

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



HOREX

Post

Auf dem
Festabend
am 9. Juni 1957
anlässlich der
III. INT. HOREX-STERNFahrt
im Palmengarten
Frankfurt am Main
hören und sehen wir

**OTTO
HÖPFNER**



Oberreicht durch

JUNI 3/57
7. JAHRGANG



Liebe HOREX Freunde

Es ist uns eine besondere Freude, daß in diesem Jahr der Horex-Club Taunus die Initiative ergriffen hat, die Organisation und Durchführung der nunmehr fast zur Tradition gewordenen Internationalen Horex-Sternfahrt zu übernehmen, umso mehr als die Ziel-Linie der diesjährigen Veranstaltung am Geburtsort Ihres Motorrads liegt.

Auf Wunsch des Veranstalters haben wir die Schirmherrschaft übernommen und sind bemüht, dem rührigen Club mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, um auch dieses Treffen zu einem vollen Erfolg zu führen.

Wir freuen uns, Sie, lieber Horex-Fahrer als Teilnehmer der Sternfahrt 1957 in Bad Homburg begrüßen zu können, wünschen Ihnen viel Erfolg und frohe Stunden im Kreise der großen Familie

und sind mit herzlichem

Horex-Gruß

Ihre Geschäftsleitung der



HOREX WERKE KG
FRITZ KLEMMANN

ALLES FÜR EIN DACH!

Der Frühling kümmerte sich in diesem Jahr herzlich wenig um den Kalender und ließ sein blaues Band — ungeachtet des offiziell-genehmigten Starttermins — recht frühzeitig in den Lüften flattern. Verwundert schielten wir Zweiradfahrer in die strahlende Bläue, an die wir noch nicht so recht glauben wollten. Hatten wir doch geplant so Anfang April, nach Beendigung des steuerbegünstigten Winterschlafes, wieder in alter Phorstärke auf den Straßen vereint zu sein. Die anhaltende Schönwetterlage forderte jedoch förmlich dazu heraus den Weg zur Zulassungsstelle früher zu gehen. Und als wir uns auf den Straßen dann wieder fanden, da trafen wir so manchen Freund, der von der zweirädrigen — auf die drei- oder vier-rädrige Fakultät umgestiegen war. Sie saßen in ihren Gehäusen und machten hinter Plexischeiben bedeutende Gesichter, während uns der Fahrtwind um die Ohren blies und wir an all' dieser glänzenden Vornehmheit in's Grüne fuhren.

Es ist in unserem Bundesländchen nun leider einmal so, daß dem Fahrzeug nicht nur die Eigenschaft eines zweckgebundenen Fortbewegungsmittel zugestanden wird, sondern darüber hinaus ein bedeutender Aussagewert über die soziale Stellung seines Inhabers. Ein Mercedes-Dreihundert gilt praktisch als veröffentlichter Bankkontoauszug und die Besitzer der mittleren und kleinen Wagen erfahren allseits die Freundlichkeit, die dem Hubraum ihres Fahrzeugs entspricht. Zweiradfahrer sind eine Kategorie für sich. Da meist ohne Bankkonto, gibt sich niemand besondere Mühe sie einzustufen. Mit dem Motorrad kann man nicht mehr den blossen Neid der Nachbarn herausfordern, höchstens einen geringschätzigen, 10-%igen Trinkgeldblick in den Gaststätten. Für die Sozia, die als Frau von ihren Mit-

menschen die Bestätigung ihrer gesicherten Existenz und die Anerkennung ihrer sozialen Stellung erwartet, sind das erhebliche Minuspunkte, die gegen das Motorrad sprechen. Doch auch „Er“ mußte hinter dem Lenker, trotz aller Liebe zum sportlichen Motorradfahren, in den beiden letzten verregneten Jahren, bittere Erfahrungen hinnehmen. Der Regen war sein ständiger Begleiter von und zur Arbeitsstätte und die große Urlaubsfahrt ging jeweils von Autobahnviadukt bis zur nächsten Brücke, wo man mit ebenso feuchten und frierenden Gleichgesinnten verärgert den im Regen vorüberziehenden Wagen nachsah. Mit dem Wasser in den Stiefeln fand man kaum ein brauchbares Argument für das Motorrad.

Wer konnte den Beiden den Wunsch nach einem Wagen mit einem Dach über dem Kopf übelnehmen, zumal sich noch viele Argumente für diesen Entschluß fanden. Man spart die Motorradkleidung, das dumme Rein-in-die-Kombi — Raus-aus-der-Kombi, Luises neues Kleid kommt besser zur Geltung und Franz kann den guten Anzug anziehen, ohne ihn unter der Regenkleidung zu verknautschen. Und wenn man an Purzelchen denkt; bis jetzt mußte er immer bei Tanten und so untergebracht werden. Auf dem Notsitz ist er gut aufgehoben und außerdem wäre auch noch für ein zweites Purzelchen Platz. Und Frau Schreymaul von nebenan, die würde platzen vor Neid, wenn wir vorfahren, ganz abgesehen von der Müllern, die uns das Motorrad schon nicht gönnte. Luise wühlt in Prospekten und schwelgt in Lack und Chrom, dieweil Franzens Zeigefinger über Technische Daten und Kaufpreise fährt. Aber es sind noch die falschen Prospekte. Es klappt nicht mit den Zahlen. Luise bringt neue, bunte Werbebilder an und einen neuen Vorschlag. Sie

geht wieder von den Kochtöpfen weg zu Schnafer und Co, ihrer früheren Firma, Purzelchen kommt zu Tante Olga gegen ein kleines Entgelt und wenn Franz vielleicht noch ein paar Überstunden oder abends mal schwarz und so — gewiß, das Traumauto ist es nicht, aber doch ein „Wagen“, so sagt Luise zu dem Rollermobil, das nunmehr, von einer flatternden Plane umhüllt, unter der Laterne steht.

