



HOREX

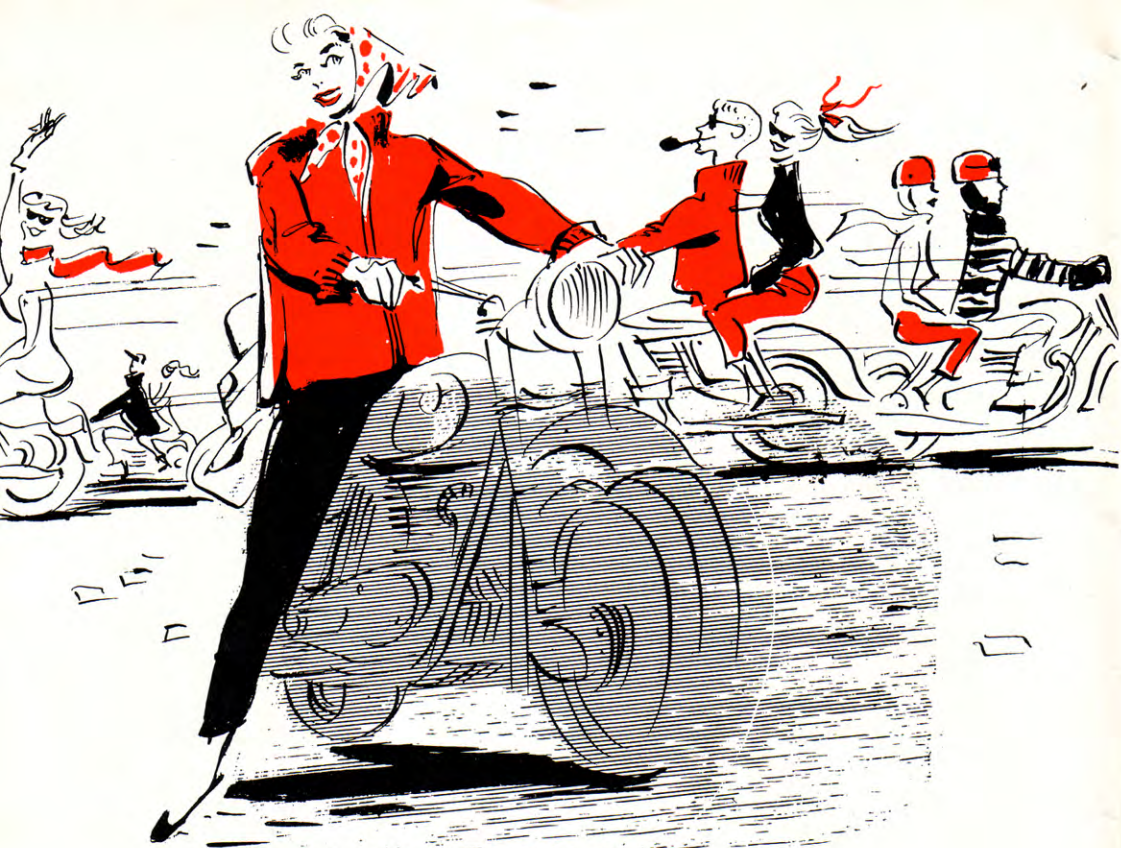
Post



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

Überreicht durch:

JULI 3/56
6. JAHRG.



Liebe Horex-Mitmenschen!

In der Vorfreude, Euch alle gesund und munter in Austrias Bundeshauptstadt wiederzusehen, habe ich mich ein paar Wochen in „old-germany“ herumgetrieben.

Mit einiger Besorgnis, denn man erzählte mir schreckliche Dinge über das deutsche Wirtschaftswunder: alles sei in vollster Blüte, die Konjunktur auf Hochtouren, selbst die Motorräder hätten sich in Massen verdoppelt, MAN führe jetzt auf vier Rädern und „Nummer sicher“, mit einem richtigen Dach über dem Kopf.

Oh mei, dachte ich mir, das kann gut werden. Was ist aus meinen sportlichen Landsleuten geworden?

Doch, Freunde, ich war freudig überrascht, nach viele Sportler zu finden, die keineswegs Scheu vor ein wenig „Wind-um-die-Nase“ haben. Ich fand sie wie in alten Tagen, mit schicken Sozias, Freundinnen, Bräuten und Frauen, keineswegs nur mit über hundert Sachen über die Landstraßen brausend, sondern brav, gesittet und sportlich.

Und dann traf ich eine, nein keine Sozia, sondern solofahrend, mit einer nagelneuen 400er aus unserem Stall. Auf Urlaubsreise war die Maid im knallroten Sportdreß. Und mit ihren kaum 25 Jahren verriet sie mir, daß dies ihre dritte große Tour sei, auf der zweiten HOREX, und daß sie sich nicht vorstellen könne, einen schöneren Urlaub als auf zwei Rädern zu erleben. Ich konnte ihr nicht widersprechen – das tue ich bei jungen Damen ohnehin nicht –, nein, ich freute mich ehrlich, daß wir zum Glück doch noch nicht alle unter die (vier) Räder gekommen sind.

Ehe ich nun wieder auf die Reise gehe und Euch aus der Ferne berichte, sehen wir uns in Wien. Dorthin und danach begleiten Euch meine besten Wünsche.

Stets Euer **HOREX-Boy**

DER AKTUELLE *Leid* ARTIKEL

Zweierlei Maß für VERKEHRSTEILNEHMER

Die diesjährige Verkehrssicherheitswoche in der Bundesrepublik – von verantwortungsbewußten Institutionen und Organisationen nun schon zum drittenmal veranstaltet – ist vorüber und brachte wieder eine Fülle interessanter und wertvoller Erkenntnisse. Durchaus berechtigt wurde das Schwergewicht auch in diesem Jahr wieder auf das Zweirad im Verkehr gerichtet. In diesem Zusammenhang verdienen zunächst einige Worte von Polizeipräsident Dr. Littmann Beachtung, mit denen er einen Artikel unter der Überschrift „Das Zweirad im Verkehr“ einleitet:

„Boshafte Menschen behaupten: ‚Die Radfahrer sind an allem schuld.‘ Das ist ein böses Wort und gehört zu den Versuchen, das Problem der Verkehrssicherheit mit allen seinen Folgen allzusehr dadurch zu vereinfachen, daß einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern die Schuld an den heutigen Zuständen zugeschoben wird. Ein solcher Versuch läßt sich durch den Hinweis auf die amerikanischen Zustände entkräften, denn dort gibt es praktisch keine Zweiräder, und trotzdem ereignen sich zahllose Unfälle. Ebenso sinnlos ist es auch, etwa die Autofahrer oder die Fußgänger als schuldig an der heutigen Situation zu erklären. Wir sollten ehrlich sein und zugeben, daß wir alle in einem Boot sitzen und daß alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zu dem derzeitigen schlechten Zustand beitragen. Wir sollten auch weiterhin so ehrlich sein, zuzugeben, daß nicht nur die Verkehrsteilnehmer, sondern auch unser Straßensystem mitschuldig ist. Nur wenn diese Erkenntnis sich

endlich durchgesetzt hat, können wir mit Aussicht auf Erfolg unter Mitwirkung aller, sowohl der Straßenbauer als der Verkehrsteilnehmer, zu einem besseren Ergebnis kommen . . .“

Hundertprozentig wollen und müssen wir diese Ansicht unterstreichen. Wir sollten langsam dahinterkommen, daß unser Straßenverkehr nur durch ein „Miteinander“ zu lösen ist, daß das leider so verbreitete „Gegeneinander“ der verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern nie zum Ziel führen kann und das gegenwärtige Chaos nur noch vergrößert. Letztlich steuern wir doch alle auf das gleiche Ziel zu. Wir sollten es unterlassen, Trümpfe gegeneinander auszuspielen, die aus recht zweifelhaften und vor allem blutigen Beweisen und Erkenntnissen hergeleitet werden. Die Masse Verkehrsteilnehmer könnte – doch das wird sich leider bei uns wohl nie realisieren lassen – eine ungeheure Macht darstellen und in durchaus konstruktiver Form einen Einfluß auf unsere gesetzgebenden Körperschaften (sprich Finanz- und Verkehrsministerium) ausüben.

