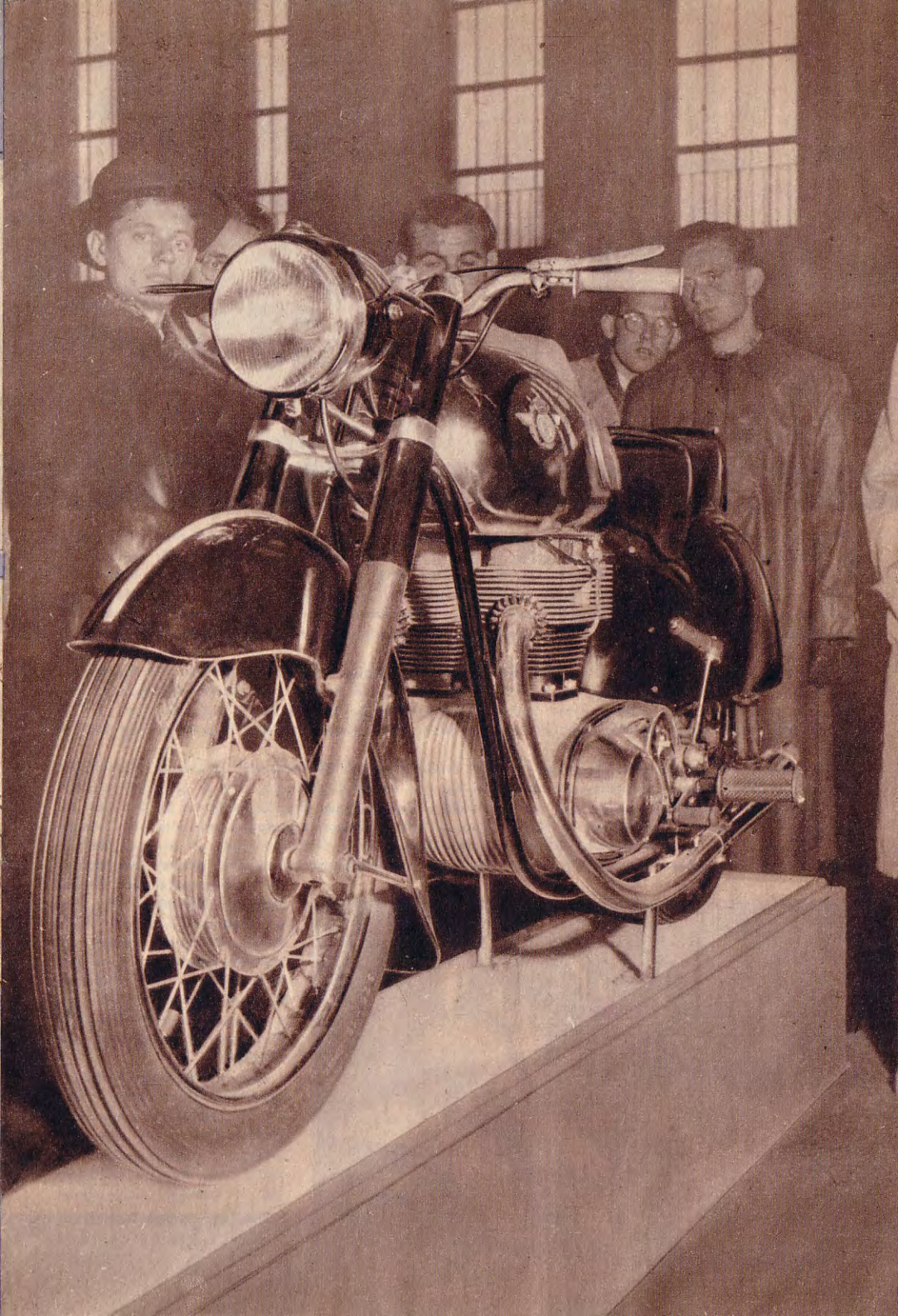

HOREX-
HAUSPOST
3

„Strammer Junge angekommen!"







Drei neue Columbus-Eier

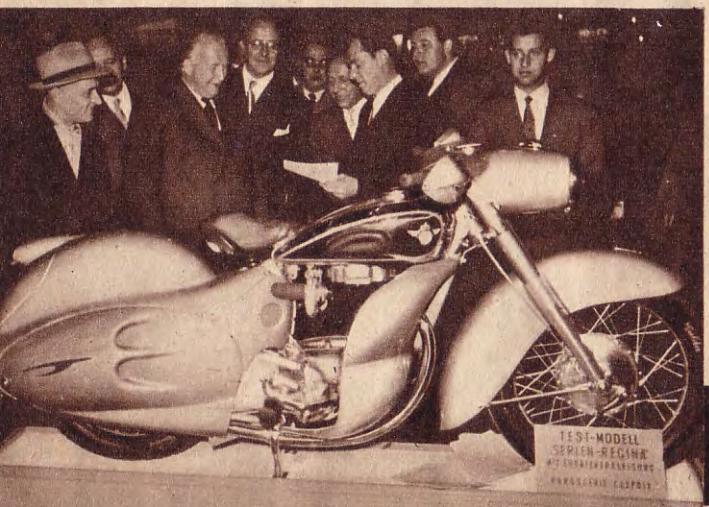
Im Schaufenster der Frankfurter Ausstellung

Die Tage der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Frankfurt sind vorüber. Der Erfolg zeichnet sich schon rein äußerlich ab in dem Massenzustrom an allen Tagen: mehr als dreihunderttausend Besucher in einer Woche! Sie alle erlebten in den elf Ausstellungshallen einen Querschnitt durch das Motorrad der Welt. 380 Industriebetriebe, darunter 56 aus dem Auslande, vermittelten einen Ueberblick über Schaffen und Produktion, vom kleinsten Motorfahrrad bis zur leistungsstarken Touren- und Rennmaschine. Wie hatte der Oberbürgermeister der Messestadt diese Ausstellung so treffend genannt: „Automobilsalon der breitesten Massen!"

Das HOREX-Schaufenster war in Frankfurt der Stand 408 in Halle VIII. Hier begrüßten die Homburger ihre alten Freunde aus dem ganzen Lande und aus aller Welt, hier fanden sich die Hunderttausende ein, um endlich zu sehen, was in zäher Arbeit und langen Versuchen bei HOREX Neues erstanden war. Und es waren gleich drei neue Columbus-Eier, die hier zu jeder Tagesstunde von den Besuchermassen umringt waren.

Da präsentierte sich zunächst »Reginas« strammer Bruder, der HOREX-Imperator, ein neuer Zweizylinder 500 ccm mit obenliegender Nockenwelle, dem man auf den ersten Blick ansah, was er „auf dem Kasten" hat. Fürwahr ein schwerer Junge, auf dem Kurt Mansfeld in diesen Tagen über Deutschlands Straßen prescht. Mit welcher Liebe und Freude man im HOREX-Werk an alte Tradition angeknüpft hat, sich auch wieder der „Schweren" anzunehmen, beweist diese Neukonstruktion (genaue Geburtsurkunde an anderer Stelle!). Daneben der neue 600er-Imperator mit Seitenwagen. Ein Mordsapparat, vornehmlich gedacht als ideales Behördengespann. Und für besondere Liebhaber die »Regina«-Sport, die schnelle 350er. Muß noch gesagt werden, mit welchem Interesse, mit welchem Kennerblick diese Neukonstruktionen unter die Lupe genommen wurden? — Die Gratulationen waren zahlreich und herzlich!

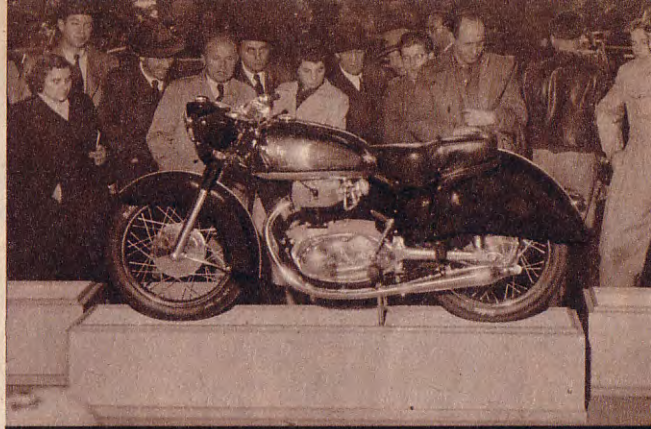
Man glaube aber nicht, daß am HOREX-Stand »Regina« eine Waise gewesen. Ob als Solomaschine oder als schmuckes Gespann — die so vielfach Bewährten aus Bad Homburg fanden in Frankfurt nicht minder



Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm bei der offiziellen Begrüßung am HOREX-Stand.

ihre Bewunderer und viele neue Freunde. Und alle, die schon lange »Regina« fahren, machten sich unaufgefordert zum Sprecher für das Homburger Werk. Anerkennung und Lob kamen aus ehrlichem Motorradfahrerherzen, wenn Leistungskraft und Zuverlässigkeit, Fahrkomfort und die Wirtschaftlichkeit der »Regina« gepriesen wurden.

Daß man im HOREX-Werk keinen Stillstand kennt, das bewies auch ein Stromlinienmodell, eine karossierte »Regina«, die im Mittelpunkt eines Frage- und Antwortspiels der Besuchermassen stand. Was sagt der Motorradfahrer selbst zu einer solchen Stromlinienverkleidung? Wie wünscht er sich Formgebung und Farbenwahl seiner Maschine? Das wollte man im HOREX-Werk in erster Linie wissen.



Der HOREX-Imperator im Mittelpunkt des Interesses. Näheres übe ihn auf Seite 5 und 6.

Und ausnahmsweise gern haben viele tausend Besucher am HOREX-Stand in Halle VIII den Fragebogen zur Hand genommen, der nicht dazu da war, die Massen anzulocken, sondern um dem Mann auf der Straße die Maschine zu geben, die er wünscht, wobei allerdings die konstruktiven Gegebenheiten nach den technischen Erfordernissen vom Werk berücksichtigt werden müssen.

Ueberhaupt waren die Besucher mit kritischem Blick gern gesehen. Der Motorradfahrer von heute ist eben nicht mehr der von vor wenigen Jahren, als beispielsweise im ganzen Jahre 1948 nur 14 000 Motorräder in Deutschland hergestellt wurden. Das Angebot ist heute riesengroß, wo die gesamte deutsche Produktion in den ersten neun Monaten des Jahres 1951 auf 210 000 Fahrzeuge angestiegen ist.

Das Fazit dieser Frankfurter Tage für HOREX, Bad Homburg: zufriedene und begeisterte alte HOREX-Fahrer, viele neue Freunde in aller Welt. Die Sympathiekundgebungen werden durch den geschäftlichen Erfolg unterstrichen. Und man kehrte ins Homburger Werk zurück mit der Gewißheit: was die Motorradfahrer in Homburg für Motorradfahrer schaffen und bauen, das ist richtig, das hat tausendfältige Anerkennung gefunden. Diese neuerliche Erkenntnis wird weiterhin den Weg bestimmen!

