HAUSPOST


HOREX
HOREX WERKE
BAD HOMBURG
Dillenburg
Herborn
MARBURG
Nassau
Nastätten
Kaub
2

Nicht vergessen:

Vom 28. Oktober bis 4. November
Internat. Fahrrad- und Motorradausstellung in Frankfurt/Main.
Auf dem Florex-Stand in Halle 8 einige Überraschungen für Sie ...





Liebe HOREX-Freunde!

Wir freuen uns, daß wir mit der Hauspost den Nagel auf den Kopf getroffen haben. Inzwischen hat sich schon wieder so viel ereignet, daß wir Euch bereits „Nummer zwei" der Hauszeitschrift in die Hand drücken können. Viel Vergnügen wünschen wir Euch dafür und sprechen die Hoffnung aus, daß das Band um die große HOREX-Familie immer fester werden möge!

Ihr werdet übrigens HOREX sicherlich auf dem Schotteuring vermißt haben. Wir auch. Bis zum Schluß hatten wir alle gehofft, daß der Start der Halbliter-HOREX doch noch klappen würde. Mansfeld und Schmitz standen abrufbereit, doch schließlich mußten wir Juniorchef Fritz Kleemann voll und ganz beipflichten, als er die Teilnahme der HOREX-Maschinen ablehnte. Wenn sie starten, soll ihnen auch ein Erfolg sicher sein. Ehe nicht alle Erprobungen bis ins letzte ausgereift sind, könnte ein „Fehlstart" leicht mißverstanden werden und dem guten HOREX-Ruf nur schaden.

Im übrigen sprechen ja auch die vielen Regina-Erfolge auf Wertungs- und Zuverlässigkeitsfahrten deutlich genug für die Überlegenheit in ihrer Klasse. Sie beweisen es, und die Zufriedenheit aller HOREX-Fahrer bestätigt zusätzlich, daß an dem dummen Gerede um die „mißglückte Regina-Konstruktion" nichts dran ist.

Für unseren Titel haben wir übrigeus schon die verschiedensten, zum Teil auch recht netten Vorschläge bekommen. Die Auswahl fällt uns ausgesprochen schwer. Wer noch Ideen im Kopf hat, der möge sie uns bis zum 30. September spätestens mitteilen, damit wir unsererseits auch unseren Kopf, den als Preis versprochenen Leichtmetallzylinderkopf, dem „Sieger" präsentieren können.

Für heute verbleiben wir wiederum mit schönen Grüßen und einem freundlichen

HOREXIDO

Eure HOREX- Werbeleitung
und Hauspost-Redaktion

Internationale Österreichische ALPEN-Fahrt







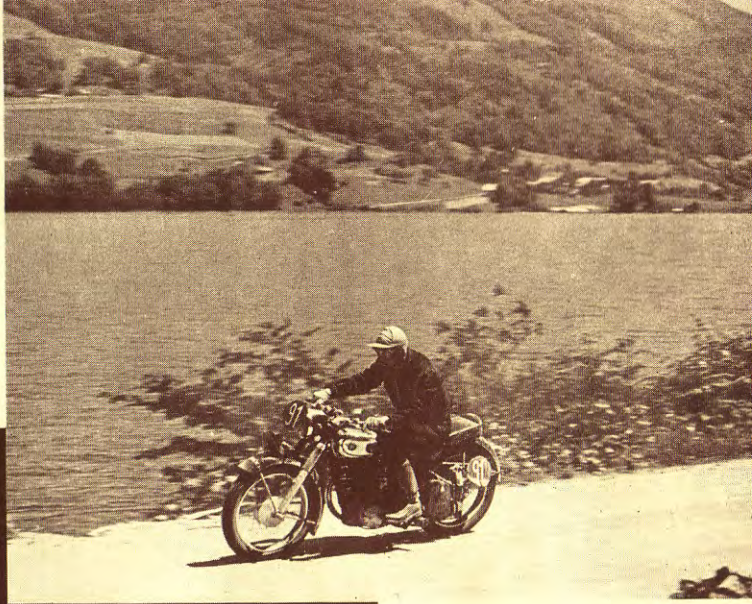
Hervorragend

standen alle HOREX-Maschinen die diesjährige Internationale Österreichische Alpenfahrt durch, die über schwierigstes Gelände am ersten Tag durch die österreichischen Alpen und am darauffolgenden durch das süddeutsche Voralpengebiet führte. Die Fahrt war eine Zuverlässigkeitsprüfung, für die jeweils Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten vorgeschrieben waren. Mit ihr verbunden war eine Bergprüfung, wohl die schwierigste in ganz Österreich sowie eine Höchstgeschwindigkeitsprüfung auf der Autobahn.

Sowohl in der Seitenwagen- wie in der Soloklasse bis 350 ccm konnten HOREX-*Regina* die einzigen Goldmedaillen und das Edelweiß erringen. Harald Oelerich (oben) goldener »Solist« und Friedrich Dobler (links) Gespannsieger. Silber- u. Bronzemedaillen holten sich auf *Regina* außerdem noch Herbert Czakoi, Eugen Strohe, Dr. Walter Czerny und Sarömba. Gegen stärkste Auslandskonkurrenten fühlten sich die HOREX in den Bergen wie zu Haus und stellten damit wieder einmal ihre internationale Klasse »schlagend« unter Beweis.

. . . 12-Stunden-Alpenfahrt . . .

Einen weiteren eindrucksvollen Erfolg konnte Herbert Czakoi auf HOREX-*Regina* in der 12-Stunden-Alpenfahrt, wiederum gegen stärkste internationale Konkurrenz, erringen. Als bester 350 ccm-Solofahrer stand er in seiner Klasse diese schwierige Gebirgs- und Gelände-Zuverlässigkeitsfahrt durch.

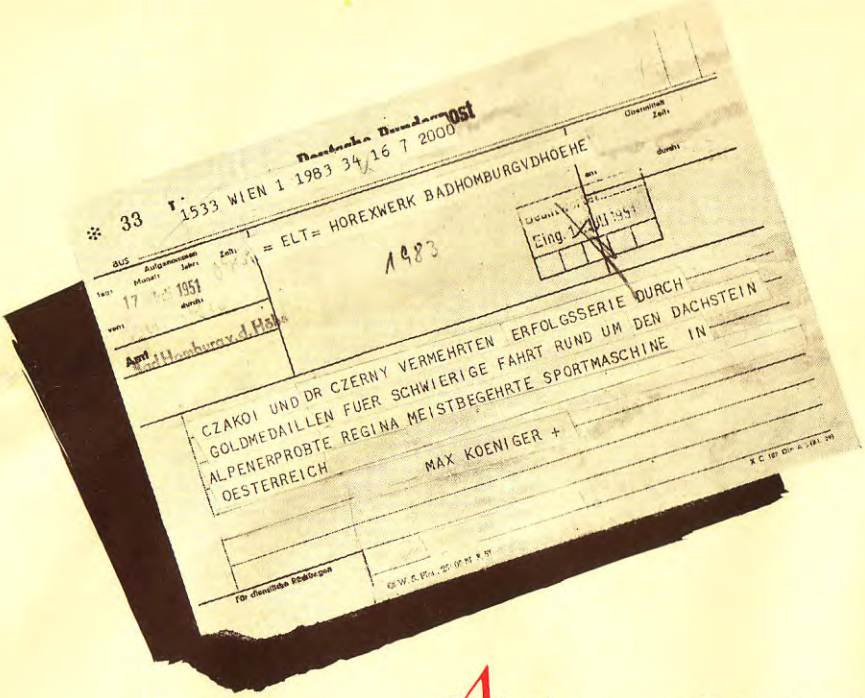




. . . und 8-Stunden Solitude

Wie wir schon im letzten Heft berichten konnten, ging die vierköpfige HOREX-Mannschaft Oelerich, Schmitz, Strohe und Bickel bei der Acht-Stunden-Solitude-Fahrt souverän über die Strecke. Vier Goldmedaillen und den goldenen Mannschaftsschild brachten sie nach Haus, nachdem sich die Maschinen in vorangegangenen Gelände-, Geschwindigkeits- u. Verbrauchsprüfungen gegen inländische Konkurrenz überlegen behaupten konnten. Geschlossen zieht Mannschaftskapitän Oelerich seine Schäflein durch die Kurve (oben), während wir rechts Schmitz und Strohe bei einer leichten Gemütsauffrischung sehen können, ihres späteren Sieges anscheinend absolut sicher.