Doch liegt ja eben leider da schon der „Hase im Pfeffer“. Noch immer wird bedauerlicherweise bei einzelnen Gruppen von Verkehrsteilnehmern mit zweierlei Maß gemessen. Wir wollen durchaus gestehen, daß die neuen Verkehrsvorschriften seit diesem Frühjahr schon eine Reihe ganz wesentlicher Verbesserungen gebracht haben. Doch wenn wir – um jetzt auf die Verkehrssicherheitswoche zurückzukommen – einmal in die

Details gehen, dann entrollt sich ein erschreckendes Bild, das speziell Überprüfungen in dieser Woche zum Vorschein brachten.

Wohlgemerkt: wir betonen noch einmal, daß wir keine billigen Trümpfe gegen eine Verkehrsteilnehmer-Kategorie vorbringen wollen, nur um der Kritik willen. Doch, ist es billige Kritik, wenn wir als Beispiel anführen, daß bei einer Kontrolle der Belegschafts-Fahrräder in einem westdeutschen Großbetrieb 80 – in Worten: achtzig – Prozent der überprüften Fahrräder erhebliche verkehrstechnische Mängel aufwiesen? Einzelne Fahrräder mußten von den kontrollierenden Polizeibeamten aus dem Verkehr gezogen werden, im übrigen wurden die säumigen Fahrradbesitzer freundschaftlich verwarnt, wie es dem erzieherischen Sinn der Verkehrssicherheitswoche entspricht.

Verehrte Motorradfreunde, da ist wohl etwas faul! Im selben Betrieb wurden auch Mopeds, Roller und Motorräder überprüft. Deren Mängel lagen unter 20 Prozent. Vorjährige Kontrollen brachten ähnliche Ergebnisse, doch zeigte es sich bei jeweils nachfolgenden kostenpflichtigen Überprüfungen, daß die montierten Fahrradbesitzer ihre Räder aus Angst vor Strafe wohl in Ordnung gebracht hatten, doch wohl nur vorübergehend, sonst wären die Kontrollen im nächsten Jahr besser ausgefallen.

Kraftfahrende Verkehrsteilnehmer werden gar nicht erst auf die Menschheit losgelassen, wenn ihr Fahrzeug nicht den Zulassungsvorschriften entspricht. Ihnen gegenüber steht die große Masse der Fahrradbesitzer, deren Fahrzeuge aus rein verfahrenstechnischen Gründen gar nicht so intensiv zu erfassen sind wie die Motorfahr-

zeuge. Hier wäre an sich nur zu hoffen, daß der Appell an den guten Willen und an die Vernunft etwas zuwege bringt. Doch die Praxis beweist leider das Gegenteil.

Liegt es darum nicht nahe, daß wir im Interesse des schon zu Anfang zitierten „Miteinander“ im Straßenverkehr auch für Fahrräder eine gewisse Zulassungsordnung in Erwägung ziehen müßten? Schließlich wissen wir doch alle, wie sehr ein Fahrrad ohne Rücklicht den Verkehr gefährdet. Das Vorhandensein eines Rücklichtes ist zwar polizeilich vorgeschrieben, praktisch kann aber ein Bastler, der sich sein Fahrrad selbst zusammenbaut, monatelang ohne Rücklicht herumfahren, wenn er nicht von der Polizei erwischt wird. Das gleiche gilt für die Bremsen und vieles mehr am zweirädrigen Massenverkehrsmittel.

Die Verkehrssicherheitswoche gab den zuständigen Stellen wertvolle Hinweise, wo der Hebel anzusetzen ist. Unser Versuch sollte in diesem Zusammenhang aufzeigen, wie geholfen werden kann.

Mein Nachbar, ein langjähriger erfahrener und unfallfreier Lkw-Fahrer, meinte dieser Tage sehr treffend zu diesem Thema, als ich mich mit ihm über meine Ansicht unterhielt: *„Sehen Sie mal, die Meiers haben einen Hund und ein Radio. Beides müssen sie anmelden, ja, sie müssen sogar dafür bezahlen. Aber die drei Jungens vom alten Meier haben Fahrräder, daß es einem bange werden könnte. Wenn die auch angemeldet und auf ihre Verkehrssicherheit überprüft wären, dann brauchte ich nicht Angst zu haben, einen von den Bengels mal mit meinem Zehntonner bei Dunkelheit zu übersehen ...!“*

Hat dieser Landstraßen-Kapitän nicht hundertprozentig recht?

BERU

ZÜNDKERZEN



u2

NORMAL

Kerzen für
Motoren
aller Art



u2s

SPEZIAL-

Kerzen mit größerem
Wärmebereich für
Zweitakt- und
Hochleistungsmotoren

Sport bei HOREX



Bei der diesjährigen DMV-Zwei-Tage-Fahrt errang Joachim Fennel auf HOREX-Resident eine Goldmedaille.

Deutsche Geländemeisterschaft 1956

In Rheydt fing es an. Bei diesem ersten Lauf zur „Deutschen Geländemeisterschaft“ 1956 hielten sich die „RESIDENT“-Maschinen unter Fennel, Vogt und Bohnenkamp drei Goldmedaillen.

2. Lauf war in Künzelsau, dieser war – nicht nur in Fahrerkreisen – Gegenstand heftiger Kritik. Der Veranstalter hatte eine Zuverlässigkeitsfahrt mit einem Moto-Cross-Wettbewerb verwechselt. Strecke und Zeiten waren charakterisiert durch den Ausfall von 108 Fahrern bei 187 gestarteten Maschinen.

In Nürnberg starteten 199 Maschinen zum 3. Lauf. 91 blieben auf der Strecke, leider auch Fennel. Für Bohnenkamp, der aus beruflichen Gründen an Wettbewerben nicht mehr teilnimmt, startete der Nachwuchsmann Gründel aus Mühlbühl. Er holte sich trotz einer Verletzung beim Training eine Bronzemedaille. Walter aus Augsburg war es, der die einzige Goldmedaille auf HOREX „RESIDENT“ nach Hause fuhr. Einen beachtenswerten Erfolg erzielte auch Heider aus Ailersberg, der seine „REGINA“ mit einer Bronzemedaille ins Ziel brachte.

