



Poliertes Aluminium, reichlich Chrom-Glanz und eine schwarze Hochglanzlackierung. Soviel Eleganz und Luxus lässt die Herzen der Motorradfahrer - und nicht selten auch die ihrer Sozia-höher schlagen.

Inhalt

Vorwort	Seite	7
1 1923–1929: Die Anfänge der Marke Horex	Seite	8
2 1930–1940: Von der Weltwirtschaftskrise bis zum Kriegsbeginn	Seite	24
3 1948–1955: Modelle der Nachkriegsjahre	Seite	50
4 1955-1960: Kleinmotorräder, Mopeds und Kinderfahrräder	Seite	68
5 Horex-Motorräder der jüngeren Zeit	Seite	86
Anhang	Seite	95

VORWORT

Nach dem Grundsatz »Von Motorradfahrern für Motorradfahrer« baute das Familienunternehmen unter der Leitung von Fritz Kleemann über einen Zeitraum von nahezu vier Dekaden Motorräder, die bis heute nichts von ihrem guten Ruf und ihrer Faszination eingebüßt haben. Noch immer zählen die Maschinen dieser Marke zu den Highlights jedes Klassiker-Treffens.

Grund genug, die Historie dieses hessischen Unternehmens noch einmal Revue passieren zu lassen und dabei die einzelnen Modelle vom ersten Gnom bis zum neuen VR6 vorzustellen.

HOREX – besonders zu Beginn der 1950er Jahre kommt dieser Marke eine überragende Stellung im internationalen Motorradbau zu. In dieser Zeit steht dieser Name wie kaum ein anderer für Qualität und Gediegenheit, für Formvollendung und sportliche Eleganz. Merkmale, die gerade das Erfolgsmodell Regina in beispielloser Weise in sich vereinigen konnte. Nicht ohne Grund avanciert die Regina – einst Traummaschine unzähliger Motorradfahrer – innerhalb kürzester Zeit weltweit zur Nummer 1 der 350 cm³-Maschinen.

HOREX steht aber ebenso für Ausdauer und Zuverlässigkeit – Merkmale, die das Bad Homburger Unternehmen von Beginn der 1920er Jahre an immer wieder mit seinem vorbildlichen Engagement im Motorsport unter Beweis stellt. Und er steht für Innovation – für wegweisenden Fortschritt: Bereits in den

1920er Jahren verfügt HOREX über die schnellste 250er Serienmaschine Deutschlands. Welche andere Marke neben HOREX konnte schon in den 1930er Jahren ihren Kunden einen bärenstarken 800er OHC-Parallelzweitakter oder einen 600er Einzylinder mit Vierventiltechnik offerieren?

Gerade der Parallelzweitakter bildete auch die Basis für eine ganze Reihe Werksrennmaschinen, die hier aus Platzgründen, wie viele andere interessante Details, unerwähnt bleiben mussten.

Wenn Sie tiefer in die Historie der Marke HOREX eintauchen möchten, mehr erfahren wollen über Serien- und Rennmaschine, Konstrukteure, Fahrer und Erfolge, dann sei Ihnen an dieser Stelle DAS GROSSE HOREX-BUCH (Motorbuch Verlag) empfohlen.

Jürgen Nöll
im September 2010

1

1923–1929: DIE ANFÄNGE DER MARKE HOREX





In einem Schuppen auf dem elterlichen Anwesen montiert der zu diesem Zeitpunkt gerade einmal 20 Jahre alte Kleemann die in den Columbus-Werken gefertigten Motoren in zugekaufte Fahrräder und verdient sich damit die ersten Sporen als selbstständiger Unternehmer.

GNOM

Wenn es darum geht, wann das erste Motorrad mit dem Namen Horex das Licht der Welt erblickte, so muss ganz

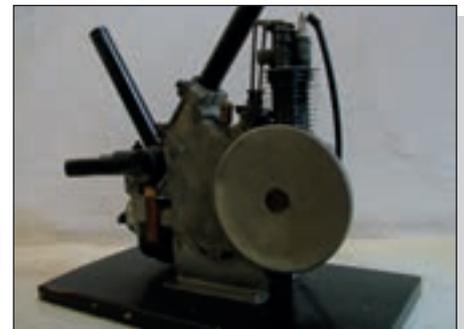
klar das Jahr 1923 genannt werden. In diesem Jahr wird der Öffentlichkeit auf der Automobilausstellung in Berlin erstmals ein Motorrad vorgestellt, das den Namen Horex auf dem Tank trägt. Auch



