



HOREX

Post



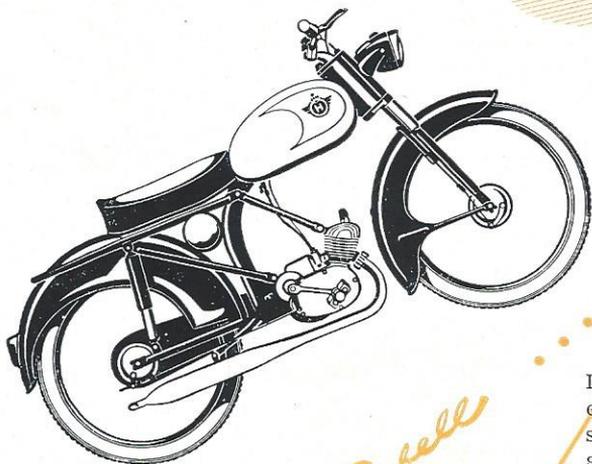
DIE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Überreicht durch:

OKTOBER  
6. JAHRG.

4/56

*Liebe Horex-Freunde*



*Rebell*

*Rebell*

*Rebell*

**Rebell**

Das Wiener HOREX-Treffen war ja schon eine Wucht für sich — doch dann im Anschluß daran ist es mir doch tatsächlich geglückt, mal wieder nach Bad Homburg zu kommen. Ich kann Euch sagen, die Freude war wirklich groß. Allen meinen alten Freunden konnte ich die wohlvertraute Pfote drücken, vieles sah ich wieder, was ich nur noch vom Hörensagen kannte — und dann erlebte ich den REBELL.

Das schlug dem Faß die Krone ins Gesicht: so was hatte ich mir schon immer erträumt, schon lange, seitdem mein Freund, der Präsident, nicht Bundes-, sondern Zweirad-, den Moped-Vormarsch klar vorausgesagt hatte.

Na, ja, nun haben wir auch ein Moped. Ich habe einige Runden damit gedreht, großartig, kann ich Euch sagen. Fahreigenschaften unerwartet günstig, Form bestechend und im übrigen absolut — na wie drückt man sich da aus, ich will ja auch nicht überheblich sein und mit meinen PS angeben, da meine ich: Der Rebell ist unser neuer Bruder, er hat uns bis jetzt tatsächlich gefehlt, und wir wollen ihn deshalb liebevoll in unsere Mitte aufnehmen und allen neuen „REBELLEN“ versprechen, daß wir zünftige HOREX-Fahrer aus ihnen machen werden.

Das naseweissagt Euch Euer getreuer

**Horex-Boy**

## DER AKTUELLE *Leid* ARTIKEL

### *Mensch-bleib edel, hilfreich und gut...*

... können wir nun doch noch das titulieren, worüber wir eigentlich gar nicht mehr schreiben wollten. Der ehrwürdige Dichter möge uns die Abänderungsfreiheit seiner artigen Ermahnung gütig gestatten — doch, wie oben können wir sie entschieden besser für unsere Zwecke gebrauchen.

Nun zu dem, was uns bedrückte und so in Unruhe versetzt hat, daß wir einen uralten Bart noch einmal abgerollt haben: Schrieb doch da tatsächlich vor kurzem ein Blättchen mitteleuropäisch-provinzieller Prägung — man mag über die Bedeutung einer solchen Meinung von vornherein geteilter Meinung sein, das ändert aber nichts daran, daß einige wenige diesen Mist trotzdem glauben —, schrieb also wie gesagt dieses Zeitüngchen so etwa folgendes sinngemäß: Diverse Versuche verantwortungsbewußter Verkehrsinstitutionen des In- und Auslandes haben ganz klar den Nachweis darüber erbracht, daß die Kraftfahrer auf dem besten Weg sind, sich gegenseitig auszumerzen. Ganz bewußt ließen sie sich, so meint der sicherlich „fußgehende“ Chefkommentator, gegenseitig im Stich, wenn es mal darauf ankäme, Charakter und Nächstenliebe zu beweisen. Und die Motorräder, Roller und ähnliches Ungeziefer hielten darin natürlich die Spitze! —

Sicherlich hatte dieser Pseudo-Samariter mal was von italienischen und deutschen Landstraßen-Versuchen gelesen, bei denen ein mehr als kurioses Ergebnis zu verzeichnen war. Wir wollen nicht näher un-

tersuchen, warum, weshalb und wieso es zu solch mißkreditierenden Berichten über angeblich ernsthafte Versuche kommen konnte, die so recht gut in die allgemeine Stimmung paßten, mit der man von verschiedenen Seiten uns Kraftfahrer umhegt und umsorgt.

Daß an der ganzen Sache etwas nicht stimmen kann, hat der Allgemeine Deutsche Automobil-Club doch längst unter Beweis gestellt. Ausführlich haben fast alle Tageszeitungen darüber berichtet, welches — durchaus zu erwartende — erfreuliche Ergebnis zwei polizeilich beglaubigte Versuche auf süddeutschen Landstraßen erbracht haben. Freunde, da haben sogar Bayern echten Preußen helfen wollen, wenn das nichts ist.

Wie dem auch sei — für uns Motorradfahrer war die ganze Geschichte auf jeden Fall ein erstaunlich gutes Zeugnis. Wem es noch nicht zu Ohren gekommen ist, sei hier ganz kurz verraten: Im ersten Versuchsfall markierte ein Rollerfahrer auf einer Landstraße I. Ordnung eine Panne. Es wollten helfen: 51 von 55 Pkw-Fahrern, 15 von 19 Lkw-Fahrern und alle 12 vorbeifahrenden Motorradfahrer. Der zweite Fall, ein nettes Mädchen mit Panne, brachte folgendes Ergebnis: 51 von 59 Pkw-Fahrern (unter den nicht haltenden waren angesichts des Pannens-Mädchens 5 — in Worten: fünf — Geschlechtsgenossinnen, doch das nur am Rande), alle elf Lkw-Fahrer und 15 von 16 Motorradfahrern wollten „helfen“.

In der Tat, die Motorradfahrer halten die hilfsbereite Spitze, und das ist gut so, denn irgendwo müssen wir uns ja revan- chieren für alle Liebe und Freundlichkeit, mit der wir in den letzten Jahren bedacht worden sind. Von ganz oben angefangen bis hinunter zur schimpfenden Oma, die stets glaubt, wir wollten ihr persönlich ans Leben, wenn wir nur unsere Maschine antreten.

Freunde, bleibt so, wo es auch sei: hilfs- bereit und kameradschaftlich. Wenn man uns schon nichts Gutes nachsagen will,

dann soll man aber auch nichts Schlech- tes über uns berichten können.

Und das erzählte ein Österreich-Urlauber, der mit seinem Wagen zufällig in Wien mitten ins HOREX-Treffen geriet: „Don- nerwetter, da herrschte Ordnung, Ideali- sten untereinander, aber keineswegs mit dem Ausdruck: hier sind wir in der Mehr- zahl — nun paß mal auf, Du kleiner VW- Fahrer — nein, ganz im Gegenteil. Ich habe noch nie so nette Kameradschaft ge- funden wie mit einigen HOREX-Fahrern auf dem Rückweg von Wien!“



## *Nichts einfacher als Sicherheit*

wenn man weiß, wie!  
Auf die Frage nach der Sicherheit  
in Bremsen und Kupplungen  
geben Millionen Kraftfahrer der ganzen Welt  
täglich die Antwort: „J U R I D“.  
Das beste Zeichen des Vertrauens,  
das man in mehr als 35 Jahren  
unseren Bemühungen nach  
Güte und Zuverlässigkeit entgegenbringt.

