Bad Homburg

HOREX

HAUSPOST





Sein Typ...

Abs.: Fritz Kleemann
Bad Homburg
HOREX-Columbus-Werk K.G.

Liebe HOREX-Freunde!

Sie alle werden schon häufig die Erfahrung gemacht haben: wenn sich HOREX-Fahrer begegnen, dann winken sie sich freundschaftlich zu, obwohl sie einander gar nicht kennen. Die HOREX-Fahrer im ganzen Land sind wie eine HOREX-Familie, deren Stammhaus in Bad Homburg steht. Hier wird Tag für Tag in unermüdlicher Arbeit das geschaffen, was den HOREX-Fahrer so sehr zufrieden stellt. Und von hier aus sollen künftig auch die Bande fester geknüpft werden, die die große HOREX-Familie mehr noch als bisher umschließen sollen. Diesem Zweck möge unsere HOREX-Hauspost dienen, die heute erstmalig ihren Weg zu allen HOREX-Freunden in der Heimat und in aller Welt nimmt.

Fritz Kleemann

HOREX

Hauspost-Karte



An

alle HOREX-Freunde

.....

in der Heimat

und in aller Welt.



Mit ... zig PS in die Rennsaison

Nicht nur in Laienkreisen, sondern auch in Fachgesprächen taucht die Frage auf, welche Bedeutung man den Rennen zuzumessen habe. Man hört dann meist die verschiedensten Versionen, aus denen sich recht klar herauskristallisiert, daß es auf der einen Seite Werke gibt, die in Rennerfolgen zunächst einmal einen unerhört zugkräftigen Werbefaktor sehen. Enttäuscht muß man feststellen, daß die Serienmaschinen dieser Werke vielfach mit den Rennmaschinen nicht sehr viel gemeinsam haben, so daß die Rennerfolge nur in beschränktem Umfang dem Käufermarkt zugute kommen.

Anders denkt Fritz Kleemann, Chef des HOREX-Werks und selbst alter Rennfahrer. Rennen sind für ihn nicht Selbstzweck, sondern sie dienen der Verbesserung der Serienfahrzeuge, ihrer technischen Vervollkommnung und damit dem Kunden. Schon im vergangenen Jahr hatten sich die Homburger nach langer Zurückgezogenheit wieder dem aktiven Motorsport zugewandt und ließen zunächst eine aus Serienteilen der »*Regina*« gebaute 350 ccm-Rennmaschine starten. Nach der Planung einer 500 ccm-Serienmaschine in diesem Frühjahr stand es für das Werk fest, daß man in der diesjährigen Saison natürlich auch mit einer Halbliter-Rennmaschine starten würde, und zwar mit einer Maschine, die, wie im Vorjahr, aus dem Serienmodell weiterentwickelt wurde. Nachdem HOREX schon anfangs der dreißiger Jahre den ersten Parallelzweizylinder in Deutschland gebaut und mit der Rennausführung unter anderem die deutsche Straßenmeisterschaft 1935 errungen hatte, wurde bei der Konstruktion des neuen 500 ccm-Motors auf die guten Erfahrungen mit diesem Zweizylinder zurückgegriffen. Die neue Maschine war bereits im Frühjahr fertig, wird für das Serienmodell laufend härtesten Proben unterzogen und hat als Halbliter-Rennmodell beim Eilenriede-Rennen und auf dem Feldberg unter den beiden Werksfahrern Kurt Mansfeld und Hugo Schmitz ihr Debut gegeben. Daß es nicht auf Anhieb zu einem Sieg gelangt hat, machte die Verantwortlichen keineswegs kopfscheu; denn Kinderkrankheiten müssen nun mal von neuen Maschinen überwunden werden, auch wenn sie noch so unscheinbarer Natur sind. Zumindest aber waren die Erfahrungen dieser beiden ersten Rennen ausschlaggebend für die Weiterentwicklung der Serienmaschine gleicher Bauart wie auch des Rennmodells. Daß Mansfeld und Schmitz diese auch noch zu zünftigen Rennerfolgen fahren, sollte kaum bezweifelt werden. Wir HOREX-Fahrer drücken den beiden alten Füchsen jedenfalls kräftig die Daumen.



Hugo Schmitz — Rennfahrer mit „sex-appeal"



Kurt Mansfeld — alter Fuchs mit Erfahrung

Mit Bravour stand die HOREX-Mannschaft Oelerich, Schmitz, Hahmeyer und Wendker als Privatfahrer auf HOREX die diesjährige ADAC - Deutschlandfahrt durch. In der 350 ccm-Klasse zeigten die HOREX-Maschinen wiederum ihre sprichwörtliche Überlegenheit, und das bei einer Fahrtstrecke, die es diesmal wirklich in sich hatte. Mit zwei Goldenen u. zwei Bronzenen sowie dem ADAC-Mannschaftspreis kam das Team nach Haus.

Vier goldene Medaillen und den goldenen Mannschaftsschild gab es sogar für die vierköpfige HOREX - Mannschaft Oelerich, Schmitz, Strohe und Bickel bei der Acht - Stunden Solitude-Fahrt. In der Geschwindigkeits- u. Verbrauchsprüfung standen die HOREX in ihrer Klasse einzig da und bewiesen, daß die Schlagworte „zuverlässig, schnell und sparsam" nicht aus der Luft gegriffen sind.





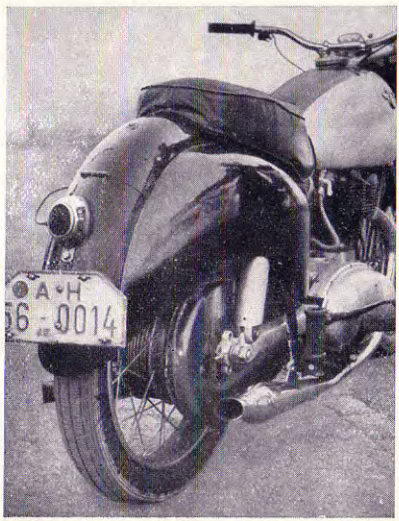
ADAC-Deutschlandfahrt-Team: Privatfahrer Wendker und HOREX-Mannschaft Oelerich, Schmitz und Hahmeyer am Ziel.

30 Pferde sehen dich an . . .





Es tut sich was im Taunus. Seit ein paar Wochen geistert eine sagenhafte Maschine durch die nähere und weitere Umgebung von Bad Homburg, setzt Motorradfahrer aller Altersklassen in Erstaunen und gibt durch ihren sonoren Klang zu erkennen, daß es sich um eine HOREX handeln muß. Und in der Tat, es ist wirklich eine neue HOREX, die emsig Kilometer sammelt und sich, ganz menschlich ausgedrückt, in der Pubertätszeit befindet. Rein äußerlich ist das an ihrem roten Nummernschild zu erkennen. Viel mehr als das und einige vage Vermutungen über das vermeintliche Wundertier sind aber bisher kaum festzustellen gewesen. Denn, wie gesagt, bislang geisterte es noch im Taunus.



Das ungewohnte Heck der neuen 500 er verbirgt allerlei Spezialitäten. Deutlich sichtbar allerdings Schwingarmfederung des Hinterrades und überdimensionale Bremstrommel mit Kühlverrippung.

Inzwischen wird es sich aber doch schon herumgesprochen haben, daß es sich bei dieser neuen HOREX um einen schweren Brocken handelt, nämlich um eine 500er. Das Werk wird damit seine alte Tradition im Bau von Halbliter-Maschinen fortführen, und so ist es auch nicht verwunderlich, daß der Motor ein Parallelzweizylinder ist. Nachdem HOREX einen solchen Motor bereits vor rund 20 Jahren auf den Markt gebracht und mit ihm sehr gute Erfahrungen gemacht hatte, lag es nahe, an dieser erprobten Konstruktion festzuhalten und sie durch neuzeitliche Verbesserungen zu vervollständigen.

Der 500-ccm-Parallelzweizylinder, natürlich mit obenliegender Nockenwelle, bildet also das Herz der neuen Maschine. Nach bisherigen Ergebnissen leistet er runde 30 PS bei etwa 6000 Umdrehungen. Konstruktiv weist das neue Modell, das allerdings jetzt noch nicht seine endgültige Form hat, eine Menge interessanter Einzelheiten auf. Wichtig ist zunächst einmal, daß bei der neuen HOREX allen Pessimisten zum Trotz noch mehr Leichtmetall verwendet wird als bei der Regina. Sie kommt dadurch auf das erstaunlich niedrige Gewicht von 170 kg trocken und garantiert, was ja für den Käufer und die Lebensdauer der Maschine ausschlaggebend sein wird, ein Höchstmaß an Sicherheit. Eine verbesserte Teleskopgabel, Schwingarmhinterradfederung mit Oeldruckstoßdämpfern und überdimensionale Bremsnaben sind weitere Kennzeichen der neuen HOREX. Der auffallend große 20-Liter-Tank und das verkleidete Hinterrad vervollständigen das äußere Bild der Maschine, die bei ihrem Erscheinen immer wieder berechtigtes Aufsehen erregt.

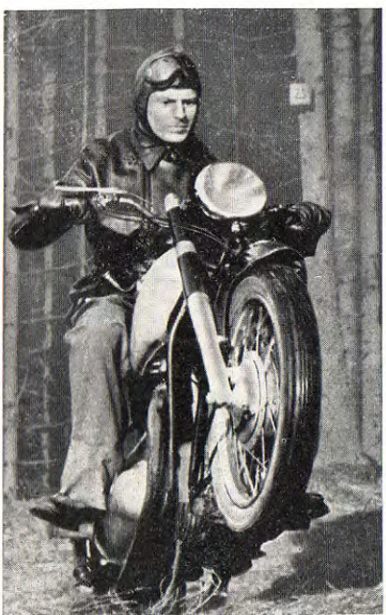


Wasserdurchfahrten gehören zu dem Prüfungsprogramm der neuen Maschine. Der wuchtige 20-Liter-Tank läßt erkennen, daß es sich um einen schweren Brocken handelt.

