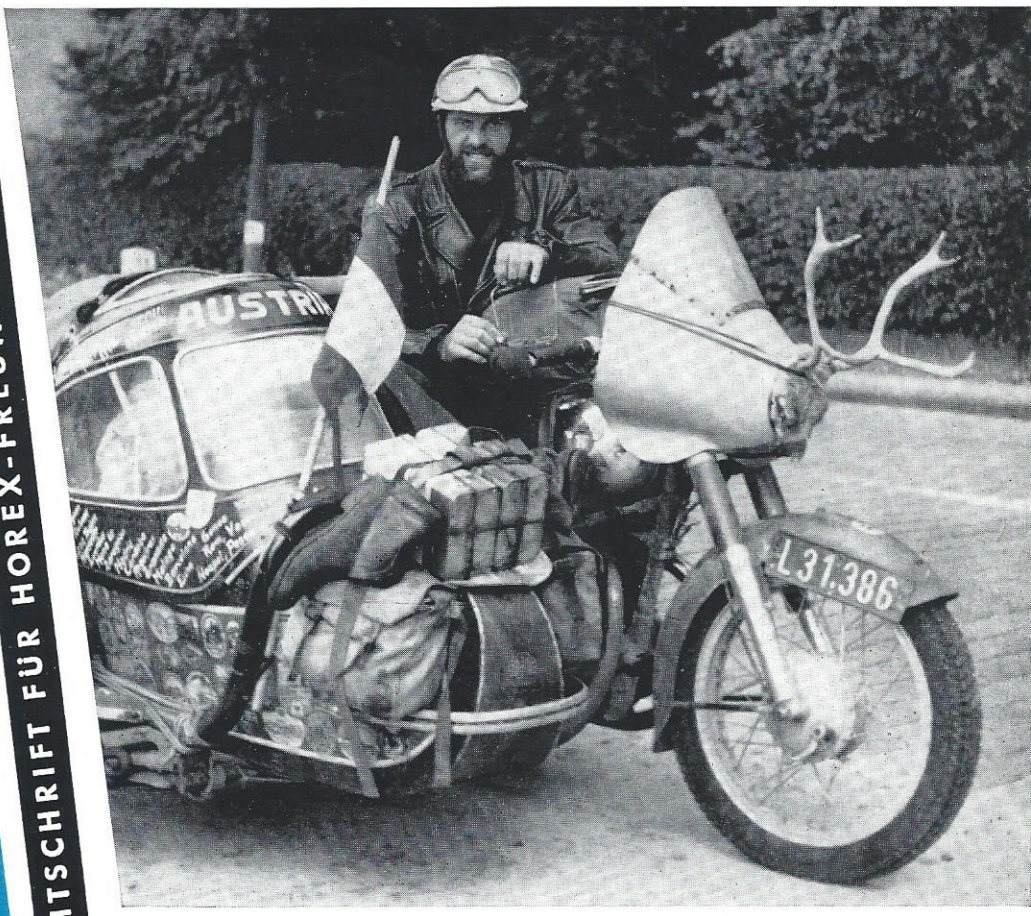


DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN



HOREX

*Post*



1/58

8. JAHRGANG

Oberreicht durch



*Liebe HOREX-Freunde!*

*Wenn ich zu Beginn des Jahres 1958 wieder, wie seit Jahren, meine Grüße an Sie richte, so folge ich weniger einem, man könnte sagen, zur Hauspost-Tradition gewordenen Brauch, sondern ich folge dem Bedürfnis, Ihnen, liebe Freunde in aller Welt, für Ihre Treue zu danken, die Sie dem Motorrad und dem Hause HOREX bewahrt haben.*

*Für das Neue Jahr wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie, zugleich im Namen meiner Mitarbeiter, 365 Tage des Erfolgs und der Gesundheit und bin in alter Verbundenheit*

*Ihr*

*Fritz Kleemann*



# START 1958

Das Rennen 1957 ist beendet. Im Ziel haben wir die Startlinie für 1958 bereits überschritten. — Wäre es da nicht mal' angebracht, bevor wir uns der unbekanntesten Strecke zuwenden, kurz an den Boxen zu halten und in einer beschaulichen Stunde der inneren Einkehr einige Erfahrungen und Bekenntnisse mit auf den Weg zu nehmen?

Wir haben alle oft und laut Klage geführt über Straßenverhältnisse, Verkehrsgesetzgebung, Steuer, Versicherungsprämien und haben uns auch nicht gescheut mit nackten Zeigefingern auf andere Verkehrsteilnehmer zu deuten. Die Dinge, die den Staatsäckel angehen, werden weiter im Räderwerk unseres bundesbehördlichen Verwaltungsapparates laufen. Diese Mühlen mahlen erfahrungsgemäß langsam. Und ob man alle unsere Wünsche berücksichtigen wird — das steht auf einem anderen Blatt. Aber wir — Du und ich — wir könnten sofort etwas tun, damit unsere Straßen breiter, der Verkehrsablauf weniger gefährlich und der „Verkehrston auf den Straßen“ wieder menschlich wird. Die 20 PS und mehr, auf denen wir sitzen, gestatten es uns doch, die

gewonnene Zeit zu nutzen — nutzen wir sie, um höflich zu sein. Die wenigen Sekunden Wartezeit um den anderen vorbeizulassen, haben wir auf der nächsten Geraden wieder spielend eingeholt. Und wenn nicht — hätte es sich gelohnt für die gewonnene kurze Zeitspanne Kopf und Kragen zu riskieren? — Fahren wir doch alle einmal wirklich rechts, denn die Verkehrsdichte gestattet es nicht mehr, daß einer allein die Straßenmitte, und damit die Straße, für sich beansprucht. — Seien wir doch alle nett und hilfsbereit zueinander — auch wenn das Schutzblech schon verbeult und der Chrom ab ist. Versuchen wir es doch 1958 alle mal miteinander und sehen wir im „anderen“ den Menschen, nicht den Rivalen, den Fahrer und nicht die Fabrikmarke seines Fahrzeugs. Unsere Straßen und der Verkehr der darüberrollt erfüllen heute mehr denn je eine wirtschaftliche Funktion. Hier haben wir alle die Pflicht nicht nur das eigene Leben, sondern auch das Leben unserer Mitmenschen vor Schäden zu bewahren. Wer motorsportliche Ambitionen hat kann auf den Wettbewerbstrecken beweisen was er kann.

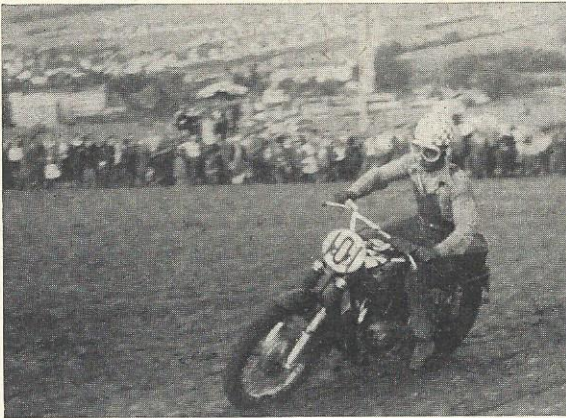
Und damit Start 1958!



FORTSETZUNG:

# SPORT auf HOREX MOTORRÄDERN

MIT HOREX ZUM SIEG fuhren Privattfahrer in dieser Motorsportsaison und holten sich im Gelände, auf Bahnen und Straßen heiß erkämpfte Meistertitel



## HELMUT TEXTOR

auf Resident

### WÜRTTEMBERGISCHER MEISTER im MOTO CROSS 500

Textor startete mit seiner „Resident“ 350 ccm bei 18 Moto-Cross-Rennen in der 500-ccm-Klasse. Siebenmal lief er auf dem ersten, zweimal auf dem zweiten und zweimal auf dem dritten Platz ein.