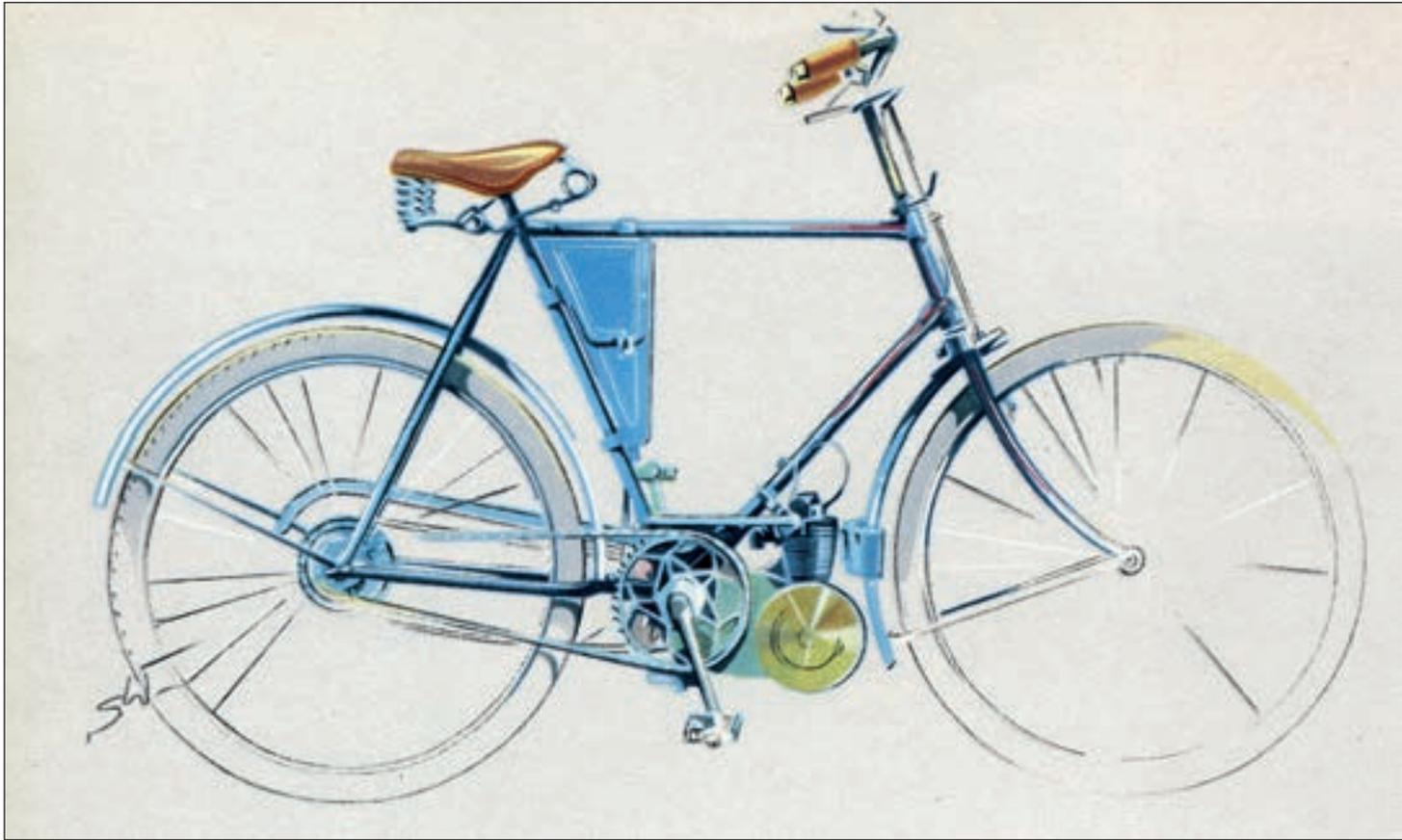
Die Titelseite des Gnom-Prospektes.



Der Name Horex entstand als Wortkombination aus »Ho« für Homburg und »rex« für die Rex-Konservenglas-Gesellschaft, die der Vater des jungen Fritz im Jahre 1918 übernommen hatte.



Mit diesem kleinen Motor legte Fritz Kleemann im Jahre 1921 den Grundstein der Horex-Werke.