Allen Skeptikern zum Trotz bestätigen solche und ähnliche Erfolgsmeldungen „schlagend", daß HOREX-Siege nicht nur von vermeintlich getrimmten HOREX-Mannschaften, sondern in erster Linie von absolut serienmäßigen Privatfahrern errungen werden. Der junge österreichische *Regina*-Fahrer Czakoi ist der beste Beweis hierfür.

Im Mai dieses Jahres holte er sich im Homburger Werk seine *Regina* ab, fuhr sie mit viel Routine und wenig Vorsicht bis Österreich ein und setzte, so quasi, ohne das Gas wegzunehmen zur österreichischen Voralpenfahrt an. Daß er sie mit einer Goldmedaille beendete, bestärkte Czakoi in seinem Entschluß, künftig an keiner ähnlichen Veranstaltung zu fehlen. *Regina* bekamen die Strapazen glänzend. Sie ließ ihren Herrn kein einziges Mal im Stich, und obwohl sie heute erst knapp ein Vierteljahr alt ist, hat sie Herbert schon sechs goldene und eine silberne Medaille „eingefahren", womit sie selbst nunmehr auch zünftig eingefahren sein dürfte.

Herbert Czakoi beendete nach der Voralpenfahrt die 12-Stundenfahrt des Salzburger Automobil- und Touringclubs ebenfalls mit einer Goldenen, die internationale österreichische Alpenfahrt mit einer Silbernen, die Fahrt „Rund um Wien", die Niederösterreich- und Burgenlandfahrt und die Wertungsfahrt „Rund um den Dachstein" jeweils mit einer Goldmedaille und zum Teil mit der absolut besten Bergzeit. Österreichs HOREX-Vertreter Maximilian Königer schrieb dem Werk, daß Czakoi die besten Aussichten hat, die österreichische Staatsmeisterschaft zu gewinnen. Und das als Privatfahrer auf einer *Regina*, die knapp 800 km eingefahren wurde! Seine letzte Erfolgsmeldung: Beste Bergzeit in der 350er-Klasse und Goldmedaille in Zehnpässefahrt auf der Krieglacher Alpe.

Nicht vergessen sei Czakois Landsmann Dr. Czerny, der während der diesjährigen Saison als Privatfahrer ebenfalls auf *Regina* zwei Goldene, eine Silberne, und eine Bronzene auf sein Konto buchen konnte. Die Silbermedaille brachte Dr. Czerny von der internationalen österreichischen Alpenfahrt nach Haus, die Goldene holte er sich bei der Niederösterreich- und Burgenlandfahrt sowie bei der Wertungsfahrt „Rund um den Dachstein". Die Goldmedaille der Burgenlandfahrt ist besonders bemerkenswert, da Dr. Czerny während der Fahrt einem gestürzten Sportkameraden als Arzt erste Hilfe leistete und trotz dieser Verzögerung noch siegreich durchs Ziel gehen konnte. Schließlich wurde Dr. Czerny bei der 3. „Motorrad"-Wertungsfahrt Österreich 1951 ebenfalls erster in seiner Klasse.

Kein Wort mehr über HOREX-Fabrikmannschaften! Sie fahren die gleichen Serienmaschinen, wie Czakoi und Czerny, kommen alle aus dem gleichen Stall und tragen die Goldmedaillen im Tornister mit, weil sie eben von Motorradfahrern für Motorradfahrer gebaut werden.



Rudolf von Hoff und Frau beendeten als einzige Deutsche die internationale Zuverlässigkeits- und Nonstopfahrt Paris-Nizza auf HOREX-*Regina*-Gespann mit einer Goldmedaille. Sie waren unter den drei Zivilfahrern von 180 Teilnehmern, die ohne Strafpunkte Nizza erreichten.

Paris-Nizza

1000 Kilometer Nervenprobe in 48 Stunden
Zwei HOREX-Fahrer - zwei Goldmedaillen

180 Teilnehmer starteten in Paris, unter ihnen die bekanntesten und besten Fahrer Frankreichs – Jean Behra auf Terrot, Onda auf Magnat-Debon. BSA, Norton, Peugeot, Royal-Enfield, BMW, Harley-Davidson, Gnome-Rhône, AJS, u. viele andere Marken mit aus gezeichneten Fahrern besetzten die Felder.

Als einzige Deutsche nahmen Rudolf von Hoff und seine Frau, im Seitenwagen, auf der HOREX 350 ccm an dieser Erprobung teil. Zum siebenundzwanzigsten Male wurde diese Fahrt am 7. u. 8. Juli 1951 gestartet. Im letzten Jahre konnte Sergt.-chef Nurdin von der Mil.-Reg. auf HOREX SB 35 die goldene Medaille gewinnen. Es ist ihm auch in diesem Jahre gelungen, als Wertungsbester mit der goldenen Medaille diese Zerreißprobe zu bestehen, diesmal auf HOREX-*Regina*. Unter allen Zivilteilnehmern, die Nizza erreichten, waren nur drei, die wirklich ohne Strafpunkte ankamen, unter ihnen die einzige Beiwagenmaschine – die Maschine mit dem kleinsten Zylinderinhalt! – HOREX-*Regina* 350 ccm! Eine kaum glaubliche Leistung, wenn man bedenkt, daß es über Pässe von 2300 m ging. Eis und Nebel, wechselnd mit Regen, erhöhten die Schwierigkeiten der Alpenüberfahrt, so daß die vorgeschriebenen Fahrtzeiten nur einzuhalten waren, wenn die Fahrer alles aus ihren Maschinen herausholten. Unzählige, nicht endenwollende Kurvenstrecken in einer Breite von 2,50 m bis höchstens einmal 3 m gaben den Maschinen auf dem lockeren Geröllboden keinen Halt. Bezeichnend ist, daß auf der Alpenüberquerung ein großer Teil der Teilnehmer stürzte. Durch Einspruch der Fahrer wurden dann bei der Bewertungsberatung bis zu 15 Strafpunkte, infolge der Fahrtschwierigkeiten auf diesem Abschnitt, abgestrichen, d. h. die Bronzene wurde zur Goldenen erhoben. Allerdings wurde die Bewertung des HOREX-Gespannes dadurch herabgesetzt, denn Rudolf von Hoff kam trotz der Schwierigkeiten, ohne jemals die Strecke gesehen zu haben, ohne Strafpunkte an!

Ein beachtlicher Erfolg für HOREX unter Rudolf von Hoff und seiner tapferen Frau, die zusammen ebenfalls die Deutschlandfahrt des ADAC in derselben Klasse mit Seitenwagen gewinnen konnten. Als Ehrenpreis gewann Frau von Hoff einen kleinen Pudel, der von einem Pariser für die erste in Nizza eintreffende Frau gestiftet worden war. Es versteht sich, daß der kleine Kerl von den begeisterten Franzosen auf den Namen „HOREX" getauft wurde.

Stolzes Ergebnis dieser Nonstopfahrt über 1000 km:
Zwei HOREX am Start – zwei HOREX im Ziel –
zwei Goldmedaillen
und einen vierbeinigen „HOREX" als Ehrenpreis.



Im vorigen Jahr auf HOREX-SB 35, im Sommer 1951 auf *Regina*: Sergt.-chef Robert Nurdin von der französischen Mil.-Reg. zweimal mit Goldmedaille und Wertungsbester nach 1000 Zerreißkilometern über die Strecke Paris-Nizza.



„Beinlich" aber wahr!

Wie *Regina* zu ihrer Gabel und Gerüchtemacher um ihre Erfolge kamen.

LIEBER FREUND!

Es gibt Menschen, die nur das Negative suchen, bis sie es gefunden haben. Finden sie es nicht, dann muß das Negative erfunden werden.

Zu diesen negativen Zeitgenossen gehörst nicht Du, daß weiß ich – aber laß mich meinen Kummer von der Seele reden, Du wirst mich verstehen.