Gesamtergebnis: Württ. Meister 1957 im Moto-Cross, Klasse 500 ccm.

Textor schreibt unter anderem, daß bei der letzten Veranstaltung in Erbach bei Ulm noch einmal alle hübsch beieinander waren. Die deutschen Moto-Cross-Meister seien zu ihm gekommen und wollten mal zum Spaß auf der „Resident“ einige Trainingsrunden fahren. Als Österle zurückkam habe er gestrahlt wie ein Maikäfer und gemeint:

„Mensch, ist das ein Motorrad! So ein gutes Fahrwerk! Da sitzt man ja drauf wie zu Hause auf dem Sofa! Auch Betzelbacher wollte das Wunder-Motorrad probieren und kam begeistert von der Runde zurück. Otto Walz habe trocken bemerkt, daß es mit diesem Motorrad keine Kunst sei erste Plätze herauszufahren.“

Bravo unserem HOREX-Freunde Textor und „Hals- und Beinbruch“ für den Start in der Saison 1958.





## NEU IM HOREX-BAUPROGRAMM 1958

### Lange Wege werden kürzer!

Sie wissen, was das bedeutet, morgens früh heraus, den ganzen Tag bei schwerer Arbeit und spät abends todmüde zurück. Alte Sache! Wieviel leichter aber kann es sein mit einem HOREX-Moped. Nicht nur, daß Sie den Weg zur Arbeit und nach Hause nicht mehr in überfüllten Verkehrsmitteln zurücklegen müssen, Sie sparen Zeit und Verdruß.

Sie gewinnen täglich wertvolle Minuten, das sind im Jahr hunderte von Stunden und diese Stunden gehören Ihnen und Ihrer Familie allein, ganz abgesehen von der sprichwörtlichen Genügsamkeit Ihres HOREX-Mopeds, das Sie mit rund 1½ Litern Brennstoff über 100 Kilometer trägt.

Deshalb fahren auch Sie wie unzählige andere sicher und komfortabel  
flott und elegant  
stets unabhängig  
und äußerst wirtschaftlich  
das blitzsaubere HOREX-Moped V21 mit der reichhaltigen Ausstattung!



ES STIMMT SCHON, WENN DIE LEUTE SAGEN:

MAN FÄHRT MOTORRAD – MIT VORLIEBE HOREX



**Motor** Einzylinder-Blockmotor – 47 ccm Hubraum – Bohrung 38 mm – Hub 42 mm – Verdichtungsverhältnis 1:6 – 1,45 PS bei 5600 U/min. maximal, 1,8 PS bei 4650 U/min. – Motorgehäusedeckel hochglanzpoliert – abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf – Graugußzylinder – Flachkolben – im Rahmen eingeschlossener, aber bequem zugänglicher Bing-Vergaser mit Startvorrichtung, Naßluftfilter und Ansaug-Geräuschdämpfer – Normverbrauch ca. 1,4 Liter/100 km bei 30 km/h auf ebener Straße.

**Getriebe** Im Motorblock eingebautes Zweigang- oder Dreiganggetriebe mit Leerlauf – Ziehkeilschaltung – Dreischeiben-Lamellenkupplung – Kraftübertragung auf das Hinterrad durch eine Kette im geschlossenen Kettenkasten – Tretkurbeln, zum wahlweisen Start aus dem Stand oder durch Antreten.

**Fahrgestell** Preßschalenrahmen mit Profilrohrgabel – Abfederung des Vorder- und Hinterrades durch Langschwingen in Silentblock gelagert und an Federbeinen abgestützt – Innenbacken-Vollnabenbremsen für Vorderrad und Hinterrad – Hinterradnabe mit Steckachse

– vergrößerte Nachstellmöglichkeit für Bremsbacken – Ballon-Bereifung 23 x 2,25, mit Weißwanddecken.

**Kraftstoffbehälter** Inhalt ca. 3,5 Liter Kraftstoffgemisch, ausreichend für ca. 250 km Fahrt – Kraftstoffhahn mit Sieb und Reserveschaltung.

**Ausstattung und Zubehör** Solide Verchromung, Leichtmetallteile poliert, Hochglanz-Hartlackierung Burgunderrot mit Elfenbein.

Werkzeugbehälter mit vollständigem Werkzeugsatz – Armaturenlenker – Breistrahler-Scheinwerfer, Tachometer und zwei Glocken im Lenker eingebaut – Chrombügel am vorderen Schutzblech – starker Kofferträger, zugleich Taschenträger, beiderseitig Handgriffe – Vorder- und Hinterradschwinge mit Chromleisten ausgestattet – Diebstahlsicherung im Steuerkopf – Schlußleuchte mit Rückstrahler kombiniert – kräftiger Mittelkippständer.

Änderung der Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

HOREX GMBH · VERTRIEB UND

# V 21

KUNDENDIENST · BAD HOMBURG



# UNTER UNS IM



## HOREX-CLUB-WIEN

veranstaltete am 28. und 29. September 1957 die  
**III. ÖSTERREICHISCHE HOREX-STERNFAHRT,**



Zielkontrolle Fa. Königer, Linz

zu der sich, trotz ungünstiger Witterung aus allen österreichischen Bundesländern begeisterte HOREX-Fahrer eingefunden hatten.

Die Zielkontrolle befand sich in Linz an der Donau bei der Firma Königer, in deren Auslage die heiß umkämpften Preise bewundert wurden. Bereits vor Eröffnung der Zielkontrolle trafen die ersten Teilnehmer wohlbehalten im Ziel ein. Zielkontrolle und Quartieramt waren bis zum späten Abend eifrig dabei die eintreffenden Sternfahrtteilnehmer zu betreuen. Im Bierzelt der „Linzer Buam“ gab es am Abend ein gemütliches Beisammensein, bei dem nicht versäumt wurde die Kehlen anzufeuchten, die Stimmbänder in Schwingungen zu versetzen und der Heiterkeit zum Sieg zu verhelfen.



Preise und Ehrengaben



Bis zum Sonntag Mittag hatten sich 89 Teilnehmer zur Korsofahrt durch Linz über die Donau nach Urfahr am Pöstlingberg eingefunden. Nach dem gemeinsamen Mittagessen, das von Herrn Königer gespendet wurde, folgte die von allen mit großer Spannung erwartete Siegerehrung.

Sieger in der Einzelwertung wurde Josef Danninger, aus Neuhaus/Oberösterreich, der in Holland, Den Helder, gestartet war und 850 Punkte sammeln konnte. In Feldkirch war Walter Hofmann aus Wien gestartet. Mit 370 Punkten belegte er vor Paul Loacker, Bregenz, den zweiten Platz.

Den für die siegreiche Mannschaft von den HOREX-WERKEN gestifteten Pokal nahm Josef Flor für den HOREX-CLUB-WIEN entgegen.

Club-Kapitän Ennichtmeyer, der allen Siegern wertvolle Preise überreichte, konnte

eine gelungene Veranstaltung des HOREX-CLUBS-WIEN beenden in der Überzeugung, daß alle Teilnehmer wohl keinen Preis, aber schöne Erinnerungen an diese gemeinsamen Tage in Linz mit nach Hause nahmen. Die österreichischen HOREX-Fahrer verabschiedeten sich mit dem Wunsch auf ein frohes Wiedersehen bei der IV. Internationalen Sternfahrt 1958 in Freiburg.

