer und mit meinem Helfer Diegmüller erlebt habe.

Unsere Rundenzeiten lagen für die 6,28 km lange Strecke zwischen 109 und 113 km/h. Ohne uns den Rekordrunden nähern zu müssen, schafften wir mit diesen Geschwindigkeiten einen 24-Stundenschnitt von 98,1 km/h. Das erforderte 375 Runden mit 2355 km. Hinter einer Norton 500 lagen wir am Schluß des Rennens mit nur drei Runden Rückstand auf dem 3. Platz im Gesamtklassement. In der Klasse bis 350 ccm belegten wir den 2. Platz.

Unser Resident hatte uns ganz besonders mit seinem Motor gezeigt, daß er bei schärfster Beanspruchung ein Durchstehvermögen besitzt, was nicht immer, so wie hier, auf Anhieb bewiesen werden konnte.

Edgar Kania

ZWEI „Regina-Mädchen“ SCHREIBEN UNS:

Liebe Hauspost!

Wenn ich erst heute, leider etwas verspätet, schreibe, so geschieht das mit umso größerer Freude über meine Ernennung zum „Mädchen Regina“, da wir nach Rückkehr aus unserem Urlaub, noch im Vollgefühl des Erlebten, auch noch mit der wunderschönen Reflex-Kamera überrascht wurden.

Während unserer Ferientour – natürlich auf HOREX – haben wir derart viele HOREX-Fahrer mit ihren netten Sozias gesehen, daß ich schon die Hoffnung auf die in Aussicht gestellte Kamera aufgegeben habe. Wir haben auch in diesem Jahr wieder mit unserer HOREX eine herrliche Fahrt zum Bodensee unternommen. Ohne dreimal auf Holz zu klopfen, kann ich sagen, daß wir noch keine Reparatur oder böse Panne unterwegs gehabt haben – und das bei 38 000 km!

Ich hoffe, daß wir noch recht viele Fahrten mit unserer HOREX unternehmen können. Das beste Foto mit der neuen Kamera werde ich dann einsenden.

Mit herzlichen Grüßen Lieselotte Tönnies

Sehr geehrter Herr Kleemann!

Ich habe schon ein ganz schlechtes Gewissen, weil ich Sie so lange warten ließ und mich immer noch nicht bei Ihnen bedanken konnte, was ich jetzt aber schleunigst nachholen möchte.

Ich kann Ihnen meine Überraschung gar nicht schildern, als ich das Paket öffnete und einen Fotoapparat darin vorfand. Ich hatte mit so einem großen Geschenk nicht gerechnet. Als wir am nächsten Sonntag eine Clubausfahrt an die Ostsee machten, hatte ich die beste Gelegenheit, die neue Kamera auszuprobieren. Alle Aufnahmen sind mir gut gelungen.

Ich kann Ihnen nur immer wieder sagen, daß Sie mir keine schönere Freude machen konnten, da es schon lange mein Wunsch war, eine eigene Kamera zu besitzen. Die große Sternfahrt nach Hamburg wird mir durch das Geschenk stets in guter Erinnerung bleiben.

Mit den freundlichsten Grüßen

Christel Reinken

Mit Motorrad und Zelt

Distanz 6075 km · Brennstoff



„Wir sind natürlich keine Schriftsteller“, sagt HOREX-Freund Hans Stoop aus Zürich, Wehntaler Str. 209, aber über seine Skandinavienfahrt (im letzten Sommer große Mode!) hat er der Hauspost einen reizenden Bildbericht geschickt. Hier ist er:

Start in Zürich, mit Sozia und 45 kg Gepäck in zwei Tagen über Basel-Hamburg nach Grossenbrode. Sodann mit der eleganten Fähre „Deutschland“ hinüber nach Gedser (Dänemark). Ein blitzsauberes Ländchen, über schöne Straßen nach Kopenhagen. Nach einer kurzen Stadtbesichtigung weiter nach Helsingor, und mit dem Schiff bis Helsingborg (Schweden - Links-Verkehr). Dann auf sehr guten Straßen, durch unendliche Wälder am Vätternsee vorbei über Norrköping nach Stockholm. Hier hat es uns sehr gut gefallen, die Stadt liegt wunderschön auf dem Wasser, und auch die Leute waren überall nett und sehr gastfreundlich. Schweißgebadet bei 41 Grad haben wir uns anderntags wieder auf unsere Regina gesetzt, und weiter gings durch das entzückende Mittelschweden über Gävle, Sundsvall, Ostersund hinüber nach Norwegen.