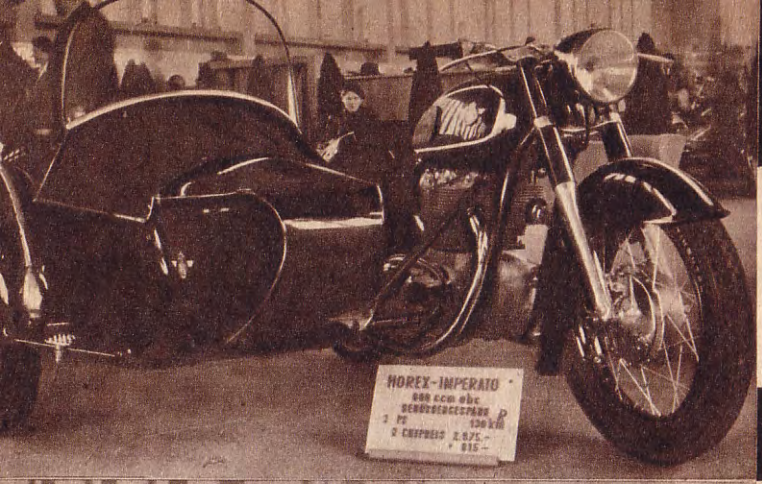
HOREX-Gedränge überall: draußen auf dem Messe-Parkplatz und in Halle VIII, am Stand 408, wo von den Maschinen vielfach nichts mehr zu sehen war.



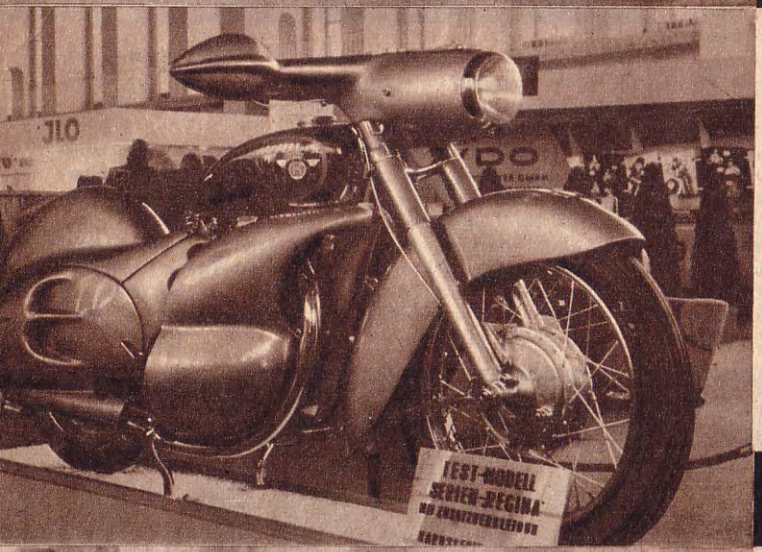


Was HOREX sonst noch zeigte, auf der nächsten Seite

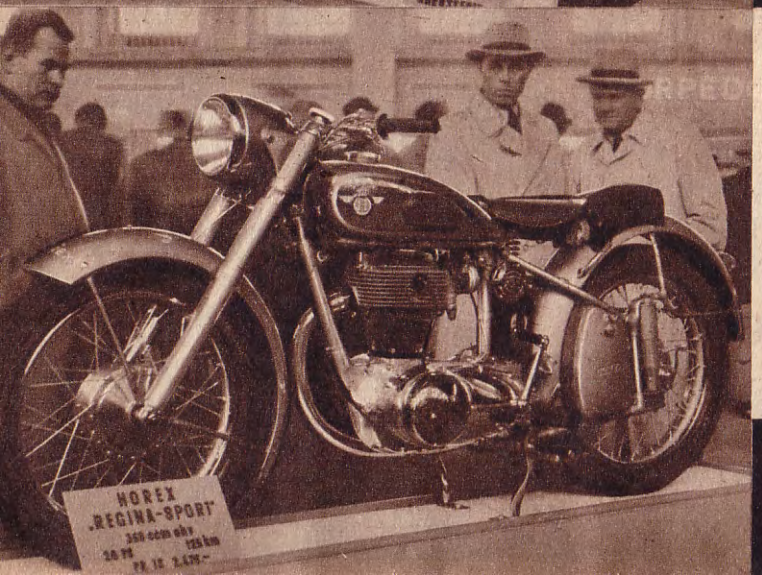
Weitere HOREX Überraschungen



Der Imperator als formschönes Behördengespann mit 600-ccm-ohc-Motor.



»Regina« mit Stromlinienverkleidung — auf der Ausstellung stark diskutiert.



Der Traum aller Motorsportler: HOREX-»Regina« in Sportausführung mit Leichtmetall-Zylinderkopf.

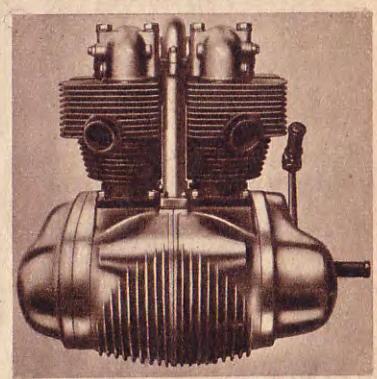
HOREX - IMPERATOR

In Bad Homburg wird wieder ein Halbliter-Zweizylinder gebaut

Er war die Ueberraschung der diesjährigen Motorradausstellung, der Imperator aus Bad Homburg, auf den die Motorradfach- und -fahrerwelt schon seit Monaten gewartet hatte. Denn es hatte sich mit Windeseile herumgesprochen: HOREX baut wieder einen Halbliter-Zweizylinder! Aus guten, alten Tagen war er den ganz alten Hasen noch in bester Erinnerung, und viele werden mit Freuden beim Imperator festgestellt haben, daß sein Motor im Grundprinzip dem bewährten Parallel-Zweizylinder aus den dreißiger Jahren gleicht.

Bewährte Vorgänger

Der erste stehende Parallel-Zweizylinder mit obenliegender Nockenwelle ging schon 1932 als 600- und 800-ccm-Modell in Serie. Diese rein deutsche Entwicklung erregte nicht nur durch die Klarheit und Formschönheit ihres konstruktiven Aufbaues, sondern vor allem durch ihre für damalige Maßstäbe erstaunliche Leistung Aufsehen in der Fachwelt. Viele Erfolge aus dieser Zeit trugen mit dazu bei, gerade im Parallel-Zweizylinder fortschrittlichen Werken die Marschrichtung zukünftiger Konstruktionen aufzuzeigen. Es wäre sicher, ebenso wie später in England, auch in Deutschland die Epoche des „Vertical Twin" angebrochen, wenn nicht das deutsche Wirtschaftsprogramm mit seinen Typisierungstendenzen diesem Ziel ein vorzeitiges Ende gesetzt hätte. Diese Erfordernisse, ferner auch um schwere und schwerste Modelle einer breiten Käuferschicht zuführen zu können, zwangen zunächst, das Bauprogramm „Zweizylinder" zu reduzieren, um dem Einzylinder den Vorrang zu lassen.



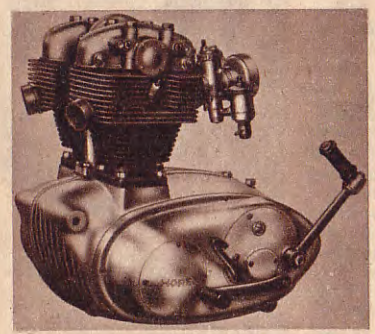
Der Vertikal-Parallel-Zweizylinder des Imperator, 500 ccm mit obenliegender Nockenwelle, 30 PS bei 6800 Umdrehungen (in Frontansicht).

Ein würdiger Nachfolger

Die im Laufe der Jahre ständig gewachsene Bedeutung des HOREX-Werkes, seine moderne Betriebseinrichtung sowie der Ausbau der Konstruktions- und Versuchsabteilung ermöglichten eine Beschleunigung der praktischen Entwicklung eines neuen Parallel-Zweizylinders. Am 24. Dezember vorigen Jahres, auf den Tag genau 18 Jahre nach dem ersten HOREX-Zweizylinder, konnte mit der Fahrerprobung des Imperator begonnen werden.

Der Motor des Imperator ist ein vertikaler Parallel-Zweizylinder mit einem Hubraum von 500 ccm. Er leistet 30 PS bei 6800 Umdrehungen und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/std. Damit liegt er in der Spitzenklasse der schnellsten Serien-500er. Ebenso wie sein erfolgreicher Vorgänger hat auch er als äußeres Merkmal des Hochleistungsmotors die obenliegende Nockenwelle. Neuartig ist deren Antrieb durch eine zwischen den beiden Zylindern hochgeführte Steuerkette in gekapseltem Gehäuse. Neben dem symmetrischen Aufbau des Motors wird gegenüber dem früher außen liegenden Steuertrieb dadurch eine bequeme Zugängigkeit zu den Zündkerzen und thermische Ausgeglichenheit ermöglicht. Das Ventilspiel läßt sich durch Exzenterverstellung ohne Spezialwerkzeug von außen leicht nachstellen. Sämtliche nur denkbare Teile sind in dieser Motorkonstruktion einer alten HOREX-Tradition entsprechend gekapselt.

Der Imperator hat natürlich einen Blockmotor. Motor und Getriebe bilden ein formschönes Ganzes. Alle dem natürlichen Verschleiß unterworfenen Teile laufen vollgekapselt im Oelbad. Beim Viergangfußschaltgetriebe läßt sich mittels einer Trittlinse mühelos der absolute Leergang einschalten. Die Kurbelwelle ist viermal kugel- und rollengelagert, hat Hirth-Verzahnung und geschmiedete Schwungscheiben. Sie ist damit schärfster Rennbeanspruchung gewachsen. Die Trockensumpfumlaufschmierung fördert 120 Liter in der Stunde. Das Oel hat dabei neben seiner schmierenden Wirkung noch Kühlungsaufgaben, die die Lebensdauer der Verschleißteile erhöhen. Die Funktion der Oelpumpe kann durch eine Plexiglaskappe während der Fahrt überprüft werden. Wahlweise wird der Imperator mit einem oder zwei Vergasern ausgestattet.



Gesamtansicht des HOREX-Imperator-Blockmotors. Ueber dem Schalthebel deutlich sichtbar die Trittlinse zur Einschaltung des Leerganges.