Unter dem teuer erworbenen Dach sammeln sie nun in ihrer Wochenend-Ehe neue Erfahrungen. Franz denkt wehmütig an die Beschleunigung seiner schweren Maschine zurück, während Luise ihm vorrechnet, daß nur weitere Verzichte im Küchenzettel das Einkehren im Waldrestaurant rechtfertigen würde. Auch die Urlaubsreise wird reduziert — alles in allem ein teures Dach, und das für runde 10 000 km, die sie im Jahr damit zurücklegen. —

Bitte nicht mißverstehen! Jedem sei das Einkommen gegönnt um damit, einschließlich

Auto, auszukommen. Es erscheint jedoch widersinnig, wenn sich jemand ein Fahrzeug anschafft, dessen Unterhaltskosten Geldsorgen ins Haus bringen. Solange das Fahrzeug uns frei und unabhängig macht ist es das richtige Mittel für den richtigen Zweck. Dort wo es Selbstzweck wird, verliert es seinen Sinn — und das scheint selten der Fall zu sein!

Das Motorrad hat vor allem den Nachteil witterungsabhängig zu sein. Als Zweiradfahrzeug fordert es mehr Aufmerksamkeit, als ein mehrrädriiges Vehicel. Aber seine Nachteile sind auch seine Vorteile: es ist in der Anschaffung und im Unterhalt das absolut billigste motorisierte Verkehrsmittel, dessen Durchschnittsgeschwindigkeit und Beschleunigung es durchaus mit den „Großen“ aufnehmen kann. Vollkommenheit gibt es bislang nur im Himmel; hier auf Erden müssen wir Kompromisse eingehen. Es ist nicht alles gut, was unterm Dach ist. Und gut auf zwei Räder gefahren ist besser, als schlecht auf Vier.

MOPED-FEDERUNGEN = Fahrkomfort und Sicherheit

Mopedgerechte Federungen sind nicht nur eine Frage des Komforts — sie sind Voraussetzung für Ihre Sicherheit. Als Spezialwerk für Zweiradfederungen fertigt die SUSPA G.m.b.H., Altdorf,

Federbeine, Hinterradfederungen, Vordergabeln und Kettenkästen,

die allen Anforderungen der Praxis gerecht werden. Speziell für das Moped entwickelt, entsprechen die Teile allen konstruktiven Bedingungen.

SUSPA-FEDERUNGSTECHNIK GMBH., ALTDORF BEI NÜRNBERG

Telefon: Altdorf 397, Telegramm-Adresse: SUSPA GMBH, Altdorfbeinürnberg
Fernschreiber: 06 2382

Sport auf HOREX-Motorräder

DEUTSCHE GELÄNDEMEISTERSCHAFT 1957

Schimpp auf Resident: Klassensieger!

Beim ersten Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft am 24. März in Rheydt — Niederrheinische DMV-Zuverlässigkeitsfahrt — waren drei HOREX-Resident am Start. Schimpp, Walter und Heider starteten in der 350 ccm-Klasse.

Mit 11.41 fuhr Schimpp, Augsburg, die schnellste Zeit und konnte sich, wie bereits in Garmisch bei der Winterralley, als Klassensieger eintragen lassen. Die zweite Goldmedaille für HOREX holte sein Freund Wal-

ter, Augsburg. Heider, Allersberg, fuhr seine Resident mit einer Silbermedaille ins Ziel.

Zur Norddeutschen DMV-Küstenfahrt, dem zweiten Lauf, konnte sich nur Heider zu der weiten Anfahrt entschließen, während die beiden Augsburger pausierten. Für Heider hat sich die Fahrt reichlich gelohnt, denn er brachte nicht nur die Goldmedaille nach Hause, sondern auch wertvolle Meisterschaftspunkte, sodaß er nach dem zweiten Lauf an dritter Stelle im Gesamtklassement liegt.



In Nürnberg starteten die drei Fahrer mit ihren Resident-Maschinen am 12. Mai als Mannschaft und erhielten den

Mannschaftspreis in Gold.

In der Reihenfolge Heider, Walter, Schimpp belegen sie nunmehr nach dem dritten Lauf in der Gesamtwertung die Plätze 3—5.

Sieben Mal sind damit bis heute bei der Deutschen Geländemeisterschaft Privatfahrer auf Resident-Maschinen gestartet. Ergebnis: kein einziger Ausfall! Aber 6 Goldmedaillen, 1 Silbermedaille, 1 Mannschaftspreis in Gold! Diese Zahlen sprechen eindeutig für die HOREX-Maschinen und machen jeden weiteren Kommentar überflüssig.

Aufderhaar: Sieger auf IMPERATOR



Am 1. Mai hat es in Trostberg/Obbay. anhaltend geregnet. Und dennoch kamen 3000 Zuschauer um auf dem kurvenreichen 1650 Meter langen Kurs den überzeugenden, unangefochtenen Sieg von Ewald Aufderhaar, Lengerich, auf HOREX-Imperator RS in der 350 ccm-Klasse mitzuerleben.

Auf dem 2. Platz lief Bierl mit einer Schnell-HOREX und auf dem 3. Platz eine AJS ein. Die Plätze 4, 5 und 8 belegten ebenfalls HOREX-Fahrer.

Damit führt beim Deutschen Juniorenpokal der OMK 1957 für Ausweisfahrer in der

350 ccm-Klasse nach dem ersten Lauf Ewald Aufderhaar auf HOREX-Imperator.

Aber auch auf der Grasbahn sind die Gebrüder Aufderhaar mit ihrer Imperator, diesmal 500 ccm an den Start gegangen. Beim 6. Grasbahnrennen um das grüne Band der Porta holte sich Ewald Aufderhaar in der Seitenwagen-Lizenzklasse bis 500 ccm den zweiten und in der 750 ccm-Klasse den dritten Platz. Sein Bruder Gustav startete in der 750 ccm-Ausweisfahrer-Klasse und holte ebenfalls den zweiten Platz. Unsere Bilder zeigen Ausschnitte aus diesem Rennen.



BOL D'OR VON MONTLHERY

Seitenwagen und Solo: SIEGER HOREX

horexbadhomburg

tdst bhomb

0031 paris paf114 20 8 1441 =

horex werke badhomburg =

350 horex serie arrive premiere categories en solo et
siedecar dans elimination bol d or montlhery =

motorline +

350 + d or +

horexbadhomburg 1542/sa

tdst bhomb

Die Strecke in Montlhéry hat schon manchen international beachteten HOREX-Sieg erlebt. Die HOREX-Generalvertretung für Frankreich, Trading Motorline, Paris, zeigte mit einem Telegramm die Fortsetzung dieser HOREX-Erfolgsserie an.

