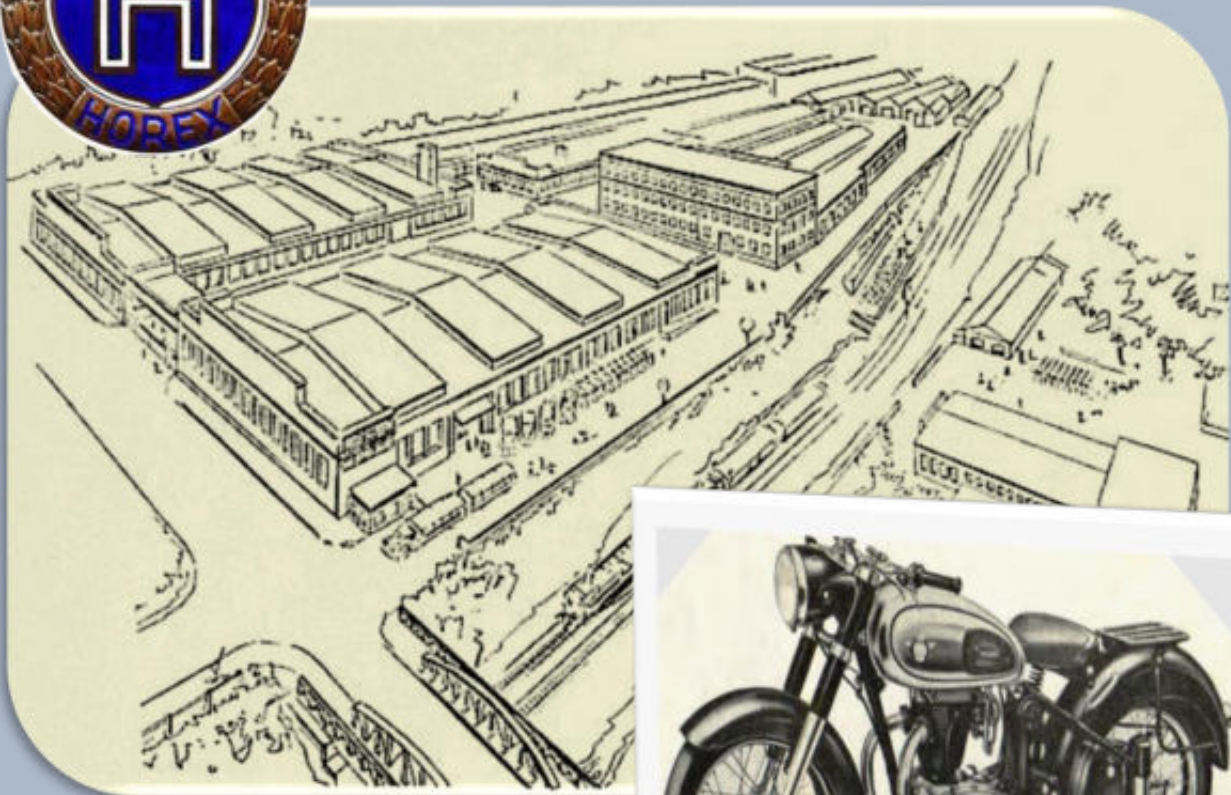


# Kult und Mythos HOREX

100 Jahre Glanz und Lebensweg der Marke HOREX



Von Helmut Hujer

# Kult und Mythos HOREX

100 Jahre Glanz und Lebensweg  
der Marke HOREX

Helmut Hujer



Ein geflügelter Siegerkranz mit Krone  
- Firmenemblem seit 1928 -

# Kult und Mythos HOREX

## 100 Jahre Glanz und Lebensweg der Marke HOREX

Autor und Herausgeber: Helmut Hujer, Usingen – [hujer.helmut@t-online.de](mailto:hujer.helmut@t-online.de)

Erstausgabe „Mythos HOREX“ - Mai 2023 (200 Exemplare)

Erweiterte Neuausgabe „Kult und Mythos HOREX“ - September 2023

Digital-Ausgabe 3 – Mai 2025

Bezug beim Herausgeber [hujer.helmut@t-online.de](mailto:hujer.helmut@t-online.de), Telefon 06081-3611)

Einbandgestaltung: Helmut Hujer

Frontdeckel: Stilisierte Darstellung des HOREX-Werks um 1954, zwischen einem Firmenemblem und dem Erfolgsprodukt von HOREX, einer Regina 1 von 1952.

Rückdeckel: Harald Westenberger, ein Schulfreund des Autors, mit seiner Mutter auf der neuen HOREX-Regina, vom stolzen Vater fotografiert.

© 2023 beim Herausgeber – Alle Rechte vorbehalten. Auch der auszugsweise Nachdruck, die Vervielfältigung, Mikroverfilmung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien erfordern die vorherige schriftliche Genehmigung durch den Herausgeber.

Sollte der Inhalt, die Aufmachung oder die Kennzeichnung von Bildern fremde Rechte Dritter oder gesetzliche Bestimmungen verletzen, so bitten wir um eine entsprechende Nachricht ohne Kostennotiz. Wir garantieren, dass die zu Recht beanstandeten Passagen unverzüglich entfernt werden, ohne dass vom Anspruchsteller die Einschaltung eines Rechtsbeistandes erforderlich ist. Dennoch ohne vorherige Kontaktaufnahme ausgelöste Kosten werden wir vollumfänglich zurückweisen.

Zu verschiedene Fotografien, die nicht mehr einem Urheber zugeordnet werden konnten, ist deren Quelle genannt. Rechteinhaber mögen sich bitte melden.

Druck und Bindung: WIRmachenDRUCK GmbH, 71522 Backnang - Printed in Germany

# Kult und Mythos HOREX - Inhalt

<b>Vorbemerkungen zur erweiterten Ausgabe „Kult und Mythos HOREX“</b>	<b>5</b>
<b>Geleitworte</b>	<b>6</b>
<b>Vorwort</b>	<b>7</b>
<b>1. Bad Homburgs industrielle Entwicklung im Wandel der Zeit</b>	<b>9</b>
<b>2. REX und HOREX – Marken aus Bad Homburg in aller Welt</b>	<b>10</b>
<b>3. Die Rex-Conservenglas-Gesellschaft</b>	<b>11</b>
Friedrich Kleemann steigt ein	12
1918 – Kleemann übernimmt die Firma	12
1920 - Der Umzug in die Industriestraße	13
Sohn Fritz betritt die Bühne	13
<b>4. Vom Oberurseler Umlaufmotor zum Ei des Columbus</b>	<b>15</b>
<b>5. HOREX - Unternehmensgründung in schwierigen Zeiten</b>	<b>19</b>
Die Fahrzeugbau AG Bad Homburg	19
Die Ur-HOREX, das „Modell 1924“	22
1925 - Die Standard-Modelle 500 und 600 ccm	24
Der wirtschaftlich schwere Anfang	25
Deutschland – Ein Motorradland	26
<b>6. HOREX und Columbus wachsen zusammen</b>	<b>27</b>
1928 – Die neuen Standard-Modelle 500 und 600 ccm	29
1928 – Die Sportmaschinen S 5 und SS 5 mit englischem Motor	30
Informationsblock: Hermann Reeb – Der große Motorenkonstrukteur	32
<b>7. HOREX - Ein Nischenhersteller in den 1930er Jahren</b>	<b>33</b>
Die Kleinkrafträder S 2, S 3 und S 35	33
HOREX als Motorenlieferant	35
1933 - Die schweren Zweizylindermotoren S 6 und S 8	35
1935 - Die Vierventilmotoren S 64 und SS 64	36
Ein Flugzeugmotor von HOREX?	37
Die HOREX-Columbus-Werk KG	38
1937 - Die OHV-Sportmotoren S 5 und S 6	39
Neue Geräuschvorschriften	39
HOREX im Rennsport	40
<b>8. 1938 – Das Debüt des Blockmotors und die HOREX SB 35</b>	<b>42</b>
Ein Motor gemeinsam mit Victoria	42
Die neue 350er HOREX SB 35	43
Der Krieg und das Aus für die Motorradproduktion	43
<b>9. Ein Resümee – Von der Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg</b>	<b>45</b>
<b>10. Der totale Zusammenbruch - Wie kann es weitergehen?</b>	<b>48</b>
Mangel, Not und Engpässe	48
Ein erster Wiederanfang	49
1948 - Endlich wieder Motorräder	50
Die ersten Nachkriegskonstruktionen	51
Der nicht realisierte Imperator 500	51

<b>11. Die REGINA - Glanz und Blütezeit für HOREX</b>	<b>53</b>
Die Mitglieder der Regina-Familie	53
Zur Entwicklung eines Motorrads	56
Ein Resümee	56
<b>12. Das Unternehmen und die Fabrik auf ihrem Höhepunkt</b>	<b>57</b>
Die Fabrikerweiterungen von 1950	57
Weltweiter Kundendienst	60
Die HOREX-HAUSPOST	61
HOREX auf allen Kontinenten	61
HOREX im Rennsport	62
Zur Führung des Unternehmens	63
1953 - Erneute Fabrikerweiterungen	64
<b>13. Motorsport, HOREX-Clubs und Veteranenszene</b>	<b>68</b>
Rennsport und HOREX-ASSE	68
HOREX-Clubs und Veteranenszene	71
Internationale HOREX Sternfahrten	72
HOREX im Museum	73
<b>14. Der Wind dreht – HOREX im Strudel eines Strukturwandels</b>	<b>74</b>
Umwälzungen im Individualverkehr	74
HOREX - Stets ein Nischenhersteller	75
Das Auto - Eine Option für HOREX?	75
<b>15. Neue Motorradmodelle, Mopeds, Kinderfahrräder &amp; Co.</b>	<b>77</b>
<b>1955 - Der HOREX IMPERATOR</b>	77
1955 - Die HOREX Resident	78
1955 - Einbaumotoren, ein neuer Versuch	79
1955 – Der Motorroller Rebell	79
1956 - RONNY das Kinderfahrrad	80
1956 – Mopeds und Leichtkrafträder	80
Doch alles <a href="#">blieb vergebens</a>	82
<b>16. Niedergang und Ende – Eine wechselhafte Bilanz</b>	<b>83</b>
<a href="#">Quälende</a> fünf Jahre bis 1960	83
Produktion und Preise 1948 bis 1960	85
Was wurde aus dem HOREX-Werk?	87
<b>17. Der HOREX-Kult lebt - Und er bringt eine Wiedergeburt</b>	<b>88</b>
Die Wanderjahre der Marke	88
„Brösel“ befeuert den Kultstatus	88
Wiedergeburt nach 50 Jahren - Clemens Neese und die HOREX CR6	89
Die neue HOREX Motorcycles GmbH	93
HOREX-Kult im Jubiläumsjahr 2023	95
Eine Marke – Drei Kulturen?	98
Literatur und Quellen	100

## Vorbemerkungen zur erweiterten Ausgabe 3 „Kult und Mythos HOREX“

Nach der Herausgabe des 88 Seiten umfassenden Büchleins Mythos HOREX im Mai 2023 war es bei dem Pfingsttreffen der Horexianer in Bad Homburg sogleich auf erfreuliches Interesse gestoßen. Dessen Organisatoren, den HOREX-COLUMBUS-Freunden um Frank Böttcher, sowie dem Club-Kapitän des HOREX-Clubs Taunus, Frank Vollmer, danke ich sehr herzlich für die Verbreitung der Kunde über meine neue Publikation im Netzwerk der Freunde Horexianer.

Das eindrucksvolle HOREX-Pfingsttreffen 2023 mit seinem umfangreichen Programm stand unter dem Motto „100 Jahre HOREX“. Es war eine Demonstration des ungebrochenen Kultstatus dieser Motorräder und des hohen Erkennungswerts der Marke. Ohne diese beiden Merkmale wäre es vermutlich gar nicht zu der Wiederbelebung der Marke HOREX im Jahr 2010 gekommen, als Clemens Neese das Markenrecht erworben hatte und seine schon 2006 gegründete Firma umbenannte in HOREX GmbH. Seit 2012 werden wieder Motorräder der Spitzenklasse gebaut, die den Traditionsnamen HOREX tragen und verdienen, seit 2015 in der in Landsberg neu gegründeten HOREX Motorcycles GmbH. Deren im Oktober 2022 vorgestellte HOREX Regina Evo, eine Hightech-Renaissance der legendären HOREX-Regina aus den 1950er Jahren, kam als Hommage auf die ursprünglichen Bad Homburger Motorradfirma HOREX genau rechtzeitig zu deren 100jährigen Gründungsjubiläum. Diese den Kultstatus von HOREX verkörpernden Säulen, die Traditionspflege in den HOREX- und Motorsport-Clubs und das Wiederentstehen von HOREX-Motorrädern, haben breiten Raum in dem im September 2023 herausgebrachten Büchlein bekommen mit seinem neuen Titel „Kult und Mythos HOREX“ bekommen.

Neben dem neuen Kapitel „Der HOREX-Kult lebt - Und er schafft eine Wiedergeburt“ konnten hinzugekommene Erkenntnisse sowie verschiedene, auch auf Anregungen aus der Leserschaft, beruhende Ergänzungen eingebracht werden. Auf neu auftauchenden Dokumenten und Informationen beruhende Erkenntnisse können immer wieder das Gesamtbild nuancieren und verändern.

Vor allem wegen der zahlreichen, von einem Mitglied des HOREX-Club Taunus aufgespürten handelsrechtlichen Dokumente zu den Firmen Rex, Columbus und Horex, konnten die Beschreibungen zu deren geschäftlicher Entwicklung ergänzt und teilweise auch korrigiert werden. Diese wertvollen Erkenntniserweiterungen haben zu der hier vorgelegten neuen Ausgabe des Büchleins mit weiterhin 100 Seiten geführt, für das ich ebenso auf wohlwollende Aufnahme hoffe.

*Usingen, im Mai 2025*

*Helmut Hujer*

**Geleitwort** von Alexander Hetjes, Oberbürgermeister der Stadt Bad Homburg

Kein Zweifel, die Industriegeschichte der Stadt Bad Homburg ist ganz wesentlich von der von Fritz Kleemann gegründeten HOREX-Fahrzeugbau AG geprägt. Dass die Wiege der HOREX in Bad Homburg liegt, lässt sich ja am Namen leicht ablesen. Das „HO“ steht für Homburg, das „REX“ geht zurück auf die „Rex-Conservenglas-Gesellschaft“, deren Einmachgläser schon vor HOREX den Ruf der Stadt in alle Welt gehen ließen. Somit ist HOREX auch ein wichtiger Teil unserer Stadtgeschichte. Nicht nur, dass wir zwei historische Maschinen - eine Regina von 1951 und mit der S 35 ein Vorkriegsmodell - unser Eigen nennen, wir haben den Mythos auch im Namen einer Straße verankert.



Es freut mich sehr, dass sich Helmut Hujer sehr akribisch mit dem Thema auseinandergesetzt hat. Spannend ist vor allem, dass er sich vorrangig auf das Unternehmen als Teil der Bad Homburger Industriegeschichte konzentriert hat.

Tauchen Sie ein in ein faszinierendes Kapitel Stadtgeschichte. Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre.

Bad Homburg im Mai 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alexander Hetjes'.

**Geleitwort** von Frank Vollmer, Clubkapitän HOREX-Club Taunus

100 Jahre HOREX – das Unternehmen, die Marke, seine Motorräder, sie schrieben Geschichte!

Helmut Hujer beschreibt in diesem Buch in bisher so nicht vorliegender Weise die Geschichte der traditionsreichen Marke HOREX. Die vielen Bilder und Informationen lassen dieses für uns Horexianer so wichtige Unternehmen wieder lebendig werden und bieten einen anschaulichen Eindruck zur Geschichte des HOREX-Werks und seiner Motorräder. Die kurzen Erläuterungen zu den wesentlichen der in knapp vier Jahrzehnten entwickelten HOREX-Mototorrädern bieten zudem einen übersichtlichen Einstieg in deren Entstehungsgeschichte, Technik und Erfolg. Damit wird allen damaligen Horex-Beschäftigten, auch meinem Opa Hermann Reeb, dem Chefkonstrukteur von HOREX, ein bleibendes Denkmal gesetzt.



Wir Horexianer freuen uns ganz besonders über diese Veröffentlichung, unterstützt das doch unsere Bemühungen zur Wahrung des Traditionsnamens HOREX.

Bad Homburg im Mai 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank Vollmer'.

## Vorwort des Verfassers

Als Buben in den 1950er Jahren konnten wir schon auf Grund des Klangs ziemlich sicher sagen, welche Marke Motorrad da herantuckerte oder -brummte. Und dabei stach die HOREX mit ihrem unverkennbaren sonoren Klang eindeutig heraus. Dass dann die Zeit der Motorräder als Fortbewegungsmittel so schnell abklingen sollte, haben wir da nicht ahnen können. Es waren die zunehmend populären Klein- und Kleinstwagen, die ihnen den Garaus machten. Und so gehöre ich zu den „Weißen Jahrgängen“, für die beim Erwerb des Führerscheins die Fahrerlaubnis für das Motorrad ziemlich uninteressant war. Das war 1963 – und so blieb ich in der Welt der Motorräder nur Zaungast.

Jahrzehnte später, nach Beendigung meines Berufslebens als Maschinenbau-Ingenieur in der „Motorenfabrik Oberursel“, das ich dort mit einer Lehre als Werkzeugmacher begonnen hatte, habe ich die Geschichte dieses Industriestandorts recherchiert und 2017 das umfangreiche Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel“ herausgebracht. Dabei

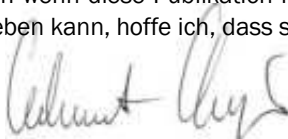


war ich auch auf die in unserer Motorenfabrik liegenden Wurzeln der Firma HOREX gestoßen. Ohne diese Vorgeschichte wäre es nicht zu meinem Beitrag zum 100jährigen Gründungsjubiläum von HOREX im Jahrbuch des Hochtaunuskreises 2024 gekommen, und ohne diesen nicht zu dem hier vorgelegten Büchlein, zu dem mich schließlich verschiedene HOREX-Freunde ermutigt haben.

Zu diesen HOREX-Motorrädern, mit ihrer Entwicklungsgeschichte und mit ihren vielen technischen Einzelheiten, liegen natürlich verschiedene ausführliche Fachbücher vor, in denen auch die Geschichte des Unternehmens gestreift wird. Somit war noch Raum gegeben, um vorrangig zur Geschichte des Unternehmens und der Marke zu berichten. Auch das kann natürlich nur der Reihe seiner legendären Motorradmodelle folgen. Denn allein diese waren es, die das Unternehmen und die Marke charakterisiert und wirtschaftlich getragen haben, und deren Ruf bis heute nachhallt.

Herausgekommen ist dieses Büchlein, das sich vor allem an den lokal- und industriege-schichtlich interessierten Leser wendet. Dabei bietet es aber auch einen ersten Überblick zu den wesentlichen HOREX-Motorrädern. Bei nur gut drei Monaten Zeit, von der Idee bis zum gedruckten Werk, basiert dieses Büchlein im Wesentlichen auf Literaturrecherchen. Neben den am Ende des Büchleins genannten Veröffentlichungen haben eine Vielzahl weiterer aufgespürter Informationen das Bild abgerundet. Für die Prüflung des Manuskripts und für ihre konstruktiven Beiträge zu Form und Inhalt danke ich sehr herzlich Saskia Kothe und Frank Vollmer. Auch wenn diese Publikation nicht den Anspruch auf ein wissenschaftliches Sachbuch erheben kann, hoffe ich, dass sie dennoch auf geneigtes Interesse stößt.

Usingen, im Mai 2023



*P. S. Bitte kontaktieren Sie den Autor, falls Sie über weitere Informationen zu dem Unternehmen HOREX verfügen.*



Das Veranstaltungsplakat macht deutlich, wo die HOREX-COLUMBUS-Freunde den Ursprung ihrer Motorräder verorten – in der Motorenfabrik Oberursel AG. Dort war der kleine Einzylinder-Einbaumotor Gnom für Fahrräder entwickelt und gebaut worden, mit Konstruktionsmerkmalen der zuvor dort gebauten Flugmotoren. Und aus diesem Gnom wuchs dann bei Columbus der praxisfeste 250 ccm-Motor, den Fritz Kleemann in sein erstes HOREX-Motorrad einbaute. Seine damit erzielten Rennerfolge begründeten Aufstieg und Erfolg der Marke HOREX.

# 1. Bad Homburgs industrielle Entwicklung im Wandel der Zeit

Die Stadt Bad Homburg, als „Bad“ erst seit 1912, war seit Mitte des 19. Jahrhunderts von seinem **Luxus-Kur- und Badebetrieb** für den europäischen **und internationalen** Adel und das Großbürgertum geprägt, und als Residenz der kaiserlichen Familie. Mit dem Ersten Weltkrieg war dies vorbei, und es kam zu einem wirtschaftlichen Niedergang, in dem auch einige Unternehmen aus der Zeit der Frühindustrialisierung untergingen. Andererseits entstanden auch neue Unternehmen, so 1922 eine Kartongefabrik, 1923 HOREX, 1928 PIV-Antrieb Werner Reimers, 1930 die Reifenfabrik Peters Pneu Renova, und 1934 zog Fresenius von Frankfurt hierher. Diese Unternehmen bewirkten einen Zugang von Fachpersonal und eine Erweiterung des Pendler-Einzugsgebiets. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich die industrielle Aufwärtsentwicklung fort. 1952 wurden 37 meist mittelständische Industriebetriebe unterschiedlicher Sparten in Bad Homburg gezählt. Dazu gehörten Betriebe im Fahrzeugbau (HOREX!), im Maschinenbau, in der Feinmechanik, Optik und Elektrotechnik, aber auch in der Papierverarbeitung und im Druck, der Gummiverarbeitung und im Nahrungs- und Genussmittelbereich. In diesen Industriebetrieben waren damals annähernd dreitausenddreihundert **Leute** beschäftigt, was 12 % der Bad Homburger Einwohnerzahl entsprach. Aber schon in den 1950er und 1960er Jahren verschwanden, neben der normalen Fluktuation, auch etliche der traditionsreicheren Betriebe wieder unter

dem Druck des internationaler werdenden Wettbewerbs oder im Zuge eines Strukturwandels. Dazu gehörten die Eisengießerei Metzger, weitere kleinere Maschinenfabriken, und auch der Motorradhersteller HOREX. Natürlich kamen auch neu gegründete oder zugewanderte Betriebe hinzu, deren Gesamtzahl bis 1971 auf 102 anwuchs. Auch in Bad Homburg konnte der Arbeitskräftebedarf nur durch die Anwerbung von damals noch Gastarbeiter genannten Leuten gedeckt werden, die vor allem aus Italien, Jugoslawien und der Türkei stammten. Diese damals schon etwa viertausendfünfhundert ausländischen Arbeitskräfte veränderten auch in Bad Homburg die Lebens- und Gesellschaftsstrukturen. 1981 gab es noch 31 größere Industriebetriebe mit zusammen rund 4.800 Beschäftigten, davon allein im Maschinenbau noch um die 2.000. Aber in dieser Zeit setzte schon ein Strukturwandel mit einer Verschiebung vom Industrie- zum Dienstleistungssektor ein. Insbesondere in den Räumen zu den 1972 eingemeindeten Orten Ober-Eschbach, Ober-Erlenbach und Dornholzhausen entstanden im Laufe der Zeit Gewerbe- und Büroparks. Daneben hat sich aus dem Kurbetrieb eine breite Gesundheitswirtschaft entwickelt, sodass heute der Gesundheitssektor und das „Consulting“ zu den stärksten Branchen in Bad Homburg zählen. Während damit der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor 80 % bereits überschritten hat, liegt er im produzierenden Gewerbe bei nur noch etwa 18 %.