Und noch mehr Leichtmetall

Bekanntlich brachte HOREX nach eingehenden Versuchen als erste Motorradfabrik mit der »Regina« serienmäßig geschmiedete Leichtmetallteile an exponierten Fahrgestellelementen heraus. Trotz nicht verstummender Gerüchte über mangelnde Festigkeitswerte und schwache Dimensionierung

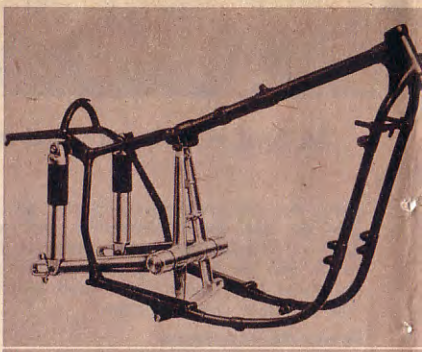
Der Imperator in Zahlen

Viertakt-Parallel-Zweizylinder
497 ccm — Bohrung/Hub 65/75 mm
Verdichtung 7:1
Leistung:
30 PS bei 6800 Umdrehungen
Aluminium-Zylinderköpfe abnehmbar
hängende Ventile — obenliegende Nockenwelle
vierfach rollen- und kugelgelagerte Kurbelwelle
Trockensumpf-Umlaufschmierung
Oelpumpenleistung 120 l pro Std.
Einschieber-Vergaser (wahlweise 1 oder 2)
Mehrscheibenkupplung im Oelbad
Motor-Getriebe-Kette 1/2"×5/16"
Uebersetzung Motor-Getriebe 1:2
Getriebe-Hinterrad 1:2,8
Viergangfußschaltgetriebe mit Leerlauftrittlinse
Getriebe-Uebersetzung:
1. Gang 1:2,71
2. Gang 1:1,72
3. Gang 1:1,24
4. Gang 1:1
Getriebe-Hinterrad-Kette 5/8"×1/4"
Lichtbatterie-Zündung 45/60 Watt
automatische Zündverstellung
Wiegenrahmen aus nahtlos gezogenen Präzisions-Stahlrohren
hartgelötete Muffen
Zentralkippständer
verstellbare Fußrasten
Felgen vorn: 2,5×19, hinten: 3×19
Bereifung vorn: 3,25×19, hinten: 3,50×19
Federung vorn: Telegabel mit hydraulischer Stoßdämpfung
Federung hinten: Schwinggabel aus geschmiedetem Leichtmetall, mit ölgedämpften Federelementen
geschmiedete Leichtmetallbremsnaben mit Kühlrippen

Bremstrommeldurchmesser	190 mm
Länge über alles	2150 mm
Breite	760 mm
Höhe	970 mm
Sattelhöhe	750 mm
Radstand	1400 mm
Lenkungswinkel	65 Grad
Nachlauf	80 mm
Bodenfreiheit	160 mm

Eigengewicht trocken 175 kg
Kraftstofftank 20 Liter
Reserve 4 Liter
Kraftstoffnormverbrauch ca. 4,5 Liter/100 km
Spitzengeschwindigkeit 150 km/std.
Beschleunigung vom Stand auf 100 km/std. in 10 Sek.
Reisegeschwindigkeit 125 km/std.
Mindestgeschwindigkeit im 4. Gang 20 km/std.
Auslieferung der ersten Serienmaschinen nicht vor Sommer 1952

solcher Bauteile, die zu Brüchen geführt haben sollen, war die Konstruktionsabteilung bestrebt, unbeirrt vom Geschwätz kleiner Geister beim Imperator Leichtmetall noch vermehrt anzuwenden. Bestechende Erfolge der Luftfahrtindustrie mit Leichtmetallen aller Art und die Erfahrungen mit der »Regina«, die unter dem Gesichtspunkt konstruiert wurde, das gesamte Fahrzeug stabiler und doch leichter zu bauen, vor allem aber dem geringstmöglichen Gewicht der ungefederten Massen besondere Beachtung zu schenken, wurden beim Imperator weiter vervollkommnet.

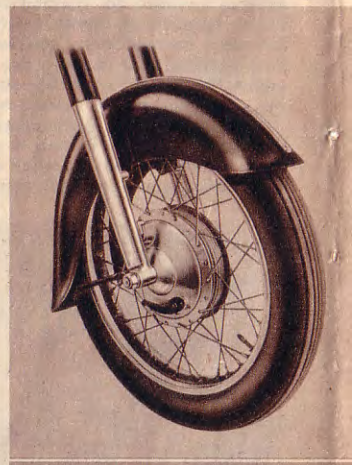


Rahmen des Imperator: Freitragende Doppelrohr-Wiegen-Konstruktion aus nahtlos gezogenen Präzisionsstahlrohren. Beachtenswert und deutlich sichtbar die verschiedenen tragenden Bauelemente aus Leichtmetall.

Er weist neben den schon von der »Regina« bekannten Leichtmetallteilen, wie Federbeine der Teleskopgabel, kühlverrippte Bremsnaben usw., sogar schon tragende Bauelemente des Rahmens aus Leichtmetall auf, wie zum Beispiel den Gelenkträger für die Schwinggabel, das Verbindungsstück zwischen Sattelrohr und Rohr-Unterzügen und außerdem die beiden Schwingarme der Hinterradfederung.

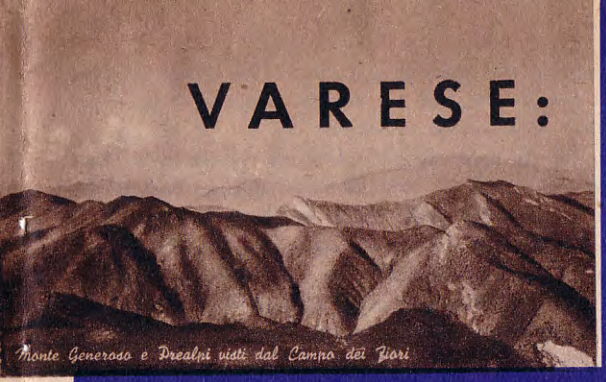
Die Schwingarmhinterradfederung mit einem Federweg von 80 mm und eingebauter Oeldämpfung, verbunden mit der darauf abgestimmten Vorderradfederung durch hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, bringen nunmehr beim Imperator Fahrkomfort und Straßenhaftung, wie sie kaum überboten werden können. Im Gespannbetrieb hat der Imperator den Beweis gegen die irrige Auffassung erbracht, daß weichgefederte Motorräder unzulängliche Fahreigenschaften zeigen würden. Die Leichtmetall-Bremsnaben weisen entsprechend der hohen Spitzengeschwindigkeit einen Bremsbackendurchmesser von 190 mm auf.

Bei der formlichen Gestaltung des Imperator wurde besonderer Wert auf klare Linienführung, Windschnittigkeit und Vermeidung von Schmutzecken gelegt. Die Batterie ist in die Stromlinienverkleidung des Hinterrades eingebaut. Alle nur erdenklichen Teile am Motor wie am Fahrwerk sind staub- und öldicht gekapselt und erlauben tatsächlich ein Fahren im „guten Anzug". HOREX hat mit diesem Modell ein Fahrzeug geschaffen, das einem möglichst großen Kreis von Interessenten schwerer Maschinen zusagt. Der Sportsmann kann aus diesem schnellen und doch wirtschaftlichen Fahrzeug mit geringen Mitteln eine konkurrenzfähige Rennmaschine trimmen. Dem Berufstätigen, der im Solo- und Gespannbetrieb hohe Reisedurchschnitte, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit verlangt, wird schlechthin eine ideale Maschine in die Hand gegeben.



Bremsnabe und Federbeine des Vorderrades ebenfalls aus Leichtmetall.

VARESE: Sechs Tage HOREX-Grand mit Dreien



Monte Generoso e Prealpi visti dal Campo dei Fiori

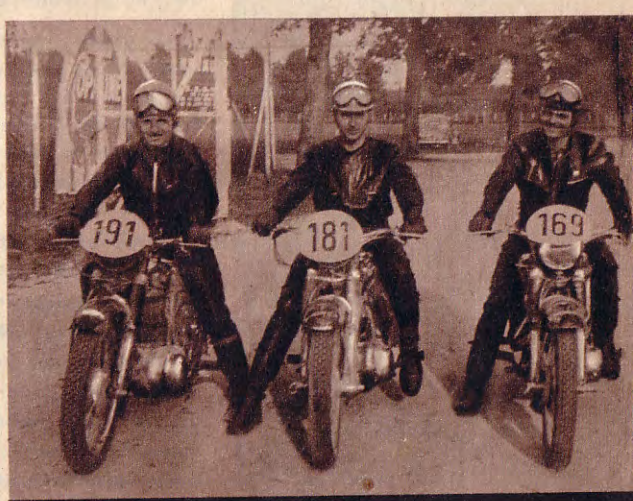
HOREX-TRÜMPFE NICHT AUSZUSTECHEN

Daß die Sechs-Tage-Fahrt vom 18. bis 24. September in Oberitalien kein erholsamer Betriebsausflug werden würde, war sicherheitshalber von keinem der Beteiligten angenommen worden. Die Nennungen ließen erkennen, daß sich in Varese, dem Standquartier der diesjährigen Zuverlässigkeitsfahrt, zehn Nationen ein Stelldichein geben würden und daß dieses internationale Treffen die Gewähr für unerbittlich harte Vergleichskämpfe sein mußte. Nicht zuletzt durfte auch der historisch-motorsportliche Ruf des Gastlandes Italien dafür bürgen, daß man keine Möglichkeiten außer acht lassen würde, den Streckenverlauf durch besonders anspruchsvolle Spezialitäten zu würzen.

Unter den erstmalig nach dem Krieg wieder teilnehmenden 33 deutschen Fahrern wurde HOREX durch Oelerich, Schmitz und Mansfeld vertreten. Sie standen einer Konkurrenz gegenüber, die ihre internationalen Erfolge nicht zu verbergen brauchte. Ausgerüstet war die HOREX-Fabrikmannschaft mit 350-ccm-„Regina"-Serienmaschinen, deren Auspuffrohre des zu erwartenden Steinschlags wegen sicherheitshalber hochgezogen waren und die sich von der Straßen-„Regina" lediglich durch eine mitgeführte Preßluftflasche unterschieden. So „getrimmt", ging die HOREX-Mannschaft nach nur dreitägiger Eingewöhnung an italienische Kost und Straßen am 18. September auf die Strecke.

Und die hatte es in sich. Vermutlich könnte jeder der drei HOREX-Fahrer einen kleinen Roman darüber schreiben. An sechs Tagen galt es, nahezu 2000 km zurückzulegen und das teilweise auf Pfaden, die man bei uns mit gutem Gewissen kaum als Wanderweg für Sommerfrischler empfehlen würde. Einzelne Tagesetappen waren annähernd 400 km lang, fast täglich mußten kurzstreckig Höhenunterschiede von über 1000 m überwunden werden. Rund 40 Kontrollpunkte wachten mit Argusaugen über das Feld der Gestarteten und verteilten mitleidlos Strafpunkte. Alle notwendigen Handgriffe an den Maschinen mußten grundsätzlich von den Fahrern, ohne fremde Hilfe, ausgeführt werden. Alle lebenswichtigen Teile waren verplombt oder so gesichert, daß beim besten Willen unterwegs nichts auszuwechseln war. Wen das Schicksal aus dem Mund der internationalen, allerdings „außerdeutschen" Jury mit einem einzigen Strafpunkt belegte, der durfte die Hoffnungen auf eine Goldene bereits aufgeben.