Die bisherigen Erprobungen, die keineswegs als abgeschlossen gelten können, ergaben bei Versuchsmessungen eine Spitzengeschwindigkeit von 155 km/std. solo auf der Autobahn. Eine beachtliche Steigung im Taunus schaffte die neue 500er mit besetztem Seitenwagen im 4. Gang mit 110 km/std.

Noch auf vereisten Straßen und verschneiten Waldwegen wurden die ersten Fahrten mit der neuen Maschine begonnen. Inzwischen hat sie feuchte Frühlingstage mit aufgeweichten Fahrbahnen erlebt, und sie wird jetzt härtesten Proben bei heißem und staubigem Wetter, auf trockenen und regennassen Straßen unterzogen. Vor keinem Gelände wird halt gemacht, und gerade dort, wo es keine Wege mehr gibt, wo die Maschine ihr Letztes herausholen muß, wird sie besonders herangenommen. Wenn sie eines Tages in Serie geht, muß sie all das erlebt und überwunden haben, was man schlechthin als Flegeljahre zu bezeichnen pflegt. Der Käufer, der sie dann freudestrahlend in seine Obhut nehmen kann, muß wissen, daß er eine HOREX bekommt, deren Name ihm für Reife bürgt. Das zur Zeit erprobte künftige Serienmodell ist im übrigen nichts anderes, als die Vorform der derzeitigen Halbliter-Rennmaschine, die nur deshalb in die Rennen geschickt wird, um Erfahrungen zu sammeln, die dem HOREX-Kunden zugute kommen sollen.

Wir dürfen daher sicher sein, daß die neue Maschine ein ebenbürtiges Pendant zur Regina sein wird, wenn sie eines Tages in Serie geht. Der Tag ist nicht mehr fern, und doch sei herzlich darum gebeten, zunächst von Anfragen oder evtl. Bestellungen abzusehen. Wir werden das Startzeichen hierzu rechtzeitig geben.



Mit konzentrierter Aufmerksamkeit verfolgt der Versuchsingenieur die Federungseigenschaften seiner Maschine im unwegsamen Waldgelände.

*

WUSSTEN SIE SCHON . . .

. . . daß HOREX jetzt eine eigene Reparaturwerk GmbH. ins Leben gerufen hat?! Alle Ersatzteilbestellungen, Reparaturaufträge und Kundendienstanfragen sollen deshalb künftig, um Fehlleitungen und unnötige Verzögerungen zu vermeiden, direkt an die HOREX Reparaturwerk G. m. b. H., Bad Homburg gerichtet werden.

. . . daß Sie Ihre Regina demnächst noch etwas sportlicher frisieren können, und zwar durch einen Leichtmetall-Zylinderkopf? Wir werden in einem der nächsten Hefte näher über die Erfahrungen mit diesem Zylinderkopf berichten und auch verraten, wann er über Ihren HOREX-Händler zu beziehen ist.

10000 »Regina«

OHNE ERMÜDUNGSERSCHEINUNGEN

Man hat im Bad Homburger HOREX-Columbus-Werk schon immer ganz im Stillen geschafft. Daß es um diese Stille plötzlich laut geworden ist, verdanken Fritz Kleemann und seine Getreuen einem genialen Namen, hinter dem sich eine zweifellos noch genialere Neuschöpfung des Motorradbaues verbirgt: Nachkriegsdeutschlands modernste 350er erblickte im März 1950 das Licht der Welt und wurde auf den Namen Regina getauft.

Regina wurde ein Schlager, wie kaum ein Motorrad zuvor. Ihr Aeußeres begeisterte Aestheten genau so, wie ihr Herz den Fachmann. Und der sonore Klang verschaffte ihr bald soviel Popularität, daß „HOREX" und „Regina" in kürzester Frist zum festen Bestandteil des jugendlichen Straßenjargons wurden.

Selbst über die „gewagte" Teleskopgabel beruhigten sich die Gemüter sehr schnell, nachdem der ausgesetzte Preis für eine hieb- und stichfeste Leichtmetall - Reklamation noch heute verwaist in der Werbeleitung steht. Die Gabel hat ihre Zuverlässigkeit und Stabilität bewiesen, und die Märchen von schweren Brüchen und Stürzen haben das Gegenteil von dem erreicht, was sie sicherlich bezwecken sollten: Regina war nach kurzer Zeit so gefragt, das die Produktion nur schwer Schritt halten konnte.

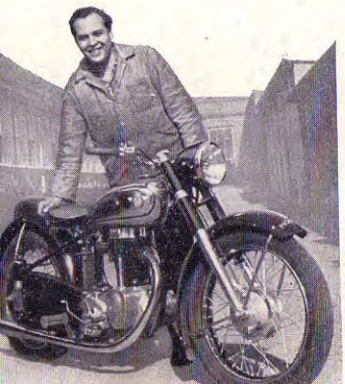
Im Mai dieses Jahres, also nach genau 14 Monaten, konnte die 10 000. Regina in Gnaden entlassen werden. Für Fritz Kleemann und das Werk bedeutete dieses Jubiläum sehr viel; denn es zeigte allen am Bau dieser Maschine beteiligten Männern, nicht zuletzt ihrem Konstrukteur Ing. Reeb, daß sich Regina zu einem gefragten Typ entwickelt hatte. Inzwischen läuft die Produktion, so weit sie nicht durch Materialschwierigkeiten gehemmt wird, auf vollen Touren weiter, und monatlich werden rund 1200 Maschinen hergestellt. Nur zu rund 65 Prozent können sie im Inland verbleiben; denn auch das Ausland verlangt



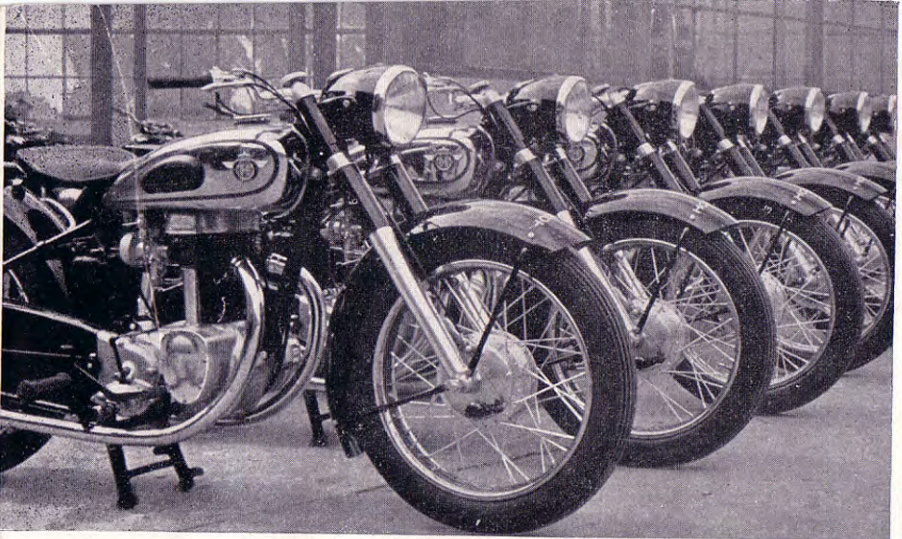
Keine Seitensprünge . . .
sondern Herz- und Nierenprüfung

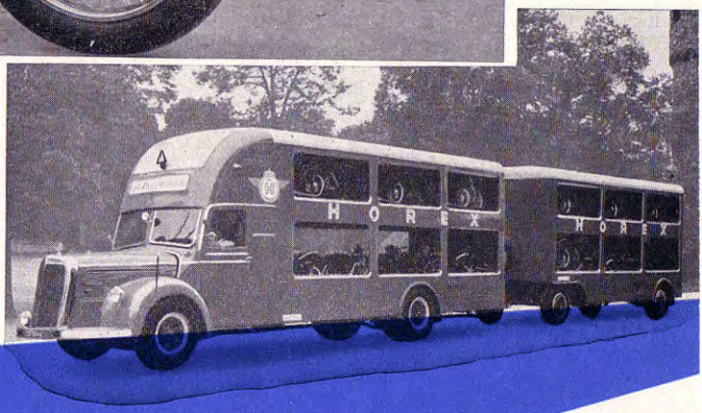
Regina, die heute nach 23 Ländern der Erde exportiert wird, allen voran die Schweiz, die 40 Maschinen wöchentlich abnimmt. Im Schwyzerland schwärmt man von Regina, wie von einer schönen Frau, und ihre Volkstümlichkeit geht so weit, daß das Wort HOREX auf dem besten Wege ist, die Begriffe „knorke" oder „o. k." als sprachgebräuchlichen Wertmesser zu verdrängen.

Regina „10 000" ging übrigens nicht den üblichen Weg in die Hände eines fremden Liebhabers, sondern wurde anläßlich eines HOREX - Betriebsausfluges nach Neckarsteinach verlost. Glücklicher Gewinner wurde Philipp Westenburger aus der Versuchsabteilung. Der „Dicke" freut sich wie ein Kind über dieses Geschenk; denn ausgerechnet den Betriebsausflug mußte er arbeitenderweise auf der Solitude verbringen. Per Fernlos kam er so zu seiner lange erträumten Regina, und wir freuen uns mit ihm!