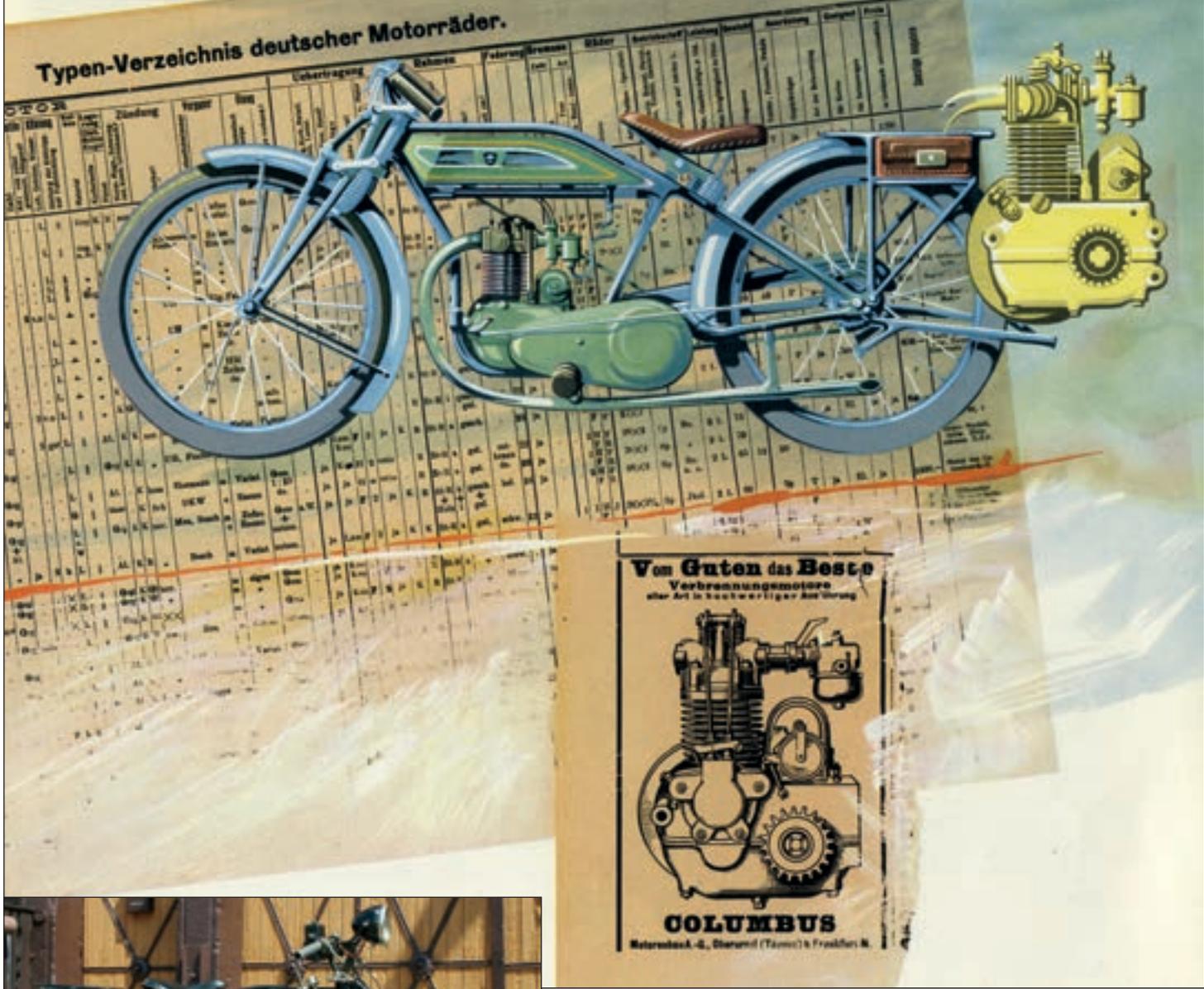
Firmengründer Fritz Kleemann nannte in seiner an Weihnachten 1954 veröffentlichten Unternehmensbiografie »Geschichte der Windsbraut« als Gründungsjahr der Marke Horex das Jahr 1923. Der Name Horex entsteht als Wortkombination aus »Ho« für Homburg und »rex« für die Rex-Konservenglas-Gesellschaft, die der Vater des jungen Fritz – Kommerzienrat Friedrich

Kleemann – im Jahre 1918, unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkrieges, übernommen hatte. Wenig später erwirbt er die Aktienmehrheit an der Columbus Motorenbau AG.