Die Erfolge unserer deutschen Fahrer, für die die Teilnahme an dieser schweren Zuverlässigkeitsfahrt erstmals nach dem Krieg mehr als nur ein sportliches Ereignis war, gewinnen durch das außerordentlich



Die drei Trümpfe im HOREX-Grand: Mansfeld
Oelerich — Schmitz

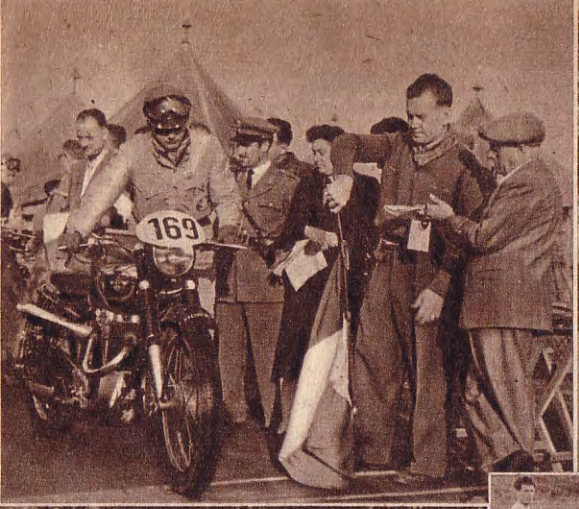


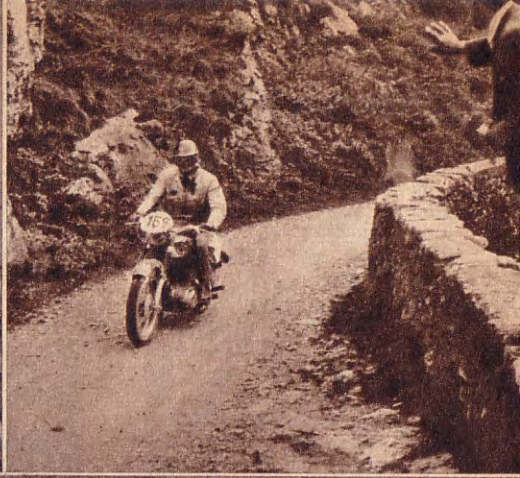
HOREX-chief-manager der varesischen six-days, Fischer-Jene, kehrte mit drei lachenden Augen aus Italien zurück. Seine Meinung über die HOREX-Erfolge: „Die Fahrt war für uns mehr als nur die Teilnahme an einem harten internationalen Wettbewerb. Wir standen einer Konkurrenz wohlvorbereiteter ausländischer Spezialmaschinen gegenüber, fuhren in völlig fremdem Gelände und hatten das zweifelhafte Vergnügen, in Gruppe V bis 1000 ccm starten zu dürfen. ‚Reginas' Einzylinder mußte also wohl oder übel mit recht beachtlichen twins Schritt halten, um nicht von vorneherein ohne Erfolgsaussichten zu bleiben. Daß wir es geschafft haben, unsere Mannschaft geschlossen durchs Ziel und die vorangegangenen sechs Tage zu bringen, bestätigt uns mehr als nur den richtigen Weg, den wir mit unserer Konstruktion eingeschlagen haben. Die internationale Bewährungsprobe in Varese beweist uns, daß die ‚Regina' eine Gebrauchsmaschine von außerordentlich sportlichem Format ist, deren allgemein guter Ruf nicht zuletzt der konsequenten Verfolgung einer fortschrittlich begonnenen Leichtmetall-Konzeption ist. In ihrer neuartigen Konstruktion, die auch gegen alle verleumderischen Angriffe vom HOREX-Werk bedenkenlos durchgesetzt wurde und in der neuen 500er eine noch augenfälligere Vervollkommnung findet, ist die ‚Regina' in der Lage, in ihrer Klasse durchaus eine Sonderstellung zu vertreten. Nach den Erfahrungen von Varese ist es uns jedenfalls möglich, hierfür nicht nur im Inland, sondern auch in einem sehr kritischen Ausland den Beweis anzutreten Und kein Beweis ließe sich besser untermauern als durch Erfolge, die unter den denkbar schwierigsten Voraussetzungen errungen wurden. Unsere drei Fahrer Oelerich, Schmitz und Mansfeld sowie die beiden treuen Helfer Hett und Blümner dürfen für sich in Anspruch nehmen, zu diesen Erfolgen wesentlich beigetragen zu haben. Abschließend kann ich zu Varese nur sagen, daß es ein harter Kampf war, daß er sich aber hundertprozentig gelohnt hat."

schwere Reglement der Wertung zweifellos an Bedeutung. Es nimmt daher auch nicht wunder, daß von den 226 gestarteten Fahrern aus zehn Nationen 67 unterwegs ausschieden und nur 159 das Ziel erreichten. Allerdings waren hierbei Fahrer mit 250 und mehr Strafpunkten nicht selten. Bei den schon genannten strengen Einlaufzeiten und einem Sollstundendurchsnitt von 53 km für die in Gruppe V, Maschinen bis 1000 ccm, gestarteten Werksmannschaften erscheinen die Erfolge der drei ausschließlich aus der Serienproduktion entnommenen 350-ccm-HOREX-Maschinen gegen ein Feld internationaler Gelände-Spezial-Konstruktionen besonders eindrucksvoll. In einem erbarmungslosen Kampf gegen die Tücken des Objekts, gegen Schlaglöcher und Saumpfade, vorbei an gefährlichen Abgründen und durch winkelige Ortschaften mit einem keineswegs disziplinierten Publikum konnten die drei HOREX-Fahrer geschlossen einlaufen. Sie hatten sechs Tage hinter sich, die sicherlich zu den anstrengendsten dieser Saison zählen dürften, und sie werden manchmal mit einigem Grausen an die Erlebnisse dieser Fahrt denken, als es mitunter galt, geschlängelte, lange Tunnel ohne Licht zu durchfahren oder auch einmal Treppen zu überwinden, die im allgemeinen für den Kraftfahrzeugverkehr nicht eingerichtet sind. Unerbittlich jagte sie die Zeit, und sie fuhren in dem Bewußtsein, ihrem Fabrikat und allen denen, die HOREX fahren, einen unschätzbaren Dienst erweisen zu müssen.

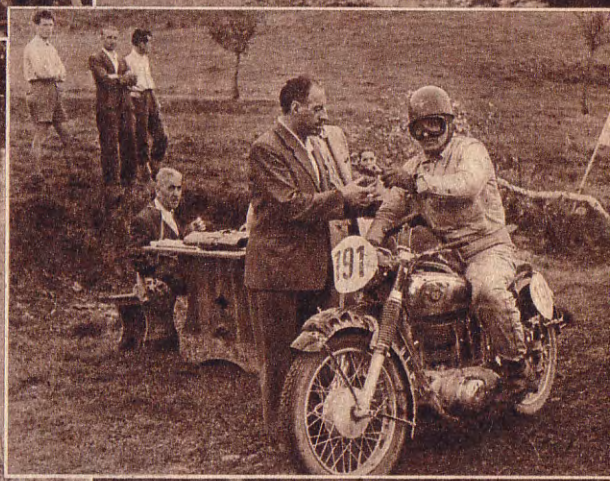
Sie haben es vortrefflich geschafft, und wir HOREX-Fahrer müssen sowohl den drei Geländefüchsen von Varese wie auch allen denen, die dieses Fahrzeug zu einer derartigen Reife brachten, dankbar sein. Harald Oelerich, erfahrener Ingenieur aus der HOREX-Versuchsabteilung, kann stolz auf seine Goldene sein. Nicht weniger hoch zu werten sind die Erfolge von Hugo Schmitz, der mit einer Silbernen und von Kurt Mansfeld, der mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet wurde. In echter Sportkameradschaft hatte Kurt unterwegs einem gestürzten Fahrer wieder auf die Beine geholfen, was ihm dann allerdings einige Strafpunkte mehr einbrachte.

Den Abschluß der Geländefahrt, die so reizvolle und bekannte landschaftliche Schönheiten, wie den Comer See, den Lago Maggiore und Domodossola, berührte, bildete eine einstündige Jagd über die Rennbahn von Monza. Für die 350er-Maschinen war ein Stundendurchschnitt von 100,8 km vorgeschrieben. Mühelos wurde er von HOREX in einigen Runden bis auf 118 km gebracht, was beweist, daß die sechs Tage über Stock und Stein den „Reginas" ausgezeichnet bekommen waren. Außer unvermeidlichen Reifenpannen überstanden die drei HOREX-Maschinen die schwere Geländeprüfung in Oberitalien ohne jegliche Reparatur, worauf ihre erfolgreichen Fahrer nicht weniger stolz sein können als ihre Erbauer. „Wer die Six-days in Varese überstanden hat, der hat seine Existenzberechtigung als gutes Motorradfabrikat bewiesen", stellte sachlich ein bekannter internationaler Motorenfachmann fest. Die HOREX-Maschinen haben die sechs Tage nicht nur überstanden, sie haben sie auch gemeistert. Und diese Erfolge sprechen für sich!











Varese — alles andere als sonniges Italien. Schmitz bringt seine „noch" blitzende »Regina« in Startposition (oben links), ein paar Tage später sieht man ihm und ihr schon die Strapazen an (oben rechts). Mansfeld im »Regina«-Sattel auf allen Straßen gerecht (Mitte links) — pünktlich am Kontrollpunkt (Mitte rechts). Oelerich, ausgesprochener Taktiker in jedem Gelände (unten rechts).

...am Rande notiert

Gastfreundliche Schweiz

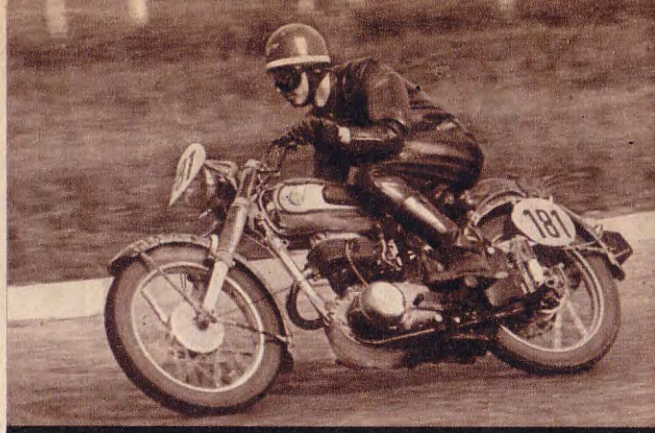
Reisen sind nicht immer angenehm. Vor allem dann nicht, wenn HOREX zu schweren Prüfungen auf Fahrt geht. Wie zu den „Sechs Tagen" in Italien. Um so wohltuender wurde die Betreuung empfunden, die dem HOREX-Team bei der Durchfahrt durch die Schweiz zuteil wurde. Die Schweizer Generalvertretung TEBAG überraschte schon auf der Hinfahrt mit einem Hotel-Menü, und auf der siegreichen Heimreise gab es im Zürcher Gotthard-Hotel ein großes Essen mit einem Presseempfang. Dazu Schokoladepäckchen für alle Fahrtteilnehmer. Dem rührigen Herrn Dietsche für seine Gastfreundschaft ein Wort herzlichen Dankes!

Zwei Unverwüstliche

Es war am letzten Trainingstag vor der schwersten Jahresprüfung in Varese. Hugo Schmitz drehte seine Runden. Aber nur so lange, bis er dem Topolino eines italienischen Krawattenfabrikanten mit der Gabel frontal vor die Krawatte gefahren war. Im 70er Tempo. Der Italiener, die Trainings-„Regina" und auch Hugo — sie alle waren verbogen. Aber es ging noch gut ab: Senore Cravatto lächelte, da nichts Schlimmeres passiert, „Regina" war bald wieder flott, und Hugo brauste weiter, als sei nichts geschehen ...

Beachtliches Fachurteil

Ueber die Erfolge unserer deutschen Fabrikate in Varese schreibt Karl Hertweck, Chefredakteur der Fachzeitschrift „Das Motorrad" in Heft 21: „Unseren Maschinen fehlt motorisch nichts, im Gegenteil, die ‚Reginas' beispielsweise haben den größeren Engländern das Leben blutsauer gemacht. Vom dritten Tag ab war HOREX ein Begriff."



Varese-Abschluß auf der Rennbahn in Monza: Oelerich, die personifizierte Geschwindigkeit.