Eine 350 ccm HOREX Maschine belegte in den Ausscheidungskämpfen von BOL D'OR Montlhéry sowohl in der Solo- als auch in der Seitenwagenklasse den ersten Platz.

Ia Maschinengrauguß

hand- und maschinengeformt, bis 3000 kg Stückgewicht

Hutmaschinen
Allgemeiner Maschinenbau
Maschinen-Reparaturen
jeder Art

Vorformanlagen
Vorformmaschinen
für die kunststoffverarbeitende
Industrie

FRIEDRICH BUSCH Gegr. 1869

Eisengießerei und Maschinenfabrik

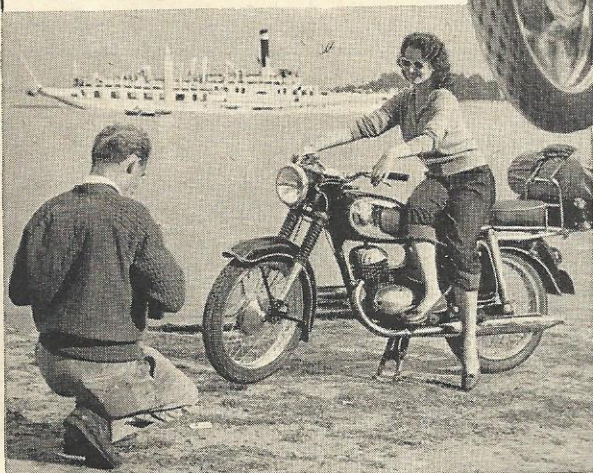
BAD HOMBURG v. d. H.

Fröhlingsstraße 7-13 · Sammelnummer 2651 / 52

Rüberg-KETTEN rennerprobt!

Ein schöner Gedanke, zu wissen:
in jeder *Rüberg*-Kette steckt die Erfahrung
ungezählter Rennsiege! Natürlich,
Alltagsfahrten sind keine Rennfahrten.
Umso größer ist der Vorteil für Sie,
eine Kette zu fahren, die nicht über-
fordert werden kann. Das bedeutet
erhöhte Sicherheit im Verkehr!

So macht das Leben Spaß! Ein schnittiges
Motorrad, ein hübsches Mädel und dorthin
gefahren, wo es am schönsten ist.



Sorgenfreie Fahrt - auch dazu verhilft die
Rüberg-Kette mit der 10000-Kilometer-Garantie.

Rüberg & Renner

KETTENWERKE • HAGEN (WESTF.)



Die erfolgreichste deutsche Motorradkette 1956!

5 Geländemeisterschaften,
4 Moto-Cross-Meisterschaften,
2 Straßenmeisterschaften,
ferner 512 Goldmedaillen und
232 Erste Plätze gewannen
Rüberg-Ketten in der Sport-
saison 1956.

UNTER UNS IM



HOREX-Club Taunus ▶

Als der Schorsch und die Rosl vom HOREX-Club-TAUNUS ihr standesamtliches Ja in der Kirche bekräftigten, gab ihnen der Club das Geleit, beim Start zum gemeinsamen Lebensweg. Eine Fahrzeugkolonne, jede Maschine geschmückt und mit dem Clubzeichen versehen, bahnte sich ihren Weg von Bad Homburg nach Oberstedten und ließ die Sonntagsnachmittags-Sparziergänger eine Weile im Schauen verharren.

Für den Club war es gleichzeitig eine kleine Generalprobe. Der Korso, der für die Sternfahrt geplant ist, wird den gleichen Weg nehmen. Mit den Vorbereitungen zu dieser Veranstaltung sind unsere HOREX-Tauniden augenblicklich voll ausgelastet.



◀ HOREX-Club Zürich

Mit 25 Aktiv-, 4 Passivmitgliedern und einem Ehrenmitglied ging der HOREX-Club-ZÜRICH in das Jahr 1957, wie seinem Jahresbericht zu entnehmen ist. Der Wettergott meinte es nicht immer gut, als die Züricher im vergangenen Jahr zu insgesamt 8 Ausfahrten starteten. Doch bei dem HOREX-Treffen in Biel, das Clubkapitän Legler als die erfolgreichste Ausfahrt bezeichnet, lachte selbst der Himmel mit.

Mit einer Clubmannschaft beteiligten sich die Züricher an den Clubmeisterschaften des ZMV und konnten den ersten Rang bei der Orientierungsfahrt im April und bei der Zuverlässigkeitsfahrt im August belegen. Auf den zweiten Platz kam die Mannschaft bei der Nacht-orientierungsfahrt. Wenn man berücksichtigt, daß sie sich an zwei Geländewettbewerben nicht beteiligen konnten und dennoch im Gesamtklassement des ZMV den 2. Rang halten, dann verdient diese Leistung besondere Anerkennung und Beachtung.

Die Rangliste des Clubs führt 1956 Ruedi Hamerschmid mit 502 Punkten an, gefolgt von Fredy Fischer mit 456. Fischer steht außerdem im Einzelklassement der ZMV-Meisterschaft 1956 auf dem sehr guten 4. Platz – und Moritz Legler 453 Punkte.



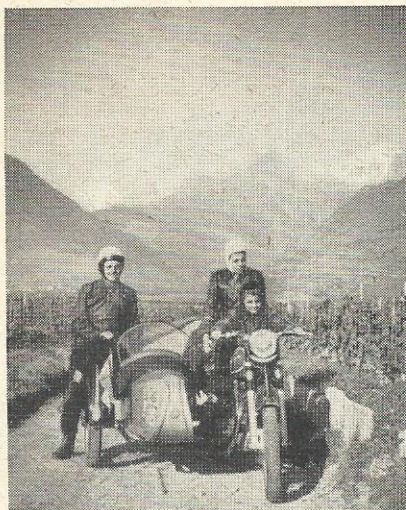
So praktisch zum Heimtragen

für die erfrischende Pause

mit „Coca-Cola“ eiskalt auch zu Hause



„Coca-Cola“ ist das weltbekannte Warenzeichen für das unnachahmliche Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G. m. b. H.



Zusammen mit dem Reitverein Oelikon-Seebach wurde in Wallisellen die Fahrseason-Abschlußkonkurrenz durchgeführt. Am Abend fand ein „Güggelifraub“ statt und die Züricher wissen heute noch nicht zu sagen was besser war, die gelungene Veranstaltung oder „Güggeli“. Sie entschlossen sich für beides zusammen und erinnern sich heute noch gerne an den schönen Tag.