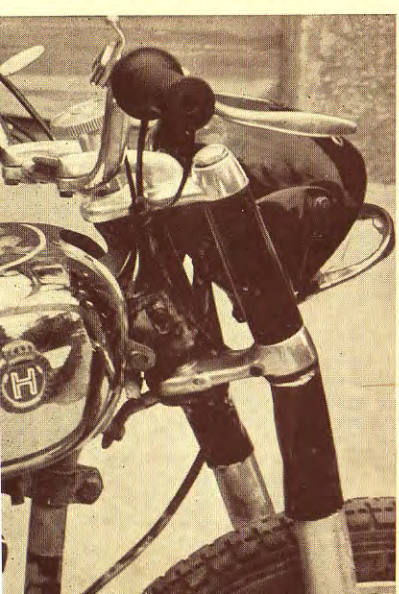
Als man mich 1948 schuf, wurde ich mitleidig belächelt, obwohl damals meine Gestalt schon glänzend und strahlend war. Jahre sind nun vergangen, aber an Kummer ist mir nichts erspart geblieben. Schlechte Menschen beneiden mich um meine Erfolge bei den Männern.

Warum ich belächelt wurde? Als ich das Licht dieser krummen Welt erblickte, gab es schon Kämpfe unter den Technikern, weil ein paar superkluge und helle Köpfchen geringschätzig meinten: „Aus DER wird nichts"! Wie soll denn ein so temperamentvolles Mädchen „*Regina*" auf Leichtmetallbeinen stehen, wie können denn so schlanke Schultern (meine Leichtmetall-Gabelbrücken) die vielen Pferde bändigen, die in ihr stecken?

Doch meine Schöpfer lächelten, und unbeirrt wurde an mir weitergebaut. Ich gebe zu, lieber Freund, anfangs war ich plumper, vor allem in den Schultern, und auch die Beine waren etwas dick. Die Horexleute meinten damals, ich müßte noch erheblich abnehmen, denn ich sollte den Wuchs eines edlen Vollblutes bekommen. So verlor ich Gramm um Gramm in mühsamer Arbeit. Die Horexleute wissen schon um die Linie eines Mädchenbeines.



Dann kamen die ersten Schritte, es war noch ein bißchen kalt draußen. Man jagte mich über Geröllhalden, durch ausgefurchte Triebwege, man rannte mit mir um den Feldberg und ließ mich über Mulden springen, daß die Schwarte krachte. (Entschuldige den unweiblichen Ausdruck, ich bin halt unter rauhen Jungens aufgewachsen.) Als ich glaubte, man könne mit meiner Standhaftigkeit zufrieden sein, kam die Gewaltkur. Foltermethoden des Mittelalters sind ein sanftes Streicheln gegenüber meinen Qualen. Man spannte meine Beine mit Rumpf und Hinterteil (ich schäme mich, das auszusprechen) auf einen Marterbock, den diese Sadisten bei HOREX „Prüfstand" nannten. Dann ging das Rennen los. Meine Beine und mein Hinterteil mußten in der Minute sage und schreibe 180 mal auf- und abhüpfen, so hoch es meine Gelenke erlaubten, in der Stunde 10800 mal, und so ging das Tag und Nacht, einen Monat lang. Dannwar ich SIEBENMILLIONEN-Siebenhundertundsechsundsiebzigtausendmal gehüpft, und ich lebte noch. Bein um Bein, Gelenk um Gelenk wurde an mir untersucht, und mich überkam Angst, als ich die Worte hörte: „Wenn das Luder jetzt 'nen Bruch hat, geht der Tanz von neuem los!" Aber sie fanden nichts.





Anscheinend zum Dank schickte man mich auf eine lange Reise. Der Diplomingenieur Hawlitscheck wurde mein Begleiter. (Er ist an meiner Schönheit mit dran schuld, er liebt mich sehr!) Rastlos gings über tausende von Kilometern.

Kaum zu Hause zurück, meinte Herr Kleemann, der Sohn vom HOREX-Chef: „Zum Abschluß muß Sie noch gegen eine Mauer brummen!" Kaum gesagt, jagte man mich ganz allein, ohne Begleitung los, bis ich die Besinnung verlor und gegen eine Steinwand schlug. In der Versuchsabteilung kam ich wieder zu mir und einer sagte: „Die ist zäh wie 'ne Katze, nichts gebrochen, nur die Beine ein bißchen verbogen, aber das kriegen wir." Das war das Ende meiner Jungmädchen-Jahre, die alles andere als sorglos waren.



Inzwischen kamen meine Geschwister auf die Welt, es sind nun bald 15000. Karl Bickel, ein strammer Einfahrer, nahm mich schließlich auf. Täglich begleite ich ihn ins Werk. Ja, das ist das Los einer gebundenen Frau! Aber glaube nicht, daß ich alt bin, lieber Freund. Sonntags geht's hinaus zum Gelände-Rennen, auf Zuverlässigkeitsfahrt und zu Wettbewerben. – Wir haben manchen Preis geholt, der Karl und ich, auf Deutschland-Fahrt und Fahrt durch Bayerns Berge, die 8-Stunden Solitude und viele Siege mehr. Es werden nicht die letzten sein, das schwör ich Dir bei meinen strammen Beinen!

Warum ich Dir das alles schreibe, lieber Freund? – Weil ich die Älteste bin, weil ich weiß, was man von uns Mädchen verlangen kann, weil es abgrundtief gemein ist, meine vielen tausend Geschwister schlecht zu machen, obwohl sie ihre Pflicht erfüllen und noch mehr!

Wir stammen von gesunden Eltern, wir haben stattliche Vorfahren und sind stolz darauf.



Wenn ich auf Karl Bickel warte, dann red' ich mit vielen meiner Geschwister. Sie alle haben kein leichtes Leben, ihre Herren verlangen etwas von ihnen, sie sind unermüdlich auf den Beinen und helfen bei Arbeitern, Ärzten und Bauern, Förstern und Monteuren und manche *Regina*-Beine haben schon berühmte Rennfahrer getragen. Und alle waren zufrieden.

Unsere Beine und Schultern sind geschmiedet aus Leichtmetall, aber stahl-stark! Laß Dir das sagen, lieber Freund und lächele, wenn man Gerüchte über uns verbreitet, lächele, auch wenn Dir nicht zum lächeln ist. Gerüchtemacher sind wie Denunzianten, Du weißt ja, meistens ist's der Neid. – Lächele und halt es mit dem Wort des Dichters:

„ES LIEBT DER MENSCH DAS STRAHLENDE ZU SCHWÄRZEN!"

Deine getreue »*REGINA*« von HOREX



Cegielka: Mit Vornamen Felix, HOREX-Fanatiker, z. Zt. unter die Wilden geraten, da mit *Regina* und Hund Toi auf Afrika-Fahrt. Gegenwärtige Anschrift unbekannt, vermutlich irgendein Negerkral im Osten des Schwarzen Erdteils. Bemüht sich im Augenblick um Waffen und Munition, hoffentlich nicht um längst Geschichte gewordenen Afrika-Feldzug auf eigene Faust fortzusetzen.

Chrom: Eines der hervorstechendsten äußerlichen Merkmale der *Regina*, das keineswegs innere technische Unzulänglichkeiten zu verschleiern versucht, sondern der gelungenen Konstruktion sinnvoll den ihr zukommenden Glanz verleiht. Kenner wissen ihn zu schätzen, pflegen ihn aber auch entsprechend, wofür er sich durch lange Lebensdauer erkenntlich zeigt. Putzmittel gibt es bei Ihrem HOREX-Händler.

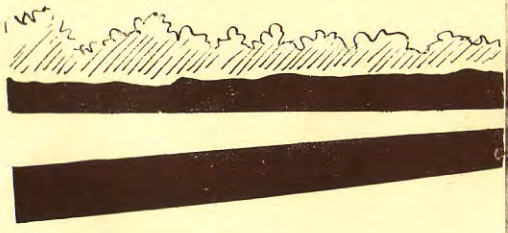
Cylinder: Alte Schreibweise für besonders feierliche Kopfbedeckung sowie den Teil Ihrer HOREX, in dem sich sekundlich mehrere Explosionen abwickeln. Inhalt desselben wird in ccm angegeben, die für Konstruktion und Leistung eine große, fürs Finanzamt jedoch eine zu kleine Bedeutung haben, da sie in Zweifelsfällen zu staatsgunsten nach oben abgerundet werden. Man sollte solche Maschinen wie *Regina*, die 50 ccm ihres Zylinderinhaltes Vater Bund schenken, zu staatspolitisch wertvollen Fahrzeugen ernennen.

Damensattel: Bei HOREX noch nicht eingeführt, da Schwierigkeiten bezüglich der Gangschaltung bzw. Fußbremsung zu befürchten sind. Weiblichen *Regina*-Fahrern empfohlen, künftig den Vorschlägen unserer Modesachbearbeiterin ihr besonderes Augenmerk zu schenken, sie werden zweifellos die passende Kleidung für sich finden, die Nylons schont und ihre Beine auch ohne Damensattel in die richtige Position bringt.