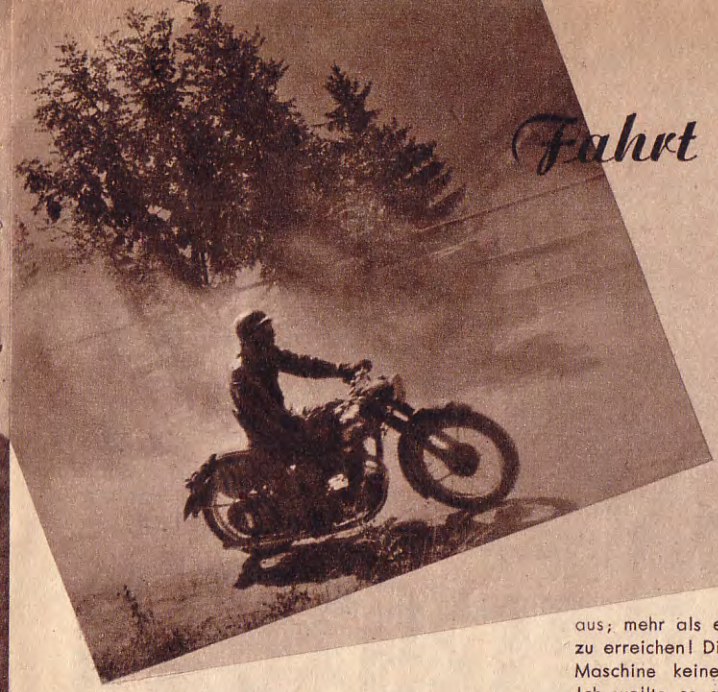




Getreue HOREX-Helfer Blümner und Hett erwarten „ihre" Mannschaft am Kontrollpunkt (links) — Mansfeld kann nicht nur Motorrad fahren, sondern versteht auch etwas von „Tuten und Blasen".



HOREX-Team Oelerich-Mansfeld-Schmitz bei einer verdienten Coca-Cola-Pause.



Fahrt durch Bayerns Berge

Als interessanteste deutsche Zuverlässigkeitsprüfung wurde am 19. August die „Fahrt durch Bayerns Berge" gestartet. Zehn HOREX-Maschinen nahmen an ihr teil, darunter eine Werksmannschaft und eine Mannschaft der Münchener Generalvertretung Laasnack. Eine süddeutsche Tageszeitung schrieb über die Fahrt: „... erwies sich als die erwartete schwerste und härteste deutsche Zuverlässigkeitsprüfung."

Rennfahrer Kurt Mansfeld, seit Monaten mit »Regina« vertraut, nachdem er sie täglich rund 400 Kilometer durch Deutschland kurvt, erzählt uns über die Fahrt: „Ja, der Ettaler Berg hat mich wie alle anderen Fahrer viel Schweiß gekostet. Abgesehen von der lang anhaltenden Steilstrecke — man spricht von 28 Prozent — waren es besonders die großen Steinbrocken, die alle Fahrer zum Stehen brachten. Die arme Kupplung mußte schwer herhalten. Trotz den sozusagen „am laufenden Band" in allen Variationen auftauchenden Schwierigkeiten bewies die 350er HOREX »Regina« ihre Ueberlegenheit. Mit mir fuhren der diesjährige Alpenfahrt-Sieger Ing. Harald Oelerich und mein Rennstallgefährte Hugo Schmitz. Wir drückten derartig aufs Tempo, daß wir von keinem unserer Klasse überholt wurden und mühelos mit den 500ern mitfuhren. Es nimmt daher auch kein Wunder, daß wir an jeder Etappe geschlossen mit Riesenvorsprung eintrafen. Der Erfolg blieb nicht aus; mehr als eine Goldmedaille war nicht zu erreichen! Die 580 km lange Strecke hat bei der Maschine keine Ermüdungserscheinungen gezeigt. Ich wollte es auf dem Heimweg ganz genau wissen, ob denn der HOREX-Apparat nicht kaputtzukriegen wäre und fuhr von Starnberg (Bayern) über München nach Bad Kreuznach = 425 km (ab Worms im Regen) mit einem Stundendurchschnitt von 102 km. Das sind Leistungen einer HOREX-»Regina«! Und das sollen alle diejenigen, die es nicht wissen wollen, von mir erfahren."

Und das stolze Ergebnis der Fahrt: Zehn HOREX gestartet, neun Medaillen, ein Fahrer gestürzt. Oelerich, Mansfeld und Strohe wurden mit drei von vier in dieser Klasse vergebenen Goldenen, Schmitz, Laasnack jun., v. Franke, Himmer und Diefenbach mit der Silbernen und Laasnack sen. sowie Böck mit der Bronzemedaille ausgezeichnet.



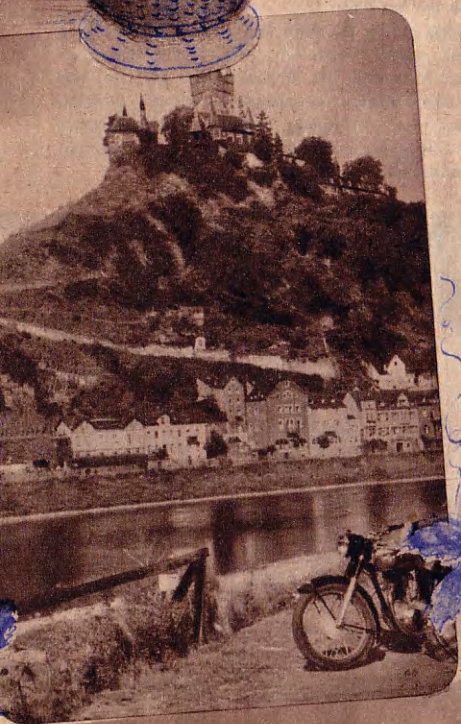
Erfolgreich auf der Fahrt durch Bayerns Berge: Mannschaft der HOREX-Generalvertretung München mit Chef Laasnack sen., Laasnack jun. und v. Franke. Im Hintergrund die HOREX-Fahrer Himmer und Strohe.

Liebesfahrt AUS

Mit Fräulein Regina — statt

Still geworden ist es auf den großen Urlaubsstraßen. Die Zeit der weiten Ferienfahrten ist dahin. Aber auch der Spätherbst bringt noch sonnige Tage. Und eine letzte Wochenendfahrt mit „Regina". Eine kleine Weinfahrt an die Mosel. Ohne Kilometerrekorde. Ohne Straßenkarte. An der Mosel interessiert nicht der „Conti", sondern die Weinkarte. Sie ist das Lehrbuch der Moselgeographie. Und während man auf der Fahrt ganz einfach dem Flußlauf und seinen vielen Windungen folgt, kurvt man am Abend die Moselreise irgendwo in einer Winzerstube noch einmal.

Bald hinter Koblenz kredenzt man den Winninger Uhlen, ein Stück Weges weiter den Pommerner Goldberg und das Treiser Gretchen. Kochems Wahr- und Weinzeichen ist der Schloßberg, über Valwig strahlt der Herrenberg. Im Filmdörfchen Beilstein mundet wieder der Schloßberg, in Edingen greift man zum Osterlämmchen. Statt der Merler Hölle wendet man sich lieber der Jung Gretel zu, dann läuft einem die Zeller Schwarze Katz über den weinseligen Weg. Ueber den Enkircher Steffensberg





MOSELKUMMER

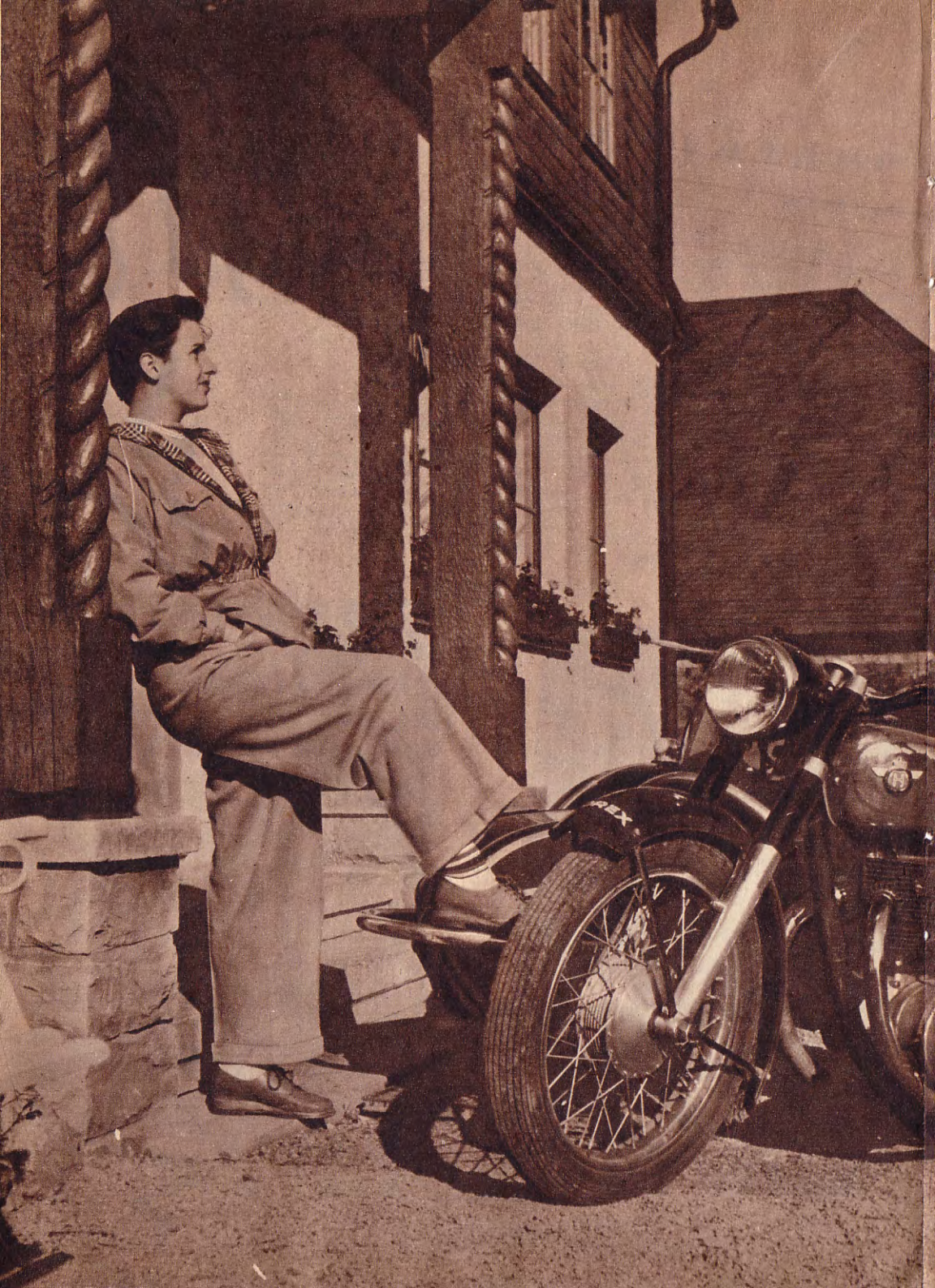
mit Herrn Binding

olpert man das Erdener Treppchen hinab. Inzwischen spürt
n, was die Wehlener Sonnenuhr geschlagen, man fühlt sich
Graach und Zeltingen wie im Himmelreich, sucht in Bernkastel
sdann mit Badstube und Doctor Linderung. An der Braune-
erger Juffer kommt man nicht vorbei, bis man nach einem Pies-
orter Goldtröpfchen endlich, endlich Ruhe findet am Tritten-
eimer Laurentiusberg.