In Bremsen und Kupplungen JURID  
ein Markenbegriff für Sicherheit!



JURID WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

**JURID**

GLINDE BEI HAMBURG

# GROSSARTIGE WIENER HOREX-TAGE

Der Bericht über die II. Internationale HOREX-Sternfahrt im Juli 1956



Zielkontrolle Wien



Begrüßung zwischen Rathaus und Burgtheater



Clubkapitän Freiling, die große Stimmungskanone

Maximilian Königer und die Donaustadt-Horex-Mannen setzten sich ein Denkmal echter Sportkameradschaft.

Man muß mit Superlativen sparsam sein, sonst sind sie bei einem Bericht über das Internationale HOREX-Treffen in Österreichs Hauptstadt schnell verbraucht. Ganz kurz gesagt: Es war alles in bester Ordnung. Wetter, Beteiligung, Stimmung, sportliche Ausbeute, Betreuung und Organisation: durchweg gut!

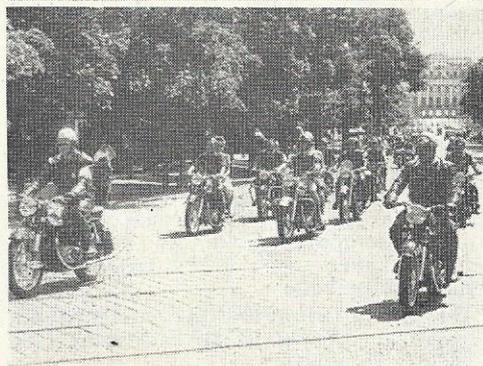
Wien erlebte HOREX – und HOREX-Freunde aus vielen europäischen Ländern erlebten die ehrwürdige Donaustadt, dazu noch einiges mehr, was allen Teilen in freudiger Erinnerung bleiben wird.

Und eigentlich ist der Sinn und Erfolg der ganzen HOREX-Sternfahrt mit einem Satz umrissen, den einer unserer HOREX-Freunde klassisch von sich gab: „Man kann uns in der Bundesrepublik ja den Spaß am Motorrad-Sport verderben – die Freude am HOREX-Fahren aber bleibt . . .!“

Am Samstag, dem 7. Juli 1956, erreichten ab 14 Uhr die ersten HOREX-Fahrer Wien. Von Lotsen wurden sie in die Stadt geleitet und in ihren Quartieren untergebracht. Das offizielle Programm wurde am Sonntag mit einer Stadtrundfahrt eingeleitet. 302 HOREX-Fahrer setzten sich von Schönbrunn aus in Bewegung und beendeten die Rundfahrt auf dem Rathausplatz. Österreichs HOREX-Generalvertreter und HOREX-Club-Ehrenmitglied Maximilian Königer begrüßte das internationale „Feld“ mit herzlichen Worten – im Namen der Stadt Wien als einer ihrer Bürger. Man hatte es stadtväterlichen Orts abgelehnt, offiziell in Erscheinung zu treten, doch tat das der allgemeinen Freude keinen Abbruch. Eine große Preisverteilung schloß den festlichen Empfang ab. Der Abend des Sonntags war eine große HOREX-Familienfeier, bei der Stimmung und Humor vollauf zu ihrem Recht kamen.

Mit einem herzlichen „Auf Wiedersehen“ nahm man am Montag wieder Abschied, zu dem das Horn des Freiburger Club-Kapitäns geblasen hatte. Wien und seine HOREX-Gemeinde schickten ihre Freude aus dem In- und Ausland wieder auf die Reise, nachdem sie ihnen gastliche und unvergeßliche Tage bereitet hatten.

Im einzelnen erbrachte die Internationale und Österreichische HOREX-Sternfahrt 1956 folgende Ergebnisse: >



Zur Internationalen HOREX-Sternfahrt 1956  
Wien hatten genannt:

**Clubs:**

Acht Clubs mit 80 Einzelfahrern aus Deutschland, und zwar Kamp-Linfort, Hannover, Taunus, Bremen, Hamburg, Berlin, Freiburg, Nürnberg.

**Einzelnennungen:**

Drei Einzelfahrer aus Dänemark, drei aus Holland, 53 aus Deutschland, zwei aus der Schweiz, drei aus Österreich; insgesamt 144 Fahrzeuge.

Zur Österreichischen HOREX-Sternfahrt 1956 hatten genannt:

Vier inländische Clubs mit zusammen 34 Fahrzeugen sowie 108 Einzelnennungen = 142 Fahrzeuge.

Daher Gesamtteilnehmerzahl 286 Maschinen. An der Stadtauffahrt am Sonntag, dem 8. Juli 1956, haben ca. 310 HOREX-Motorräder teilgenommen.

**Auswertung:**

**Mannschaftswertung:**

- |               |                         |
|---------------|-------------------------|
| 1. Hamburg    | = 13 984 km (Luftlinie) |
| 2. Taunus     | = 7 865 km (Luftlinie)  |
| 3. Freiburg   | = 6 930 km (Luftlinie)  |
| Club Linfort  | = 5 495 km (Luftlinie)  |
| Club Bremen   | = 5 278 km (Luftlinie)  |
| Club Berlin   | = 5 160 km (Luftlinie)  |
| Club Hannover | = 3 942 km (Luftlinie)  |
| Club Nürnberg | = 2 856 km (Luftlinie)  |
- Stärkster Club: Hamburg mit 36 Personen.  
Es folgen Taunus und Freiburg.

**Einzelwertung:**

1. Eckard Frey, Deutschland,  
Startort Edinburg, 1 550 km
2. Lothar Eisendich, Holland,  
Startort Den Helder, 968 km
3. Heiner Feldhusen, Holland,  
Startort Harlingen, 942 km
4. Gerhard Jensen, Dänemark,  
Startort Kopenhagen, 855 km
5. Kurt Gravgaard, Dänemark,  
Startort Kopenhagen, 855 km

**Nationensieger:**

**Beste Däne:** Gerhard Jensen, Kopenhagen, 855 km (Sieger bei gleicher Kilometerleistung durch früheste Fahrzeuganmeldung); Zweiter: Kurt Graavgard Christensen, Kopenhagen, 855 km; Dritter: Henning Kähler, Kopenhagen, 855 km.

**Beste Holländer:** Heiner Feldhusen, Harlingen, 942 km; Zweiter: H. v. Essen, Hilversum, 905 km.

**Beste Deutscher:** Eckard Frey, Edinburg, 1 550 km; Zweiter: Arthur Eisendich, Den Helder, 968 km; Dritter: Klaus Dieter Jaffke, Kiel, 799 km; Viertes: Lothar Wittmann, Kiel, 799 km; Fünftes: Friedl Jeohl, Ruppolding/Duisburg, 771 km.



