

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



HOREX

Post



HOREX MOPED V21 ganz groß!

2/58

8. JAHRGANG

Überreicht durch



4 INTERNATIONALE
HOEX
• STERNFAHRT
FREIBURG/BRSG.
2. - 8. JUNI 1958

**HOREX-CLUB
FREIBURG**



**FÜR
ALLE
HOEX
FREUNDE
WICHTIGER
TERMIN**

- 1. Nennschluß: 10. Mai 1958
- 2. Nennschluß: 26. Mai 1958

AUSSCHREIBUNG ▶
in diesem Heft

KLEINE KETZEREIEN

im Frühling

Freunde, tretet mal auf den Kickstarter. Die Frühlingsausfahrt ist überfällig. Die Sonne duldet in diesem Jahr recht lange das „Weiße“ und es bestehen die besten Aussichten, daß uns auch bei dieser Ausfahrt ein frisches „Mailüfterl“ um die Ohren weht. Na, nun singt er wieder sein Viertaktlied, der gute Brummer aus Bad Homburg. Fräulein Sozia — sie sieht übrigens nett aus, ganz abgesehen von der neuen, modern-geschnittenen Hose und dem farbenfrohen Pulli — hat inzwischen auch Platz genommen. Den ersten Gang rein und Start in das bunte Land unserer Reise-wünsche. — Es ist doch immer wieder ein neues Erlebnis. Der weite Himmel, das graue Band der Straße und eine zuverlässige Maschine, die uns gestattet, in ungebundener Freiheit dorthin zu fahren, wohin uns Sonne, Wind und Wünsche treiben.

Während die Maschine zügig eine Steigung im vierten Gang hinaufzieht, vorbei an der „Vierrädrigen - Möchtegern - Gilde“, drängen sich Vergleiche auf. Ob man dort drüben unter all dem verzinkten, verchromten und lackierten Blech in Anbetracht der höheren Kosten die gleiche „ungebundene Freiheit“ empfindet und den Spaß an der Freud hat? Na, unsere Sorgen sollen es nicht sein. Billiger jedenfalls, als wir auf zwei Rädern, fährt keiner.

Den Zweitakt-Duft noch in der Nase, erinnert man sich einiger Gespräche mit Freunden, die dem Motorrad Valet sagten und Mobilbesitzer wurden. Man muß lächeln bei dem Gedanken an die damals geäußerten Motive für den Gesinnungswechsel. Aber das Wort vom Alten Fritz „der Soldat muß sich können füh-

len“ scheint nicht nur für den Soldaten, sondern auch für den Verkehrsteilnehmer moderner Prägung Gültigkeit zu haben. Und er fühlt sich — denn eine gute Fee lietert ihm das kleine Wörtchen „Auto“ zu seinem Mobil frei Haus.

Nun aber runter mit der Geschwindigkeit! Das Warnschild kündigt den ever-green „Straßen im Aufbruch“ an. Kaum ist die winterliche Schlitterei auf Schnee und Eis beendet, darf man sich um die Frostbeulen der Straßen herumschlängeln, wenn nicht überhaupt gesperrt ist und Umleitungen uns mit üblen Fahrwegen und verträumt, abseits liegenden Dörfchen vertraut machen. Ob man wohl den Unterbau der Straße diesmal winterfest macht oder den Turnus der Ausbesserungsarbeiten beibehält?

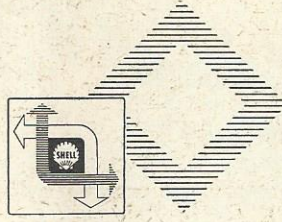
In diesen alten Städtchen geht es doch verdammt eng zu. Das muß eine schöne Uhrmacherarbeit sein, hier einen Lastzug — selbst einen mit genehmigten Seeböhm'schen Maßstäben — durchzusteuern. Na, noch diese Kurve und wieder hinaus auf die freie Strecke. Mit einer Solomaschine der reinste Spaß! — Donnerwetter, guckt der „Freund und Helfer“ aber böse. Und jetzt kommt auch erst das Ortschaftsschild. 50 km/h! Das ist jedesmal ein albernes Rätselraten, darf man, darf man nicht? Diesmal hätte man eben noch nicht gedurft! Ob der erste Eintrag in die Verkehrs-sünderkartei fällig ist? Ein ganzes Stockwerk haben die in Flensburg in einem Industriegebäude gemietet, um die „Sündenbockkartei“ unterzubringen. Ihr müßt mal nachlesen, was dort alles eingetragen wird. 84 Verkehrsdelikte enthält der feine Katalog, darunter

„Überschreitung der zugelassenen Parkzeit“. Ob man das nicht einfacher und billiger hätte haben können? Und vor allem, was rechtfertigt den Eintrag bei einer Disziplinwidrigkeit, die für die übrigen Verkehrsteilnehmer keine Gefahrenmomente heraufbeschwört? Wir sind doch alle dafür, daß die wirklichen Verkehrsrowdies und -räuber dingfest gemacht werden. Aber doch nicht vom Schreibtisch aus — da muß man schon auf die Straßen gehen. Das Geld für die Kartei und die Karteiführer, für den ganzen Aufwand, den dieses „Sündenbock-Register“ im Gefolge haben wird, wäre richtiger in der Ausrüstung und Ausbildung unserer Verkehrspolizei angelegt. Und wenn schon Eintragung, dann aber nur bei klaren und eklatanten Fällen, in denen Menschenleben gefährdet oder mißachtet wurden. Hier wäre der Eintrag in den Führerschein — bei Fußgängern in die Kennkarte — durchaus gerechtfertigt. Dieses Verfahren ist nicht neu und vor allem billiger, als Flensburgs Monstrekarrei. — Das nächste Ortsschild ist da, Gashahn zu, brave 50 auf den Tacho gebannt und einen Blick zu den prominierenden Dorfschönen riskiert. Häuschen flötet vom Sozius her etwas von schönen Fachwerkhäusern. Ja, ja, alle tadellos gebaut — es bleibt offen, wovon gesprochen wurde.