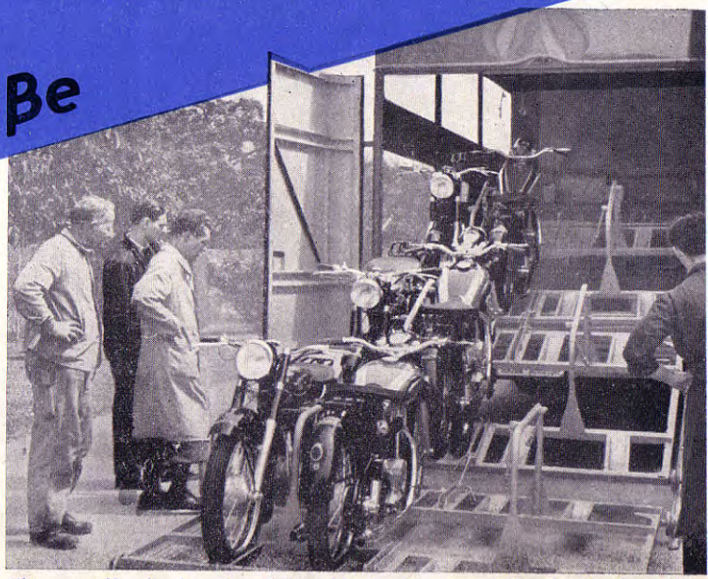


Freudig grinsend über so viel Dusel: Philipp der Dicke, glücklicher Gewinner der 10 000. „Regina".





Vom Band auf die Straße



Gläserner Kundendienst zwischen Montageband und Straße. In Spezialhaltern vertäut kann keine Regina aus dem Rahmen fallen

Viele fragen Meister Wenig HOREX-HOMBURG antwortet

Meister Wenig — das ist der Horex-Mann, dem man sich anvertraut, wenn „man" gewissermaßen eine klinische Spezialbehandlung im Homberger Werk wünscht. Meister Wenig ist sozusagen der Internist, der Mann mit dem feinen Ohr und dem Spürsinn für innere Defekte, der schon an der Eingangspforte zum Horex-Werk genau zu sagen weiß, ob man seine Regina nach drei Stunden oder erst spät am Abend zurück erhält.

Es kennen ihn viele Horex-Fahrer, den Meister Wenig. Täglich sieht man sie um ihn versammelt, ein Dutzend und mehr, und alle haben ihre Fragen — und allen antwortet der Meister Wenig. Jedes Wort von ihm, ganz gleich, zu wem es gesprochen, wird wie ein guter Rat gewertet. Sie alle, die um ihn herumstehen und einen „Fall" bereden, sind ganz Ohr, wollen von dem Gespräch profitieren, sich nach diesen Anweisungen eines Spezialisten richten.

Wer auf Meister Wenig hört, der ist nicht nur gut beraten, der ist auch bald gut Freund mit ihm. Er freut sich darüber, wenn seine Ratschläge befolgt werden, wenn man seine Regina so behandelt, wie er alle Maschinen behandelt wissen möchte.

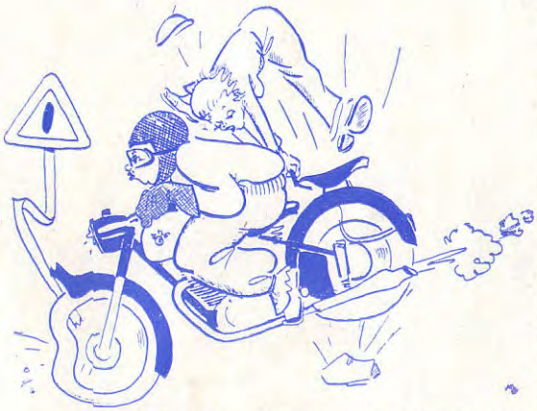
Meister Wenig weiß, daß Horex-Fahrer Aestheten sind. Mit Sinn für Schönheit und Geschmack, Linie und Formen. Er schätzt es, einen anzutreffen, der will, daß seine Regina eine Regina bleibt. Und diesen zu helfen, das ist ja auch Aufgabe des Meisters Wenig und seines Reparaturwerks. Er kennt aber auch jene, die zu den Ueberempfindlichen zählen. Das sind die motorisierten Neurotiker, die fast hypochondrisch auf der Lauer liegen, ob sie irgendein Geräusch hören oder ihnen sonst etwas mißfallen könnte.

Für alle findet Meister Wenig das richtige Wort und den rechten Rat. Und er freut sich wie ein König, daß das neue große Reparaturwerk fertig ist, wo es ihm dann noch mehr Freude machen wird, die

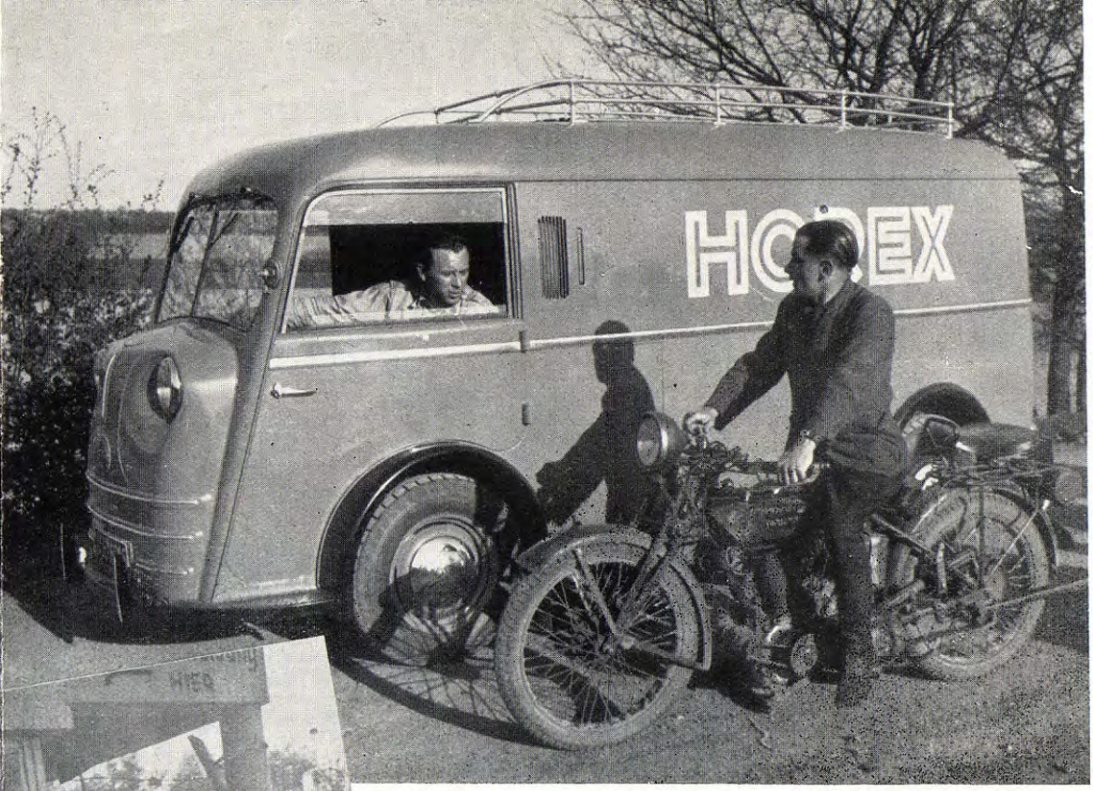


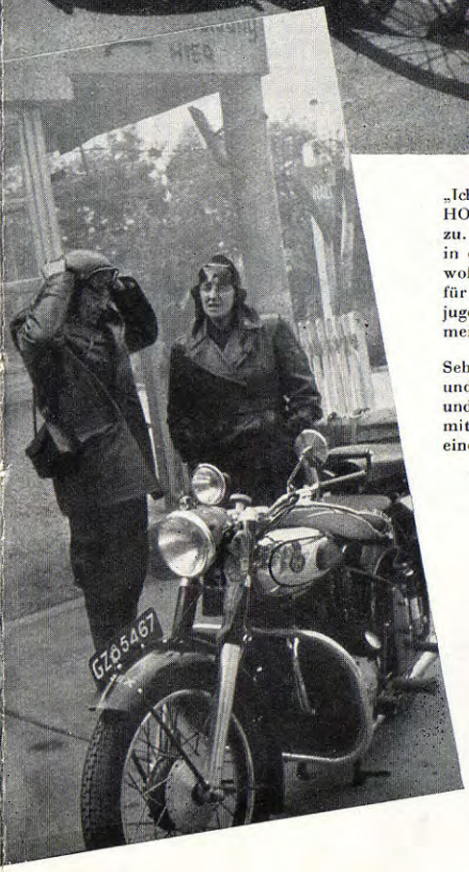
ihm täglich vorgeführten Patienten noch intensiver auf Herz und Nieren prüfen zu können.

Wer aber innerhalb der großen Horex-Familie Fragen an Meister Wenig hat, ohne deswegen gleich nach Homburg fahren zu wollen, dem will der alte Fachmann künftig auf dieser Seite zu Rate gehen. Deshalb: alle den Motor und die Maschine betreffenden Fragen mögen an uns gerichtet werden — Meister Wenig und noch viele andere Spezialisten im Werk werden sie an dieser Stelle beantworten.



„Liebling, ich glaube, wir müssen die Soziusschraube mal lockern!"