Nun hatte uns aber leider das schlechte Wetter erwischt; durch brauende Nebel und kalten Regen führte der Weg über rauhe Höhen nach Steinkjer. Was nun kam, ging über die Hutschnur: von Straßen konnte nicht mehr die Rede sein, stellenweise gondelten wir durch Schmierseife, um dann wieder in Schotter und unzähligen Suppenteller-Reihen durchzukreuzen. Meine bessere Hälfte beklagte sich schon ganz energisch, ob sie eigentlich Stehplatz gelöst habe, von Sitzen sei ja keine Rede mehr. Allein

F O T O - L

Linke Seite: Von oben nach unten.

Süd-Schweden, sehr schöne Straßen durch unendliche Wälder, an unzähligen malerischen Seen vorbei.

Der Runenstein mit der längsten bekannten Runenschrift, bei der Kirche Röck in Mittel-Schweden.

Nachts 24 Uhr Zelt-Idyll am See bei Lyusne (Söderhamn).

Einsames Norwegen (siehe Straßenbelag).

Norwegischer Fjord.

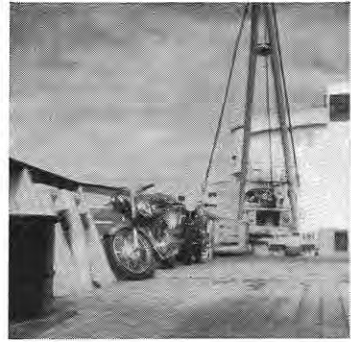
Welt nach Skandinavien

Verbrauch 4,1 Liter auf 100 km

und einsam auf weiter Flur fahren wir hinauf nach Mo i Rana, und über große Distanzen begegneten wir keiner Menschenseele, was eigentlich herrlich war. Man fühlte sich so richtig als kleiner Kolumbus. Landschaftlich wurde man für alle Strapazen reichlich belohnt: sturmzerzauste Birken- und Föhrenwälder, wilde Flüsse, die sich rauschend ihren Weg über bizarre Felsen suchten, und verträumte Seen waren unsere ständigen Begleiter. Am Polarkreis lag das Land öde und verlassen, und wir kurvten hinunter nach Lonsdal, wo wir noch einer Lappenfamilie begegneten mit ihrer primitiven Behausung. Das Wetter wurde nicht besser, und so entschieden wir uns schweren Herzens umzukehren, denn die Mitternachtssonne würden wir doch nicht sehen.

Zurück über Grong, und hinunter nach Trondheim, wo wir uns einem hübschen Kahn anvertrauten, übrigens wieder bei 35 Grad Wärme. Herrliche Meerfahrt an all den stillen Fjorden vorbei, bis Bergen, in die altemalerische Hafenstadt. Durch das wilde Telemarken führte uns die fleißige und zuverlässige Regina, schon ein wenig mitgenommen und laut ratternd, denn die beiden Auspuffe waren längst in Fetzen auf der Strecke geblieben, über Pässe und Schluchten nach Larvik, von wo wir mit einem Schiff den Skagerak nach Frederikshafen durchfurchten. Genußvoll rauschten wir am anderen Tag auf flotten Straßen hinunter nach Flensburg. Und angefüllt mit vielen neuen und unvergeßlichen Eindrücken von dem zauberhaften Skandinavien ratterten wir heimzu über Hamburg, Frankfurt, Basel nach Zürich.

Und die Moral von der Geschichte: Fahr in den Norden – aber scheu die miesen Straßen nicht!



E G E N D E

Rechte Seite: Von unten nach oben.

Am öden Polarkreis (Wegen den Straßenverhältnissen auch Moralzirkel genannt).

Lappenzelt in der Finnmark.

Mit Einheimischen beim Kartenstudium. Fjord und Paßstraße in Mittel-Norwegen.

Regina zwischen Himmel und Erde im Hafen von Trondheim.

Zwei wohlverdiente Ruhetage für unsere brave Regina.



UNTER UNS IM



Einen kleinen Bildergruß sandte der Hauspost der HOREX-Club Porto in Portugal.