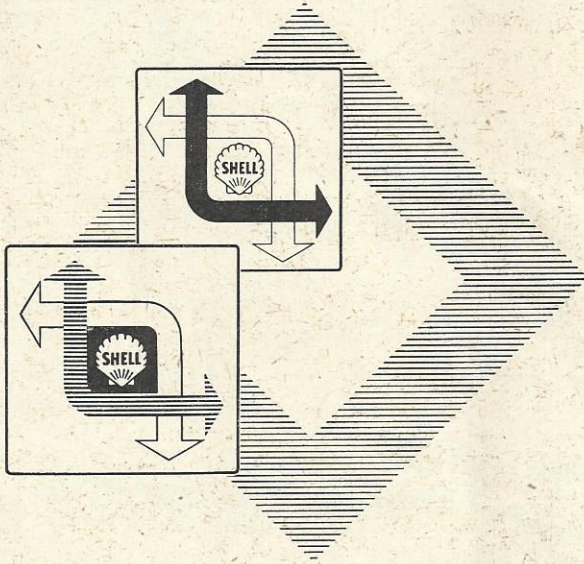
Hinter dem letzten Haus kündigt eine riesige Tafel „Billiges Benzin“ an. Es ist eben alles relativ — aber daß die Suezaffäre vorbei ist, hat sich jetzt doch herumgesprochen. Wäre wirklich nett gewesen, wenn man im Zuge der Verbilligung gleich die indirekte Steuer miterledigt hätte. Überall haben wir indirekte Steuern, nur bei der Kraftfahrzeugsteuer

scheint es nicht klappen zu wollen. Die Auswirkungen, die eine solche Besteuerung haben würde, haben Für und Wider geweckt und Bonn mit allen betroffenen Interessenten auf den Plan gerufen. Natürlich würde die Besteuerung des Betriebsstoffes an Stelle des Fahrzeuges für die Behörde und die Produzenten Umstellungen erfordern. Die staatlichen Steuerkartenausschreiber würden zum größten Teil für andere Arbeiten frei, die Mineralöl-Firmen hätten dagegen zusätzliche Arbeit als Steuereinzahler und in die Staatskasse würde das Geld erst nach dem Verkauf fließen, entgegen der bisherigen Vorauszahlung. Der Konstrukteur eines Fahrzeuges würde nicht mehr nach der Steuertabelle greifen — für ihn wäre der Benzinverbrauch der wesentliche Faktor für den späteren Verkaufswettbewerb. Und das wäre volkswirtschaftlich — vom Gesichtspunkt unserer Außenhandelsbilanz aus betrachtet — durchaus in Ordnung. Otto Normalverbraucher wäre bestimmt damit einverstanden, wenn er für sein Fahrzeug, das in der Garage steht, nur dann seinen „Zehnten“ bezahlt, wenn er so — wie wir heute bei unserem Ausflug in den Frühling — über die Straßen dahingleitet. Ja, das müßte schön sein . . .

Aber nun haben wir unser Ziel erreicht. Weit hin können wir von „unserem Luginsland“ hinausschauen in die weite Flußebene und wohlbekannte Hügel grüßen zu uns herüber. Zwei sonnenhungrige Augen und ein roter Mund lassen uns die kleinen Ketzereien im Frühling schnell vergessen. — Doch aufgeschoben ist hier nicht aufgehoben!



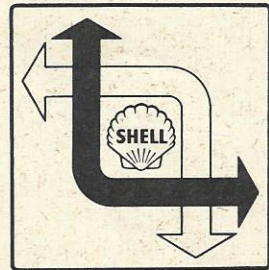
An den Strassen Europas

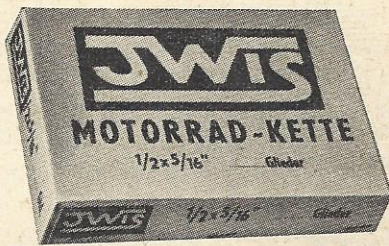


SHELL TOURING SERVICE

Zwischen Nordkap und Sizilien führen zwei-tausend SHELL-Stationen dieses Zeichen.

Sie erhalten dort überall Auskünfte und touristisches Material. Denken Sie daran, wenn Sie schon jetzt Ihre Ferienreise planen.





so gut

wie alle

JWS-Ketten!

Das HOREX-AS ist eine Auszeichnung und Anerkennung für Horexfahrer, die mit ihren Fahrzeugen besondere motorsportliche Leistungen erzielen konnten. Es wird in drei Stufen verliehen. Die bei Leistungsprüfungen, wie Geländefahrten, Trial, Rallies, Moto-Cross, Rennen usw. nachgewiesenen Erfolge werden nach Punkten gewertet und zwar

Goldmedaille	bzw. 1. Platz	= 6 Punkte
Silbermedaille	bzw. 2. Platz	= 3 Punkte
Broncemedaille	bzw. 3. Platz	= 1 Punkt
Klassensieg	zusätzlich	= 3 Punkte

60 Punkte = HOREX AS in Bronze

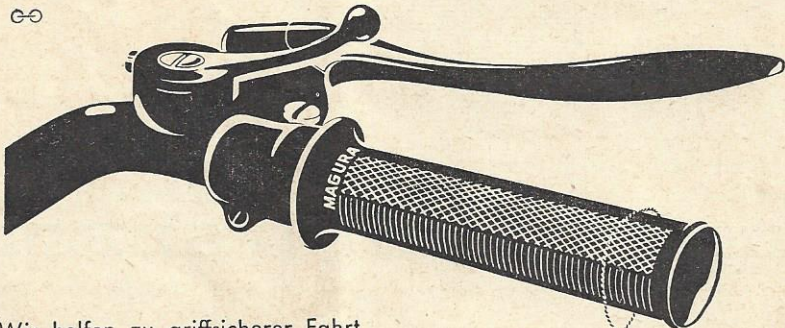
90 Punkte = HOREX AS in Silber

120 Punkte = HOREX AS in Gold

Wer weiß, wie hoch die Goldmedaillen hängen und mit welch' hohem Einsatz sie erkämpft werden müssen, der wird den Wert dieser Horex-Auszeichnung richtig beurteilen, denn: 10 Goldmedaillen sind erst 60 Punkte und somit das AS in Bronze. Das Doppelte jedoch ist erforderlich für das Horex-AS in Gold!

Wir werden in zwanögloser Folge von Trägern dieser hohen Horex-Auszeichnung berichten, wobei die Reihenfolge keine Einstufung darstellt. Horex-Fahrer sind nun mal eine Klasse für sich und die Horex-AS-Fahrer die Elite davon.

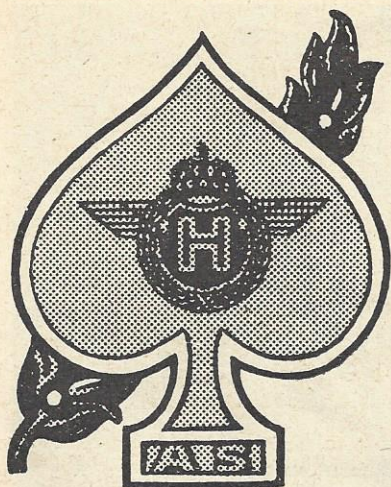
Beginnen wollen wir mit einem Fahrer aus dem Norden Deutschlands, der uns heute erzählt, wie er das AS in Silber errang, mit ERNST PETERS.