## 2. REX und HOREX – Marken aus Bad Homburg in aller Welt

Die Stadt Bad Homburg hat sich schon früh aus verschiedenen Gründen einen Namen zum Teil weit über die Grenzen Deutschlands hinaus gemacht – als Casinostadt, als Kurbad, als die Geburtsstätte des „Homburger“ Huts, oder als Sommerresidenz der kaiserlichen

Familie und als Fürstenbad.

Daneben gab es aber auch immer wieder

Unternehmen, die es zu Be-

kanntheit rund um den Globus

gebracht haben.

Dazu zählen sowohl die Firmen REX wie auch der Motorradhersteller HOREX.

Im Jahr 1905 brachte der Homburger Jean Leonhardt die Rex-Gläser und Rex-Einkochapparate auf den Markt, die schnell ihren Weg in viele Länder der Welt fanden. Seine einfache und revolutionäre Methode, Lebensmittel halt-

bar zu machen, fand in einer Zeit, die noch keine Kühlschränke in den Küchen kannte, großen Anklang.

Dieser florierenden Epoche in der Stadtgeschichte setzte der Erste Weltkrieg ein jähes Ende.

Aber schon bald darauf, als die zur Hyperinflation angeschwollene Geldentwertung insbesondere den Mittelstand schwer getroffen hatte, entstand hier eine Marke, die den Namen der Stadt wieder einmal in viele Länder Europas,

ja der ganzen Welt tragen sollte. Die Rede ist von „HOREX“. Dieser Name lässt auch heute noch das Herz vieler Motoradenthusiasten höherschlagen. Er steht vor Allem für das Motorrad, aber auch für das gleichnamige Unternehmen, das diese bestechenden Motorräder entwickelt und gebaut hat. Schon im Akronym HOREX steckt der Name der Stadt Bad Homburg, denn es besteht aus **H**omburg und **R**ex. Leonhardt hatte als Marke und Firma seinerzeit den Namen Rex gewählt - er steht für König, Herrscher, Regent – weil er seine Einkochapparate als König der Einkochapparate betrachtete.

Aber er signalisierte einen Anspruch, und den machte sich auch die neue Firma HOREX zu eigen. Zum Herzstück des Motorrads,

dem Columbus-Motor, reichen die Wurzeln des Unternehmens, das seinen

kometenhaften Glanz Anfang der 1950er

Jahre entfalten sollte, in die Motorenfabrik

Oberursel und zu deren

Oberurseler „GNOM“.

In einer Symbiose mit der finanziellen und unternehmerischen Kraft der Rex-Conservenglas-Gesellschaft konnte sich HOREX entwickeln.



### 3. Die Rex-Conservenglas-Gesellschaft

Im Mai 1905 gründete der am 25. Oktober 1853 in Fauerbach geborene Kaufmann Jean Emil Leonhardt in seinem damaligen Wohnhaus in Homburg, der „Villa Else“ in der Ferdinandstraße 20, die Rex-Conservenglas-Gesellschaft. Das florierende Geschäft erlaubte ihm

1911 den Erwerb des damals noch zu Gonzenheim gehörenden Anwesens Louisenstraße 121, wohin er 1914 zog und sein Geschäft verlegte. Seine Villa Else in der Ferdinandstraße übereignete er Anfang 1917 im Rahmen einer „Leonhardt-Stiftung“ der Stadt Bad Homburg, damit diese dort Kriegswaisen unterbringen könne. Leonhardt hatte, als es noch keine Kühlschränke gab, ein System entwickelt und zum Patent angemeldet, womit Lebensmittel durch Einkochen länger haltbar gemacht werden konnten. Es bestand aus Gläsern, die verschiedene Form und Größe haben konnten, und einem Einkochapparat. Dies war ein größerer Topf mit Deckel, in den ein Stangeneinsatz mit sechs federbelasteten Niederhaltern eingesetzt wurde. Die Lebensmittel, also Obst, Gemüse, Fleisch, Wurst, Fisch oder gemischte Gerichte, wurden in das „Rexglas“ gefüllt, und dieses wurde mit einem Glasdeckel und einer Gummidichtung, dem „Rexring“, verschlossen. Diese Gläser wurden

ringsum in den Einkochapparat gestapelt und festgeklemmt, sodass von außen keine Luft oder Flüssigkeit mehr in das Innere der Gläser gelangen konnte. Auf einem Herd wurde dann die eingefüllte Wasserlage erhitzt und mit dem Dampf dann das ganze Einmachgut. Da-



bei entwich Luft aus den Gläsern, und beim anschließenden Abkühlen entstand ein Unterdruck, der die Deckel fest auf die Gläser zog und diese verschloss. Diese Methode der Haltbarmachung von Lebensmitteln wurde bald so populär, dass man den Vorgang selbst als „einrexen“ bezeichnete.

Leonhardt ließ die verschiedenartigen Einmachgläser in schlesischen Glashütten herstellen und mit der Eisenbahn entweder direkt zu seinen Händlern oder nach Homburg bringen. Hier ließ er einen Teil mit Obst oder Gemüse füllen, das er auch selbst in drei großen Gewächshäusern am Mariannenweg anbauen ließ. Im Jahr 1910 sollen so etwa zehntausend befüllte Gläser ausgeliefert worden sein.

In der Spitze wurden im Jahr bis zu fünf Millionen Gläser, überwiegend natürlich Leer-Gläser, umgesetzt und in alle Welt exportiert.

### **Friedrich Kleemann steigt ein**

Im Jahr 1907 hatte Leonhardt einen Teilhaber in sein Unternehmen aufgenommen, den ebenfalls in Homburg ansässigen, 1878 in Oberstedten geborenen Friedrich Kleemann. Kleemann war Leiter des Chors der von Leonhardt 1887

gegründeten und heute noch bestehenden Evangelisch-Freikirchlichen Gemeinde. Die beiden Männer teilten offenbar die gleichen christlichen



Anschauungen und Werte. Ähnlich wie Leonhardt, der durch großzügige Spenden für wohltätige Zwecke 1917 von Kaiser Wilhelm II mit dem Roten Adlerorden IV. Klasse ausgezeichnet worden war, wurde auch Friedrich Kleemann als Schlüsselfigur des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens für seine dem Gemeinwohl dienenden Stiftungen geschätzt und mit dem Ehrentitel „Kommerzienrat“ geehrt. [Solche Auszeichnungen zählten im preußischen Puritanismus mehr als jegliche finanzielle Belohnung.](#)

Friedrich Kleemann hatte im April 1900 die 1875 im schlesischen Liegnitz geborene Kleidermacherin Sophie Marie Emilie Zeuner geheiratet. Aus ihrer schon länger bestehenden Verbindung war die im Juni 1899 geborene Tochter Auguste Katharina Sophie hervorgegangen, am 24. Juni 1901 kam der Fritz genannte Sohn „Friedrich“ Karl hinzu. 1908 zog die Familie Kleemann von der Kaiser-Friedrich-Promenade 12 in ihr neu errichtetes Haus in der Homburger Straße 57 (nach Eingemeindung 1937 Kaiser-Friedrich-Promenade, etwa heutiges Anwesen 167) in Gonzenheim, dem damals noch selbstständigen Nachbarort von Homburg.

### **1918 - Kleemann übernimmt die Firma**

Als Leonhardt am 24. August 1918 starb, hinterließ er Frau und acht Kinder. Aber gemäß ihrer Vereinbarung, dass bei Tod eines der Gesellschafter dessen Anteile an den Überlebenden gehen sollten, und dieser die Erben erst fünf Jahre danach ausbezahlt, führte Friedrich Kleemann die Rex-Conservenglas-Gesellschaft OHG nun unter alleiniger Führung weiter. Allerdings schrumpfte der Wert der Vergütungssumme bis zu seiner Fälligkeit 1923, wegen der bis dahin ungeahnte Dimensionen erreichenden Inflation, ins Unbedeutende. Nachdem im Sommer des Jahres 1918 ein Großfeuer die bisherigen Lager- und Packhallen der Gesellschaft vernichtet hatte, musste das in Folge des Krieges geschrumpfte Geschäft zunächst in provisorischer Form weitergeführt werden. 1920 konnte Kleemann ein größeres Grundstück westlich des Güterbahnhofs erwerben. Dort hatte die Stadt bereits

vor Jahren ein Gebiet zur Industriean-siedlung ausgewiesen, um sich ein wei-teres wirtschaftliches Standbein neben dem Kur- und Badebetrieb aufzubauen. Das Gebiet wurde durch die „Industrie-straße“ erschlossen, die 2009 in Justus-von-Liebig-Straße umbenannt wurde.

seines Sohnes Fritz mit Motorrädern er-folgvoll entwickelte, gab Kom-merzienrat Kleemann sein Konserven-glasgeschäft auf und verkaufte seine Markenrechte und Patente zum 01. Ja-nuar 1926 an den ursprünglich aus dem nahen Schneidhain stammenden badi-



### 1920 – Umzug in die Industriestraße

Friedrich Kleemanns Rex-Konserven-glas-Gesellschaft war der erste, der sich in dem noch weitgehend von Obstbäumen bestandenen Industriegebiet ansiedelte. Die Firma erhielt die Adresse Industriestraße 1. Auf seinem etwa 18.000 qm großen Areal ließ Kleemann eine 53 Meter lange Holzhalle als neues Umschlags- und Auslieferungslager errichten. In den schwierigen Nachkriegsjahren konnte das Geschäft mit Einmachgläsern und -apparaten allerdings nicht mehr an die Vorkriegsumfänge anschließen. Der größte Teil der früheren Exportmärkte war weggebrochen, und in dem vom Krieg ausgelaugten und mit abwürgenden Reparationsleistungen belasteten Land herrschte Not und Armut. Als sich das Geschäft

seiner Konkurrenz Weck. Am 24.08.1928 verkündete das Amtsgericht, dass die Liquidation beendet und die Firma erloschen sei. Nach seinem Höhepunkt in den 1950er Jahren ließ das Geschäft mit Einkochgläsern wegen der in die Küchen vordringenden Kühlschränke ständig nach und Weck diversifizierte in andere Glasprodukte. 1982 wurde die Produktion der Edition Rex eingestellt. Während die Kultmarke Rex 2016 jedoch eine Wiedergeburt in einer österreichischen Firma mit einem Gläser-Sortiment im Retro-Style erlebte, musste die Firma Weck im Juni 2023 Insolvenz anmelden.

### Sohn Fritz betritt die Bühne

„Friedrich“ Karl Kleemann, der stets Fritz genannt wurde, war der am 24. Juni 1901 geborene Sohn von Friedrich

(1878–1950) und Maria Kleemann (1875–1959). Schon während seiner Schulzeit am Bad Homburger Gymnasium bastelte er gern mit Gleichgesinnten an Motorrädern und an Autos herum, die sie offenbar auch auf öffentlichen Straßen ausprobierten. Nach Abschluss der Schule absolvierte er zunächst ein Praktikum in der Ford Motor Company in Detroit. Nach der Rückkehr 1920 und nach kurzen kaufmännischen Betätigungen bei Opel und im Chemiewerk Elektron Griesheim, trat er in die Verwaltung der väterlichen Firma ein. Vermutlich stand dahinter eine gewisse väterliche Lenkung, denn Fritz' Interessen und Ambitionen galten eigentlich ganz anderen Dingen. Die noch junge Technik der Motorfahrzeuge und die damit erreichbaren Geschwindigkeiten



Fritz Kleemann –  
 „Der Chef vom Ganzen“  
 04.06.1901 – 01.01.1975

hatten es ihm angetan. So nahm er an Autorennen teil, mit Wagen von Adler und Bugatti, und vor allem an Motorradrennen, zunächst mit englischen Maschinen von Triumph und Sunbeam. Ohne väterliche Unterstützung wird das wohl kaum möglich gewesen sein. Nach eigenen Worten fuhr er damit von Sieg zu Sieg, und daraus entsprang sein drängender Wunsch, eigene Motorräder zu entwickeln und zu bauen.

Nach den Überlieferungen aus dieser Anfangszeit begann Fritz Kleemann mit ersten Gehilfen schon Ende 1922 **Motorfahräder** herzustellen, **von kleinen Einbaumotoren angetriebene Fahrräder**. Seine erste Werkstatt befand sich in der Wagenremise des elterlichen Hauses in der damaligen Homburger Straße 57 in Gonzenheim, welches etwa an der Stelle der heutigen Hausnummer 167 der Kaiser-Friedrich-Promenade stand.

Die Motoren für seine Motorfahräder fand er in der Nachbarstadt Oberursel, bei der Columbus Motorenbau AG.

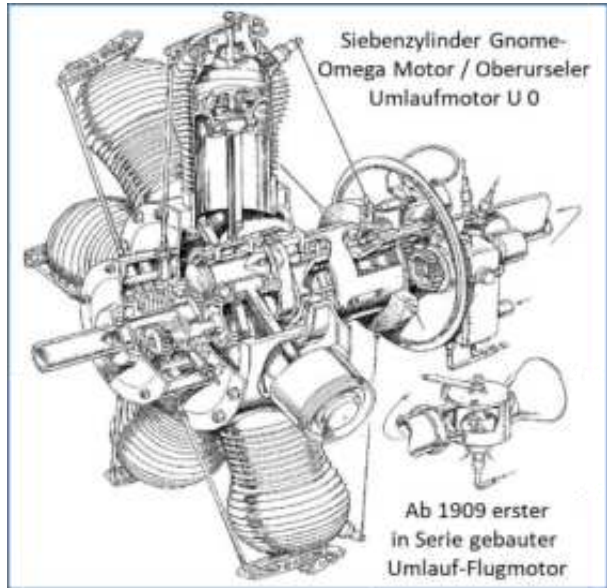
Unter seiner Hand sollte sich, aus diesen Anfängen einer Garagenwerkstatt heraus, eine weit über die Grenzen Deutschlands hinaus **bekannt** und renommierte Motorradmarke und Firma entwickeln - **HOREX!**

In dieser Zeit der Suche nach dem beruflichen und geschäftlichen Weg heiratete Fritz Kleemann am 14. Oktober 1922 die 1901 geborene Ilse Annemarie „Käthe“ Schüller. Aus der Ehe gingen eine Tochter und der 1927 gebo-

rene Sohn Fritz-Lothar Kleemann hervor. Sein Unternehmen erlebte in knapp vier Jahrzehnten Aufstieg und Blüte, und dann **einen schnellen Niedergang** in einem sich unvermittelt verändernden Umfeld. Fritz Kleemann starb, **fünfzehn Jahre nach dem Erlöschen seines Unternehmens**, am frühen Morgen des 01. Januar 1975, in seiner Geburtsstadt Bad Homburg.

#### 4. Vom Oberurseler Umlaufmotor zum Ei des Columbus

Die schon erwähnten Columbus-Motoren gingen zurück auf den ab 1919 als „Fahrrad-Einbau-Motor für Jedermann“ in der Motorenfabrik Oberursel AG entwickelten Kleinmotor „GNOM“. Dessen Konstrukteur, Oberingenieur Eduard Freise, hatte dort zuvor die Flugmotorenkonstruktion geleitet. Die Motorenfabrik war 1913, nach dem Erwerb der Nachbaurechte von der französischen Société des Moteurs Gnome, in den Bau dieser Umlaufmotoren eingestiegen. In dem bald darauf beginnenden Weltkrieg bewiesen zunächst Aufklärungsflugzeuge und die daraus entwickelten Jagdflugzeuge ihren großen militärischen Nutzen. Von dem stark wachsenden Bedarf an Flugmotoren profitierte die Motorenfabrik, in den vier Jahren bis zum Ende des Krieges wurden etwa dreitausend solcher Umlaufmotoren verschiedener Baugrößen produziert. Bei



solchen sternförmigen Umlaufmotoren rotiert der Zylinderkranz um die feststehende Kurbelwelle. Die in das Kurbelgehäuse geschraubten Zylinder, filigrane Bauteile mit dünnen Wandungen und feinen Kühlrippen, wurden durch die Rotation im Fahrtwind gekühlt. Solche Motoren bauten besonders leicht im Vergleich zu den gewichtsträchtigen wassergekühlten Motoren. Diesem Vorteil standen allerdings die nachteiligen Kreiseffekte gegenüber, welche der Motorgöße Grenzen setzten. Für die Motorenfabrik konnte der große Bedarf an Flugmotoren die Einbußen beim konventionellen Geschäft mit Standmotoren, für die der Krieg die wichtigen Exportmärkte abgeschnitten hatte, mehr als ausgleichen. Selbst seine Bestellungen für Feldbahnlokomotiven



Fokker-Jagdeindecker mit Neunzylinder-Umlaufmotor U I der Motorenfabrik Oberursel, davor Anthony Fokker



lenkte das Militär 1916 um zur Gasmotorenfabrik Deutz, damit sich Oberursel ganz auf den Flugmotorenbau konzentrieren konnte. Diese florierenden Geschäfte gingen mit einem ständigen Ausbau der Produktions- und Werksanlagen einher, und sie ermöglichten den Bau des auch heute noch beeindruckenden Verwaltungsgebäudes an der Hohemarkstraße.

Doch der verlorene Krieg ließ dieses bisherige Hauptgeschäft jäh wegbrechen. So erhoffte man sich von Motoren für die damals aufkommenden motorisierten Fahrräder ein gewisses Geschäftspotenzial. Allerdings war, wegen der erheblichen Größenunterschiede, der Maschinenpark der Fabrik nur bedingt dafür geeignet. Pate für die Zylinder der kleinen Fahrradmotörchen standen die filigranen Zylinder der Flugmotoren. Der für diese Motoren erneut gewählte Traditions-Name „GNOM“ passte nun auch zur Größe des Produkts.



Anfang 1921 kam der erste kleine „GNOM“ - ein 63 ccm Viertakt-Motor mit 40 mm Bohrung, 50 mm Hub und anfangs 0,75 PS - auf den Markt. Zu den Verkaufsstückzahlen finden sich keine Informationen mehr, aber zu seinen Leistungen. Am 30. Oktober 1921, beim Bergrennen des Frankfurter Motorrad Clubs, konnte der kleine Motor triumphieren! Alle vier gestarteten Gnom-Fahrräder kamen ins Ziel und errangen den ersten und zweiten Preis in ihrer Klasse. Bald darauf wurde der Motor jedoch vom Trekkurbellager in das Rahmendreieck des Fahrrads und der Tank von dort auf die obere Rahmenstange verlegt. Das machte das Fahrrad um einiges schwerer, teurer und unhandlicher. Grund war eine rechtliche Auseinandersetzung mit der in Berlin ansässigen Auto-Motoren-Industrie GmbH (A.M.I.). Diese bezog ihre kleinen Motoren von der Firma Adler in Frankfurt, die vermutlich auch hinter AMI steckte, und berief sich auf ein angebliches Schutzrecht für die Einbauposition am Trekkurbellager. Erst nach einigem hin und her unterlagen die Berliner. Gemäß einer

am 8. November 1921 vom Landgericht Berlin erlassenen Verfügung, nach der die A.M.I. nun auch nicht einmal davor warnen durfte, dass es der Motorenfabrik Oberursel verboten sei, Motoren zum Einbau unter dem Tretkurbellager zu verkaufen, verlegten die Oberurseler den Einbauort ihres Motors wieder an das Tretkurbellager. Um solchen Risiken vorzubeugen, hatte die Motorenfabrik bereits Anfang des Jahres begonnen, Patente zu verschiedenen Auslegungen und Anordnungen des Motors anzumelden.

Die Freude über den Erfolg währte leider nur kurz, schon wenige Monate später, im Februar 1922, stellte die Motorenfabrik Oberursel AG die Produktion des kleinen GNOMS ein. Sie war im November 1921 in eine Interessengemeinschaft mit der sie fortan beherrschenden Gasmotorenfabrik Deutz AG getreten, und der kleine GNOM passte nicht in das neue Produktionsprogramm. Die Rechte zum Nachbau der Kleinmotoren sowie die vorhandenen Materialbestände erwarb schon im Februar 1922 eine in Düsseldorf beheimatete Investorengruppe um den Kaufmann Kurt Spielmann. Diese Investoren schlossen am 3. April 1922 den Gesellschaftsvertrag zu ihrer neuen Firma, der **Columbus Motorenbau AG**, deren Eintragung beim Amtsgericht Bad Homburg am 5. September 1922 erfolgte. Die in Gründung befindliche Firma richtete ihren Sitz in Oberursel am Marktplatz 1 ein, heute Ort des Vortraumuseums, und die Werkstätten in der Schulstraße 32, dem späteren Ort



### Der Einbaumotor GNOM - Urahn der Columbus- und Horex- Motoren

des Stadtarchivs. Schon im Sommer wurde über Fahrversuche mit einem größeren und in einen verstärkten Fahrradrahmen eingebauten Motor auf der Feldbergstrecke berichtet. Also hatte man, neben der Produktion des kleinen, nun Columbus genannten Fahrrad-einbaumotors Gnom, auch die Reifmachung des schon in der Motorenfabrik Oberursel konzipierten größeren Motors aufgegriffen. Als Kunden dafür winkten zahlreiche kleinere Motorradhersteller, die als sogenannte Konfektionäre auf am Markt verfügbare Motoren setzten.