„Rund um Braunschweig“ hieß der 4. Lauf, dessen „Favoritensterben“ – darunter auch der Weltmeister – einige Änderungen brachte. Vier „RESIDENT“ waren am Start, 4 Goldmedaillen das Ergebnis. Neben Fennel und Vogt startete Beuß aus Rethem auf einer privaten „RESIDENT“ GS, und Keckeisen mit dem Beifahrer Wagner auf einer Seitenwagen-„RESIDENT“ GS. Keckeisen fuhr in der Sonderprüfung mit seinem Gespann die zweitschnellste Zeit.

Der rote Sand der Pfalz haftete an den „RESIDENT“-Maschinen, als sie beim 5. Lauf von Fennel, Vogt und Keckeisen in das Ziel gesteuert wurden. Fennel fuhr die zweitschnellste Zeit in der Sonderprüfung, während Vogt auf dem 4. Platz lag. Keckeisen fuhr die drittschnellste Zeit in der Beiwagen-Klasse. Alle drei Maschinen „RESIDENT“ holten sich Goldmedaillen.

Vor uns liegt der Start zum 6. und letzten Lauf. Drücken wir die Daumen für unsere Fahrer, die in einem schönen sportlichen Einsatz unter der hervorragenden Streckenbetreuung von Herrn Kohlhepp gezeigt haben, daß die „RESIDENT“ das „goldrichtige“ Fahrzeug für Männersport ist.

*Keckeisen/Wagner auf HOREX-Resident
beim 4. Meisterschaftslauf in Braunschweig ►*

Belgische Resident mit Goldmedaille

Die einzige teilnehmende HOREX-RESIDENT im Rennen „Liège-Monaco-Liège“ errang eine Goldmedaille. Der belgische Fahrer MERLE hat dieses Rennen ohne Strafpunkte beendet. Mehr als 50 Prozent der teilnehmenden Maschinen fielen aus.

Zweimal erfolgreich auf der Grasbahn

Bei dem 4. Grasbahn-Rennen in Worpswede am 1. 5. 1956 konnte Hans Waliszewski, Hamburg, beachtenswerte Erfolge erzielen. HOREX-Koch, Hamburg, telegrafierte dazu:

HOREXERFOLG BEIM GRASBAHNRENNEN
IN WORPSWEDE - IN DER 350 SOLO-
KLASSE ERRANG AUF HOREX REGINA
HANS WALISZEWSKI DEN ERSTEN
PREIS - IN DER BEIWAGENKLASSE
500 ccm ERRANG EBENFALLS HANS
WALISZEWSKI MIT BEIFAHRER
HERBERT EGGERT AUF HOREX
IMPERATOR DEN ERSTEN PREIS =
HERMANN KOCH HAMBURG +



SENSATION AUF DEM WESTFALENRING

16. MAI 1956

Unter der Überschrift „400 ccm HOREX läßt gesamte schwere Klasse hinter sich“, schreibt die „Westdeutsche Allgemeine“ am 16. Mai 1956: „Für die Sensation beim 9. Westfalenring-Rennen in Lüdinghausen sorgte der Fahrer des Vestischen MSC, Wilhelm Zabinski. Zusammen mit dem Gaumeister der Seitenwagenklassen Aufderhaar (Lengerich) holte er nach phantastischen Kämpfen den Sieg in der Seitenwagenklasse bis 500 ccm und bis 750 ccm.“

Das dramatische Rennen nahm seinen Anfang, als die Rennleitung dem Recklinghäuser Fahrer für die Seitenwagenklasse bis 500 ccm die Starterlaubnis verweigerte. Kurz entschlossen stellte Zabinski seine 400 ccm HOREX-Imperator dem Lengericher Fahrer zur Verfügung, stieg selbst in den Seitenwagen und brachte mit ihm die Maschine als Sieger durchs Ziel. Eine Leistung, die um so größere Anerkennung verdient, als Zabinski noch nie mit Aufderhaar ein Gespann gebildet hatte.

Die Spannung um das „Verlegenheits-Gespann“ wuchs beim Rennen der Seitenwagenklasse bis 750 ccm. Beide Fahrer gingen wiederum mit der 400 ccm HOREX an den Start, allerdings nur mit der Hoffnung, sich plazieren zu können. Im harten Rad-an-Rad-Kampf, den die um 350 ccm geringere Maschine in den Kurven bestehen mußte, lieferten Aufderhaar-Zabinski auch hier ein ausgezeichnetes Rennen. Nach harten Kämpfen in der Spitzengruppe gelang es ihnen sogar, die Führungsmaschine in der letzten Runde zu überholen und mit ganz geringem Abstand als Sieger durchs Ziel zu gehen. Mehr als 10 000 Zuschauer empfingen die Sieger mit einem nicht endenwollenden Beifall.“

IN LETZTER MINUTE

24-Stunden-Rennen Warsage 1956

Beim 24-Stunden-Rennen in Warsage (Belgien) konnte HOREX-RESIDENT an der Seite stärkster internat. Konkurrenz in der Klasse bis 350 ccm den

1. Platz

belegen und fuhr im

**Gesamtklassement die schnellste
Runde mit 106,982 km/Std.**



Sicher werden es die alten HOREX-„Geländehasen“ auch dieses Mal wieder schaffen. Leistungsfähigkeit der Maschine und die Tüchtigkeit der Fahrer entscheiden an erster Stelle über Sieg oder Niederlage. Aber wenn auch die Kette kaum in Erscheinung tritt, ergibt sich doch die Frage: hält die Kette – hält sie nicht . . . Die Kette wird im Sport durch die ständig wechselnden Geschwindigkeiten und die sich plötzlich ändernden Belastungen größten Strapazen unterworfen: mal reißt der Motor mit vielen Pferdekräften an ihr, mal drückt über das Hinterrad die ganze Wucht der fahrenden Maschine auf ihre feinen Glieder, dazu kommen Wasser, Schmutz und Staub, die wie Schmirgel an ihr nagen.

Sehen Sie, das ist das Prüffeld, auf dem sich eine gute Kette bewähren muß, da erweist sich die RUBERG-Kette seit Jahren immer wieder auf's neue als absolut betriebssicher! In jeder RUBERG-Kette steckt die Erfahrung von unendlich vielen Wettkämpfen. Darum besitzt sie auch das Vertrauen der deutschen Motorsport-Elite, genauso wie sie es bei Abertausenden von Motorradfahrern hat.

Denken Sie daran bei Ihrem nächsten Kettenwechsel! Und vergessen Sie nicht: für jede RUBERG-Kette gibt es 10 000 Kilometer Garantie!

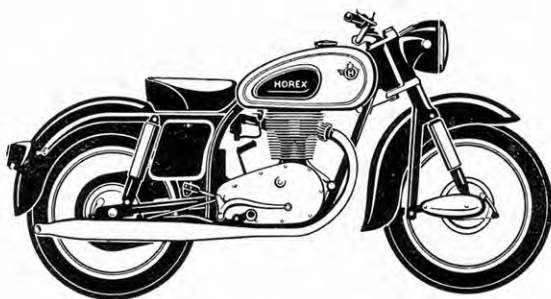
Sicher, im Alltag geht es nicht um Sieg oder Niederlage. Hier geht es um persönliche Sicherheit. Dafür ist die beste Kette gerade gut genug.