Wir helfen zu griffsicherer Fahrt durch unsere Qualitätsproduktion: Lenker und Lenkerarmaturen in allen Arten und Formen, Drehgriffe, Schaltdrehgriffe, Bedienungshebel. Die Fachwelt schätzt die technische Reife und die Zuverlässigkeit aller MAGURA-Erzeugnisse.

GUSTAV MAGENWIRTH KG · URACH (WÜRTT.)





HOREX

== AS ==

ERNST PETERS

Wörden l. Heide (Holstein)

Ich hatte 1949 als Maschinenschlosser gerade ausgelernt. Die DM in meiner Tasche standen in keinem Verhältnis zu meinem Wunsch, „unbedingt Motorrad fahren“. So kaufte ich mir für DM 350,— eine gebrauchte Maschine, deren Baujahr so bei 1937 liegen mußte. Ich hatte wenig Ahnung von solch einem Apparat und habe wohl mehr geschoben als gefahren. Im Frühjahr 1951 sah ich in Dortmund — ich ging dort in eine Werkzeugmaschinenfabrik — zum ersten Mal eine HOREX! Ich war begeistert und hatte nur noch einen Gedanken, ein Ziel: die Maschine muß her! Ein ganzes Jahr dauerte es, bis ich sie bekam, meine Regina 350. Was bin ich rumgedandelt, nur so aus Spaß, zwischen Rhein und Ruhr, im Sauerland, an der Mosel, in der Eifel, auf dem Nürburgring.

Was wurde meine Maschine bewundert und ich, der Besitzer, beneidet, als ich nach Wörden zum ersten Mal damit in Urlaub kam. Hier hatte man damals von HOREX-Regina noch wenig gesehen und gehört.

1953 wurde ich Mitglied des ADAC und fuhr bei einigen kleineren Veranstaltungen mit leidlich guten Erfolgen mit. Ausgestattet mit dem Fahrer-Ausweis der OMK schaffte ich meine erste Goldene bei der „Holsteinischen Rosenfahrt“ in Uetersen. Wie war ich stolz darauf! Meine Maschine war absolut serienmäßig. Keine GS-Reifen, keine Montageerleichterungen, keine hochgezogenen Auspuffe, nichts, gar nichts dergleichen. Aber damals waren diese Zuverlässigkeitsfahrten auch nicht so schwer wie heute.

Im Herbst 53 baute ich meinen bisher einzigen Unfall. Ergebnis: HOREX-Regina ziemlich hin, Fahrer gesund. Das Sparen ging wieder von vorne los und im Frühjahr nannte ich die neue Regina mit Leichtmetall-Zylinderkopf, Büffel-

tank usw., nach der ich schon längst geschieft hatte, mein eigen. „Touristik und kleine Veranstaltungen“ hieß damals mein motorsportliches Programm. „Malenter Waldlauf“, „Geländeprüfung Lagerdorf“, einige Fuchsjagden — ich denke gerne daran zurück, es brachte viel Spaß und war immerhin ein Anfang, „mein Anfang“. Natürlich habe ich mein redlich Teil Lehrgeld bezahlen müssen. Ich denke an die „Nordd. Geländefahrt — Onkel Tom's Hütte“ in Kaltenkirchen. Strafpunktfrei reißt mir in der letzten Runde die Hinterradkette. Der Griff nach dem Werkzeug ging ins Leere. Der Werkzeugkasten war nicht abgesichert, Deckel aufgesprungen, Werkzeug verloren, aus — aufgeben. Es fehlte eben die Erfahrung. Beim „2. Husumer — Krabbenföhrn“ klappte es dafür besser. Gold und Klassensieg waren eine brauchbare Stütze meines Selbstvertrauens.

Ich hielt mal nicht viel von Gespannfahren. Doch ich wollte es genau wissen. In vielen Freizeitstunden bastelte ich mir einen Seitenwagen, ganz und gar Marke „Eigenbau“. Im Spätherbst war er fertig und die Premiere bei einer Zuverlässigkeitsfahrt im Kreis Segeberg endete mit einer Silbermedaille. Für den Anfang reichte es!

Bei fast allen Veranstaltungen traf ich einen Max-Fahrer, Willi Jahn. Mit ihm fuhr ich 1956 zusammen das Horex-Gespann. Wir hatten viele Fehlschläge, viel Betrübliches, eine ausgezeichnete Kameradschaft, einige gute Erfolge und waren immer dabei.

Vom Ostseestrand bekamen wir eine Probe bei der „Schleswig-Holsteinischen Geländepfung“. Wir wühlten in den „Hüttener Bergen“ herum und fuhren eine Silberne, weil meinem Beifahrer ein Rechenfehler unterlief und wir eine Kontrolle zu früh anfuhrten. Das



nahmen wir damals zunächst nicht tragisch, es sollte uns aber später die „Schlesw.-Holst. Geländemeisterschaft“ kosten. Wir kamen in der Gesamtwertung auf den 2. Platz. Noch gut in Erinnerung aus dieser Zeit ist mir die „1. Ostholsteinische Geländefahrt“ in Preetz. Die Längsstreben meines selbstgebastelten Beiwagens brachen zweimal durch, das Beiwagenrad scheuerte und mit dieser wackeligen Geschichte holten wir uns noch eine Goldmedaille. Die Lüneburger Heide lernten wir zu Pfingsten bei der „Hanseatischen Geländeprüfung“ kennen. Den Seitenwagen hatten wir inzwischen verstärkt. Vergnügt brachten wir unsere Goldmedaille nach Hause. Die schwersten und damit auch schönsten Veranstaltungen 1956 waren die „Ostsee-Nordseefahrt“ und „Rund um Wildeshausen“. In Wildeshausen war alles drin, eine Nachtfahrt, anschließend eine „echte“ Zuverlässigkeitsfahrt mit Ohne-Halt-Prüfung. Wasserdurchfahrt und viel, viel Sand. Ergebnis: Goldmedaille. Das Privatrennen durch Niedersachsen, um die letzte Fähre von Wischhafen nach Glückstadt zu bekommen, stand nicht in der Ausschreibung. Bei der „Ostsee-Nordseefahrt“ waren Dänen mit am Start. 12 Stunden fuhren wir in Regen und Gewitter und kamen völlig durchnäßt beim Rundkurs in Schwansen an, der viermal gefahren werden mußte. Regen, Moor und Morast waren die besonderen Kennzeichen dieser Fahrt, und ausgerechnet in der berühmten letzten Runde hat es uns erwischt. Der Hinterrahmen war aus der Muffe gezogen, das Hinterrad stand quer und scheuerte. Mit Montiereisen und zwei Leder-

schnallen wurde die Bruchstelle notdürftig geflickt. Von 17 gestarteten Seitenwagen kamen nur vier durch. Wir waren mit Recht auf unsere heißgekämpfte Goldene stolz.