1924 – Serienfertigung von Freises 250 ccm Motorradmotoren bei der Columbus-Motorenfabrik AG in der Schulstraße 32 von Oberursel, heute Sitz des Stadtarchivs

Die neue Columbus Motorenbau AG, die zum Wegbereiter der späteren HO-REX werden sollte, wählte als ihr **Emblem** ein auf der Spitze stehendes Ei mit einer eingebetteten blau-weißen Windrose – das Ei des Kolumbus, die perfekte Lösung einer Antriebsaufgabe. Oder sollte dieses Ei eher darauf hinweisen, dass dieser Columbus Einbaumotor dem „Gnom“ der Motorenfabrik Oberursel so glich, wie ein Ei dem anderen?

Als **Vorstand und** Technischen Direktor hatten die **Eduard Freise - 1916** **Gesellschafter** den Anfang 1922 bei der Motorenfabrik Oberursel mit einer großzügigen Abfindung ausgeschiedenen **Eduard Freise** verpflichtet. **Am 26. März 1923** bestellten sie **Hans Jordan** als weiteres **Vorstandsmitglied**. Freise vervollkommnete den ebenfalls schon in der Motorenfabrik Oberursel konzipierten



größeren 200 ccm Viertaktmotor, dessen Nennleistung mit zwei PS angegeben war. Den daraus entstandenen 250 ccm-Columbus-Motor nutzten vor allem die im näheren Umfeld sich entwickelnden Motorradhersteller, neben

Franz Bücken in Oberursel vor allem Fritz Kleemann in Bad Homburg. So konnte bereits 1923 in den beengten Verhältnissen in der Schulstraße 32 eine kleine Serienfertigung für diese Motoren aufgezogen werden.

**Am 15. Oktober 1923** fand eine Aufsichtsratssitzung und die erste ordentliche Generalversammlung statt. Der Ort, Sitz der Rex-Conservenglas-Gesellschaft in der Louisenstraße 121 in Bad Homburg, sowie das gleichzeitige Ausscheiden der bisherigen Aufsichtsratsmitglieder aus Düsseldorf, markieren den maßgeblichen Einstieg von Friedrich Kleemann in die Gesellschaft.

## 5. HOREX - Unternehmensgründung in schwierigen Zeiten

Nach dem verlorenen Krieg lasteten dessen Folgen schwer auf Deutschland, und das Friedensdiktat von Versailles hemmte den wirtschaftlichen Wiederaufstieg. 1923, das Jahr der Gründung der Firma HOREX, war politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich ein besonders schwieriges. Nachdem die noch junge Weimarer Demokratie mit der Zahlung der aufgezwungenen Reparationen in Verzug geraten war, hatten französische und belgische Truppen das Ruhrgebiet besetzt. Die Reichsregierung rief daraufhin zum passiven Widerstand auf und sicherte den in einen Generalstreik tretenden Arbeitern und Angestellten die Fortzahlung ihrer Löhne und Gehälter zu.

Da das Geld dafür aber gar nicht vorhanden war, warf die Regierung die Notenpressen an. Damit beschleunigte sich die ohnehin seit Kriegsbeginn schon gewachsene Geldentwertung zur galoppierenden Inflation. Auf dem Höhepunkt der Hyperinflation, im November 1923, stand der US-Dollar bei 4,2 Billionen Mark. Wenig verwunderlich, kam es in diesen bedrohlichen Zeiten auch zu innenpolitischen Turbulenzen, wie dem Hitler-Ludendorff-Putsch am 9. November 1923 in München. Das brachte Adolf

Hitler ein Jahr Festungshaft ein, wo er den ersten Band seines Bestsellers „Mein Kampf“ schrieb. Der inflationäre Wertverlust des Geldes führte zur Entschuldung von Sachwertinhabern und damit auch des durch den Krieg hoch verschuldeten Staates. Die vor allem dem Mittelstand zugehörigen Sparer wurden dagegen praktisch enteignet. Erst nach Erleichterungen bei den Tilgungszahlungen an die Kriegssieger brachte die Einführung der Rentenmark (1 Billion Mark für 1 Rentenmark) am 15. November 1923 eine Stabilisierung der Lage. Obwohl im Winter eine Deflationskrise aufkam, blieb die vorläufige Rentenmark stabil und konnte ab September 1924 durch die nominal gleichwertige Reichsmark abgelöst werden.



Richard Jost – Erster Mitarbeiter von Fritz Kleemann, mit Freises 63 ccm-OHV-Fahrradmotor, dem Vorläufer des 250 ccm Motors der Ur-Horex

### Die Fahrzeugbau AG Bad Homburg

In den Jahren vor der Hyperinflation von 1923 war es in Deutschland wirtschaftlich zunächst aufwärts gegangen, weil wegen der Geldentwertung Arbeitsleistung billig war und der Export blühte. Aber selbst in diesem schwierigen Jahr 1923 ging vieles im gewohnten Alltag der Menschen irgendwie weiter. Dazu zählten auch solche Ablenkungen wie

die verschiedenen Motorradrennen. Fritz Kleemann, der schon reichlich Erfahrungen mit englischen Triumph- und Sunbeam-Maschinen hatte sammeln können, wollte mit selbst konzipierten und selbst gebauten **Motorrädern deren Funktions- und Leistungstüchtigkeit auch selbst entwickeln und bestimmen können**. Bereits ab etwa Ende 1922 hatte er in der Wagenremise des elterlichen Hauses in der damaligen Homburger Straße 57 in Gonzenheim, mit dem Bau von Motorfahrrädern begonnen. In Torpedo-Rahmen der Rödelheimer Weilwerke AG baute er die kleinen 63 ccm Columbus-Motoren ein, die er per



Lastenfahrrad von der gerade in Oberursel entstandenen Columbus Motorenbau AG abholen ließ. Sein erster Gehilfe und Mitstreiter war der aus der Motorenfabrik Oberursel gekommene, 1884 geborene Richard Jost. Er war damit betriebsältester Mitarbeiter und begleitete das Unternehmen bis 1951, zuletzt als Lehrlingsausbilder.

Bei Columbus hatte Kleemann zudem den von der Motorenfabrik Oberursel

übernommenen, von 200 auf 250 ccm vergrößerten Motor kennengelernt, an dessen Serienreifmachung Eduard Freise arbeitete. In diesem Columbus-Motor sah Fritz Kleemann das Herzstück seines künftigen Motorrads, und so nahm der Umstieg auf den Bau von Motorrädern seinen Lauf. Diesen Motor baute Kleemann zunächst in verstärkte Fahrradrahmen ein. Schon in der Saison 1923 traten Fritz Kleemann und weitere Privatfahrer mit solchen Maschinen bei Rennveranstaltungen an. Die 250 ccm-Columbus-Viertaktmotoren erwiesen sich als ausgesprochen zuverlässig, und die ständig verbesserten Maschinen erzielten Erfolg auf Erfolg. Das imponierte und überzeugte offenbar auch den Vater, Kommerzienrat Friedrich Kleemann, der weiterhin noch sein Konservenglasgeschäft betrieb.

Zunächst sicherte sich Friedrich Kleemann am 15. Oktober 1923, mit seinem Einstieg in die Oberurseler Columbus Motorenbau AG, den Zugriff auf deren vielversprechende Motoren, dem Herzstück eines Motorrads. Und schon am 10. November 1923 hob er eine Motorradfirma aus der Taufe. Mit Gesellschaftsvertrag vom 10. November 1923 gründete er, der Fabrikant Friedrich Kleemann, zusammen mit seiner Ehefrau Maria Kleemann geborene Zeuner, Kaufmann Fritz Kleemann, und den beiden Prokuristen Friedrich Fischer und Ferdinand Helfrich die „Fahrzeugbau-Aktien-Gesellschaft Bad Homburg“. Fritz Kleemann



1924 – Beginn der Serienfertigung der 250 ccm Motorräder „Modell 1924“ in den für das Konservenglasgeschäft 1920 errichteten Holzhallen in der Industriestraße

wurde als ordentliches Vorstandsmitglied bestellt, die Prokuristen Fischer und Helfrich als stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellt. Dem ersten Aufsichtsrat gehörten Kommerzienrat Friedrich Kleemann, Rechtsanwalt Dr. August Sprenger aus Frankfurt und Frau Marie Kleemann an. Die Eintragung im Handelsregister mit der Nummer 134 wurde am 31. Dezember 1923 verkündet.

Die 1920 von der Rex-Conservenglas-Gesellschaft hinter dem Güterbahnhof errichteten Holzhallen dienten als Fabrikationsstätten, und hier wurden Kleemanns Motorräder verkaufs- und marktfähig vervollkommen. In recht beengten Verhältnissen, wie das eingefügte Foto zeigt, wurden hier mechanische Werkstätten für die Teileherstellung und eine Schlosserei für den Zusammenbau

*Das Qualitäts-Motorrad*  
**HOREX**  
*Einbaht 2 PS - Einzylinder  
für jeden Zweck*

*Modell 1924*

*stellt eine hervorragende Produktionsarbeit dar, welche sich in einer großen Geschwindigkeit und sparsamen Brennstoffverbrauch auswirkt.*

***Die einfachste Maschine der Gegenwart.***

\* \* \*

*Fabrikanten:*  
**Fahrzeugbau-Aktien-Gesellschaft  
Bad Homburg**

Die Ur-HOREX „Modell 1924“, vorgestellt noch durch die Fahrzeugbau AG Bad Homburg 1924



der Motorräder und dem Einbau der von Columbus gekauften Motoren eingerichtet. Die Fahrradproduktion wurde damals auch noch weitergeführt. Auf der Internationalen Automobilausstellung Ende September 1923 wurden sowohl das Motorfahrrad mit Einbaumotor, wie auch das schon als „Modell 1924“ bezeichnete neue Motorrad **präsentiert**.

#### **Die Ur- HOREX, das „Modell 1924“**

Das erste HOREX-Motorrad, die Ur-HOREX, kam 1924 mit der Bezeichnung AM als „Modell 1924“ auf den Markt. Die Motoren bezog Kleemann von Columbus, und die Rahmen zunächst noch von der Maschinenfabrik Stein AG in Frankfurt, die seit 1922 als Dolf benannte Zweitakt-Motorräder herstellte. Der Rahmen aus nahtlos gezogenen Stahlrohren war schwarz emailliert und trug den grauen, sechs Liter fassenden Brennstoff- und Ölbehälter, den grüne Felder in abgesetzten Linien zierten. Das Kraft- rad war vorne gefedert, hatte Vorder-

und Hinterradbremsten und verfügte bereits über elektrische Leuchten. Das etwa 70 kg schwere Motorrad erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 90 km/h. Das ermöglichte der von Columbus neu herausgebrachte Motor mit 249,6 ccm Hubraum, was 0,96 „Steuer-PS“ entsprach. Die Nennleistung war mit 2 PS angegeben, die gebremste Leistung konnte im Laufe der Zeit auf 7,6 PS gesteigert werden. Die Bohrung betrug 63 mm, der Hub 80 mm, die Maximaldrehzahl 4.500 U/min. Zylinder und Kolben bestanden aus einer Aluminium-Speziallegierung. In dem abnehmbaren Zylinderkopf arbeiteten zwei hängende Ventile. Der Vergaser wurde von der Lenkstange aus bedient, der regulierbare Tropföler von einer halbautomatischen Handpumpe versorgt. Die Übertragung der Motorkraft erfolgte mittels einer Kette zu der Lamellenkupplung des Zweigang- später Dreigang-Getriebe mit dem Kickstarter, und von da wahlweise über Keilriemen oder Kette auf das Hin-

terrad. Der Preis dieser 250 ccm-Maschine soll bei 1.400 RM gelegen haben, was in der Kaufkraft von 2022 etwa 6.400 Euro entspricht.

In dem jungen Unternehmen war Fritz Kleemann alles, Direktor, Betriebsleiter, Einkäufer, Verkäufer - und weiterhin fuhr er selbst Rennen, um für seine Marke zu werben. Die nach Beendigung der Hyperinflation in Deutschland aufwallende Popularität von Motorradrennen spielte ihm dabei in die Karten. Und Rennsiege waren immens wichtig. Sie schlugen sich in den Auftragsbüchern nieder, denn sie wurden mit überlegener Technik gleichgesetzt. Schon in der ersten Saison konnte das neue Modell 1924 erstaunliche und vielbeachtete Rennenerfolge verbuchen. Am deren Ende waren es 21 erste und ebenso 21 zweite Preise sowie sechs dritte Preise, die alle gegen eine starke internationale Konkurrenz errungen worden waren. Die Magie dieser Rennenerfolge machte eine HOREX zum Wunschobjekt und begründete und beflügelte so den Aufstieg der Firma.

In der folgenden **Rennsaison 1925** setzte sich die sportliche Erfolgsserie fort, darunter bei einer nächtlichen „Expressfahrt“ von Leipzig nach Frankfurt über 417 Kilometer. Alle drei gestarteten HOREX kamen mit großem Vorsprung und in bestem Zustand ins Ziel, Fritz Kleemann selbst belegte dabei den drit-

ten Platz. Bei vielen Motorradwettbewerben - Langstrecken- und Bahnwettbewerbe, Flachrennen, Bergrennen und Zuverlässigkeitsfahrten - konnten HOREX-Maschinen Siege und Platzierungen einfahren! Die Ehrentafel für 1925 wies 55 erste, 30 zweite und 22 dritte Plätze aus - ein beeindruckendes Zeugnis der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der jungen HOREX-Motorräder und ihrer Columbus-Motoren! So verwundert es nicht, dass auch andere Konfektionäre die begehrten Columbus-

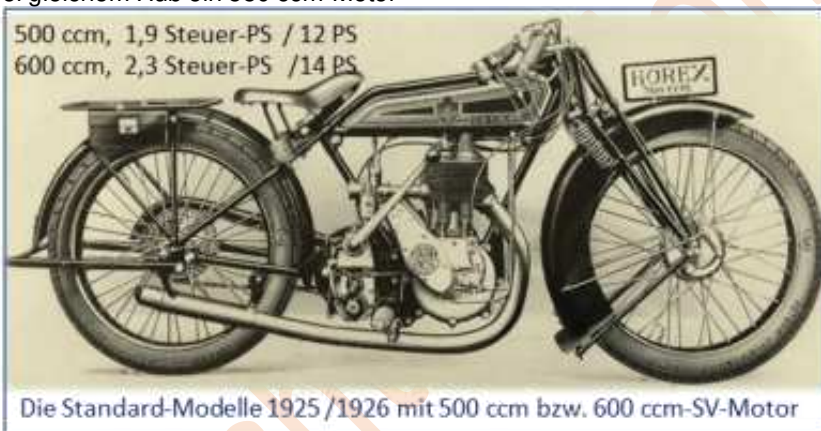


Motoren für ihre Motorräder kauften. HOREX hingegen begann 1925 mit der Herstellung eigener Fahrgestelle und Trapezgabeln. So wuchs die Belegschaft des HOREX-Werkes im Laufe des Jahres auf etwa einhundert Beschäftigte an, die Fabrik erfuhr erste Erweiterungen und eine Modernisierung ihres Maschinenparks.

## 1925 - Die Standard-Modelle 500 und 600 ccm

Anfang des gleichen Jahres 1925 brachte Freise bei Columbus einen stärkeren Motor mit 500 ccm Hubraum heraus. Bei diesem luftgekühlten Seitenventil-Viertaktmotor mit 110 mm Hub und 76 mm Bohrung hatte er sich Anregungen bei den englischen Motoren geholt. Diesem 500 ccm-Grundmodell folgten bei gleichem Hub ein 550 ccm-Motor

Während die 250 ccm-Motoren, die auch an andere Konfektionäre verkauft wurden, weiterhin im beengten Oberurseler Columbus-Werk gebaut wurden, entstanden die größeren Motoren möglicherweise bereits im Bad Homburger HOREX-Werk in der Industriestraße. Schon im Premierenjahr 1925 konnten auch mit diesen Maschinen zahlreiche Erfolge bei den verschiedenartigen Motorradrennen eingefahren werden – ein



mit 80 mm-Bohrung und 1926 ein 600 ccm-Motor mit 83 mm Bohrung. Letzterer war insbesondere für Gespanne mit Seitenwagen gedacht. Die 550 ccm-Maschine stand offenbar nur auf dem Papier und wurde nicht oder kaum gebaut. Die Motorleistung der beiden anderen Modelle betrug bei 3.500 Umdrehungen pro Minute 12 beziehungsweise 14 PS. Das machte die davon angetriebenen Motorräder, die als Standard-Modell 500 und 600 angeboten wurden, 105 beziehungsweise 115 km/h schnell. Die aus dem Hubraum errechnete, für die Besteuerung maßgebliche Steuer-Leistung, lag bei 1,9 beziehungsweise 2,3 PS.

Beweis für die Zuverlässigkeit der Columbus-Motoren!

Mit einem konstruktiv überarbeiteten, nun selbst gebauten stärkeren Rahmen und einigen Weiterentwicklungen wurden diese als strapazierfähige Gebrauchsmaschinen konzipierten Maschinen nun als „Modell 1926“ bezeichnet. Im zeitgenössischen Heft 30 „Motor und Sport“ vom 25. Juli 1926 sind der konstruktive Aufbau dieser Motorräder und Motoren sowie technische Eckdaten näher beschrieben.

Diese schweren Maschinen verdrängten mehr und mehr das leichtere 250 ccm-Modell von 1924, dessen Herstel-



1927, in der Blütezeit der Goldenen Zwanziger, gab es eine Luxusausführung des Modells 600, mit elektrischem Scheinwerfer und vernickelten Bauteilen

lung wegen des OHV-Motors vergleichsweise teuer war. So ließ man dessen Produktion 1927 auslaufen. Offenbar gab es Überlegungen zu einem 250 ccm Nachfolgemodell, mit einem Motor des britischen Herstellers Sturmey Archer. Bis zum Erscheinen der Kleinkrafträder S 2 und S 3 vier Jahre später überließ HOREX jedoch dieses lukrative Feld seinen Konkurrenten, wie DKW, NSU, Zündapp oder Victoria, und setzte allein auf die schweren Maschinen.

### Der wirtschaftlich schwere Anfang

Das junge, von Fritz Kleemann vorangetriebene Unternehmen, hatte sich in seinen Anfangsjahren technisch gut entwickelt. 1924 war er mit seinem ersten Motorrad, dem Modell 1924 schon unter der Marke **HOREX** in den Markt getreten. Durch Beschluss der Generalversammlung am 30. 1.1924 wurde dieser Markenname auch in den neuen Firmennamen übernommen, der ab dem Jahr 1925 **HOREX-Fahrzeugbau AG** lautete.

Und 1925 hatte HOREX ein weiteres, leistungsstärkeres Modell mit 500 ccm herausgebracht, dem 1926 eine Maschine mit 600 ccm Hubraum folgte.

Wirtschaftlich hatte das junge Unternehmen jedoch erheblich zu kämpfen. Den erforderlichen Aufbau-Investitionen standen zunächst nur geringe Verkaufserlöse gegenüber. Die Bilanz für das Geschäftsjahr 1924 wies einen Verlust von 70.763 RM aus, 1925 waren es noch 11.754 RM und 1926 noch 3.181 RM.

Zu dem Ende 1923 auf Rentenmark (ab Mitte 1924 „Reichsmark“) umgestellten Stammkapital der Gesellschafter von 100.000 RM mussten deshalb 1924 und 1925 demgegenüber deutlich höhere Kredite aufgenommen werden. Die von den Gesellschaftern in dieser Situation am 28. August 1926 beschlossene Auflösung der Gesellschaft, als Liquidator wurde der Vorstand Fritz Kleemann eingesetzt, hatte möglicherweise nur bilanztechnische Gründe. Die Bilanz per 31.12.1926 war als „Liquidationsbilanz“

bezeichnet. Der darin für 1926 mit 3.181 RM aufgeführte Verlust erhöhte den kumulierten Verlust seit 2024 auf insgesamt 85.699 RM.

Auch wenn Fritz Kleemann, wie überliefert, Teile seines und des seiner Frau Privatbesitz verkaufen musste, wird der Löwenanteil der Kredite von seinem Vater, Friedrich Kleemann, und dessen Firma Rex gewährt worden sein. Daneben hatte dieser ja auch noch die Columbus Motorenbau AG weitgehend übernommen. Um dieses Engagement in die HOREX Fahrzeugbau AG weiterführen zu können, verkaufte Kommerzienrat Kleemann zum 1. Januar 1926 sein Konservenglasgeschäft und seine Markenrechte und Patente an den ursprünglich aus dem nahen Schneidhain stammenden badischen Konkurrenten Weck. Mit dem zugeflossenen Geld im Rücken wurde auf einer außerordentlichen Generalversammlung am 4. Februar 1928 die Fortführung der Gesellschaft beschlossen. 1927 hatte die Firma erstmals einen Gewinn ausweisen können

Nach den befriedigenden Jahren 1928 und 1929 kam es ab 1930 in Folge der Weltwirtschaftskrise erneut zu Verlusten.

### **Deutschland – Ein Motorradland**

Mittlerweile hatte sich Deutschland mit der ständigen Zunahme der Zulassungen zum Motorradland gemausert. Mit über 160.000 hergestellten Einheiten zog Deutschland 1928 sogar an die Weltspitze der Motorradhersteller, mit knapp 200.000 Einheiten kam 1929 weltweit jedes dritte Motorrad aus deutschen Werken. Davon gingen lediglich etwa 4% in den Export, vor allem in die Nachbarländer Österreich und die Tschechoslowakei. HOREX gehörte allerdings nicht zu den Massenherstellern wie DKW, NSU, Zündapp oder Victoria. Über die Produktionsstückzahlen in dieser Anfangszeit des Unternehmens liegen keine belastbaren Informationen vor, sie dürften bei nur wenigen hundert Exemplaren im Jahr gelegen haben.