Dichtung: Steht bei Ihrer HOREX nicht im umgekehrten Verhältnis zur Wahrheit, sondern sollte an allen öl- und gasgemischdurchlässigen Stellen von Zeit zu Zeit überprüft werden. Durchgeschlagene Dichtungen machen sich unangenehm bemerkbar, und Ihre HOREX ist Ihnen für Erneuerung dankbar.

Drosselklappe: Sitzt im Vergaser Ihrer HOREX, kann allerdings nicht wie der Frühlingsvogel singen, sondern regelt den Benzinverkehr und damit die Geschwindigkeit der Maschine. Mittels Drehgriff am Lenker läßt sie sich mühelos öffnen, was, ohne Sinn und Maß ausgeführt, allerdings schon manchem Enthusiasten Strafmandate und gelegentlichen Krankenhausaufenthalt eingebracht haben soll.







Zwei nette HOREX-Pärchen auf der Autobahn. Ein Interview-Versuch mißlang. Uns blieb nichts anderes übrig, als mit der Leica im 80-km-Tempo hinterherzuschießen. Wie, das sei aus polizeiprotokollarischen Gründen verschwiegen.

Dipl.-Ing. Hahmeyer auf Tauchstation? . . . Aber nein, Regina ist zwar keineswegs wasserscheu, trotzdem aber noch lange kein U-Boot. — Auf der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt ging sie mit dem HOREX-Fahrer Eugen Strohe allerdings kräftig baden. In einer schwierigen Passage waren beide plötzlich vom Weg abgekommen und in einem Tümpel „gewassert". Strohe erklomm, etwas feucht geworden, das Ufer, von Regina ward nichts mehr gesehen. Nur aufsteigende Blasen ermöglichten nach einiger Zeit eine genaue Ortung der treuen Maschine, die nach erfolgreicher Bergung und Zündkerzenwechsel die Fahrt unbeschadet fortsetzte und dem guten Eugen sogar noch eine Silbermedaille einbrachte.





Zu nebenstehendem Bild (rechts): Täglich 400 km *Regina*-Erprobung: Kurt Mansfeld, schnelles Pferd im HOREX-Stall.


HOREX

EINE KLEINE LEKTION:

Kartenlesen



Kartenlesen und Kartenlegen ist zunächst einmal ein gewaltiger Unterschied. Während man bei letztem erfährt, daß man viel Glück bei den Frauen, im Beruf und in der Zukunft überhaupt haben wird, ist erstes eine Kunst, die uns männlichen motorisierten Zeitgenossen beim Kommiß seligen Angedenkens nach allen Regeln dieser Kunst eingebleut worden ist. Und vielleicht ist sie eines der Positiva, die aus dieser Zeit zurückgeblieben sind, so daß man sie im übrigen getrost zur Nachahmung empfehlen kann.

Viele Firmen beglücken uns heute wieder mit recht gutem Kartenmaterial, und es soll hier beileibe keiner der Straßenkarten ein Vorzug gegeben werden. Vorzüglich sind sie aber für den HOREX-Fahrer erst dann, wenn er sie auch zu lesen versteht. Und das ist leider für viele meist ein Buch mit sieben Siegeln, das bunte Wirrwarr mutet an wie eine Legende.

Mit »Legende« ist das Stichwort gefallen, denn so wird kurz und sachlich die Zeichenerklärung einer Landkarte genannt, mit der man sich in einer ruhigen Minute einmal befassen sollte. Die Legende gibt Aufschluß, wie man Straßenverhältnisse, Entfernungen und vor allem auch in den meisten Karten Steigungen und Gefälle mühelos aus der Karte lesen kann. Sie zeigt ferner die Größenverhältnisse aller eingezeichneten Ortschaften und nennt die Zeichen, durch die wichtige Straßennummern auf der Karte zu erkennen sind. Dieses »Sesam-öffne-dich« ermöglicht nach kurzem Studium ein einwandfreies Zurechtfinden auf der Karte.

Und wenn man sich dieser kleinen Mühe unterzogen hat, wird man bald Freude an seiner Straßenkarte haben, und sie wird, was sie ja eigentlich sein sollte, dem Kraftfahrer zu einem unentbehrlichen Begleiter. Die Fahrtstrecke vor einer größeren Tour auf der Karte festgelegt, spart viel Zeit und erlaubt vor allem einen ziemlich genauen Kostenvoranschlag der Reise. Und hat man sich dann unterwegs tatsächlich einmal verfranzt, dann genügt ein Blick auf die Karte, und man ist wieder im Bild. Denn nichts ist schlimmer als Fragen. Man wird doch meist in die falsche Richtung geschickt oder ziemlich verständnislos angeguckt.

Um schließlich noch einmal auf den Anfang zurückzukommen: Auch das Kartenlegen gehört in gewisser Hinsicht zum Kartenlesen. Vor jeder Fahrt sollte man sich die Karte so falten, daß man die befahrene Strecke sofort vor Augen hat. Wer übrigens einmal bei Landregen eine Karte auf dem Tank ausgebreitet hatte und sich auf ihr sowie im Gelände zurechtzufinden versuchte, wird sie bestimmt richtig gefaltet in der Tasche stecken haben. Und nun am nächsten Sonntag, wenn es regnet, fleißig geübt. Als Hausaufgabe: Eine Querdeutschlandfahrt von Kiel nach Konstanz mit *Regina*. Errechnen Sie Durchschnittsgeschwindigkeit anhand der Straßen mit durchfahrenen Ortschaften und evtl. Steigungen, Fahrtzeit sowie Benzin- und Geldverbrauch. Im nächsten Urlaub können Sie Ihre Rechnung ja dann mal nachkontrollieren.





ITALIENISCHER

mit und

Mai 1951. Italiens Postkartensonne und jasminduftumflo Pärchen eine solche südliche Sehnsucht entfacht, daß es n eines *Regina*-Gespanns schritt. Typischer Großhändler-Gro und mit Hilfe dringlich begründeter Visa konnten die zv als gedacht, realisieren.

Entgegen gutgemeinter Betriebsanweisungen durch acht Deutschlands Zubringerautobahnen, südliche Sonne wittern österreichisch-italienische Hügel auch oberhalb der 1000 alpinen Passagen bestätigten die kaufvertraglich zugesiche erwarteten Zufriedenheit ihrer Mitfahrer. Wie gebürtigte bekannte Hindernisse und durfte nach entsprechender Be etwas verschnaufen. Endlich konnte AH 64 - 163 von moto durchweg verhinderte Rennfahrer und Besitzer aller mögl grundsätzlich kurvenschneidend und unüberhörbar intensiv Zugewanderte zu einem Nervenkitzel machen, war *Regina* thiekundgebungen. Gelegentliche Aufläufe unblutigen ur motorisierter Ordnungshüter, ließen sich erst nach Stunde

Verregnete Po-Ebene-Durchquerung stand in ihrer Impo querung kaum nach. Dichte Wolken, steile Serpentinen wanderungen über unerwünschte Pannen im Arbeitsgebie treu zeigte sich jedoch zum Glück *Regina* und fremdenv Sonnig-strahlendes Florenz entschädigte die feucht geword mit Zelten und Abkochen, für Ausländer im übrigen zweck verfügbarer Devisenhöhe und Lebenshaltungskosten im Ge Überseelern herumgesprochen hatte.

Nach kurzer Seitenwagendemontage strolchte AH 64 - 163 sich dank erstklassiger Federungseigenschaften auf ebenso nach Rückkehr von 3500 km-Fahrt: Keine Panne, Benzinver und Gepäck und etliche Filmspulen zur freundlichen Erinn Apenninen und Alpen keinem HOREX-Freund vorenthalten

Mühelose Zollschrankenpassage am Passo di Résia — Anfahrt zum Brennerpaß — Überquerung des 2288 m-Julierpasses in der Schweiz — Einfahrt nach Pisa.

