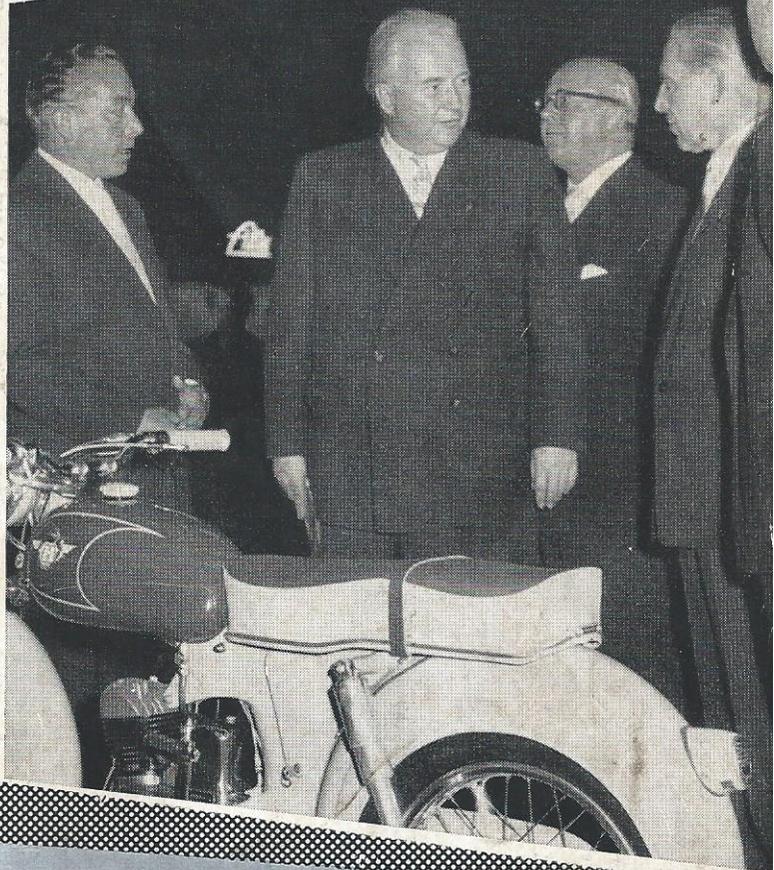




HOREX

Post

BERICHT
ÜBER
DIE
IFMA
1956
IN
DIESEM
HEFT



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

Überreicht durch:

DEZEMBER
6. JAHRGANG

5/56

Liebe Korex-Freunde in Deutschland und aller Welt!



Es stimmt uns jedesmal ein wenig nachdenklich, wenn das alte Jahr zu Ende geht. Man überschaut es prüfend und blickt voll Hoffnung auf das neue.

Uns Völkchen der Zünftigen, für die Motorradfahren nicht nur eine banale Fortbewegungsart ist, sondern, ich möchte sagen eine Weltanschauung, erfaßt es mit Wehmut.

Mancher aus unserem Kreise ist übergewechselt ins Lager der „Vierrädrigen“, aber noch immer sind es Millionen Gleichgesinnter auf der ganzen Welt, die die Freude am Motorradfahren verbindet in des Wortes schönster Bedeutung, vertrauend auf die Stärke unseres stählernen Gefährts durch Täler und über Höhen zu ziehen, wenn Sonne und Wind in die Ferne locken. Man mag uns für unverbesserliche Schwärmer halten, wir aber wissen, daß das Motorrad leben wird, trotz Steuerbelastung und Versicherungserhöhung, weil seine vielseitige Verwendbarkeit im Beruf, auf der Reise und beim Sport, seine sprichwörtliche Anspruchslosigkeit, seine niedrigen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten und sein geringer Platzbedarf noch immer von keiner anderen Fahrzeuggattung übertroffen werden konnten.

Ein neuer Kreis hat sich aufgetan, die Mopedfreunde, überall auf der Welt sind sie zu finden, und sie tragen den Gedanken des motorisierten Zweirads weiter und manch einer von ihnen ist zu uns gestoßen und wir sind stolz darauf.

Laßt Euch nicht beirren, Freunde in Europa, Afrika, Asien, Amerika und Australien, dem Motorrad gehört noch immer die Zukunft.

Eine glückhafte Fahrt im neuen Jahr
wünscht Euch
Euer

Korex Bay

RÜCK-, EIN- UND AUSBLICK

JFMA 1956

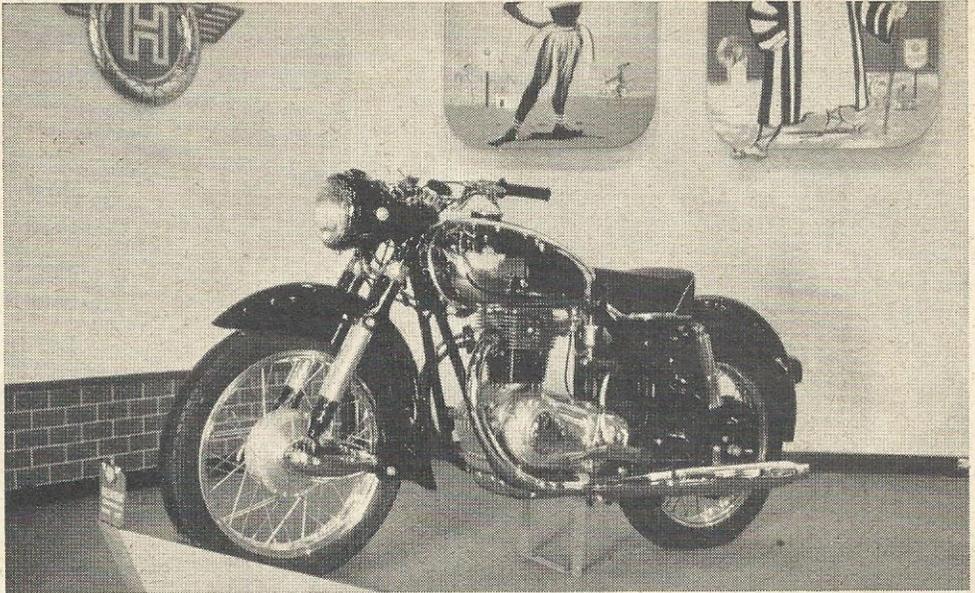
Wer in diesem Jahr zu den 308 000 Besuchern der 3. Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung zählte, konnte unschwer feststellen, daß die Entwicklung des fahrbaren, motorisierten Untersatzes an einem Wegekreuz angelangt ist, dessen Richtungspfeile zum Motorrad einerseits und zum Roller und Mobil andererseits verweisen.

Bereits am Eingangstor bildeten die Motorradfahrer in Lederdreß, Sturzhelm am Arm, eine deutlich sichtbare Gruppe für sich. Bei den ausgestellten Motorrädern fand man sich wieder in ein tiefschürfendes Gespräch mit Gleichgesinnten vertieft. Die erstmals auf der IFMA gezeigten Modelle waren vorher einer kritischen Betrachtung unterzogen worden und jetzt – da man unter sich war – hielt man nicht mit seiner Meinung zurück. Sie sind nicht die Leute, die dem „Dach über dem Kopf“ zuliebe auf die Beschleunigung, die Spitze, die Fahr-eigenschaft, kurz „ihren schnellen Hirsch“ verzichten wollen. Sie brauchen den Wind um die Nase und das Gefühl, das Fahrzeug unter sich zu beherrschen. Sie finden die Höhe der Versicherungsprämien ebenso ungerechtfertigt, wie sie es ablehnen, wegen einiger Radaubrüder, die offensichtlich von der Polizei nicht dingfest gemacht werden können, in Kollektivschuld genommen zu werden. – So kamen alle Themen, die wir in unseren Leid-Artikeln bereits ausführlich behandelt hatten, zur Sprache und unter dem großen dicken Schlußstrich aller Überlegungen stand ein ent-

schiedenes Trotzdem: die Liebe zum modernen motorisierten Zweirad.