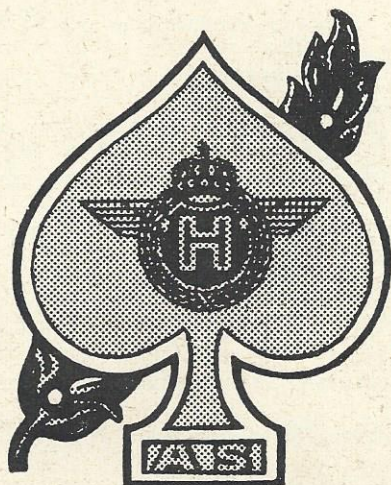


Mannschaftssieger Wien, Führer Flor



Sieger der Einzelwertung: Danninger





# HOREX AS VERLEIHUNGEN IM JAHR 1957

## HOREX-AS in SILBER

Edlitzberger, Eduard	90 Punkte
Schimpp, Franz	92 Punkte
Burmester, Heinrich	90 Punkte
Peters, Ernst	90 Punkte
Schöffmann, Donatus	100 Punkte
Hofmann, Erich	98 Punkte
Heider, Alfred	91 Punkte
Walter, Bernd	90 Punkte
Häring, Oswald	90 Punkte

## HOREX-AS in BRONCE

Schimpp, Franz	68 Punkte
Heider, Alfred	61 Punkte
Aufderhaar, Gustav	63 Punkte
Textor, Helmuth	60 Punkte
Walter, Bernd	63 Punkte



Auf *Kurborg*-Ketten ist Verlaß! Zahllose Sportler verdanken *Kurborg*-Ketten Siege und Erfolge, ungezählte Motorradfahrer die Freude am zuverlässigen und sicheren Fahren. Darum heißt Kettenwechsel: *Kurborg*-Ketten wählen! *Kurborg*-Ketten mit der 10000-Kilometer-Garantie haben sich im Sport wie im Alltag vielmillionenfach bewährt.

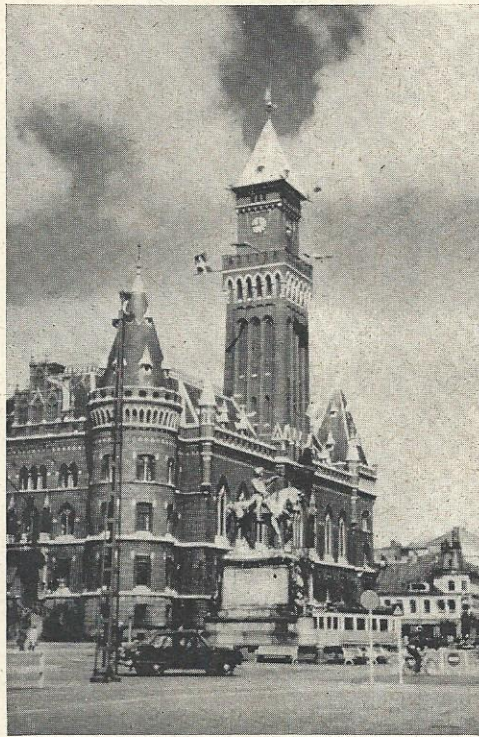
*Kurborg a Renner*

KETTENWERKE  
HAGEN (WESTF.)





Finmark: am Wegweiser in Skaidi



Schweden: Rathaus in Helsingborg

## MIT REGINA UND 1000 MARK EINMAL NORDKAP UND ZURÜCK

← von Europabummler aus Leidenschaft  
Gottfried Wagner

Für die meisten unter uns ist das Leben in Jahre, die Jahre in Arbeitswochen und die Wochen in Arbeitsstunden eingeteilt. Nur der Urlaub unterbricht diesen Lebensablauf, den wir Alltag nennen. Und manchmal – war es am Flugplatz, als sich die schweren viermotorigen Vögel fernen Zielen entgegenhoben; war es an der Autobahnbrücke, als Du den enteilenden Fahrzeugen nachgesehen hast; auf einem Bahnhof vielleicht, als der Fernzug sich stampfend in Bewegung setzte? – Ja, manchmal, da haben wir das Gefühl, jetzt den Alltag einmal vergessen und hinausziehen, einem unbekanntem Abenteuer entgegen. Ein Blick in die Geldbörse und auf den Kalender bringt uns meist rasch wieder zur Wirklichkeit zurück. Unser Abenteuer endet in einem Wochenendausflug, wenn es hoch kommt in einem 2-Wochen-Urlaub



Regina wird in Stockholm verladen und schwimmt in 22 Stunden nach Helsinki



Aber nicht überall geht es so, wie bei Emil Normalverbraucher. In Leonfelden bei Linz, das ist in Oberösterreich, wohnt ein kaufmännischer Angestellter, Gottfried Wagner. Er ist Besitzer einer Regina 400, Baujahr 1954. Vor zwei Jahren, also 1955, schwang er sich in den Sattel seines HOREX-Gespans und fuhr mal rund um's Mittelmeer. Er sah sich Land und Leute in aller Ruhe an und lenkte sein Fahrzeug, nachdem er die südlichste Ecke kannte, wieder zurück nach Leonfelden. Bilder, Erinnerungen und eine fixe Idee waren die Ausbeute dieser ersten Fahrt. – Zu Hause ging er eifrig wieder seiner Alltagsbeschäftigung nach und sammelte, soweit es die verdienten Brötchen zuließen, Schillinge. Rund 6 000 waren beisammen, als er am 29. Mai 1957 aufbrach, seine Idee, die nördlichste Ecke Europas kennenzulernen, zu verwirklichen.

520 kg Gesamtgewicht schleppte die treue Regina über München nach Innsbruck, am Bodensee vorbei durch den Schwarzwald nach Bad Homburg. Hier traf Wagner genau richtig zur Sternfahrt ein. Sein Gespann, dessen Seitenwagen – übrigens ein Eigenbau, die Gondel ist von Fa. Felber – mit allen Stationen der absolvierten Reiseziele beschriftet, war gerne benutztes Objekt schußfreudiger Fotofreunde. Als die Homburger Tage beendet waren, bummelte unser Europareisender durch das Rheinland über Bremen, Hamburg nach Flensburg, die dänischen Inseln und traf schließlich in Stockholm ein. Österreichische Heurigenlieder spielte er auf seiner Handharmonika zur Sommersonnenwende, die er als gern gesehener Gast mit den Schweden feierte.

Deutsche Laute und herzlich-entgegengebrachte Gastfreundschaft empfingen ihn in Finnland. In Oulu, der nördlichsten Hafenstadt Finnlands fand er Arbeit als Maler. Bei der Schwester der finnischen Schönheitskönigin – Miß Universum, Army Kyseler – hat er das Wochenendhaus farbenfroh angestrichen und war erfreut über die Bereicherung der merklich reduzierten Reisekasse. Über Rovaniemi und Inarisee (Kriegsschauplatz 2. Weltkrieg) ging es weiter zum Nordkap. In Hammerfest stand unser HOREX-Freund vier Tage lang mit seinen Touristenschuhen im Salzwasser beim Ein- und Ausladen von Fischen in einer Fisch-

fabrik. In der Walfischstation Tromsø traf er einige HOREXIANER mit denen er frohe Stunden verlebte. Der Trip ging dann weiter über Narvik, Drontheim, Oslo, Dänemark nach Holland. Brüssel, Paris, Luxemburg, Bad Homburg, waren die weiteren Stationen auf seiner Heimfahrt.

Der Kopfschmuck eines Ren, viele neue Orts- und Ländernamen auf dem Seitenwagen und am Heck des Gespanns die Aufschrift: „13 000 Kilometer ohne Panne auf HOREX“, sowie ein wild wuchernder Bart im Gesicht unseres „Europareisenden aus Leidenschaft“, waren die auffallenden Veränderungen, als er zurückkehrte. Ein stolzes Resümee für den Fahrer, aber auch für die Maschine. Regina hat über 1/2 Tonne Gewicht bei einem Verbrauch von 5,25 Liter Kraftstoff durch ganz Europa geschleppt. Und das ohne jegliche Panne, wie der Fahrer Gottfried Wagner, der am 15. September 1957 zurückkehrte, heute gerne jedem bei seinen Lichtbildervorträgen bestätigt.