ZWEITE INTERNATIONALE HOREX-STERNFAHRT NACH WIEN

Nach der erfolgreichen 1. Internationalen Sternfahrt der Horexianer nach Hamburg im vergangenen Jahr wird im kommenden Sommer die Donaustadt Wien Ziel der zweiten Veranstaltung sein. Oesterreichs rühriger HOREX-Repräsentant Königer, Wien, wird die Vorbereitungen für die zweite oder dritte Juni-Woche treffen. Der HOREX-Club Wien empfiehlt allen Teilnehmern, sich für diese schöne Fahrt eine Woche Urlaub zu sichern, da beabsichtigt ist, für etwa eine Woche ein schönes Programm anzubieten. Der Termin fällt in die „Wiener Festwochen“, so daß die HOREX-Freunde Gelegenheit haben werden, Dinge zu sehen, die sonst kaum geboten werden. Also im neuen Kalender rot ankreiden:



Der HOREX-CLUB Wien teilt mit, daß in der Leitung des Clubs ein Wechsel eingetreten ist. Alle Schreiben sind zu richten an: Richard Enichtmayer, Wien XV, Kanne-gasse 16/7.

I M J U N I 1 9 5 6 M I T H O R E X N A C H W I E N

Aus dem Mannheimer HC

In der 3. Generalversammlung des HOREX-Clubs Mannheim wurde der bisherige Vorstand von seinen Rechten und Pflichten entbunden und zum Club-Kapitän Werner Mertel, Mannheim, Draisstraße, einstimmig gewählt. Der Mannheimer HC will sich besonders dafür einsetzen, alle HOREX-Freunde zusammenzuführen und schreibt dazu: „Unsere Mitgliederwerbung soll und will nicht so verstanden werden, daß wir um jeden Preis Mitglieder werben wollen. Nein – wir wollen nur guten Motorsport pflegen und lehnen sogenannte ‚Rennfahrer‘ strikte ab. Jedes Mitglied soll wissen und merken, daß es sich lohnt, etwas Freizeit für ‚unseren Club‘ zu opfern, wenn gute Kameradschaft unser Ziel ist.“

In dem Schreiben der Mannheimer HOREX-Freunde wird ferner auch der Dank zum Ausdruck gebracht für die tatkräftige Unterstützung durch HOREX-Generalvertreter Franz Islinger, der dem Club zu einem schön gelegenen „eigenen“ Campingplatz im Odenwald verholfen hat, der bei Waldwimmersbach, eine Fahrstunde von Mannheim entfernt, liegt. Hier wollen sich die Club-Mitglieder, zum größten Teil Familienväter, mit ihren Frauen und Kindern treffen – „denn diese gehören auch zu uns!“ Und die Parole für den Mannheimer HOREX-Club lautet: „Monnem nicht hinne – sondern Monnem vorne!“

Alle Jahre Schweizer Treffen

Was die Schweizer HOREX-Clubs 1955 so schön begonnen, das werden sie in diesem Jahre und fortan beibehalten: ein Treffen aller Schweizer Horexianer. Der HOREX-Club Zürich hatte sich das im vergangenen Jahre prächtig ausgedacht, und der HOREX-Treffpunkt war beim ersten Male die Bundeshauptstadt Bern. Das Meldeergebnis hatte auf einen guten Anfangserfolg hoffen lassen, waren doch weit über hundert Maschinen gemeldet. Leider machte dann Petrus nicht mit, denn schon am ersten Tage des Treffens goß es in Strömen. Trotzdem waren in Bern noch 58 Maschinen mit etwa 80 Personen anwesend, zu denen noch eine Reihe von Gästen kam. Die Stimmung ließ sich durch das Wetter keineswegs trüben, auch aus dem Grund wohl, weil mit sehr geringen Kosten doch mancherlei geboten werden konnte durch die Unterstützung durch die Schweizer Generalvertretung TEBAG in Zürich. So erhielt jeder Teilnehmer eine Erinnerungsmedaille, ein Mittagessen, eine verbilligte Eintrittskarte zu dem am gleichen Tage in Belp stattfindenden Rasenrennen, und schließlich wurde jeder teilnehmende Club mit einem gravierten Holzteller im Werte von 30 Franc erfreut. So wie in Bern soll es nach einem Beschluß nun jedes Jahr am Sitze eines Clubs ein Schweizer HOREX-Treffen geben, worauf sich schon lange alle die freuen, die im vergangenen Jahre mit dabei waren.