Die Bilder, die wir zeigen, erinnern an die Ausfahrten nach Frauenfeld, in die Walliser-Rebberge und Italien. Mit dem Dank an alle, die zu den erfolgreichen Veranstaltungen 1956 beitrugen und der Bitte auch weiterhin den Club zu unterstützen, wird der Bericht des Clubkapitäns vervollständigt. „Bleiben wir Sportkameraden, mit Sinn für Humor, Optimismus und das Schöne, das unser Sport immer noch bietet.“ Gerne schließen wir uns diesem Wunsch an und grüßen die schweizerischen HOREX-Freunde, die wir an Pfingsten in Bad Homburg zahlreich erwarten.



*Rassige Räder
rollen schneller,
lieblicher lächelt
die lustige Sozia*

in ihrer farbenfrohen Ferienbekleidung, vorausgesetzt, daß diese waschecht, lichtecht, wetterecht, also

„Indanthren“-farbig ist.

Und so, wie die schnellen Horex-Räder auf der Kampfbahn, so siegen die waschechten, lichtechten, wetterechten, Textilien im großen Rennen um die Gunst der Käufer. Wenn die Farbschönheit von Dauer sein soll, wenn das Sommerkleid, der neue Anorak, die Luft- und Strandanzüge, die Shorts und die Straßenkleider Regen und Sonne, Wäsche und Wetter trotzen sollen auf der großen Ferienfahrt, dann müssen sie „Indanthren“-farbig sein.

Achten Sie beim Einkauf aber auf das „Indanthren“-Etikett.

„Indanthren“, Merk' Dir das Zeichen:
Kein Verwaschen, kein Verbleichen.



Wort INDANTHREN und Bildzeichen Indanthren sind eingetragene Waren...zeichen



Indanthren



Dezent gemustertes, „Indanthren“-
bedrucktes Sommerkleid mit reicher
Biesenverzierung an Rock und Aus-
schnitt, breiter, schwarzer Ledergürtel.

„Indanthren“-Haus-Eigenmuster aus
Maco-Popeline.

Vielseitigen Wünschen zufolge, beginnen wir heute mit dem Abdruck der Horex-Jubiläumsschrift. Diese Veröffentlichung, die eine Entwicklungsgeschichte des Modorrades schlechthin ist, wurde von allen Motorradfreunden, Fachleuten und der gesamten in- und ausländischen Fachpresse mit großem Interesse aufgenommen. Wir glauben, daß wir unseren treuen Lesern mit dieser Wiedergabe eine Freude machen.

Geschichte der Wünderkraft

IM ANFANG WAR EIN MANN...

„Wirf Dein Herz über das Hindernis und spring ihm nach!“ so heißt ein Reiterspruch, und er trifft auf den 22jährigen zu, der dem Namen HOREX Gestalt und Leben verlieh: Fritz Kleemann.

Man schrieb das Jahr 1923, der Große Krieg war zu Ende gegangen und mit ihm die Hoffnung auf die Sicherheit der Existenz. – Inflation.

Wie für so viele, so war auch für den Vater, Kommerzienrat Friedrich Kleemann, der Rest eines einst großen, in mühsamer Arbeit erlangenen Vermögens geblieben, die Aktienmajorität der REX-Konservenglasgesellschaft in Bad Homburg.

Dieser Friedrich Kleemann, ein „selfmade-man“ in des Wortes bester Bedeutung, impulsiv, immer neuen Ideen verfallend, strebsam bis zum Ehrgeiz, mit dem sechsten Sinn einer nachwandlerischen Sicherheit für geschäftliche Transaktionen behaftet, versucht zu retten, was noch zu retten ist.

Er, der Mann, der die Welt bereiste, eine kleine Insel in der Südsee besaß und Kokospflanzte, ein Gut in Süddeutschland, sich an Unternehmen beteiligte und selbst gründete,

der unbändigen Freude des Gründens zuliebe, wird nun verbannt in die Enge seiner kleinen ruhigen Heimatstadt, der Badestadt Homburg, der vom Glanz einstiger Zeiten nur mehr die Erinnerung blieb.

Hier treffen zwei Temperamente aufeinander. Der rastlose, erfolgreiche Vater und der heranwachsende, in der Sicherheit des wilhelminischen Zeitalters erzogene, keineswegs aber verzogene Sohn.

Nach Absolvierung der leider „obligatorischen Gymnasialzeit“ und nach längerem Auslandsaufenthalt kehrt Fritz Kleemann jr. nach Hause zurück, das war 1920. Er wird Kaufmann, arbeitet bei Adam Opel, Griesheim-Elektron und schließlich in der Verwaltung der REX-Konservenglas-Ges. In diesen Jahren, das Leben beginnt wieder sich zu stabilisieren, beginnt auch das Kraftfahrzeug, bisher eigentlich nur in der Hand begüterter Kreise oder der Armee, seinen Siegeszug anzutreten in die Welt der Gebrauchsgüter.

Besessen von dem unbändigen Ehrgeiz der Jugend, Herr über die Maschine zu sein, in hartem sportlichem Wettbewerb zu kämpfen und zu siegen, steigt Fritz Kleemann in den Sport- und Rennwagen.

Schweißelektroden · Schweißanlagen · Schweißzubehör

für die Lichtbogenschweißung

Ersatzteile · Reparaturen

Kjellberg - Esab GMBH



S o l i n g e n

Nach den Siegen innerhalb der engeren Heimat um Frankfurt als junger Dachs unter alten Füchsen, beginnt seine Karriere im deutschen Motorsport, die sieben Jahre lang nicht mehr abreißt und mit dem goldenen Motorsportabzeichen endet. Seine große Liebe jedoch gehört dem Motorrad und dieses Merkmal seiner Einstellung ist der Beginn des Namens HOREX.

England ist zu der damaligen Zeit die Domäne des Motorradbaues, das läßt sich nicht verleugnen. Seine ersten großen Erfolge feiert Fritz Kleemann auf engl. Triumph, mit einem Vorsprung, der dem Techniker zu denken gibt. Er siegt auf Sunbeam und siegt auf Sarolea, bis ihn das Gewissen nicht mehr ruhen läßt.