Bereits zum Jahreswechsel 1921/1922 bietet Columbus einen, wie die Werbung verspricht, für jedes Fahrrad passenden Einbau-Motor an – den Oberurseler Gnom. Die Gnome sind sowohl als

Der Oberurseler »Gnom« ist mit 62,8 cm³ Hubraum und 0,75 PS zur Motorisierung des Fahrrades und damit als preiswerte Alternative zum Kleinmotorrad gedacht.

Einbau-Motoren wie auch als bereits in Fahrradrahmen montierte, Komplettfahrzeuge lieferbar.



Horex 250 OHV.

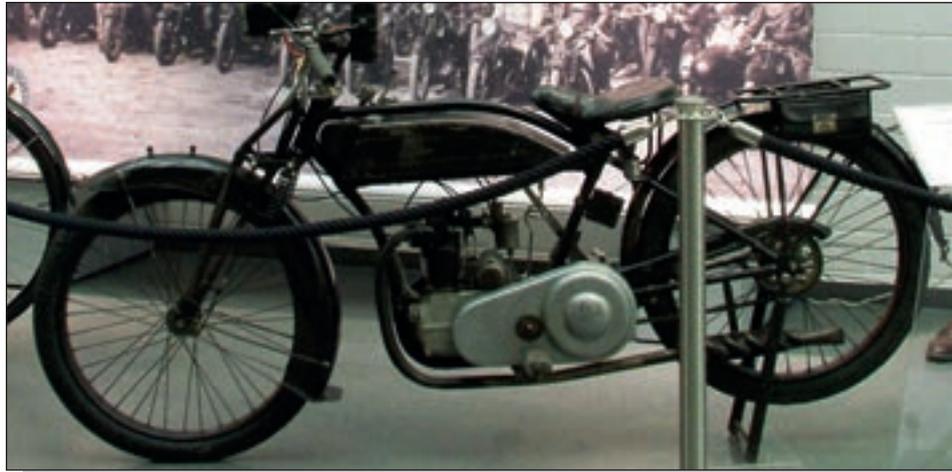
Auf der Automobilausstellung Ende 1923 präsentiert die neu gegründete Marke Horex der Öffentlichkeit erstmals ein »richtiges« Motorrad, das neue 250er Horex Sportmodell.

250 OHV – DIE ERSTE HOREX 250 CM3

Auf der Automobilausstellung Ende 1923 präsentiert die neu gegründete Marke Horex der Öffentlichkeit erstmals ein »richtiges« Motorrad, das neue 250er Horex Sportmodell. Es verfügt über einen kopfgesteuerten, zunächst 5,0 PS, später 7,8 PS leistenden Motor mit horizontal geteiltem Kurbelgehäuse sowie außen liegender Schwungscheibe. Eine gekapselte Rollenkette überträgt dabei die Kraft von der quer hinter dem Zylinder liegenden Nockenwelle auf das Zweigangetriebe. Die bei den ersten Prototyp-Motoren noch konstruktiv seitlich angeordneten Nockenwellen gehen nicht in Serie.

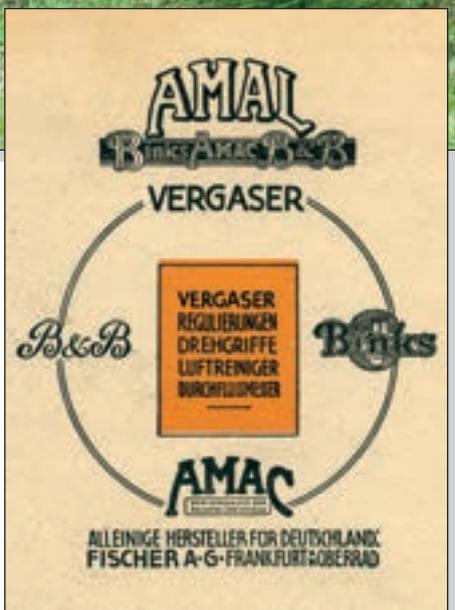
Der Antrieb zum Hinterrad erfolgt je nach Kundenwunsch mittels einer Rollenkette oder als Riemenantrieb. Während die ersten Modelle noch mit einer einfachen, auf den Speichenkranz des Hinterrades der Maschine wirkenden Klotzbremse ausgeliefert werden und das Vorderrad zunächst noch vollkommen ungebremst bleibt, erfolgt schon bald die Umstellung auf Lamellenbremsen, die in den Komet-Naben der Vorder- und Hinterräder verbaut werden.