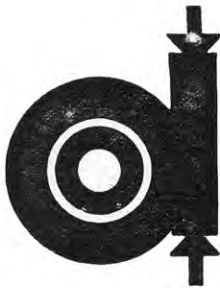
Eine stattliche Familie stellt der HOREX-Club Brüssel dar, und schön ist Belgien auch, wie man auf diesem Bildergruß an die Hauspost sieht. →

Wenn Münchens HOREX-Club sonntags ins Grüne hinausfährt, gehen auch die Maßkrüge mit. Gsuffa! ▶

Ein Bad für alle, auch für Regina, als der HOREX-Club Bremen in der warmen Zeit des vergangenen Jahres eine Ausfahrt zum Steinhuder Meer unternahm. ▼



Alle machen weiter mit:
HOREX-Freunde und HOREX-Clubs kommen in jedem Heft zu Worte. Berichte und Bilder bitten wir zu senden an die Redaktion der HOREX - Post, Berleburg (Westfalen), Postfach.



Abziehbilder · Schiebe-Etiketten
Abziehplakate und Glashaut-Etiketten

stellt seit 1911 als Spezialität her

OSCAR DIETSCHI GMBH · NÜRNBERG 5

Postfach 30 · Johannisstraße 87 · Telefon 3 10 34

In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd

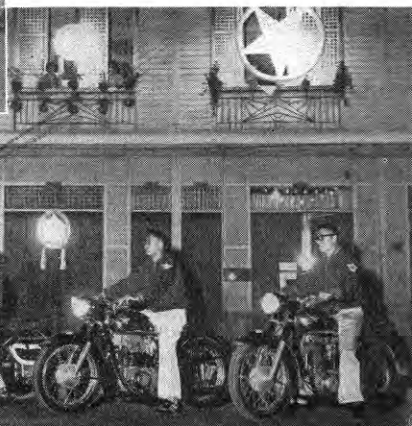


JENSEITS DES GROSSEN WASSERS

Für Pferdekkräfte haben sich die Boys in Texas immer interessiert, aber sie haben sich inzwischen umgestellt und der schwere Brocken aus Bad Homburg steht im Lande der Prärien jetzt hoch im Kurse.



In Riesenkisten rollen HOREX-Maschinen in alle Welt. Hier die letzte Etappe kurz vor dem Ziel in Buenos Aires, mit dem argentinischen Reichstagsgebäude als dekorativen Hintergrund.



Nagelneu, mit und ohne Verzierung, so haben diese HOREX-Freunde in Manila ihre Maschinen in die eigene Betreuung übernommen.



Die Moslems staunen und würden sich, selbst mit ihren langen Fräcken, auch gern auf die Regina schwingen. ▲

HOREX-Reise rund um das Mittelmeer

Als Urlaubsfahrt ein Mordsunternehmen, wenn man die Überschrift liest. HOREX-Freund Franz Hammer Schmid aus Wien, seines Zeichens Krim-Rev.-Insp., machte so eine Fahrt und schickte uns darüber einen alle HOREX-Fahrer interessierenden Bericht. „Die Fahrt wurde unternommen mit Regina 400 und führte über Jugoslawien – Griechenland – Türkei – Syrien – Libanon – Ägypten (bis kurz vor Assuan) – Libyen – Italien. Die Strecke über 12 000 km wurde ohne die Schiffsreisen in 28 Tagen bewältigt und zwar nur mit einem Kerzenwechsel und einer Vergaserreinigung – letztere deshalb, weil die Fahrt zur Hälfte über Sandstraßen ging. Die Reise wurde ohne Zeit mit einem kleinen Koffer sowie Pack- und Tanktasche durchgeführt. Gesamtkosten mit zwei Schiffsreisen pro Person 3200 Schilling. Die Regina 400 wurde allenthalben sehr bestaunt und in vielen Zeitungen in der Türkei, Ägypten und in Italien sehr gelobt. Auch in der österreichischen Tagespresse erfolgte eine Auswertung der Reiseerfahrungen, ebenfalls in verschiedenen Fachzeitschriften. Im Wintersemester 55/56 werde ich etwa 50 Vorträge in Volkshausen und Motorsportclubs über diese Mittelmeerfahrt halten. Und der nächste Reiseplan im Frühjahr 1956 liegt auch bereits fest: die ganze Türkei – Rußland (Kaukasus) – Persien – Kuwait – Syrien. Dreißig Tage sollen hierfür reichen!“ – Die Hauspost-Redaktion wünscht dazu schon jetzt volles Fahrtenglück! ▶

Wie die Alten sangen . . .