Da sitzt man nun in Bernkastel, hat sich in des Doctors Stube
n stationäre Behandlung begeben und greift zu den Gäste-
büchern. Und man hat seine Freude an den vielfältigen wein-
seligen Diagnosen, die etwa so zusammengereimt wurden: „Trink ich Wasser,
so sterb ich, trink ich Wein, so verderb ich — besser Wein gebechert und
verdorben, als Wasser getrunken und gestorben . . .“ Oder: „Wer nicht liebt
Wein und Gesang, verdient ein Weib sein Leben lang!“ Oder diese Wein-
Philosophie: „Ein Tag kann eine Perle sein — und ein Jahrhundert nichts!
(Anmerkung eines Zechkumpans: Ich wünsche mir eine Perlenkette!)“ —
Und schließlich: „Zwei Doktors aus dem Frankenland fanden im Doctorstübel
— viel Freude, wie man selten fand — — (Hoffentlich gibt's kein Bübel . . .)“.






REX

...denn bei der Post

geht's jetzt sehr schnell!

HOREX-Regina im niederländischen Posteinsatz auf neugewonnenem Land



Die zwölf Postbeamten der niederländischen Postverwaltung haben gut lachen. Eben wurde ihnen durch die niederländische HOREX-Generalvertretung G. R. E. M. I. Groningen zwölf neue HOREX-»Regina« für ihren Einsatz auf dem Neuland der Zuidersee übergeben.

Seit Jahrzehnten schon bildet für die Niederlande die Trockenlegung der Zuidersee eines der größten Probleme. Voller Ehrfurcht muß man die Leistungen betrachten, die in den letzten Jahren von diesem kleinen Land vollbracht worden sind. Es waren und sind sehr zwingende Gründe, die die niederländische Regierung zu diesem großartigen Werk nötigten. Die Niederlande sind mit 10 Millionen Menschen sehr dicht bevölkert, sie müssen rund 300 Menschen auf einem Quadratkilometer Raum gewähren. Im Hinblick auf die Nahrungsmittelversorgung und auf die große Zahl von Bauern, die seit Jahrzehnten nach einem eigenen landwirtschaftlichen Betrieb suchen, ist die Trockenlegung eine gebietende Forderung, denn das Bevölkerungsproblem kann nicht allein durch Auswanderung oder Industrialisierung gelöst werden.

Ernsthaft befaßte man sich gegen Ende des ersten Weltkrieges mit der Trockenlegung. Im Jahre 1925 wurde nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten der erste Deich nach der Insel Wieringen fertig, die damit aufhörte, Insel zu sein. Im Laufe der Jahre wurden nach Abriegelung der Zuidersee wesentliche Teile trockengelegt und fruchtbar gemacht. Schon bevor die Zuidersee vollständig abgeriegelt war, hatte man mit der Anlage des ersten sogenannten Polders begonnen, des späteren Wieringer Meer-Polders. Der Nordost-Polder wurde später geschaffen, und sobald nun auch der West- und der Süd-Polder mit zusammen rund 100 000 ha trockengelegt sind, wird die Bodenfläche der Niederlande um 220 000 ha reicher geworden sein, was ein Mehr von 7 Prozent der Gesamtbodenfläche oder 10 Prozent des landwirtschaftlich nutzbaren Geländes bedeutet.

Zur Ueberwindung der großen Entfernungen von einzelnen Höfen und Siedlungen auf diesem Neuland wurden der holländischen Post kürzlich durch die HOREX-Generalvertretung in den Niederlanden G. R. E. M. I. Groningen zwölf HOREX-„Regina" geliefert. Man entschloß sich zu diesem Kauf, da man davon überzeugt war, daß die »Regina« für die besonderen Verhältnisse, unter denen bei Regen, Kälte, Schnee und Glatteis die Post bis in die entferntesten Gegenden geliefert werden muß, die geeignete Maschine ist. Sie wurden mit Spezial-Kofferständern für die umfangreichen Sendungen ausgerüstet. Inzwischen wurden auch der Post in Amersfoort sieben »Regina« geliefert. Das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Sicherheit der HOREX-Maschinen beweist, daß sie auch im Ausland zu einem festen Begriff geworden sind.



Auch die Post in Amersfoort bekam sieben neue HOREX-»Regina«. Fünf Maschinen fahren im Telegrammdienst, zwei im technischen Dienst der Post.



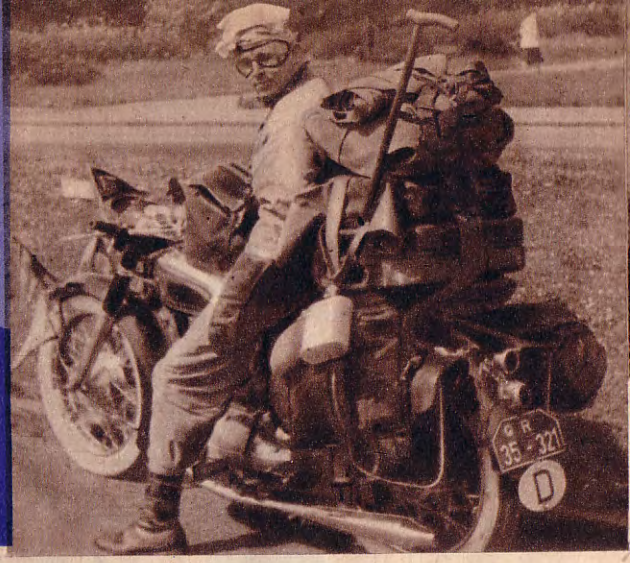
Motorrad – Mädchen – Modisches

Zieht euch warm an, liebe Sozias! Die schönen Motorradtage haben jetzt Seltenheitswert. Wie wäre es mit Knickerbocker, einem lustig gestreiften Pullover in abstechenden Farben und passenden Strümpfen? Eine warme, hüftlange Tuchjacke tut ein übriges. — Oder lange Hosen mit einem sportlichen Schafwollpullover und passendem Mützchen!

Ein schlichter, schwarzer Pulli mit dreiviertellangen Aermeln, karierter Schal und Mütze wären auch nicht zu verachten. Der kurze oder lange Anorak schützt gegen den Wind. — Alles praktisch und schick, wie es die Sozia wünscht.



Begegnungen auf der STRASSE



8000 km hat Gottlieb Schenk aus Dortmund, sudetendeutscher Heimatvertriebener, auf knapp vierwöchiger Ferientour zurückgelegt. Von mühsam zusammengekratzten Pfennigen erstand Gottlieb im Juni eine »Regina«, für ihn als alten Motorradfahrer ein langersehnter Wunsch. Im Sommer startete er — die Maschine hatte bereits einige Tausend auf dem Buckel — zu seiner Dreiländer-Ferienfahrt über 8000 km, die er ohne eine einzige Maschinenpanne zurücklegte. Lediglich ein Reifenschaden machte sich als kaum vermeidliche Begleiterscheinung einer Querfeldeinfahrt unangenehm bemerkbar. Sonst lief »Regina« wie ein Uhrwerk und das teilweise auf Straßen, die keineswegs als gut zu bezeichnen sind. Zwei Wochen strolchte unser Freund in Oesterreich, eine Woche in der Schweiz umher. Keine landschaftliche Schönheit ließ er sich entgehen, und Pässe, wie der Furker Paß, die Turracher Höhe und andere Hügel über 2000 Meter, waren keine Seltenheit. Daß Gottlieb mit Gepäck nicht gespart hat, zeigt unser Bild bei seiner Abfahrt. Schwer beladen schwankte der Karren von dannen, mit Plaketten reich verziert kehrte er zurück nach rund 300 km Ferientagesleistung.

Bei einer Zigarettenpause trafen wir Erich Spescha, einen zünftigen Bergfahrer aus Bregenz, am Rande der Alpenstraße. Ohne Neid betrachtete er unsere »Regina« und meinte, daß er es mit seiner T 5 noch jederzeit mit »Regina 1951« aufnehmen würde. Gesprächsweise erfuhren wir, daß ihn seine treue seitengesteuerte 500er allein über 20 000 km ausschließlich auf Bergstraßen noch nie im Stich gelassen habe. Mit zwei Personen über Steigungen bis zu 25 Prozent verbrauche sie nicht mehr als vier Liter. „Meine Maschine ist eben eine HOREX, mein Herr! Sagt Ihnen das genug?" Erichs und seiner T 5 Bravourstückchen: Mit zwei Personen über die 2800 Meter hohen Oetztaler Alpen, über Geröll, durch Schluchten und ein beachtliches Stück über Gletschereis! Weiterhin viel Freude an Ihrer HOREX, Herr Spescha!



Eine Bitte an Privatfahrer . . .

Daß HOREX-Erfolge nicht nur von Fabrikmannschaften errungen werden, sondern daß gerade den Privatfahrern auf HOREX ein Großteil der Popularität und des immer steigenden Ansehens unserer Maschinen, nicht nur als Gebrauchs-, sondern auch als Sport- und Tourenmodell zu verdanken ist, haben wir im letzten Heft schon herausgestellt. Um ihre Erfolge in der letzten Saison entsprechend würdigen zu können, bitten wir diejenigen Privatfahrer, deren Leistungen als besonders gut anzusehen sind, uns einen kurzen Ueberblick über ihre Erfolge und ein Paßbild einzusenden. Möglichst bald, bitte, an die HOREX-Werbeleitung, Bad Homburg, oder an die Redaktion der HOREX-Hauspost, Berleburg i. W.

Afrikanisches Tagebuch

Felix Cegielka, Frankfurt a. M., fährt auf HOREX-»Regina« 30 000 km rund um Afrika. Im schwarzen Erdteil hat er rund ein Drittel der Fahrtstrecke zurückgelegt, insgesamt mit europäischer Anfahrt über Frankreich und Spanien bereits über 15 000 km. Einziger Begleiter ist sein Hund Toi. Aus Addis Abeba, seinem letzten Standquartier, sandte Felix umfangreiche Aufzeichnungen, die wir hier auszugsweise wiedergeben. Zur Zeit befindet er sich auf der Weiterfahrt nach Süden.

Kairo . . .

Eigentlich hatte ich gehofft, um diese Zeit längst in Addis Abeba zu sein. Statt dessen aber sitze ich wieder in Kairo und schreibe diesen Zwischenbericht. Nachdem der Beiwagen per Luft angekommen war, konnte ich nicht gleich weiter, weil der Nilverkehr in Oberägypten eingestellt war. Ich beschloß, den Weg durch die Nubische Wüste einzuschlagen. Und weil ein Einzelfahrzeug die Wüste nicht passieren darf, mußte ich Begleitfahrzeuge beschaffen. Das kostete eine Menge Geld.

In Oberägypten, einige Kilometer hinter Minia — es war noch Nacht, und das blasse Mondlicht spiegelte sich trübe in dem lehmigen Wasser des Bewässerungskanals längs der Straße. Die Straße war breit und angenehm die Fahrt in der erfrischenden Temperatur der Nacht. Bis Assiut hatte ich noch 100 km, und ich war guter Dinge, endlich wieder zu fahren.