Für entsprechenden Vortrieb sorgt ein kopfgesteuerter, zunächst 5,0 später 7,8 PS leistender Motor mit horizontal geteiltem Kurbelgehäuse sowie außen liegender Schwungscheibe.



Die Maschine gilt schon bald als nicht zu unterschätzender Gegner bei den inzwischen wieder aufkommenden Rennveranstaltungen.





Mitte der 1920er Jahre kommt Horex erstmals mit Modellen auf den Markt, die über mehr als 250 cm³ Hubraum verfügen.

Zeitgenössische Vergaser-Werbung.

T 5, T 55, T 6 – DIE ERSTEN SV-MODELLE

Im Jahre 1925 entstehen die ersten großvolumigen Maschinen. Die neuen Seitenventiler sollte es mit 500, 550 und 600 cm³ Hubraum geben, wobei alle drei Varianten über den gleichen Hub verfügen, die Motoren unterscheiden sich also lediglich durch verschiedene Bohrungsdurchmesser. Trugen die Sunbeams in Bezug auf den mit 105 Millimeter doch recht großen Kolbenhub den Zusatz »Longstroke«, so sollten die neuen Horex-Konstruktionen diesen nochmals um weitere fünf Millimeter übertreffen. Sie gelten daher als extreme Langhubmotoren.

Während die 500er Modelle schon 1924 angeboten werden, erscheinen die 550er und 600er Varianten erst im darauf folgenden Jahr.

Der Leistung der neuen Motorengeneration Rechnung tragend, müssen auch neue Fahrwerke und vor allen Dingen verbesserte Bremsen her. Die noch in dem 250er Modell verbauten, fahrradähnlichen Nabenbremsen waren bereits dort an ihre Grenzen gestoßen und gerade im sportlichen Einsatz ihrer nur mäßigen Bremswirkung wegen wiederholt in die Kritik geraten.

Da der Motor als mittragendes Element geplant ist, entsteht ein eindimensionaler, gemuffter und verlöteter, unten offener Rohrrahmen. Eine stabile Konstruktion, mit der Horex nun auch dem Wunsch seiner Kundschaft nach einer seitenwagentauglichen Maschine nachkommt. Dementsprechend verfügen alle Modelle bereits serienmäßig über ent-



sprechende Befestigungsanschlüsse. Hatten sich bereits zuvor die 250er Modelle einen hervorragenden Ruf als leistungsfähige Sportgeräte erworben, so sollten sich auch die T-Modelle in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre im

Motorsport bewähren und somit dazu beitragen, den guten Ruf der Marke zu festigen und den Kundenkreis der Bad Homburger Marke deutlich zu erweitern.