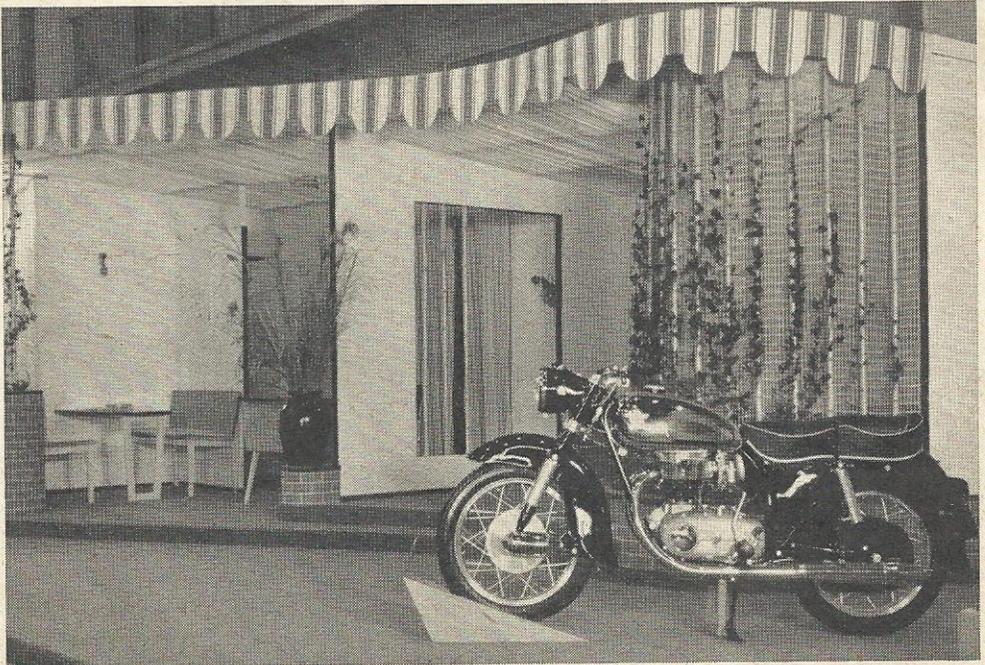
Die jüngeren Jahrgänge – Abzeichen und Prospekte sammelnd – lauschten andachtsvoll den alten Hasen und liebäugelten, soweit sie sich den 16 Lenzen näherten, mit den sportlichen Mopeds und leichten Motorrädern. Bei den Mobilien fanden sich die „verhinderten Autofahrer“ ein. Es waren darunter bestimmt nicht wenige, die einmal Motorrad fuhren, oder noch fahren und heute beabsichtigen, sich mit vier Rädchen vorwärtszubewegen. Bitte, das soll keine Beurteilung sein – chacun à son goût – aber eine Feststellung, daß man teilweise das „Abwandern“ dieser Leute zusammen mit Vergleichen von Zulassungszahlen für Motorräder der beiden vergangenen Jahre mit den Zahlen der Jahre des Nachholbedarfs, als Beleg für schwarz-pessimistische Zukunftsdiagnosen für das Motorrad anführte.

So hat die IFMA eigentlich nur manifestiert, was sich bei der Ausstellung 1951 anlässlich des Tests einer verkleideten „Regina“ bereits abzeichnete: hie Motorrad, hie Roller oder Mobil. Daß das Mobil in der weiteren Entwicklung vom Kleinwagen abgelöst werden wird, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung. Aber es ist eine Tatsache, die sich aus der Rückschau und den Erfahrungen dieser Ausstellung für die Zukunft ergibt: das Motorrad als sportliches Zweckfahrzeug wird auch weiterhin seinen Liebhaber- und Käuferkreis finden.



dritten Gang in der gleichen sportlichen Ausführung wie das Zweigang-Moped, das ebenfalls auf der IFMA in verschiedener Lackierung gezeigt wurde.

Bekannt und bewährt, Resident und Imperator. Die Resident in der 250-ccm- und 350-ccm-Ausführung. Das stärkste Pferd im Stall, Imperator, 2-Vergaser, 28 PS. – Übrigens,



Imperator und Resident wurden beim 9. Grand Concours National d'Elégance mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Damit vereinigen sich die Sporterfolge dieser Modelle mit der Anerkennung ihrer Eleganz – eine Bestätigung

HOREX-REBELL

Moped – 2-Gang
kpl. (Tacho, Weißwandreifen) **DM 639,—**

HOREX-REBELL

Moped – 3-Gang **DM 674,—**

HOREX-REBELL 100

1 Zylinder – 2 Takt
100 ccm – 5,2 PS **DM 998,—**

HOREX-RESIDENT 250

1 Zylinder – 4 Takt ohv
250 ccm – 18,5 PS **DM 2090,—**

HOREX-RESIDENT 350

1 Zylinder – 4 Takt ohv
350 ccm – 24 PS **DM 2150,—**

HOREX-IMPERATOR

2 Zylinder – 4 Takt ohv
2 Vergaser
400 ccm – 28 PS **DM 2684,—**

der HOREX-Linie schlechthin, die in vielen Gesprächen anlässlich der IFMA von Kunden lobend erwähnt wurde.

Bleibt noch zu sagen, daß für die jungen und jüngsten Freunde der HOREX-Farben Jugend- und Kinderräder in verschiedenen Größen und Farbausführungen auf dem HOREX-Stand zu sehen waren.

Was HOREX, gestützt auf über 30jährige Erfahrung im Zweiradbau, in Frankfurt zeigte,

war ein eindeutiges, klares Bekenntnis zum zweirädrigen, und hier insbesondere zum motorisierten zweirädrigen Fahrzeug. In bewußter Beschränkung hat man sich in Homburg nicht gescheut, bewährte Einbaumotoren in der Rebell-Serie zu verwenden und konnte damit ein Verkaufsprogramm bewältigen, das vom Kinderrad über das Moped und das Leicht-Motorrad bis zur schweren Maschine alle Käuferwünsche erfüllen kann.



HOREX-Sport 1956



Die Fahrer der letzten Veranstaltungen des Motorsportjahres 1956 laufen ein ins Ziel. Die schwarz-weiße Schlußflagge senkt sich und wir nehmen die Pause bis zum Start 1957 als willkommene Gelegenheit, nicht nur unsere Maschinen für den harten Wettbewerb vorzubereiten, sondern auch um Rückschau zu halten. Rückschau auf die Wettbewerbe, ausgetragen im Gelände, auf Bahnen und Straßen. Kaum eine Veranstaltung, bei denen

HOREX-Maschinen nicht am Start waren. Im harten Männersport haben sie um Sieg und Lorbeer gekämpft und der Beifall bei der Siegerehrung stand stellvertretend für die Zustimmung und Anerkennung der ganzen HOREX-Gemeinde.

Bewährt und unermüdlich im Einsatz fanden wir überall das gute, alte Mädchen „Regina“. Mit Hinterradschwinge auf modern frisiert, lief sie unter Hörmann und Textor im Moto-

Cross-Einsatz mit ausländischen Spezial-Maschinen um den Sieg. Wenn es auch mit ihren 400 ccm in der 500-ccm-Klasse nicht immer, wie in Harsefeld, zum 1. Platz reichte, sie war dabei und landete auf guten Plätzen, die man dem treuen Mädchen beim Start nicht gewagt hätte zuzugestehen. Aber auch in Geländeläufen, bei der ADAC-Rheinlandfahrt, in Trials und bei touristischen Veranstaltungen – „Regina“ aus Homburg war am Start und am Ziel, wie in Garmisch bei der ADAC-Wintersternfahrt, wobei sich Keckeisen/Wagner in der 350-ccm-Beiwagenklasse Goldmedaille und Klassensieg holten.