„Ich will nur mal eben schnell nach München", rief August Bieasch auf HOREX-Veteran unserem Kundendienstwagen in der Nähe von Frankfurt zu. Er konnte es gar nicht verstehen, daß man seiner flotten Minna, die in den zwanziger Jahren einmal modern war, so etwas nicht mehr zutrauen wollte. „Sie macht ihrem HOREX-Namen alle Ehre", meinte August, „und für ihr Alter von bald 25 Jahren hat sie sich recht gut gehalten!" Mit jugendlichem Elan setzte sich das Museumsstück in Bewegung, und man merkte, daß es noch keineswegs Sehnsucht nach dem Motorradfriedhof hat.

Sehnsucht nach ihrer Geburtsstätte haben dagegen alle HOREX-Maschinen, und in dichten Scharen kann man sie werktags am Werktor antreffen. Ab und zu ist auch ein Weitgereister dabei, wie auf unserem Bild Mijnheer mit Gattin aus den Niederlanden, die mit ihrer Regina auf Deutschlandfahrt einen Abstecher ins Werk nicht versäumen wollten.

Alle HOREX-Fahrer sollen unsere neue HOREX-Hauspost in die Hand bekommen, damit jeder auf dem Laufenden bleibt, was es bei HOREX Neues gibt. Der HOREX-Händler hat für jeden seiner Kunden ein Exemplar bereit. Wenden Sie sich an ihn, falls Sie versehentlich beim Versand übergangen sein sollten.



Konstruktions-

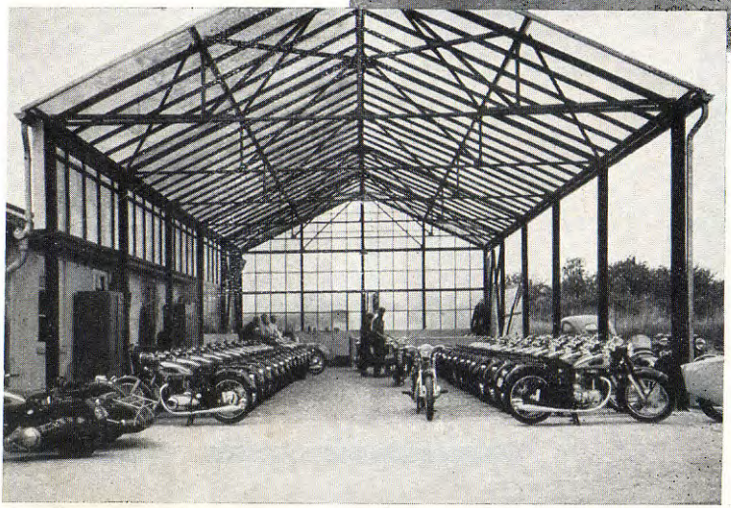
Planung

und

Gefolgschafts-

Fleiß





schaffen die Maschine,
die sich unter dem
Namen
»Regina«
Freunde in aller Welt
erworben hat.

Ich fahre ein . . .

Es ist nicht gut, daß der Mensch allein sei. Aber es ist sehr gut, wenn sich die Richtigen finden. Wer zur Regina findet, ist nicht betrogen. Bleibt nur mehr, daß Regina nicht die betrogene ist.

Ich habe eben die flotte Bekanntschaft gemacht mit Regina. Das ist kurz gesagt so, als sei einem alten Schwerenöter ein junges Mädchen über den Weg gelaufen. Das kann höchst vergnüglich, aber auch ebenso gefährlich sein. Es kommt alles auf die Handhabung, will sagen auf die „Gebrauchsanweisung" an.

Alte Kurvenfahrer haben mit einer „Neuen" sozusagen von vorne anzufangen. Mit aller Behutsamkeit und Zurückhaltung — wie in den ersten Tagen der Liebe. Das ist viel verlangt für Routiniers, aber gut Ding will Weile haben — auch auf der Landstraße. Das ist eine sprichwörtliche Weisheit, aber weise ist nicht jeder, der über achtzehn Pferdekräfte verfügen kann.

Zugegeben, daß es ärgerlich ist, wenn Benzinkollegen mit Maria-Hilf-Motor an einem vorbeibrausen, daß die ersten zweitausend Regina-Kilometer letzte Beherrschung verlangen, und daß man gerade mit einer „Neuen" weniger tut, als man kann. Aber die Freude kommt mit der Zeit. Und Zeit ist erst recht für den Einfahrer Geld. Das merkt er jedenfalls später, so lange er in Gemeinschaft mit Regina lebt.

Der kluge Einfahrer baut vor. Und er läßt sich gern alles gefallen. Mögen ihn die ältesten Landstraßenschinken überrunden, sollen andere getrost denken, man könne es nicht besser. Wer seinen Verstand gebraucht und die Vorschriften des Einfahrens beachtet, der hat mehr vom motorisierten Leben. Der Angeber gräbt sich selbst sein Grab. Und er schädigt überdies das Ansehen seiner Guten, die nur bei guter Behandlung das bleibt, was sie verspricht.





Der Konstrukteur hat das Wort

Warum Leichtmetall?

Ihr erstaunlich niedriges Leistungsgewicht von rund 8 kg/PS, das der Regina nicht nur überlegene Schnelligkeit, sondern auch ein rasantes Anzugsvermögen verleiht, verdankt sie in erster Linie dem nach fortschrittlichen Gesichtspunkten und Erfahrungen bei ihrem Bau verwendeten Leichtmetall.

Der moderne Konstrukteur strebt neben hoher Motorleistung ein möglichst geringes Fahrzeuggewicht an, weil ihn das Beschleunigungsvermögen ebenso interessiert wie die Spitzengeschwindigkeit. Fahr- und Federungseigenschaften sind sehr von dem Gewicht der unabgefederten Massen abhängig, der Teile also, die starr mit den Rädern verbunden sind. Deshalb verwendet HOREX auch für die Bremsnaben, Federbeine, Hülsen, Hinterradfederung usw. geschmiedetes Leichtmetall, dessen Festigkeitswerte den früher hierfür verwendeten Temper-Stahlguß sogar übertreffen. Weitere Vorteile sind gute Wärmeableitung, Korrosionsbeständigkeit und blanke Oberfläche.

Alle diese Teile haben ihre Daseinsberechtigung in härtesten Proben bewiesen. Bekannte Rennfahrer des In- und Auslandes bauen HOREX-Gabeln und Naben in ihre Maschinen ein, weil sie drei wesentliche Forderungen erfüllen:

Geringes Gewicht, gute Fahreigenschaft, Sicherheit.

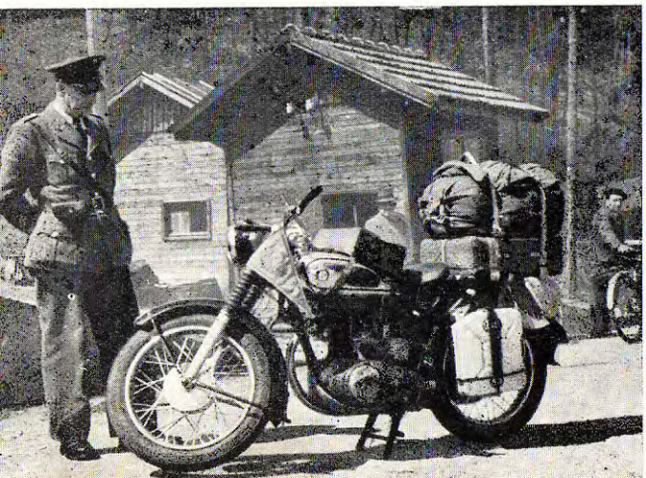
Mit 18 PS um

rund um Afri

HOREX rühriger Werbechef und Schwiegersohn Fischer-Jene fiel fast in Ohnmacht, als Felix Cegielka in gut gepolstertem Bürosessel seine überseeischen Pläne vortrug: Einmal rund um Afrika ausgerechnet mit *Regina*. Alter Afrikahase Felix, diesmal allerdings ohne Front- und Gefahrenzulage, malte so begeistert in schwarzen Farben, daß man zuschußbewilligenden Orts schließlich nicht mehr schwarz sah und ihm eine *Regina* überließ. Noch warm vom Band, lediglich mit Spezialfilter und Teleskop-Vordergabel-Verkleidung aus Gummi.

Felix reiste inzwischen theoretisch: Innerhalb vier Monaten lernte er den Erdteil seiner Träume auf allen zuständigen Konsulaten kennen, besaß zum Schluß 18 gültige Visa für freie Durchfahrt und beinahe graue Haare. 500 begehrte US-Dollar vervollständigten das flüssige Gepäck, und mit zünftigem Afrika-Dreß stellte sich Felix am 29. April zum letzten Mal Westdeutschlands Reporter-Kameras auf der IAA in Frankfurt. Nicht unerwähnt sei Hund Toi, der mitfährt, um afrikanische Artgenossen und seltene Bäume zu beschnuppern.

Erste Grenzübertritte verliefen nach Berichten des nicht übermäßig schreibfleißigen Felix ohne Zwischenfälle. Reiseroute Frankreich mit Abstechern Paris – Bordeaux über rennstreckenähnliche Provinzstraßen zur spanischen Grenze begeisterten das motorsportliche und tierliebe Herz unserer Nachbarn. Stierkämpfer Spaniens Klima bekam dem weniger heldischen Hundebegleiter nicht gut, der im Gegensatz zu Herrchens Wohlbefinden über Kopf- und Halsschmerzen zu klagen hatte, bis ihn Penicillin wieder auf die Beine brachte. Reginas sonores 4-Takt-Gebrumm fand im Land der tarantellatanzenden Carmencitas glühende Verehrung und erweckte sogar das Interesse der gibraltarischen Affen, die Felix und Toi europäische Abschiedsgrüße zuwinkten.



„Erster Grenzfall": Französischer Zöllnerblick betrachtet ungläubig das friedliche Invasionsfahrzeug „fabrication allemande".

...d 18 Visa...