Mit AH 64 - 163 reiste und

r Salz um AH 64-163

rte Reiseführerbeschreibungen hatten in jungem Frankfurter
.)t viel Mut und wenig Geld kurzentschlossen zur Anzahlung
ßmut legte Raten-Reginas-Ausreise keine Steine in den Weg,
wei Großhessen ihre Fahrt via demontierter Achse schneller,

Zentner schwer überladenes *Regina*-Gespann absolvierte
d, im 80 km-Tempo und erklomm freudig brummend deutsch-
) m-Grenze. Ausgesprochene Charakterfestigkeit auf hoch-
erte Bergfreudigkeit der Maschine zur kaum so hervorragend
Großglocknerin serpentinte sich *Regina* durch ihr noch un-
wunderung des bäumeblühenden Meran erst am Gardasee
orradbegeisterten Italienern in Ruhe bewundert werden. Als
ichen und unmöglichen fahrbaren Untersätze, mit denen sie,
v hupend, das Befahren landeseigener Straßen für ortsfremd
a schnell Mittelpunkt südländisch-temperamentvoller Sympa-
nd unmilitärischen Charakters, unter Aufsicht fachkundiger,
en abbrechen, ohne gastunfreundlich zu sein.

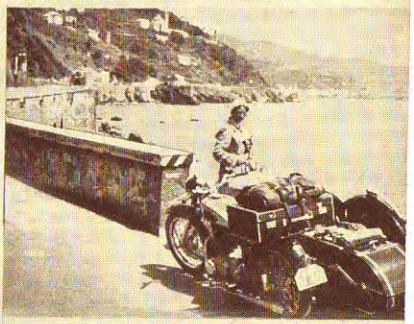
psanz der Undurchdringlichkeit nebliger Apenninen-Über-
und zigkilometerlange Einsamkeit befruchteten Gedanken-
t linientreuer Giuliano-Versprengter. Ausgesprochen linien-
erkehrsfreundlich die Hochstraßenbenutzer der Apenninen.
enen Gemüter und lud zu längerem Picknick ein. Verbunden
xmäßigste Möglichkeit, unerwartet hohe Spannen zwischen
stland zu überwinden, was sich selbst bei kapitalkräftigeren

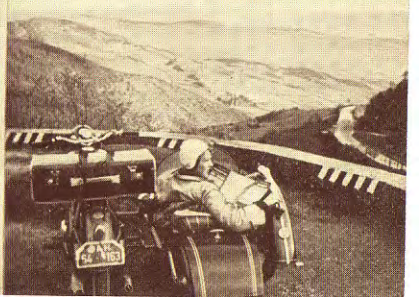
solo auf unwegsamen Küstenstraßen herum und bewährte
lassischen Schlaglöcherpfaden vorzüglich. Erfreuliches Fazit
brauch 146 Liter = 4,17 auf 100 km für 18 PS, zwei Menschen
herung, die nach mehrmaliger glücklicher Überquerung der
werden sollen. In Klammern: siehe rechts und links.











Blick ins Landecker Tal — Passo di Résia an der österreichisch-italienischen Grenze – Julierpaß – Ligurische Küste – Überquerung der Apenninen nördlich Florenz.

fotografierte: Gudula Petz



Haben Sie den Koffer schon gepackt?

Den Koffer für die Ferien mit *Regina*? Oder geht er nicht zu, weil Sie viel zu viel drin haben? Sind Sie vielleicht der Meinung, daß Sie weiter nichts gebrauchen, als die Trainingshose und den Regenmantel?

Im ersten Fall bekommen Sie unweigerlich Krach mit dem Lenker Ihres Geschicks, und im zweiten Fall schaut er unterwegs bestimmt über Gebühr nach schicken Frauen. Zwei Mißgeschicke, die einer klugen Frau nie passieren dürften! Noch dazu in den Ferien!

Sollen wir nicht zusammen überlegen, wie man den Hasen am besten in den Pfeffer legt? Zunächst werden Sie bedenken, daß Sie ja mit dem Wetter in den verschiedensten Preislagen auf bestem Fuße stehen müssen. Und dann vergessen Sie nicht, daß selbst eine begeisterte Sozia ja nicht den ganzen Tag auf dem Motorrad sitzt. Hier gibt es Sehenswürdigkeiten, die Sie sich nicht entgehen lassen wollen, dort lockt ein entzückendes Café und Sie spekulieren gerade einmal auf eine Portion Eis in einem behaglichen Sessel. Und am Abend möchte man so gern ins Theater oder vielleicht tanzen. Das Vorurteil, daß man solche Reisegenüsse als Motorradfahrer streichen müsse oder sich zumindest in seiner Aufmachung dabei nicht wohlfühlt, muß endlich mal durch den Auspuff geblasen werden. Und das ist Ihre Sache, meine Gnädigste!



Wollen wir mal davon ausgehen, daß Sie als Sozia bereits über eine lange Hose und einen wetterfesten Mantel verfügen. Das ist das A u. O Ihrer Motorradgarderobe. Stimmen Sie farblich alles andere darauf ab, dann haben Sie die meisten Möglichkeiten und sind stets harmonisch angezogen. Geschick und Phantasie sind Ihre besten Helfer, meine Damen! Nun ein konkreter Vorschlag: Ranken wir ihn um eine graue Flanellhose und wählen für die kühleren Tage einen flaschengrünen, langärmeligen Pullover und einen ausgeschnittenen, ganz leichten, schwarzen Pulli mit kurzen Kimonoärmeln, dazu eine rote Tuchjacke. Damit können Sie ohne den geringsten fraulichen Komplex in jede Gemäldegalerie und jedes Café gehen und sind, wenn Sie den Mantel darüber ziehen, die vollendete Sozia.



Für die Tage, an denen sich *Regina* ausruht und für die Abende schlage ich einen grüngrundigen, bunten, gekrausten Wickelrock aus Leinen oder Kretonne vor. Dazu ein passendes, streng geschnittenes Jäckchen. Es läßt sich auch zur Hose tragen, und die Pullover zum Rock ergeben weitere Möglichkeiten. Wenn Sie dann noch einen schwarzen, weichen Rock einpacken, Ihren schwarzen, feinen Pulli mit einer hübschen Kette dazu anziehen oder auch das bunte Jäckchen, sind Sie für viele Gelegenheiten passend und immer wieder anders angezogen, obwohl Sie nur das bescheidene Gepäck einer Sozia bei sich haben.

Nachruf auf eine Geliebte



Ich werde das Gefühl nicht los, zu den Undankbaren und Treulosen zu zählen. Das fing an mit kleinen Seitenblicken und unmißverständlichem Augenzwinkern. Als dieses Geplänkel dann eine Steigerung erfuhr zu unverhohlener Anerkennung für die andere, da wollte ich es vor der guten „Alten" gar nicht wissen lassen.

Und heute schäme ich mich fast dieses Geständnisses, nachdem ich meine gute, treue SB 35 schnöde in fremde Hand gegeben. Nicht mehr weiß ich, wo sie fährt. Nur das eine, daß sie ihren neuen Besitzer nicht weniger gut fahren wird als mich in den siebzehn Monaten treuer Freundschaft, in denen sie mich 32000 Kilometer trug. Sie war mir treue Dienerin im Alltag, sie machte mir das Wochenende zu Festtagen, sie trug mich in rascher Fahrt hinauf ans Gestade des Meeres und ließ mich von der Schweizer Grenze die Größe der Alpenwelt erleben.



Nur das Nummernschild habe ich von der „Alten" behalten. Und wenn ich die neue *Regina* mit der alten Nummer sehe, dann bin ich immer wieder der SB 35 dankbar. Mit ihr fuhr ich 32000 Kilometer, fast um die Erde herum. Und ich kann bezeugen, daß sie nicht einmal stockte. Nicht ein einziges Mal ließ sie mich im Stich. Und dabei habe ich sie nicht geschont, wenn ich z. B. an einem kurzen Wochenende an die neunhundert Kilometer fuhr. Ich fuhr nie einen Reifen platt, nie hatte der Motor Asthma, nie fiel eine Kerze aus. Ich wechselte nicht einmal die Ketten.

Sie war offenbar dankbar für meine gute Pflege. Und ich spürte selbst, wie gut es ihr tat, wenn ich alle tausend Kilometer das Öl wechselte. Die Aufwendungen hierfür waren gering im Vergleich zu dem Preis, den ich schließlich noch für sie erzielte.

Wenn ich heute nach Bad Homburg ins HOREX-Werk fahre, begegne ich noch mancher dieser SB 35. Vielfach wurden sie nur verbessert durch eine Teleskopgabel. Und jedesmal frage ich mich, ob ich eine so kleine Modernisierung nicht auch bei meiner guten Treuen hätte vornehmen sollen?

Aber darüber will ich nicht laut sprechen. Ich habe mich nun *Regina* verschrieben, und meine Liebe gehört nun ihr allein . . .