Seit dem erfolgreichen Debüt der noch „fabrikwarmen“, ersten „Resident“-Maschine unter Kania/Beauvais beim Bol d'Or von Monthlery folgten laufend Erfolge auf den Maschinen „Resident“ 350 und 250 ccm. Den Löwenanteil der Medaillen holte sich die „Resident“ im Gelände. Wir notierten

22 Gold-, 7 Silber-, 4 Bronze-Medaillen,

bei Veranstaltungen zur Deutschen Geländemeisterschaft, 2- und 3-Tagefahrt und anderen offenen Veranstaltungen größeren Formats, im letzten Sportjahr erzielt. Bei der Deutschen Geländemeisterschaft in der 350-ccm-Klasse konnte sich der junge Vogt vor Leuten, die einen bekannten Namen im Geländesport haben, an 3. Stelle placieren. Auf Platz 5 folgte ihm sein Stallgefährte Fennel. Wer das Gesamtergebnis der Geländemeisterschaft und die Erfolge der „Resident“-Fahrer sachlich beurteilt, findet Hertwecks Aussage im Motorrad 13/56 bestätigt:

„Ganz unauffällig die Residents . . . Die bulterten daher wie die großen Engländer, immer noch Reserven im Griff, Fahrwerk frei von Schwingenuntugenden, es sind jetzt tatsächlich Motorräder bester internationaler Klasse.“

Aber auch bei Grasbahnrennen und Moto-Cross war „Resident“ vertreten.

3 erste, 4 zweite und 5 dritte Plätze

wurden gemeldet, darunter der Klassensieg in beiden Klassen – 350 und 250 ccm – bei der Rheinlandfahrt. Klacks berichtet darüber im Motorrad 14/56:

„250-ccm-Klasse . . . Siebzig Fahrer standen als stärkste Gruppe am Start, und niemand von uns zweifelte am Klassensieg von NSU, die allein mit 35 Maschinen vertreten waren gegen 14 Adler, 5 Maico, 2 BMW, 2 Tornax, 4 Zündapp und einige einzelne Maschinen anderer Marken, darunter Fennel mit einer Resident.“

Und diese einzelne HOREX wurde Klassensieger!

Bei den 350ern war HOREX der Klassensieg ebenfalls nicht abzunehmen . . .“

Doch auch das Ausland meldete beachtliche Erfolge, so den Gesamtsieg beim Internatio-

nen Geländerennen in Montevideo. Die Stärke des „Imperators“ war der Bahnsport. Mit seinen 400 ccm wurde er in den Klassen 500 und 750 ccm an die Startlinie geschoben. Auf der Grasbahn, Sandbahn und im Straßenrennen holten sich die „Imperator“-Fahrer

15 erste, 2 zweite und 2 dritte Plätze.

Darunter nicht selten der Klassensieg. Die Fahrer Waliszewski und die Gebr. Aufderhaar haben sich mit ihren hervorragenden Erfolgen das Recht erworben, hier besonders erwähnt zu werden.

Dieser nüchternen Jahresübersicht kann nur der, der um die Dinge weiß, entnehmen, wieviel Idealismus, Passion, Schweiß, Freizeit und Kleingeld – neben den großen Scheinen, von denen Mutti nichts weiß – dazugehören, um abgekämpft, ausgepumpt und dennoch freudestrahlend den Lorbeer oder eine Plakette mit nach Hause zu nehmen, die nun in dieser sachlichen Aufstellung den Nachweis von der Güte der Maschinen liefern.

Euch, liebe Motorsport-Freunde in aller Welt, die ihr diese Erfolge auf HOREX-Maschinen gefahren habt, gilt der Dank der ganzen HOREX-Gemeinde. Und dabei wollen wir ehrlichen Herzens auch alle einschließen, denen es nicht immer vergönnt war, mit Gold oder Sieg heimzufahren, die aber dabei waren, weil sie diesen dreimal verd . . . und doch so geliebten Sport nicht lassen können. Wir wissen, daß Ihr 1957 wieder dabei seid und dafür Euch allen ein herzliches „Hals- und Beinbruch“ und gute Beute auf HOREX!



Alleinhersteller:

G. EICHENWALD NEUSS/RH.



HOREX-AS- VERLEIHUNGEN IM JAHR 1956

HOREX-AS IN GOLD

Vervroegen, Pierrot	1955 - 1956	120 Punkte
Waliszewski, Hans	1954 - 1956	137 Punkte

HOREX-AS IN SILBER

Waliszewski, Hans	1954 - 1956	92 Punkte
Vervroegen, Pierrot	1955 - 1956	90 Punkte
Bogaart, Reymond	1955 - 1956	90 Punkte
Vogt, Horst	1954 - 1956	93 Punkte

HOREX-AS IN BRONZE

Schöffmann, Donatus	1954 - 1956	64 Punkte
Bogaart, Reymond	1955 - 1956	60 Punkte
Vervroegen, Pierrot	1955 - 1956	60 Punkte
Peters, Ernst	1953 - 1956	60 Punkte
Aufderhaar, Ewald	1954 - 1956	60 Punkte
Kohlhepp, Peter	1955 - 1956	60 Punkte
Hofmann, Erich	1954 - 1956	62 Punkte

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: „JURID“.
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



Jüngste Teilnehmerin in Wien: Fräulein Geiger. Das Gespann, das als originellstes Fahrzeug prämiert wurde, war betreut von Multi und gesteuert von Vati, der HOREX-Club-Kapitän in Uelzen ist.

III. Internationale HOREX-Sternfahrt 1957

Die Städte Hamburg und Wien waren das Ziel der beiden ersten HOREX-Sternfahrten. Wie wir bereits im letzten Heft ankündigen konnten, führt die HOREX-Sternfahrt 1957 nach

Bad Homburg v. d. H.

also der Stadt, in der alle teilnehmenden Fahrzeuge gefertigt wurden.

Der „HOREX-Club Taunus“, der die Sternfahrt nach Bad Homburg ausrichten wird, hat sich beim „Äppelwoi“ zusammengefunden und nach angeregter Diskussion geeinigt, daß sich die Sternfahrer

Pfingsten 1957 in Bad Homburg v. d. H. treffen werden.

Die Pfingstfeiertage liegen im nächsten Jahre so günstig – Anfang Juni – so daß der Club Taunus erwarten darf, daß der von ihm gewählte Zeitpunkt von allen HOREX-Freunden akzeptiert wird.

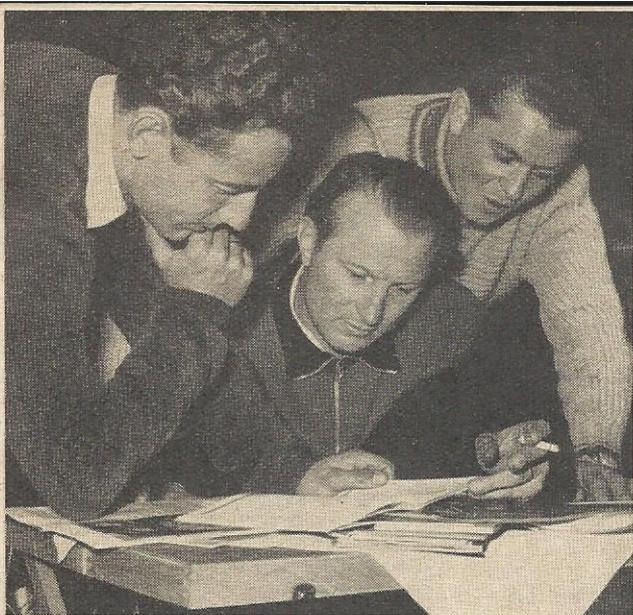
Die zentrale Lage von Bad Homburg (für unsere ausländischen Freunde sei hier angeführt, daß Bad Homburg in unmittelbarer Nähe von

Frankfurt/Main liegt) und die Tatsache, daß die Fahrt an den Ort des Herstellerwerkes führt, läßt die optimistischen Prognosen bezüglich der Teilnehmerzahl aus dem In- und Ausland als berechtigt erscheinen.