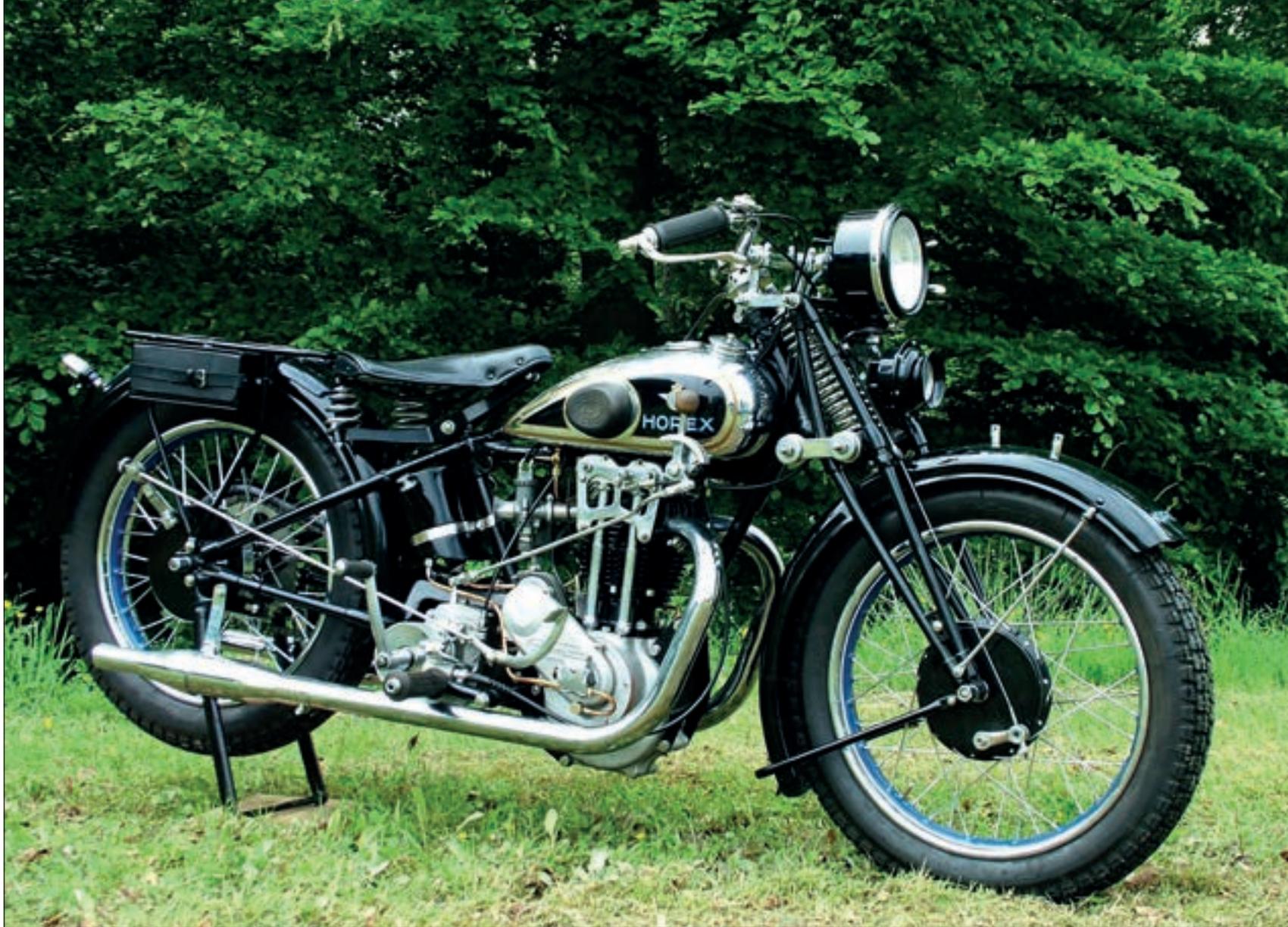
Alle drei Varianten waren auch für den Betrieb mit Seitenwagen konzipiert.

Die Presse schreibt: »...ein ausgesprochenes Strapazierfahrzeug. Von hoher Qualität wird es seinen Weg zur deutschen Käuferschaft bestimmt finden, nachdem sich die große Allgemeinheit endlich davon frei zu machen beginnt, dass nur englische Fabrikate leistungsfähig und preiswert sind.«



Während die 500er Modelle schon 1924 angeboten werden, erscheinen die 550er und 600er Varianten erst im darauf folgenden Jahr.





500ER SPORTMODELLE

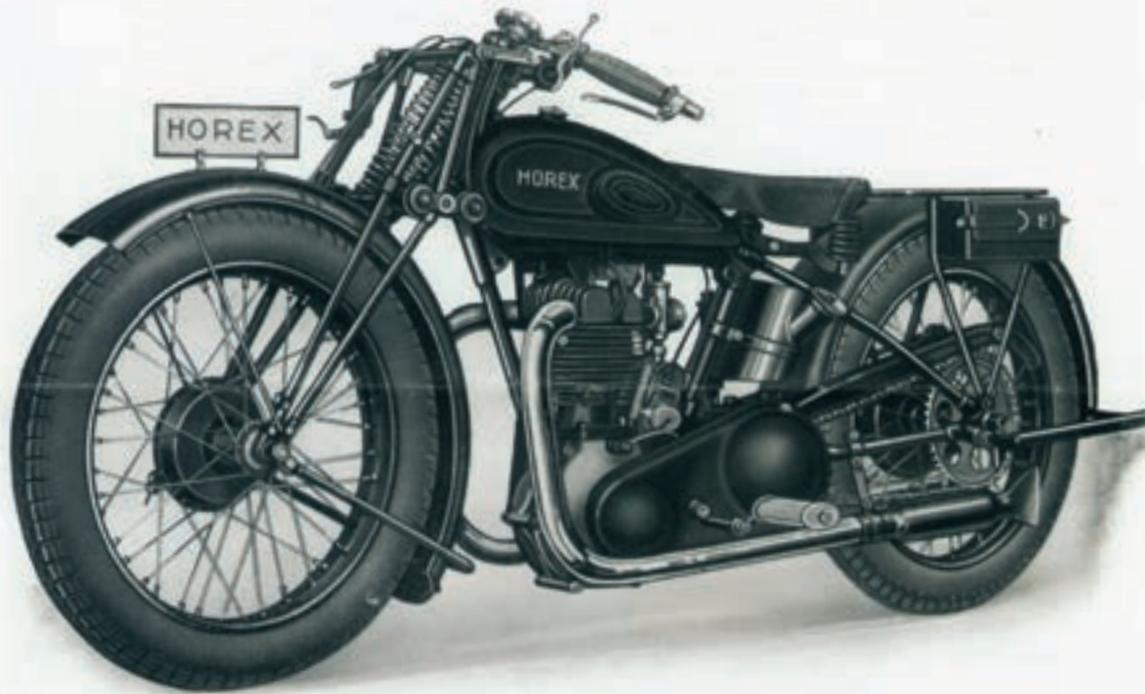
Auf den internationalen Rennstrecken sind inzwischen seitengesteuerte Maschinen nahezu komplett von der Bildfläche verschwunden. Dort haben bereits zur weiteren Steigerung der