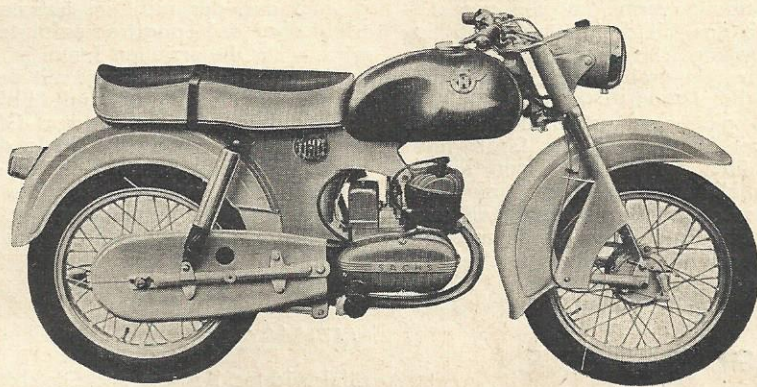
Ziel Nordkap erreicht!



# HOREX

# Rebell 100

der TEST von Dipl. Ing. Helmut Hütten – erschienen in Nr. 17 der  
MOTOR-RUNDSCHAU vom 10. September 1957.



Zu den starken Ein- und Zweizylindermodellen, die seit jeher den Ansprüchen und Wünschen von eingefleischten Touren- und Sportfahrern Rechnung tragen, ist jetzt bei Horex in Anpassung an die gewandelte Struktur des Krafttradmarktes (außer einem gleichnamigen Moped) das 100-ccm-Leichtmotorrad „Rebell“ gekommen. Dabei wird als Triebwerk (erstmalig) ein Zweitakter bzw. ein Einbaumotor benutzt, der in Gestalt des bewährten und leistungsfähigen 3-Gang-Sachs, dem Homburger Werk die wohl weise Beschränkung auf die Konstruktion und Entwicklung eines ebenso eleganten wie soliden und strapazierfähigen Fahrwerks erlaubte. Die ansprechende kleine Maschine besitzt ohne Zweifel Fahr- und Gebrauchseigenschaften, die einerseits den „alten“ Motorradfahrer angenehm überraschen und andererseits manchem Moped-Benutzer einen starken und berechtigten Anreiz zum „Umsteigen“ in diese neuerdings so beliebte, aber auch stark umworbene Klasse bieten, die – die im Gegensatz zum Moped – einwandfrei und mühelos im Verkehrsstrom mitschwimmt, auch größere Geländeschwierigkeiten meistert und nicht zuletzt voll sozialisierbar ist.

## MOTOR und ANTRIEB

Der Sachs 100/3 mit seinem kompakten und zweckvollen Aufbau, bei dem aber Vergaser und Luftfilter, Kerze und elektrische Anlage in vorbildlicher Weise zugänglich sind, bestätigte alle guten und liebenswerten, schon von seiner früheren Erprobung her bekannten Eigenschaften (vgl. MR. 19/1956). Er springt spontan an und besitzt trotz sparsam bemessener Schwungmassen einen sicheren, unaufdringlichen Standlauf; er beschleunigt flott in den unteren Gängen, selbst bei Sozusbetrieb, und verfügt über eine breite Drehzahl- bzw. Drehmomenten-Skala, so daß der Verzicht auf ein Vierganggetriebe im Alltag, im Stadtverkehr und auch über Land leicht fällt; schon bei 30 km/h im großen Gang arbeitet er sauber im Zweitakt, läßt sich andererseits im zweiten Gang unbedenklich bis zu 50 km/h und noch darüber ausfahren – die mittlere Kolbengeschwindigkeit überschreitet auch dann 10 m/sec nur knapp und die seinerzeit feststellbaren Vibrationen sind, zumindest im Horex-Rahmen, bis auf einen völlig bedeutungslosen Rest „ausgebügelt“. – Die Ver-



brauchskurve liegt unten besser als bei den meisten Mopeds und bleibt bei scharfem Ausfahren in angemessenem Rahmen. Exakte Spülung und hochgradige mechanische wie thermische „Gesundheit“ äußern sich im Fehlen von Klingeln, Nachlaufen oder Kerzenschäden und in unbeschränkter Vollgasfestigkeit. Die Dämpfung von Auspuff- und Ansaugergeräusch entspricht dem modernen hohen Standard (78 Phon); nur oberhalb von 60 km/h, d. h. bei hoher Last und hohen Drehzahlen gleichzeitig, bleiben Kolben und Getriebe nicht unhörbar.

Das Getriebe erfüllt seine Aufgabe untadelig, seine Stufung vermeidet fühlbare „Löcher“, soweit das mit drei Gängen möglich ist. Die Kupplung ist sehr leicht zu ziehen, trennt sauber und greift weich, aber sicher ein. Auch die Drehgriffschaltung funktioniert exakt, glatt und geräuschlos (zumal nach geringer Verdrehung des Griffs nach unten gegenüber der serienmäßigen Einstellung). – Zum Hinterradausbau muß die Kette freigelegt und abgehoben werden, was aber durch die horizontale Teilung und geschickte Anbringung des Kettenkastens einfach zu bewerkstelligen ist.

## FAHREIGENSCHAFTEN

Das Rebell-Fahrwerk fährt sich genauso gut und sportlich wie es aussieht und bietet auch bei vollster Ausnutzung des kleinen Motors noch beträchtliche „Reserven“, d. h. hohen Sicherheitsfaktor. Richtige Lenkgeometrie, kräftige Dimensionierung des Rahmens und eine geeignete Auslegung beider Schwingen nach neuesten Erkenntnissen vermitteln mit der (relativ großvolumigen!) 16“-Bereifung Fahreigenschaften, die sowohl federungs- als auch lenkungsmäßig schärfster Kritik standhalten! Die Handlichkeit und Wendigkeit der kleinen Horex sind nicht nur auf allen Straßen, sondern auch in schwerem Gelände überzeugend. Die Federbeine sind sogar trotz ihres leichten und weichen Ansprechens in einem überraschenden Ausmaß durchschlagsicher, weder auf Schmier oder im Sand, noch bei flotter Straßenfahrt wird ein Lenkungsdämpfer vermißt.

## BREMSEN

Beide Bremsen fassen weich an und lassen sich mit normale Handhebel- bzw. Pedalkräften zu voll ausreichender (Vorderrad) und sehr guter (Hinterrad) Wirksamkeit steigern. Mit der Parallelgramm-Abstützung

der Vorderbremse wird eine Überlagerung der Federung vermieden. – Die notwendige Umstellung auf das links angeordnete Pedal wird durch die Drehgriffschaltung erleichtert (im Vergleich zur Fußschaltung); die Verlegung auf die rechte Seite liegt jedoch nahe.

## AUSSTATTUNG

Die Sitzposition ist auch für größere Fahrer bequem und vermittelt kaum das bekannte „zu leicht-“ oder zu klein-Gefühl“, zumal die Fußrasten recht weit zu verstellen sind. Naturgemäß zwingt die Fahrzeuggröße der Sitzbank hinsichtlich ihrer Breite einen Kompromiß auf, der nicht im üblichen Fahrtrieb, aber auf Langstreckenfahrten spürbar wird. – Für die erzielten Tempi ist das Wechselstromlicht gut, allerdings mit der üblichen Verzögerung beim Auf- und Abblenden behaftet; durch das Fehlen von Gleichrichter und Batterie muß an die Stelle des Signalhorns leider eine Schnarre treten. – Das elegante Äußere und die gelungene Linienführung erfordern keinen Kommentar. Verarbeitung und Finish folgen der bekannten Horex-Tradition.