Ruberg & Renner

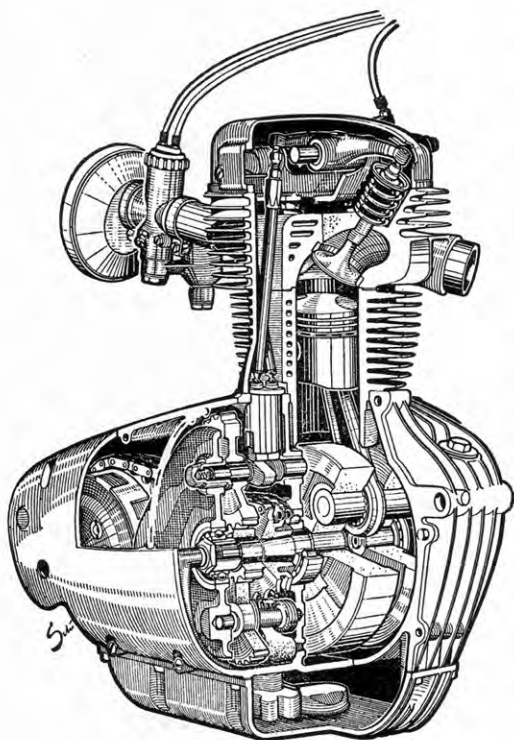
KETTENWERKE · HAGEN i. WESTF.

Wir führen den

HOREX RESIDENT 250 ccm



EIN TESTBERICHT AUS DER ZEITSCHRIFT »DER CLUB«
HEFT 6 · JUNI 1956



Es ist noch nicht lange her, da war die HOREX „Regina“ das meistgebaute 350er Motorrad der Welt. Und vor fast genau einem Jahr stellte „DER CLUB“ den HOREX „Resident 350“ vor, der die „Regina“ in der Serientfertigung abgelöst hatte. Kurz darauf wurde es sehr still um das Bad Homburger Werk, das diese schönen Motorräder baute und baut. Als aber beim diesjährigen Rheinpokal-Rennen Hans Bartl mit seiner 350er HOREX die italienischen Guzzis jagte und einen so guten Mann wie Agostini klar hinter sich ließ, ging der Name HOREX wie ein Lauffeuer von Mund zu Mund um die Strecke in Hockenheim. Und auch wir erfuhren, daß HOREX keineswegs daran denkt, den Motorradbau aufzugeben, als wir jetzt den neuen „Resident 250“ über Straßen und durchs Gelände führen. Wer solche Motorräder baut, denkt nicht ans Aufgeben!

Der „Resident 250“, der sich äußerlich vom „Resident 350“ nicht unterscheidet, ist ein „klassisches“ Motorrad, wengleich er auch ein hochmodernes Doppelschwingen-Fahwerk hat, das ihm ausgezeichnete Fahreigenschaften verleiht. Man kann bei langsamem Tempo wie bei hoher Geschwindigkeit die Maschine jederzeit freihändig in der Gewalt haben, und das ist entscheidend für ein ermüdungsfreies Fahren auch über lange Strecken. Dank der langen Schwingen mit hydraulisch gedämpften Federbeinen, von denen die hinteren durch einen kleinen Hebel sehr leicht auf Solo- oder Soziusbetrieb umgestellt werden können, schluckt der „Resident 250“ auch starke Unebenheiten der Fahrbahn.

Der Ein-Zylinder-Viertakt-Motor mit hängenden Ventilen ist bei einem Hub-Bohrungs-

verhältnis von 77/53,4 ein typischer Kurzhubmotor. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit liegt also sehr niedrig, daher geringer Verschleiß. Der Motor hat bei etwa 7100 U/min eine Spitzenleistung von 18,5 PS, was einer Litterleistung von 74 PS/l entspricht. Bei einem Leergewicht der Maschine von 170 kg beträgt das Leistungsgewicht 9,2 kg/PS, mit Fahrer (75 kg) 13,24 kg/PS. Sehr günstig für das Fahrverhalten wirkt sich der äußerst flache Verlauf der Drehmomentkurve aus, die im ganzen Drehzahlbereich von 3000 bis 7500 U/min zwischen 1,7 und 1,9 mkg liegt. Deshalb ist in allen Gängen ein bulliges Anzugsvermögen „von unten heraus“ zu bemerken. Hier zeigt sich, daß die HOREX-Konstrukteure etwas für die Sicherheit ihrer Kunden getan haben, denn aus dieser Motorcharakteristik ergeben sich sehr kurze Überholwege. Mit diesem gleichen Argument kann man auch jenen Leuten entgegenreten, die da sagen, es sei Unsinn, in einen 250er Motor 18 PS und mehr hineinzuzaubern. Wir selbst jedenfalls sind immer froh, wenn wir „18 Pferde“ unter dem Hosensboden haben und wenn uns in jedem „gängigen“ Drehzahlbereich eine gehörige Portion Beschleunigung zur Verfügung steht. Der „Resident 250“ benötigt vom Stand bis auf 100 km/h genau 13,5 Sekunden. Ist das etwa nichts?

Obwohl die Beschleunigung weitaus wichtiger ist als die Höchstgeschwindigkeit, soll von dieser auch kurz die Rede sein. HOREX gibt in den technischen Daten 120 km/h an. Das ist nach unserer Erfahrung sehr bescheiden datiert, denn wir stoppten die – noch nicht einmal eingefahrene – Testmaschine aufrecht sitzend mit 124,8 km/h. „Liegend aufgelegt“ dürfte der eingefahrene „Resident 250“ sicherlich seine 132 „Sachen“ gehen.

So schnelle Maschinen brauchen natürlich zuverlässige Bremsen, und die sind bei dieser modernen Allzweck-Maschine, die selbstverständlich auch zum Seitenwagenbetrieb geeignet ist, mit einer wirksamen Bremsfläche von 108,6 cm² pro Rad vorhanden. Dabei sind die Bremsen sehr leichtgängig, so daß man beispielsweise das Vorderrad mit verhältnismäßig wenig Kraft zum „Kreischen“ bringen kann.

Die Ausstattung der Maschine läßt erkennen, daß man die Erfahrungen aus der Praxis nicht nur gesammelt, sondern bei diesem Motorrad auch verwertet hat. So haben

Kupplungs- und Bremsseilzüge Rändelschrauben zum leichten Nachstellen während der Fahrt, als Gasdrehgriff wird ein Wickelgriff mit kurzem Drehweg verwendet, und die Tachowelle, die vom Hinterrad angetrieben wird, läßt sich nach Anheben einer Stahlfeder spielend aus dem Antrieb herausziehen, was die Arbeit des Radausbaues wesentlich vereinfacht. Es ist an alles gedacht worden, so daß sich der „Resident 250“ ebenso zur Fahrt an die Arbeitsstätte eignet wie zur Erholungsfahrt am Wochenende oder zum sportlichen Einsatz im Gelände- oder Zuverlässigkeitssport. Hier kommt einem auch noch die Wirtschaftlichkeit dieser Maschine zugute; der Kraftstoffverbrauch beträgt bei 100 km/h gleichbleibender Geschwindigkeit 3,3 l/100 km, bei 60 km/h nur 2,8 l/100 km.