Hoffen wir, daß der Wettergott von dieser motorsportlichen Planung Kenntnis nimmt und vormerkt, daß an Pfingsten der Himmel in den HOREX-Hausfarben „blau-weiß“ zum Gelingen dieser Veranstaltung beiträgt.

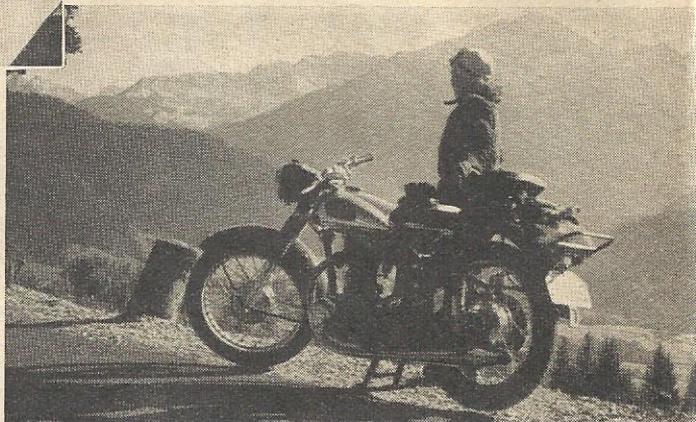
In der nächsten Hauspost wird voraussichtlich schon die Ausschreibung für die Sternfahrt bekanntgegeben, so daß jeder HOREX-Fahrer die Möglichkeit hat, bereits Anfang 1957 die Fahrt nach Bad Homburg in seine Urlaubsplanungen einzubeziehen.

Es würde sehr begrüßt werden, wenn uns Teilnehmer der ersten Sternfahrten Anregungen und Wünsche für die Sternfahrt nach Bad Homburg mitteilen würden. Abgesehen von dem Termin wird der veranstaltende Club derartige Hinweise gerne in seine Vorbereitungen einbeziehen.



Steckt mal ein paar Scheite in den Ofen und füllt die Gläser, Freunde! Wir wollen uns zusammensetzen und die Fahrtroute für die Urlaubsreise 1957 festlegen. Doch laßt uns zuvor einen kräftigen Schluck aus der Kanne nehmen und die Bilder, die von vergangener Urlaubsherrlichkeit erzählen, herumreichen. Bald wird es wieder soweit sein, daß uns das graue Band der Straße hinauslockt, um wolkenferne Gipfel zu stürmen oder unser Zelt an fremden, sonnigen Gestaden aufzuschlagen. Soweit Straßen und Wege führen, so weit tragen uns unsere Maschinen aus dem Alltag in eine urlaubsfreudige Freiheit hinein. Und darum hoch die Tassen auf unsere Zweiräderigen und den Urlaub 1957.

Noch sind Bergstraßen und Alpenpässe verschneit. Aber bald ist es wieder soweit, wie auf dem Bild von Peter Niggel aus Steingaden in Oberbayern, und wir werden durch Kehren, Schleifen und Serpentinien hinauffahren zu den Pässen, die uns das Tor zum sonnigen Süden sind. ▶



Aber auch anderwärts stürmt man mit HOREX Gipfel. Fast 3000 m hoch steht diese Resident im Kordilleren-Land Chile. Am Horizont der „Planchón“ mit anderen Fünftausendern. Juan Brandner, Santiago, ließ uns dieses Bild über unsere Vertretung Juan & Carlos Ihl Ltda. zugehen. Besten Dank und Berg-Heil! ▶

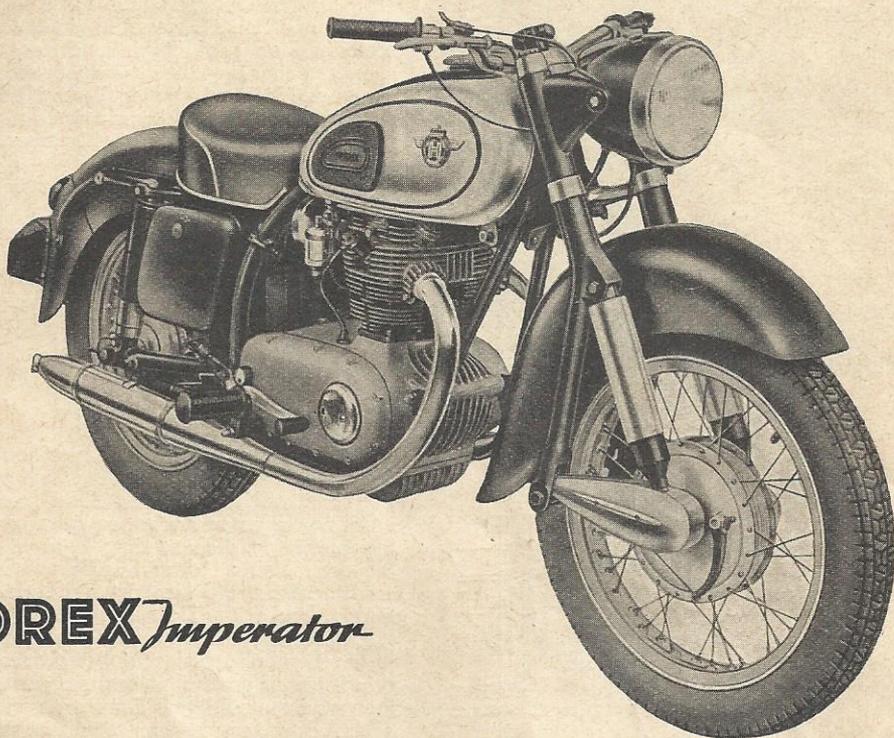


Diesmal nicht die Adria! Von Japans Küste und Badefreuden erzählt dieses Foto, das uns die Vertretung Yamada – Rinseikan Ltd. eingesandt hat. Andere Länder – gleiche Sitten, zumindest was die Freude am HOREX-Fahren anbelangt! ▶



RON BRITZKE schreibt
einen Test für die größte Motor-
radzeitschrift der Welt!

CYCLE-NEW YORK



HOREX *Imperator*

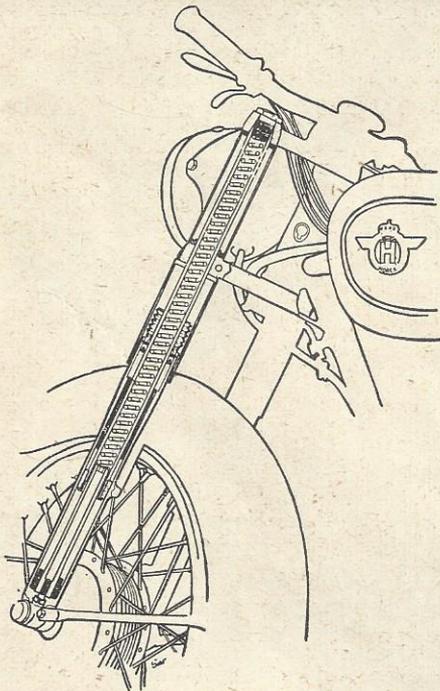
„Haben Sie schon etwas von Ron gehört?“
„Ja, man sagte mir, daß er augenblicklich mit der Ausarbeitung eines Testberichtes beschäftigt ist.“ Solche und ähnliche Unterhaltungen hörte man dieser Tage öfters in Verlegerkreisen. Und es ist wahr, der HOREX-IMPERATOR wurde allgemein lang und breit diskutiert und gelobt. Durch eine ganze Menge von wirklich einzigartigen Eigenschaften bezüglich der Ausführung und Straßenlage hat der IMPERATOR in sehr kurzer Zeit den Herausgeber dieses Berichtes vollständig gewonnen.