## 6. HOREX und Columbus wachsen zusammen

Das Friedrich Kleemann Anfang 1926 durch den Verkauf des Konservenglasgeschäfts zugeflossene Geld ermöglichten die dringende Erweiterung und Modernisierung auf dem rund 18.000 Quadratmeter großen Gelände an der Industriestraße, wo auf weiten Teilen noch Obstbäume standen. Etwas zurückgesetzt und mit Front zur Industriestraße weisend, **war schon** ab 1925 ein großzügiges, zweieinhalbgeschossiges Ver-

aus der Zeit der Konservengläser stammenden hölzernen Werkhallen genutzt. **In dieser** kleinen Fabrik **war nun** die Herstellung von bis zu einhundert Motorrädern in der Woche möglich. Offenbar im Zuge dieser Veränderungen übertrug Friedrich Kleemann weitere Unternehmensanteile an seine beiden Kinder, vor allem an Sohn Fritz. **Bereits im Oktober 1923 war Friedrich Kleemann im Zuge einer Kapitalerhöhung in die Oberurseler**



Quelle: STA Bad Homburg  
Das HOREX-Werk etwa 1926: Vorn, mit Front zur Industriestraße, das neu errichtete großzügige Verwaltungsgebäude mit den daran angeschlossenen Werkstätten, dahinter die 1920 noch von der Rex Konservenglas Gesellschaft errichteten Holzbauten, in denen ursprünglich die Werkstätten und Montagen von HOREX untergebracht waren.

waltungsgebäude entstanden. Neben der Verwaltung waren darin auch die Konstruktion und die technischen Büros untergebracht. Direkt dahinter schloss sich eine neue, in festem Mauerwerk ausgeführte Werkhalle an, in der die mit neuen Maschinen ausgestattete Bauteilproduktion untergebracht war. Für die Nebenbetriebe sowie die Lager und die Motorradmontage wurden die noch

**Columbus Motorenbau AG eingestiegen und hatte Sitz im Aufsichtsrat erhalten.** 1925 erlangte er im Zuge einer weiteren Kapitalerhöhung **deren** Aktienmehrheit **und den Vorsitz im Aufsichtsrat.**

**Damit war der Weg geebnet für eine Zusammenlegung der** beiden bestehenden Fertigungsstätten in dem mittlerweile am Standort Bad Homburg erwei-



terten Werk, was eine deutliche Reduzierung der Betriebskosten und organisatorischen Aufwände versprach. In einer Generalversammlung am 28. Mai 1926 beschlossen die Gesellschafter die Verlegung des Sitzes der Columbus Motorenbau AG nach Bad Homburg und die Auflösung der Gesellschaft. Deren Betrieb wurde fortan als Columbus-Motorenbau-Abteilung unter dem Dach der HOREX-Fahrzeugbau AG weitergeführt. Der Umzug der Motorenfertigung aus Oberursel in das Bad Homburger Werk erfolgte im zweiten Halbjahr 1926 und wurde im Frühjahr 1927 abgeschlossen. Am 25. August 1928, nachdem der Liquidator zur Anmeldung eventuell noch bestehender Ansprüche aufgerufen hatte, führte er die abschließende Generalversammlung der „Columbus Motorenbau AG in Liquidation“ durch.

Die anfängliche Anzahl von etwa zwanzig Beschäftigten im Gründungsjahr von Horex war mit dieser Umstrukturierung 1926 auf etwa einhundert an-

gewachsen. Nicht mehr dabei war allerdings Eduard Freise, der Direktor der bisherigen Columbus AG und gleichzeitig deren Chefkonstrukteur. Offenbar haben sich die unterschiedlichen Persönlichkeiten nicht ergänzt, sondern

abgestoßen, Freise der analytische und systematische Ingenieur, und Kleemann eher Visionär mit einer Versuch-und-Irrtum-Mentalität. Es gibt Hinweise, dass Freise dann als Dozent an das renommierte Technikum Mittweida wechselte. 1932 kehrte er zurück an seinen bisherigen Wohnsitz, die Saalburgstraße 2 in Oberstedten. Als Nachfolger hatte Kleemann den Engländer Gregory und dessen Assistenten Robertson eingestellt. Doch diese erfüllten nicht die in sie gesetzten Erwartungen. Somit sollte sich die Einstellung von **Hermann Reeb** (1901-1990) im Juni 1927 als Glücksgriff erweisen. Schon Ende 1927 ernannte Fritz Kleemann den gleichaltrigen Reeb zum Chefkonstrukteur. Die weitere Entwicklung von HOREX ist zu einem guten Teil dem innovativen Wirken dieses Hermann Reeb zu verdanken, dessen Lebensweg in einem eigenen Informationsblock am Ende dieses Kapitels geschildert wird.

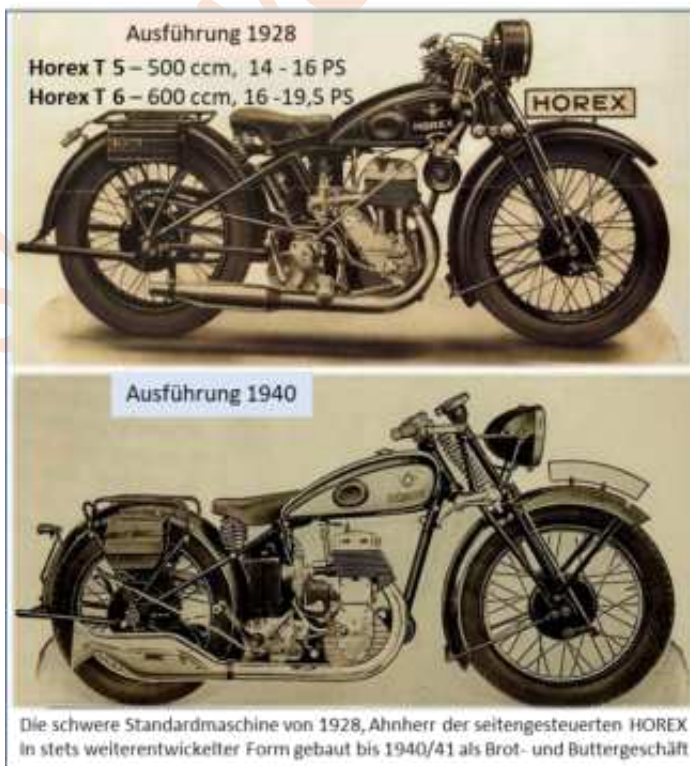
## 1928 – Die neuen Standard-Modelle 500 und 600 ccm (später 5 und T 6)

Als Nachfolger der 1925 und 1926 herausgebrachten 500 ccm- und 600 ccm-Maschinen brachte HOREX Anfang 1928 die schon unter Mitwirkung von Hermann Reeb überarbeiteten neuen Standard-Modelle mit 500 und 600 ccm Hubraum heraus. Diese Typen wurden später als Modell T 500 und T 600 bezeichnet und ab 1933 schließlich als Modell **T 5** und **T 6**. Diese Motorräder bestachen durch neue Fahrgestelle und vernickelte Satteltanks, womit sie sich dem Baustil englischer Motorräder annäherten. Mit ihnen kam ein neues Firmenemblem zum Tragen - ein geflügelter Siegerkranz mit Krone!

Die aus Kostengründen eingeführten neuen „Tiger-Gabeln“ des Kölner Herstellers Conrad Brüsselbach lösten die zwischenzeitlich eingeführten englischen Gabeln ab. Das Dreigang-Hurth-Getriebe der Maschinen wurde von Hand geschaltet, Zündung und Beleuchtung waren von Bosch und der Vergaser von Amal oder Graetzin. Die Drahtseil-Ballon-Beifüllung hatte die Größe 19 x 3,50 Zoll. Die von Reeb überarbeiteten Columbus-Motoren wiesen beide eine Bohrung von 80 mm und einen mit 99

beziehungsweise 118 mm unterschiedlichen Hub auf. Die auf dem Hubraum fußenden Steuer-PS waren mit 1,9 beziehungsweise 2,3 angegeben, die effektive Motorleistung lag anfangs bei 14 PS beziehungsweise 18 PS. Es waren solide, lauffruhige und leistungsstarke seitengesteuerte Motoren, die mit „einem tiefen Brustton arbeiteten“. Die beiden Touren-Maschinen stießen bei ihrem Debüt 1928 auf großes Interesse. Nach einem Absatzrückgang in Folge der Weltwirtschaftskrise konnte sich dieser sich ab 1933 wieder erholen.

Diese robusten, nun mit T 5 und T 6 bezeichneten Tourenmaschinen, wurden bis 1940 beziehungsweise 1941 gebaut. Sie waren das Brot- und Buttergeschäft bei HOREX und gaben dem Werk



eine stabile Grundauslastung. Während dieser langen Produktionszeit flossen natürlich zahlreiche Weiterentwicklungen in die Motorräder und in deren Motoren ein. Die anfänglichen Motorleistungen stiegen beim Modell T 5 von 14 auf 16 PS und von 18 auf 19,5 PS beim Modell T 6. Auf der technischen Grundlage dieser zuverlässigen Tourenmaschinen brachte HOREX 1937 die Sportmaschinen S 5 und S 6 heraus. Doch bis dahin war es noch ein längerer Weg mit Experimenten zu anderen Modellen.

### 1928 – Die Sportmaschinen S 5 und SS 5 mit englischem Motor

Um neben den 1928 herausgebrachten Tourenmaschinen auch das sportliche Segment bedienen zu können, konstruierte Reeb direkt im Anschluss ein Sportmodell mit einem 500-ccm-Columbus-

was nach England geschickt hatte. Dieses Sportmodell mit dem Columbus-Motor wurde zwar bis 1930 beworben, es ging jedoch nicht in die Serienfertigung. Man scheute wohl das Risiko mit diesem noch nicht erprobten eigenen Motor und seinem für HOREX neuartigen Konstruktionskonzept. Stattdessen wurden in die Ende 1928 auf den Markt gekommenen Maschinen fremde, vom englischen Hersteller **Sturmey Archer** importierte Motoren eingebaut. Ein damals durchaus übliches Verfahren. Die ersten dieser bis 1932 noch als **S 500** und **SS 500** bezeichneten Sportmaschinen kamen Ende 1928 auf den Markt.

Eigentlich spricht der große Preisunterschied dagegen, das Modell SS 500 kostete mit 1.475 RM stattliche 200 RM mehr als das Modell S 500, aber bis auf eine Distanzscheibe unter dem Zylinder sollen diese beiden Sturmey Archer-Motoren baugleich gewesen sein. Bei Weglassen der Distanzscheibe erhöhte sich die Verdichtung, und aus den 22 PS der S 500 wurden 24 PS bei der SS 500-Maschine, und aus der mit 120 bis 130 km/h angegebenen Höchstgeschwindigkeit 135 bis 145 km/h.

Berichte, wonach diese englischen Motoren bei HOREX in Lizenz

nachgebaut worden seien, sind unzutreffend. Die Motoren wurden anfangs über den Berliner Generalimporteur Nordesta und ab 1929 über die Nürnberger Sturmey-Archer-Niederlassung importiert. Dort wurden sie schon mit einem



Motor. Die Gestaltung und die Eckdaten dieses Motors - obenliegende Ventile, zwei Auspuffrohre, 101 mm Hub und 79 mm Bohrung - zeigen, dass Reeb bei der Auslegung seines Columbus-Motors et-



auch als Ersatzteil gehandelten Magnetantriebs-Deckel mit Columbus-Schriftzug versehen. Sowohl die S 5 als auch die SS 5 erfreuten sich einiger Beliebtheit, wenngleich die im Jahr 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise den Absatz

abbremste. Beide Modelle blieben sie bis 1934 im Programm, als die von der Regierung verhängten Einfuhrbeschränkungen den Bezug der Sturmeier Archer-Motoren praktisch abwürgten.

## Hermann Reeb – Der große Motorradkonstrukteur

Wie kein anderer hat Hermann Reeb die Gestalt und die Funktion der HOREX-Motorräder bestimmt und damit zum Erfolg der Marke beigetragen. Er wurde am 9. Oktober 1901 in Rodheim vor der Höhe geboren, heute ein Ortsteil von Rosbach. Nach einer mit Auszeichnung absolvierten Schlosserlehre arbeitete er zunächst bei den Adlerwerken in Frankfurt. Aber er wollte mehr. Auf einer Privatschule erlangte er die Mittlere Reife und absolvierte ein Maschinenbau-Studium am Polytechnikum in Friedberg, heute ein Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen. Als Abschlussarbeit lieferte er die Konstruktion eines Zweitakt-Stationärmotors. Die erhoffte Anstellung bei der Motorenfabrik Oberursel blieb ihm versagt, da dort seinerzeit



Hermann Reeb 1954

keine eigenen Entwicklungen stattfanden. So begann im Juni 1927 Reeb's Laufbahn als Konstrukteur bei der noch jungen HOREX Fahrzeugbau AG in Bad Homburg. Schon Ende jenes Jahres machte ihn der gleichaltrige Direktor Fritz Kleemann zum Leiter der Konstruktion. Die 1928 herausgekommenen Motorrad-Modelle 500 und 600 ccm, die bis zur kriegsbedingten Einstellung des Motorradbaus als Modelle T 5 und T 6 produziert wurden, trugen schon seine Handschrift. Ein interessanter Höhepunkt in seinem Wirken war 1930 die Konstruktion eines Vierzylindermotors für ein Kleinflugzeug, der in der Flugerprobung seine Tauglichkeit beweisen konnte. 1931 folgten das Kleinkraft-  
rad S 2 mit einem modernen 200 ccm-OHV-Motor. Mit einem stärkerem 350 ccm-Motor kam 1934 das Motorrad S 35 heraus, der Vorläufer des Modells SB 35 von 1939. Die daneben von Reeb entwickelten Sportmotoren waren technisch anspruchsvoll und ihrer Zeit voraus. Den 600 ccm und 800 ccm Zweizylinder-Parallelmotoren mit obenliegender Nockenwelle folgte ein 600 ccm-Einzylinder-Vierventil-OHV-Motor. Ihre technische Komplexität machte diese Typen allerdings teuer in der Herstellung. Sie wurden 1937 abgelöst von den soliden Sportmodellen S 5 und S 6, die auf der Konstruktion seiner bewährten Tourenmaschinen beruhten. Ein Meilenstein war dann die Entwicklung des Blockmotors E1M in Zusammenarbeit mit Richard Küchen von Victoria. Das Motorrad dazu, die SB 35, wurde 1939 zum Vorläufer der nach dem Krieg entwickelten Regina-Modelle. Die Regina 350 führte, zusammen mit ihren größeren und kleineren Schwestern, HOREX zu einem kometenhaften Aufstieg. Weitere Konstruktionen folgten, doch als die Kunden zu den Kleinwagen wechselten, verblasste der Stern von HOREX. Nachdem Kinderfahrräder zum meistgebauten Fahrzeug wurden, verließ Reeb im Oktober 1958 frustriert das Unternehmen. Nach weiteren beruflichen Stationen beim Anlagenbauer Lurgi und an der Berufsschule Bad Homburg starb der große Motorenkonstrukteur Hermann Reeb nach erfülltem Leben am 30. Mai 1990.

## 7. HOREX – Ein Nischenhersteller in den 1930er Jahren

Nach dem Markteintritt von HOREX war das Premieren-Modell 1924 mit dem 250 ccm-Columbus-Motor bis 1927 mit mehreren zwischenzeitlichen Verbesserungen gebaut worden. Die 1925 und 1926 herausgekommenen 500 ccm und 600 ccm-Modelle waren 1928 durch die neuen, ab 1933 als T 5 und T 6 bezeichneten Tourenmodelle ersetzt worden. Ebenfalls 1928 hatte HOREX die ab 1933 als S 5 und SS 5 bezeichneten 500 ccm-Sportmaschinen mit importierten englischem Sturmey Archer-Motoren herausgebracht. Damit hatte HOREX keine kleine Maschine mehr im Programm, als ab April 1928 neu gebaute zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 200 ccm Hubraum generell von der Steuerpflicht befreit wurden und als Kleinkrafträder galten. Damit wollte die Reichsregierung die Motorisierung fördern und damit den Bau von Motorrädern ankurbeln. Der Fahrzeugtyp **Kleinkraftrad**, der zulassungspflichtig aber steuerfrei war und ohne Führerschein ab dem Alter von sechzehn Jahren gefahren werden konnte, war schon 1923 in Deutschland geschaffen worden. Allerdings waren diese Kleinkrafträder über ihre „Steuer-PS“ im Hubraum definiert und begrenzt worden, bei Zweitaktern auf 132 ccm und bei Viertaktern auf 196 ccm. Nach der nun geltenden Vereinheitlichung verbesserten sich natürlich die Marktchancen der Zweitakter-Firmen mit ihrer von DKW angeführten Lobby erheblich.

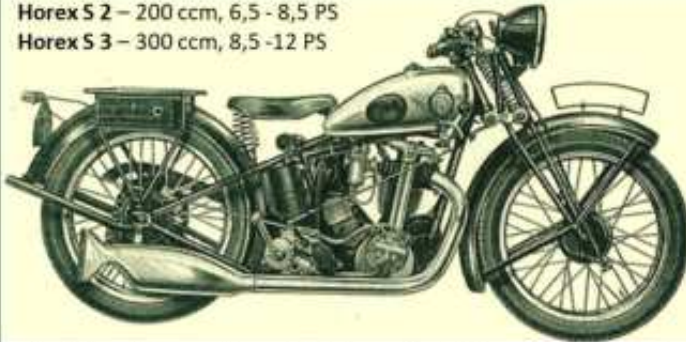
Allerdings trübte sich nach dem Börsencrash vom Oktober 1929 die wirtschaftliche Situation weltweit erst einmal dra-

matisch ein. Die tiefgreifende Wirtschaftskrise verschonte auch den deutschen Motorradbau nicht. Während 1929 noch etwa 196.000 Motorräder produziert wurden, davon etwa 57 % in dem von HOREX nicht bedienten Segment der Kleinkrafträder unter 200 ccm, brach die Produktion 1931 auf etwa 51.000 Maschinen ein. Der Tiefpunkt folgte 1932 mit lediglich rund 36.000 Maschinen, darunter nur etwa 9.600 Motorräder mit mehr als 200 ccm Hubraum. Erst nach verschiedenen staatlichen Maßnahmen begann 1932 eine Wende und eine Erholung der deutschen Volkswirtschaft. Zu diesen Maßnahmen gehörte auch die Erschwerung des Imports. Während 1930 noch rund 25% der in Deutschland produzierten Motorräder mit importierten Motoren ausgestattet wurden, sank dieser Anteil bis 1932 auf 10 % ab. In dieser wirtschaftlich schweren Zeit sprang notgedrungen auch HOREX endlich auf den schon längst rollenden Zug der Kleinkrafträder auf.

### Die Kleinkrafträder S 2, S 3 und S 35

Im Frühjahr 1931, mitten in dem dramatischen Einbruch bei der deutschen Motorradproduktion, kam HOREX endlich mit einem Kleinkraftrad auf den Markt, mit dem Modell „S 2“. Dieses leichte Motorrad wurde von einem von Reeb konstruierten, erstmals kopfgesteuerten und leicht nach vorn geneigten 200 ccm-OHV-Motor angetrieben. Gegenüber den bisherigen Touren-Motoren mit untenliegendem Nockenrad und stehenden Ventilen, hatten diese **OHV**-Motoren eine untenliegende Nockenwelle, Ventilstößel und Stoßstangen, welche über

Horex S 2 – 200 ccm, 6,5 - 8,5 PS  
 Horex S 3 – 300 ccm, 8,5 - 12 PS



Das führerschein- und steuerfreie Kleinkraftrad S 2 wurde, ebenso wie das weitgehend baugleiche, aber stärkere Kraftrad S 3, von 1931 bis 1938 gebaut

Kipfhebel auf die im Zylinderkopf hängenden Ventile wirkten.

Schon im ersten Produktionsjahr 1931 konnte HOREX erfreulich viele dieser S 2-Kleinkrafträder absetzen. Wie das nachfolgende Modell S 3, erhielt die Maschine zwei Auspuffrohre, die bei den Geländesport-Ausführungen hochgezogen waren. Später gab es auch Ein-Auspuff-Ausführungen.

Gegen Ende 1931 war schon das leistungsstärkere, aber deswegen auch wieder führerschein- und steuerpflichtige

„Ein Motorrad für den Sportsmann, der auf Leistung Wert legt“

Horex S 35 – 350 ccm, 12,5 - 14 PS



GS-Ausführung mit hochgezogenem Auspuff

Als Sport- oder Geländesportmaschine (GS) von 1934 bis 1939 gebaut  
 Victoria baute deren Columbus-Motor in ihr Serien-Modell Victoria KR 35 S ein

300 ccm-Modell **S 3** an die Seite der S 2 getreten. Es ähnelte sehr seiner kleineren Schwester und lag im Preis um 100 RM über deren damals 875 Reichsmark.

Ende des Jahres **1934** gesellte sich schließlich das 350 ccm-Modell **S 35** zu seinen kleineren Vorgängern. Bei der Konstruktion von dessen



Das Kraftrad S 3, hier mit hochgezogenen Auspuffrohren

Motor nahm Reeb offenkundig Anleihen bei Vorbildern von Sturmey Archer, entwickelte den Motor aber eigenständig weiter. Während die

Normalausführungen dieser drei Modelle wahlweise mit einem oder zwei Auspuffrohren gebaut wurden, hatten die mit ausgesuchten Motoren versehenen S 35-Geländesport-Maschinen nur ein hochgezogenes Auspuffrohr auf der rechten Seite. Die drei

Modelle wurden bis Ende 1938 gebaut und von dem Modell SB 35 abgelöst.

Ansonsten weitgehend unbekannt, taucht in den Schlüssel Listen von HOREX im Zeitraum Mai 1938 bis Januar 1939 das Modell **S 25** auf. Offenbar hat man hier den ansonsten speziell für Hercules in Nürnberg gebauten, auf 63 mm aufgebohrten 200 ccm-Motor des Motorrads S 2, auch in einige eigene Rahmen verbaut.