Haben wir nun denn gar nichts auszusetzen an dieser Maschine? O doch, wir haben: Da ist zunächst die Fußschaltung, die jetzt auch bei HOREX normgerecht an der linken Seite liegt. Wir schlagen den Homburgern vor, den Leerlauf unter den 1. Gang zu legen, also nicht mehr zwischen 1. und 2. Gang. Außerdem dürfte die Schaltung der beiden unteren Gänge noch leichtgängiger zu machen sein, oder kommt das von selbst, wenn sich die Schaltung „eingelaufen“ hat? Ferner dürfte es möglich sein, die Ventile noch leiser zu machen, die im oberen Drehzahlbereich zum Schwirren neigen.

Ansonsten können wir den HOREX-Leuten aber bescheinigen, daß ihnen mit dem „Resident 250“ ein Meisterstück gelungen ist, das an die Tradition des Werkes mehr als würdig anknüpft. Wir möchten es HOREX wünschen, daß diese Maschine den von ihr erhofften Erfolg bringt. Jeff

Hör' auf deine Frau
– fahr' vorsichtig:



Dieses Zeichen
sperrt die Straße
für alle Fahrzeuge



„Wenn du hier weiterfährst,
mein Schatz,
sind wir entschieden
fehl am Platz!“

Seit einigen Jahren schon ist Nordafrika ein begehrtes Reiseziel der HOREX-Fahrer. Aber aus dem Urlaubsland ist mehr und mehr eine gefährvolle Kriegszone geworden. Das aber ließ unseren HOREX-Freund Franz Schmek aus Wien nicht davon abhalten, sich im Juli/August vergangenen Jahres noch auf dem schwarzen Kontinent umzusehen, und mutig machte er sich zusammen mit seiner Frau auf die weite Reise. Visumbeschaffung für Algerien und Tunis, die vorgeschriebene Schutzimpfung und so manches andere gingen dem Tag des Starts voraus, bis die Regina 400 vollgepackt mit 85 Pfund Gepäck losbrausen konnte. Innsbruck, Zürich, Genua, die Riviera und Marseille waren die ersten Etappen. Per Schiff ging es dann in der vierten Klasse für 1200 Schillinge hinüber nach Algier, Regina in der Gesellschaft von Panzern, Kanonen und viel Militär. An Bord waren auffallend wenig Europäer, die sich möglichst fernhielten von dem Mächtigen zweier Kontinente. Dafür war im Unterdeck das Bild ein völlig anderes: wunderbar gekleidete junge Araberinnen neben tabakkauenden Männern, die in kunstvollen Bogen nach allen Seiten in die Gegend spuckten. In Algier ein großartiger Eindruck von den Bauten aus Glas und Marmor. Aber im Araberviertel kochte es bedenklich, so daß es besser war, die Stadt schnell zu verlassen. Aber auf der Fahrt durch ein Felsengebirge in Richtung Tizi Ouzou wurde es nicht anders. Überall Kriegsspuren und Panzer der Fremdenlegion, die das Gebiet des Aufstands absuchten. Die ganze Atmosphäre war gewiß anders als bei einem

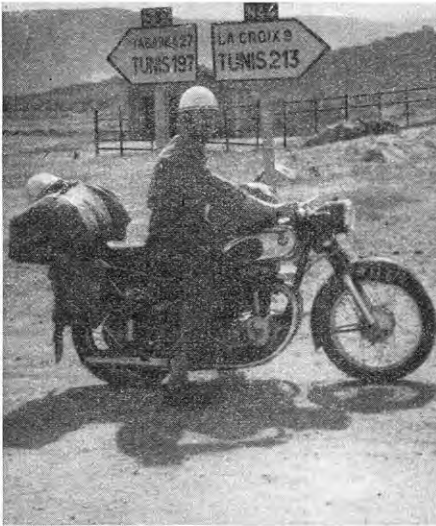
Im Hexenkessel Nordafrikas



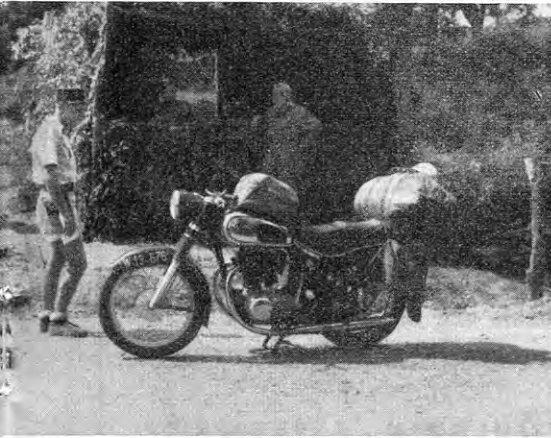
Tunesisch-algerische Grenze

LASS DIR DEN GUTEN RATSCHLAG GEBEN: W

EIN REISEBERICHT VON F. SCHIMEK - WIEN



Am Weg nach Tabarka



Spaziergang durch den Wienerwald, aber unverdrossen ging die Fahrt weiter an der Küste entlang über Bougie nach Djijelli und dann wieder durch das Gebirge nach El Milia. Diese Stadt zu sehen, hatten wir noch eben Gelegenheit, denn sie wurde vierzehn Tage später von den Franzosen als Vergeltungsmaßnahme dem Erdboden gleichgemacht. Weiter ging die Fahrt südwärts nach Constantine, einer herrlichen, auf Felsen gelegenen Stadt. Und dort war es recht gemütlich, denn hier herrschte das Standrecht.

Nun begann die eigentliche Wüstenfahrt. Das Thermometer zeigte 57 Grad im Schatten. Lange Karawanen, tiefverschleierte Araberinnen. El Kantara oder wie der Araber sagt, „Tor der Wüste“, war das nächste Ziel, eine wildromantische Schlucht mit einer kleinen Oase. Stunden um Stunden nur Sand und trostlose Einsamkeit. Dann ein schmaler Grünstreifen: die Oase Biskra. Hier war dann die Welt mit Brettern zugenagelt, denn hinter diesen Brettern war das Hauptgebiet der Aufständischen und des Waffenschmuggels. Die Route mußte geändert werden, die Küste wurde wieder angesteuert und Richtung auf Tunis genommen. Bald stellte sich heraus, daß fast alle Posten des Militärs Deutsche waren (sogar ein Oesterreicher war dabei). Es gab ein Mordshallo und ein großes Erzählen. Für 800 Schillinge besorgte ein Italiener die Ueberfahrt nach Palermo auf Sizilien. Die eigentliche Afrikatour war beendet, und über Neapel, Rom und Venedig wurde, überreich an Eindrücken und Erlebnissen, die Heimat und Wien wieder angesteuert.

WER HOREX FÄHRT, HAT MEHR VOM LEBEN!

UNTER UNS IM

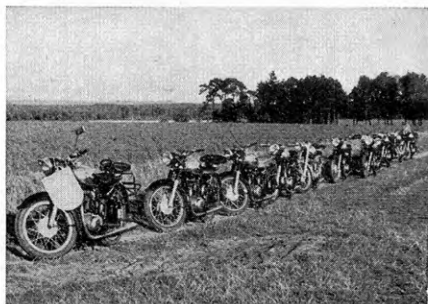


Der HOREX-Club Uelzen ist schwer aktiv. Ein ganz reizendes Album haben die Uelzener über ihr reges Club-Leben zusammengestellt und uns für eine Veröffentlichung in der Hauspost zugeschickt. Was halten Sie davon?