Afrika bereitete Felix einen warmen Empfang, und dank HOREX-Spezialfilter nebst militärisch eingedrillten Straßenkenntnissen aus Großdeutschlands Expansionsbestrebungszeit klappte der friedliche Vormarsch vorzüglich. Selbst beachtliche Höhenzüge und unwegsame Straßen im Atlasgebirge und durch Algier und Tunis ließen *Regina* und Besatzung nicht müde werden. Bis Kairo, von wo die letzte Nachricht kam, zeigte die exportgewohnte HOREX-Konstruktion ausgesprochen afrikareife Züge, die Felix zu den besten Hoffnungen ermutigten. Wir wünschen ihm und Toi weiterhin Toi-Toi.



Startklarer Felix mit leichtem Wochenendgepäck. Begleiterhund Toi war kamerascheu.



Mit der Horex rund um Afrika

Mit einer 350-cbm-Serien-Regina startete am Sonntag F. M. Cegielka von der Internationalen Automobil-Ausstellung zu einer Rundfahrt um den schwarzen Erdteil. Die 330 000 km lange Fahrtstrecke soll der Erprobung von Dunlop-Reifen dienen. Als Fahrtdauer sind drei bis vier Monate vorgesehen.

Was wird sich Felix freuen, daß er bei 330 000 km rund fünfzehn mal um Afrika kurven muß! Und das auf einer Maschine, die mit einem Motor von 350 cbm 210 m lang und etwa 100 m hoch selbst für afrikanische Verhältnisse Superausmaße aufweisen würde.

Da lachen die Affen,
Elefant sagt: wie dumm!
Cegielka fährt Horex,
und nur einmal herum!

Abblenden: Ein durchaus ernstzunehmender Vorgang bei jeder HOREX. Vorbildliche Fahrer sollten es tun, ehe der „Gegner" im Straßengraben gelandet ist.



Anlasser: An sich nichts Neues, bei HOREX allerdings noch nicht vorgesehen. Da zu befürchten ist, daß ein elektrischer Anlasser zur Steigerung der Fahrer-Bequemlichkeit im Zuge der künftigen westdeutschen Finanzpolitik „luxusbesteuert" werden könnte, wurde der Einbau bisher noch nicht in Erwägung gezogen. Im übrigen sei zum Trost festgestellt, daß das Antreten die Beinmuskulatur stärkt und für den Fahrer sogar wegfällt, wenn er seine Sozia entsprechend vorgeschult hat.



Alkohol: Ein böser Feind aller HOREX-Fahrer. Erfahrungen haben ergeben, daß seine Wirkung im diametralen Verhältnis zur Straßenhaftigkeit der Maschine steht. Ab 1,5 Promille im Blut sollen nach amtlichen Feststellungen selbst Teleskopfederung und Rillenreifen die Straßen- und Fahrerlage nicht mehr verbessern können.

Auspuff: Neben seiner technischen Notwendigkeit als „Motorkanalisation" das zweifellos hervorstechendste akustische make up der Regina. Der unverkennbare „internationale HOREX-Schlag" wird von Frauen als betörend bezeichnet. Die sich für helle HOREX-Fahrer daraus ergebenden Kombinationsmöglichkeiten sollten waidgerecht genutzt werden.



Beine: gehören mit den Knien leicht an die Sattelkissen gedrückt und mit den Füßen grundsätzlich auf die Fußrasten. Wenn Sie sich konsequent daran halten, auch bei Schnee und Glätte, werden Sie bald sicherer fahren, als wenn Sie mit herunterhängenden Pedalen Gleichgewicht zu halten versuchen.

Benzol: Mit 20 Prozent am Benzingehalt beteiligt, ist durchaus zu empfehlen. Nach guter Mischung mit dem Benzin, am besten in einer Mischkanne, werden Klopfgeräusche geringer und die Bergfreudigkeit größer.

Beschleunigung: Vom Stand auf 80 km-Std. in 13 sec. mit der serienmäßigen Regina. Wenn das nichts ist! An Bahnübergängen können Sie nach Oeffnen der Schranke diese Rasanz besonders gut gebrauchen.

Bremsen: Schlechte Fahrer sind an abgenutzten Bremsbelägen erkenntlich. Gute HOREX-Fahrer bremsen selten, normalerweise mit dem Motor.

HOREX Horoskop

Krebse: Sie werden mit Iher HOREX zweifellos Schwierigkeiten haben und den Rückwärtsgang vermissen. Schimpfen Sie deshalb nicht auf Ihre Maschine. In spätestens ein paar Jahren wird Sie das HOREX-Werk mit einer verbesserten Regina überraschen, die mit fünf Vorwärts-, drei Gelände- und vor allem zwei Rückwärtsgängen auch Ihre speziellen Wünsche erfüllen dürfte.

Fische: Sie fühlen sich im diesjährigen regenreichen Sommer wohl und tummeln sich gern auf nassen Straßen. Trotzdem ist Vorsicht geboten für frische Fisch-Fahrer auf feuchten Fahrbahnen. Allzu feste Freundschaft mit dem Pflaster zieht meistens gebrochene Gräten nach sich.

GOLDMEDAILLEN

sollen nicht nur eine Freude für Sie sein, auch das Werk interessiert sich dafür. Es bittet um Mitteilung, wenn anläßlich einer bedeutenden Gelände- oder Zuverlässigkeitsfahrt mit HOREX-Maschinen Goldmedaillen erworben wurden.

Liebe fährt seltsame Wege . . .

Neulich lernte ich einen kennen. Ganz mein Fall, sage ich Ihnen! Schwarz und rasant — eine Mischung von Conny Rux und Jean Marais, Elida-Haare, Chlorodont-Zähne, Augen ohne Firma und einen Haufen sex appeal. Mir schlug das Herz, mir schlotterten die Knie: mich traf sein Siegerblick.

„Fräulein", sagte er, „darf ich mir erlauben, Sie zu einer Fahrt ins Grüne einzuladen, am Sonntag, dem 13. ds.?"



Kümmere du dich um den Herrn — ich nehme die Dame

„Ach", hauchte ich errötend, „zu gütig. Es paßt mir gut am 13. ds."

Am 13. ds. fuhren wir ins Grüne. Auf Regina. Zuerst war es sehr schön. Hingerissen streichelte ich den breiten Männerrücken vor mir. Das machte ihn kühn. Er drehte auf. Er fuhr mit 80, er fuhr mit 90, die nächste Kurve nahm er mit 120. In der Kurve stand eine Laterne. Ich sah sie, und Furcht überkam mein armes entbranntes Herz. Ich flüsterte „Ach", flüsterte ich, „nicht so wild, mein Herr, ich sitze zum ersten Mal auf dem Motorrad." „Ich auch", schrie er gequält. „Ach", sagte ich — dann knallte es. Die Laterne war nicht ausgewichen.

Es waren auch gleich welche zum helfen da. Zwei. Einen hörte ich sagen: „Kümmere du dich um den Herrn, ich nehme die Dame!" Dann verließen mich die Sinne.

Als ich wieder zu mir kam schlug mein Herz dem Damenhelfer dankbar entgegen. Und als ich den Gips von meinem Körper schüttelte, lud er mich zu einer Fahrt ins Grüne ein. Am 7. ds. Ich hauchte errötend: „Ja", hauchte ich, „es paßt mir gut am 7. ds.

Am 7. ds. fuhren wir ins Grüne. —

Er ist blond und kein Adonis, aber er kann Motoradfahren.

Und ich liebe ihn.

Sybill will - was sie will

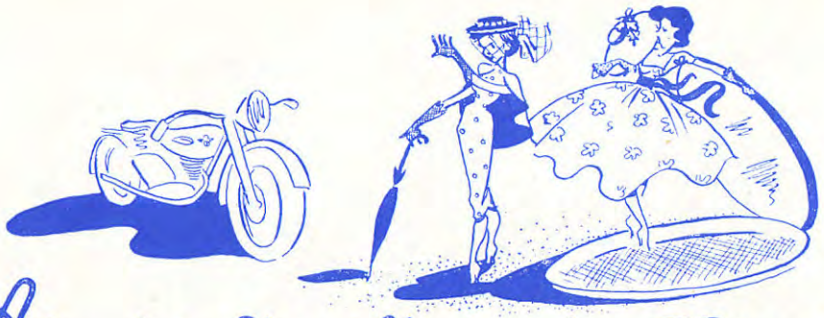
Sybill ist ein entzückendes Mädchen. Ich liebe Sybill, aber ich liebe auch Regina, und die beiden vertragen sich ausgezeichnet, denn Regina ist mein Motorrad.

Ein halbes Jahr ging es gut mit Sybill, doch seit Sonntag will sie plötzlich selbst motorradfahren. Wir übten den ganzen Sonntag, zunächst theoretisch. Nach acht Stunden verwechselte sie nur noch Kupplung mit Gas und Bremse mit Licht. Dann war sie müde. Am Montag übten wir praktisch, Regina im ersten Gang, ich nebenher im Galopp. Es war anstrengend, vor allem das Halten der Maschine.

Sybill fand es herrlich, auch am Dienstag und Mittwoch, doch am Donnerstag wurde Regina böse. Ich konnte sie nicht mehr halten, und beide Damen landeten im Graben. Heute ist Freitag, Sybill kam soeben zu mir und wollte wieder. . . Na ja, man will einem so entzückenden Mädchen wie Sybill gern jeden Wunsch erfüllen. Aber was nicht geht, geht nicht.

Ich zeigte Ihr Regina, auch die vielen Beulen und klärte Sybill auf, daß wir unseren Sonntagsausflug diesmal mit dem Fahrrad machen müßten.