Die große Preisverteilung auf dem Festabend bildete den Abschluss dieser großartigen Veranstaltung

**Bester Schweizer:** Konrad Raum, Scheuren bei Biel, 694 km; Zweiter: Peter Mayer, Vals, 570 km.

**Bester Österreicher:** Walter Hawlik, Perello, 1 455 km; Zweiter: Franz Artelt, Perello, 1 455 km.

**Ältester Teilnehmer:** Herr Wénig, HOREX-Club Taunus.

**Weiteste Sozia:** Frau Eisendich, 968 km.

**Sonderpreis für Damenfahrer:** Ellen Wetzig, Bad Homburg, Solo, 605 km; Luise Neugard, Freiburg, Beiwagen; 630 km.

### Auswertung – Österreichische HOREX-Sternfahrt 1956

#### Mannschaftswertung:

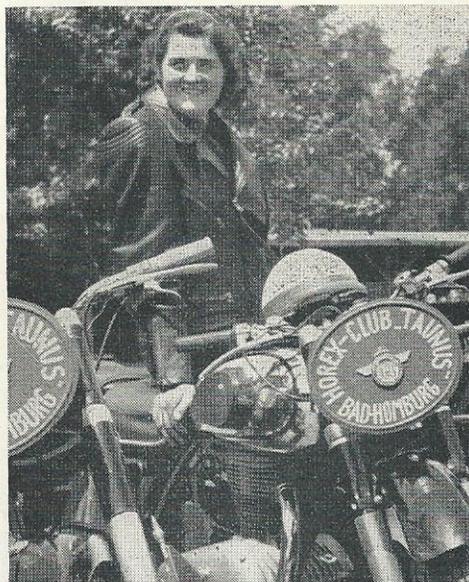
1. Mannschaft Knittelfeld, 9 Fahrzeuge
2. Mannschaft Voitsberg, 5 Fahrzeuge
3. Mannschaft Vöslau, 8 Fahrzeuge.

#### Einzelwertung:

1. Paul Bracker, Dornbirn
2. Erwin Holzinger, Feldkirch
3. Leopold Kastner, Langen
4. Rud. Flügerl, Lienz (HOREX-Club Wien)
5. Josef Rausch, Klagenfurt, und Otto Blatnig, Klagenfurt

**Weiteste Sozia:** Holzinger, Feldkirch

**Stärkster Club:** MSC „Enzian“.



Fräulein Ellen Wetzig – HOREX-CLUB TAUNUS

## Die III. Internationale HOREX-Sternfahrt

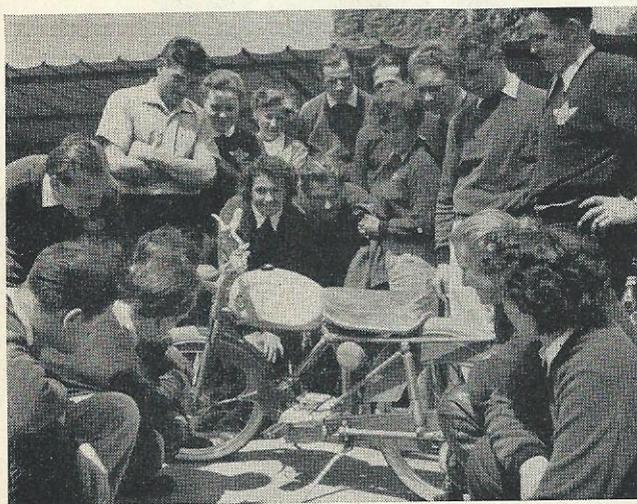
sollte, dem bisherigen Usus folgend, wieder in die Stadt der siegreichen Mannschaft nach Hamburg führen. Nachdem die »Erste« bereits die Hansestadt zum Ziel hatte, entschlossen sich die Club-Kapitäne – einem allgemeinen Wunsch folgend –, mit dem bisherigen Brauch zu brechen, und vereinbarten, daß der zweitplatzierte HOREX-Club Taunus die nächste Sternfahrt ausrichtet.

Damit ist das Ziel der nächsten Sternfahrt **1957 Bad Homburg**

# UNTER UNS IM

## Klein – aber oho!

Die HOREX-Freunde, die ja bislang nur die schweren Brocken aus Bad Homburg gewöhnt waren, sind selbstverständlich nicht weniger gespannt gewesen, die Bekanntschaft mit dem HOREX-Moped „Rebell“ zu machen. Der HOREX-CLUB Kuppingen unter Führung des HOREX-Vertreters Neuffer, Kuppingen, besuchte das Bad Homburger Werk und unterzog das neue HOREX-Moped einer fachlichen Kritik. Das allgemeine Urteil: bestens!



## KAMPF DEM STRASSENTOD!

Der HOREX-CLUB Göttingen beteiligte sich an einer öffentlichen Veranstaltung, zu der alle Motorsportclubs, die Verkehrswacht und das Verkehrsamt des Landkreises Göttingen im letzten Sommer aufgerufen hatten. Der Abend stand unter dem Motto „Du und ich im Straßenverkehr“. Er sollte die Unfallkurve, die in diesem Jahre im Göttinger Bezirk erfreulich abgesunken war, durch Aufklärung und kameradschaftliche Selbstverpflichtung weiter abfallen lassen.

## Erfolgreiche Fuchsjäger

Bei einer Fuchsjagd im Osnabrücker Land sicherte sich G. Griesewell vom HOREX-CLUB Osnabrück unter scharfer Konkurrenz von Fahrern anderer Motorsportclubs den Siegerpreis. Auch in der Seitenwagen-Klasse gab es einen eindeutigen HOREX-Erfolg: auf den drei ersten Plätzen landeten A. Eisendiek, W. Borgmann und H. Elbert, alle vom HOREX-CLUB Osnabrück.

# BERU

## ZÜNDKERZEN



u2

**NORMAL**

Kerzen für  
Motoren  
aller Art



u2s

**SPEZIAL-**

Kerzen mit größerem  
Wärmebereich für  
Zweitakt- und  
Hochleistungsmotoren



**Indanthren**

## *Farben im Freien und Farben im Raum*

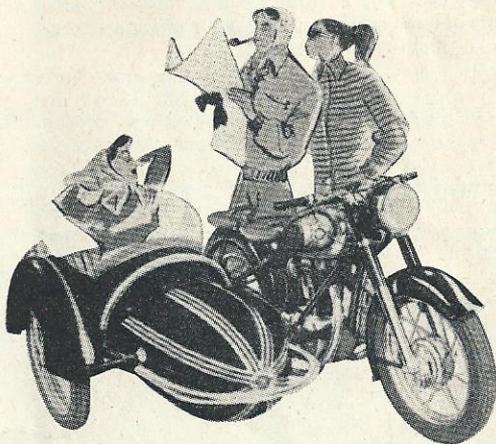
Motorradfahrer müssen so sein! Jung und schnell, ein wenig keß  
und ein wenig laut.

Zum Moped und zur zünftigen Sozia gehören Farben voll Kraft und  
Temperament, die den sausenden Fahrwind und die brennende Sonne  
lieben und die Regen und häufiges Waschen gut vertragen.

Von allen Bekleidungsstücken, die Sozia und Sozius ihr eigen nennen,  
seien es das Campinghemd, die Shorts, die Luftanzüge und die Anoraks,  
oder seien es die Haus-, Garten- und Straßenkleider,  
verlangen sie Qualität, also auch höchste Farbechtheit.

Und schließlich sollen die  
farbenfrohen Vorhänge und  
Tischdecken, die bunten  
Kissen und die jetzt so beliebte  
farbige Bettwäsche in ihrer  
Farbschönheit bestehen  
bleiben.

Deshalb verlangen Sportler  
und Sportlerinnen bei ihren  
Einkäufen stets  
INDANTHREN-farbige  
Textilien, denn sie sind  
unübertroffen waschecht,  
lichtecht, wetterecht.