▲ SEINE MITGLIEDER

H. C. UELZEN

UND DIE MASCHINEN ►



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

HOSEX BEWAHRT SICH IN BRASILIEN

Ein Sonderbericht unseres Freundes Werner Goeldner, Rio de Janeiro

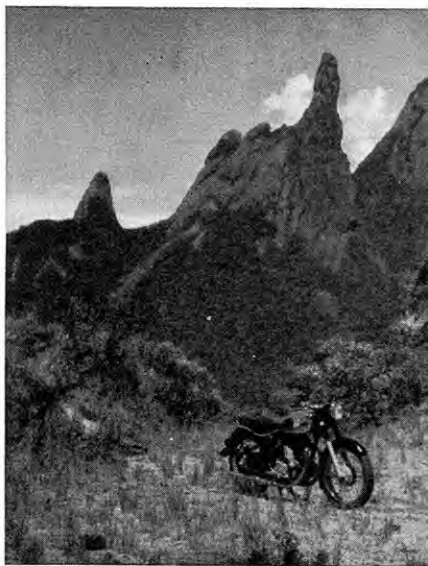
HOSEX-Motorräder werden laufend in alle Welt verfrachtet. Und wir freuen uns jedesmal über Berichte, in denen mitgeteilt wird, wo sie geblieben sind und wie sie gefahren werden. Aus Brasilien schickt uns HOSEX-Freund Werner Goeldner, Rio de Janeiro, Caixa postal 650, einen interessanten Test, wobei es uns in Old Germany freut, daß aus allen Zeilen so große Zufriedenheit spricht. Doch lassen wir unseren HOSEXIANER aus Brasilien selbst erzählen:

„Nachdem ich nun meine Maschine 15 Monate fahre, kann ich Ihnen heute als „alter Hase“ meine Erfahrungen mit derselben mitteilen, die für Sie vielleicht schon deshalb interessant sind, weil sie aus Brasilien kommen, einem Lande, das in jeder Hinsicht an ein Fahrzeug die höchsten Ansprüche stellt, und weil Sie diese von einem Fahrer erhalten, der mit dieser Maschine sein 24. Motorrad fährt. Ich habe vor zwei Jahren die Strecke Buenos Aires-Rio de Janeiro mit einer BSA-Golden Flash 650 ccm abgefahren, über 3000 km zum Teil wilder Wege, die ich jetzt teilweise wieder mit meiner „Regina“ befahren habe. Ich konnte dabei die interessante Feststellung machen, daß die „Regina“ der bedeutend schwereren BSA auf unseren Straßen hier nicht unterlegen, sondern z. T. sogar überlegen ist. Die höhere Spitzengeschwindigkeit der „Golden Flash“ ist hier nur auf der Autobahn Rio-São Paulo auszunutzen; zu 95 Proz. haben wir hier nur Erdstraßen, außer zwei großen Betonstraßen, nämlich die von Rio über Petropolis nach Terezopolis und der sogenannten „Via Anchieta“ von São Paulo nach Santos, beides absolute Berg- und Kurvenstraßen, in denen keine hohen Geschwindigkeiten zu fahren sind.

Gerade hier aber macht es sich bemerkbar, wenn eine Maschine auf der einen Seite eine hervorragende Kurvenlage besitzt und auf der anderen ein gutes Beschleunigungsmoment. Beides ist bei der „Regina“ als blendend zu bezeichnen. Ich fahre auf den Bergstraßen Durchschnitte heraus, mit denen kein schwerer amerikanischer „Straßenkreuzer“ konkurrieren kann. Verbrauch meiner Maschine bei durchschnittlich 50 Proz.

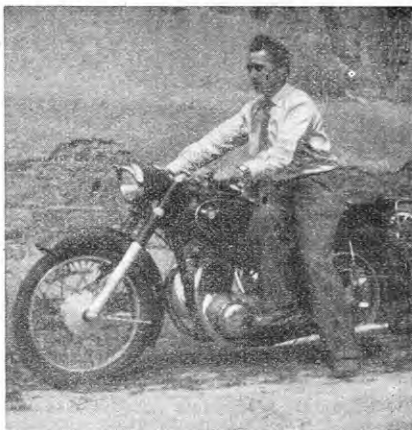
der gefahrenen Strecke in kleineren Gängen; knapp 5 Liter/100 km. Ölverbrauch nach 14 000 km: Null.

Meine Maschine hat also angesichts des vielen Fahrens in kleinen Gängen schon nach dortigen Verhältnissen gerechnet 20 000 km auf dem Rücken und zeigt noch nicht die geringste Verschleiß-Erscheinung. Ich habe weder Kolbenringe gewechselt noch Kerzen, und nicht einmal die Ventile brauchten bisher nachgestellt zu werden!! Der Motor ist mir noch niemals stehen geblieben, und außer ein paar normalen Pflegearbeiten habe ich noch keinen Schraubenschlüssel anfassen müssen. Wenn man berücksichtigt, unter welchen Bedingungen ein Motorrad hier seinen Dienst tut, so kann man nur sagen, daß es sich um ein wirklich erstklassiges Fahrzeug handelt.



Die „Regina 400“ vor dem berühmten „Dedo de Deus“ (Gottesfinger) im Orgelgebirge bei Terezopolis im Staate Rio de Janeiro.

Es wird Sie übrigens interessieren, daß ich hinsichtlich der Kerzen hier ganz andere Erfahrungen machte, als Sie mir anrieten. Die 240er steht nicht durch und versagt nach wenigen Tagen. Ich kann Ihnen nicht einmal sagen, woran das liegt, sie ist weder verölt noch ausgeglüht, sie versagt ganz einfach. Am besten hat sich die 175er Bosch bewährt, so merkwürdig Ihnen dieses bei unseren Temperaturen um die 40 Grad im Schatten herum erscheinen mag. Vergessen Sie nicht, daß wir hier nicht nur viele Steigungen, sondern auch ebensoviel Gefälle haben, und da ist eine niedrige Kerze immer unempfindlicher. Wenn wir hier auch viel auf den Steigungen in kleinen Gängen fahren, so bedeutet dieses jedoch keine Höchstgeschwindigkeiten, so daß eine typisch kalte Kerze nicht unbedingt notwendig ist. Nur wenn ich mal eine sehr lange Gerade wie Rio-São Paulo mit seinen 460 km fahre und die Maschine lange auf 100 km/std halte, setze ich mal eine 225er Bosch ein.



28 JAHRE HOREX-FAHRER

Kürzlich sind wir einem der ganz alten HOREX-Fahrer begegnet, die gewissermaßen in der Praxis die ganze Entwicklung des Bad Homburger Werkes miterlebt haben: Emil Struve aus Friedrichsdorf im Taunus. Er fährt seit nunmehr 28 Jahren HOREX. Und er hat, wie er uns versichert, es nie bereut, seiner Hausmarke treu geblieben zu sein. Daß er überdies 28 Jahre lang unfallfrei auf HOREX gefahren ist, sei noch besonders vermerkt, ebenso, daß seine Treue zu den HOREX-Hausfarben ein Bekenntnis zu den HOREX-Erzeugnissen schlechthin darstellt. Noch weiterhin guten Dampf!