»Verzeihung, Gnädigste, ich bin Anfänger!«



Stehen drei zusammen. Blinzeln sich an. Die Sonne scheint. Etwas zu heiß.

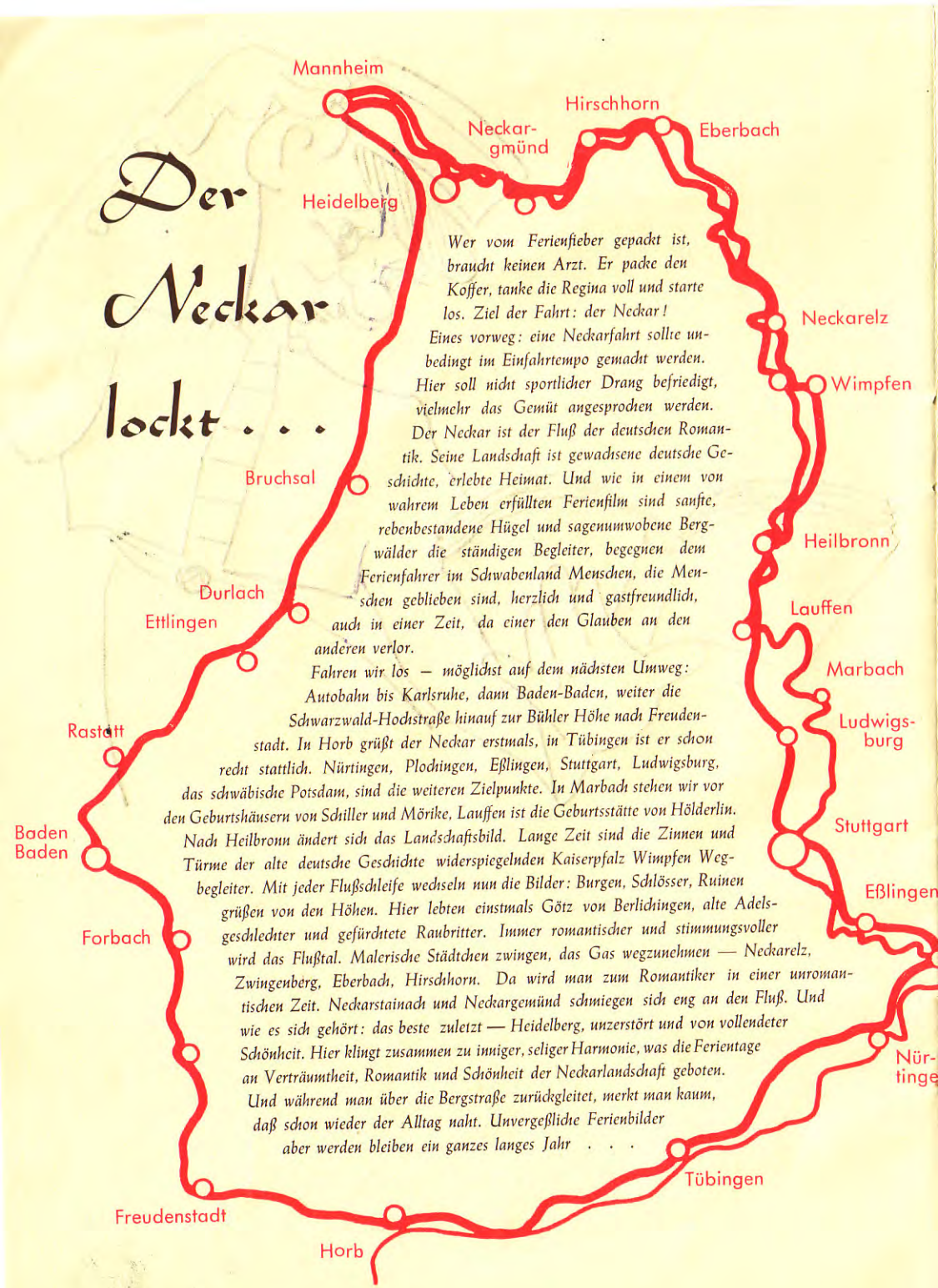
Sagt der eine: „Kinder, guckt Euch mal meine Mühle an. Tolles Ding. Gerate ich da neulich auf der Landstraße zwischen Hintervogelfingen und Klein-Angeberbach in eine verteufelte Situation. Kommt mir ein dicker Lastwagen entgegen, und ein zweiter will ihn gerade überholen. Drängen mich die zwei Elefanten so an die Seite, daß ich unweigerlich den Abhang hinunter in den Fluß gestürzt wäre. Wenn nicht meine Geistesgegenwart die große Buche, die mir gerade vorm Vorderrad stand, als Retter erkannt hätte. Ich, ohne Gas zurückzunehmen, den Baumstamm hinauf. Als ich dreiviertel oben war, begann mein Gewicht zu wirken. Ich merkte, wie der Baum nachgab und sich vornüber senkte. Ich schnell Gas zurück und langsam auf die Krone zugesteuert. Gerade, als ich oben ankomme, berührt die Baumspitze das gegenüberliegende Ufer des Flusses. Ich wieder Gas gegeben und auf der Straße jenseits des Flusses weitergefahren. Hoffe nur, daß mich die Gemeinde Klein-Angeberbach nicht noch für den Prachtbaum verantwortlich macht."

Sagt der zweite: „Det is noch jar nüscht! Ich habe vor vierzehn Tagen meine HOREX auseinander genommen. Kleiner Motorschaden. Wieder zusammen montiert und einen ganzen Motorroller übrigbehalten."

„Was ist das denn schon," sagt der dritte, „ich bin heute von Köln abgefahren und war gestern schon mit meiner *Regina* in Homburg!"

Scheinen alle drei etwas heißgelaufen zu sein. Mal im Werk anfragen.

Der Neckar lockt . . .



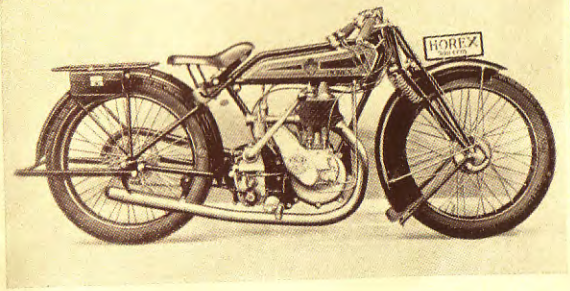
Wer vom Ferienfieber gepackt ist, braucht keinen Arzt. Er packe den Koffer, tanke die Regina voll und starte los. Ziel der Fahrt: der Neckar!

Eines vorweg: eine Neckarfahrt sollte unbedingt im Einfahrtempo gemacht werden. Hier soll nicht sportlicher Drang befriedigt, vielmehr das Gemüt angesprochen werden. Der Neckar ist der Fluß der deutschen Romantik. Seine Landschaft ist gewachsene deutsche Geschichte, erlebte Heimat. Und wie in einem von wahrem Leben erfüllten Ferienfilm sind sanfte, rebenbestandene Hügel und sagenumwobene Bergwälder die ständigen Begleiter, begegnen dem Ferienfahrer im Schwabenland Menschen, die Menschen geblieben sind, herzlich und gastfreundlich, auch in einer Zeit, da einer den Glauben an den anderen verlor.

Fahren wir los — möglichst auf dem nächsten Umweg: Autobahn bis Karlsruhe, dann Baden-Baden, weiter die Schwarzwald-Hochstraße hinauf zur Bühler Höhe nach Freudenstadt. In Horb grüßt der Neckar erstmals, in Tübingen ist er schon recht stattlich. Nürtingen, Plochingen, Eßlingen, Stuttgart, Ludwigsburg, das schwäbische Potsdam, sind die weiteren Zielpunkte. In Marbach stehen wir vor den Geburtshäusern von Schiller und Mörike, Lauffen ist die Geburtsstätte von Hölderlin. Nach Heilbronn ändert sich das Landschaftsbild. Lange Zeit sind die Zinnen und Türme der alte deutsche Geschichte widerspiegelnden Kaiserpfalz Wimpfen Wegbegleiter. Mit jeder Flußschleife wechseln nun die Bilder: Burgen, Schlösser, Ruinen grüßen von den Höhen. Hier lebten einstmals Götz von Berlichingen, alte Adelsgeschlechter und gefürchtete Raubritter. Immer romantischer und stimmungsvoller wird das Flußtal. Malerische Städtchen zwingen, das Gas wegzunehmen — Neckarelz, Zwingenberg, Eberbach, Hirschhorn. Da wird man zum Romantiker in einer unromantischen Zeit. Neckarsteinach und Neckargemünd schmiegen sich eng an den Fluß. Und wie es sich gehört: das beste zuletzt — Heidelberg, unzerstört und von vollendeter Schönheit. Hier klingt zusammen zu inniger, seliger Harmonie, was die Ferientage an Verträumtheit, Romantik und Schönheit der Neckarlandschaft geboten. Und während man über die Bergstraße zurückgleitet, merkt man kaum, daß schon wieder der Alltag naht. Unvergeßliche Ferienbilder aber werden bleiben ein ganzes langes Jahr . . .