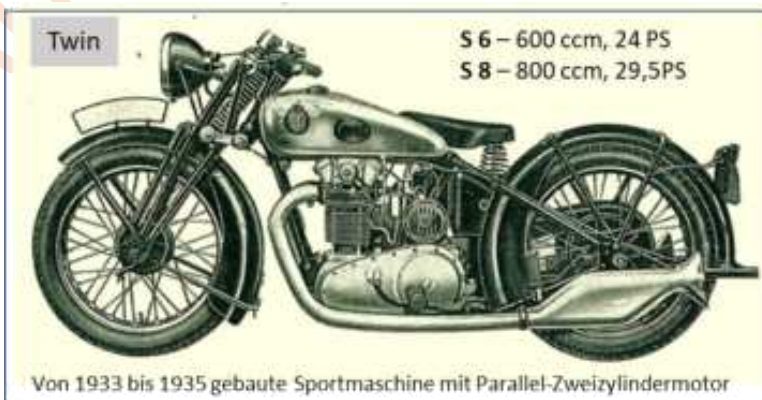
### HOREX als Motorenlieferant

Bis 1930 wurde jedes vierte in Deutschland gebaute Motorrad mit einem importierten Motor ausgestattet. Als dies infolge der verschärften Einfuhrbeschränkungen immer unattraktiver wurde, wechselten die „Konfektionäre“ - also Motorradhersteller ohne eigenen Motorenbau - mehr und mehr zu inländischen Produkten. Dieses Potential erkennend, lieferte HOREX seine Columbus-Motoren auch an andere Motorradhersteller. Einige solche Vorgänge sind überliefert. So baute TORNAX 1935 die 800 ccm-29,5 PS-Zweizylinder Motoren der HOREX S 8 in sein Modell Tornado ein. Etwa zweihundert 250 ccm-Motoren, eine aufgebohrte Version des 200 ccm-Motors der S 2, gingen von 1935 bis 1938 an Hercules in Nürnberg. Und schließlich bezog Victoria, ebenfalls in Nürnberg ansässig, 1936 und 1937 etwa

900 Columbus 350 ccm-Motoren in Einportausführung für sein bis Ende 1937 gebautes Motorrad KR 35 S, und anschließend die gemeinsam entwickelten E1M Motoren für die Nachfolgemodelle KR 35 SN, SS und WH.

### 1933 - Die schweren Zweizylinder Motoren S 6 und S 8

Mit einigen auf dem Werksgelände gefahrenen Runden stellte Hermann Reeb am 24. Dezember 1932 das erste Versuchsmuster eines Sportmotorrads mit einem neuartigen Zweizylinder-Viertakt-Motor vor. Anders als die bei der Konkurrenz üblichen V- oder Boxermotoren handelte es sich um einen Parallel-Zweizylinder. Solche Twins, die das Vorbild für die späteren japanischen Sportmaschinen wurden, hatten es Reeb angefallen. Allerdings passte ein solch exklusives Motorrad nicht recht in die noch von Not und Unsicherheiten geprägte Zeit. Trotz der seit 1930 herrschenden Absatzflaute und der Bewältigung der Entwicklung und des Serienanlaufs der kleinen Maschinen S 2 und S 3 wurde die Serienreifmachung dieses Sportmodells fortgeführt. Im Mai 1933 kamen die ersten Exemplare auf den dafür ziemlich



engen Markt. Immerhin erregten deren technische Besonderheiten einiges Interesse in der Fachwelt, denn es gab nun wieder eine Sportmaschine von HOREX mit eigenem Motor. Damit deckte HOREX das sportliche Segment weiter ab, nachdem die Modelle S 5 und SS 5 wegen ihrer britischen Sturmey Archer-Motoren ausgebremst worden waren.

Die Antriebe dieser mit S 6 und S 8 bezeichneten Sportmaschinen, die wegen ihrer zwei Auspuffrohre auffielen waren die ersten Columbus-Motoren mit obenliegenden, von einer Kette angetriebenen Nockenwellen (**OHC**) mit hängenden Ventilen - und die ersten in Deutschland gebauten Viertakt-Parallel-Zweizylinder! Mit einem Hub von 70 mm und einer Bohrung von 65 mm beziehungsweise 75 mm boten diese 598 ccm- beziehungsweise 798 ccm-Motoren 24 PS beziehungsweise 29,5 PS

sich diese schweren Zweizylinder-Maschinen wegen ihres hohen Preises im Standartgeschäft nicht durchsetzen, und die Produktion wurde bereits 1935 nach nur knapp einhundert gebauten Maschinen wieder eingestellt. Die Motoren dieser Sportmaschinen wurden auch an Tornax und andere Hersteller von Sport- und Rennmaschinen verkauft.

### 1935 - Die Vierventilmotoren S 64

Nachdem die schweren Zweizylindermaschinen S 6 und S 8 nur geringen Absatz fanden, kehrte HOREX wieder zum Einzylindermotor für seine Sportmaschinen zurück. **1935** kam das neue Sportmodell **S 64** auf den Markt, das sich an der Ausführung des bewährten Modells T 6 orientierte, aber einen neuartigen Vierventil-OHV-Motor mit 598 ccm Hubraum erhielt. Die obenliegenden Ventile

wurden von der untenliegenden Nockenwelle über einen Zahnradsatz gesteuert. Mit 103,5 mm Hub, 85 mm Bohrung und einer Verdichtung von 6 lieferte der Motor bei 5.000 U/min eine Leistung von 22 PS.



Leistung. Das Motorrad **S 6** erreichte damit eine Geschwindigkeit von 120 bis 130 km/h, die **S 8** von 130 bis 140 km/h. HOREX gewann mit dieser Maschine unter anderem die Deutsche Straßenmeisterschaft 1935. Allerdings konnten

Das machte das **S 64**-Motorrad mit 125 bis 130 km/h zwar nicht übermäßig schnell, doch er entwickelte ein hohes Durchzugsmoment. **1936** folgte das für den Beiwageneinsatz gedachte „Super-Sport“- Modell **SS 64** mit einem „besonders frisierten Hochleistungsmotor“ und

einem geringfügigen Mehrpreis von 100 RM. Deren Motor lieferte bei gleichen Eckdaten 25 PS und ermöglichte eine Geschwindigkeit von 135 bis 145 km/h im Solobetrieb. Die Maschinen, die durch verchromte Blankteile bestachen, wurden beschrieben als „Bergsteiger von Format mit der Zugkraft eines Bullen“. Das Modell S 64 kostete 1.275 RM und lag damit zwar etwa 15% unter dem vorherigen Zweizylindermodell S 6, aber wegen der größeren Komplexität als Vierventil-Motoren etwa 25 % über der Tourenmaschine T 6. Die Produktion der Vierventiler wurde nach nur wenigen hundert gebauten Exemplaren bereits 1937 wieder eingestellt und es begann die Ära der neuen Sportmaschinen S 5 und S 6. Doch zuvor soll, wegen der zeitlichen Reihenfolge, auf ein besonderes HOREX-Kapitel eingegangen werden.



Hermann Reeb mit seinem 1930 konstruierten 2,4 Liter- 40 PS-Vierzylinder-Flugzeugmotor AFMA

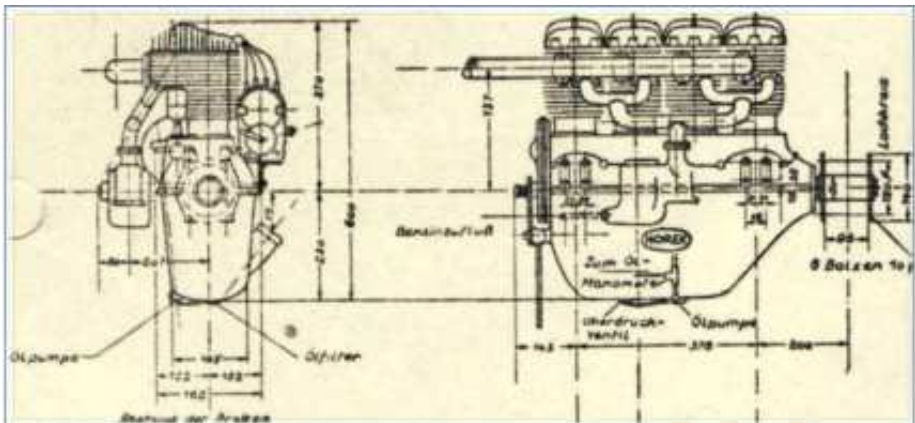
Von der Bauweise her nahm Reeb Anleihen bei dem Motor des Motorrads T 6, und so entstand ein luftgekühlter, seiten-gesteuerter 2,4 Liter Vierzylinder-Reihenmotor. Der Motor mit der Typen-Bezeichnung AFMA war ausgelegt auf eine

Dauerleistung von 30 PS und eine Spitzenleistung von 45 PS bei 3.000 beziehungsweise 4.000 Umdrehungen pro Minute. Die ersten Probeläufe des 1930 innerhalb nur eines halben Jahres

### Ein Flugzeugmotor von HOREX?

1928 hatte Max Gerner in Frankfurt den „Flugzeugbau Max Gerner“ gegründet, er wollte ein einfach herzustellendes und leicht zu wartendes und zu reparierendes Sportflugzeug herausbringen. Nachdem ihm Hersteller wie Anzani, Salmson oder BMW den gewünschten Motor nicht bauen wollten, wandte er sich an den Motorradhersteller HOREX im benachbarten Bad Homburg. Kleemann und Reeb nahmen die Herausforderung an, und für Reeb wurde dieses interessante Kapitel zu einem Höhepunkt seines Wirkens als Konstrukteur.

konstruierten und gebauten Entwicklungsmusters erfolgten mit einer Draisine auf dem Bahnanschlussgleis des Werks. Sie verliefen erfolgreich, ebenso wie die anschließenden Boden- und Flugversuche auf dem damaligen Flugplatz Rebstock, eingebaut in den Gerner-Doppeldecker mit der Werknummer 3. Doch dann schreckte Kleemann vor den für ihn fremden Zulassungsverfahren für Fluggerät zurück, und als HOREX in diesem Jahr 1930 mit einem herben Umsatzrückgang konfrontiert wurde, stieg Kleemann aus dem ihm technisch und wirtschaftlich zu riskant gewordenen Vorhaben aus.



Der für die Firma Flugzeugbau Max Gerner 1930 gebaute Horex-Vierzylinder-Flugmotor AFMA ging nicht in Serie

Gerner schloss sich später mit den Adlerwerken bezüglich einer Serienproduktion zusammen, aber nach einigen Flugvorfällen stieg Adler 1935 wieder aus. Insgesamt dürften etwa fünfzig solcher Flugzeuge gebaut worden sein, bevor Gerner auf die Instandhaltung von Luftfahrzeugen umsattelte.

### Die HOREX - Columbus-Werk KG

Gemäß Beschluss auf der Gesellschafterversammlung am 31. Dezember 1936 wurde die HOREX-Fahrzeugbau AG mit Wirkung vom 1. Februar 1937 in die „HOREX-Columbus-Werk KG Fritz Kleemann“ umgewandelt. Dabei übertrug Kommerzienrat Friedrich Kleemann

auch die gesamte Verantwortung an seinen Sohn Fritz als vollhaften Komplementär und Direktor des Unternehmens.

Die beiden nur mit der Höhe ihrer Einlage haftenden Kommanditisten waren vermutlich sein Vater und seine Mutter.

Gesamtprokura erhielten



Quelle: HOREX-Hauspost 1952

Nach dem ersten Probeflug mit dem Horex-Motor. Mit Kreuz [X] gekennzeichnet Fritz Kleemann, auch heute noch Inhaber der Horex-Columbus-Werk KG. Daneben Meister Karl Lang und der seit 25 Jahren im Werke befindliche techn. Betriebsleiter Alfke

Fritz' Ehefrau Käte Kleemann geborene Schüller und der kaufmännische Leiter Hans Hett. Bis Mitte 1953, mit der Umbenennung in HOREX-WERKE KG, wurde damit der Traditionsname der 1926 aufgelösten Columbus Motorenbau AG wieder als Teil des Firmennamens sichtbar.

### 1937 - Die Sportmaschinen S 5 und S 6

Auch die 1935 als Nachfolger der Zweizylindermotoren herausgebrachten OHV-Vierventil-Einzylindermotoren S 64 und SS 64 hatten nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, auch sie waren komplex im Aufbau und vergleichsweise teuer. Und so brachte HOREX **1937** zwei neue Einzylinder-OHV-Sportmotoren mit nur zwei Ventilen heraus, die zu den Motorrad-Modellen S 5 und S 6 führten. Diese Motoren beruhten auf den jeweiligen seitengesteuerten Tourenmotoren der Maschinen T 5 und T 6, die in ihrer Grundversion schon seit 1928 im Programm waren und seitdem immer wieder weiterentwickelt worden

waren. Bei gleichen Brennraumdimensionen - 80 mm Bohrung und 99 beziehungsweise 118 mm Hub - lieferten die S-Motoren mit 22 beziehungsweise 25 PS gut ein Drittel mehr Leistung als die ursprünglichen Tourenmotoren von 1928. Der wesentliche Unterschied lag

bei den in den Sportmotoren nun kopfgesteuerten Ventilen, ansonsten waren sie äußerlich kaum von den jeweiligen Tourenmaschinen zu unterscheiden.

Mit diesen beiden Modellen endete allerdings 1938 die 1924 begonnene Entwicklungsreihe der Columbus-Motoren, und es begann ein neues Kapitel, das der Blockmotoren.

### 1934 – Neue Geräuschvorschriften

Die ab 1934 herabgesetzten Geräuschgrenzwerte machten bei HOREX wie bei anderen Herstellern die Entwicklung neuer Schalldämpfer erforderlich. Mit der Einführung der neuen Fischschwanz-Schalldämpfer machten sich allerdings die mechanischen Motorgereäusche bemerkbar, was eine Überarbeitung der Motoren nach sich zog. 1936



wurden zunächst die OHV-Motoren der Motorradmodelle S 2, S 3 und S 35 überarbeitet, und 1937 folgten die SV-Motoren der Motorräder T 5 und T 6 sowie die OHV-Motoren der Sportmaschinen S 5 und S 6. Die Standardausführung des Motorrads S 35 erhielt dabei zwei Auspuffrohre.

## HOREX im Rennsport

Die Gründung von HOREX ist zum guten Teil der Rennsportbegeisterung von Fritz Kleemann und dessen Erfolgen bei Motorradrennen zuzuschreiben. Die nahe Feldbergrennstrecke war seine erste

Bühne.

Dort

wurde er beispielweise

1922 auf

Triumph

Gesamt-

sieger in

den Hub-

raum-

klassen

bis 550

ccm und

bis 750

ccm. In

die Sai-

son 1923 ging Kleemann mit seiner eigenen Maschine. Der 250 ccm Columbus-Motor erwies sich als ausgesprochen leistungsstark und zuverlässig, und so fuhren Kleemann und andere damit von Sieg zu Sieg. Die Magie dieser Erfolge machte HOREX mit einem Schlag bekannt und begründete so den weiteren Aufstieg des Unternehmens. Bis 1928 fuhr Fritz Kleemann selbst Rennen. Neben einer wachsenden Zahl von Privatfahrern, die damals sicherlich auch technische Unterstützung bei HOREX gefunden haben, sind auch Werksfahrer



Aufnahme 1935

Sieger in sämtlichen Rennen Braun-Badsching, Karlsruhe  
Sieger Feldbergrennen 1934 bei 600 ccm-Gespannen

mit vom Werk präparierten und gebauten Maschinen bei den verschiedenen Wettbewerben angetreten. Anfang der 1930er Jahre weckten die schwereren Gespanne neue Aufmerksamkeit im Renngeschehen. Doch nach der wieder-

um sehr

erfolgrei-

chen

Renn-

sportsai-

son

1935 be-

endete

HOREX,

für viele

überra-

schend,

seine

Rennbe-

teiligung

mit

Werks-

fahrern

und erklärte dazu: *Ab 1936 werden vom Werk aus keine kostspieligen Rennen mehr gefahren und die dafür freigewordenen Mittel der Verbesserung der Serienmodelle restlos zugeführt.*

An die wesentlichen der seit 1924 von Werksfahrern und -Teams errungenen Erfolge wurde in der hier folgenden Tafel erinnert. Allein die Rennsportgeschichte von HOREX, die sich nach dem Krieg fortsetzen sollte, mit all den zum Einsatz gekommenen Motoren und Maschinen, den zahlreichen Rennfahrern und Rennveranstaltungen, könnte leicht eine eigene Publikation füllen.

## HOREX Rennerfolge von Werksfahrern 1924 bis 1935

### AUSZUG DER BEDEUTENDSTEN RENNSIEGE:

<b>1924</b>	I. Preis I., II. u. III. Preis I. Preis	Rund um Frankfurt Nord-Süd-Exprehfahrt des D. M. V. Krähbergrennen
<b>1925</b>	I. Preis I. Preis I. Preis	Swinemünder Bäderrennen Feldbergrennen Bergrennen Hohe Wurzel bei Wiesbaden
<b>1926</b>	I. Preis I. Preis I. Preis	Feldbergrennen Rund um Schotten Opelbahnrennen
<b>1927</b>	I. Preis II. Preis III. Preis	Rund um Schotten Marburger Bergrennen Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring
<b>1928</b>	I. Preis I. Preis Gold. Medaille	Großer Preis von Hanau Winternachtfahrt Frankfurter Motorradclub Fünfländerfahrt des A. D. A. C. 3500 km
<b>1929</b>	I. Preis Rekord  I. Preis	Taubensulrennen Großer Preis von Deutschland (Bullus auf Horex Rekordrunde) Internat. Sechstagesfahrt Goldene Medaille
<b>1930</b>	Gold. Medaille Gold. Medaille Gold. Medaille	Winternachtfahrt 144 Stunden-Fahrt auf dem Nürburgring Internat. Dreitagefahrt durch den Harz
<b>1931</b>	I. Preis I. Preis I. Preis	Rund um Schotten Bahnrennen in Dagfling Großer Bäderpreis von Misdroy
<b>1932</b>	I. Preis I. Preis I. Preis	Winternachtfahrt Grasbahnrennen Frankfurt a. Main Zuverlässigkeitsfahrt Schöningen
<b>1933</b>	2 Gold. Medaill. Beste Wertung in der Soloklasse Beste Wertung i. d. Seitenwagenkl.	2000-Kilometer-Fahrt durch Deutschland 10. Winternachtfahrt des A. D. A. C.
<b>1934</b>	I. Preis I. u. II. Preis 9 Gold. Medaill.	Westmark-Rundstreckenrennen Feldbergrennen 2000-Kilometer-Fahrt durch Deutschland
<b>1935</b>	I. Preis I. Preis II. Preis I. u. II. Preis I. Preis II. Preis	Internationales Solitüde-Rennen Marienberger Dreiecksrennen Kesselbergrennen Hockenheimer Motorradrennen Schleizer Dreiecksrennen Internationaler Freiburger Bergrekord

Ab 1936 wurden vom Werk aus keine kostspieligen Rennen mehr gefahren, und die dafür freigewordenen Mittel der Verbesserung der Serienmodelle restlos zugeführt.

## 8. 1938 – Das Debüt des Blockmotors und die HOREX SB 35

### Ein Motor gemeinsam mit Victoria

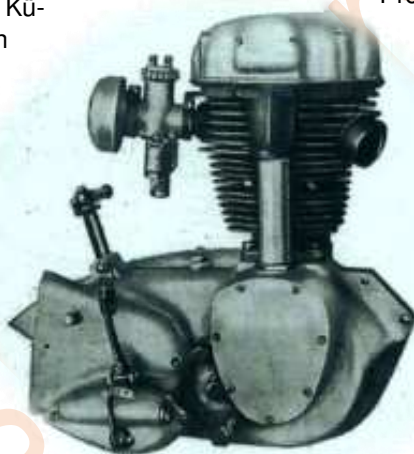
Als die Nürnberger Victoria-Werke AG Ende 1936 sein neues Modell KR 35 S herausbrachte, war dessen Herzstück der für das HOREX-Motorrad S 35 entwickelte 350 ccm Columbus-OHV-Motor aus Bad Homburg. Aus dieser Kooperation entwickelte sich offenbar eine weitergehende und fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Hermann Reeb von HOREX und dem damals für Victoria arbeitenden renommierten Motorenkonstrukteur Richard Küchen. Küchen war von Victoria engagiert worden, als man anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums 1936 nicht nur das Firmenlogo mit einem Lorbeerkranz bereichert hatte, sondern auch eine neugestaltete Motorradserie herausbringen wollte. Das Zusammenwirken von Reeb und Küchen führte zu einem formschönen Motor mit im Kopf hängenden Ventilen und einem im tropfenförmigen Motorgehäuse integrierten Hurth-Vierganggetriebe mit Fußschaltung.

Dieser **350 ccm-Viertaktmotor** mit der Bezeichnung **E1M** hatte eine Bohrung von 69 mm und 91,5 mm Hub. Die Leistung des Motors wurde mit 15 PS Dauerleistung und 18 PS Spitzenleistung bei

5000 U/min angegeben, das Kompressionsverhältnis betrug 6,35. Die von Stoßstangen betätigten Ventile im Zylinderkopf, die von einer untenliegenden Nockenwelle über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt wurden, waren eines der Merkmale des neuen Motors. Das andere war die für HOREX erstmalige Verbindung von Motor und Getriebe samt Kupplung in einer kompakten Einheit, dem „Block“.

Bei **Victoria** lief schon Ende 1937 die Produktion der mit diesem E1M-Motor ausgestatteten Motorräder an, der von Küchen wohlgestalteten neuen KR 35 Pionier-Modelle. Dem Modell KR 35 SN mit 18 PS folgte bald die KR 35 SS mit 20 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h. Die Zahlenangaben schwanken,

aber von diesen Modellen sollen bis 1940 etwa viertausend Exemplare gebaut worden sein, bevor die Produktion auf das Wehrmachtmodell KR 35 WH umgestellt wurde. Davon sollen weitere sechs- bis siebentausend Exemplare gebaut worden sein. Nach dem Krieg konnten aus Restmaterialien nochmals etwa fünfhundert solcher Maschinen montiert werden.



Der Blockmotor E1M

## Die neue 350er HOREX SB 35

Anders als Victoria, stellte HOREX erst ein gutes Jahr später seine Produktion am Jahreswechsel 1938 – 1939 auf den Bau des neuen Motorrads SB 35 um. Zu diesem Zeitpunkt hatte HOREX den gemeinsam entwickelten Blockmotor E1M bereits ein Jahr lang an Victoria für deren KR 35 Pionier-Modelle geliefert, bis zum Kriegsende sollten es insgesamt etwa elftausend dieser gemeinsam entwickelten E1M-Motoren werden.