HERBERT IST SEHR ZUFRIEDEN

Ich möchte mich für die Qualität bedanken, die die HOREX-Werke den Motorradfahrern mit ihren HOREX-Motorrädern bietet. Ich fahre eine HOREX-Regina. Baujahr 1950, und habe mit ihr bereits über 100 000 km ohne größere Reparaturen gefahren, wodurch ich mich nun veranlaßt sehe, Ihnen doch einmal durch diese Zeilen meinen besten Dank auszusprechen. Ich wünsche Ihnen und allen HOREX-Fahrern weiterhin viel Erfolg.

Herbert Quast, Niederingelbach, Kreis Altenkirchen.

AUF JUGOSLAWIENS STRASSEN

Wer heute in Urlaubszeiten den Balkan anpellen will und sich Jugoslawien zum Ziele nimmt, der ist dankbar für das Neueste, das es auf dem Gebiete des Kartenwerkes gibt. In Jugoslawien haben es die Straßen nun einmal in sich, das weiß jeder, der einmal dort gewesen ist in den letzten Jahren. Über den Straßenzustand vor allem unterrichtet eine neue Jugoslawienkarte des Reie- und Verkehrsverlages in Stuttgart, aber auch über vieles andere, was sich am Reisewege zeigt. Die Karte reicht von Venedig bis Saloniki und ist für den Motoristen unbedingt die 4,80 DM wert.



Das Geschenk!

Ein KIENZLE-Etuiwecker ruft helle Freude hervor, bei den Damen nicht weniger als bei den Herren. Massives, stoßfestes und in Steinen laufendes absolut zuverlässiges Werk, Etuis aus feinem echtem Leder in vielen Farben und Arten. In guten Fachgeschäften schon von DM 25.50 an.

Ein Fingerzeig beim Uhrenkauf: Steht



drauf?

In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd



FRÜHLING IST BLÜTEZEIT ▲

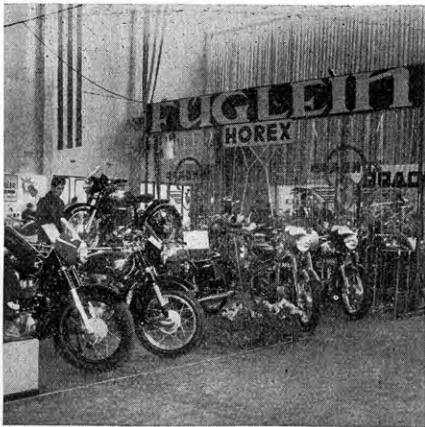
„Margot und Regina“ schrieb Herr Ho Siang aus Utrecht in Holland unter dieses Bild, das er der HOREX-Post als Frühlingsgruß schickte.

DIESMAL NACH ITALIEN

Die HOREX-Fahrer, die in diesem Sommer Italien zum Reiseziel wählen, sind gewiß wieder nicht zu zählen. Ihnen allen möchten wir einen Reiseführer empfehlen, wie ihn der Motorist gebrauchen kann: **ITALIEN** — Band 2 der Sternfahrten, von Hans Eberhard Friedrich, erschienen im C. W. Leske Verlag, Darmstadt. Preis 12,80 DM. Vor genau einem Jahr wie:en wir empfehlend auf den Band 1 über Spanien hin. Und auch diese Sternpunkte in Italien vom Gardasee bis nach Sizilien sind nicht nur ein vorzüglicher Wegweiser, der Verfasser gibt Tips zu allem, was mit einem Italien-Urlaub zusammenhängt: Landschaftsblicke, Kunstwerke, Straßenverhältnisse, Einkaufsmöglichkeiten, Unterkünfte und Erlebnisse, die man sich nicht entgehen lassen sollte, alles das wird so geschildert, daß auch der, der zuhause bleiben muß, nach dem Lesen der Lektüre beinahe in Italien gewesen ist. Georg Trump stattete den Band wiederum mit neunzig anmutigen Zeichnungen aus.

◀ **KOMISCH, KOMISCH**

Man wollte ja ganz etwas anderes auf die Platte kriegen, aber selbst war man dann drauf, schlief und verbogen, geradezu eine Witzfigur. Solche Ulkereien gelingen Ihnen aber auch. Sie brauchen es nur zu machen wie Otmar Eckert aus Murg i. Baden, der uns diesen gelungenen Photo-Treffer zur Verfügung stellte.



HOREX Resident- GESAMT-SIEGER

Aus Uruguay erhalten wir die Nachricht, daß bei dem Int. Geländerennen Montevideo – Porto Alegre – Montevideo gegen schwerste internationale Konkurrenz der HOREX-Fahrer Juan Alberto C a s t r o auf HOREX-Resident als Gesamtsieger ausgezeichnet wurde. Das Geländerennen fand in der Zeit vom 25. bis 31. März 1956 statt und führte über 2 000 schwierige Kilometer in fünf Etappen. Davon gewann drei Etappen Juan Alberto Castro, womit er den Klassensieg errang und in der Gesamtklassifizierung als Sieger des Rennens erklärt wurde. Unser HOREX-Repräsentant in Uruguay, Walter Spitz, der seit Jahren in bester Verbindung zur HOREX-Post steht, schreibt dazu: „Wir freuen uns mit unseren Freunden in Uruguay über diesen beachtenswerten motorsportlichen Erfolg, finden wir doch hier bestätigt, daß das Modell „Resident“ seit seinem ersten motorsportlichen Debut beim Bol d’or 1955 ununterbrochen in allen Teilen der Welt erfolgreich an den Start ging!“

Mit einer repräsentativen Werbung für HOREX ging die Fa. Füglein in Nürnberg in die neue Saison. Unser Bild zeigt einen gut aufgemachten Ausstellungsstand dieses bekannten Nürnberger Unternehmens.



Die große Überraschung für unseren Sportlernachwuchs:
das Original-HOREX-Kinderrad
für Kinder im Alter von 3 bis 9 Jahren

RONNY



Die HOREX-Werke wenden sich mit ihrer neuesten Konstruktion diesmal nicht an den zünftigen Sportler oder Berufsfahrer, sondern an die jüngsten „Verkehrsteilnehmer“. Unserem Nachwuchs präsentieren sie ein Kinderrad modernster Bauweise, das jedes Jungen- oder Mädchenherz begeistern wird. Schauen Sie sich einmal die „technischen Daten“ an, und dann sprechen Sie mit Ihrem „Herrn“ Sohn, was er dazu meint:

Diagonal-Rahmenkonstruktion aus Präzisions-Stahlrohren in stabiler Schweißtechnik.

Dauerhafte Hochglanz-Lackemaillierung mit Zierfeldern und -linien.

Erstklassige Chromausführung sämtlicher Blankteile.

Kugelgelagerte Radnaben und kugelgelagerter Fahrradsteuersatz, Rücktrittbremse, verstellbarer Sportlenker mit Bowdenzugbremse, Glocke und farblich angepaßten Plastikhandgriffen.

Kugelgelagerter Kettenantrieb mit Gummiklotzpedalen, Gummisattel mit großer Sitzverstellmöglichkeit.