1957 macht mein bisheriger Beifahrer Jahn seine 500er BMW klar und wird zum Konkurrenten. In Otto Hinrichs finde ich einen neuen Schmiermaxen, mit dem ich mich, wie sich später herausstellt, ausgezeichnet verstehe. Im Winter hatten wir den Seitenwagen umgebaut, wobei wir alle gesammelten Erfahrungen berücksichtigten. Gold und Klassensieg holten wir uns bei der „Nordd. Zuverlässigkeitsfahrt“ vom Gau Hansa, bei der es für Jahn, der in der Sonderprüfung nicht mitkam, nur zur Goldenen reichte. Ostern waren wir in Kaltenkirchen. Der Kurs „Onkel Tom's Hütte“ ist bekannt und gefürchtet. Wir bekamen dazu noch die Zeiten der schweren Seitenwagenklasse vorgesetzt und konnten trotz halsbrecherischer Fahrerei „nur“ eine Silberne erringen. Von der „7. Burgdorfer Geländefahrt“ schrieb „Das Motorrad“ daß es selbstmörderische Zeiten gegeben hätte. Die Silberne, die wir damals mit dem letzten Einsatz holten, war wahrlich Gold wert. In Wildeshausen flogen wir aus der Wertung, weil wir zwei Stoppschilder übersehen hatten.

Am 2. Pfingstfeiertag, im Anschluß an die Sternfahrt in Bad Homburg, starteten wir bei der „3. Badischen Geländefahrt“ in Mauer. Unsere Übersetzung mit 12:43 Zähnen war an sich gut ausgewählt, haute dort jedoch überhaupt nicht hin. Wir mußten eben feststellen,

daß wir keine Erfahrung über Veranstaltungen in Süddeutschland hatten.

Dagegen klappte es in „Rund um Rotenburg“ wieder. Eine unheimliche Hitze hat damals von Fahrer und Maschine alles verlangt. Daß die Maschine das aushielt, darüber staunen wir heute noch. Mit 29 Sekunden fuhren wir die schnellste Zeit bei der Beschleunigungs- und Bremsprüfung. Gold und Klassensieg haben wir damals mit einem riesigen Humpen, sprich Pokal, eingeheimst.

Der „Wesselburener Krabbentörn“ war immer gut besucht. Nur 7 km von hier entfernt ist das natürlich eine Verpflichtung. Schlamm, Wasser und Moor liegen uns mehr, als Sand. Bei drei Krabbentörns fuhr ich bisher zweimal Gold und Klassensieg. 1957 reichte es „nur“ zur Goldenen. Wenige Zehntelsekunden war ich in der Geschwindigkeitsprüfung mit meinem 350er-Gespänn langsamer wie ein 600er. Mit der Erringung der „Schleswig-Holsteinischen ADAC-Geländemeisterschaft 1957“ endete das letzte Motorsportjahr. Vielfach war meine Regina den anderen Gespannen an PS-Zahl weit unterlegen. Das leichtere Gespänn hat aber auch seine Vorteile. Die Maschine Baujahr 1954 hat noch die erste Kurbelwelle. Das ist kein „Benzinlatein“!

Wir werden auch 1958 wieder dabei sein mit frohem Mut, dem inneren Befehl „ran!“ und der oft bewiesenen Ruhe. Möge uns das Jahr einen guten Motorsport bringen!



KLEINSTBOHRER ab 0,05 mm
GEWINDEBOHRER ab M 0,3
REIBAHLEN (1:100) ab 0,09 mm

TITEX PLUS
GÜNTHER & CO. FRANKFURT/M.-WEST

... und was jeden

HOREX-Fahrer interessieren dürfte:

Ob sie das Moped „Rebell“ oder „V 21“ oder das Motorrad „Resident“ 350 ccm oder „Imperator“ 400 und 450 ccm fahren: Alle sind serienmäßig mit MAHLE-Kolben in Ein- oder Zweimetall-Bauart ausgestattet. Deshalb sollten Sie auch beim Überholen Ihrer Maschine wieder den bewährten MAHLE-Serien-Kolben verlangen. Nur so wird das Fahrzeug „wieder „MAHLE-Kolben-frisch“!



MAHLE - KOLBEN

MAHLE-Kolben aus der ältesten und größten Kolbenfabrik des Kontinents in Stuttgart-Bad Cannstatt und Rottweil.

Liebe HOREXIANER in aller Welt!

Freiburg i. Br., die Schwarzwaldperle, Stadt des Weines und der Gotik, wird am 7. und 8. Juni 1958 Ziel der

IV. Internationalen Horex-Sternfahrt 1958

sein. Wir Freiburger Horex-Fahrer haben uns verpflichtet, diese Veranstaltung auszurichten und laden Euch alle herzlichst ein, an diesem Treffen, das traditionsgemäß zu einem Höhepunkt im Horex-Jahre 1958 werden soll, teilzunehmen.

Die unvergleichlich schöne Lage unserer Heimatstadt inmitten wuchtiger Schwarzwaldberge wird den würdigen Rahmen dieser Großveranstaltung abgeben. Neben den Sehenswürdigkeiten Freiburgs sollt Ihr die dunklen Tannenwälder, die verträumten Täler und die stillen unergründlichen Seen des Schwarzwaldes, sowie die sonnendurchglühten Hänge des nahegelegenen Kaiserstuhls kennenlernen.

Für die IV. Internationale Horex-Sternfahrt haben wir uns den Leitspruch der Erbauer unserer schönen Maschinen

„Von Motorradfahrern für Motorradfahrer“

zu eigen gemacht. Es wird uns eine Ehre sein, alle Kräfte einzusetzen, die IV. Internationale Horex-Sternfahrt ebenso erfolgreich zu gestalten, wie die vorhergegangenen und Euch den Aufenthalt in den Mauern unserer Stadt so angenehm und unterhaltend als irgend möglich zu gestalten.