Nach Produktionsende für die Motorräder S 2, S 3 und S 35 zugunsten der neuen SB 35, blieben bei HOREX weiterhin die schweren Tourenmaschinen T 5 und T 6 im Programm, ebenso die entsprechenden Sportmaschinen S 5 und S 6. Als das neue Motorrad SB 35 im Jahr des Kriegsbeginns **1939** auf den Markt kam, wurde die deutsche Wirtschaft schon zunehmend auf die Rüstungsproduktion umgestellt. Der Preis von 965 Reichsmark, beziehungsweise

975 Reichsmark für die Geländesportmaschine, entspricht der Kaufkraft von etwa 4.500 Euro im Jahr 2022. Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung im November 1940 konnten etwa achthundert dieser SB 35 produziert werden. Die Maschine lag mit ihrem starren Rahmen und der Trapezgabel auf der Linie der damaligen HOREX-Konstruktionen, doch ihre hintere Kette war komplett gekapselt und die Maschine bestach mit zwei hochgezogenen Auspuffrohren.

## Der Krieg und das Aus für die Motorradproduktion

Ende der 1930er Jahre deckten die größeren der deutschen Motorradhersteller, also DKW, Zündapp, NSU und Victoria, zusammen fast 70 % des deutschen Markts ab. Diese Hersteller, abgesehen von NSU, bauten auch während des Krieges Motorräder für die Wehrmacht, die anderen Motorradfirmen wurden an-

derweitig in die Rüstungsproduktion eingebunden. Bei HOREX lief deshalb die Motorradproduktion im Oktober 1941 mit dem letzten der noch etwa einhundert gelieferten Exemplare des Modells T 6 aus. Allerdings blieb HOREX mit dem gemeinsam entwickelten Blockmotor E1M weiterhin Motorenlieferant für Vic-

Fritz Kleemann war offenbar bekennender Anhänger des Nationalsozialismus und er machte sein Werk zum „Nationalsozialistischen Musterbetrieb“. Diese Auszeichnung war im „Leistungskampf der deutschen Betriebe“ 1936 von der Deutschen Arbeitsfront (DAF) ins Leben gerufen worden. Kleemann war Ober-



Die HOREX-„Gefolgschaft“ bei einem NS-Aufmarsch in Bad Homburg

toria für deren Wehrmachtsmotorrad Victoria Pionier mit der Typenbezeichnung KR 35 WH. In den beiden Jahren 1938 und 1939 hatte HOREX schon etwa 2.650 Motoren für die „zivilen“ Motorradmodelle KR 35 SN und SS geliefert, insgesamt wurden es etwa viertausend Exemplar. Für das Wehrmachtsmotorrad KR 35 WH wurden bis zum Kriegsende nochmals etwa sechs- bis siebentausend Motoren produziert. Hauptsächlich war das Werk jedoch mit der Produktion von Granaten ausgelastet. Als immer mehr Belegschaftsmitglieder zur Wehrmacht einrücken mussten, wurden auch bei HOREX Fremd- und Zwangsarbeiter beschäftigt, darunter viele Frauen aus der Ukraine.

sturmführer (entspricht Oberleutnant) der SA und hatte den Ehrentitel „Wehrwirtschaftsführer“, eine Auszeichnung, die Leiter rüstungswichtiger Betriebe häufig erhielten. ([https://nl.wikipedia.org/wiki/Fritz\\_Kleemann](https://nl.wikipedia.org/wiki/Fritz_Kleemann))

Während in den stark zerstörten Nürnberger Victoria-Werken nach dem Krieg die Motorradproduktion nicht wieder zu alter Größe aufsteigen konnte, sollte bei HOREX das 1939 eingeführte Motorradmodell SB 35 mit dem gemeinsam entwickelten Blockmotor E1M zum Grundstein eines glänzenden Wiederaufstiegs werden.

## 9. Ein Resümee – Von der Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg

Das Unternehmen HOREX entstand in den politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich schwierigen Zeiten nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg, als sich Deutschland gedemütigt im Würgegriff der im Versailler Diktats auferlegten Reparationen befand. Motorräder waren für viele unerschwinglich, aber die mit Einbaumotoren aufgerüsteten Motorfahräder boten eine Alternative als das Motorrad des kleinen Mannes. Die Motorenfabrik Oberursel, stark expandiert während des kriegsbedingten florierenden Geschäfts mit Flugzeugmotoren, hatte in solchen Fahrrad-Motörchen einen Strohalm gesehen und ihren Einbaumotor „GNOM“ herausgebracht. Dieser Motor, zwischenzeitlich von der 1922 in Oberursel gegründeten Columbus Motorenbau AG gefertigt, wurde für Fritz Kleemann zur technischen Grundlage seines Motorradbaus. Die wirtschaftliche Grundlage stellte sein Vater Friedrich Kleemann, mit Geld und mit den Einrichtungen der REX-Conservenglas-Gesellschaft. Dies führte über die Fahrzeugbau AG Bad Homburg zur Ende 1923 gegründeten HOREX-Fahrzeugbau AG.

Das Motorfahrad machte dort allerdings schnell Platz für das schon im Frühjahr 1923 sich bei Rennen bewährenden ersten Motorrad mit dem 250 ccm Columbus-Motor, dem späteren Modell 1924. Nach den beiden stärkeren, 1925 dazugekommenen 500 ccm und 600 ccm Maschinen, begann 1928 mit den schweren Tourenmaschinen T 5 und T 6 die Ära der von Hermann Reeb konstruierten Motoren und Motorräder. Diese beiden Typen wurden zum Rückgrat der bis zum kriegsbedingten Ende

laufenden Motorradproduktion bei HOREX. 1931 kamen das Kleinkraftrad S 2 sowie das leichte Motorrad S 3 hinzu, zwei Jahre später folgte mit dem Modell S 35 die erste 350 ccm-Maschine. Diese kleineren Motorradmodelle wurden 1939 abgelöst durch das 350 ccm-Motorrad SB 35 mit dem neuen Blockmotor E1M.

Fritz Kleemanns Rennsportbegeisterung war eine wesentliche Triebfeder für die Entstehung von HOREX. Von Anfang an waren die von ihm und anderen Fahrern bei den verschiedensten Wettbewerben errungenen Siege immens wichtig, um die Marke bekannt zu machen und deren Ruf zu begründen. Bis 1928 dienten dafür besonders hergerichtete Tourenmaschinen mit Freises Motoren. Dann brachte HOREX seine ersten Sportmaschinen S 5 und SS 5 heraus, bei denen auf Sturmey Archer-Motoren aus England zurückgegriffen wurde. Auch wegen der aufkommenden Importbeschränkungen brachte HOREX 1933 seine Sportmaschinen S 6 und S 8 mit eigenen Zweizylindermotoren heraus, die sich aber ebenso wie die folgenden Vierventilmotoren der S 64 Maschinen, nicht am Markt durchsetzen konnten. Sie wurden 1937 abgelöst von den Sportmaschinen S 5 und S 6, die sich an den bewährten Tourenmaschinen anlehnten und ähnlich gut angenommen wurden. Schon drei Jahre später setzte der Krieg der Herstellung von Motorrädern bei HOREX ein Ende. Zu den **Produktionsstückzahlen** der ersten Generation der noch von Freises Columbus-Motoren angetriebenen und bis Ende 1927 gebauten Motorräder ist nichts in den Überlieferungen aufgetaucht. Es

Produktionszahlen HOREX 1928 bis 1941													Hinweis: Wegen ungenügender Quellenlage keine absolute Genauigkeit möglich!												
TYP	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	Gesamt										
T 5	273	217	46	15	5	80	X	X	X	X	X	X	135												
T 6	78	80	69	27	6	36	X	X	X	X	X	X	225	107											
S 5 / SS 5	17	252	131	286	84	43	X																		
S 64 / SS 64								X	X																
S 5 / S 6									X	X	X	X	642												
T5/T6 - S5/SS5 - S64/SS64 - S5/S6	368	549	246	328	95	159	372	936	908	1.168	1.466	1.377	1.002	107	9.081										
S 6 / S 8						26	24	32	8						90										
S 2				650	207	132	41	X	X	X	X														
S 3				23	26	148	233	X	X	X	X														
S 35							5	X	X	X	X														
S2, S3, S35				873	233	280	279	412	1.275	852	561	19			4.784										
SB 35												476	332		808										
<b>Summe</b>	<b>368</b>	<b>549</b>	<b>246</b>	<b>1.201</b>	<b>328</b>	<b>465</b>	<b>675</b>	<b>1.380</b>	<b>2.191</b>	<b>2.020</b>	<b>2.027</b>	<b>1.872</b>	<b>1.334</b>	<b>107</b>	<b>14.763</b>										
Die Lage der farblichen Balken symbolisiert den Lieferzeitraum der jeweiligen Modelle													14.763												

Tabelle Helmut Hujer - Mai 2023 - Basierend auf Auswertungen und Analysen von Klaus Schmitz, München

dürften jeweils nur wenige Hundert gewesen sein. Für die Produktionsstückzahlen zwischen 1928 und 1941 wurde die eingefügte Übersicht erstellt, die auf den Auswertungen von Klaus Schmitz basiert. Auch wenn die einzelnen Werte wegen der ungenügenden Quellenlage nicht auf die Goldwaage gelegt werden dürfen, ergibt sich doch ein anschauliches Bild von der Produktion und dem Geschäft von HOREX. Man erkennt das stetige Wachstum des Geschäfts, das mit dem Kriegsbeginn wieder abknickt. Rund 62 % der im Zeitraum von 1928 bis 1941 produzierten knapp 14.800 Motorräder gehören zur Hubraumklasse 400 ccm und mehr, rund 38 % entfallen auf die kleineren Maschinen S 2, S 3, S 35 und SB 35 mit bis zu 350 ccm Hubraum. In der Kategorie bis 250 ccm, auf die in Deutschland 1938 rund 83 % aller Motorradzulassungen entfielen, war HOREX so gut wie nicht vertreten. Das reflektiert den Status von HOREX als einem exklusiven Motorrad.

Preisangaben HOREX-Motorräder 1928 bis 1941										Tabelle Helmut Hujer - Mai 2023					
TYP		1926	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
T 5	SV	1.290				1.430			985	985	965	995	995	995	
T 6	SV	1.390				1.470			1.085	1.035	995	1.035	1.035	1.035	
S 5	OHV-Si-A					1.470	1.275								
SS 5	OHV-Si-A					1.850	1.475								
S 5	OHV											1.225	1.225	1.225	
S 6	OHV											1.275	1.275	1.275	
S 2	OHV					975	875		825	825	790				
S 3	OHV						975		885	885	885				
S 35	OHV									965	965	965	965		
S 6	OHV-Twin								1.480	1.480					
S 8	OHV-Twin								1.570	1.570					
S 64	OHV-4Ventil									1.275	1.275				
SS 64	OHV-4Ventil									1.375	1.375				
SB 35	OHV-Block													965	
Faktor Kaufkraft € 2022		4,2	4,0	3,9	4,0	4,4	4,9	5,1	4,9	4,8	4,8	4,8	4,7	4,7	4,6
Multiplikation der Preisangabe mit diesem Faktor ergibt die ungefähre Kaufkraft 2022 in Euro															
Die Lage der farblichen Balken symbolisiert den Lieferzeitraum der jeweiligen Modelle															

In der Kategorie über 250 ccm lag der HOREX-Anteil bei etwa 4,5 %, hinter DKW, BMW und NSU mit zusammen gut 63 %.

Neben seinen Motorrädern lieferte HOREX auch **Einbaumotoren** an „Konfektionäre. Dazu zählen die schon erwähnten, von 1935 bis 1938 an Hercules gelieferten über zweihundert 250 ccm-Motoren, und vor allem die ab Anfang 1938 bis 1945 an Victoria, gelieferten 350 ccm-Motoren für deren Motorräder KR 35 SN, SS und WH.

Zur Abrundung des Bildes ist eine Preisübersicht zu den einzelnen Modellen eingefügt. Die farblichen Balken zeigen den Produktionszeitraum für die jeweiligen Modelle an. Um die damaligen Preise in die Kaufkraft des Jahres 2022 zu übertragen, sind die für 2022 von der

Deutschen Bundesbank herausgegebenen Umrechnungsfaktoren angegeben.

Die **Werksanlagen, Hallen, Maschinen, Entwicklungseinrichtungen**, all das konnte in diesen Jahren mit der Produktionsmenge wachsen und qualitativ und quantitativ den Erfordernissen der ansteigenden Produktion angepasst werden. Dazu konnten kaum Informationen gefunden werden. Als interessanter Teil der Bad Homburger Industriegeschichte wäre eine tiefere Recherche angebracht.

Nachdem die Bauteilerstellung bereits vorher eingestellt worden war, kamen im Jahr 1941 bis Oktober noch 107 letzte Motorräder des Modells T 6 zur Auslieferung. Damit versiegte die Motorradproduktion auf ungewisse Zeit.

## 10. Der totale Zusammenbruch - Wie kann es weitergehen?

Für Bad Homburg endete das Kriegsgeschehen mit der Besetzung der Stadt durch die US-Armee am Karfreitag 1945, dem 30. März. Auch Bad Homburg, das im Umfeld des stark bombardierten Frankfurt lag, war nicht von fehlgeworfenen Bomben verschont geblieben. Bei dem schlimmsten Bombenabwurf am 8. März 1945 waren zahlreiche Gebäude in der Innenstadt in Schutt und Asche gesunken, vierunddreißig Menschen hatten ihr Leben lassen müssen. Die Industriebetriebe waren hingegen weitgehend verschont geblieben, mussten jedoch mit der Besetzung zunächst ihre Pforten schließen. Bei der Bevölkerung machte sich nach der friedlich verlaufenen Besetzung eine gewisse Erleichterung breit. Die Menschen konnten nun wieder ohne Angst vor den zuletzt ständig drohenden Tieffliegern ihren Beschäftigungen bei Tage nachgehen, und wieder ohne Angst vor nächtlichen Fliegeralarmen und Bombenangriffen ruhiger schlafen. Aber der Krieg ging noch sechs lange Wochen weiter und damit das Bangen um Angehörige und die Zukunft überhaupt.

### **Mangel, Not und Engpässe**

Zu der allgemeinen Sorge um die täglichen Bedürfnisse kamen nun neue und ungewohnte Umstände und Einschränkungen. Die Wohnungsnot war groß, und die Einwohner Bad Homburgs mussten noch mehr zusammenrücken. Schon während des Krieges hatte die Stadt viele Ausgebombte und Evakuierte aufgenommen, und nun beschlagnahmten die Besatzer - neben Betrieben, Schulen und anderen öffentlichen

Gebäuden - viele der Hotels, Pensionen und eine große Anzahl privater Häuser und Wohnungen. Dazu kam, dass ungezählte Heimkehrer und Flüchtlinge unterzubringen waren, und ab dem Herbst die aus den Ostgebieten deportierten und zugewiesenen Menschen.

Glücklicherweise waren die öffentlichen Einrichtungen und Verwaltungen Bad Homburgs, anders als in vielen der zerbombten und ausgebrannten größeren Städte, weitestgehend intakt geblieben. Die Besatzer ließen diese Verwaltungsstrukturen im Grunde bestehen, entfernten aber die nationalsozialistisch belasteten Verwaltungsangehörigen. Das verschärfte dort, nach den kriegsbedingten Verlusten, die Personalnot weiter. Ein von der Militärbehörde eingesetzter „Commanding Officer“ regelte und überwachte nun die Art und den Umfang des Verwaltungshandelns. Im Vordergrund standen, wie überall in Deutschland, die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit und die Erfüllung der menschlichen Grundbedürfnisse nach Nahrung, trockener und warmer Unterkunft und nach Bekleidung. Die aus den Kriegszeiten bekannte Zwangsbewirtschaftung der Lebensmittel blieb weiter bestehen, allerdings wurden die täglichen Rationen nun deutlich schmaler. Mit dem Ende der Kriegswirtschaft und der Rüstungsproduktion brach die trotz vieler Zerstörungen noch verbliebene Industrieproduktion überall in Deutschland weitgehend zusammen. Die auch während des Krieges generell privatwirtschaftlich organisiert gebliebenen Unternehmen, die möglichst wieder

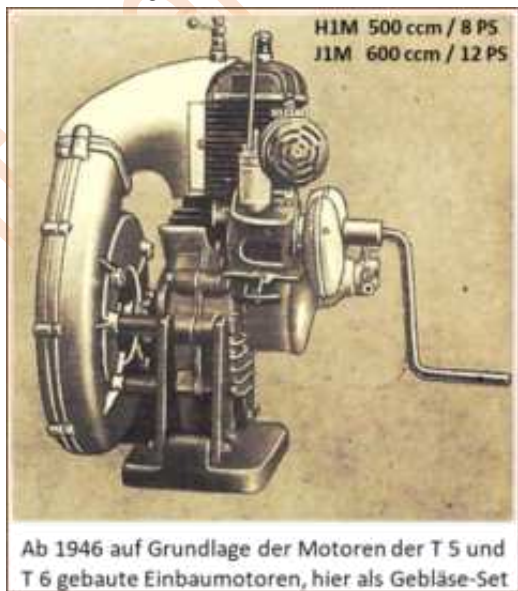
einen Geschäftsbetrieb aufnehmen wollten, mussten sich zunächst um eine Produktionsgenehmigung bei den Besatzungsbehörden bemühen. Diese gab es anfangs nur für Güter des täglichen Bedarfs und sofern die dafür erforderlichen Materialien und Produktionseinrichtungen nachgewiesen werden konnten. So begann mancher Betrieb mit der Herstellung von gänzlich anderen Produkten, als es während oder vor dem Krieg der Fall war.

### Ein erster Wiederanfang

Das HOREX-Werk hatte keine kriegsbedingten Schäden erlitten, es war nicht von der US-Army requiriert worden, und das Schicksal einer Reparationsdemontage, wie sie das Werk der Oberurseler Motorenfabrik erleiden musste, blieb HOREX auch erspart. Nach der kriegsbedingten Umstellung der Produktion war die Zukunft nun ungewiss, denn Motorräder galten nicht als Güter des dringenden Bedarfs. Wie es im Einzelnen ablief und wer die Akteure waren, liegt im Dunkeln. Die Firma HOREX wurde mit der Reparatur und Herstellung von Radlagern eingebunden in das Reparaturprogramm für die Eisenbahn. Angeblich haben die Amerikaner Hermann Reeb von zu Hause abgeholt, damit er als Betriebsleiter die Fabrik in Gang bringe. Bereits Anfang Mai 1945 konnte HOREX, ebenso wie das benachbarte Werk der PIV, den Betrieb mit etwa fünfzig zurückgekehrten Arbeitern wieder aufnehmen. Das erfolgte ohne Fritz Kleemann, der als „Wehrwirt-

schaftsführer“ und aktiver Teil und Repräsentant des NS-Machtapparats so gleich interniert worden war. Im Zuge des Entnazifizierungsprozesses stufte ihn die Spruchkammer im Juli 1946 als Minderbelasteten (Bewährungsgruppe) ein und verurteilte ihn zu drei Jahren **Berufsverbot**.

1946 durften dann auch wieder Motoren konstruiert und gebaut werden, jedoch nur kleine Einbaumotoren für die Bau- und Landwirtschaft. Damit präsentierte sich HOREX schon auf der ersten Hannover Messe 1947. Auch wenn deren Produktionsstückzahlen klein geblieben sind, war es immerhin ein Wiederanfang im Motorenbau. **1948** lieferte



HOREX noch 21 solcher 600 ccm-Motoren T 6 aus, neben 35 Motoren E1M an Victoria für die KR 35-Motorräder, und die ersten 24 der nach dem Krieg wieder ersten gebauten Motorräder des Modells SB 35.

## 1948 - Endlich wieder Motorräder!

Nach dem Krieg durften im niederliegenden Deutschland zunächst gar keine Motorräder gebaut werden, und dann nur mit begrenztem Hubraum. Diese Hubraumbegrenzungen waren bis zur Währungsreform im Juni 1948 schrittweise auf 250 ccm angehoben worden. Mit der Einführung der D-Mark in den drei Westzonen am 20. Juni 1948 wurden die Reichsmark und die Zigarettenwährung abgelöst, und von einem

auf den anderen Tag war vieles wieder verfügbar, das in Erwartung dieses Tages gehortet worden war. In dieser Situation erhielt HOREX - als erster Herstel-

ler in Westdeutschland - die Genehmigung zum Bau von Motorrädern mit 350 ccm Hubraum. Dieses Privileg war vermutlich den Bemühungen des nach der Emigration aus NS-Deutschland wieder zurückgekehrten, späteren Gebietsver-



reters von HOREX zu verdanken, Siegismund Stein. So nahm man, nach über sieben Jahren ungewollter Unterbrechung, sofort die Produktion des letz-



ten Vorkriegsmodells in Angriff, des Modells SB 35 mit seinem technisch immer noch aktuellen 350 ccm-Blockmotor E1M. Nach den rund achthundert noch vor dem Krieg gebauten Exemplaren konnte HOREX im August **1948** mit der Montage der ersten SB 35-Motorräder beginnen, das gegenüber der Vorkriegsausführung nur geringfügige Änderungen aufwies. Noch hakte es bei den Abläufen, vor allem aber machte die Beschaffung des Vormaterials, der Anbauteile und von Reifen Probleme. Bis zum Jahresende **1948** konnten die ersten 24 Maschinen SB 35 ausgeliefert werden. Langsam lief sich alles besser ein, zumal die Währungsreform vom Juni 1948 zu einem unverhofften Aufblühen jeglicher wirtschaftlichen Tätigkeiten geführt hatte. Im Folgejahr wuchs die Produktion Monat für Monat an, im Gesamtjahr **1949** konnten 2.315 SB 35-Maschinen ausgeliefert werden. Daneben gingen 1949 letztmalig einhundert Motoren E1M an Victoria in Nürnberg, und einer an Bucker in Oberursel. Im Juli 1949 hatte man das **1000ste** nach dem Krieg wieder produzierte Motorrad feiern können, was glücklicherweise in einer Fotografie festgehalten wurde. Parallel zum Fertigungsanlauf des Nachfolgemodells Regina kamen **1950** noch die letzten etwa einhundertfünfzig SB 35 zur Auslieferung, die zusammen mit dem ersten Regina-Jahrgang in der Absatzstatistik als 350 cm-Maschinen erfasst wurden. Damit ergab sich eine Gesamtzahl von etwa zweitausenddreihundert seit 1948 produzierten SB 35-Maschinen. Dies stärkte die HOREX-Flotte in Deutschland erheblich, denn von den vor dem Krieg gebauten Motorrädern waren 1949 in Westdeutschland lediglich noch etwa

zweitausenddreihundert Exemplare übriggeblieben. Wer zu Kriegsbeginn keinen privilegierten Bedarf hatte nachweisen können, oder der sein Motorrad nicht hatte verstecken können, dem hatte es die Wehrmacht weggenommen.