Da kam mir ein Lorry entgegen, wie man hierzulande die schweren LKW nennt. Der starke Schein seiner Lichtkegel blendete mich, und der verbrecherische Fahrer hielt auf mich zu und drängte mich in den Straßenrand. Dreimal habe ich mich mit dem Gespann überschlagen. Beim vierten Male ging ich dann in den Fluten auf Grund. Das Wasser gurgelte, die Maschine blieb stehen, und das Licht des Scheinwerfers leuchtete den Fischen. Einige Stunden später hatte ich die Maschine mit Hilfe zweier LKW wieder auf die Fahrbahn gestellt — und das Erstaunlichste: nach einigen Versuchen sprang der Motor an!

Cheren / Eritrea . . .

Frierend wie ein junger Hund, sitze ich an der Maschine. Von Frankfurt bis hier sind 14 000 km gefahren. Hinter mir liegen die flachen, unabsehbaren Weiten der Nubischen Wüste. Karthum war der kurze Traum weniger Nachtstunden. Der Sonnenaufgang sah mich schon wieder im Sattel weit außerhalb auf der Straße, die keine ist und nur in einer fixen Idee eines unverantwortlichen Kartographen geboren wurde. Als ich in K. sagte, ich wolle am nächsten Morgen nach Kassala fahren, fragte man mich nochmals, sah mich lange an und schüttelte den Kopf: „Unmöglich." Und dann wurde der Sudan Alma geholt, der mir schwarz auf weiß zeigte: „von Juli bis Oktober unpassierbar!" In drei Tagen habe ich sie geschafft, die 490 km. Von Sonnenaufgang bis zum Untergang war ich unterwegs, und am letzten Tage, als ich schon aus der Ebene hoch aufragend, greifbar nahe das Felsmassiv sah, an dessen Fuß Kassala liegt, da benötigte ich für die restlichen 28 km nochmals einen ganzen Tag, denn der Weg war ein einziges Wasserband.



Bei Mr. Faladore, Asmara/Eritrea, fanden Felix Cegielka und seine HOREX gastliche Aufnahme. Mr. Faladore schreibt uns: „. . . während des dreitägigen Aufenthalts in Asmara hatte Herr Felix die Möglichkeit, bei mir für sein wunderschönes HOREX-Motorrad Unterstützung zu finden. Es handelte sich nur um Kleinigkeiten, da das Fahrzeug dank seiner technischen Vervollkommnung auch nach Tausenden Fahrkilometern vollkommen betriebsfähig war. Die Maschine rief bei uns einen wirklichen Begeisterungssturm hervor. Allen Motorradfahrern, die Ihre HOREX-Familie bilden, darf ich die herzlichen Grüße der Motorradfahrer Eritreas übermitteln."

Mitten in der Stadt aber blieb die Maschine stehen. Es war der letzte Tropfen Benzin verfahren. Ich angelte mir einige Jungen zum Schieben. Anschließend mußte ich feststellen, daß mir die Bengels den hinten aufgeschnallten Behälter mit allem Proviant gestohlen hatten.

Addis Abeba . . .

Heute nun endlich bin ich in Addis Abeba! 15 000 km sind geschafft . . . und folgende Pässe liegen hinter mir: Adigrat 2473 m, Heida 2780 m, Mai-Ceu 2350 m, Quron 2490 m, Debessi 2478 m, Tree Fontaine 3438 m und der Mussolini-Paß 4000 m. Das alles trotz denkbar schlechter Straßenverhältnisse mit »Regina« samt Beiwagen und einer Last von 500 Pfund.

Einmal nur bin ich auf der Talfahrt im Dreck sitzengeblieben, doch in wenigen Minuten hatte ich mich freigeschaufelt — und weiter ging's. — Der Straßenzustand ist so scheußlich, daß ich teilweise nur 5 km/std. fahren konnte. Meine »Regina« wird auch hier, wie überall, bewundert. Immerhin glaube ich, auch schon allein auf Grund der zurückgelegten Strecke mir ein Urteil erlauben zu können über »Regina«, die ich für eine hervorragende Maschine halte.

Der glückliche „Kopf-Jäger"



Liebe HOREX-Freunde!

Um mit dem Wort des großen Dichters Paul Neugebauer zu sprechen: „Es ist fast kaum unglaublich", welchen Ideenreichtum Ihr zu Papier gebracht habt. Wir mußten in unserer Redaktion einen Unterausschuß bilden, der sich in mühevoller vierwöchiger Arbeit ausschließlich mit der Sichtung Eurer Namensvorschläge für das neugeborene HOREX-Hauspöstlein befaßte. Es war keine leichte Arbeit, die diese braven Ausschüßler zu leisten hatten. Sie kamen mitunter in schwerste Gewissenskonflikte, und Meinungsverschiedenheiten über diesen oder jenen Geistesblitz blieben natürlich auch nicht aus. Der Verbrauch an Coca-Cola stieg ins Märchenhafte, und gelegentlich mußte auch das Gesetzbuch zu Rate gezogen werden, damit wir wegen verschiedener Vorschläge nicht in Plagiatsschwierigkeiten mit anderen Zeitschriften kämen.

Nach Abschluß der Sichtungsarbeiten mußten wir feststellen, daß von „HOREX-Echo" über „Die Kopfgesteuerten" bis zu „HOREXIADEN" so etwa alles vorhanden war, was dem alten Duden in seinen Glanzzeiten einzufallen beliebt hatte. Verschiedene wollten ganz auf Nummer Sicher gehen und hatten uns Auswahlsendungen bis zu 35 Vorschlägen eingesandt. Aus der Mehrzahl aber sprach der Wunsch, es bei dem alten, inzwischen vertraut gewordenen Namen zu belassen. Man könne doch gerade mit der „Hauspost" am deutlichsten ausdrücken, was die Zeitschrift sein will: Ein Hausmitteilungsblatt vom Werk, das sich bemüht, die Bande zwischen „Erzeuger und Verbrauchern" fester zu knüpfen. Wir fügen uns diesem Schiedsspruch ohne Hemmungen, denn schließlich beweist er uns, daß wir den Nagel auf den Kopf getroffen haben. In völlig undemokratischer Einstimmigkeit wird daher beschlossen und verkündet:

Es bleibt bei „HOREX-Hauspost"

Doch Ihr sollt nicht glauben, daß der ausgesetzte Leichtmetall-Zylinderkopf im Zuge der zu erwartenden Besteuerungsmaßnahmen nun sicherheitshalber zurückgehalten würde. Keineswegs. Es wurde wiederum einstimmig beschlossen, daß diesmal Fortuna entscheiden solle. In Form und Gestalt der wirklich reizenden Werbeleitungssekretärin zog sie aus der Zahl der 260 Einsendungen das Los, durch das als glücklichem Gewinner

Herrn Heinz Schweiker, L'Hopital, Frankreich

für seine Mitarbeit an der Namensgebung der ausgesetzte Preis zuerkannt wurde. Wir alle gratulieren von Herzen und hoffen zuversichtlich, den nun so unversehens zum Sportfahrer gewordenen HOREX-Freund im nächsten Jahr auf allen einschlägigen Sportveranstaltungen anzutreffen. Allen anderen treuen HOREX-Freunden sprechen wir ein klein wenig Trost zu, indem wir verraten, daß bald wieder ein kleiner Wettbewerb gestartet wird. Nur Mut, das nächste Mal wird es schon klappen. Und im übrigen habt Ihr ja schließlich Eure HOREX. Da gibt es doch gar keinen Grund, traurig zu sein.

Mit HOREXIDO sind wir weiterhin

Eure HOREX-Werbeleitung
und
Hauspost-Redaktion

Winke und Kniffe zum Einmotten ...

Nicht jeder kann in den kalten Wintertagen auf die treuen Dienste seiner HOREX verzichten. Er wird dabei feststellen, daß sie ihn bei Schnee und Eis ebensowenig im Stich läßt wie bei Sonnenschein, wo das Fahren zweifellos mehr Freude macht. Wer seine HOREX im Winter allerdings nicht unbedingt benötigt, der tut gut daran, ihr ein wenig Ruhe zu gönnen. Doch muß diese Ruhe schon klar durchdacht und gut vorbereitet sein, denn die alte Weisheit „Wer rastet, der rostet", trifft beinahe wörtlich für ein Motorrad zu. Nach den herrlichen Monaten in freier Wildbahn würde es der Guten schlecht bekommen, wollte man sie so ohne weiteres in den Stall schieben ohne Vorbereitung auf die bevorstehenden kalten Tage. Es empfiehlt sich daher, vor dem Ueberwintern die folgenden kleinen Winke zu beachten. Ihre HOREX wird Ihnen diese Fürsorge im nächsten Frühjahr durch besondere Zuverlässigkeit und neu erblühte Schönheit ihres gepflegten Aeußeren danken. Wichtig ist es daher:

1. die Maschine gut zu reinigen. Jede überwinterte Schmutzstelle bildet im Frühjahr einen unschönen Schandfleck. Nach der großen Wäsche
2. alle Roststellen mit einem rostlösenden Schutzmittel überstreichen und
3. die Maschine mit einer Flitspritze voll Putzöl einsprühen. Technisch sind danach
4. der Säurestand der Batterie zu überprüfen und
5. frisches Oel einzufüllen. Wichtig ist es weiterhin,
6. die Maschine aufzubocken, damit die Reifen freistehen, und sie
7. gut abzudecken. Man hält den Motor bei guter Laune, wenn man ihn
8. jede Woche einmal warmlaufen läßt und
9. dabei besonders darauf achtet, daß die Kupplung frei wird, die sonst leicht zusammenklebt.
10. Vor dem ersten Start im Frühjahr ist die Maschine dann für eine erneute gründliche Reinigung, evtl. Oelwechsel, Kerzen- und Batterieüberprüfung dankbar. Es ist noch einmal darauf zu achten, daß die Kupplung frei ist.

Und nun viel Vergnügen für die schönen Wintertage als gutbürgerlicher Fußgänger, für die Sie sich bei Vater Staat revanchieren können, indem Sie ihm für diese Zeit die Steuern für Ihre Getreue vorenthalten. Nähere Auskunft unverbindlich und — gern bei Ihrem Finanzamt.



HOREX-

HAUSPOST LAGERND...

HOREX-Gegner zur Strecke gebracht...

Die Hauspost ist für mich ein schöner Trumpf im Kampf gegen die Gerüchtemacher. Gerade als die letzte Nummer erschien, konnte ich an Hand der in ihr aufgeführten Prämie für eine gebrochene Gabel meinen ärgsten Gegner zur Strecke bringen. Er gab ganz klein bei, daß die Geschichte mit seinem Freund, dessen Gabel schon zweimal am Steuerkopf abgebrochen sei, von ihm stamme. Die Miesmacher sterben eben nie aus.

Karl Hans Heuft,
Maschinenbautechniker,
Burgbrohl/Koblenz,
Rhodesiusstraße 10

Nicht nur schön...

Ich bin seit 1939 begeisterter HOREX-Fahrer. Die 600 ccm HOREX mußte ich leider an die Wehrmacht abgeben. Seit 1950 fahre ich die »Regina«. Ich habe bis heute (13 000 km) keine Reparatur gehabt. Auf die »Regina« kann man sich verlassen. Sie ist nicht nur schön, sondern auch zuverlässig.

Hans Fleischmann,
Remscheid,
Hindenburgstraße 19.