In der Hoffnung, möglichst viele Horexianer am 7. und 8. Juni 1958 als unsere Gäste begrüßen zu dürfen, verbleiben wir

Euer

Horex-Club Freiburg i. Br.

Freiburg, 1958

MANNSCHAFTSNENNUNG

Gemäß Ausschreibung zur IV. Internationalen HOREX-Sternfahrt nennt

M

(Name und genaue Anschrift des Clubs oder Vertreters)

eine Mannschaft

Diese besteht aus _____ Fahrern

Die entsprechenden Einzelnennungen liegen bei.

Unterschrift

Anlage: _____ Einzelnennungen

Nenngeld für Mannschaft wird überwiesen* - am Ziel entrichtet*

Diesen Raum bitte freilassen

--	--	--

* Nichtzutreffendes bitte streichen!

Ausschreibung zur IV. Internationalen H O R E X - Sternfahrt

nach Freiburg i. Br. am 7. und 8. Juni 1958

Veranstalter

der IV. Internationalen Horex-Sternfahrt 1958 ist der Horex-Club Freiburg, p. A.: Heinz Kanzinger, Freiburg i. Br., Komturstraße 10.

Veranstaltungszweck

ist, die Reihe der traditionell gewordenen Horex-Sternfahrten fortzusetzen, um auch im Jahre 1958 alle Fahrer, Freunde und Gönner der Marke „Horex“ des In- und Auslandes zusammenzuführen, ihnen hierbei Gelegenheit zu geben, über alle Grenzen hinweg das Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken, alte Freundschaften aufzufrischen bzw. neue anzuknüpfen. Darüber hinaus sollen die Sehenswürdigkeiten Freiburgs und des Schwarzwaldes den Teilnehmern nahegebracht werden.

Teilnahmebedingungen

An der IV. Internationalen Horex-Sternfahrt 1958 können alle Fahrer von Horex-Maschinen (Motorräder und Mopeds) ohne Rücksicht darauf, ob sie einem Horex-Club angehören oder nicht, teilnehmen. Fremdfahrzeuge, z. B. Wagen passiver Horex-Club-Mitglieder, sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, werden jedoch nicht gewertet.

Nennungen

können sowohl von Einzelfahrern als auch von Mannschaften abgegeben werden. Eine Mannschaft setzt sich aus mindestens 5 Fahr-

zeugen mit oder ohne Beifahrer (Solo oder mit Beiwagen) zusammen. Mannschaftsnennungen können von Horex-Clubs oder Horex-Vertretungen abgegeben werden.

Nennungen für Einzelfahrer und Mannschaften (geschlossen) sind unter Benutzung beiliegender Nennkarten bis zum **10. Mai 1958** an den veranstaltenden Club abzugeben. Letzter Nennschluß 26. Mai 1958!

Nenngeld

Das Nenngeld beträgt für jedes Fahrzeug der Marke Horex 6,- DM, für Fremdfahrzeuge 10,- DM und für jeden Teilnehmer (Fahrer, Sozius oder Beiwageninsasse) 1,50 DM. Bei Mannschaftsnennung ist außerdem für jedes am Ziel eintreffende Fahrzeug 1,- DM zusätzlich, höchstens jedoch 15,- DM, zu entrichten. Das Nenngeld ist zugleich mit der Nennung auf das Konto Nr. 18 310 der Dresdner Bank, Filiale Freiburg, oder am Ziel zu entrichten. Im Nenngeld eingeschlossen ist je Fahrzeug eine geschmackvolle Zielfahrtplakette und für die Teilnehmer kostenfreier Zutritt zu allen Veranstaltungen einschließlich Stadtführung.

Nenngeld ist Reugeld!

Durchführung der Fahrt

Den Teilnehmern wird weder Fahrstrecke, Kilometerleistung noch Geschwindigkeit vorgeschrieben. Die Einhaltung verkehrspolizeilicher Vorschriften wird jedoch jedem Fahrer zur Pflicht gemacht.

Kontrollkarten

Jedem Einzelfahrer wird nach Eingang der Nennung eine Einzelkontrollkarte (E) zugesandt. Bei Mannschaftsnennung werden die Einzelkontrollkarten (E) und zusätzlich eine Mannschaftskontrollkarte (M) geschlossen dem jeweiligen Club bzw. der Horex-Vertretung zugeleitet. Die Kontrollkarten sind vom Fahrer (E-Karte) bzw. Mannschaftsführer (M-Karte) sorgfältig mit gut lesbarer Schrift auszufüllen.

Start-Strecke

Start ist frühestens am 2. Juni 1958 0.00 Uhr möglich. Startort und Tag müssen durch einen anerkannten Motorsport-Club, eine Behörde oder eine Horex-Vertretung in der Kontrollkarte (E und M) bestätigt werden. Innerhalb Deutschlands kann nur an solchen Orten gestartet werden, die auf der ADAC-Straßenkarte (Maßstab 1:500 000), außerhalb Deutschlands nur an solchen, die auf der Shell-Europakarte (Maßstab 1:5 000 000) verzeichnet sind. Die Fahrstrecke kann nach Belieben festgelegt werden.

Zielkontrolle

Das Ziel der Sternfahrt befindet sich in Freiburg i. Br., Karlsplatz (ADAC-Haus). Einfahrtszeiten: Samstag, den 7. 6. 1958, von 13 bis 18 Uhr und Sonntag, den 8. 6. 1958, von 8 bis 12 Uhr.

Die Kontrollkarten sind am Ziel abzugeben.

Lotsendienst

An den Haupteinfahrstraßen und am Ziel sind gut gekennzeichnete Lotsendienststellen eingerichtet.

Wertung

Alle Teilnehmer, die das Nenngeld entrichtet haben, erhalten am Ziel die Sternfahrt-Plakette.

1. Einzelwertung

a) Motorrad:

Gewertet werden die vom Standort zum Ziel zurückgelegten Luftlinien-Kilometer. Durch Anfahren der in der angeschlossenen Tabelle aufgeführten Zielpunkte, die nur einmal angefahren werden dürfen, können weitere Gutpunkte gesammelt werden. Bei Anfahrt von Zielpunkten werden die Luftlinien-Kilometer vom Startort zum Zielpunkt und die aus der Tabelle zu entnehmenden Werte von Zielpunkt zu Zielpunkt oder Ziel addiert. Die Summe ergibt die Gesamtpunktzahl. Fällt der Startort mit einem Zielpunkt zusammen, so zählen nur die Luftlinien-Kilometer zum nächsten Zielpunkt oder zum Ziel.

b) Moped:

Für Mopedfahrer gilt die gleiche Wertung. Die errechneten Gutpunkte werden jedoch mit 2 multipliziert.