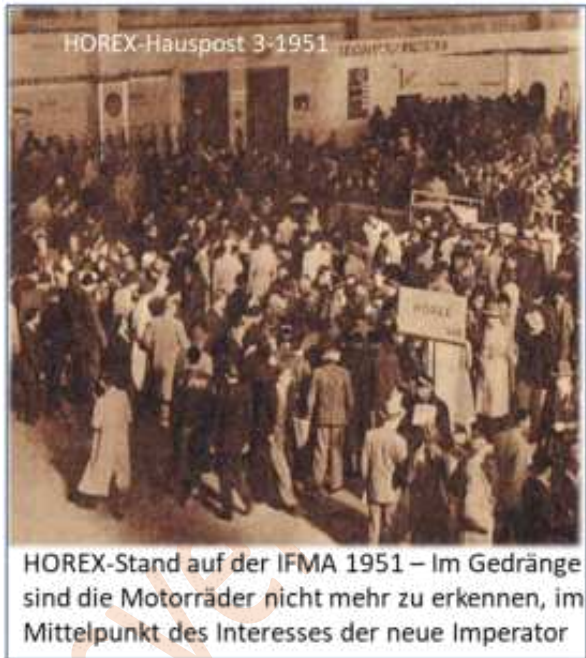
### Die ersten Nachkriegskonstruktionen

Während die Produktion der SB 35 anlief, wurde in der Konstruktion schon an einem Nachfolgemodell gearbeitet. Nach einem guten Jahr Entwicklungs- und Anlaufzeit kamen im Januar 1950 die ersten Exemplare dieser neuen „**Regina**“ zur Auslieferung. Die Regina sollte eine neue Ära einläuten, auf die im Folgekapitel eingegangen wird.

### Der nicht realisierte Imperator 500

Nachdem die Konstruktion der Regina in trockenen Tüchern war, begannen die Arbeiten zur Entwicklung von deren „strammen Bruder“, einer 500-ccm-Parallel-Zweizylindermaschine mit dem Namen **Imperator**. Ende 1950, am 24. Dezember, begannen die Fahrerprobungen im Taunus. Als im Juli 1951 die erste HOREX HAUSPOST erschien, wurde diese neue Maschine bereits mit einem Bericht über die erfolgreichen Erprobungen stolz vorgestellt. Im Oktober 1951 folgte die viel beachtete Vorstellung auf der Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung IFMA in Frankfurt. Das Grundmodell mit 500 ccm Hubraum wurde mit folgenden Merkmalen beschrieben: Blockmotor mit 30 PS bei 6.800 U/min, Höchstgeschwindigkeit 150 km/h, Fahrwerk mit Teleskopgabel und Schwingarm-Hinterradfederung, Blockmotor mit obenliegender, von einer zwischen den Zylindern hochgeführten

Steuerkette und Vierganggetriebe, Bohrung 65 mm, Hub 75 mm, Verdichtungsverhältnis 7, Gesamtgewicht 175 kg. Als „Behördengespann“ wurde auch eine 600 ccm-Maschine präsentiert. Doch Mitte 1952 kam das Aus. Zum einen war das HOREX-Werk voll mit den Regina-Modellen ausgelastet, zum anderen hätte die Serienreifeimachung der Imperator noch beträchtliches Personal und Kapital erfordert, und des Weiteren war für eine solche Maschine nur mit einer kleinen Käuferschicht zu rechnen. So wurden die Entwicklungsarbeiten eingestellt, nachdem sechs Prototypen dieser Imperator gebaut worden waren und acht der Zweizylindermotoren.



## 11. Die REGINA - Glanz und Blütezeit für HOREX

Regina – die Königin unter den Motorrädern. Ja, das sollte sie werden, in der 350 ccm-Klasse! Nach der kriegsbedingten Unterbrechung des Motorradbaus nahm HOREX Ende 1948 die Entwicklung einer neuen 350-ccm-Maschine auf. Diese sollte ein grundlegend modernisiertes Fahrgestell erhalten. Bereits Ende 1949 konnte HOREX die neue 350er „Regina“ vorstellen – ein in Technik und Erscheinungsbild völlig neuarti-

Stahlfelgen, und die Leichtmetall-Vollnaben-Trommelbremsen ins Auge.

Am 20. Dezember 1949 lief die Serienfertigung an, im Januar 1950 liefen die ersten Regina vom Band. 1.975 Mark kostete dieser Traum, wofür ein Arbeiter etwa neun Monate arbeiten musste. Dennoch war die Nachfrage nach diesen neuen sportlich-eleganten Maschinen gewaltig und stellte HOREX vor gewaltige Herausforderungen beim Hochlauf



der Produktion. Ab der Jahresmitte wurden bereits durchschnittlich siebenhundert Maschinen im Monat produziert. Das war der Anfang eines beispiellosen Höhenflugs, der die Regina zum meistgebauten und meistgefahrenen 350 ccm-Motorrad weltweit machte. Schon im Mai 1951 lief die 10.000ste Regina vom Band. Dieses Jubiläumstück wurde nicht verkauft, sondern im Rahmen eines Betriebsausflugs verlost. Der glückliche Gewinner war per Fernlos Philipp Westenburger aus der Versuchsabteilung, der gerade Dienst an der Rennstrecke Solitude bei Stuttgart hatte.

ges und gelungenes Motorrad. Den Antrieb besorgte der etwas überarbeitete Einzylinder-Viertaktmotor der SB 35 mit 18 PS Höchstleistung, aber ein neues Fahrwerk bestach mit vielen Details. Neben der modernen Teleskop-Federgabel mit dem von der SB 35 übernommenen Lenkkopfwinkel von 61 Grad und der Geradweg-Hinterradfederung, fielen der verchromte Tank, die zwei verchromten Auspuffrohre, die ebenfalls verchromten

Stahlfelgen, und die Leichtmetall-Vollnaben-Trommelbremsen ins Auge.

### Die Mitglieder der Regina-Familie

Die 1950 herausgebrachte 350 ccm-Regina ging zwar auf das ab 1948 wieder gebaute Vorkriegsmodell SB 35 mit ebenfalls vier Gängen zurück, wies jedoch deutlich modernere Züge auf. Ihr

elegantes Erscheinungsbild war geprägt von viel Chrom und Aluminium und von einer Allradfederung, wie sie BMW bereits vor dem Krieg eingeführt hatte. Die Primärkette für die obenliegenden Ventile lag hinter einer Abdeckung, die Sekundärkette in einem komplett geschlossenen und mitschwingenden Kettenkasten. Der 350 ccm-Viertaktmotor hatte ein Bohrungs-Hub-Verhältnis von 69 mm zu 91,5 mm und leistete bei einem Verdichtungsverhältnis von 6,35 auf Dauer 15 PS und kurzzeitig 18 PS. Der Langhubsound war ein Alleinstellungsmerkmal für die Regina, die deswegen auch als **Dampfhammer** bezeichnet wurde. Der verchromte Tank fasste 13,5 Liter, die Höchstgeschwindigkeit betrug 115 km/h, der Normverbrauch 2,6 Liter auf 100 Kilometer. Neben den üblichen Weiterentwicklungen folgten dieser Ur-Regina weitere Ableitungen, die hier mit den 1954 eingeführten Modellbezeichnungen kurz vorgestellt werden sollen. Die Ur-Regina 350 von 1950 blieb Mutter und Ursprung dieser im Baukasten-system entwickelten Modelle:

#### ➤ **Die Regina 1 – 350 ccm**

Zu den Weiterentwicklungen der ab Juni 1952 gebauten neuen Regina 350 zählen die neue und mit 65 Grad steiler gestellte Telegabel, was den Nachlauf von 110 auf 75 mm reduzierte, der kurze Sportlenker, ein vergrößerter Lenkungswinkel, seitlich tiefer gezogene Kotflügel, der auf 18 Liter vergrößerte „Büffeltank“ mit neuer Linienführung, die auf 40 mm erhöhte Bremsbackenbreite und der Ersatz der seit 1928 bei HOREX üblichen Nockenwellenkette durch schrägverzahnnte Stirnräder. Diese verbesserte Version mit dem leistungsstärkeren 19

PS-Motor erhielt im Nachhinein die Typenbezeichnung "Regina 1".

#### ➤ **Die Regina 350 Sport**

1952 erschien die erste Sportversion der Regina 350. Sie machte durch Auspuffknallen beim schnellen Gaswegnehmen auf sich aufmerksam. Das Verdichtungsverhältnis des Motors war auf 7 erhöht worden, sodass er 20 PS bei 6.000 U/min leistete. Die Spitzengeschwindigkeit wurde mit 125 km/ angegeben, der Kraftstoffverbrauch mit 3,2 Liter auf 100 Kilometer. Die Beschleunigung auf 100 km/h lag mit 12 Sekunden deutlich unter den endlosen 22 Sekunden der Normalmaschine. Das Sportmodell unterschied sich von der Regina 1 durch den Aluminium-Zylinderkopf anstelle des dort noch verwendeten Gusseisenkopfes und dass sie nur ein Auspuffrohr auf der rechten Seite hatte. Zur Aufrüstung einer normalen Regina in die Sportversion bot HOREX einen Umbausatz an.

#### ➤ **Die Regina 2 – 250 ccm**

Bereits seit dem Frühjahr 1952 war eine kleinere Version der Regina mit 250 ccm-Motor für die sparsamen Schweizer gebaut worden, die damit Kraftfahrzeugsteuer sparen konnten. Bohrung und Hub waren reduziert worden und das Verdichtungsverhältnis auf 7,4 angehoben. Damit stand der Motor mit zunächst 16 PS, später 17 PS, den schwereren 350er Regina nur wenig nach. Von diesen war sie durch den Einzelauspuff an der linken Seite und eine Fischsilber-Lackierung zu unterscheiden. Ab August 1953 kam die später als Regina 2 bezeichnete 250 ccm-Maschine auch auf den deutschen Markt, der Preis betrug 2.125 DM.



Konstruktion auf einiges bei den äußeren Chrom- und Lack-Effekten verzichtet, und auf den Gepäckträger.

➤ **Die Regina 4 – 400 ccm**

Die mit 22 PS leistungsstärkere 400-ccm Regina 4 wurde im Oktober 1953 auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Frankfurt als Gespannmaschine vorgestellt. Als solche mit einer Geschwindigkeit von 105 km/h angegeben, wurde sie mit ihren 130 km/h als Solomaschine eher zu einer Konkurrenz für die 350er Sportmaschine. Das Motorrad kostete damals 2.185 DM und als Gespann 2.835 DM.

➤ **Die Regina 3 – 350 ccm**

1954 ersetzte der bei der Sportversion schon 1952 eingeführte Aluminium-Zylinderkopf die gusseisernen Ausführung, die Schalldämpfer wurden optimiert, und mit dem auf 7 erhöhten Verdichtungsverhältnis stieg die Höchstleistung auf 19 PS.

➤ **Die Regina 250 V**

Als 1954 die Verkaufszahlen der Motorräder deutlich einbrachen, versuchte HOREX, sich über den Preis im Geschäft zu halten. So brachte man im Herbst 1954 die V-Variante des 250er Modells heraus, deren V für volkstümlich stand. Dieses abgespeckte Modell sollte in erster Linie ein zuverlässiges und dabei preisgünstiges Beförderungsmittel sein. Schwarz oder fischsilbergrau lackiert, wurde bei ansonsten gleicher

Theoretisch waren zwar alle Regina-Modelle für den Gespannbetrieb geeignet, praktisch blieb dies den leistungsstärkeren Modellen vorbehalten. Die gebräuchlichsten Seitenwagen für die Regina-Modelle waren die der Firma Steib in Nürnberg.



## Zur Entwicklung eines Motorrads

In der Hauspost vom März 1952 gab HOREX einen Einblick in die wesentlichen Entwicklungsschritte zum Bau eines neuen Motorradmodell, die etwa eineinhalb Jahre erforderten. Den entsprechenden Marktanalysen folgten demnach die Definition des neuen Modells, dessen Konstruktion, der Bau von Komponenten und von Motorrädern für Erprobungen, zunächst auf Prüfständen und dann durch Versuchsfahrer in verschiedenen Szenarien des Straßenbetriebs. Lief alles gut, folgten die Dispositionen des Einkaufs und der Fertigung für die Produktionsvorbereitung und schließlich für die Herstellung von etwa 30 bis 40 Maschinen der Null-Serie. Diese wurden bei Vertretern und Kunden einer längeren Erprobung unterzogen, bevor, wenn alles gut gegangen war, die Serienfertigung vorbereitet werden und anlaufen konnte.

## Ein Resümee

Schon 1950 gelang mit der Ur-Version der Regina 350 ein großer Markterfolg. Sie wurde in weiterentwickelter Form und mit ihren hinzugekommenen Schwester-Modellen bis Ende 1955 in hohen Stückzahlen produziert. Dafür wurden das Werk und dessen Produktionsanlagen in zwei wesentlichen Schritten, 1950 und erneut 1953, deutlich erweitert und modernisiert. Gleichzeitig wurde ein globaler Vertriebsapparat zur Kundenbetreuung aufgebaut. Es gelang, eine feste Markenbindung der Kunden herzustellen, die sich auch im Zusammenschluss der Horexianer in zahlreichen HOREX-Clubs im In- und Ausland zeigte. Nach dem Produktionsrekord von 1953 begann für die Motorräder jedoch eine steile Talfahrt. Nach über 72.000 Exemplaren lief die Produktion der Regina-Modelle Ende 1955 aus.

Horex Regina	350	350 Sport	250	250 V	400
Produktion	1950-1955	1952-1955		1954-1955	1953-1955
Kategorie	Touren	Sport	Touren		Gespann
Bohrung	69 mm		65 mm		74,5 mm
Hub	91,5 mm		75 mm		91,5 mm
Hubraum	342,1 cm <sup>3</sup>		248,9 cm <sup>3</sup>		398,9 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	6,8:1	7:1	7:1		6,8:1
Max. Leistung	18 PS / 19 PS bei 5.000 U/min	20 PS bei 6.000 U/min	17 PS bei 6.640 U/min		22 PS bei 5.750 U/min
Geschwindigkeit	115 / 126 km/h	125 / 136 km/h	110 / 120 km/h		105 km/h Gespann 130 km/h Solo
Trockengewicht	145 kg	144 kg	140 kg		150 / 235 kg
Vorgänger	SB 35	Regina 350	Nein	Regina 250	Regina 350
Nachfolger	Resident 350	Nein	Regina 250 V	Nein	Imperator 400

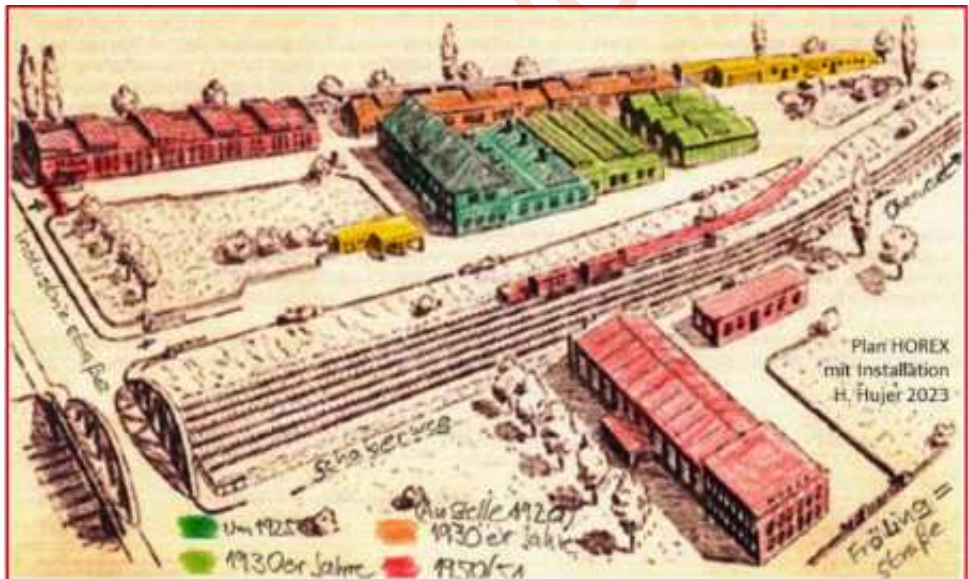
## 12. Das Unternehmen und die Fabrik auf ihrem Höhepunkt

Anfang der 1950er Jahre wuchs bei HOREX Aufbruchstimmung. Die neue Regina lief wie geschmiert, als technische Maschine, aber auch in der Gunst des Publikums und im Verkauf - und damit in der Produktion. Nach ihrer Premiere im Januar 1950 wurden schon in diesem ersten Modelljahr etwa sechstausendachthundert Regina produziert. Damit war die Leistungsfähigkeit der Fabrik ausgereizt, aber die Nachfrage nach diesen eleganten HOREX-Motorrädern schien keine Grenzen zu kennen. Eine Erhöhung der Produktionskapazitäten und eine Modernisierung des überwiegend noch aus der Vorkriegszeit stam-

menden Maschinenparks wurde unumgänglich. Die Anzahl der Beschäftigten war bis zum April 1951 auf etwa vierhundert angestiegen, und um die nur begrenzt vorhandenen Fachleute zu binden, wurde mit dem Bau der ersten Werkswohnungen begonnen.

### Die Fabrikerweiterungen von 1950

Der Bau von Motorrädern hatte 1923 noch bescheiden in den 1920 für das Konservenglasgeschäft gebauten Holzhallen begonnen. Mit wachsendem Geschäft und der Konzentration auf den Motorradbau konnten diese Holzhallen ab Anfang 1926 komplett für den Bau



**HOREX-Werk an der Industriestraße Ende 1950**, geteilt durch Bundesbahntrasse Hbg-Ffm  
Orange: Feste Bauten an Stelle der Holzhallen von 1920, vermutlich in 1930er Jahren errichtet  
Dunkelgrün: Um 1926 errichtetes Verwaltungsgebäude mit angeschlossenen Werkstatttrakt  
Hellgrün: Werkserweiterungen in 1930er Jahren      Gelb: Ursprung und Funktion unsicher  
Rot: 1950 neu errichtete große Produktionshalle mit neuem Werkseingang, Gleisanschluss an die Bundesbahntrasse, sowie Reparaturwerk und Kundendienstschule an der Frölingstraße

der Motorräder und der im Laufe jenes Jahres von Oberursel her überführten Motorenherstellung genutzt werden. Im gleichen Jahr war bereits das großzügige Verwaltungsgebäude mit der daran angeschlossenen Werkhalle errichtet worden. In den **1930er Jahren** war diese Werkhalle durch einen Anbau etwa verdoppelt worden, und dahinter war eine weitere Werkhalle entstanden. An die Stelle der Holzhallen aus dem Jahr 1920 war eine langgestreckte feste Montagehalle getreten. So etwa kann man sich das Werk vorstellen, in



1950 errichtete Maschinenhalle mit Werkseinfahrt



Links Montagehalle, dahinter Verwaltungsgebäude, rechts neue Maschinenhalle und Motorentest, im Hintergrund Reparaturwerk und Kundendienstschule



Bauteilproduktion in der 1951 errichteten Maschinenhalle

das 1948 wieder der Motorradbau einzog.

Für den 1950 einsetzenden Siegeszug der Regina war dieser Rock schnell zu eng geworden, die Produktion platzte aus allen Nähten. Der Verkaufserfolg der Regina spülte das Geld für Investitionen in die Kassen und stärkte die Kreditwürdigkeit der Firma. In dieser Situation wurden



1950 geschaffene Laderampe an der Bahn, dahinter Verwaltungsgebäude

1950 die folgenden wesentlichen Maßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der Produktion durchgeführt: Auf der bisherigen Freifläche entlang des Dornbachs wurde eine **neue Maschinenhalle** in Massivbauweise für die Bauteilerstellung errichtet. Neben deren Hallenkopf an der Industriestraße (2009 umbenannt in Justus-von-Liebig-Straße) entstand ein Werkseingang mit Zufahrtstor. In der bestehenden Werkhalle daneben wurden der Motoren- und der Motorradbau auf **Fließmontage** umgestellt. Nach der Fahrzeug-Abnahme in

er abschließenden Endkontrolle wurden die Maschinen angeworfen und von den Einfahrern über die neu angelegte, etwa fünfhundert Meter lange **Einfahrbahn** in die Auslieferungshalle gefahren. Dort warteten sie auf ihren Abtransport per Bahn oder LKW. Um den Transportweg zum Bad Homburger Bahnhof einzusparen, wurde eine eigene **Verladerampe** an der Bahntrasse gebaut. Und letztlich wurde, jenseits der Bahnlinie und mit Zugang von der der Frölingstraße, ein Neubau für das **Reparaturwerk** und den **Kundendienst** errichtet.



HOREX – Mitte 1951

Die offene Auslieferungshalle im hinteren Werksbereich mit den, nach kurzer Testfahrt, für den Bahn- oder LKW-Transport bereitstehenden fabrikenueen Reginas

Mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten war es nicht getan, auch der weltweite Vertrieb und die weltweite Betreuung der zahlreichen HOREX-Kunden und Fahrer musste organisiert werden.