## WÜNSCHE

Gleichrichter, Batterie und Gleichstromhorn. – Veränderte Winkelstellung für Schaltdrehgriff. – Werkzeug praktischer (keine Mehrfach-Maulschlüssel!). – Ausfallenden für Hinterachse. – Bremspedal (für Inland) rechts anordnen!

---

## MESSUNGEN:

---

### Gewicht

fahrfertig (voller Tank, Doppelsitzbank, aber ohne Soziusrasten) **87 kg**  
vorn 41 kg, hinten 46 kg  
zulässiges Gesamtgewicht 245 kg

### Leistungsgewicht

fahrfertig 16,7 kg/PS  
mit 1 Person = 75 kg **31,2 kg/PS**

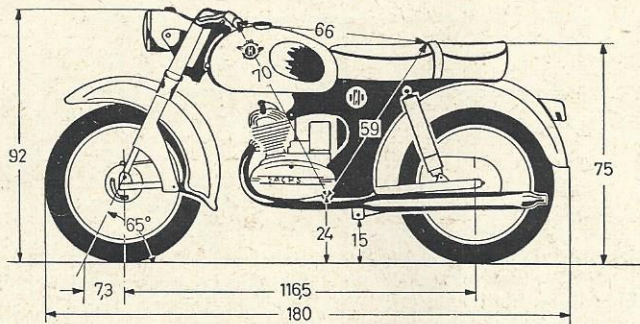
### Bereifung

**3,00–16**  
erprobter Luftdruck: vorn 1,2 atü, hinten 1,5  
mit Sozium 1,8) atü

### Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt  
Vorderbremse 17, Hinterbremse 26,





beide Bremsen  
(Bremsverzögerung 7,4 m/sec<sup>2</sup>)

**13 m**

0 bis 60 km/h (1. bis 3. Gang): **18 sec**  
0 bis 70 km/h: **28 sec**

**Prüfung**

700 bis 1700 km; Hamburg, April–Mai 1957

**Höchstgeschwindigkeit**

aufrecht sitzend im Mittel **73 km/h**  
(gebückt 77 km/h)

**Kraftstoffverbrauch**

(Kraftstoff ohne Öl)

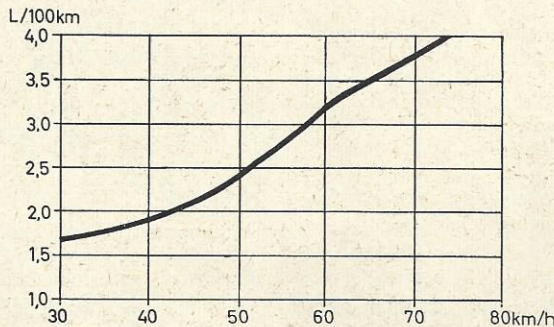
(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)  
bei 50 km/h 2,4L/100 km  
bei 70 km/h 3,9L/100 km  
bei Vollgas = 73 km/h 4,1L/100 km\*

**Beschleunigungszeiten**

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang **4,5 sec**  
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang **13 sec**  
von 40 auf 70 km/h im 3. Gang **17 sec**  
1 km mit stehendem Start: 56 sec;  
Durchschnitt **64 km/h**  
400 m mit stehendem Start 26,5 sec.

**Durchschnittsverbrauch**

im Kurzstreckenverkehr und bei kleineren Fahrten in Norddeutschland, stets flott gefahren... bzw. bei längeren Strecken teilweise wettbewerbsmäßig gefahren und mit Geländeabschnitten **2,9...3,2...3,5...3,9 L/100 km**



Abziehbilder · Schiebebilder - Abziehplakate - Selbstklebplakate  
für jeden Bedarf

**Oskar Dietschi GmbH.**

Abziehbilder-Spezialfabrik

Nürnberg, Johannisstraße 87, Telefon 31034



# TECHNISCHE DATEN

## Motor

**Sachs 100/3**, Einzylinder-Zweitakter mit Schnürle-Umkehrspülung. Flachkolben, Einport. – Bohrung 48 mm, Hub 54 mm, **Hubraum 97 ccm**. Verdichtungsverhältnis 6:1, Leistung 5,2 PS bei 5500 U/min (entsprechend ca 69 km/h im 3. Gang) – Motorgehäuse in Leichtmetall-Kokillenguß; zusammengesetzte Kurbelwelle auf Kugellagern laufend. Leichtmetallpleuel mit eingeschrumpftem Laufring auf Rollen, Graugußzylinder. Leichtmetallkopf. – KS-Vollschaffkolben mit 2 Kompressionsringen.

## Elektrische Anlage

**Bosch-Schwungradlichtmagnetzündler** 6 Volt, 30 Watt; Wechselstromanlage – Scheinwerfer 25 Watt, Schlußlicht 3 W, Tacholeuchte 0,6 W. – **Zündpunkt** 3–4 mm vor OT. – **Zündkerze** 18 mm, Wärmewert 225 (Spezial-Zweitakterkerze).

**Schmierung** Mischungsschmierung 1:25 (SAE 40 oder 50).

## Vergaser

**Bing-Kolbenschiebervergaser** mit Starteinrichtung und Naßluftfilter, Typ 1/20/35. – Hauptdüse 85, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 2,64, Startdüse 70, Nadelstellung 3, Luftschraube ca. 1½ Umdr. offen.

## Kupplung

Dreischeiben-Korklamellenkupplung auf Getriebevorlegewelle.

## Getriebe

F. u. S.-Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung, mit Motor in gemeinsamen Block. – **Getriebestufen:** 3,25 – 1,69 – 1,06:1. (Relative Stufe 3, 1 – 1,6 – 1) Schmierung durch 400 ccm Getriebeöl (SAE 80) gemeinsam mit Primärantrieb; Ölkontrollschraube in Kuppelkammer vorn unten.

## Antrieb

Von Kurbelwelle, linksseitig auf Vorlegewelle (Kupplung) über Hülsenkette 9,525 x 7,5 mm, 42 Hülsen endlos. – **Übersetzung** 14 Z:34 Z = 1:2,43. – Von Vorgelegewelle über das jeweilige Zahnradpaar auf Hauptwelle. Von Getrieberitzel rechtsseitig mit geschlossenen Kettenkasten zum Hinterrad mittels Rollen-

kette ½ x 5/16", 8,5 mm Rollen-Durchmesser; **Übersetzung** 12 Z:37 Z = 1:3,08. – **Gesamtübersetzungen:** 24,3 – 12,7 – 7,92:1.

## Fahrwerk

**Einrohr-Zentralrahmen**, kombiniert und elektrisch zusammengeschweißt mit Hinterrahmen in Schalenbauweise. – Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen; Vorderrad in „dreiviertellangen“ Schwingen. – Kein Lenkungsämpfer.

## Räder

F. u. S.-Leichtmetall-Vollnaben, V. bzw. H. 115 V; Leichtmetallfelgen. Keine Steckachsen

## Bremsen

Innenbackenbremsen 115 mm Ø, 25 mm breit, Bremsbelagfläche ca. 115 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = ca. 2,1 kg/qcm) Hinterbremse mit Flügelmutter, Vorderbremse mit Bowdenzugstellschraube am Lenker nachstellbar.

## Tank

Satteltank (italienische Formgebung mit Knie-schlußbeinbuchtung. Inhalt ca. 9,5 l, davon ca. 1,5 l Reserve. – Keine Kniekissen.

**Typenschild** am Steuerkopf vorn. Rahmen-Nr. daneben, Motor-Nr. auf Motoren-Typenschild.

## Ausstattung

Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank.) – Werkzeugraum im Rahmeninneren, mit gleichem Schlüssel für Lenkschloß. – Tachometer im Scheinwerfer (VDO, zeigte in Testmaschine ca. 10% zuviel km/h, km-Anzeige genau). – Augen für Soziusrasten an der Hinterschwinge. – Bowdenzugstellschrauben am Lenker für Kupplung, Handbremse und Schalter. – Mittelständer. – Lackierung lichtgrau oder schwarz, mit rotem Tank und Zierlinien, Blankteile verchromt bzw. poliert.