Es liegt doch immer irgendwie in der Familie! Theo Stahl aus Dachau hat seinen HOREX-Freunden in der Hauspost in all den Jahren schon manchen guten Tip gegeben. Jetzt meldet sich auch einmal sein Nachwuchs zu Wort: „Lieber HOREX-Werbe-Onkel! Mein Vati sagte mir, daß es unbedingt notwendig wäre, mich bei Dir vorzustellen. Da man ihm schlecht widersprechen kann, will ich dieses halt tun. Ich krieche und steige seit gut einem Jahr in dieser Welt umher und führe den bestimmt auch Dir sympathischen Namen Peter. Meiner schriftlichen Vorstellung füge ich ein Lichtbild bei, sollte Lebenslauf erwünscht sein, dann bitte ich um Verständigung über meinen Vati, da er gerade in postalischen Dingen eine etwas rückständige Auffassung vertritt. Mein Vati ist, wie er selbst angibt, uralter Motorradhase. Kürzlich brachte er ein funkelneues HOREX-Gespänn mit nach Hause. Vati tat furchtbar wichtig vonwegen Einfahren und so, aber er scheint doch recht zu haben, das kommt nur mir zugute, wenn ich in einiger Zeit meine Tätigkeit als Schwarzfahrer beginne. Bis jetzt habe ich außer netten Heimfahrten Italien und Österreich besucht. Wenn Dir mein Stil gefällt, dann schicke ich ab und zu einen Reisebericht, selbstverständlich mit meinen schönsten Photos. Dein Peter.“



STOLZ AUF 200 000 HOREX-KILOMETER

„Anlässlich der Überschreitung des 200 000. Kilometer auf HOREX-Regina“, so schreibt HOREX-Freund Heinz Backenecker aus Castrop-Rauxel, spreche ich den HOREX-Werken Anerkennung und Hochachtung aus. Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der Regina habe ich nach dieser hohen km-Leistung zur Genüge erproben können. Ich kann Ihnen berichten: meine HOREX hat mich nie enttäuscht! Nachdem ich die 350-ccm-Regina 181 000 km gefahren hatte, wechselte ich zur 400-ccm-HOREX über. Auch diese Maschine

hat meine Erwartungen weitgehend erfüllt. Besonders erwähnen möchte ich folgendes: 34 Liter Brennstoffverbrauch bei den letzten tausend Kilometern! Tagesleistungen von 800 und 1000 km waren keine Seltenheit, da das gut gebaute Fahrgestell sowie die erstaunlich wirksamen Bremsen hohe Durchschnitte erlauben bei erforderlicher Sicherheit. Erwähnen möchte ich noch, daß ich auch schon die gute, alte SB 35 von 1949-50 rund 46 000 km gefahren habe.“

Einer nahm Abschied . . .

Aus Wien schreibt uns ein HOREX-Freund a. D. folgendes: „Ich bin ein Abtrünniger mit einem weinenden Herzen. Aus geschäftlichen Gründen mußte ich meine geliebte 400er-HOREX verkaufen und mir einen Wagen zulegen (Befehl vom Chef, und zwei Fahrzeuge kann ich nicht halten). Ich habe die erste Zeit, natürlich auch im Wagen, die Hand zum Gruß gehoben, und als mir keiner von meinen (unbekannten) HOREX-Kameraden zurückwachte, ein ganz flaves und einsames Gefühl im Magen gehabt. Ich hatte viel durchzumachen, bis ich m'ch zu der Erkenntnis durchgerungen hatte: ich sitz nicht mehr auf meiner Regina, sondern in meinem Schnauf. — Ja, so ist die Leidensgeschichte eines Horexianers, der von einem Rennpferd auf einen Ackergaul umgesattelt wurde. Die gütige Motorradfee soll es jedem ersparen, den sie für einen Motorradfahrer mit Herz hält! Ich besitze nun zwar keine HOREX mehr, aber ich bleibe ihr Freund. Und ich freue mich jedesmal, wenn ich eine Regina sehe — und ich sehe auch auf Österreichs Straßen viele. . .“