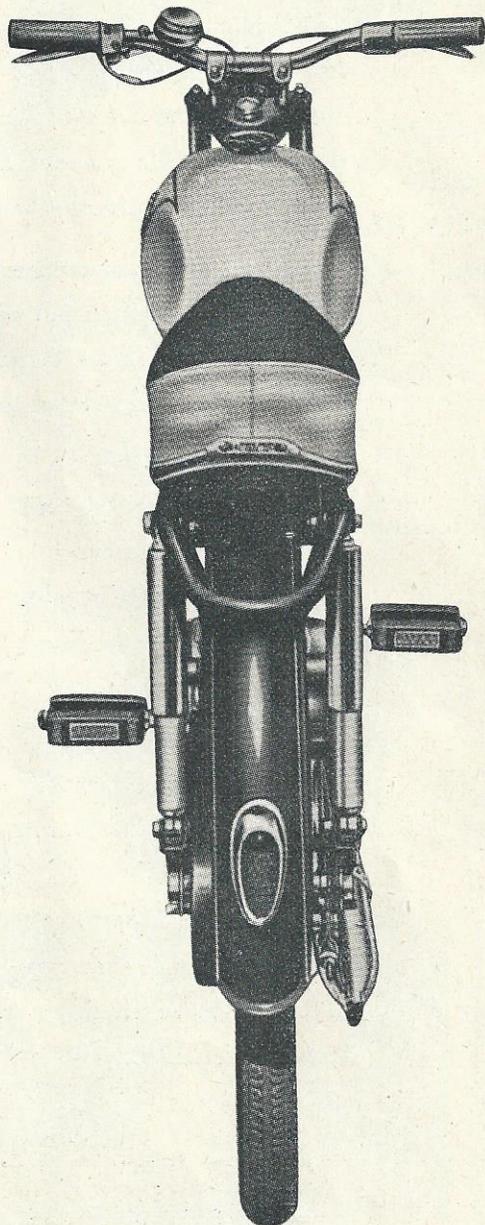


Wort INDANTHREN und Bildzeichen **Indanthren** sind eingetragene Warenzeichen des INDANTHREN-Warenzeichenverbandes e.V.



# Rebell

HEISST DER BURSCHE!



Man hat sich bei HOREX in Bad Homburg dem Zug der Zeit und dem Zwang der Ereignisse – nur zu oft und eindringlich genug haben wir in der Hauspost darüber berichtet – nicht verschlossen:

Motorradfahrer von altem Schrot und Korn, mit ganzem Herzen und großer Liebe seit über drei Jahrzehnten der Konstruktion und dem Bau mittlerer und schwerer Motorräder echt sportlicher und zuverlässiger Prägung verschrieben, haben ein Moped gebaut, das sich würdig in die traditionsreiche und erfolgsgewohnte Ahnenreihe einzureihen verspricht.

Das neue HOREX-Moped „Rebell“ ist dieses jüngste Kind aus einem guten Haus, dessen Name noch heute nach umwälzenden Ereignissen in der ganzen Motorradindustrie die Zweiradfreunde in aller Welt zu begeistern vermag.

Das Moped Rebell wird eine Lücke schließen, die sich ganz zwangsläufig auftat, als man einerseits immer mehr auf motorisierte Fortbewegung drang – und auf der anderen Seite dem Motorrad althergebrachter Bauweise den Lebensnerv abschnitt.

Es ist kein Geheimnis, daß sich das Moped in kürzester Zeit breiteste Schichten zu Freunden machte, ja, daß es schon heute aus dem Verkehr nicht mehr wegzudenken wäre.

Doch HOREX ging bei der Konstruktion „seines“ Moped einen eigenen Weg. Unzweideutig standen beim Rebell die sportlichen Vorgänger Pate, sie waren richtungsweisend für die Formgebung dieses neuesten Modells. Und daß man in Homburg mit diesem Moped Freunde finden wird, beweist die über Erwarten rege Nachfrage schon in den ersten Tagen nach seinem Debut.

Wir wollen das Moped Rebell als HOREX-Freunde gern in unserer Mitte aufnehmen und sind sicher, daß wir bald einen großen Freundeskreis zufriedener Rebell-Fahrer zu uns zählen können. Unsere technischen Hinweise werden sich in Zukunft in gewohnter Weise auch mit diesem jüngsten Bruder befassen, den wir zu seinem erfolgreichen Start herzlich beglückwünschen.

Nachfolgend die technischen Rebell-Daten:

**Motor:** Einzylinder-Zweitakt-Motor, Typ Sachs 50, 47 ccm Hubraum, 1,25 PS Leistung, Zweigang-Getriebe, 17-Watt-Zündlichtanlage, Vergaser mit Luftfilter und Ansaugergeräuschdämpfer und eingebauter Startvorrichtung. Getriebeschaltung durch Lenker-Drehgriff. Motor im Stand antretbar, Bergsteigefähigkeit bis 18 Prozent Brennstoffnormverbrauch ca. 1,3 Liter auf 100 Kilometer.

**Fahrgestell:** Drehsteifer Einrohr-Rahmen aus nahtlosem Präzisions-Stahlrohr. Langhubige Vorderrad-Teleskopgabel, Hinterradschwinge-Federung, die sich durch wartungsfreie Federbeine abstützt. Breite, tief heruntergezogene Schutzbleche mit Seitenblenden. Großer Kettenschutz.

**Räder:** Bereifung 23x2,00, Stahlfelgen und Vollnabenbremsen bei Vorder- und Hinterrad.

**Kraftstoffbehälter:** Knieschluß-Tank mit 8,5 Liter Fassungsvermögen, ausreichend für über 500 km Fahrstrecke.

**Lichtanlage:** 6 Volt, 17-Watt-Scheinwerfer mit Blendschirm und abgedeckter Tachoeinbauöffnung. Elektrisches Rücklicht mit Rückstrahler.

**Ausstattung:** Weichgefedertes Schaumgummi-Sitzkissen in zwei Farben, Lenker nach Sitzposition einstellbar, großer Werkzeugbehälter mit komplettem Bordwerkzeug, Luftpumpe unter dem Tank angebracht, Kippständer, Diebstahlsicherungsschloß.

**Oberflächen:** Solide Verchromung, Dreifach-Hochglanz-Hartlackierung, Leichtmetallteile poliert.

**Farben:** Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien oder Burgunderrot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.

**Sonderzubehör:** Gegen Aufpreis lieferbar, Tachometer, Doppelsitzbank, Windschutzscheibe, Gepäckträger, polierte Leichtmetallfelgen, Weißwandreifen.

**Abmessungen:**

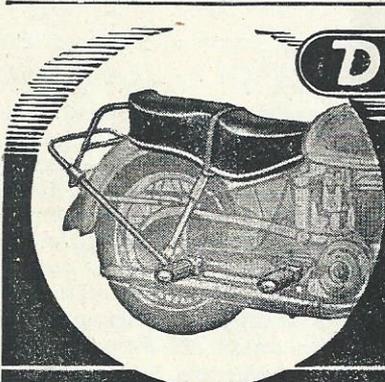
Radstand	1125 mm
Länge über alles	1760 mm
Sattelhöhe	745 mm
Breite	560 mm

**Preis ab Werk:** 598 – DM.

**Sonderzubehör** bei jedem HOREX-Händler.

**Laßt Euch den guten Ratschlag geben:**

**WER HOREX FAHRT, HAT MEHR VOM LEBEN!**



**Denfeld**

**Sitzbänke**

Sportsitze  
Sättel  
Fußrasten  
Kofferträger  
Packtaschen

DBPo. u. BGM.

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

# Sport bei HOREX



## AUCH IM MOTO-CROSS »REGINA«

10 000 Zuschauer erlebten auf der neuen Moto-Cross-Bahn in Harsefeld, beim Lauf in der 500-ccm-Klasse, den überzeugenden Sieg des Wormsers Otto Hoermann auf „Regina 4“. Was beim Start noch keiner für möglich hielt, bewies Otto Hoermann in ei-

nem schneidigen Rennen, bei dem er mit seiner zurechtgetrimmten HOREX-REGINA von Anfang an bis ins Ziel die Spitze hielt. Er konnte damit seine Konkurrenten auf AJS und Matchless, unter dem begeisterten Jubel der Zuschauer, distanzieren – und das mit 400 ccm in der Halbliterklasse. Bravo, Hoermann!