Bei Punktgleichheit entscheidet der kleinere Kubikinhalt und in zweiter Linie der frühere Nennungseingang.

2. Mannschaftswertung:

Mannschaften werden nach der Zahl der im Ziel eintreffenden Maschinen gewertet. Sie müssen geschlossen starten und das Ziel geschlossen erreichen. Sinkt die Zahl der Maschinen einer Mannschaft durch

Ausfall unter 5, so gehen die restlichen Fahrer in Einzelwertung über. Mannschaften werden nach zwei Systemen gewertet:

a) Allgemeine Wertung:

Die beste Leistung wird auf die gleiche Art wie in der Einzelwertung ermittelt, wobei die errechneten Kilometerpunkte mit der Zahl der am Ziel eintreffenden Maschinen multipliziert werden.

b) Horex-Club-Wertung:

Die beste Leistung wird durch höchste errechnete prozentuale Beteiligung ermittelt, wobei der Berechnung die zum Jahresende 1957 gemeldete Mitgliederzahl des jeweiligen Horex-Clubs zugrundegelegt wird. Bei gleicher prozentualer Beteiligung entscheidet die höhere Kilometerleistung.

Beide Mannschaftswertungen stehen sich völlig gleichwertig gegenüber. Für die Sieger (Platz 1 bis 3) der Einzel- und Mannschaftswertungen (a und b) sind Sonderpreise vorgesehen, die widmungsgemäß vergeben werden.

Allgemeines:

Das Anfahren von Zielpunkten kann nur gewertet werden, sofern die jeweilige Horex-Vertretung dies auf der Kontrollkarte (E und M) durch Unterschrift und Stempelabdruck bestätigt.

Jeder Teilnehmer an der IV. Internationalen Horex-Sternfahrt fährt auf eigene Rechnung und Gefahr. Der Veranstalter lehnt für sich

und alle mit der Organisation der Veranstaltung befaßten Personen jegliche Haftung für Personen- und Sachschäden – vor, während und nach der Fahrt – ab.

Proteste können nicht eingelegt werden. Entscheidungen der Fahrleitung sind unanfechtbar.

Unterkunft und Verpflegung

Der Veranstalter ist bereit, Quartier (Zimmer und Camping) zu vermitteln, wenn die Bestellung auf beiliegendem Vordruck zusammen mit der Nennung erfolgt. Zugewiesene Zimmer müssen auch bei Nichtbenutzung gemäß der Deutschen Hotelordnung bezahlt werden, sofern sie nicht 10 Tage vor der Veranstaltung **beim Vermieter** abbestellt werden. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß nur bei frühzeitiger Abgabe von Nennung und Quartierbestellung Zimmerwünsche erfüllt werden können. Die Quartierzuteilung erfolgt in der Reihenfolge des Nennungseingangs.

Die Teilnehmer werden am Ziel auf gute und preisgünstige Verpflegungsmöglichkeiten hingewiesen.

Programm

Veranstaltungsprogramme werden bei Abgabe der Kontrollkarten am Ziel ausgehändigt.

Freiburg i. Br., im Januar 1958

Clubkapitän
i. V. F. Behnisch

Fahrleiter
H. Gaß

Zielpunktabelle

Als Zielpunkte gelten:

- Augsburg:** Firma Albert Sigg OHG, Kraftfahrzeuge, SHELL-Großtankstelle – Augsburg, Neuburger Straße 146/150 – Autobahnzubringerstraße Ost
- Brüssel:** Firma McKey & Co., 111 Rue Royale Ste. Maria, Brüssel (Belgien)
- Genf:** Firma Horex-Service, Genève (Suisse), Rue Dubois Mally 2
- Groningen:** Firma N. V. Gremi, O. Ebbingestraat 32, Groningen (Holland)
- Kassel:** Firma Willi Barthelmes, Kassel, Brüderstraße/Kettengasse
- Linz:** Firma M. Königer, Zweigniederlassung Linz (Donau), Goethestraße 35
- Nürnberg:** Firma Kurt Füglein, Nürnberg, Frauentorgraben 47
- Paris:** Firma Trading-Motor-Line, 74 Rue de Roma, Paris VIII E
- Rheydt:** Firma Paul Peiffer, Rheydt, Limitenstraße 126

		D	B	CH	NL	D	A	D	F	D	
		Augsburg	Brüssel	Genf/Genève	Groningen	Kassel	Linz	Nürnberg	Paris	Rheydt	Ziel
Augsburg	D	—	640	520	730	410	300	145	720	540	275
Brüssel	B	640	—	630	360	425	900	590	310	160	480
Genf/Genève	CH	520	630	—	925	730	780	610	490	650	285
Groningen	NL	730	360	925	—	350	910	625	670	275	700
Kassel	D	410	425	730	350	—	570	275	685	245	455
Linz/Ost	A	300	900	780	910	570	—	310	1050	780	580
Nürnberg	D	145	590	610	625	275	310	—	730	470	340
Paris	F	720	310	490	670	685	1050	730	—	450	490
Rheydt	D	540	160	650	275	245	780	470	450	—	430
Ziel*		275	480	285	700	455	580	340	490	430	—

* kein Zielpunkt

IV. Internationale HOREX-Sternfahrt 1958

7. und 8. Juni 1958 nach Freiburg i. Br.

EINZELNENNUNG Motorrad* / Moped*

Name _____

Ort _____

Straße _____

Nationalität _____

Polizeiliches Kennzeichen
Moped — Fahrgestell-Nr.

Gemäß Ausschreibung zur IV. Internationalen Horex-Sternfahrt melde ich als

Einzelfahrer* — Mannschaftsfahrer*

Mannschaftsnennung des _____
Nennender Club oder Vertreter

Nenngeld: wird überwiesen* — am Ziel*

*Nichtzutreffendes bitte streichen!

Diesen Raum freilassen!			
-------------------------	--	--	--

QUARTIERBESTELLUNG

Name _____

Anschrift _____

Personenzahl

Übernachtung in Freiburg von _____ bis _____

Campingplatz*

Einzelzimmer*	Anzahl	Klasse	Doppelzimmer*	Anzahl	Klasse
---------------	--------	--------	---------------	--------	--------

Bettpreis:	Klasse	1	2	3
	DM	2,50 - 3,50	4,— - 5,50	6,— u. mehr

* Nichtzutreffendes streichen!