Ich habe Fotografien dieser 400 ccm Zweizylinder-Maschine mit obenliegender Nockenwelle gesehen, aber Sie können mir glauben, daß diese Bilder nicht den wirklichen Eindruck vermitteln können. Ich sah diese Maschine zuerst bei meiner Ankunft bei Allied Cycle Sales, in der Van Owen Street, in North Hollywood, wo ich die Testmaschine für den Testbericht, den Sie jetzt lesen, in Empfang nahm.

Die von Deutschen gebaute Schönheit ist in jeder Einzelheit ein Glanzstück. Ausschließlicher Gebrauch von Leichtmetall, Chrom und pechschwarzer Emaillierung geben dieser Maschine einen glänzenden Anblick. Zukunftsweisender deutscher Baustil läßt sich sofort durch die lang heruntergezogenen Schutzbleche und die geschmeidigen, äußerst sauberen Linien des ganzen Motorrads erkennen. Der Parallel-Zweizylinder-Motor ist eine Offenbarung in sich selbst. Motor und Getriebe befinden sich in einem Block. Auch hier tritt wieder die weitestgehende Verwendung von Aluminium in Erscheinung. Die Ausführung des fast quadratisch geformten Zylinders und Zylinderkopfes mit den größten Kühlrippen, die man bei einer Tourenmaschine findet, macht in der Hauptsache diesen ausländischen Motor zu einem der schönsten, die ich jemals getestet habe.



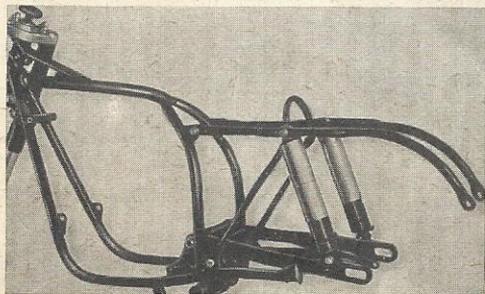
Um zu beginnen, der IMPERATOR ist mit einer Earles-Gabel ausgestattet. Der Vorteil dieser dreieckigen Gabelverbindungs-ausführung ist ihre Verwindungssteifheit, das Gegenteil hiervon wird häufig bei der gewöhnlichen Teleskopgabel beobachtet. Außerdem gibt es keine Veränderung der Radspur während der Federung, was bedeutet, daß die Steuerungseigenschaften bei allen Geschwindigkeiten konstant bleiben. Eine großhubige und weichansprechende Federung wurde eingebaut, die sich auch beim Fahren in hohen Geschwindigkeiten nicht hemmend auswirkt, was eine weitere gute Eigenschaft der Earles-Gabel ist. Ebenfalls bei starkem Bremsen bleiben die guten Federeigenschaften dieser Gabel erhalten. Es findet kein Wippen statt, sondern die Bremskraft wächst. Ein großes, umschlagähnliches Schutzblech ist über dem Vorderrad angebracht, das mit einer Aluminiumfelge und Vollnabenbremsen ausgestattet ist. Dieses Schutzblech bewegt sich nicht mit dem Vorderrad, sondern ist feststehend. Der Herausgeber dieses Testberichtes versuchte alles, um die Gabel zum Durchschlagen zu bringen, was ihm natürlich nicht gelang.



Beim Betrachten des wirkungsvollen Scheinwerfers finden wir den üblichen deutschen Zündschlüssel, der in den Zünd- bzw. Lichtschalter eingesteckt wird, sowie zwei weitere Eigenschaften, die von einigem Interesse sind. Ein paar kleine Lichter flankieren den Zündschalter. Das rote Licht ist die Ladekontrolllampe. Das grüne Licht ist der Leerlaufanzeiger, eine der schönsten Einrichtungen, die ich je gesehen habe. Es leuchtet auf, wenn man in den Leerlauf geschaltet hat und bewahrt den Fahrer vor unzähligen Kummer, wenn er versucht, den Leerlauf im Straßenverkehr zu finden.

Sehr flache Lenkstangen sind auf den HOREX-Maschinen montiert und hier wäre eine leichte Aufwärtsbiegung angebracht. Jedoch sind bei anderen Maschinen Abblendschalter, Hupenkopf und andere Kontrolleinrichtungen schwer von den Griffen aus zu erreichen. Beim IMPERATOR sind dieselben in Reichweite der Fingerspitzen angebracht.

Ein großer, sehr anziehender Brennstofftank ist auf dieser Maschine montiert. Jedoch erlaubt die Einfüllöffnung – nicht der Tankdeckel – daß etwas Brennstoff auf die Tankoberfläche überläuft.



Der HOREX-Doppelrohrrahmen wiegt eine der interessantesten krafterzeugenden Maschinen unserer Tage. Deutschland ist nicht bekannt für die Produktion von Parallel-Twins, jedoch haben die HOREX-Leute dieses Problem gewiß gelöst. Für die Konstruktionsabteilung

steht es 2:0. Da die Primärkette durch schräg verzahnte Getriebezahnräder ersetzt werden konnte, war HOREX in der Lage, den äußeren Öltank, der bei anderen Marken in der Regel ist, wegzulassen. Sie brauchen nur Öl in die Einfüllöffnung hinter dem Zylinder einzufüllen und Motor, Getriebe und alle übrigen beweglichen Teile sind geschmiert. Es ist nicht mehr nötig, zwei oder drei verschiedene Teile mit verschiedenem Schmieröl zu versorgen. Man braucht nicht mehr in eine schwarze Öffnung mit einer Taschenlampe hineinzuleuchten, um den Ölstand auszumachen. Die HOREX hat einen Ölkontrollstab, wie man ihn an einem Auto findet, nur, daß er leichter zugänglich ist. Diese Konstruktionseinheit ergibt eine klare Ausführung, die die HOREX-Leute noch dadurch vergrößerten, daß sie den Motor beispiellos gestalteten. Es gibt keine Ölleitungen und andere Dinge, die das ansprechende Äußere nachteilig beeinflussen. Es sind nur die üblichen Brennstoffleitungen und eine Ölleitung in Blausilber-Ausführung sichtbar. Ein schöneres Motorrad ist nicht auffindbar.

Die durch eine Kette angetriebene obenliegende Nockenwelle ist natürlich nicht sichtbar. Sie ist deshalb nicht minder anwesend, was man besonders in den höheren Geschwindigkeiten merkt. Dazu kommen noch zwei BING-Vergaser, die durch zwei Gaszüge betätigt werden. Dies verursacht eine gewisse Steifheit beim Gasgeben, jedoch ist der Gasgriff immer noch leichter zu handhaben, als bei den üblichen Ausführungen. Zwei große Luftfilter sind direkt vor dem BING-Vergaser angebracht. Geschaltet wird in der typisch deutschen Art mit dem linken Fuß. Aber auch hier gaben die HOREX-Leute dieser gewöhnlichen Schaltung eine besondere Note. Eine Schaltwippe wird sowohl mit dem Absatz als auch mit den Fußspitzen betätigt. Selbst die feinsten Tanzschuhe werden genauso glänzend bleiben wie der IMPERATOR.