Warum fährst Du keine eigene Maschine? Wirf Dein Herz über das Hindernis... und er springt ihm nach, er, der junge Mann, der mehr Kaufmann als Techniker, mehr Rennfahrer als Konstrukteur, nur das nötigste besitzt, was man zum Start ins Unternehmertum braucht: ein wenig Geld und... Mut.

Doch zurück zum Vater. Um 1920 übernimmt der rührige Kommerzienrat eine kleine Motorenfabrik im benachbarten Oberursel am Taunus, die Columbus-Motorenbau A.G. Sie ist die Urzelle des späteren HOREX-Werkes und ihr Name blieb fast dreißig Jahre, wenn auch in Verbindung mit dem Namen HOREX im deutschen Motorenbau lebendig. Ihr erstes Erzeugnis ist ein Fahrradhilfsmotor, ein kopfgesteuerter kleiner Viertakter, der vor dem Tretlager befestigt wird.

Sein Name ist „GNOM“ und der Volksmund nennt ihn nicht ganz ohne Berechtigung:

„Geht Nicht Ohne Mitretten“.

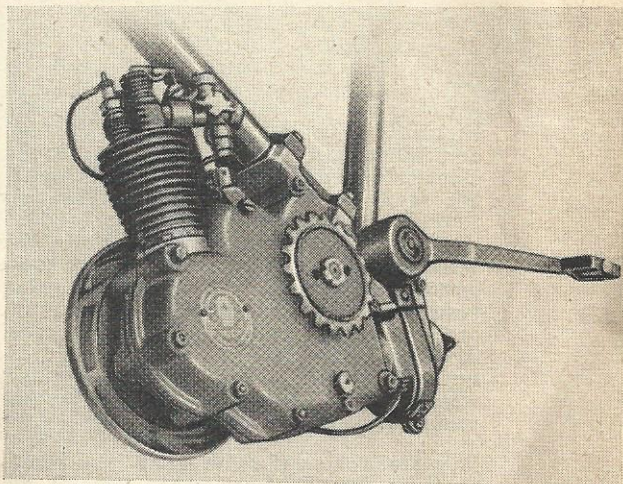
In der Wagenremise des elterlichen Hauses, mit ein oder zwei Arbeitern, beginnt die erste Fahrzeugmontage. Columbus liefert an Fritz Kleemann den Motor, er selbst kauft Fahrräder und montiert.

Doch das ist noch lange bevor es zur HOREX kommt.

Die Freude an der Materie hält den Trieb zum Vorwärtkommen aufrecht, aber die Unwirtschaftlichkeit hemmt. Der kleine Betrieb in Oberursel verträgt nicht die Last der Unkosten, die Gehälter zweier Direktoren, doch noch glaubt der Kommerzienrat nicht an die Kraft seines Sohnes. Das Leben geht weiter... Fritz Kleemann, nun 24 Jahre alt, aus der REX-Konservenglas längst ausgestiegen... Konservengläser sind tote Materie!) stellt sich auf eigene Füße.

In den Schuppen des Auslieferungslagers der REX, in der Nähe des Homburger Bahnhofs etabliert sich eine junge Firma, die HOREX-Fahrzeugbau A.G., ein stolzer Name! Wie es zu dem Namen kam? Der neugebackene Direktor erbittet sich die Mitbenutzung des Warenzeichens REX und hängt die erste Silbe der Heimatstadt davor.

Ein Fahrrad-Hilfsmotor mit den Baumerkmale des Flugmotors. Ein Stahlzylinder aus einem Stück, der mit Gewinde in das Leichtmetallgehäuse eingeschraubt wird - der „Gnom“ aus Oberursel. Er leistete 1 PS bei 2500 U/min.

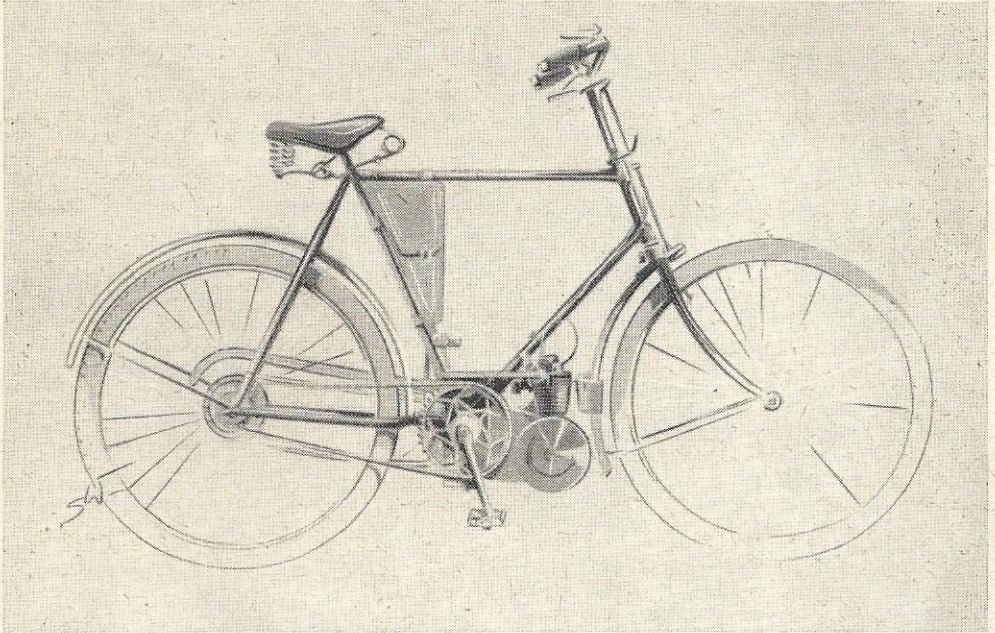


S C H Ü R M A N N

Felgen und Schutzbleche aus Stahl, alu-plat. und Leichtmetall

stets ein Begriff

SCHÜRMANN-WERK Fritz Schürmann O.H. BIELEFELD



Dieses denkwürdige Jahr 1923 bringt neben der heißersehten Souveränität dem jungen Direktor und nun auch Ehemann ein gerüttelt Maß wirtschaftlicher Sorgen. Es muß zentralisiert werden, die Fahrzeuge sind zu teuer! Es ist um die Zeit, da HOREX ihr erstes richtiges Motorrad baut, die kopfgesteuerte 250-ccm-Maschine, die, mit guten technischen Anlagen behaftet, es wert ist, groß publiziert und verkauft zu werden. Aber das liebe Geld! – Die Unkosten fressen die Mittel auf, es müßte investiert werden. Maschinen müssen her, man braucht Leute.