Sybill machte das unschuldigste Gesicht von der Welt und erklärte mir unter Tränen, daß sie gar nicht radfahren kann. Nun überlege ich, ob ich nicht mit der Fahrschule ganz von vorn anfangen soll und ihr erst einmal richtiges Laufen beibringe. Hoffentlich gibt sie mir keinen Laufpaß, denn Sybill ist wirklich reizend.



Aber ich bitte Sie, meine Damen

ein Motorrad ist doch kein Gespenst! Wenn Sie nur den Entschluß fassen könnten, sich vorübergehend von süßen Schleierchen und unbestritten graziösen Stöckelschuhen zu trennen, garantiere ich Ihnen die achte Seligkeit. Womit Sie nun beileibe nicht aufgefordert werden sollen, sich von nun an aller Anmut und aller Reize zu begeben und im alten Gummimantel und ausgelatschten Stiefeln nur noch Reginas Sozius zugetan zu sein. Alle Sozias, die ich kenne, und die ich nicht kenne, rufe ich zu Zeugen auf! Sie werden mir bestätigen, daß es mit Schleierchen wirklich nicht geht. Und ich sage Ihnen, in Sack und Asche gibt es für eine Frau auch nur halbe Seligkeiten.

Lassen Sie sich zum goldenen Mittelweg raten, er ist praktisch, sportlich und schick – doch davon später.

Zunächst zur achten Seligkeit! Gibt es etwas Schöneres, als die graue Stadt und die Alltagsenge hinter sich zu lassen und Sonne, Wind und Gottes schöne Welt horexbeflügelt so nah und unverdünnt zu genießen? Ach, all die staubigen, lauten, verschwitzten Freuden der Wochenendfahrten in vollen Autobussen und muffigen Zügen, was sind sie gegen die Freiheit einer sonnigen Motorradfahrt zu zweit? Vor sich den nettesten Mann der Welt, unter sich Regina, die Unvergleichliche, hinter sich die Verwandten und den Chef, in den Ohren Reginas betörenden Gesang, der alle Motorisierten hinreißt, um die Nase Wind und Frühlingsduft und im Herzen jauchzende Freude.

Wer kann da widerstehen? Sie doch bestimmt nicht, meine Damen!?

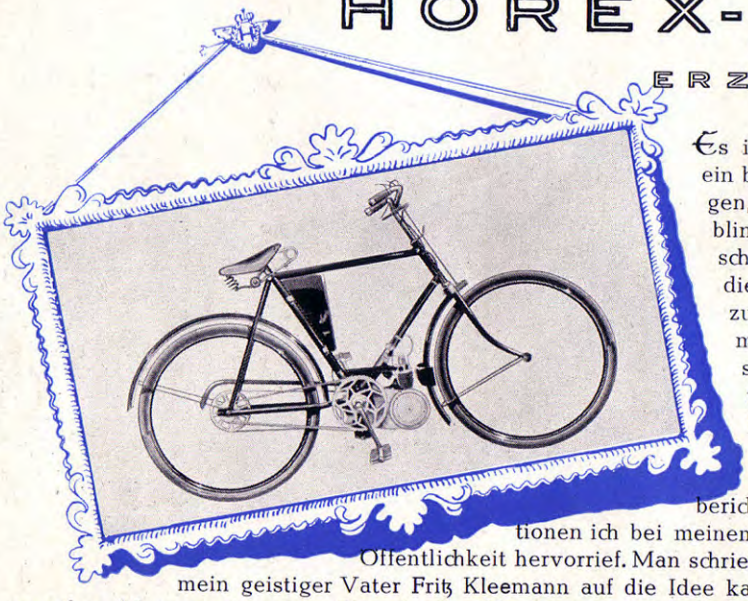
Jedenfalls dann nicht, wenn Sie erst mal mit schwungvollem Anlauf und kühnem Sprung auf das Steckenpferd Ihres Adam gesprungen sind. (Ich garantiere, Sie wollen gar nicht mehr runter!) Denn seien wir ehrlich, meine Verehrten, jeder Mann hat sein hobby, ob es nun Regina heißt oder Preußen Münster, Max Schmeling oder blaue Mauritius, wir müssen uns ja doch alle daran gewöhnen, daß außer Liebe auch noch Liebhabereien in seinem weiten Herzen Platz haben. Und die Liebhabereien eines Mannes nicht mit liebzuhaben, ist der größte taktische Fehler, der Ihnen unterlaufen kann.

Und eines kann ich Ihnen sagen, meine Damen, wenn Ihres Adam hobby Regina heißt, dann gratuliere ich Ihnen. Zu beneiden brauche ich Sie nicht, ich fahre auch Motorrad. Und ich glaube, Briefmarkensammeln würde mich auf die Dauer wenig begeistern.





HOREX-Ahnen ERZÄHLEN:



Es ist mir zwar heute ein besonderes Vergnügen, Euch auf schnellen, blinkenden Motormaschinenrädern durch die weiten Lande eilen zu sehen, und auch meine junge Schwester *Regina* ist mir trotz allzu gewagter Sprünge schon recht ans Herz gewachsen. Doch laßt Euch berichten, welche Sensationen ich bei meinem Erscheinen in der Öffentlichkeit hervorrief. Man schrieb das Jahr 1921, als mein geistiger Vater Fritz Kleemann auf die Idee kam, mich ins Leben zu rufen. Man nannte mich „Gnom", obwohl ich ein solcher gar nicht war. Hatte ich doch immerhin einen kopfgesteuerten 75 ccm Motor von rund einer PS. Und da behauptete man, mein Name sei nur die Abkürzung für: „Geht nicht ohne Mittreten". Oh, welche Verleumdung! Man sollte mich nicht verachten, sondern mir ein würdiges Andenken bewahren, so wie es Opa Jost tut, der mich auf Seite 23 liebevoll im Arm hält. Das etwas aus dem Rahmen fallende Bild stellt übrigens mich selbst dar, womit ich Euch in bester Erinnerung bleiben möchte.

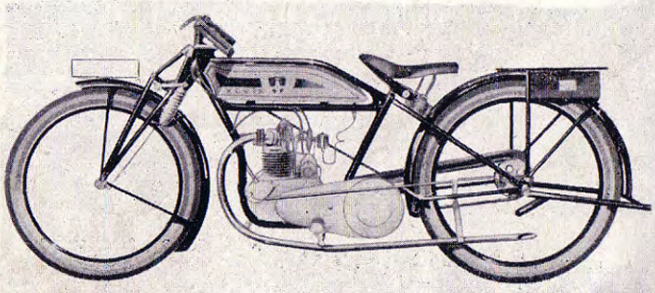
In alter Treue Euer *Gnom.*

PS. Mein zwei Jahre jüngerer Bruder will Euch auch noch etwas erzählen.

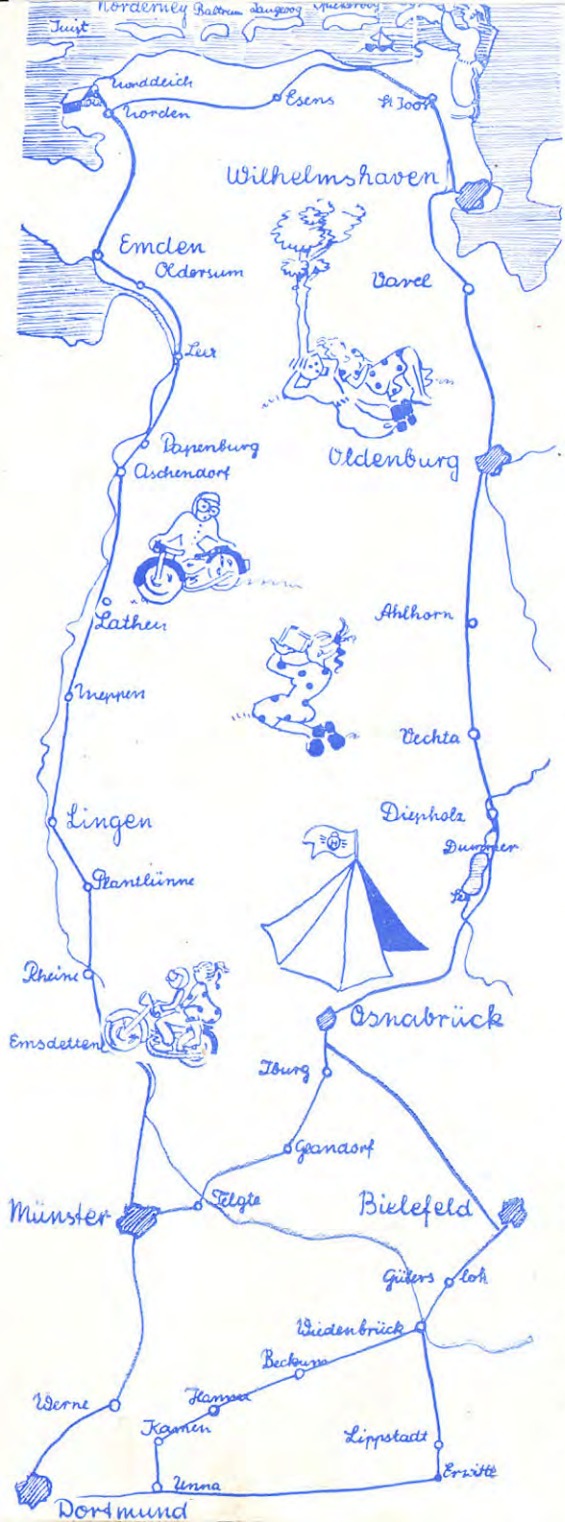
Ich bin nach der Erstgeburt meines Bruders Gnom zwei Jahre später schon etwas kräftiger ausgefallen. Wie Ihr seht, war der Name Motorrad für mich keineswegs übertrieben. Schließlich besaß ich ja einen kopfgesteuerten 250 ccm 4-Takt-Einzylindermotor, der mir die Kräfte von über sieben Pferden verlieh. Fritz Kleemann wußte schon, daß er mir einiges zutrauen konnte. In unzähligen Rennen brachte ich ihn von Sieg zu Sieg. Meine ersten Erfolge datieren bereits aus dem Jahre 1923. Obwohl man mich für würdig befand, im Deutschen Museum München einen Ehrenplatz einzunehmen, sind viele meiner Altersgenossen noch in Betrieb und leisten ihrem Besitzer gute Dienste. Man wird mir deshalb zubilligen, daß ich mich mit Recht den ersten erfolgversprechenden u. richtungweisenden Sprößling der großen HOREX-Familie nenne, als der ich mich Euch empfehle.