## GOLDMEDAILLE FÜR WIEN

Bei der Internationalen HOREX-Sternfahrt nach Wien erhielt das Mitglied des Auto- und Motorradclubs Mannheim-Friedrichsfeld Eckardt Frey für seine außerordentliche Fahrleistung die goldene Medaille des Österreichischen HOREX-Clubs und außerdem eine ganze Anzahl von Ehrenpreisen und Pokalen. Eckardt Frey war der einzige HOREX-Sternfahrer aus dem Raume Mannheim und in Wien einziger auf einer 250-ccm-Maschine. Er war am 24. Juni nach Wien gestartet. Seine Fahrt führte von Mannheim aus über Köln, Brüssel, Ostende, Calais, dann

über den Kanal nach Dover, weiter bis hinauf nach Edinburg in Schottland. Von hier aus wieder den ganzen Weg zurück nach Mannheim und von hier über München und Salzburg nach Wien. Die Wertung, die in Luftkilometern errechnet wurde, brachte 2 800 Kilometer zusammen. Insgesamt war Frey auf 5 500 Fahrtkilometer gekommen. Damit errang dieser kühne Sternfahrer unter 350 Maschinen mit rund 600 Teilnehmern aus sämtlichen europäischen Staaten den ersten Preis in der Einzelwertung. Auch an dieser Stelle noch einen herzlichen Glückwunsch zu dieser außergewöhnlichen Leistung!

## 30000 KILOMETER GETESTET

Das „Tagebuch eines Motorrades“ könnte man den Bericht überschreiben, den uns HOREX-Freund Rudolf Hammerschmid aus Hombrechtikon im Kanton Zürich (Schweiz) übersandte. Trotz seiner auf den ersten Blick nüchternen Zahlen ist es ein liebevoller Bericht, der das Verhältnis zwischen Mensch und Motor widerspiegelt, wie es uns HOREX-Fahrern nun einmal eigen ist. Hier der Test über die HOREX 400 ccm:

Alter 16 Monate. Gefahrene Kilometer 30 000. Davon die wenigsten im Flachland, alles andere Berg-, Paß- und Geländefahrten.

Im Jahre 1954 insgesamt 11 000 km und 16 Pässe: viermal Klausen (1952 m) je zweimal Furka (2 431 m), Gotthard (2 112 m), Susten (2 262 m), Grimsek (2 165 m), ferner einmal den Großglockner (2 571 m), Tauernpaß (1 265 m), Brönig (1 011 m), Arlberg (1 802 m), Dolomitenstraße, Pötschenpaß (982 m). Dann eine Ferienfahrt: Zürich - Linz (Donau) - Großglockner - Klagenfurt - Linz - Salzburg - München - Bregenz - Zürich (3 000 km).

Im Jahre 1955 insgesamt 19 000 km und 30 Pässe: je zweimal Susten, Grimsel, Gotthard, Furka, viermal den Klausenpaß, je einmal Oberalp (2 048 m), Lugmanier (1 915 m), Fernpaß (1 209 m), Arlberg, Flexen (1 784 m), drei Pässe in Frankreich (Pyrenäen), ein Paß bei San Sebastian (Spanien), Flüala (2 389 m), Julier (2 287 m) Maloja (1 817 m). — An einem Wochenende: Flüala (2 389 m), Offenpaß (2 155 m), Umbrail (1 817 m), Paso d. Stelvio (2 758

m), der höchste Paß in Europa, Bernina (2 330 m), Albula (2 316 m). Urlaubsfahrt durch vier Länder über 5 000 km von Zürich - Basel - Freiburg - Frankfurt - Köln - Aachen - Reims - Nevers - Moulins - Millau - Beziere - Perpignan - Barcelona - Valencia - Madrid - Burgos - Bordeaux - Moulins - Genf - Zürich. Alle Fahrten zu 95 Prozent mit Doppelbesatzung. Durchschnittlicher Verbrauch: 3,5 Liter auf 100 km, bei 120-km-Stundengeschwindigkeit, bei Zweivergaser-Einstellung 4 Liter und 4,2 Liter bei der Spanienfahrt mit 50 kg Gepäck und 140 km/h, Ölverbrauch  $\frac{1}{4}$  Liter auf 1 500 km.

Maschinenwartung: Service nach Vorschrift, Ölwechsel alle 1 500 km. Nach 25 000 km Reifenwechsel hinten. Federung, Bremsen und Straßenlage ausgezeichnet.



HOREX-Fahrer Hammerschmid —  
der Pässefahrer

## Fundbüro für Kraftfahrer beim ADAC

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) hat in München einen Zentralfundnachweis eingerichtet, der Kraftfahrern verlorenes Gut im Wert von über 10 DM oder von hohem ideellen Wert wiederbeschaffen will. Alle Kraftfahrer, die auf Bundesstraßen oder Landstraßen I. Ordnung beziehungsweise in Gemeinden unter 50 000 Einwohnern Gegenstände verloren haben, können dies an den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club, Zentralfundnachweis, München 22, Königinstraße 11a, melden. Der Zentralfundnachweis erhält von den Fundbüros der Städte

und Gemeinden bis zu 50 000 Einwohnern laufend Meldungen über gefundene Gegenstände, bei denen vermutet wird, daß diese von Kraftfahrern verloren wurden. Die Suchkartei vergleicht die Verlust- und Fundmeldungen und unterrichtet bei festgestellter Übereinstimmung die Verlierer darüber, wo die Fundsachen abgeholt werden können.

Bei Städten mit über 50 000 Einwohnern ist diese Einrichtung noch nicht möglich. Ebenso macht der ADAC darauf aufmerksam, daß vorläufig noch wie bisher für die Autobahnen der Fundnachweis zentral vom Hessischen Landeskriminalamt in Wiesbaden geführt wird.



# „Regina“

## AUSTAUSCH-MOTOREN

Nachdem der feucht-kühle Sommer 1956 zu Ende geht und manche Regina-Maschine zum Winterschlaf eingemottet werden soll, möchten wir allen Regina-Fahrern rechtzeitig empfehlen, sich über den Start im Frühjahr 1957 Gedanken zu machen. Immer wieder erreicht uns die Anfrage, ob Austauschmotoren für die Regina-Modelle lieferbar sind und mit welchen Unkosten gerechnet werden muß. Ebenso interessiert die Frage, inwieweit ein Umbau in die steuerbegünstigte 250-ccm-Klasse vorgenommen werden kann bzw. in die 400-ccm-Kategorie, um auch im Gespannbetrieb mit einem anständigen Schnitt dem Süden entgegenströben zu können.

Das Baukastensystem der Regina-Serie bietet alle Möglichkeiten. Wenn dies von dem Kunden in den Wintermonaten rechtzeitig überlegt und in Auftrag gegeben wird, kann praktisch jeder Wunsch erfüllt werden. Setzen Sie sich deshalb mit dem zuständigen HOREX-Vertreter in Verbindung, der Sie gerne, über die nachstehende Aufstellung hinausgehend, noch beraten wird.

Zum besseren Verständnis sei hier nochmals die Regina-Baureihe aufgeführt:

- Regina — 350 ccm
- Regina 1 — 350 ccm
- Regina 2 — 250 ccm
- Regina 3 — 350 ccm
- Regina 4 — 400 ccm.

### *Austausch-Motoren*

Für Regina, Regina 1, Regina 2 mit spitzem Motorengehäuse, ohne Lichtmaschine und ohne Vergaser.

Austausch-Motor mit Duplex-Kettensatz, Zahnradölpumpe und Stirnradsteuerung  
Umtausch-Aufpreis 315,— DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag

Für Regina 2, Regina 3, Regina 4 mit rundem Motorengehäuse, ohne Lichtmaschine, ohne Vergaser.