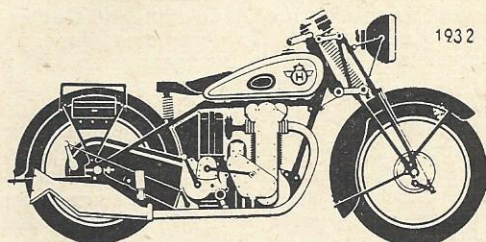
## Preis

Jahressteuer 14,40 DM, Mindesthaftpflichtprämie 19,- DM). **998.- DM**

**Hersteller** Horex-Werke KG., Fritz Klemann, Bad Homburg v. d. H.

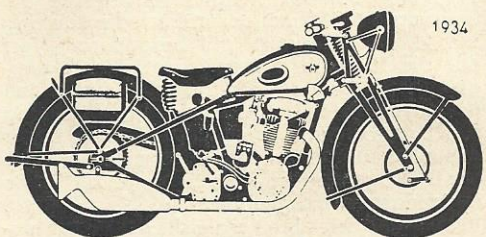


# Geschichte der Windsbraut

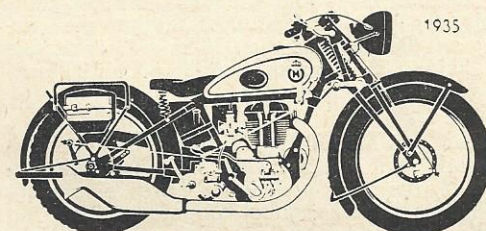


1932

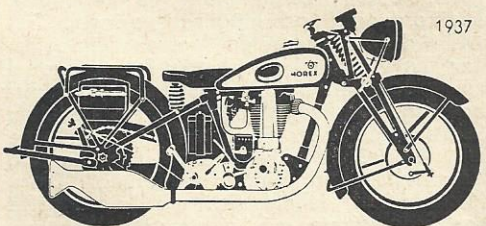
In aller Stille wird in Homburg rastlos an der Entwicklung schwerer Sportmaschinen weitergearbeitet, und am Weihnachtsabend des Jahres 1932 stellt Hermann Reeb den ersten Prototyp eines neuen Motors auf den Bremsstand, eine Konstruktion, die von neuen, revolutionären Ideen sprüht und die Jahre später in England zum Standard des fortschrittlichen Hochleistungsmotors werden soll: Ein Parallel-Zweizylinder mit gleichlaufenden Kolben, der bei gleichem Hub von 90 mm mit 65 mm Bohrung als 600er und mit 75 mm Bohrung als 800er vom ersten Entwurf an als robuster Sportmotor geplant war. Die 30 PS, die der 800er bei 5000/U min. mit dem zahmen Verdichtungsverhältnis von 1:6 leistete, bedeuteten thermisch und mechanisch noch eine Drosselleistung mit reichlichen Reserven. Was wirklich in dem bulligen Motor mit den zwei Vergasern und der obenliegenden, mit einer Feder gespannten Rollenkette angetriebenen Nockenwelle steckte, zeigte der Karlsruher Karl Braun, als er nach einer beispiellosen Sieges-Serie 1935 die Meisterschaft der schweren Seitenwagenklasse für das Werk am Südhang des Taunus errang. Aber die Zeit schien noch nicht reif für diesen frühen Vorläufer einer Entwicklung, die heute als englische Schule ein weltweites Echo findet.



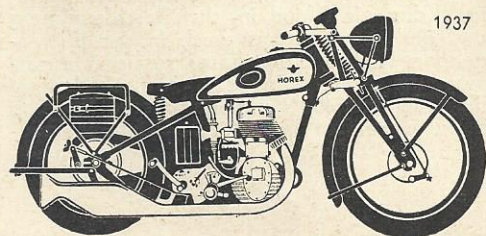
1934



1935



1937



1937

Horex wandte sich wieder dem Bau von Einzylindern zu: Ein hochinteressanter 600-ccm-Vierventiler mit Stoßstangenantrieb und dachförmig angeordneten Ventilen entstand, dessen Graugußkopf besonders zwischen den Auspuffstutzen kräftig verrippt und dessen Ventiltrieb dennoch vorbildlich gekapselt war. Dieser „S-64“-Motor leistete 24 PS bei 5000 U/min bei dem niedrigen Verdichtungsverhältnis von 1:6 und konnte wahlweise mit Magnet- oder Batteriezündung geliefert werden. Daneben werden die kopfgesteuerten Zweiventiler von 500 ccm und 600 ccm als ausgesprochene Langhuber und auch der robuste Seitenventiler mit dem gleichen Kurbetrieb zu immer höherer Leistung und immer besserem Stehvermögen erzogen. Während aber der Vierventiler mit einer Trocken-



sumpfumlaufschmierung ausgerüstet war, gingen die Zweiventiler vorübergehend zur dosierenden Frischölschmierung zurück.

Und dann entsteht 1938 jener 350-ccm-Langhubmotor, der seiner Zeit so weit voraus-eilte, daß er 10 Jahre später die konstruktive Grundlage für den Wiederaufbau des Homburger Werkes bildet und in rastloser Entwicklungsarbeit zur „Regina“, dem meistgebauten und meistgefahrenen 350-ccm-Motorrad der Welt, heranreift. Der ungewöhnliche Erfolg der „Regina“ aus Bad Homburg ist nicht nur auf die zahlenmäßig erfassbaren technischen Werte zurückzuführen, sondern vor allem in jener liebevollen Durcharbeit zu suchen, die mit dem glänzenden Finish ebenso begeistert, wie sie durch die zahlreichen Erfolge in den Zerreißprüfungen der schweren internationalen Zuverlässigkeitsfahrten überzeugt. Der temperamentvolle Motor, der bei dem bescheidenen Verdichtungsverhältnis von 1:6,8 gut 19 PS leistet, spiegelt die in diesen harten Wettbewerben gewonnenen Erfahrungen in allen für Leistung und Stehvermögen entscheidenden Bauteilen ebenso wider wie das leichte und doch robuste Fahrwerk mit der langhubigen Teleskoppabel und den blitzenden Leichtmetall-Vollnabenbremsen, die einen neuen Maßstab für die Beurteilung von Motorradbremsen schlechthin schufen. Der Leichtmetallzylinderkopf kennt mit seinen tiefen rechteckigen Kühlrippen und den ungewöhnlich starken Wandquerschnitten auch bei stundenlangen Hetzfahrten keine Überhitzung. Die leichten, tulpenförmigen Ventile stören nicht die klassische Halbkugelform des Verbrennungsraumes und sorgen zusammen mit den wirbelfrei geführten Gaskanälen für geringste Strömungswiderstände, um die sich auch der schräg angeflanschte Zweischiebertvergaser bemüht. Um die Seitendrucke auf die Ventilschäfte niedrig zu halten, sind die breitgelagerten Kipphebel besonders lang ausgebildet. Sie werden über Stoßstangen und lange Schleppebel mit stellitierter Lauffläche von der seitlich liegenden Nockenwelle betätigt, die von einem breiten, schrägverzahnten und geräuschlos laufenden Stirnradpaar angetrieben wird. Ein langes Pleuel hält die Laufbahndrucke des Kolbens niedrig, und die kräftige Kurbelwelle verläßt sich nicht nur auf die beiden reichlich bemessenen Rollenlager, sondern stützt sich auf der Abtriebsseite noch auf ein Kugellager im Gehäusedeckel ab. Die im Steuergehäuse untergebrachte Ölpumpe fördert das Öl durch die hohlgebohrte Kurbelachse und den Kurbelzapfen zum Pleuelager. Von dort wird das in reicher Menge zugeführte Öl auf die Kurbelwellenlager, die Kolbenlaufbahn und den Kolbenbolzen gespritzt, fließt dann in den Sumpf des Kurbel-