Lichtmaschine und Unterbrecher werden zugänglich, wenn man zwei wasserdichte Deckel auf jeder Seite des Motors entfernt. Hierzu sind nur 30 Sekunden und ein Schraubenzieher notwendig. Dieses könnte nur dann noch einfacher gestaltet werden, wenn die einzelnen Teile auf der Lenkstange montiert wären. Wer auch immer die Deutschen als eine Rasse von „Übermensch“ bezeichnet, muß dieselbe Erfahrung gemacht haben wie ich, wenn er versuchte, die HOREX auf ihren Mittelkippständer zu heben. Dies kann eine Person bewerkstelligen, aber, Genosse, man muß gut in Form sein, ehe man es versucht! Ich nehme an, daß, obgleich kein Seitenständer montiert ist, ein solcher irgendwo zu Extrakosten verfügbar ist. Falls nicht, so tut man gut, wenn man zu dem örtlichen Dorfschmied geht und sich einen Seitenständer anfertigen läßt. Es sei

denn, es kümmert Sie nicht, wenn Sie eine gewisse Portion von Schwergewichtheben mit einkalkulieren müssen.

Nur 2 Werkzeugkästen? Nun, dieses alles können Sie von außen sehen, aber wirklich gibt es davon drei. Einer ist montiert, wo man Werkzeugkästen an Motorrädern gewöhnlich findet, unterhalb des Sattels. Der zweite Werkzeugkasten auf der gegenüberliegenden Seite, wo man bei anderen Marken den Öltank findet. Sie erinnern sich doch, es gibt keinen Öltank.

Der dritte, in Form eines Kastens, befindet sich unter dem Sattel. Sagt jemand, daß man an diesen nur sehr schwer herankommen kann? Sind Sie aber dumm. Zwei Knöpfe, die sich im hinteren Teil der komfortablen Schaumgummsitzbank befinden, können in Sekundenschnelle entfernt werden, dann hebt man die Sitzbank mittels des Halteriemens hoch.

Nach hinten fortschreitend, finden wir die vollkommen eingeschlossene Hinterradkette. Es gibt keine Ölflecken mehr in Ihrem Jackett und auf Ihrem Rücken. Dort, wo die Kette durch den Rahmen in den Motor läuft, wird der Kettenschutz durch ein biegsames Gummigehäuse von einigen Inches Länge ersetzt. Die Einstellung und Inspektion der Kette wird mit nicht mehr Mühe ausgeführt, als bei der gewöhnlichen Ausführung.

Zwei großbemessene Schalldämpfer gehören zu der Standardausführung, was beweist, daß Deutschland ein Schalldämpfergesetz erlassen hat. Das leise Geräusch der HOREX hat nur ein paar Konkurrenten in seinen deutschen Zeitgenossen und der LE VELOCETTE. Nur das Wimmern der schrägverzahnten Getriebezahnräder ist hörbar, und das mehr durch einen Nebenstehenden als durch den Fahrer selbst.

Das Fahren dieser Earles-Gabel-Schönheit ist unvergleichlich mit irgend etwas anderem, das ich jemals versucht habe. Das Gefühl der einem Fließen vergleichbaren Stetigkeit hat man bei keiner anderen Marke, die Teleskopfederung besitzt.

Es ist etwas gänzlich Verschiedenes. Die Maschine kann unter dem Fahrer nach dessen Willen herumgeworfen werden. Es gibt zu keiner Zeit ein Zurückstoßen der Gabel und das schnelle Um-die-Ecken-gehen auf rutschiger Straßenoberfläche ist eine Offenbarung. Kein Klappern und keine Erschütterungen von irgendeiner Seite. Sie nehmen sicher die Kurve. Lassen Sie mich nochmals wiederholen: Ich habe viele Maschinen, die mit Teleskopgabeln ausgerüstet waren, gefahren, und sie von gut bis unbrauchbar gefunden. Einige waren sehr gut. Jedoch keine kann mit der Earles-Gabel verglichen werden. Ich kann die Art, wie sie arbeitet, nicht beschreiben, probieren Sie sie selbst.

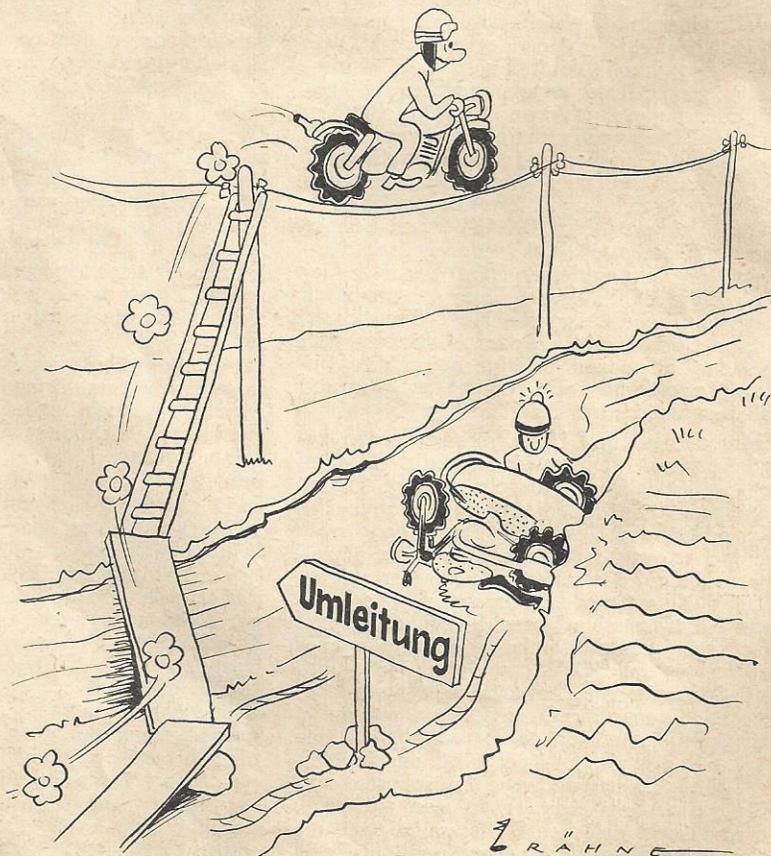
Der IMPERATOR ist ebenfalls mit einer Hinterradschwinge ausgestattet, die den üblichen Hinterradschwingen entspricht. Sie bedarf keiner weiteren Erwähnung, als daß sie wirkungsvoll und gut arbeitet. Es gibt zwei Einstellmöglichkeiten. Die Einstellung erfordert weniger Zeit als das Lesen dieses Satzes. Muß ich hierzu den Werkzeugkasten ausbreiten? Freund, Sie brauchen kein Spezialwerkzeug, um diesen Schwingarm einzustellen, noch brauchen Sie den Griff eines Charlie Atlas, um eine Handeinstellung zu bewerkstelligen. Im unteren Teil der Stoßdämpfer sind zwei winzige Hebel und ein Daumendruck alles, was Sie brauchen, um die jeweils gewünschte Position einzustellen.

Nachdem wir die technischen Einzelheiten dieser Maschine beleuchtet haben, kommen wir nun zur Leistung. Die HOREX ist in ihrer Beschleunigung langsam, und man muß sie sehr herannehmen, um überhaupt eine Geschwindigkeit aus ihr herauszuholen. Jedoch beim Starten muß man Vollgas geben. Nachdem man den dritten Gang eingeschaltet hat, er-

reicht dieses deutsche Juwel in Schlepptzemanier eine Spitzengeschwindigkeit von annähernd 100 Meilen. Entgegengesetzt kann man diese Maschine bis zur Gehgeschwindigkeit im direkten Gang fahren, ohne daß sie bockt oder daß die Kette ruckt.