Austausch-Motor mit Zahnradölpumpe und Stirnradsteuerung  
Umtausch-Aufpreis 255,— DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag

In den genannten Austausch-Preisen ist die Erneuerung der nachstehend aufgeführten Teile nicht enthalten:

Getriebe-Hauptwelle mit Schalträdern  
Getriebe-Nebenwelle mit Schalträdern  
Kupplungskettenrad und Schaftrad  
Lamellenkörper und Mitnehmerteller  
1 Satz Jurid-Lamellen  
Lichtmaschine komplett mit Anker und Fliehkraftregler  
sowie Vergaser und Luftfilter.

Die Preise für Umbauten beziehen sich auf den ausgebauten Motor ohne Lichtmaschine und ohne Vergaser. Die Erneuerung von Verschleißteilen, insbesondere Getriebeteilen, ist nicht enthalten. Diese Teile werden gesondert in Rechnung gestellt.

## „Regina“ „Regina 1“

mit spitzem Gehäuse und Grauguß-  
zylinderkopf

in Ausführung „Regina 3“  
mit rundem Gehäuse, verstärkter  
Kurbelwelle, Zahnrad-Ölpumpe und  
Stirnradsteuerung

ohne Lichtmaschine, ohne Vergaser

in Ausführung „Regina 2“

in Ausführung „Regina 4“

**Umbaukosten** 425,- DM  
+ Aufpreis für Aluminiumzylinder-  
kopf 80,- DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag

Bei Aluminiumkopf zusätzlich ein  
Bing-Flansch-Vergaser  
Sonderpreis 15,- DM

**Umbaukosten** 230,- DM  
1 Kettenrad, 12 Zähne 02.21.21.00  
5,30 DM  
1 Kettenrad, 41 Zähne 02.57.20.00  
20,30 DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag

**Umbaukosten** 525,- DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag  
+ Sonderpreis für Flansch-Vergaser  
15,- DM

## „Regina 3“

in Ausführung „Regina 2“

in Ausführung „Regina 4“

**Umbaukosten** 210,- DM  
je nach Bedarf Aufpreis für  
Zahnrad-Ölpumpe 25,- DM  
Aufpreis für Kappenlüfter 20,- DM  
1 Kettenrad, 12 Zähne 02.21.21.00  
5,30 DM  
1 Kettenrad, 41 Zähne 02.57.20.00  
20,30 DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag

**Umbaukosten** 325,- DM  
+ 5% Materialteuerungszuschlag  
+ Sonderpreis für Flansch-Vergaser  
Bing 2/27,5/2  
15,- DM

## SONDERPREIS

Wir verfügen noch über einen Rest-  
posten *Tank-Schutzdecken*, die wir zu  
einem wesentlich herabgesetzten *Sonder-*  
*preis* auf Anforderung direkt zum Versand  
bringen.

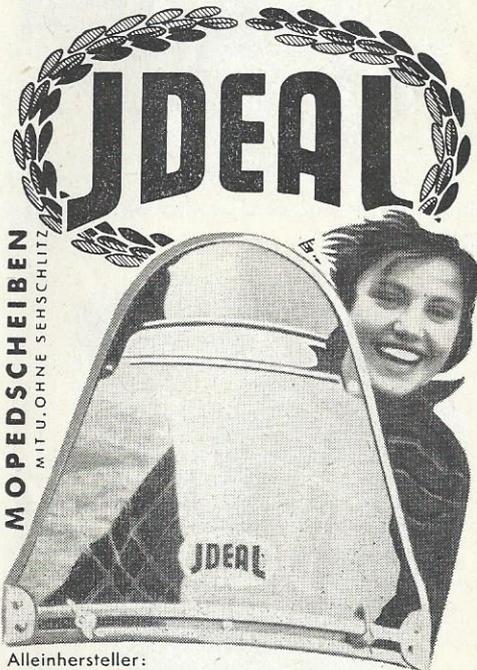
Tankschutzdecke für Regina (alte Aus-  
führung) 2,- DM per Stück

Tankschutzdecke für Regina 1, 2, 3 und 4  
(neue Ausführung) mit eingprägtem  
HOREX-Wappen 3,- DM per Stück

Auftragserteilung an HOREX-WERKE  
KG., Fritz Kleemann, Bad Homburg  
v. d. H., direkt.

## DIE BESTE ALPENKARTE

die uns bisher vorgelegt wurde, brachte in  
diesem Sommer der Stuttgarter Reise- und  
Verkehrsverlag heraus, eine geradezu pla-  
stische Touristenkarte „Schweiz/Tirol“, die  
im Norden noch bis an die Linie München-  
Stuttgart und im Süden bis Mailand-Vene-  
dig reicht. Bauwerke, Campingplätze, Berg-  
bahnen, Skilifte und Grenzübergänge sind  
so auffallend vermerkt, daß es ein Verg-  
nügen ist, nach dieser vielfarbigem Karte  
(Maßstab 1:400 000, Preis 4,80 DM) zu reisen.

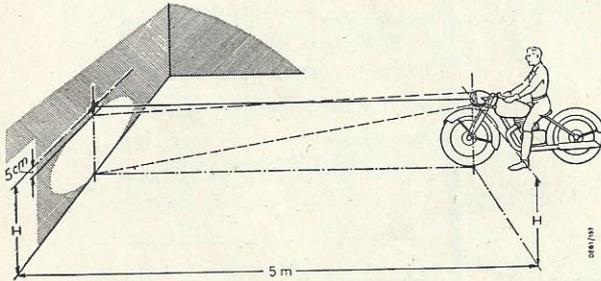


Alleinhersteller:

**G. EICHENWALD NEUSS/RH.**

# TECHNIK DAS E-WERK BEIM IMPERATOR

ist eine BOSCH-Anlage, deren Stromquellen die Gleichstromlichtmaschine mit Spannungsregler und die Batterie sind. Versorgt werden Scheinwerfer, Schlußleuchte, Horn und Batteriezündanlage.



## Die Gleichstromlichtmaschine

Die Lichtmaschine hat die Aufgabe, bei laufendem Motor alle angeschlossenen Verbraucher im Motorrad mit Strom zu versorgen und insbesondere die Batterie stets ausreichend und schnell aufzuladen. Sie wird vom Motorradmotor angetrieben.

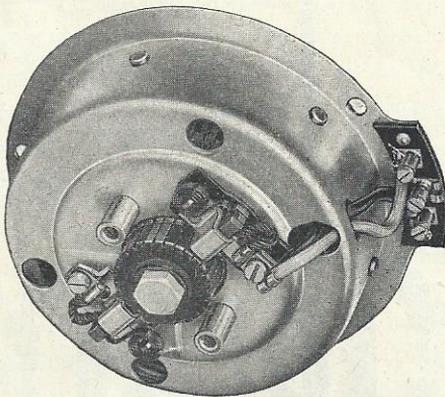
Die sechspolige, selbsterregende Gleichstrom-Nebenschlußmaschine ist ein sogenannter Scheibendynamo mit 60 Watt Leistung bei 1600 U/min. Sie besteht aus zwei Teilen: dem feststehenden am Motor befestigten Gehäuse und dem fliegend unmittelbar auf die Kurbelwelle aufgesetzten Anker. Zwischenglieder, Getriebe und Lager sind nicht vorhanden.