gehäuses und wird von der Pumpe in den hinter dem Block liegenden Ölbehälter zurückgefördert. Ein Drehschieber auf dem linken Kurbelzapfen sorgt für die Entlüftung des Kurbelgehäuses. Das gut abgestufte Vierganggetriebe, das durch eine Schaltwippe betätigt wird und so auch Rücksicht auf die frischgeputzten Schuhspitzen nimmt, wird durch eine im Ölbad laufende Duplex-Kette angetrieben, die durch einen federge-spannten Gleitschuh am gezogenen Trum stets in der richtigen Spannung gehalten wird. Aus dieser bewährten Grundkonstruktion wurden zwei neue Modelle abgeleitet: Die „Regina 250“ mit 65 mm Bohrung und 75 mm Hub als sportliche, temperamentvolle Viertellitermaschine unterscheidet sich von der größeren Schwester äußerlich nur durch den Einport-Auspuff. Mit ihren 17 PS kommt sie auf eine Höchstgeschwindigkeit von gut 110 km/h. Bei der „Regina 400“ wurde die Bohrung auf 74,5 mm vergrößert, die Leistung auf 22 PS gesteigert und besonderer Wert auf die für eine ausgezeichnete Beschleunigung und für den vorzugsweise gedachten Beiwagenbetrieb entscheidende Erhöhung des Drehmoments gelegt. Mit dem in enger Zusammenarbeit mit Steib entwickelten Horex-Beiwagen erreicht die „Regina 400“ eine Spitzengeschwindigkeit von 105 bis 110 km/h. Interessant ist ein Vergleich der Beschleunigungszeiten: In 14 Sekunden erreicht die „Regina 250“ vom Stand aus die 80 km/h, in der gleichen Zeit überschreitet die „Regina 400“ gerade die 110-km/h-Grenze. Die „Regina 350“ braucht vom Stand bis 80 km/h genau 11 Sekunden.

Den drei Modellen gemeinsam ist das Fahrwerk, ein offener, sehr kräftiger Rohrrahmen, der vorn und hinten durch eine langhubige Teleskoppabel abgedefert ist. Mit der Entwicklung dieses Fahrwerks für die Regina wurde Horex zum Vorkämpfer des geschmiedeten Leichtmetalls im Serienbau. Die Forderung nach möglichst geringem Gewicht der ungefederten Massen führte bei der Entwicklung der Horex-Teleskoppabel zu gründlichen Untersuchungen über Leichtbaufragen und zur Wahl von geschmiedetem Leichtmetall hoher Festigkeit für die Holme und Brücken der Federbeine und für die Achsfäuste der Hinterradfederung. Diese Pionierarbeit dehnte sich auf Lenkergriffe und Schaltwippe, auf Leichtmetallfelgen und viele andere Teile aus und führte zu dem ungewöhnlich niedrigen Gewicht der „Regina“, das nicht nur in der Beschleunigung und am Berg, sondern auch in der überragenden Handlichkeit dieser rassigen Sportmaschine zum Ausdruck kommt. So kommt die „Regina 400“ auf das hervorragende Leistungsgewicht von 7,2 kg/PS. Geschmie-



detes Leichtmetall übertrifft in seinen Festigkeitswerten den früher für diese Bauteile vorwiegend verwendeten Temperstahlguß, wiegt aber nur ein Drittel, leitet die Wärme ungleich besser ab und ist hervorragend beständig gegen Korrosion, und nichts kennzeichnet seine Überlegenheit besser als die Tatsache, daß die Horex-Bauweise in den letzten Jahren weltweite Schule gemacht hat. Mit der Einführung der Horex-Leichtmetallvollnabenbremsen in den Serienbau hat Horex die Entwicklung des deutschen Motorradbaus auf diesem für die Fahrsicherheit so bedeutsamen Sondergebiet entscheidend vorangetrieben und auch jenseits der Grenzen befruchtend auf die Konstruktion gewirkt. Die erhebliche Vergrößerung der Bremsfläche ohne merkliche Gewichtszunahme, die außerordentliche Steifheit des geschmiedeten Leichtmetallkörpers mit seinen kräftigen Rippen, der hohe und konstant bleibende Reibbeiwert der eingeschrumpften Asilit-Ringe, die mit dem Bremsbelag eine vorbildliche Reibpaarung ergeben, und die verbesserte Wärmeableitung und Wärmeverteilung sichern den Horex-Bremsen auch auf langen Paßstraßen die volle Bremswirkung ohne Ermüdung. Wenn wirklich einmal Not am Mann ist, genügt ein leichter Hebeldruck, um beide Reifen zum Pfeifen zu bringen.

Die in einem geschlossenen Kettenkasten laufende Hinterradkette wird durch Gummihülsen im Kupplungskettenrad und durch eine am hinteren Kettenrad angeordnete hochelastische Stoßdämpferscheibe geschont und in ihrer Geschwindigkeit wirksam unterstützt.

Ein Stoßstangenmotor, der in mehr als 15 jähriger Entwicklung zu höchster Zuverlässigkeit heranreifte, ein Langhuber, der mit dem mächtigen Leichtmetallkopf keine Überhitzung kennt, ein vorbildlich abgestuftes Vierganggetriebe mit spielend leichtgängiger Fußschaltung, deren Schaltwippe auch auf die Sonntagsschuhe Rücksicht nimmt, eine genau aufeinander abgestimmte Allradfederung, die bei ihrem Erscheinen einen neuen Standard für Fahrkomfort und Fahrsicherheit schuf, Leichtmetallvollnabenbremsen, die auch auf den längsten Paßabfahrten keine Ermüdung kennen und die die Entwicklung auf diesem für die Sicherheit so entscheidenden Teilgebiet im Motorradbau der ganzen Welt entscheidend beeinflussten und vorantrieben – das sind die Bauelemente, die sich in der Horex-Regina zu einem organischen Ganzen harmonisch zusammenfügen und sie zur beliebtesten 350 ccm-Maschine der Welt gemacht haben. Aber trotz des weltweiten Erfolges der „Regina“ klang den Ingenieuren in Bad Homburg noch immer der Orgelton der