HOREX AHNEN

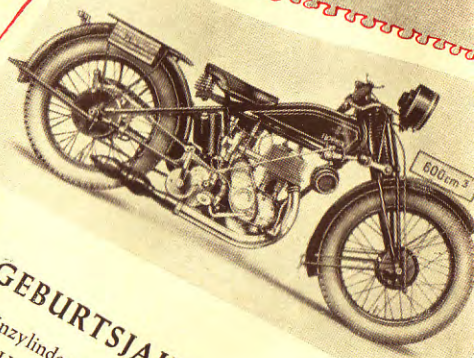


GEBURTSJAHR 1925

500 ccm-Einzylindermotor mit stehenden Ventilen. Bohrung 76, Hub 110,12 PS bei 3500 Umdrehungen. Spitze 100 km/std.

ERRANG IN DER SAISON 1925:

55 (fünfundfünfzig) erste, 30 zweite und 22 dritte Preise in Langstrecken- und Bahnwettbewerben, Flach- und Bergrennen sowie in Zuverlässigkeitsfahrten.



GEBURTSJAHR 1926

600 ccm-Einzylindermotor mit stehenden Ventilen. Bohrung 83, Hub 110,15 PS bei 3500 Umdrehungen Spitze 110 km/std.

WURDE ALS AUSGESPROCHENE GESPANNMASCHINE GEBAUT

Motor bildete Grundlage für spätere seitengesteuerte 600er, die heute noch im stationären Motorenbau verwendet werden. In Zementmisch- und Landwirtschaftsmaschinen leisten sie treue Dienste.


B R
28- 1121

Vielfacher Motorradvater:

OBERING. HERMANN REEB



Der Instinkt, mit nachtwandlerischer Sicherheit aus vielen technischen Lösungen und Möglichkeiten die richtige herauszufinden, ein Konstruktionsteil nicht stärker als notwendig und nicht leichter als zuträglich zu gestalten, zu wissen, was man aus einem Werkstoff herausholen kann, zeichnet *den* Konstrukteur aus, den wir Motorradfahrer brauchen.

Diesen Instinkt besitzt in hohem Maße Hermann Reeb, Konstruktions-Chef und alter Motorenhase. Bei ihm vereinen sich Theorie und Praxis zu einem Ganzen, ohne daß das eine vom anderen erdrückt würde.



Enge Tuchfühlung: Juniorchef Kleemann mit HOREX-Senioren Reeb und Michel

Beweis:

Generationen ausgereifter u. lebenstüchtiger HOREX-Kinder, an deren Entwicklung Hermann Reeb maßgeblich beteiligt ist.

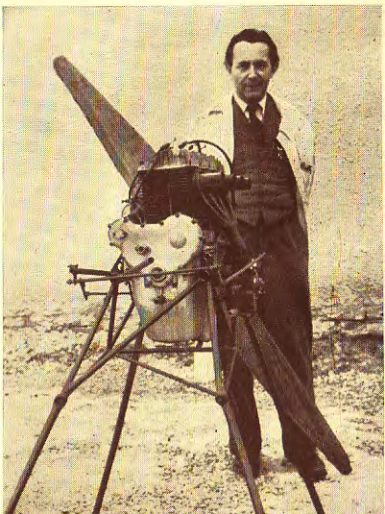
Am 9. Oktober dieses Jahres kann Hermann Reeb auf ein 50jähriges Leben zurückblicken, das er in Rodheim/Taunus begann. Durch private Studien weiß er nach seiner Grundschulzeit als junger Schlosser die ihm leider versagt gebliebene Gymnasialausbildung auszugleichen und erlangt nach der Gesellenprüfung und dem Besuch der Gewerbeschule in Friedberg schließlich die Obersekundareife. Als Volontär sieht man ihn später in der Eisengießerei und Maschinenfabrik Chr. Metzger A. G. und später bei Adler. Auch das Polytechnikum Friedberg besucht der junge Reeb und tritt schließlich 1927 als frischgebackener Ingenieur bei HOREX ein.

Sein Chef Fritz Kleemann drückte ihm zunächst die Bibel der Motorenleute in die Hand, Ricardo's Werk über schnellaufende Verbrennungsmaschinen und stellte bereits nach kurzer Einarbeitung fest, daß dieser junge Ingenieur mit selbständigen Konstruktionsaufgaben betraut werden kann. Das war der eigentliche Beginn. – Nun liegen fast 25 Jahre »HOREX« hinter ihm und fast ebensoviele »schnellaufende Verbrennungsmaschinen«. Viertaktmotoren von 200 bis 1000 ccm, kopfgesteuert und seitengesteuert, mit obenliegenden Nockenwellen und wer weiß was alles.

Sein ständiger Ausspruch: »Alles schon mal dagewesen!«

Sein größter Wunsch: Bald auf allen Straßen dem neuen Zweizylinder zu begegnen, dessen Vorgänger 1932 von ihm geschaffen wurde.

Unser Wunsch an ihn: Konstruktionen zu schaffen, die noch nicht dagewesen sind.



Keine Luftrüstung, sondern friedlicher HOREX-Flugmotor 1930 mit Vater Reeb



VON REX ZUR HOREX

HANS HETT

Allround-man, verantwortlich für Verwaltung, Finanzen und Verkauf, der heute 40jährige ppa. Hans Hett sitzt nun 26 Jahre am HOREX-Schreibtisch und tut sein mögliches, das 400-Mann-Schifflein durch Sturm und Sonne mitzusteuern, und man kann getrost behaupten, daß er die Steuern ebensogut kennt, wie das Steuern. Als Lehrling begann er bei Kommerzienrat Friedrich Kleemann in dessen Konservenglas-Gesellschaft »Rex«, um nach Gründung der HOREX in die neue Fabrik überzuwechseln.

Sein Ehrgeiz trieb ihn nach vorn. Er durchlief Sparte um Sparte, lernte die starke Hand seines damaligen Bürochefs kennen, wurde mit dem Motorrad bei Wind und Wetter auf Vertreterbesuche geschickt und bewährte sich in allen Lagen. Er wurde schließlich Buchhalter und später selbst Bürochef. Kaum 28jährig avancierte er zum Prokuristen.

Mittlerweile hat er die Freuden und auch die Sorgen der Fabrikation kennengelernt, hat seine Erfahrungen gesammelt und weiß, kurz gesagt, wie man's macht.

Vom Schicksal durch den frühen Tod des Vaters nicht begünstigt, befahl ihm seine innere Dynamik den Ausgleich durch autodidaktische Studien nach Feierabend. Er ist der Beweis des Sprichwortes, daß man seines Glückes Schmied sein kann, und er gehört damit zu einer Gruppe von alten HOREX-Kämpen, die es verstanden haben, ihren Weg zu behaupten, und denen das Schicksal schließlich auch den Lohn nicht versagen konnte.

Sein größter Wunsch: HOREX auf allen Straßen!
Unser Wunsch: daß seiner in Erfüllung geht!



»Kopfsteuernder« Hett:
»Steuer«-Mann auf SMS HOREX

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: Bernh. Bonn K.G., Siegen i. W.



HOREX-

HAUSPOST LAGERND . . .

Erste Bekanntschaft mit Löwen . . .