Der gezogene runde Gehäusetopf mit schmalem Rand hat am Boden eine kreisrunde Erhöhung, auf der die beiden Halter für Kohlebürsten und zwei Nietbolzen zum Anschrauben der Motorverschlußhaube angebracht sind. Die sechs Polschuhe, die die Erregerwicklungen der Lichtmaschine tragen, werden mit dem Polring und dem Gehäusetopf durch Nieten zusammengehalten. Die dreipolige Anschlußleiste ist am Rand des Gehäusetopfes angeietet.

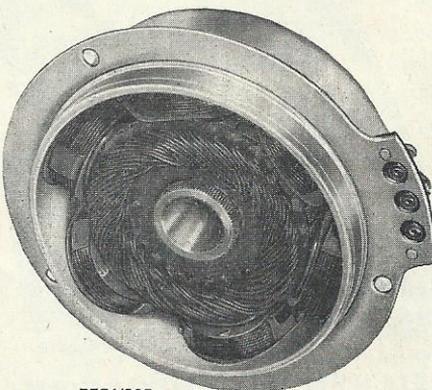
Der Motor hat eine Zentrierbohrung, zu der die Kurbelwelle rundläuft. In diese Zentrierbohrung wird der vorstehende Polring einpaß eingeschoben und darauf der Gehäusetopf mit drei Schrauben am Motor befestigt. Der Anker der Lichtmaschine sitzt auf der Kurbelwelle des Motors und wird durch eine Sechskantschraube gehalten.

Damit beim Aus- und Einbau der Lichtmaschine die Kohlebürsten durch den Ankerkollektor nicht beschädigt werden können, hebt man die beiden Druckfedern für die Kohlebürsten (mit einem Haken) ab und zieht diese in ihre Führung zurück. In dieser Lage werden die Kohlebürsten von den seitlich angelegten Druckfedern festgeklemmt.

Vor Beginn der Wartungsarbeiten an der eingebauten Lichtmaschine muß die Masseleitung an der Batterie gelöst werden. Nur so können unvorhergesehene Kurzschlüsse mit Sicherheit vermieden werden.



Vorder- und Rückansicht der Gleichstromlichtmaschine  
LJ/CJE 60/6/1600



DE31/308

Die Kohlebürsten sind nach etwa je 30 000 bis 40 000 km Fahrstrecke oder nach rund 500 Betriebsstunden auf einwandfreien Zustand zu untersuchen, sofern die Betriebsverhältnisse (Staub, Schmutz) nicht eine Nachprüfung in kürzeren Zeitabständen notwendig machen. Die Federn, die die Kohlebürsten auf den Kollektor drücken, werden mit einem Haken angehoben; dann wird geprüft, ob sich die Kohlebürsten in ihrer Führung im Bürstenhalter leicht bewegen lassen. Kohlebürsten und Bürstenhalter müssen frei von Staub, Öl und Fett sein. Gereinigt wird mit einem sauberen, benzinfrechten Tuch (nicht mit Putzwolle). Abgenützte oder gebrochene Kohlebürsten müssen durch neue ersetzt werden: es dürfen nur Bosch-Ersatz-Kohlebürsten verwendet werden, da man nur dann die Gewähr hat, daß die Kohlebürsten ausreichende Lebensdauer, richtigen Widerstandswert und richtige Abmessungen haben. Die Kollektorpflege überlasse man Fachkräften in einer dazu eingerichteten Werkstätte.

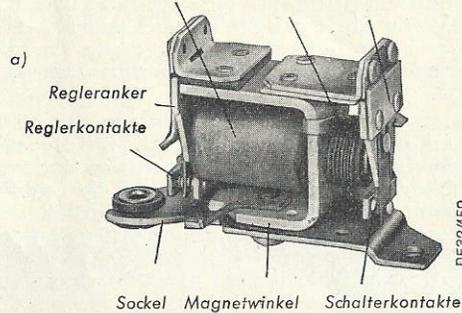
### Spannungsregler

Zu jeder Gleichstromlichtmaschine gehört ein elektromagnetischer Spannungsregler, auch Reglerschalter genannt, der zweierlei Aufgaben hat: der Schalter verbindet bei entsprechender Drehzahl („Einschalt-drehzahl“) die Lichtmaschine selbsttätig mit der Batterie, wodurch die Batterie-Ladung eingeleitet wird; andererseits trennt er bei niederen Motordrehzahlen die Lichtmaschine ebenfalls selbsttätig von der Batterie, damit sich diese nicht über die Lichtmaschine entladen kann. Der Regler hält die Lichtmaschinen-spannung unabhängig von der Motordrehzahl annähernd auf gleicher Höhe. Regler und Schalter sind zum sogenannten Reglerschalter vereinigt.

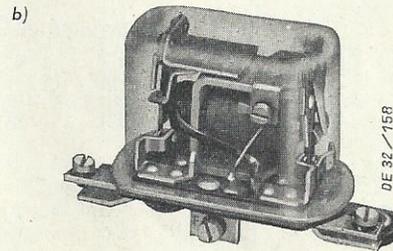
Bei der Motorrad-Lichtmaschine wird ein Zweikontaktregler verwendet, d. h. ein solcher mit zwei Regelbereichen. Außerdem arbeitet der Regler mit nachgiebiger Spannungsreglung; denn er setzt die Spannung mit zunehmender Belastung herab. Dadurch wird erreicht, daß die Lichtmaschine an die leere Batterie einen hohen, an die geladene einen niederen Ladestrom abgibt und daß sie vor Überlastung, z. B. durch zu hohen Ladestrom bei leerer Batterie, geschützt wird.

Der Reglerschalter ist im Scheinwerfergehäuse untergebracht; er braucht keine Wartung, ist jedoch vor Staub und Schmutz zu schützen. Ist der Reglerschalter beschädigt, so muß er ausgetauscht werden. **Reparaturen am Reglerschalter oder Änderungen der Reglereinstellung dürfen unter keinen Umständen vorgenommen werden; bei unbefugten Eingriffen erlischt die Garantie.**

Spannungsspule Stromspule Schalteranker



DE 32/159



DE 32/158

- a) Ausführung RS/ZA 45 60/6/1 ohne Schutzdeckel
- b) Ausführung RS/ZB 45 60/6/3 mit Schutzdeckel

### Schmalbatterie

Die Batterie ist ein unentbehrlicher Bestandteil der Batteriezündanlage. Sie dient außerdem dazu, bei Stillstand des Motors die Stromverbraucher (Scheinwerferlampen und Bosch-Horn) zu speisen. Die Lichtmaschine



gibt einen dem Ladezustand der Batterie entsprechenden Teil ihrer Leistung an die Batterie ab: die Batterie wird geladen. Die so in der Batterie aufgespeicherte Energie kann jederzeit wieder entnommen werden.

Die Schmalbatterie ist, wie schon ihr Name sagt, schmal und dazu niedrig in der Form und läßt sich daher günstig im Fahrzeug unterbringen. Sie hat gegenüber anderen üblichen Batterien den Vorteil des geringeren Gewichts bei gleicher Kapazität. Der transparente Batteriekasten aus säurebeständigem Isolierstoff ist in drei Zellen unterteilt. Jede Zelle enthält einen Satz positiver und negativer Platten aus Bleigittern, die mit chemisch wirksamer Masse ausgefüllt und durch Isolierplatten (Separatoren) voneinander getrennt sind.

Als Füllsäure (Elektrolyt) dient verdünnte, chemisch reine Schwefelsäure. Die Zellen sind mit je einem Deckel dicht und säurefest verschlossen; die Einfüllöffnungen sind durch Verschlußstopfen verschlossen, die zugleich als Entlüfter ausgebildet sind.