ZUWEISUNG _____

Eduard Edlitzberger ist Österreicher, seine reizende Frau kommt aus Schweden, die Maschine — die er z. Zt. durch Südamerika fährt — ist eine geborene Resident 350 ccm aus Bad Homburg, und dieser gut gemixte internatio-

nale Cocktail ist die Hochzeitsreise eines Weltbummlers. Aus Salta in Argentinien erreicht uns die Fortsetzung von seinem „SÜD-AMERIKANISCHEN TAGEBUCH“. Das Hochzeitstrio fuhr inzwischen

DURCH DEN ARGENTINISCHEN CHACO

Das letzte Mal hatte ich Ihnen von einer Motorradfahrt durch Ost-Paraguay nach den Wasserfällen des Rio Iguazu zu berichten versprochen, doch leider fiel diese Fahrt buchstäblich ins Wasser. Regenfälle hatten die teilweise fertiggestellte und teilweise in Bau befindliche Straße dorthin in einen Morast



verwandelt und selbst der zu jedem Husarenstück aufgelegte Ansuncener-HOREX-Club riet uns von dieser Fahrt ab. Da wir außerdem schon vorher eine der regennassen paraguayischen Erdstraßen kennengelernt hatten, verspürten wir wenig Lust, uns nochmals in ein ähnliches Abenteuer zu stürzen.

Diese erste unangenehme Erfahrung mit Paraguays Verkehrswegen bescherte uns die erstklassige Straße von Asuncion nach Encarnation. Um eine kleine Lücke in unserem Reiseprogramm auszunützen, waren wir zu den Jesuiten-Ruinen nahe der deutschen Kolonie Hohenau gefahren. Die Hinfahrt war ein reines Vergnügen. Ein Dahingleiten über eine spiegelglatte Fahrbahn, durch ideal überhöhte Kurven und über schön angelegte Brücken. Getrübt wurde das Ganze nur durch den langen Aufenthalt an der Fähre von Villa Florida. Der Motor des Fährschiffes war in die Brüche gegangen und die Lastautos standen in langen Kolonnen, um sich von einem gebrechlichen Gefährt an das andere Ufer rudern zu lassen. Trotzdem schafften wir die 400 km lange Strecke bis an unser Ziel in 5 Stunden. Ein Kompliment für Straße und Maschine.

Die Rückfahrt nahm allerdings 36 Stunden in Anspruch, denn der Regen hatte die Fahrbahn an einigen Stellen in einen abgrundtiefen Morast verwandelt und außerdem die ganze Strecke mit einem hauchdünnen Lehmfilm überzogen. Der erwies sich noch gefährlicher als Glatteis! Die Maschine rutschte haltlos von einer Straßenseite auf die andere, und bei einer dieser Gelegenheiten landeten wir in einem Graben, aus dem uns erst 6 Stunden später ein Ochsespann befreien konnte.

Kein Wunder, daß wir deshalb auf die Iguazu-Fahrt verzichteten und an ihrer Stelle an einer HOREX-Club-Ausfahrt nach der deutsch-österreichischen Kolonie Hohenau teilnahmen. Aber auch dieser Ausflug erwies sich als eine — in doppeltem Sinne — feucht-fröhliche Angelegenheit. Um zu den einzelnen Bauernhöfen der Kolonie zu gelangen, mußte die gesamte HOREX-Armada erst ein paar tiefe Wasserstellen durchqueren. Ein Unternehmen, bei dem der frischgebackene Clubkapitän Dr. Gere ein recht unfreiwilliges Vollbad nahm. Außerlich durchnäßt, brauchten wir dann nicht lange zu suchen, um durch innere

Eine so gut wie die andere, deshalb immer wieder



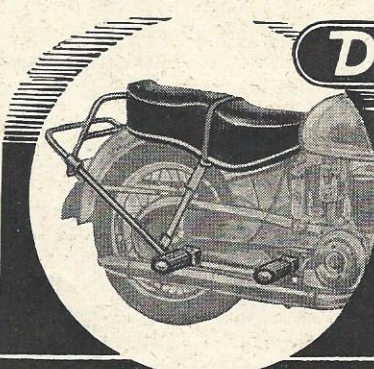
BERU
ZÜNDKERZEN

Durchnässung unser Gleichgewicht wieder herzustellen. Die Fässer der Weinbauern dufteten so verführerisch, daß wir jede Einladung zu einer Kostprobe bereitwillig annahmen. Wie der HOREX-Club wieder vollzählig nach Asuncion zurückkam, weiß niemand zu berichten!

Nachdem wir uns drei Monate lang im Landesinnern von Paraguay herumgetrieben und in vier Wochen die Hauptstadt Asuncion in- und auswendig kennengelernt hatten, schlug für uns die Abschiedsstunde. Ungeduldig, wieder neuen Zielen entgegenstreben zu können, brummte die Resident über die Grenze und durch den argentinischen Chaco. Die unbeschwerte Fahrt dauerte aber nicht lange, denn der Chaco wollte uns nicht so leicht passieren lassen. Erst sandte er uns einen Regenguß, so stark, daß wir die Strecke vom Hoteleingang bis zur Garage — es waren vielleicht 20 Meter — nur mit Hilfe zweier Ochsen bewältigen konnten. Nach dem Regen kam die Hitze, die im Nu alles ausgedörrt hatte und daran schuld war, daß verdurstete und von Aasgeiern zerfressene Rinder am Wegesrand keine Seltenheit mehr waren und wir uns feuchte Tücher gegen den süßlichen Aasgeruch vor

die Nase binden mußten. Und mit der Hitze kam der Sand. Meistens hüllte er uns „nur“ in dichte rötliche Wolken und drang selbst in den staubdicht-verschlossenen Beiwagen. Doch stellenweise bedeckte er unsere kaum befahrene Route in solchen Mengen, daß wir stundenlang aufgehalten wurden. Da wir oft tagelang keiner Menschenseele begegneten, hing alles von der Maschine ab und bei jeder Sandwächte stellten wir uns die bange Frage: Wird sie es schaffen? Sie schaffte es bis auf einmal, und dort in diesem grundlosen Sand würden wir wahrscheinlich heute noch stecken, hätte uns nicht der Zufall einen Eseltreiber mit ein paar Esel über den Weg geschickt. Die Esel zogen und die Maschine gab ihr Letztes. Nach fünf Stunden standen wir wieder auf festem Boden. Aber seit dieser Zeit hat die Maschine blaue Auspuffrohre!