Fritz Kleemann und seine junge Frau kämpfen um ihre Existenz, man verkauft die

geliebte Geige und schließlich das Klavier, von den überzähligen Kleidern, dem Schmuck etc. ganz zu schweigen. Wichtig ist nur eines: Nicht kapitulieren!

Für Werbung fehlt das Geld. So wird Fritz Kleemann, Direktor und Betriebsleiter, Einkäufer und Verkäufer zugleich, nun auch sein eigener Rennfahrer, und es vergeht in den folgenden Jahren kein Sonntag, an dem er nicht irgendwo in den Rennsattel steigt um zu werben und zu siegen.

Langsam, unendlich langsam, vergrößert sich der Betrieb und mit ihm auch die Rentabilität, aber noch immer kämpft der junge Kleemann mit dem eigensinnigen Vater um den Hemmschuh der dezentralisierten Betriebe

Garthe & Stoltenhoff

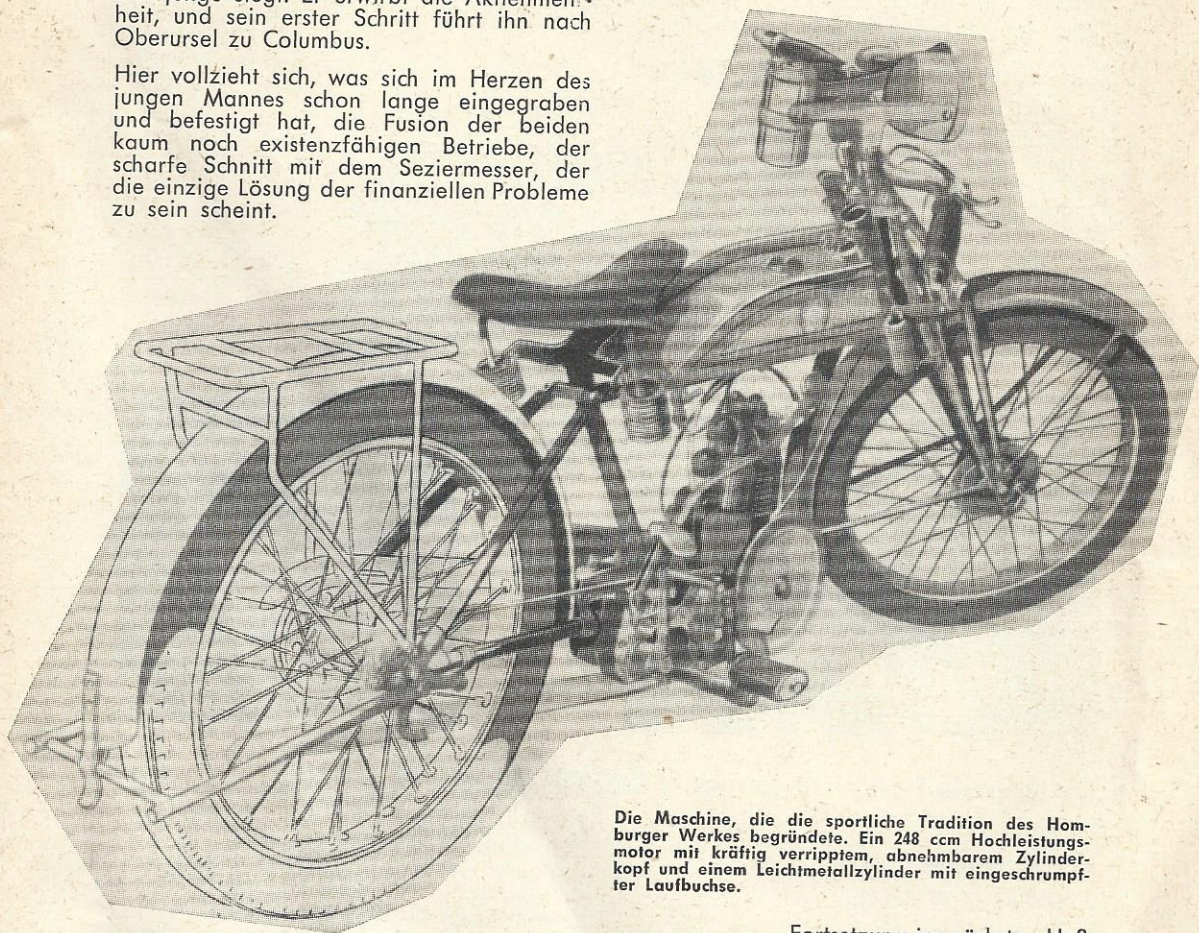
(21b) Volmarstein (Ruhr)

*Fabrik für Preß- und Stanzteile aller Art aus Eisen und Nichteisenmetallen nach Muster oder Zeichnung,
Mechanische Werkstätten für Bearbeitung und Zusammenbau von Kleiseisenteilen, Autogen- und
Elektroschweißungen, Werkzeugvorrichtungsbau für Schnitt- und Stanzwerkzeuge, Bohrlehren usw.*

Oberursel und Homburg, bis es zu dem entscheidenden Schritt kommt, der immer die Folge harter Männerherzen ist: dem Ultimatum.

Der junge siegt. Er erwirbt die Aktienmehrheit, und sein erster Schritt führt ihn nach Oberursel zu Columbus.

Hier vollzieht sich, was sich im Herzen des jungen Mannes schon lange eingegraben und befestigt hat, die Fusion der beiden kaum noch existenzfähigen Betriebe, der scharfe Schnitt mit dem Seziersmesser, der die einzige Lösung der finanziellen Probleme zu sein scheint.



Die Maschine, die die sportliche Tradition des Homburger Werkes begründete. Ein 248 ccm Hochleistungsmotor mit kräftig verripptem, abnehmbarem Zylinderkopf und einem Leichtmetallzylinder mit eingeschrumpfter Laufbuchse.