Euer

250er Modell 1923







Sommer, Sonne

See und Sand

Unzählige Male bin ich in diesen Wochen in Urlaub gefahren. In Urlaub an die See. Mal via Emden-Norddeich, mal über Husum, dann wieder Richtung Bremerhaven. Ich habe sie alle schon kennen gelernt, die Städte und die großen Kreuzungen, die Landschaft und die Straßen. Abends daheim lag sie ausgebreitet auf dem Tisch, die große Karte, und dann wurde Gas gegeben, wurden die Kilometer zusammengezählt, wurde gerechnet. Und siehe da: die Rechnung ging auf!

Ab morgen, meine Herren Horexer, hat alles Rechnen ein Ende! Ab morgen scheint die Feriensonne, wird auf die Tube gedrückt, wird gestartet zur Fahrt des Jahres!

Ich habe eine alte Liebe zur See, zum großen Wasser mit den Wolkenbildern darüber, zu Strand und Dünen, zum ungezwungenen Dasein unter dem weiten Sommerhimmel.

Ueber weite Straßen und das endlose Band der Autobahn führt der Weg, durch Städte und Dörfer. Und bereits im nördlichen Zipfel von Westfalen, in Rheine, grüßt uns das Meer zum ersten Male — auf einem Straßenschild „Norddeich 185 km". Immer weniger werden die Kilometer bei Lingen, Meppen, Papenburg, jenen Städten im Emsland, dem Land der Moore und der Heide, bei Leer, Emden und Norden, den Hauptpunkten in Friesland mit seinen Marschen und Mühlen.

Und dann nehmen wir das Gas weg, in Norddeich an der Hafenausfahrt. Das Meer ist erreicht, der Abschied von der Regina gekommen. In einer der Großgaragen findet sie beste Bleibe. Pro Tag für 75 Pfennige. Für die Dampferfahrt hinüber nach Norderney, Juist oder Baltrum haben wir die eigenen PS nicht nötig.

Zurück geht es nicht weniger vergnüglich. Ueber die backsteingepflasterte Deichstraße nach Wilhelmshaven, dann landeinwärts nach Oldenburg, am Dümmer See vorbei nach Osnabrück — immer weiter in Richtung Heimat. Und rechnen wir daheim nach, was die Reise kostete, dann sind wir vollends zufrieden. Für tausend Kilometer an die dreißig Liter Sprit — macht runde neunzehn Mark. Geteilt durch zwei noch keine zehn Mark! Wie wollte man billiger reisen, meine Herren, wie vor allem vergnüglicher, unabhängiger und flotter als mit IHR, deren Wohlklang uns eine ganze weite Fahrt begleitete . . .





Der Chef vom Ganzen

FRITZ KLEEMANN

Wie ein roter Faden zieht sich durch sein Leben die Liebe zum Motor, und das wird so bleiben, solange Fritz Kleemann lebt. Als Sohn des Kommerzienrates Friedrich Kleemann erblickte er am 24. Juni 1901 das Licht einer friedlichen und sorglosen Welt.

Friedrich Kleemann war ein Mann von Ideen und Erfindungsgabe. Das ist an sich nichts Verwunderliches. Er unterschied sich von vielen jedoch dadurch, daß er es verstand, seine Ideen in die Tat umzusetzen, und so wurde aus ihm, der als kleiner Lehrling einer Essigfabrik begann, der Gründer und Hauptaktionär der „Rex-Konservenglas - Gesellschaft", deren Ruf weit über Europas Grenzen ging.

Sein Sohn Fritz hat sein geistiges Erbe angetreten. Seine frühe Jugend verlief „planmäßig" im wilhelminischen Zeitalter. Damals feierte das Automobil seine ersten Triumphe, und es wäre mehr als unnatürlich, wenn der junge Kleemann sich nicht dafür interessiert hätte. Nicht „planmäßig" im Sinne elterlicher Erziehungsideale war allerdings, daß die Technik für Fritz Kleemann zu groß, und die Schule zu klein geschrieben wurde. Mit ein paar Gleichgesinnten wurde gebastelt und gebaut, bald war ein Motorrad da und auch ein Auto, zum Schrecken bärtiger und verstaubter Gymnasiallehrer, und die Garnison-Stadt Homburg stand Kopf!

Nach Absolvierung des Gymnasiums folgten einige Jahre Auslandsaufenthalt, danach begann die Berufsausbildung bei Adam Opel in Rüsselsheim und später bei der Firma Griesheim-Autogen, damals Griesheim Elektron. In der Freizeit fuhr Fritz Kleemann Rennen, auf dem Motorrad und auf Wagen. Er fuhr Englisch-Triumph und Sarolea, er fuhr Adler und Bugatti, fuhr von Sieg zu Sieg.

Der alte Drang schließlich, ein eigenes Fabrikat zum Siege zu führen, war der Ausschlag, die Ursache der späteren HOREX. Nach dem Weltkrieg war Vater Kleemann Hauptaktionär der Columbus-Motoren-Bau Aktiengesellschaft in Oberursel. Sein Sohn baute Fahrgestelle in Homburg, in die er die Oberurseler Motoren setzte. Das war der Anfang. Nach dem „Gnom" (Fahrradhilfsmotor) folgte der erste 250-ccm-Blockmotor mit hängenden Ventilen. Er wurde eine Sensation. Nun lenkte Fritz Kleemann sein eigenes Fabrikat, fuhr von Rennen zu Rennen und siegte. Seine junge Frau stand indessen an der Strecke und wartete, zitterte voll Spannung und erlebte Triumphe. Das Wort „HOREX" — aus Homburg und Rex gebildet — wurde ein Begriff. Seiner Initiative war es zu verdanken, daß späterhin eine Fusion der beiden Betriebe „Columbus" und „HOREX" zur Horex-Columbus-Werk K.-G. zustandekam, deren Komplementär und Direktor er wurde und heute noch ist. Die nun folgenden Jahre brachten in stetigem Wechsel Freude und Sorgen. Produktion und Betriebsanlagen wuchsen, bis das Ende des zweiten Weltkrieges die Pläne zu zerstören schien.

Bald aber schon zeigten sich durch unermüdlichen Fleiß der gesamten Belegschaft, vom Chef bis hinunter zum Lehrling, die ersten Früchte des Wiederaufbaues. 1948 war wieder ein 350-ccm-Motorrad auf dem Markt, ihm folgte die „Regina". Es wurden neue Hallen gebaut, Werkzeugmaschinen beschafft, Belegschaft und Produktion wuchsen sichtbar Monat für Monat. Jetzt bauen 400 Mann monatlich über 1200 Motorräder, und an ihrer Spitze steht Fritz Kleemann, der dereinst als 21jähriger begann und bis heute seinem Wahlspruch treu bleiben konnte:

HOREX-Motorräder, gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer.

ALTES Herz
DOCH JUNG GEBLIEBEN



RICHARD JOST

Er ist das Sinnbild der Betriebstreue, ist wie der geflügelte Kranz mit der Krone von „HOREX" einfach nicht mehr wegzudenken, er ist, kurz gesagt, ein Stück Werksgeschichte. Am 26. 9. 1884 geboren, steht er nun über 52 Jahre am Schraubstock, unermüdlich von früh bis spät und macht manchem Jüngling noch was vor.

Als Bauschlosser in Homburg fing er an. Mit der Entwicklung des Verbrennungsmotors jedoch wuchs sein Interesse für das „Neue", und er trat in die Motorenfabrik Oberursel als Monteur ein, wo er schon nach 6 Jahren zum Kolonnenführer avancierte — er montierte nun mit seiner Gruppe Benzin-, Naphta- und Rohölmotoren für stationäre Zwecke.

Der beginnende Weltkrieg holte ihn zu den Fahnen, aber schon nach 14 Fronttagen kehrte er schwerverwundet in die Heimat zurück, wurde nach der Lazarettzeit von seinem Werk als Spezialist reklamiert und stand wieder am Montageband für Flugmotoren, 7-, 9- und 14-Zylinder-Doppelsternmotoren für Immelmann, Boelcke und Richthofen. Er kannte sie alle, und sie haben sich manchen wichtigen Tip geholt von Richard Jost, auch der junge Oberleutnant Hermann Göring.



Dann kam das bittere Ende: „1918".

Für Jost gab es keine Ruhe. Sein neuer Arbeitsplatz war die Columbus-Motorenbau A.-G. in Oberursel, deren Hauptaktionär Kommerzienrat Friedrich Kleemann, der Vater des heutigen HOREX-Chefs war. Zu dieser Zeit baute man dort den Fahrradhilfsmotor „Gnom". Jost erlebte so die Entwicklung der späteren „HOREX" von Anfang an.