Immer die gleichgute Laune

. . . wo sich das frohgemute Völkchen der Horexianer auf den Straßen Europas versammelt. Neben der bewährten Regina finden Resident und Imperator stets helle Bewunderung. ▶

Ein ziemlich dicker Fall



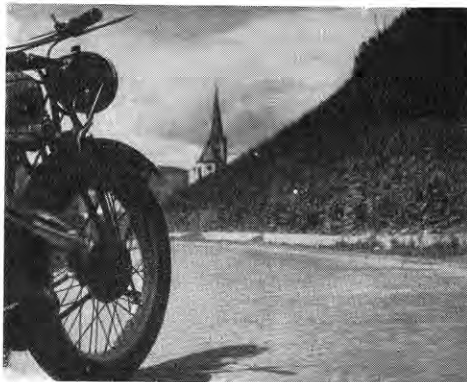
Gora Singh, ein singhalesischer Würdenträger auf Ceylon, präsentiert sich hier mit 489 Pfund Lebendgewicht auf einer neuen Regina.

Viel Vergnügen, liebes HOREX-Mädchen. Immerhin aber macht sich die Sache für die HOREX-Vertretung Wallys in Kotahena auf Ceylon als „pfündige“ Reklame ganz gut.



Wiedergutmachung

So ganz schuldig fühlen wir uns nicht, wie es HOREX-Freund Herbert Matthes aus Bonn, Goebenstraße 7, unter Beifügung des schönen Photos schreibt: „Ich muß Ihnen leider gestehen, daß — nach meiner vielleicht unrichtigen Auffassung — die SB 35 in Ihren Publikationen stiefmütterlicher behandelt wird, als sie es nach ihrer Leistung verdient. Dazu ein Beispiel: die abgebildete SB (schon weit über 100 000 km) ist ohne nennenswerten Leistungsverlust, obgleich sie monatelang, unter kaum zumutbaren Bedingungen, im Segelflugbetrieb auf schlechtesten Platzverhältnissen zum Rücktransport des Windenschleppseils benutzt wurde (Zugleistung durch Bodenreibung und Seilgewicht bis 450 kg), ein Geständnis, das ich Ihnen heute nach Verwirkung jeglicher Garantieansprüche durchaus machen kann.“



Alte SB 35, einmal nicht als Karregaul, sondern auf romantischer Moselstraße.

Der Helm

VON PETER ALEXANDER

Ein Herr in mittleren Jahren trat ins Sportgeschäft, grüßte freundlich und fragte: „Sagen Sie mal, führen Sie eigentlich Helme?“

Der Verkäufer zeigte vorübergehend den Ausdruck eines Menschen von minderer Geisteskraft. Dann aber eilte er zu einem nahen Regal, holte ein in Seidenpapier verpacktes, rundes Etwas hervor und stellte es vor den Herrn in den mittleren Jahren: „Meinen Sie vielleicht einen Sturzhelm?“

„Tja“, sagte der mittlere Herr gedehnt, „in gewissem Sinne schon. Jedenfalls müßte ich lügen, wenn ich behauptete, mein Interesse gelte nicht jener Art von Helmen, zu der das vor uns liegende Exemplar ohne Zweifel gehört.“ Dieser zweite Schlag traf den Verkäufer wenigstens nicht mehr völlig unvorbereitet, er überwand ihn demzufolge schon etwas rascher und bekundete seinen inneren Sieg nach außen hin mit einem stummen Nicken.

„Aber ich kann mir nicht denken“, so fuhr der Herr fort, „daß es der Zweck dieses Helmes sei, einen Sturz herbeizuführen.“ Der Verkäufer lächelte liebenswürdig, seine Gelassenheit lief jetzt sozusagen auf vollen Touren. „Selbstverständlich nicht“, erklärte er, „schließlich möchte doch jeder Fahrer einen Sturz nach Möglichkeit vermeiden.“ Der Blick des mittleren Herrn ruhte voll Wohlgefallen auf ihm: „Sehen Sie wohl! Aber von diesem Standpunkt aus betrachtet, müßte der Helm eigentlich als Sturzvermeidungshelm bezeichnet werden.“ Der Verkäufer machte eine Handbewegung, die es dem Herrn auch freigestellt hätte, den Helm als Lebenserwartungssteigerungsgerät oder ähnliches zu betiteln. Der Herr ließ sich auch keineswegs zweimal bitten. Nachdenklich bekannte er seine weiteren Ansichten: „Der

Helm als toter Gegenstand wird jedoch schwerlich einen Beitrag zur Vermeidung eines Sturzes leisten können.“ – „Er soll ja auch nur die Folgen abschwächen“, wandte der Verkäufer ein. „Also“, folgerte der Herr, „handelt es sich genau genommen um einen Sturzfolgenverminderungshelm.“ Der Verkäufer verbeugte sich zustimmend.