Fortsetzung im nächsten Heft

BUCHDRUCKEREI CARL ZEUNER & CO. K.G

BAD HOMBURG / HAINGASSE 20 / RUF 2188

Herstellung sämtlicher Drucksachen für den privaten
und geschäftlichen Schriftverkehr, Handel u. Industrie

Der technische Tip für den REGINA-Fahrer

Unsere heutigen Hinweise, mit denen wir Anfragen von REGINA-Fahrern beantworten, gelten nur für REGINA-Motoren, deren Entlüftung über das Getriebe, Ölkontrollstab erfolgt.

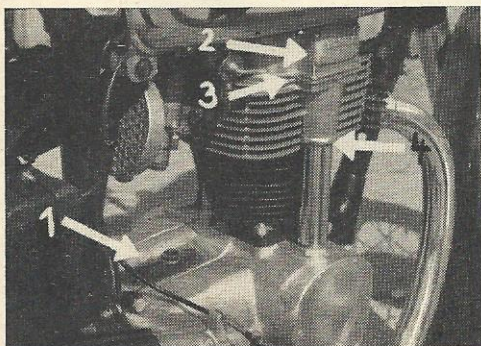
Ölaustritt am Kontrollstab (Bild 1)

Ursache:

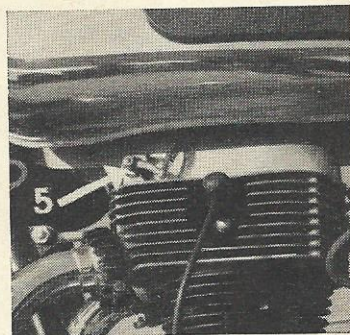
1. Dichtung (2) am Kipphebeldeckel verschoben.
2. Dichtung (3) für Kipphebelkappe undicht oder verkehrt aufgelegt.
3. Kapselrohrdichtung (4) undicht.
4. Kolben festgefahren oder Kolbenringe fest.
5. Lager für Decompresseur (5) ausgeschlagen.
6. Zylinderkopf undicht.

Beseitigung:

- Dichtung erneuern.
- Dichtung erneuern.
- Kapselrohr hochziehen.
- Zylinder ausschleifen.
- Verschlußschraube erneuern.
- Zylinderkopf auswechseln.



▲
Bild 1



—
Bild 2
▼

Ölpumpe fördert nicht zurück in den Öltank (Bild 2)

Ursache:

1. Hohlschraube (6) lose.
2. Dichtring (7) undicht.
3. Hohlschraube mit Sieb am Öltank, Sieb durch Schmutz versetzt.
4. Ölpumpe defekt.

Beseitigung:

- Hohlschraube fest anziehen.
- Dichtung erneuern, darauf achten, daß er richtig sitzt.
- Öltank, Leitungen und Sieb säubern.
- Ölpumpe auswechseln und falls die Zähne vom Antriebsrad beschädigt sind, Schneckenrad gleichfalls erneuern.

Eine so gut wie die andere, deshalb immer wieder



BERU
ZÜNDKERZEN

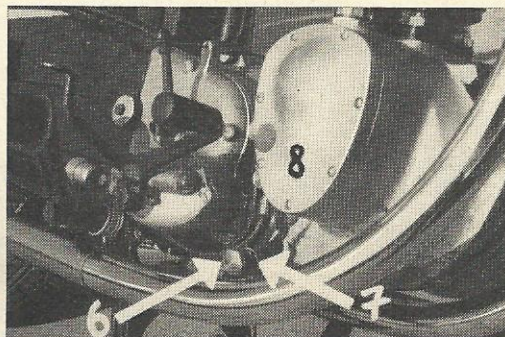
Öl steigt im Kurbelgehäuse (Bild 3)

Ursache:

1. Dichtung der Hohlschraube (7) undicht.
2. Gummidichtring (8) am Steuerdeckel und Gummidichtringe an der Ölpumpe gequollen.
(Kein Durchgang).
3. Ölpumpe defekt.

Beseitigung:

- Dichtring erneuern, Hohlachse fest anziehen.
- Gummidichtringe erneuern.
- Ölpumpe auswechseln.



▲
Bild 3

Die Ölpumpe ist nach erfolgter Montage mit einem Leichtmetallhammer durch zwei Schläge hochzuschlagen.

J. u. H. Messinger

SCHRAUBEN

WERKZEUGE

Frankfurt am Main · Cambergerstraße 21 (an der Galluswarte)

Ruf-Nr. 32930 und 36690

In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd



Wie die Alten sangen . . .

In der grünen Steiermark in Österreich, und zwar in Kapfenberg gibt es einen „HOREX-Club REDFELD“, der allein schon deshalb einer besonderen Erwähnung bedarf, weil er über keine einzige HOREX-Maschine verfügt. Die Jungens, die alle noch zur Schule gehen und bedauern, daß dieses Institut „mit seinen mehr oder weniger erfreulichen Prüfungen fast all unsere Freizeit in Anspruch nimmt“ haben aus reiner Passion einen HOREX-Club gegründet und tragen mit ihren Fahrrädern zusammen mit dem rivalisierenden „Puch-Club“ regelrechte Geländerennen aus. Am 4. Mai hat es in der Klasse A (Jahrgang 1940/41) nicht geklappt. Puch holte sich den heiß umkämpften Titel. Aber die Klasse B (Jahrgang 1942/45) siegte der „Werbeleiter“ von Redfeld, Erich Glavitz, vor seinen eifrig-strampelnden Puch Konkurrenten.

Bei den Jahresmeisterschaften 1956 gewannen in den beiden Klassen der Leiter des RHC (Redfelder-HOREX-Club), Walter Smeal und der Werbemann Glavitz den Titel „Jahresmeister“ und damit den Pokal (Eierbecher). Das Foto stammt von diesem Meisterschaftslauf im September 1956.

„Neulich hatten wir eine Ausfahrt“, schreibt Glavitz, „alle Leute staunten uns Buben nach, als sie uns mit den schönen blauen HOREX-Wimpeln am Rad dahinflitzen sahen.“ . . . und da sagen die Philister das Motorrad wäre tot! Vielleicht sind die Herren nur etwas älter geworden und inzwischen zu alt um die Jugend zu verstehen.