Zusammenfassend kann ich sagen, daß dies die Maschine eines Kenners ist, und zwar schon vom Starten ab. Sie ist so sauber, daß man es fast steril nennen kann. Bei der Testmaschine kam während einer harten Fahrzeit von 2 Wochen kein Tropfen Öl aus irgendeiner Dichtung oder irgendeinem Bolzen. Der IMPERATOR war, als ich ihn an die Allied Cycle Sales zurückgab, genauso ölfrei wie 2 Wochen vorher.

Mit seinem verhältnismäßig kleinen Zylinderinhalt spiegelt der IMPERATOR das Wesen jeder herkömmlichen Maschine wider, mit der möglichen Ausnahme von 1 oder 2 deutschen Produkten. „Eleganz“ ist eine Redewendung, die nicht immer mit Motorrädern verbunden ist, jedoch paßt sie zu dieser schwarzen Schönheit vollkommen.



Der verstopfte Hohlweg
oder:
nur für Köhner auf
HOREX!

DIE IFMA BRACHTE ES AN DEN TAG: **REBELL 100**

DAS JÜNGSTE KIND DER HOREX-WERKE

Es gibt alte **Motorradfahrer**, begeisterte Anhänger „schwerer Hirsche“, die sich entschlossen haben, auf „Leichtgewichte“ umzusteigen, weil sie nicht einsehen, dem Staat an Steuern und der Versicherung an Prämien, Summen zu zahlen, die ein vernünftiges Maß längst überschritten haben.

Es gibt **Mopedfahrer**, die auf den Geschmack gekommen sind, ein ausgewachsenes Motorrad zu besitzen, das ihnen erlaubt, die Sozia mitzunehmen, auf der Autobahn reisen zu können, schnell und unabhängig zu sein und dabei ein Geringmaß an Unterhaltungskosten aufzuwenden.

Für all diese Anhänger des motorisierten Zweirades haben die Horex-Konstrukteure nun ein blitzsauberes, soziesfestes Leichtmotorrad mit allen Feinessen der klassischen Motorrad-Schule geschaffen, die seit 33 Jahren auf der Welt zum Begriff geworden ist.

Für einen Anschaffungswert von rund tausend Mark und für eine monatliche Aufwendung von 2.78 für Steuer und Versicherung sind Sie und Ihre Sozia Ihr eigener Herr auf allen Straßen, unabhängig von überfüllten Autobussen, Straßenbahnen und anderen Verkehrsmitteln, ganz zu schweigen von dem wirklich anspruchslosen Brennstoffverbrauch, der auch die kleinste Lohntüte kaum belastet.

Hier, liebe Horexfreunde, die technischen Stichworte dieses rassigen Maschinchens, das sich mit Vollschwing-Fahrgestell und liebevoller Ausstattung präsentiert:

Motor: Einzylinder-Zweitakt Sachs 100/3. Hubraum 97 cm, Leistung 5,2 PS bei 5250 U/min. Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung. Spitzengeschwindigkeit 80 km/h. Brennstoff-Normverbrauch 2,2 Liter/100 km. Kolbenschieber-Vergaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter. Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 Volt, 30 Watt.

Fahrgestell: Elektrisch geschweißte, drehsteife Einrohr-Schalenkombination. Hinterradschwinge mit zwei ölgedämpften Federbeinen. Vordergabel mit Langhub-Federbeinschwinge. Tiefgezogene, bombierte Schutzbleche, geschlossener, mitschwingender Keitenschutz.

Räder: Bereifung 3.00x16, Leichtmetallfelgen und Vollnabenbremsen in beiden Rädern.

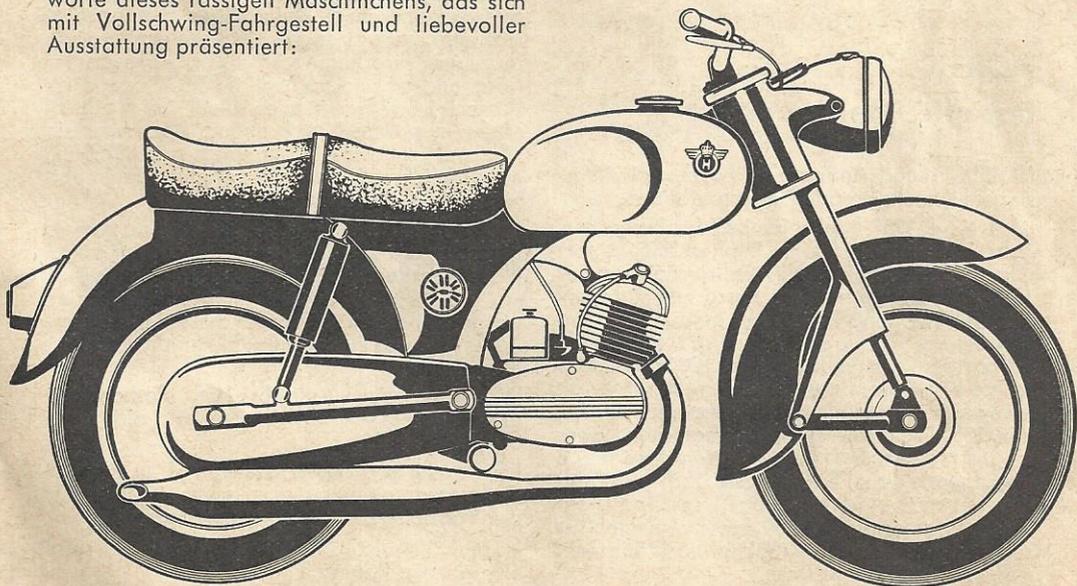
Kraftstoffbehälter: Satteltank mit Knieschluß-Einbuchtung, Inhalt 9,5 Liter, davon 1,5 Liter Reservemenge.

Lichtanlage: Scheinwerfer 25 Watt mit Tachobeleuchtung, Schlußlicht 3 Watt.

Ausstattung: Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Sozieskissen oder Doppelsitzbank). Im Rahmen eingebauter Werkzeugbehälter, Tachometer im Scheinwerfer, Lenkschloß, Lüftpumpe unter dem Tank, Augen für Soziesfußrasten an der Hinterschwinge, Bowdenzug-Stellschrauben am Lenker.

Oberflächen: Dreifach-Hartlackierung in Hochglanz, alle Blankteile verchromt bzw. poliert.

Farben: Lichtgrau mit rotem Tank und Zierlinien oder Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien oder leuchtend Rot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.



In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd



HOREX
hat alle überdauert!

HOREX-Freund Andreas Buchartz, Köln-Werringen, Udesheimerweg 35, schreibt uns:

„Am 10. 4. 1951 kaufte ich bei der Firma Jörgens in Düsseldorf eine Regina 350, Motornummer E1M 2711 351 R, Fahrgestellnummer JF 2711 351 R. Ich möchte Ihnen nur mitteilen, daß die Maschine 100150 km gelaufen ist und nur einmal ausgeschliffen wurde bei einem Tachostand von 36000 km, somit ist die Maschine bis heute ohne besondere Reparaturen einwandfrei gelaufen. Alle Bekannten hatten mir 1951 von der HOREX abgeraten, aber meine HOREX hat alle anderen Maschinen überdauert, dabei habe ich sie noch nicht einmal besonders gepflegt. Der Verbrauch liegt heute noch unter 3 l/100 km bei einer Geschwindigkeit von 60–70 km/h. Ich bin von meiner HOREX begeistert.“

REGINA
hat ihm nur Freude bereitet:

schreibt Erich Pütz, Langenfeld/Rhld., Hauptstraße 118.