Drehzahl Motoren mit oben liegenden Nockenwellen Einzug gehalten, bei denen die hin und her gehenden Massen, die sogenannten oszillierenden Massen, durch den Wegfall von Stößel und Stößelstangen deutlich reduziert werden konnten.

Horex präsentiert in der zweiten Hälfte des Jahres 1929 seinen Kunden die erste Halbbliter-Sportmaschine des Unternehmens, die über einen kopfgesteuerten Motor verfügt.

HOREX

Sport-Modell 1930



500 ccm Viertakt mit obengesteuerten Ventilen und 2 Auspuffrohren

Zu einer modernen Maschine zählt insbesondere die Verwendung eines das obere Rahmenrohr verdeckenden Satteltanks sowie die mehr einem Mode-Trend als der technischen Notwendigkeit folgenden Verwendung einer Doppelport-Auspuffanlage.

Diesem Trend folgend, bieten Ende der zwanziger Jahre auch hierzulande nahezu alle namhaften Motorrad-Hersteller ihre Sportmodelle, wenn nicht mit oben liegenden Nockenwellen, dann aber wenigstens mit kopfgesteuerten Motoren an.

Dieser Entwicklung Rechnung tragend, präsentiert Horex in der zweiten Hälfte des Jahres 1929 seinen Kunden die erste Halbliter-Sportmaschine des Unternehmens, die über einen kopfgesteuerten Motor verfügt.

Bei dem verwendeten Viertakt-Motor handelt es sich nicht mehr um eine reine Horex-Konstruktion, sondern um einen englischen Motor aus der Produktion der bekannten Sturmey Archer Werke.

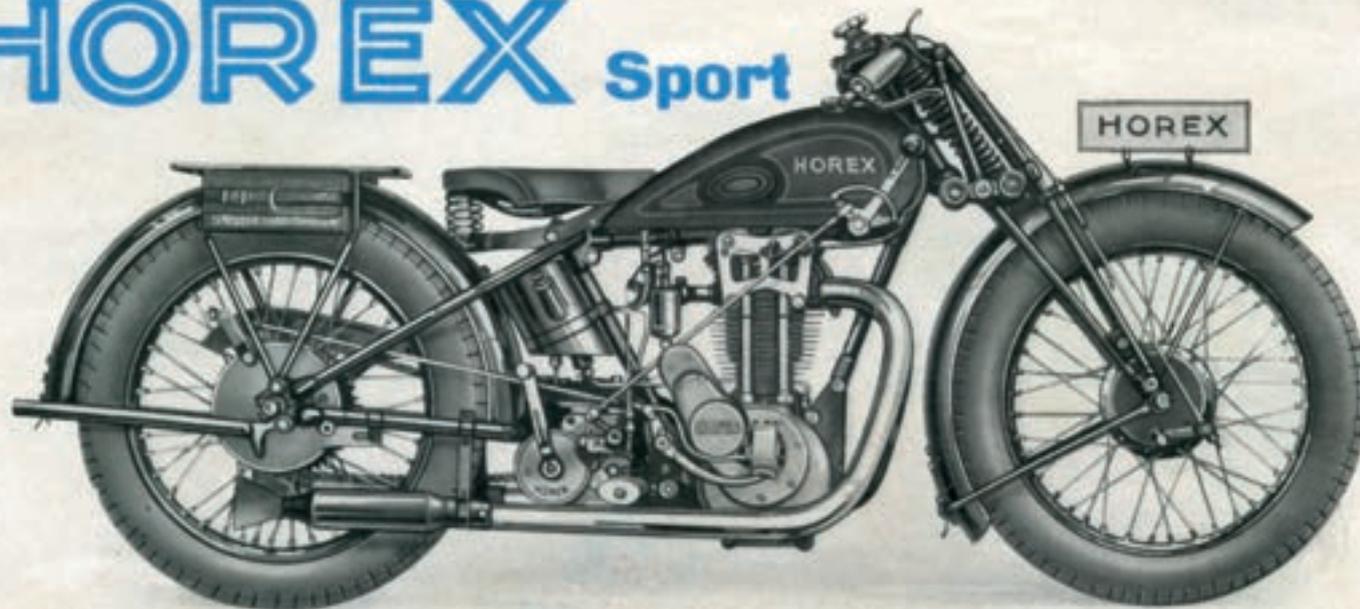
Doch bevor sich das Sport-Modell zu einem großen Verkaufserfolg entwickeln kann, kommt eine Weltwirtschaftskrise, die unzählige Unternehmen im In- und Ausland in den Konkurs treibt. Während daraufhin im Deutschen Reich die Zahl der Arbeitslosen von 3,05 Millionen 1929 auf über 6,1 Millionen 1932 anwächst, gehen auch die Produktionszahlen bei den Horex-Werken drastisch zurück. Damit trifft die neue 500er Sportmaschine auf die denkbar ungünstigsten Voraussetzungen, um auf Anhieb zu einem großen Verkaufserfolg zu avancieren.