Die HOREX-Werke und ihre Hauspost halten es mit Euch, Ihr Redfelder! Euer Club möge wachsen, blühen und gedeihen!



ORIGINAL
MAGURA

*Mit MAGURA am Start
 heißt sichere Fahrt!*

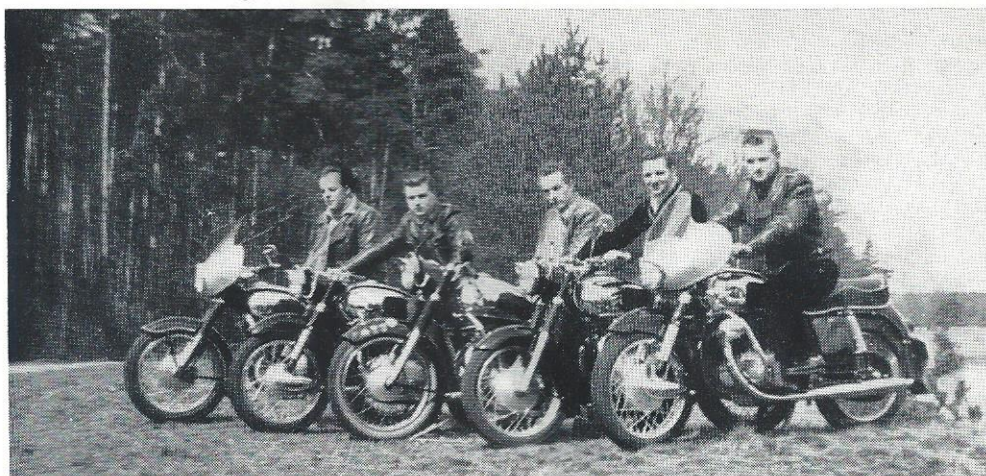
GUSTAV MAGENWIRTH KG. URACH/WÜRTT.
 FABRIK FÜR KRAFTFAHRZEUGTEILE

KB auf HOREX in Oberbayern

HOREX-Freund Oluf F. Zierl, Berlin-Halensee, Eisenbahnstr. 21, hat sein eigenes Rezept, und zwar: Man nehme eine Regina, natürlich aus dem Hause HOREX, ein kesses Mädchen, das in Berliner Luft 1000 Wochen alt wurde, packe einen Foto zum Urlaubsgepäck und fahre — nach Oberbayern. Wenn man die Weißwurstgrenze hinter sich gebracht hat, eilt man weiß-blau beflügelt den sündenfreien Almen zu. Die Berge glühen, aus dem Tal klingen die Alpenglocken und Spree-Athen stimmt froh mit ein: Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein!

Bildgruß aus Landau

Wenn man den Bildgruß der „Brüder Ruschinski“ aus Landau in der Pfalz betrachtet, möchte man glauben, daß sie ihre HOREX-Maschinen an die Startlinie des Frühlings geschoben haben und Maschinen und Fahrer glücklich darüber sind, der winterlichen Stuben- und Garagenluft entfliehen zu können. Wir wünschen Ihnen und damit allen Horex-Fahrern, daß es ein Start in ein fröhliches, unbeschwertes und vor allem sonniges Motorradjahr sein möge.



HOREX *Post*

Verantwortlich für den 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 Werbe- druck, Neu-Isenburg. - Verlag: Wirtschafts- und Industriererbung, Frankfurt a. M., Buchgasse 6

Wie helfe ich Verletzten bei Verkehrsunfällen



Fortsetzung

Versuche nie, Verletzte, die eingeklemmt sind, allein aus dem Fahrzeug zu zerren.

Warte lieber weitere Hilfe ab und befreie die Verletzten dann unter weitgehender Zuhilfenahme technischer Mittel wie Winde, Wagenheber oder Brecheisen aus ihrer Lage.

Nur bei einem brennenden Fahrzeug muß der Grundsatz der Schonung zurücktreten.

Lege den Verletzten auf einer Unterlage möglichst flach auf den Boden bei Unterpolsterung von Hals, Rücken und Kniekehlen. Decke ihn zu.

Auch Kopfverletzte sollen nicht herumlaufen. Veranlasse sie, nötigenfalls mit sanftem Zwang, sich hinzulegen, damit keine inneren Blutungen eintreten.

Wunden dürfen niemals mit den Fingern berührt oder ausgewaschen werden.

Lege nur einen abdeckenden, keimfreien Verband an (Verbandpäckchen). Bei stark blutenden Wunden wird das verletzte Glied hoch gelagert und ein Druckverband angelegt, der meist schon die Blutung stillt. Das Abbinden eines Gliedes ist nur äußerste Notmaßnahme und nicht so häufig notwendig, wie es vom Laien angenommen wird. Nur wenn Blut stoßweise, dem Herzschlag entsprechend, aus Wunden austritt oder spritzt, soll abgebunden werden, dann aber höchstens für anderthalb Stunden. Liegt ein Knochenbruch vor oder besteht ein solcher Verdacht, muß jede unnötige Bewegung vermieden werden. Versuche das gebrochene Glied möglichst durch Lagerung oder behelfsmäßige Schienung ruhig zu stellen.

Bewußtlosen darf niemals etwas eingeflößt werden.

Bauchverletzten darf weder Nahrung noch Flüssigkeit zugeführt werden.

Nur dann, wenn mit Bestimmtheit feststeht, um welche Verletzungen es sich handelt, darf etwas Kaffee oder Tee schluckweise gegeben werden; niemals Alkohol!

Bei Gehirnerschütterungen und Schädelverletzungen kommt es oft zu Erbrechen. Lagere solche Verletzte schonend auf die Seite, damit das Erbrochene nicht eingeatmet werden kann und in die Lunge gerät.

Erste Hilfe für den Verletzten ist wichtiger als die Unfallaufnahme durch die Polizei.

Leiste Deine Hilfe aber so, daß die Spuren möglichst erhalten bleiben. Wenn der Verletzte aus seiner ursprünglichen Lage fortbewegt wird, soll die Stelle durch Kreide oder andere Markierungen gekennzeichnet werden, um der Polizei die Arbeit zu erleichtern.

Hilf aber vor allem und zuerst dem Verletzten.

Wenn Du vorstehende Regeln beachtest, bist Du in der Lage so zu helfen, wie Du es erwartest, wenn Du selbst einmal Hilfe benötigst.