„Am 2. März 1953 kaufte ich durch die Firma W. Bergmeister, Langenfeld-Reusrath, eine HOREX-Regina 3 mit Nr. 01760153 R. Heute, am 12. Oktober 1956, feiert diese Regina ihre 100000 unfallfrei gefahrenen Kilometer.“

Diese Leistung halte ich für wert, Ihnen mitzuteilen, und Ihnen voller Stolz meinen aufrichtigen Dank zu sagen für diese einzigartige Maschine. Ihre Regina hat mir nur Freude bereitet und tut es noch täglich. Ob Winter oder Sommer, bringt sie mich zuverlässig täglich 78 km zur Arbeit und zurück. Dazu war sie zweimal in Italien bis hinunter nach Sizilien, in Südfrankreich bis nach Spanien hinein und hinauf nach Dänemark.

Und das alles, ohne daß die Regina jemals einer Reparatur von Bedeutung bedurft hätte. Neue Ventile hat sie bekommen, neue Reifen, ein paar Kleinigkeiten an der Lichtmaschine wurden erneuert, einige Dichtungen, Lächerlichkeiten, wie Fußrasten und Handgriffe oder ähnliches.

Weder wurden Antriebskette, Kolbenringe oder Getriebeteile erneuert. Nichts, nichts von alledem.

Ich bin so voll des Lobes über Ihre Regina, daß ich gerne bereit bin, mich für jede Art der Werbung zur Verfügung zu stellen.

Haben Sie vielen herzlichen Dank für Ihre einzigartige Regina 3.“

PRÄSIDENT jr. auf IMPERATOR

Aus Tokio erhalten wir dieses Foto mit dem Hinweis, daß es am Berg „Asam“ aufgenommen wurde. Der Berg selbst, schreibt die Firma Yamada-Rinseikan Ltd. aus Japan, ist 2542 m hoch. „Der Sohn unseres Präsidenten fuhr mit seiner Imperator-Maschine bis in die Höhe von 1150 m. Es gibt keine Möglichkeit, weiter zu fahren. He is very enjoy to ride.“



RESIDENT: SIEGER IN ALLEN KLASSEN

meldet erfreut die Firma Juan & Carlos Ihl Ltda. aus Chile.

„Am 22. 4. 1956 fand das Auffahrtsrennen des „San Christóbal“-Berges statt. Ernesto Kausel auf HOREX-Resident siegte in „fuerza libre“, d. h. in allen Klassen von 500 ccm aufwärts, obwohl seine Maschine nur 350 ccm aufweist. Am 29. 4. 1956 war in Limache, ein hübscher Ort zwischen Valparaiso und Santiago, das wichtigste, jährliche internationale Motorradrennen. Wiederum gewann Ernesto Kausel mit seiner braven HOREX-Resident die 10 Meilen der 350-ccm-Klasse und gleich anschließend das nächste Rennen, die 15 Meilen in der 500-ccm-Klasse. Im Rennen der 500-ccm-Klasse fuhr Kausel noch etwa 1000 m vor dem Ziel an

vierter Stelle, aber ein wenig mehr Drehung am Gasgriff ließ ihn blitzartig an den vorderen drei Rennfahrern vorbeisausen, so daß er mit 100 m Vorsprung das Ziel erreichte. Die HOREX hat einen tiefen Eindruck hinterlassen. Sie war in Limache ganz groß!“

Wir haben diesen Bericht über den anerkanntswerten Erfolg des jungen Studenten an der „Escuela de Ingeniería“ in Santiago schon längst bringen wollen, um ihm unsere Glückwünsche zu übermitteln. Wenn dies heute erst erfolgt, so soll das nicht minder herzlich sein und wir hoffen mit der ganzen HOREX-Familie, daß Ernesto Kausel noch recht oft im Sattel einer HOREX Sieg und Lorbeer heimholt.

HOREX *Post*

Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung: Günter Schwartz, Frankfurt a. M. · Redaktion: Hans Probst, Bad Homburg v. d. H. · Zeichnungen: Grit von Fransecky, Frankfurt a. M. · Fotos: Horex-Werke, Bad Homburg, und Horex-Freunde. · Gesamtherstellung: Industrie- und Werbedruck, Neulsenburg. · Verlag: Wirtschafts- und Industrierwerbung, Frankfurt a. M., Buchgasse 6

Aus einer Presse-Information vom 9. Nov. 1956 des Verbandes der Fahrrad- u. Motorrad-Industrie e.V.

Versicherungszeichen für Mopeds kommt

Nachdem vor über einem Jahr von der Zweiradindustrie der Vorschlag gemacht wurde, durch ein Versicherungskennzeichen die Identität der Mopedfahrer erkenntlich zu machen und das Bestehen einer Haftpflichtversicherung aller Mopeds eindeutig zu gewährleisten, konnten in der Zwischenzeit fast alle technischen Fragen geklärt werden.

Man nimmt an, daß die in Kürze zusammentretenden Länderverkehrsminister dem Vorschlag zustimmen werden. Danach würden alle Mopeds mit einem kleinen Kennzeichen in der Größe 102x102 Millimeter ausgerüstet werden, was auch im Hinblick auf die Stabilität der Hinterradschutzbleche tragbar erscheint. Es ist an farbige Kennzeichen gedacht, die nur für ein Jahr Gültigkeit haben und dann durch ein Schild anderer Farbe erneuert werden müßten. Bei der niedrigen Mopedhaftpflichtprämie bedeuteten bisher die Verwaltungsarbeiten bei vorübergehenden Abmeldungen und bei der Bonusvergütung einen Aufwand, der in keinem Verhältnis zu dem für den einzelnen Mopedfahrer entstehenden Vorteil stand. Durch den Fortfall dieser kostspieligen Büroarbeiten ist es möglich, das Kennzeichen praktisch ohne Erhöhung der Haftpflichtprämien und ohne sonstige Aufwendungen seitens der Mopedfahrer auszugeben.

Kennzeichen macht amtliche Mopedkarte überflüssig

Viele Verkehrssachverständige bei Bund und Ländern bewerten die Erfolge bei den überraschend gut besuchten freiwilligen Verkehrskundeunterrichten der Mopedfahrer so hoch, daß es überflüssig erscheint, eine amtliche Mopedkarte zu fordern. Die jetzt verfügbaren statistischen Unterlagen zeigen, daß die Masse der Mopedfahrer sich sehr gut auf der Straße benimmt. Zu beanstanden sind nur immer wieder einige wenige, die aber nach Einführung des Versicherungskennzeichens schnell zu erkennen und wirksam zu erziehen sind.

Die Aufhebung der Anonymität durch das Mopedversicherungskennzeichen wird viel stärker als bisher die Fahrer veranlassen, sich um Kenntnis der Verkehrsregeln und deren Beachtung zu bemühen. Die staatliche Unterstützung braucht sich bei den Verkehrskundeunterrichten nur auf eine ideelle Hilfestellung zu beschränken, die keine Vergrößerung des Verwaltungsapparates erforderlich macht und auch kostenmäßig keine Anforderungen an die Behörden stellt.

Da es sich bei den freiwilligen Verkehrskundeunterrichten um einen bei uns erstmalig beschrittenen Weg handelt, sollte der bisherige starke Erfolg alle ermutigen, die Privatinitiative weiter zu fördern. Anständige Verkehrsgesinnung kann man nicht befehlen, wohl aber durch persönliche Ansprache erreichen.