. . . machte Afrikareisender Felix Cegielka schon bei Suez. Als mutigen Schnappschuß sandte er uns dieses Foto, auf dem sich diesmal sogar Hund Toi nicht kamerascheu gebärdete. Inzwischen folgte Felix einer Einladung Sr. Majestät des Negus von Abessinien nach Addis Abeba. Bis Kairo hatte Felix 9000 km zurückgelegt, davon allein 1200 km Wüste. Letzte Afrika-Meldungen: Geländeschwierigkeiten erforderten Beiwagen - inzwischen per Luftpost nach Kairo gegangen. Weiterfahrt mit Pech: LKW drückt Felix-Gespann gegen Straßenrand, Sieben-Meter-Böschung hinab und Sumpflandung. Zurück nach Kairo zur Gepäck- und Kamera-Säuberung. Dann neuer Start mit guter Fahrt. Etappenziel: Addis-Abeba. Letzte Luftpost aus Khartum im Anglo-Ägyptischen Sudan, am Zusammenfluß des Weißen und Blauen Nil.

Kunstrad-Exweltmeister ist zufrieden . . .

„Seit 1908 bin ich Motorradfahrer, habe fast alle Marken gefahren. Im Jahre 1925 kaufte ich meine HOREX 250 ccm. Trotz großer Inanspruchnahme hat diese Maschine mich nie im Stich gelassen und läuft heute noch zur vollen Zufriedenheit, sparsam, sicher, schnell und bergfreudig. Im Jahre 1932 bin ich unter Zeugen von Leipzig über Probstzella nach Nürnberg ca. 320 km mit genau 6 Ltr. Benzin gefahren. Eine mitfahrende 200er hatte 16 Liter verbraucht. Die Zahnräder, Haupt- und Nockenwelle sind heute noch wie neu. Ich danke dem Werk für so ein gutes Material und solch gute deutsche Wertarbeit. Ich hoffe auf eine Einheit Deutschlands, um auch HOREX hier wieder zu sehen."

Arthur Müller, Leipzig W 35, William-Zipperer-Str. 123
Exweltmeister im Kunstradfahren

Kein Zöllner-, sondern Gendarmenblick . . .

„Wir müssen Sie auf einen Fehler in Ihrem Artikel „Mit 18 PS und 18 Visa" (Heft 1) aufmerksam machen. Sie schreiben zu dem Bild: „Erster Grenzfall": Französischer Zöllnerblick betrachtet ungläubig das friedliche Invasionsfahrzeug „fabrication allemande". — Es handelt sich hierbei nicht — wie Sie annehmen — um einen französischen Zöllner, sondern um einen saarländischen Gendarmerie-Beamten, der gemeinsam mit französischen Zöllnern die Grenzkontrolle ausführt.

Saarbrücker Zeitung
Presse-Verlag, Saarbrücken

Europahungerige Regina . . .

„Vom 27. bis 19. Juni 1951 fuhren wir mit HOREX-*Regina*, (zwei Personen, viel Gepäck, Zelten und Abkochen) von Bayern über Dänemark nach Schweden bis Upsala (5000 km). Im letzten Jahr machten wir, auch mit der *Regina*, eine Drei-Wochentour nach Süd-Ostfrankreich (bis Korsika) und in die Schweiz. Unsere nächste Reise planen wir nach Spanien."

Ursula Gräfin Recke-Pappenheim
Pappenheim/Mittelfranken

Gruß und Kuß aus Spanien . . .

Als das Blättlein auf den schweißnassen Madrider Schreibtisch meines Göttlichen flatterte, erregte mich „Sein Typ". Nicht gut, daß mein „Mensch" mit diesem langbewimpertem „Typ" zu lange allein ist. Schließlich bin ICH ja DAFÜR da und zuständig, zumal ER in seinen wenigen klaren Momenten feststellt: immerhin sei ich wert befunden, mit meinem Rocksaum den Sattel einer edlen Königin küssen zu dürfen. Aber ich wollte Sie nicht zum Papierkorb meiner durch die Zweirädrigen leicht angeknockten Ehe machen, sondern Ihnen sagen, daß mir die HOREXIADEN aus Bad Homburg gefallen wie die Schöppchen die ich bei meiner letzten „Moselfahrt aus Liebeskummer" verputzt habe.

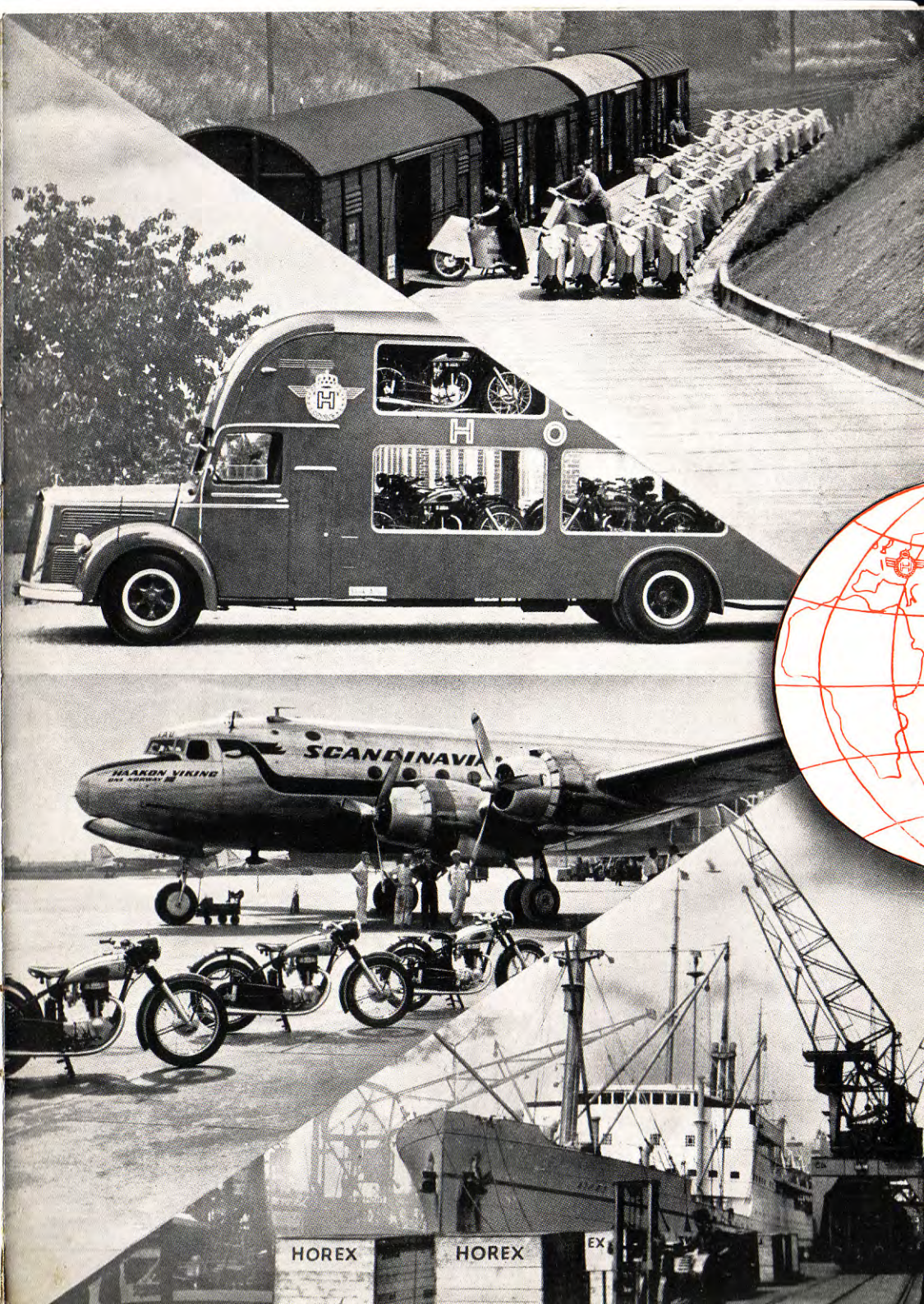
Gisela Hammes, Madrid
Calle Lagasca 74

Treffpunkt: Südkurier . . .

Von einem zünftigen HOREX-Treffen mit viel „*Regina*-sex-appeal" sandte uns Alfons Engelmann, Überlingen/Bodensee diese illustrierte Treuekundgebung. (Wir haben die Redaktionsarbeit für zehn Minuten unterbrochen und zu Ehren der „Südkurieraner" einen Marsch geblasen).

Gez. Hauspost-Redaktion




H
SCANDINAVI
HAAKON VIKING
HOREX
HOREX
EX


HAUSPOST
Frechen
HÜRTH
PORZ
BRÜHL
Honnef
Remagen
Ahrweiler
Sinzig
Kelberg
Mayen
Ulmen
Kochem
Bacharach
Bendorf
Ehrenbreitstein
Lahnstein
Braubach