Nichtsdestoweniger zeigte sich der mittlere Herr noch keineswegs befriedigt. „Nun würde aber doch“, begann er, seinen Bedenken Ausdruck zu geben, „nun würde aber doch dieser Begriff einen Sturz als nahezu gewiß voraussetzen. Wie Sie jedoch soeben selbst ausführten, gilt ein solcher als durchweg unerwünscht und wird lediglich befürchtet.“

So müßte der Helm doch wohl der Korrektheit halber Eventualsturzfolgenverminderungshelm heißen?“ – „Sehr richtig, mein Herr“, pflichtete der Verkäufer bei, denn er war ein Meister seines Fachs, „wollen sie ihn einmal aufprobieren?“ Der Herr sah ihn groß an: „Aber, wo denken Sie hin? Ich pflege alle meine Wege zu Fuß zurückzulegen. Als Philologe wollte ich mich lediglich einmal mit einem Fachmann über die Begriffsbestimmung jener Art von Helmen unterhalten.“ Sprach's und wandte sich freundlich lächelnd zur Tür.

Langsam brach der Verkäufer in sich zusammen; im Fallen griff er haltsuchend nach dem Helm, der ins Rollen kam und dem Hingesunkenen schwer auf die Schläfe schlug. In diesem Augenblick öffnete sich die Ladentür noch einmal, und der freundliche, mittlere Herr erklärte: „Ich dachte eben, man könnte den fraglichen Gegenstand vielleicht auch einfach Schutzhelm nennen.“ Aber diese tröstliche Botschaft kam wie so vieles auf Erden – zu spät.

Erste Fahrt in den Süden

Wenn bei uns die kalten Winde pfeifen, studieren wir die Reiserouten, die südwärts führen. Hervorragender Führer ist die Alpenkarte des Reise- und Verkehrsverlages in Stuttgart, die in 4. Großauflage erschienen ist. Von Karlsruhe und Nürnberg weist sie die Wege über die Alpen bis an die Riviera, bis Rimini und den nördlichen Teil der dalmatinischen Adriaküste. Die Campingplätze fehlen dabei nicht. Ein Führer mit 34 Tourenvorschlägen, 375 Reisezielen und tausend Ortsnamen sind diesem vorzüglichen Kartenwerk beigegeben, alles einbegriffen in dem Preis von 4.80 DM.

Hier lacht der Horex-Fahrer



HOREX-*Post*

FÜR HOREX-FREUNDE UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung: Günter Schwartz, Frankfurt a. M. · Redaktion: Ekkehard Wanach, Siegen i. Westf., Wilhelm Vos, Berleburg i. Westf. · Zeichnungen: Grit von Fransecky, Frankfurt a. M., Werner Brähne, Düsseldorf-Oberkassel · Fotos: I. Jaffre, Frankreich, Horex-Werke, Bad Homburg, Wagenbach, Frankfurt a. M., Hans Stob, Zürich und Amateure · Gesamt-herstellung: Bonndruck Siegen · Verlag: Wirtschafts- u. Industrierwerbung Frankfurt a. M., Buchgasse 6

FÜR DEN
HOREX-
FAHRER

Motor
Rundschau

DAS GROSSE FACHBLATT
FÜR KRAFTFAHRZEUGTECHNIK UND -PRAXIS

Es bringt Ihnen

Tips zur Verbesserung
der Fahrtechnik und
zur Pflege des Fahrzeugs

Interessante Rechtsfragen,
die jeden Tag auch für
Sie aktuell werden können

Motorsportliche Reportagen,
eine Reise-Rundschau, objektive
Testberichte, Reparatur-Ratschläge
Autotechnik u. a. m.

Prüfen Sie bitte selbst
und fordern Sie kostenlos
Probehefte an.



UMSCHAU VERLAG · FRANKFURT AM MAIN