Unter dem Motto »schnell – rassig – zuverlässig« besitzt das 1929 in Serie gehende Topmodell aus Bad Homburg alle Merkmale eines modernen Motorrades, das je nach Verdichtung über 18 bzw. 20 PS verfügt.

Das neue Modell

HOREX Sport



500 ccm, kopfgesteuert, 2 Auspuffrohre, Satteltank
schnell **rassig** **zuverlässig**

Bequeme Zahlungsbedingungen. Verlangen Sie illustrierte Drucksachen

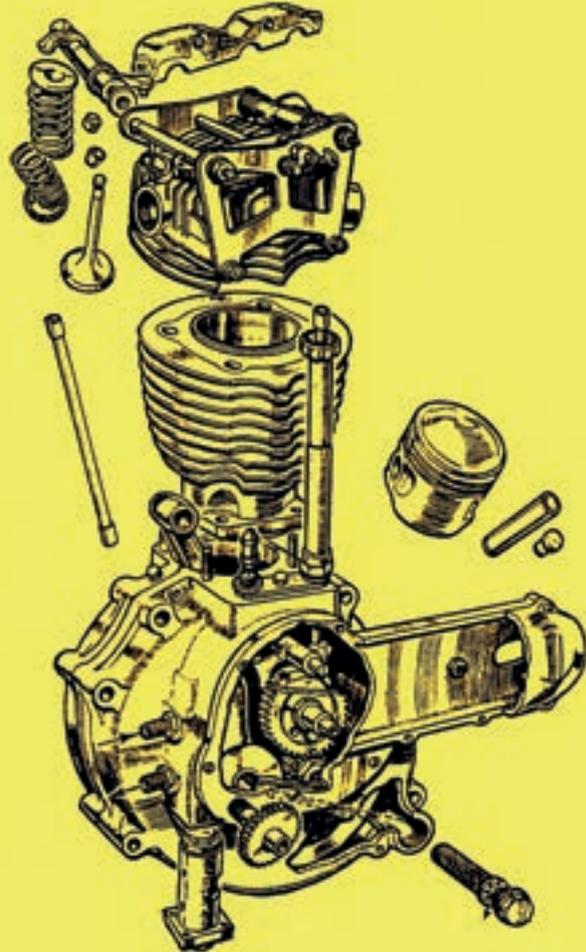
Horex Fahrzeugbau-Aktien-Gesellschaft
Bad Homburg Nr. 1

Schnell-rassig-zuverlässig: Die neue 500er Horex Sport.



Die Firma Hurth in München ist Lieferant der im Rahmen hängend angeordneten, handgeschalteten Dreigang-Getriebe.

STURMEY ARCHER MOTORE



Behandlungsvorschriften

1000. 11. 30

Von D.R. O' Donovan konstruiert, wird der Motor über den deutschen Generalimporteur Nordesta in Berlin an zahlreiche deutsche Motorrad-Hersteller, so auch neuerdings an die Horex-Werke nach Bad Homburg geliefert.