Breite Schutzbleche, Kettenschutz mit angeschweißter stabiler Halterung, Federbügel-Gepäckträger, Rückstrahler, Silberlackfelgen. Bereifung: Ballon, weiß 12 $\frac{1}{2}$ X 2 $\frac{1}{4}$ Zoll.

Die Fahrzeuge werden in zwei Farbkombinationen – Signalrot und Stahlblau – geliefert. Zu allen Farbstellungen gehört der weiße Strahlenkopf. Spezial-Lackierung bei großen Abnahme-Stückzahlen auf Anfrage möglich. Farb- und Ausführungsänderungen vorbehalten.



Schöne Braut gesucht!

„Braut gesucht“, hatte ich inseriert, „schöne Braut mit Sinn und Gefühl für sportlichen Zweiradler über 300 Kubik!“

Freunde, nie wieder tue ich das. Erstens, weil ich jetzt eine habe und zweitens, weil es einem dabei so ergehen kann wie mir . . . Nach dem zweiten Briefwechsel hatten wir uns verabredet, ich mit meiner tollen Maschine, SIE mit roten Hosen, dito Sturzhelm und Lippenstift.

Und dann ging es los, nicht gerade langsam, sehr sportlich und mit viel Schwung. SIE hatte eine ganz ordentliche „Kurven-

lage“ und machte mit. Ich ließ meine Maschine jubeln, zog den dritten erst bei 80 und den vierten bei über 100 rein, überholte in Kurven bei 50 Grad Schräglage und zeigte IHR nach jeder Pause die Rasanz meiner Maschine bei einem Kaltstart.

Es war eine tolle Fahrt! Mit meiner zukünftigen Braut war ich sehr zufrieden, sowas konnte man als Motorradfahrer gebrauchen. Im Laufe der folgenden Wochen weihte ich SIE dann in die Geheimnisse meiner Maschine ein. Was SIE nicht schon praktisch mit mir erlebt hatte, bemühte ich mich theoretisch zu erläutern.

Und da erlebte SIE dann so recht, was ein richtiger Zweirad-Held ist. Ich sprach ganz schlicht von meinen kleinen Touren quer durch Europa, von meinen 1200-km-Nonstop-Fahrten bei Nullkommaneu Liter Spritverbrauch, von meinen Glatteisfahrten im mittleren D-Zug-Tempo und vom bescheidenen 120er Schnitt, den ich beruflich wochentags zu fahren pflege.

SIE war eine tolle Frau, voller Bewunderung und Achtung vor meinem Können.

Bis dann die Sache mit dem Hundertneunzig SL kam. Den hatte ich nämlich glatt abgehängt auf einer meiner tollkühnen Fahrten und IHR so ganz nebenbei davon berichtet. Und das, liebe Freunde, wollte SIE mir nicht glauben. Oh, ich Elender, dachte ich, auch so ein Weib, das nichts mehr für den wahren zweiradbesessenen Sportsmann übrig hat? Es war ein schwarzer Tag in unserer rosigen Liebe. Doch männlich gelang es mir, SIE über weitere Ruhmestaten an mich zu fesseln.

Sechs Monate nach unserem ersten Rendezvous brausten wir, für's Leben vereint, zur Hochzeitsreise los. Und nun, Freunde, kommt der Moment, der jedem Motorradfahrer von echtem Schrot und Korn auch den Kolben aus dem Zylinder gehauen hätte.

Flüstert mir doch meine junge Frau am ersten Fahrttag so nach 500 schweren Kilometern, als ich das erstmal gähnen mußte, ganz beiläufig zu:

„Liebling, wenn du müde bist, laß mich doch mal fahren. Weißt du, ich vergaß, dir zu sagen, daß ich das auch kann. Bis gestern besaß ich nämlich eine HOREX. Doch was sollen wir mit zwei, ich hab' sie verkauft und uns ein Wohnzimmer bestellt . . .!“

Wenn Sie mal inserieren und Held bleiben wollen, dann setzen Sie dazu: „Schöne Braut ohne Führerschein gesucht!“

DIE WICHTIGSTEN NEUEN VERKEHRS-VORSCHRIFTEN

Krafttradfahrer müssen wissen:

Neue Kennzeichen

Die neuen Kennzeichen werden ab 1. Juli 1956 angebracht. Für schon zugelassene im Verkehr befindliche Fahrzeuge müssen sie bis 1. Juli 1958 geändert werden.

Leuchtstoffe

Zusätzliche Leuchtstoffe neben den vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen – wie z. B. rote Leuchtstreifen am hinteren Kotflügel – sind verboten.

Fahrtrichtungsanzeiger

Für Krafträder sind Fahrtrichtungsanzeiger nicht vorgeschrieben. Aus Gründen der Einheitlichkeit müssen sie jedoch, wenn sie angebracht werden, dem § 54 Abs. 5 der StVZO entsprechen.

Sirenen

Sirenen sind aus Gründen der Lärmbekämpfung verboten.

Moped-Höchstgeschwindigkeit

Für Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) ist die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/std festgesetzt worden. Umbauten zur Erhöhung der Geschwindigkeit machen Zulassung und Führerschein erforderlich.

FORTSETZUNG ►

HOREX-*Post*

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. · Fotos: Horex-Werke, Bad Homburg, und Horex-Freunde. · Gesamtherstellung: Bonndruck Siegen · Verlag: Wirtschafts- und Industriererbung, Frankfurt a. M., Buchgasse 6

FORTSETZUNG: NEUE VERKEHRSVORSCHRIFTEN

Links-Abbiegen

Neu im § 8 der StVO: In Einbahnstraßen beim Links-Abbiegen über die Mitte hinaus nach links einordnen. Im übrigen gilt: wer links einbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge vorbeilassen. Die Vorfahrt gilt also nur für entgegenkommende Fahrzeuge, nicht für die in gleicher Richtung fahrenden.

Moped nicht Fahrrad

Mopeds gelten nunmehr als Krafträder, nicht mehr als Fahrräder. Sie dürfen grundsätzlich nicht die Autobahn benutzen, Radwege nur, wenn sie getreten und nicht mit Motorkraft angetrieben werden.

Überholen

Für Fahrzeuge mit nur geringer Geschwindigkeitsdifferenz besteht grundsätzlich Überholverbod. Die neue Bedeutung des Überholverbots-Zeichens ist, daß wohl ein vierrädriges Kraftfahrzeug ein zweirädriges überholen darf, nicht aber umgekehrt.

Hupen

Innerhalb geschlossener Ortschaften darf zum Zwecke des Überholens nicht gehupt werden. In Fällen äußerster Gefahr ist es erlaubt, grundsätzlich auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Im übrigen soll von Einbruch der Dunkelheit an (nicht vorher) für solche die Lichthupe benutzt werden, falls vorhanden.

Damensitz

Der vom Reiten abgeleitete Damensitz – vornehmlich bei Roller-Sozias zu sehen – ist verboten.

Fußgänger-Vor„fahrt“

Auf Zebrastreifen mit gelben Blinklampen haben Fußgänger absoluten Vorrang vor allen Fahrzeugen, wenn sie sich auf dem Überweg befinden und ihn in angemessener Eile überqueren. An Zebrastreifen ohne Blinklicht und genagelten Überwegen muß das Überschreiten dem Fußgänger in angemessener Weise ermöglicht werden, wie es bisher schon galt.