Batterie stets sauber und trocken halten und keinen Schmutz in die Zellen gelangen lassen. Das Batteriegehäuse nicht mit Benzin, Benzol, Petroleum, Einsprühöl und ähnlichen Flüssigkeiten abwaschen oder während des Betriebs in Berührung kommen lassen. Die

Luftlöcher in den Verschlußstopfen müssen offen sein. Die Anschlußschrauben mit Mutter und Unterlegschraube stets eingefettet halten. Nie Werkzeuge auf die Batterie legen.

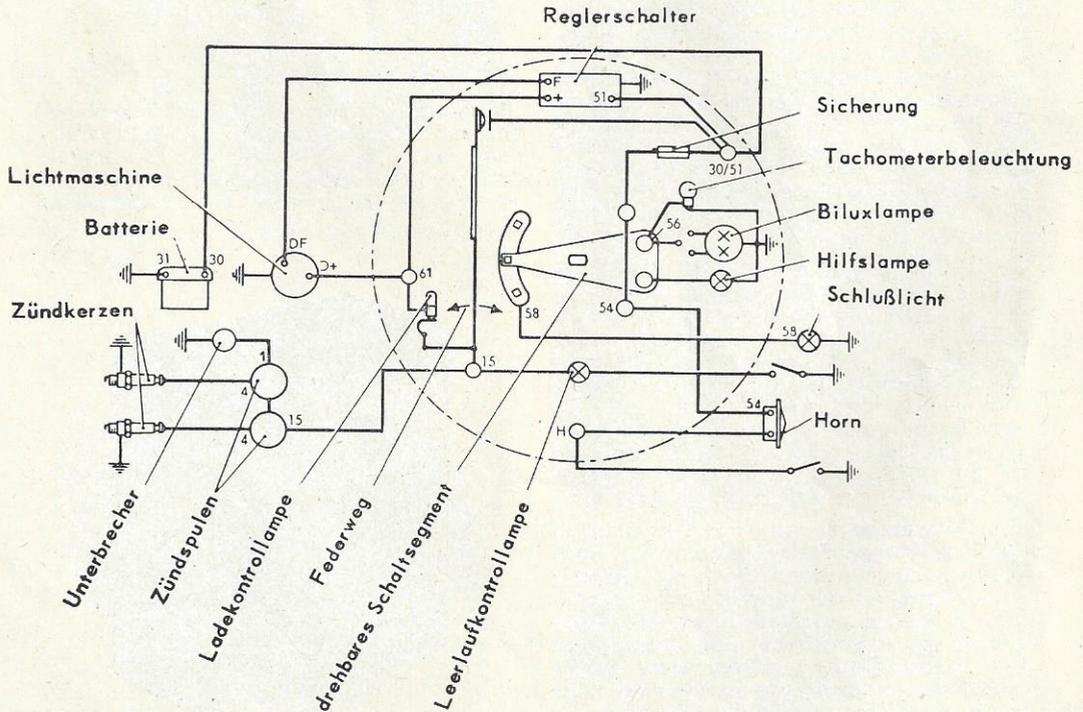
Spätestens alle vier Wochen (bei starker Verdunstung in kürzeren Zeitabständen) Säurestand nachprüfen und nach Bedarf als Ersatz für verdunstete Flüssigkeit nur destilliertes Wasser nachfüllen. Ausgelaufene Säure ersetzen durch Säure von gleichem spezifischem Gewicht, keine Metalltrichter verwenden. Der Säurestand soll 6 mm über der Platten-Oberkante bzw. über der Säurestandslinie liegen (3 mm über der Separatoren-Oberkante). Die Platten dürfen unter keinen Umständen aus der Flüssigkeit herausragen.

Ladezustand der Batterie durch Messen der Säuredichte feststellen; falls erforderlich, nachladen oder in Fachwerkstatt nachladen lassen. Ladestromstärke beträgt 1 A.

Spezifisches Gewicht beträgt bei (Klammerwerte gelten für Tropen):

gutgeladene Batterie	1,285	(1,23)
halbgeladene Batterie	1,20	(1,14)
entladene Batterie	1,12	(1,08)

Diese Werte werden nur erfüllt, wenn von Grund auf Säure mit der richtigen Dichte auf die vorgeschriebene Höhe eingefüllt worden ist.



*In alter Liebe:*  
**HOREX Hauspostlagernd**



**Bis zur Südspitze Europas**

Die Urlaubsfahrt 1956 gehört durchweg schon wieder der Vergangenheit an. Aber in der Erinnerung und in den Photoalben lebt sie weiter. Unser HOREX-Freund Heinz Regenauer aus Mannheim-Neckarau schickte uns und allen HOREX-Freunden Urlaubsgrüße von einer 6 000-km-Fahrt, die ihn durch die Schweiz, Frankreich, Andorra und Spanien bis nach Gibraltar an die Südspitze Europas führte. Rund acht Zentner schleppte sein IMPERATOR vier Wochen lang durch die Urlaubswelt, zum Teil allerdings über Straßen, die nach seinem Bericht schlechter gewesen sind als die Feldwege hierzulande. „Aber die Maschine hat sich gut gehalten. Von dem mitgeführten Ersatzteilarsenal habe ich lediglich zwei Speichen für das Hinterrad benötigt“, heißt es abschließend sehr zufrieden in dem Urlaubsfahrtbericht.



*Auf der höchsten Paßstraße Europas: von Granada auf den Mulhacen, 3 400 m hoch, in die Sierra Nevada. 26 Kilometer lang führt die unbefestigte Straße durch weite Schneefelder unter spanischer Sonne.*

**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

# Interessante Rechtsurteile

## **Wartepflicht gegenüber Rechtseinbieger**

Auch gegenüber Rechtseinbiegeverkehr hat der von rechts Kommende die Vorfahrt, unabhängig davon, ob er geradeaus weiterfahren oder nach links einbiegen will. (OLG Celle, Urteil vom 4. 1. 56 — DAR 56, 196.)

\*

## **Schrägparken**

Wenn das Schrägparken an einer bestimmten Stelle von der Verkehrspolizei längere Zeit geduldet worden ist, so kann dem Täter nur dann ein Schuldvorwurf gemacht werden, wenn ihm bekannt war, daß die Polizei ihre Einstellung geändert hat. (KG, Urteil vom 15. 3. 56 — DAR 56, 197.)

\*

## **Verbotswidriges Halten setzt nicht Behinderung oder Gefährdung anderer voraus.**

Der Tatbestand des verbotswidrigen Haltens verlangt nicht den Nachweis, daß ein oder mehrere bestimmte Verkehrsteilnehmer wirklich behindert oder gefährdet worden sind. (KG, Urteil vom 15. 3. 56 — DAR 56, 197.)

\*

## **Grundstückseinfahrt**

Wer aus dem Stand nach links in eine unauffällige Grundstückseinfahrt einbiegen will, ist selbst durch rechtzeitiges Anzeigen der Richtungsänderung nicht von der sonst noch gebotenen Sorgfalt befreit. Der nachfolgende Kraftfahrer muß nur dann mit dem Einbiegen des vor ihm Anfahrenden in eine Grundstückseinfahrt rechnen, wenn eine solche für ihn erkennbar ist. Seine Annahme, der Vorausfahrende wolle nur sein Wiedereinordnen in den Verkehr anzeigen, ist in diesem Falle nicht schuldhaft. (OLG Stuttgart, Urteil vom 24. 6. 55 — DAR 56, 196.)

## **Rückspiegel**

Die Veränderungs-Verordnung zum Straßenverkehrsrecht schreibt für zulassungspflichtige motorisierte Zweiradfahrzeuge die Anbringung eines Rückspiegels vor. Frist für die Nachrüstung 1. 11. 1956. Bei Ihrem HOREX-Händler erhältlich der Rückspiegel ZR 2 zum Preis von 7,90 DM.