In Salta, dem berühmten Höhenkurort in Nordargentinien, begann für uns eine neue Reiseetappe. Die Erdstraßen durch die ebene Pampa lagen hinter uns, und vor uns türmten sich die Vorberge Boliviens, über die wir bis auf 5 000 Meter Höhe hinaufklettern sollten. Doch davon das nächste Mal!



Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fußrasten
Kofferträger
Packtaschen

DBP. u. B.G.M.

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

SPORT auf HOREX MOTORRÄDERN



Aus allen Ländern laufen in Bad Homburg Siegmeldungen und begeisterte Berichte über die erfolgreichen Fahrer und Maschinen ein. Gleichgültig unter welchem Breitengrad und in welchem Land die schweren Brummer aus Homburg an die Startlinie geschoben werden, sie sind dabei, wenn es gilt, im fairen Wettbewerb die Leistung von Fahrer und Maschine unter Beweis zu stellen. Nicht selten erkämpfen sie gegen Kubik-Stärkere achtbare Plätze und ebenfalls nicht selten den Sieg.

JAPAN

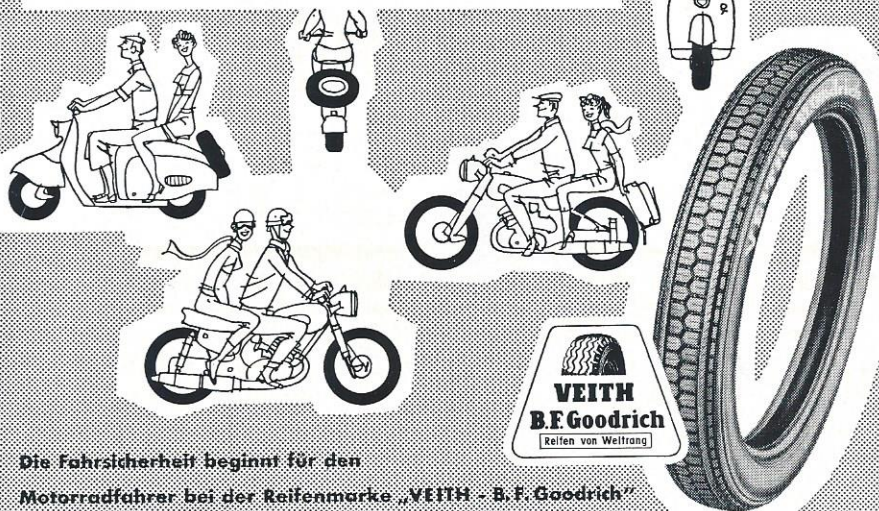
Fa. Yamada-Rinseikan Ltd. Tokio meldet:

„Die 400-ccm-RS-Maschine, die Sie an Herrn Nicosia lieferten, schlägt jede 500-cm-Maschine. Sie selbst wird nur von 600-ccm- und 650-ccm-Maschinen geschlagen.“



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.

VEITH  **B.F. Goodrich**



Die Fahrsicherheit beginnt für den
Motorradfahrer bei der Reifenmarke „VEITH - B.F. Goodrich“

In alter Liebe:
HOREX Hauspostlagernd



KEINE NACHWUCHSSORGEN ➤



hat man in Wien. Als der HOREX-Club der Praterstadt eine Ausfahrt machte, konnten es die beiden Mochtegegn nicht erwarten und starteten auf HOREX-Resident in das bunte Land ihrer Kinderträume.



IMPERATOR mit persönlichem PFIFF



Über 30 000 km hat Heinz Regenauer, Mannheim-Neckarau, Rosenstraße 38, mit seiner Imperatormaschine zurückgelegt. Die meisten Kilometer davon sammelte er bei drei Urlaubsfahrten, die an die Mittelmeerküste von Sorent bis Gibraltar führten. Zu dem obenstehenden Bild schreibt er:

„Der Tank wurde von mir selbst gebaut. Es begann mit einem Holzblock, aus dem ich die Form nach eigener Idee mit dem Stechbeitel herausschlug. Der fertige hölzerne Tank

wurde angepaßt. Dann zerschnitt ich die Holzform der Länge nach und preßte die Teile in Beton. In die erhaltenen Tankhälften trieb ich 1 mm Tiefziehblech mit dem Messinghammer hinein. Durch die gewölbte Form mußte ich je Seite zwei Teile verwenden. Diese 4 Stücke wurden auf einem Holzklötz geschlichtet, d. h. mit dem Blechhammer sämtliche Beulen herausgetrieben. Der Boden stammt von einem Unfalltank, den ich von meinem Händler bekam. Geschweißt wurden die Teile autogen. Den Tankverschluß, den ich aus einem Unfalltank herausschnitt, lötete ich hart ein. Einige Beulen wurden weich aufgelötet und das Lot sowie die Nähte mit der Feile bearbeitet. Beim Lackieren wurde der Behälter rot und silberfarben emaille-lackiert (kostete DM 35,—). Gearbeitet habe ich daran ca. drei Monate.

Die Trichter sind auch Eigenbau. Im Inneren befindet sich ein dem Original nachgebauter Schalldämpfer. Das Auspuffgeräusch ist etwas leiser geworden. An der Leistung konnte ich keinen Verlust feststellen.“



Als treuer Anhänger der Krone,

schreibt Ludwig Remischburger, Villach, Ghonallee 11, Österreich, vermisse ich immer mehr die Regina in Ihrer Hauspost. Obwohl vielleicht mit Recht den Nachkommen der ganze Platz eingeräumt wird, muß ich doch versu-

chen ein altes Bildchen dazwischenzukleimen. Man sieht nämlich darauf zwei junge Engländerinnen, Joan und Sylvia, die sich auf Regina wie zwei alte Hasen sichtlich wohlfühlen.

Ich selbst bin mit Ihrem Erzeugnis hoch zufrieden und behaupte, daß die „Regina 350 ccm“ eine eigene Klasse darstellt. Die Daten meiner geliebten Zweiradrigen lauten: Baujahr 1954, 35 000 km völlig reparaturfrei, mindestens 20 gewaltige Pässe.

Möge Ihr Werk weiterhin so erfolgreich arbeiten!

Die Hauspost dankt für die freundlichen Grüße aus Villach und kann den Kronenanhänger bei zwei so reizenden Vertreterinnen der monarchistischen Insel verstehen. Doch unbesorgt, wir haben auch die Dritte im Bunde, „Regina“ nicht vergessen und werden ihr stets den gebührenden Raum zur Verfügung stellen. Außerdem sorgt sie dafür im Straßenbild, durch ihre Sportfolge usw. schon selbst.