Aus der „Columbus" wurde später die „HOREX - Columbus", und Jost war der erste Mann, der dem jungen Fritz Kleemann zur Seite stand, als er begann, die Fahrgestelle für die Oberurseler Motoren in Bad Homburg zu bauen. Das sind nun bald 30 Jahre! Männer und Motoren sind gekommen und gegangen, es gab gute Zeiten, aber auch böse. Richard Jost ist geblieben — bis heute. Nun baut er Spezialmotoren, betreut Lehrlinge, kann alles, was vorkommt und ist ein „Düftler", wie die Hessen sagen, der Vorarbeiter Richard Jost.

Sein denkwürdigster HOREX-Tag:

Als er mit Fritz Kleemann 1921 im Adler-Rennsportwagen nach Frankfurt fuhr, als erster HOREX-Monteur, um für die neugegründete HOREX-Fahrzeugbau A.-G. die ersten Werkzeuge, Hämmer, Schlüssel und Feilen zu kaufen.

Er ist stolz darauf! — und das mit Recht!

„Bei Dir piepts wohl, siehst Du denn nicht, daß HOREX trainiert?"

Liebe Horex-Freunde!

Die erste Nummer der „Hauspost" liegt vor Euch. Mit ihr und künftigen wollen wir versuchen, zwischen dem Werk und allen HOREX-Fahrern ein motorisiertes Freundschaftsband zu knüpfen. Durch die „Hauspost" wollen wir Euch in gewissen Zeitabständen über alles das orientieren, was mit HOREX-Motorrädern, dem Werk sowie mit Euren und unseren Erfahrungen zusammenhängt. Wir wollen mit Euch in familiärer Korrespondenz die Freuden teilen, die jeder Besitzer einer HOREX empfindet.

Was der eine oder andere mit seiner HOREX erlebt, welche Erfahrungen er gesammelt hat, das alles soll Euch durch die „Hauspost" vermittelt werden. Wir bitten Euch deshalb, uns zu schreiben und auch mal ein nettes Foto zu schicken. Ein guter Tip aus der Praxis kommt auf diesem Weg allen Freunden der HOREX zugute.

Und nun noch etwas, woran alle HOREX-Freunde mithelfen können. Wir wollen die HOREX-Hauspost, die ja nun gerade erst geboren wurde, in nächster Zeit taufen. Sie soll einen möglichst schönen, klangvollen Namen bekommen. Und da die Hauspost ja speziell für HOREX-Freunde gemacht wird, sollen die Namensvorschläge auch aus deren Reihen kommen.

Ideenfabrikanten an die Front! Schreibt uns, welchen Namen das Kind bekommen soll. Die Werbeleitung wird sich auch erkenntlich zeigen und den besten Vorschlag unter Ausschluß des Rechtsweges mit einem Leichtmetall-Sportzylinderkopf prämiieren. Für Sportfahrer sind also günstige Aufstiegsmöglichkeiten gegeben.

Für heute verbleiben wir mit einem freundlichen HOREXIDO

Eure

HOREX-WERBELEITUNG

und

HAUSPOST-REDAKTION

Rätselhafte

		P		
		A		
P	A	N	N	E
		N		
		E		

Bei leicht regnerischem Wetter war ich mit der Regina unterwegs. In den Regenpausen zog ich meinen Mantel aus, legte ihn auf den Tank und jeweils blieb nach kurzer Fahrtstrecke die Maschine stehen. Alle Kontrollen, vor allem der Benzinleitung und des Vergaser erwiesen sich als überflüssig, denn nach einer kleinen Weile sprang der Motor wieder an. Erst nachdem es wieder anfing zu regnen und ich den Mantel anzog, setzte die Maschine nicht mehr aus. Das Rätsel war dann auch schnell gelöst, denn es war erschütternd unkompliziert: Der schwere Mantel auf dem Tank hatte sich so fest auf den Deckel gepreßt, daß dem Tank im wahrsten Sinn des Wortes die Luft wegblieb. Und dabei konnte beim besten Willen kein Benzin in den Vergaser nachlaufen.

HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werk K. G. Bad Homburg und Ekkehard Wanach, Redaktion HOREX-Hauspost, Berleburg i. W., Tel. 344, Graphische Gestaltung und Zeichnungen: Marianne Vos, Berleburg i. W. Druck: Wilh. Winckel K. G., Berleburg i. W.

1933

HOREX



Die deutsche Qual.-MASCHINE siegte bei der 2000 km Fahrt

Horex-Fahrzeugbau A.-G. / Bad Homburg

1950

Qualität siegt!

ADAC DEUTSCHLANDFAHRT 1950

7 Horex „Regina" am Start
7 Horex „Regina" im Ziel
7 Goldmedaillen,

dazu Großer ADAC-Mannschaftspreis mit goldenem Schild und 2 Silberbecher für Wertungsgruppensieger



HOREX MOTORRÄDER

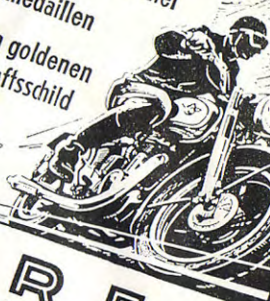
HOREX-COLUMBUS-WERK K.G. · FRITZ KLEEMANN · BAD HOMBURG

1951

Qualität siegt!

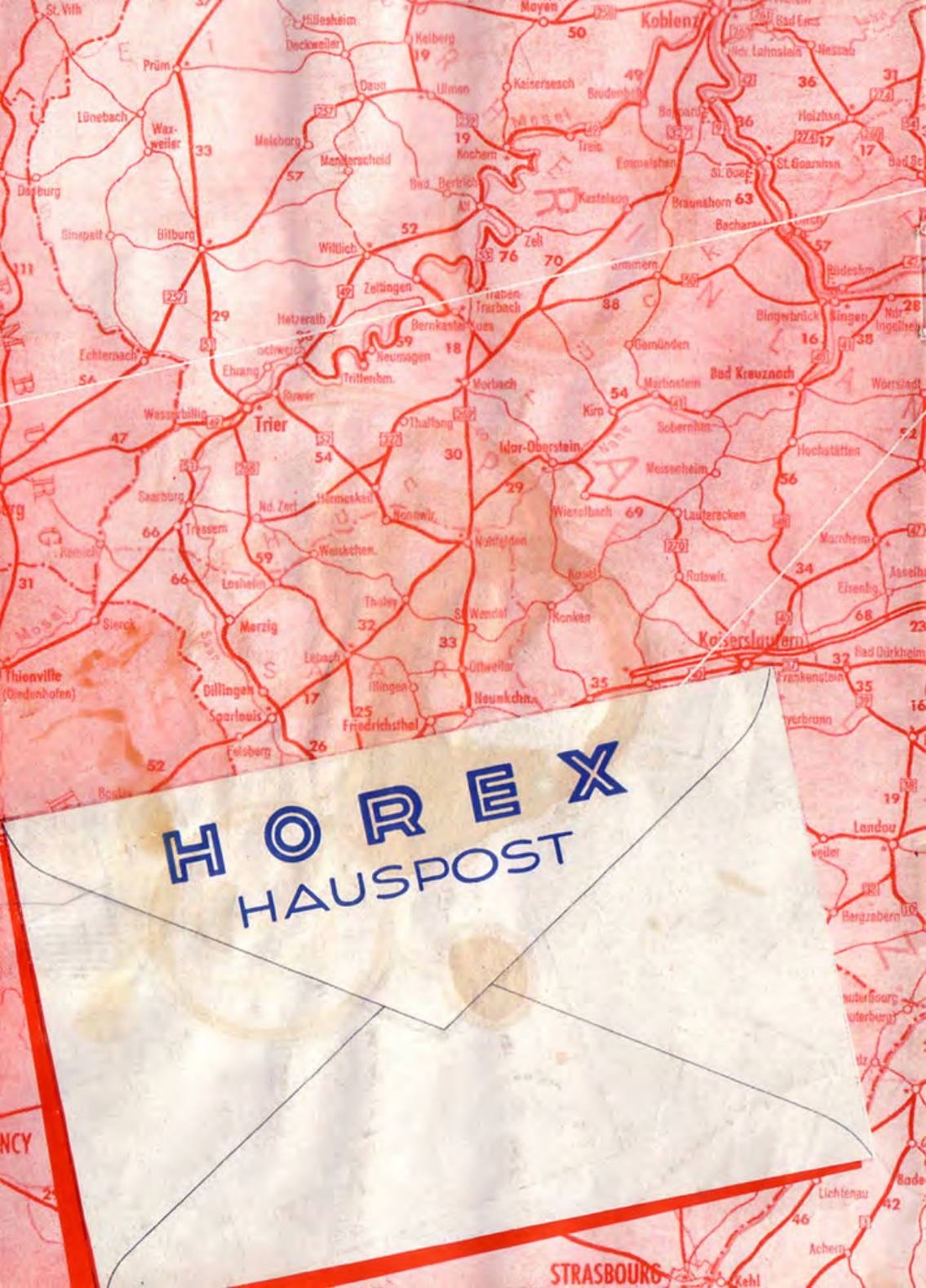
ADAC-8-Stunden-Fahrt auf der Solitude 1951

4 HOREX-Regina am Start
4 HOREX-Regina im Ziel
4 Goldmedaillen
und den goldenen Mannschaftsschild



HOREX MOTORRÄDER

HOREX-COLUMBUS-WERK K.G. · FRITZ KLEEMANN · BAD HOMBURG


HOREX
HAUSPOST
Trier
Koblenz
Bitburg
Wittlich
Prüm
Daun
Kaiserslautern
Idar-Oberstein
Bad Kreuznach
Saarburg
Merzig
Thionville
Dillingen
Saarlouis
Sierck
Landau
STRASBOURG