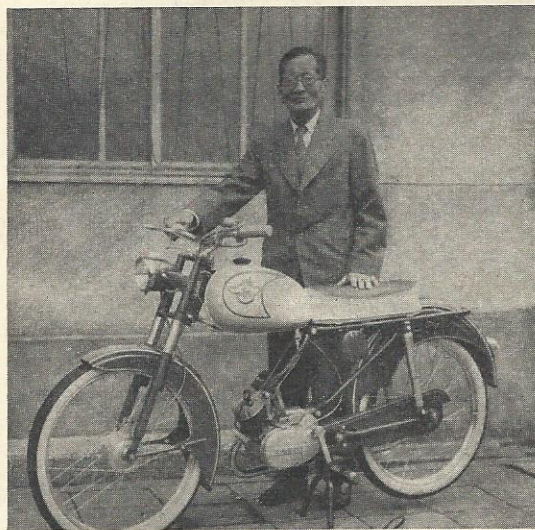
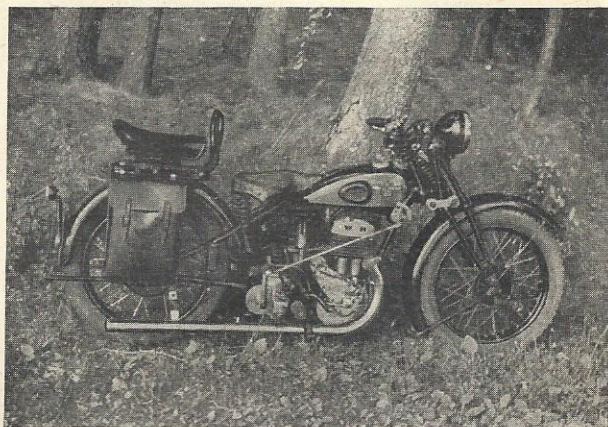
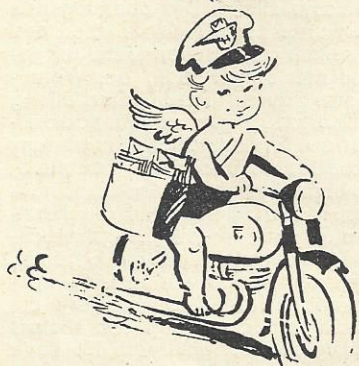
stolzen Parallel-Zweizylinder in den Ohren, und auf den Tag genau 18 Jahre nach jenem denkwürdigen 24. Dezember 1932 erlebte der Horex-Parallel-Zweizylinder im „Imperator“ seine Renaissance mit einer einmaligen Harmonie der Formgebung und mit einer Leistung von 30 PS bei 6800 U/Min, die die Halblitermaschine in die internationale Spitzenklasse stellte. Die obenliegende Nockenwelle wurde durch eine zwischen den Zylindern in einem gekapselten Gehäuse geführte Rollenkette angetrieben, das Ventilspiel ließ sich durch Exzenterverstellung ohne Spezialwerkzeug von außen nachstellen, die vierfach wälzgelagerte Hirth-Kurbelwelle sicherte vorbildlichen Leichtlauf, und die Ölpumpe überspülte das Triebwerk mit 120 Litern in der Stunde. Auf der Rennbahn und auf pausenlosen Langstreckenfahrten, im Stadtverkehr und im Gelände, im Sommer und im Winter wurde der „Imperator“, dessen fortschrittliches Fahrwerk mit Hinterradschwinge der Leistung des Motors und der Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h gerecht wurde, bis zur Serienreife erprobt. Wenn sich Horex dennoch nicht entschloß, die Fertigung dieser stolzen und zukunftsweisenden Konstruktion aufzunehmen, so spricht aus diesem schwerwiegenden Entschluß nur die Erkenntnis, daß die Leistungsreserven eines solchen Titanen nur noch von einem kleinen Kreis von Spitzensportlern ausgewertet werden können, und das wirtschaftliche Verantwortungsbewußtsein, das sich in der Entwicklung der „Regina“ ebenso widerspiegelt wie in den nach den letzten Erkenntnissen aufgebauten Betriebsanlagen in Bad Homburg. Die unschätzbaren Erfahrungen, die bei der Entwicklung und Erprobung des Imperator gewonnen wurden, werden in den künftigen Konstruktionen ihren Niederschlag finden.

Die Entwicklung ruht nicht, und es ist kein Wunder, wenn der Weg vom hölzernen Reitwagen Gottlieb Daimlers bis zur Windsbraut aus Stahl und Leichtmetall unserer Tage zu einem der erregendsten Kapitel in der Geschichte der Technik wurde. Es sind Menschen mit jungem Herzen, die den Motor auf zwei Rädern lieben, weil er sie zu Herren über Raum und Zeit gemacht hat und ihnen einen Hauch echter Romantik in unser Jahrhundert hinüberrettete, und es sind Männer mit jungem Herzen, die in Bad Homburg vor der Taunushöhe die Horex bauen, immer bereit, ihre Arbeit mit den Besten der Welt zu messen.

So ist es gelungen, innerhalb weniger Jahre in über 59 Ländern der Erde ein wichtiges Industrieerzeugnis einzuführen, das mithilft, den guten Klang deutscher Wertarbeit zu verstärken.



# In alter Liebe: HOREX Hauspostlagernd



## HOREX-REBELL in Japan

Als das erste HOREX-Moped Rebell in Japan eintraf, wurde es in Tokio, bei Yamada Rinseikan Ltd., – die dortige HOREX-Vertretung – zunächst gebührend bewundert und dann der feierliche Augenblick geknipst. „myself“ schrieb der freundliche Herr Suzuk unter das Foto, das die HOREX-Post gerne mit einem Gruß an alle HOREX-Fahrer Nippons veröffentlicht.

## WAS IST DENN DAS FÜR EINE HOREX?

fragen die jungen Tankwarte Herrn Herrmann Steinhoff aus Hannover, Fröbelstraße 6, der uns das Foto und folgende Zeilen sandte:

„Meine 600er-HOREX hat das Baujahr 1932 und ist seit 1934 in meinem Besitz. Nun ist diese Maschine also 25 Jahre alt und ich muß sagen, daß sie einmalig ist. Das Material ist unverwüflich. 25 Jahre läuft sie fast ohne Reparatur und hat Tausende von Kilometer hinter sich. Nie hat sie mich in Stich gelassen. Sie war in der Schweiz, in Tirol und in Italien in den Dolomiten. Eine Lust und Freude ist es, wie sie die Berge läuft. Und der Verbrauch – Sie werden es kaum glauben,  $3\frac{3}{4}$  Liter, diese schwere Maschine. Niemand glaubt es, wenn er nicht dabei war. Ich kann eben nichts anderes sagen als: sie ist einmalig!

Hat man ein solch hervorragendes Rad im Besitz, so ist es selbstverständlich, daß man es auch pflegt. Und darein habe ich meinen ganzen Stolz gelegt. Die Maschine sieht prima aus. Die jungen Tankwarte, die noch gar nicht am Leben waren, als diese Maschine gebaut wurde, staunen immer wieder, „so alt und so prima erhalten!“ Ich bin nun auch nicht mehr der Jüngste und möchte diese Maschine, die mein Ideal ist, schweren Herzens abgeben.“

Interessenten wollen sich bitte mit Herrn Steinhoff direkt in Verbindung setzen.





### **ALTE LIEBE ROSTET NICHT**

Für Berlin und Regina hat Herr Zierl, Berlin-Halensee, eine stille Liebe. Und da geteilte Freud' – doppelte Freud' ist, hat er sich jemand ausgesucht, mit dem er teilen kann. Das Ganze liebevoll in einem Foto eingefangen sei zur Freude aller HOREX-Fahrer nebenan gezeigt.

**HOREX** *Post*

Verantwortlich für den Inhalt: Hans Probst, Bad Homburg v.d.H.  
Gestaltung: Günter Schwartz, Frankfurt a. Main. – Fotos: Horex-  
Werke, Bad Homburg v. d. H. und Horex-Freunde – Herstellung:  
Industrie- u. Werbedruck, Neu-Isenburg – Verlag: HOREX-POST,  
Frankfurt am Main, Städelstraße 19.












Zugrunde gelegte Rechnungsgrößen

Körpergewicht 70 kg  
 Resorptionszeit 1 Stunde  
 Alkoholabbau im Blut 0,1‰ pro Stunde  
 1 Glas Bier ⇒ 1/4 Liter mit 10 g Alkohol

*Wussten Sie das schon?*



		0,1‰	0,2‰	0,3‰	0,4‰	0,7‰	0,8‰	0,9‰	1,0‰	1,3‰	1,6‰	Alkohol Promille im Blut
 1. Glas Bier →												
 2. Glas Bier →												
 3. Glas Bier →												
 4. Glas Bier →												
 5. Glas Bier →												
 6. Glas Bier →												
 7. Glas Bier →												
 8. Glas Bier →												
 12. Glas Bier →												

**Denke daran als Verkehrsteilnehmer!**

„Verkleinerte Nachbildung einer Tabelle aus der Broschüre  
 ‚Mutter kann ganz ruhig sein‘ (Alkohol und Verkehr?)  
 des Dortmunder Zeitschriftenverlages.“