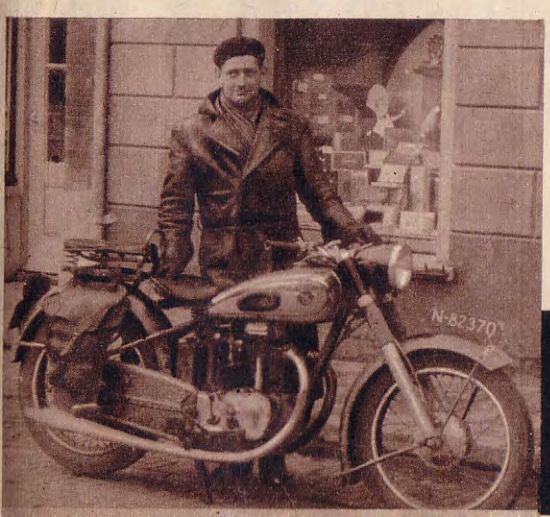


Kurt Mallon, Wuppertal-Elberfeld, Kempershäuschen 3, sandte uns diesen wohlgelungenen Schnappschuß.

Er nimmt sie mit ins Bett...

Wir alle haben eine große Freude an der Hauspost; unser 11jähriger Junge nimmt sie jeden Abend mit ins Bett und kann sie bald auswendig. Ich möchte nicht versäumen, dem LKW-Fahrer, der eine Menge neuer HOREX-Maschinen transportierte, für seinen lieben Hup-Gruß auf der Autobahn Augsburg—Nürnberg zu danken. Es ist aber auch auffallend, wie jeder HOREX-Fahrer den anderen grüßt, was bei anderen Maschinentypen nicht festgestellt werden kann.

Josef Reitmeyer,
Kaminkehrermeister,
Augsburg,
Branderstraße 30



75 000 km auf »Regina« ohne nennenswerte Reparaturen fährt Mijnheer J. M. Winkel, Straßenmeister in Herpt (Holland). Er kaufte sie im Frühjahr 1950 und legt im Dienst täglich nahezu 400 km zurück. »Regina« ließ ihn nie im Stich, und deshalb schwört er auf sie.

Ostzonen-Motorsportler sind bescheiden . . .

Ueberall, wo die HOREX-»Regina« auftaucht, ist sie eine Sensation. Wir Motorsportler in der Ostzone sind ja so bescheiden geworden. Und wenn wir dann mal ein solches Rad sehen, können wir einfach nicht mehr davon weg. Ein wirklich echter Motorsportler kann sich für kein anderes Motorrad entscheiden.

Erich Nitsche,
Uhrmachermeister,
Demitz-Thumitz,
Kreis Bautzen.

Er will italienisch korrespondieren . . .

. . . Ob sich wohl unter der großen Zahl der HOREX-Freunde einer findet, der italienisch schreibt und bereit wäre, mit mir in gewissen Zeitabständen über die gemeinsame Tätigkeit auf dem Gebiete des Motorradwesens zu korrespondieren? Ich wäre sehr dankbar dafür.

Mr. Faladore,
Bar Cinema Augustus,
Bar Cinema Odeon,
A s m a r a / Eritrea,
East-Africa

„Dreckfuhler-Teifeleuen"

In unserem Heft 2 wurde irrtümlich die 1000-km-Fahrt Paris—Nizza auf 48 Stunden ausgedehnt. Das ist ein tragischer Irrtum, der dem Umstand zu verdanken ist, daß der berühmte Druckfehlerteufel aus der 1 eine 4 gemacht hat. Die Sollzeit dieser schweren Fahrt betrug 18 Stunden, Rudolf von Hoff legte sie mit seinem »Regina«-Gespann in 15¾ Stunden als einziger Deutscher unter den drei Besten zurück, die ohne Strafpunkte einliefen. (Red.)



Zwei deutsche Weltenbummler, Kurt Kutschera und Eduard Edlitzberger, besuchten auf ihrem internationalen „Ausflug" nach Afrika, Italien und Spanien auch Portugal und die dortige HOREX-Generalvertretung. Bei Gen.-Dir. José Pinto Leite (sitzend) und Alypio Ferreira da Silva wurden die beiden gastlich aufgenommen und fachmännisch betreut.



Jacques Donjon, 9. cours Gambetta, Lyon, war auf seiner »Regina« erfolgreich auf der Fahrt St. Etienne—Paris—St. Etienne.

Telegabel war sein Schutzengel . . .

HOREX-»Regina« leistet mir treue Dienste. Zwar hatte ich das Pech, kürzlich nachts auf einen PKW aufzufahren. Die vielfach verleumdete Telegabel war hierbei mein Schutzengel bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 60 km/std. Während wir dem PKW die Stoßstange tief in die Karosserie drückten, wurde die Maschine dank der vorzüglichen Federungseigenschaften ihrer Gabel zurückgeschleudert. Mit verbogener Telegabel, verbeultem Lenker, zerstörter Lampe und einigen Beulen am Blech wie auch am Körper konnten wir trotzdem unsere Heimfahrt fortsetzen. Ein Tag später lief die »Regina« nach Einsetzen neuer Gabelrohre wieder stolz über das heimatliche Pflaster. Einige HOREX-Telegabel-Verächter konnte ich hierdurch innerhalb 24 Stunden bekehren. Ich nehme an, daß ich mit diesen Zeilen die Reihen der Motorradfahrer ergänzen kann, die mit Stolz auf ihre »Regina« schauen und möchte mit den Worten:

Gut und bewährt — wer HOREX fährt

Ihrer Entwicklungsarbeit alles Gute wünschen

Kurt Hohmeister,
Gummiwerke Fulda

Wer möchte da nicht Beifahrer sein . . .

Bemerken möchte ich noch, daß meine Frau die »Regina« mit Begeisterung fährt und daß sie besonders auf größeren Alleinfahrten in den Schweizer Alpen Aufsehen erregte. Sie schafft es spielend.

Dr. med. Albert,
Städtisches Krankenhaus,
Baden-Baden

Absolut keine Ermüdungserscheinungen . . .

. . . ganz besonders betonen möchte ich, daß man auf der »Regina« nicht die geringsten Ermüdungserscheinungen verspürt. Sie ist für Langstrecken ebenso geeignet wie für Berge. Sie ist eben die ideale Reisemaschine.

Dr. med. Roth, Freiburg i. B

Bonn, Nov. 1951

Verrückt & Co.
Institut für fixen Fortschritt

Firma
HOREX-Columbus-Werk KG
Homburg

Aus Anlaß der Motorrad-Ausstellung 1951 erlauben wir uns, auf diesem nicht mehr ganz ungewöhnlichen Wege auf unsere neuesten Schlager hinzuweisen in der sicheren Erwartung, daß Ihnen die Spucke wegbleibt. Unsere angeführten Artikel sind Spitzenleistungen des „fixen Fortschritts", die Sie rein umhauen.
Wir möchten weiterhin nicht versäumen, Sie auf weitere unglaubliche Neuerungen auf unserem Stand X vor U in Halle 00 hinzuweisen.

Artikel 178



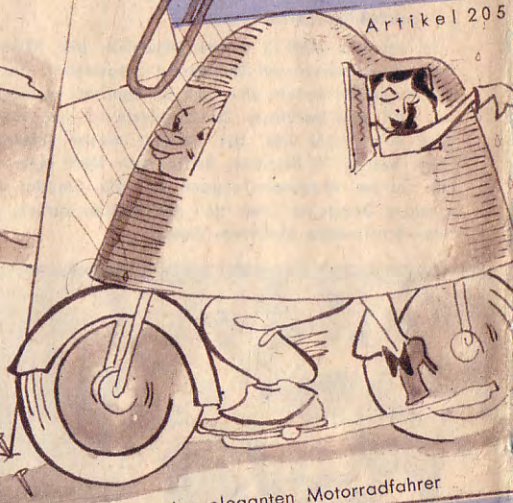
Der Auspuff-Fön für die Dame

Artikel 179

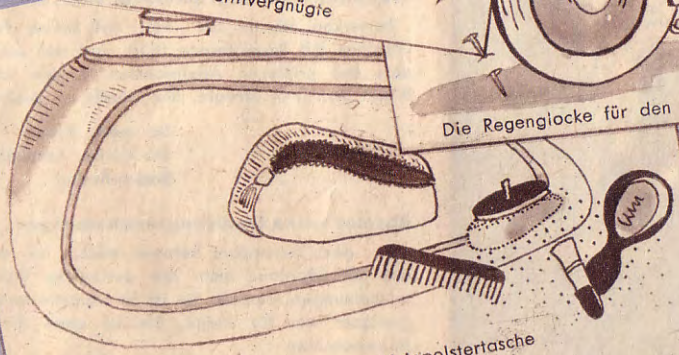


Das Segelmotorrad für Stillvergnügte

Artikel 205



Die Regenglocke für den eleganten Motorradfahrer



Das Make up der Sozia in der Kniepolstertasche
mit Reißverschluß

Österreichischer

Pokal für Herbert Czakoi

Staatsmeister auf HOREX-Regina



Herbert Czakoi, österreichischer Privat-Fahrer auf HOREX-»Regina«, wurde von der Obersten Sport-Kommission Oesterreichs der OSK-Pokal für das Jahr 1951 zuerkannt. Czakoi hat damit den Titel des österreichischen Staatsmeisters in der Klasse bis 350 ccm errungen, ein Erfolg, auf den er genau so stolz ist wie das HOREX-Werk, wo er seine »Regina« im April in Empfang nahm. In fünf Monaten fuhr er sie von Sieg zu Sieg und errang dabei in der

Niederösterreichischen Voralpenfahrt	die einzige Goldmedaille
Internationalen österreichischen Alpenfahrt	eine Silbermedaille
Zwölfstundenfahrt des Salzburger AMTC mit Tagesbestzeit und Tauernpokal	die Goldmedaille
Wertungsfahrt „Rund um Wien" mit Tagesbestzeit	die einzige Goldmedaille
Niederösterreichischen Burgenlandfahrt als Wertungsgruppensieger	die Goldmedaille
„Rund um den Dachstein" . . .	die Goldmedaille
„Zehn-Pässe-Fahrt" als Wertungsgruppensieger	die Goldmedaille
Kärntner Berge- und Seenfahrt in der Klasse bis 1000 ccm	die Goldmedaille
XVIII. Steirischen Berglandfahrt als Wertungsgruppensieger . .	die Goldmedaille
Oberösterreichischen Herbstwertungsfahrt	die Goldmedaille

Vor einigen Tagen wurde Herbert Czakoi noch kurz vor Abschluß der Saison Sieger einer der populärsten österreichischen Motorsportveranstaltungen, der „Querfeldeinfahrt am Kögerl". Aber nicht nur das, er drehte mit seiner HOREX-»Regina« auch die schnellste Runde und fuhr mit der 350er Tagesbestzeit aller Klassen!

Kein Wunder, daß nach diesen glänzenden Erfolgen Oesterreichs HOREX-Generalvertreter Maximilian Königer hilfeschreiend nach Bad Homburg drahtet:

„...Czakoi und Dr. Czerny haben in dieser saison für sich und die marke horex eine große popularität errungen - stop - sie bilden nach vielen berichten den wichtigsten gesprächsstoff in allen motorradclubs österreichs - stop - die zahl meiner ernst zu nehmenden vormerkungen ist auf etwa 2000 maschinen gestiegen..."

HOREX-Hauspost, die Zeitschrift für HOREX-Fahrer. Für den Inhalt verantwortlich: Werbeleitung HOREX-Columbus-Werke 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: Druck- und Verlagshaus Frankfurt am Main G. m. b. H., Frankfurt am Main.


HAUSPOST