### Weltweiter Kundendienst

Was bisher noch irgendwie nebenhergelaufen war, musste bei dem rasanten Wachsen der Fahrzeugflotte nun in einer professionelleren Kundendienst-Organisation gebündelt werden. Diese erhielt 1950, zusammen mit dem Reparaturwerk, ein neues Domizil an der Frölingstraße jenseits der Bahnlinie. Im zweigeschossigen Kopftrakt des Neubaus wurde die Kundendienstschule untergebracht, in der anschließenden Halle das Reparaturwerk und der Ersatzteildienst. Wie schon die Maschinenhalle, erhielt auch dieser Neubau einen charakteristischen Stufengiebel mit dem Schriftzug HOREX. Zur Straffung des



Schulung im Kundendienstzentrum durch Leiter Hans Probst

Kundendienstes wurde 1951 eine eigene „**HOREX-Reparaturwerk GmbH**“ gegründet. Bis 1954 wuchs das Netz von **Vertragshändlern** im Inland auf rund siebenhundert an, und auch im Ausland wurden weitere Vertragsfirmen verpflichtet. Über dieses Händlernetz lief, neben dem Fahrzeugverkauf, dem Ersatzteilvertrieb und die Wartung und Reparatur der Motorräder, auch die Werbung für die Marke. Diese Vertretungen wurden in der HOREX-Kundenorga-

nisation zusammengefasst und von ihr geführt. Zur Ausbildung ihrer Fachleute zu allen technischen und vertrieblichen Themen richtete HOREX eine **Kundendienstschule** ein. Den ersten Lehrgang im Herbst 1951 besuchten fünfundzwanzig Niederländer.



Schauraum der HOREX-Generalvertretung in München 1953

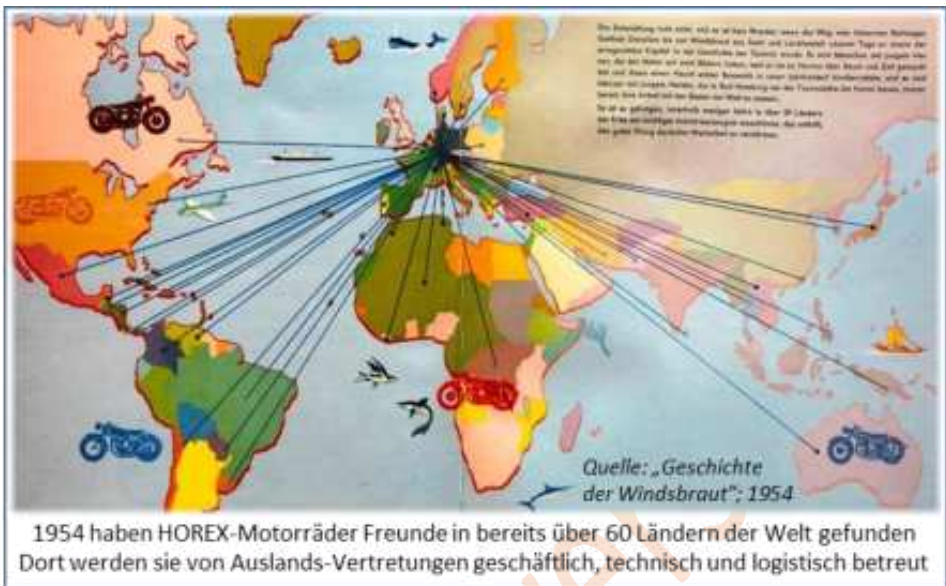
## Die HOREX-HAUSPOST

Um die Bande zwischen der wachsenden Fahrgemeinde und dem Stammhaus in Bad Homburg fester zu knüpfen, was natürlich auch der Markenbindung diente, brachte HOREX Anfang 1951 eine Kundenzeitschrift heraus, die **HOREX-HAUSPOST**. Sie sollte ein „motorisiertes Freundschaftsband“ zwischen dem Unternehmen und allen HOREX-Fahrern knüpfen. Die anfängliche Auflage von 35.000 stieg bis 1954 auf 70.000 Exemplare, die vor allem über die Werksvertretungen im In- und Ausland verteilt wurden. Anfang 1955 wurde die Auflage auf 100.000 Stück erhöht. Man erhoffte sich wohl, den drastischen Absatzrückgang eindämmen zu können. Anfang 1956 kam die Umbenennung in **HOREX-POST**. Regelmäßig wurde zu vielerlei Themen rund um das Motorrad berichtet, wie den Rennsport, neue Fahrzeugmodelle, HOREX-Clubs, deren erste Sternfahrten, Fernreisen von HOREX-Fahrern in die entlegensten Länder der Erde, und immer wieder auch etwas aus der Geschichte oder dem aktuellen Geschehen im Unternehmen. Mit der Nummer 4/58 vom Dezember 1958 erschien die letzte Ausgabe der HOREX-POST, das Magazin wurde ohne Vorankündigung aufgegeben. Sämtliche Ausgaben können auf der Webseite des Schweizer HOREX Clubs durchstöbert werden.



## HOREX auf allen Kontinenten

Das von den sportlichen Erfolgen getragene Image der HOREX strahlte auch weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Rund um den Erdball begeisterten sich Motorradfreunde, zu denen auch viele nach dem Krieg aus Deutschland ausgewanderte Menschen gehörten, für die 350er Maschinen mit dem elegant-sportlichen Auftritt und dem sonoren Klang. Diese Nachfrage griff HOREX auf und konnte so seinen Export in fremde Länder kontinuierlich steigern. 1953 fanden über ein Viertel der gebauten Motorräder ihren Weg in etwa sechzig Länder der Erde. Große Kontingente gingen natürlich in unsere Nachbarländer, nach Österreich, in die Schweiz und in die Niederlande. Die Regina wurde schon 1952 zum weltweit meistgebauten und meistgefahrenen 350er Motorrad! In vielen Ländern wurden zur Erschließung des Markts und der Betreuung der Kunden **Auslandsvertretungen** eingerichtet. In Europa spannte sich das Netz von Finnland bis nach Spanien und in die Türkei. In Übersee war das Netz natürlich dünner, aber HOREX war überall vertreten, in Afrika, in Nordamerika, sehr stark in Südamerika, bis in Japan und Indonesien, und ab 1954 auch in Australien.



### HOREX im Rennsport

Mit dem Rennsport hatte Fritz Kleemann - bis 1928 war er selbst Rennen gefahren - die Marke HOREX einst für den Gebrauchsmarkt populär gemacht. Siege und Erfolge werben für die betreffende Marke, und so wurde die Entwicklung seines Unternehmens zu einem guten Teil von dessen sportlichen Erfolgen getragen. HOREX war schon in den 1920er und 1930er Jahren ein Name in der nationalen wie auch der internationalen Motorsportszene. Mit dem Wiederanlauf des Motorradbaus kamen nach dem Krieg auch die Rennsportaktivitäten wieder in Gang. Schon im Jahr des Markteintritts der neuen Regina traten zahlreiche Privatfahrer mit von ihnen präparierten 350 ccm-Regina bei Bahnrennen, Zuverlässigkeits- und Geländefahrten an. Mit vielen Medaillen, Pokalen und Preisen bewiesen die Fahrer die Leistungsfähigkeit der neuen Regina. Im

Jahr darauf ging neben den erfolgreichen 350 ccm-Maschinen die erste 500 ccm-Maschine auf die Piste. Der Werksrennsport war unter dem Dach der Versuchsabteilung unter Harald Oelerich organisiert, und neben Werksfahrern beteiligten sich zahlreiche Privatfahrer an den unterschiedlichen Rennveranstaltungen. Anfang 1954, kurz bevor HOREX die Rennsportabteilung auflöste, wurde mit dem „HOREX-AS“ eine Erfolgswertung für Privatfahrer eingeführt. Diese erhielten für Platzierungen eine Erfolgsprämie und wurden mit Punkten belohnt, die zum Ende der Rennsaison zu einer Einstufung als HOREX-AS in Gold, Silber oder Bronze führen konnte. Mehr zum Thema Rennsport folgt später.

## Zur Führung des Unternehmens

HOREX war ein familiengeführtes Unternehmen. Zum Jahresende **1952**, dem dritten vollen Produktionsjahr der Regina, konnte das Unternehmen mit seinen Beschäftigten auf das bisher erfolgreichste Geschäftsjahr in seiner Firmengeschichte zurückblicken. Fritz Kleemann, Komplementär und Direktor der HOREX-Columbus-Werk KG, führte das Fami-



Friedrich Kleemann



Hans Hett



Hermann Reeb



Fritz-Lothar Kleemann (\* 1927)  
Einkaufsleiter

Wolf Fischer-Jene  
Technischer Leiter  
(\* 1921)



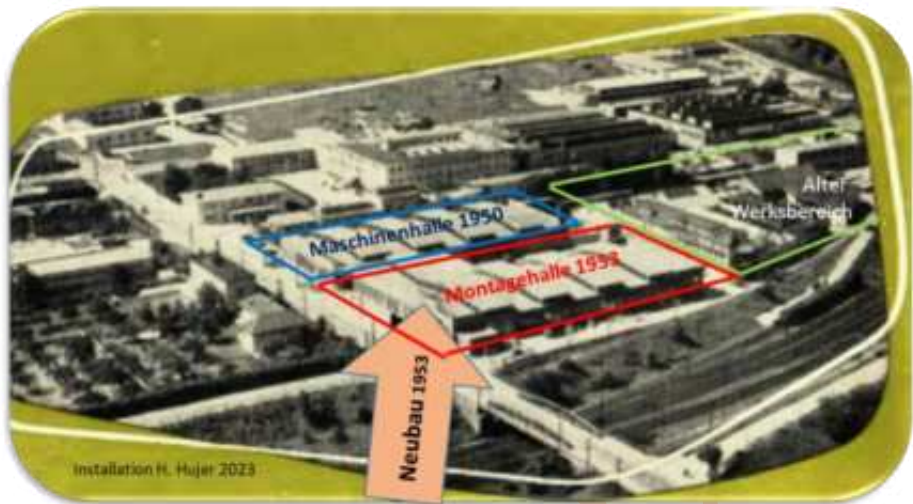
Heinrich Michel

mit dem 1925 eingetretenen Hans Hett, der die Bereiche Verwaltung, Finanzen und Verkauf leitete, hielt er die Fäden der Unternehmensleitung in der Hand. Der wie auch der Konstruktionsleiter Hermann Reeb 1927 eingetretene Heinrich Michel leitete die Produktion, Harald Oelerich die Versuchsabteilung (Anfang 1950 bis Mitte 1954) und Sohn Fritz-Lothar Kleemann (\*1927), dem manche zu gute hielten, dass er noch etwas jung sei, war mit den Rennsportaktivitäten und dem Einkauf befasst.

Weit über sechzehntausend Regina waren 1952 vom Band gelaufen, die Nachfrage schien ungebrochen und konnte immer noch nicht bewältigt werden. Der Markterfolg der Regina trieb den Ausbau der Produktion und des Vertriebsnetzes voran. Und so war nicht der Verkauf das Problem – es wurde praktisch verteilt was die Produktionskapazität.

In dieser Situation stellte man die Weichen für einen nochmaligen Ausbau der Produktion durch den Bau einer weiteren großen Werkhalle und einer Neugestaltung der Produktionsabläufe nach neuesten arbeitsorganisatorischen Erkenntnissen. Diese Baumaßnahmen und Neugestaltungen wurden während des Jahres 1953 bei laufender Produktion realisiert.

lienunternehmen offenbar patriarchalisch mit lockerer Hand. Aufbau- und Ablaufstrukturen waren wenig formalisiert, ebenso Berichtsstrukturen und Entscheidungsprozesse. Als Technischer Leiter wirkte Wolf Fischer-Jene, der 1921 geborene Schwiegersohn von Fritz Kleemann. Er hatte im Krieg den rechten Arm verloren, sodass ihm Motorradfahren nicht mehr vergönnt war. Zusammen



### 1953 – Erneute Fabrikerweiterungen

Der weltweite Ausbau des Vertriebs- und Kundendienstnetzes beflügelte auch die laufende Nachfrage. 1951, Ende ihres zweiten Produktionsjahres, war die 20.000ste Regina vom Band gelaufen, und **Ende 1952** wurde berichtet: „17.000 Regina vom Band gelaufen, Nachfrage noch immer nicht zu bewältigen.“

Dabei waren die Grenzen der erst 1950 ausgebauten Fabrik wieder erreicht, die nun etwa 550 Beschäftigte zählte. Der Grundstein für den Neubau einer großen Fabrikhalle wurde Ende 1952 gelegt. Verbunden mit

einer deutlichen Fabrikerweiterung wurde im Laufe des Jahres **1953** die gesamte Produktion nach den neuesten Erkenntnissen der Arbeitsorganisation umstrukturiert und mit modernsten Anlagen und Fertigungsmitteln ausgestattet. Entlang der parallel zur Bahnlinie vom Haupttor kommenden Werkstraße entstand die jetzt größte Werkhalle der Fabrik. Zusammen mit der 1950 gebauten



Haupttor des HOREX-Werks an der 1953 errichteten Werkhalle



1954 - Alle sieben Minuten laufen ein Motor und eine Regina von den neuen Montagebändern in der 1953 neu errichteten großen Werkhalle  
 Quelle: HOREX Hauspost Ausgabe 54-1

Maschinenhalle formte sie entlang der Industriestraße ein im Baustil abgestimmtes Erscheinungsbild. Im straßenseitigen Kopf der neuen Halle wurde einen neue Fließband-Lackieranlage mit Infrarot-Trockenanlage eingebaut. Die dort lackierten Rahmen- und Karosseriebauteile wurden der direkt angrenzenden Fahrzeugmontage zugeführt. Auf deren Fließband konnten Motorräder im Sieben-Minuten-Takt produziert werden. Vom Fließband der parallel dazu einge-

richteten Motorenmontage liefen die fertigen Motoren ebenfalls direkt in die Fahrzeugmontage ein. Beide Montagebänder wurden über ein von der Werkstraße her bestücktes Zwischenlager mit den erforderlichen Bauteilen versorgt.

Mitte des Jahres **1953** wurde die seit Ende 1936 geltende Firma „HOREX-Columbus-Werk KG“ geändert in **HOREX-WERKE KG**. In diesem Jahr der Produktions-Höchstleistung wuchs die **Belegschaft** auf ihren Höchststand von um die



Das Geschäft brummt –  
 HOREX gehen in alle Welt, per Bahn, LKW, Schiff, Flugzeug oder gar per Auslieferungsbus

600 Beschäftigten. Um auswärtige Fachkräfte anzuwerben und Mitarbeiter zu binden, hatte HOREX schon 1950 eine GmbH zum Bau von **Werkswohnungen** gegründet. Die 24 Wohnungen des ersten, jenseits der Bahnlinie in der Frölingstraße errichtet Wohnblocks, waren Mitte 1952 bezogen worden, 1953 folgte der zweite Block mit weiteren 24 Werkswohnungen.

Mit den Baumaßnahmen des Jahres 1953 erreichte die HOREX-Fabrik ihren

größten Ausbauzustand. Das eingefügte Luftbild von 1958 zeigt das Werk in diesem Endzustand und im Gefüge der Stadt und der seit 1920 deutlich gewachsenen Industrieansiedlung entlang der Industriestraße. Das auf der folgenden Seite eingefügte Schaubild zeigt ergänzend die innere Struktur des Werks mit den wesentlichen Produktionseinrichtungen und Funktionsabläufen.



Quelle: Stadtarchiv Bad Homburg

Das Industriegebiet von Bad Homburg beiderseits der Industriestraße im Jahr 1958  
Ganz rechts an der Bahnlinie das HOREX-Werke, links anschließend die Firma PIV (dort seit 1928) und dann der Magnet-Technik Spezialist Wolfgang Assmann GmbH (dort seit 1949)



Mit dem Neubau der großen Werkhalle 1953, in der die Motoren- und die Fahrzeugmontagen in aufeinander abgestimmtem Fließsystemen erfolgten, und mit der Anpassung der gesamten Produktionsstrukturen und -einrichtungen, wurde praktisch der Endzustand der modernen HOREX-Fabrik erreicht

### 13. Motorsport, HOREX-Clubs und Veteranenszene

Mit dem Rennsport hatte Fritz Kleemann die Marke HOREX einst auch für den Gebrauchsmarkt populär gemacht. Siege und Erfolge warben für die betreffende Marke, und so fußte der Aufbau

Privatteams in den Leistungsklassen 250 ccm, 350 ccm und 500 ccm eine beachtliche Rolle bei den unterschiedlichen Rennveranstaltungen. Anders als bei manch anderer Marke, deren Renn-

maschinen nur wenig mit den Serienmaschinen gemein hatten, spielte bei HOREX die ständige Verbesserung der Serienmaschinen mit den im Rennsport gewonnenen Erfahrungen eine wichtige Rolle. Das war schon in den 1930er Jahren so und setzte sich in den 1950er Jahren mit der neuen Regina fort.

#### Rennsport und HOREX-ASSE

Mit der 1950 herausgebrachten Regina nahmen bei HOREX die sportlichen Aktivitäten unter dem sportbegeisterten Firmenchef Fritz Kleemann wieder Fahrt auf. Zahlreiche Privatfahrer konnten schon in dieser ersten Saison mit ihren 350 ccm-Regina Maschinen bei Bahnrennen sowie Zuverlässigkeits- und Geländefahrten mit zahlreichen Medaillen, Pokalen und Preisen die Leistungsfähigkeit der neuen Regina unter Beweis stellen. Erste Versuche mit einer 500 ccm Renn-Twin im Jahr

1951 waren noch nicht erfolgreich. Auch im Folgejahr blieb die Bilanz durchwachsen. Ab 1952 sprach HOREX von einer **Rennsportabteilung**, die organisatorisch und räumlich zur Versuchsabteilung gehörte. Neben dem dominierenden Seriengeschäft eher als Bastecke

**Motorsport-Saison 1950**

Friedel Schön (Deutscher Meister 1949)  
erlangt mit  
einer aus dem Serienmodell  
„Regina“ entwickelten Soupermaschine

**Die Deutsche Bahnmeisterschaft 1950**

und

**7 Erste Preise**  
Frankfurter Zonenkriterien  
Rad am Rhein  
Barmen  
Bielefeld  
Bielefeld  
Halle  
Halle  
Halle  
Halle  
Halle  
Halle

**3 Zweite Preise**  
Köln  
Hamburg  
Hamburg

**1 Vierten Preis**  
Frankfurter Dreieck-Rennen

„Horex-Regina-Fahrer“  
erlangen  
bei 14 Zuverlässigkeits-  
und Geländefahrten,  
21 Goldene Medaillen  
6 Silberne Medaillen  
4 Bronze-Medaillen  
4 Kronenpreise  
2 Goldpokale  
2 Silberpokale

1 Großer ADAC-Monsterpokal mit Geländefahrt  
(Gemeinschaftsfahrt)  
1 Großer ADAC-Monsterpokal mit Geländefahrt  
(Fahrt durch Bayern, Bsp.)  
1 Großer HMC-Monsterpokal

**HOREX-COLUMBUS-WERK K.-G.**  
FRITZ KLEEMANN · BAD HOMBURG V. D. H.

Schon im Jahr ihres Debut errangen zahlreiche Regina-Fahrer mit aus dem Serienmodell entwickelten Maschinen eine Vielzahl von Preisen und Medaillen

seines Unternehmens zu einem guten Teil auf den sportlichen Erfolgen. HOREX hatte sich schon in den 1920er und 1930er Jahren einen Namen in der nationalen wie auch der internationalen Motorsportszene erarbeitet. Neben Werksfahrern spielten auch Privatfahrer oder

anmutend, konnte sich diese auch nicht ansatzweise mit denen der Konkurrenten messen. Harald Oelerich, von 1950 bis Mitte 1954 Leiter der Versuchsabteilung war selbst passionierter Rennfahrer, ebenso wie einige seiner Mitarbeiter Neben den zahlreichen Privatfahrern mischten also wieder **Werkfahrer** auf den Rennpisten mit.

Als einer der ersten konnte Friedel Schön, der bekannte und 1952 von HOREX verpflichtete Frankfurter Rennfahrer, schon 1950 mit einer frisierten Regina Erfolge einfahren. Daneben entwickelte der Karlsruher Roland Schnell, ein guter Techniker und zugleich Rennfahrer, mit Unterstützung von HOREX eine neue 350 ccm-Einzyylinder-Doppelnocken-Rennmaschine.

Mit dieser Maschine war er auf Anhieb erfolgreich. Schon im gleichen Jahr



Foto Privat 1953

Harald Oelerich, 1950 bis Mitte 1954 Leiter der Versuchs- und Rennsportabteilung, aufgefressen inmitten seiner Mitarbeiter

konnte er die Deutsche Meisterschaft gewinnen. Später gab es die Maschinen noch in einer 250- und in einer 500-ccm-Version. In kleiner Serie hergestellt, wurden sie an Privatfahrer verkauft, die damit zahlreiche Wertungen erreichten. Aber auch in der 500er Klasse wollte

HOREX mitmischen und baute für die Saison **1953** einen neuen schlankeren 500 ccm-OHC-Zweizylinder in Twin-Bauweise. Doch diese Maschine blieb gegen die Dominanz aus England glücklos, und das Projekt wurde wieder eingestellt. Stattdessen wollte man sich nun auf die im Tourengeschäft so erfolgreiche 350er Klasse konzentrieren. Anstatt aber auf die



Quelle: Heiga Bickel

Die HOREX-Versuchsfahrer Teddy Bauch (Mitte) und Karl Bickel (rechts), die Neuentwicklungen harten Straßentests unterzogen, waren gleichzeitig Rennfahrer

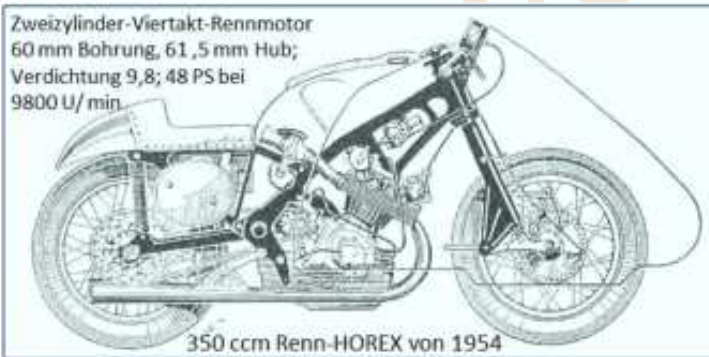
Regina 350 Sport zu bauen, sollte etwas völlig Eigenes entstehen. Hermann Reeb und Alfred Schlachter entwickelten eine stilistisch einmalig schöne Maschine mit einem stark nach vorn geneigten Zweizylindermotor mit obenliegender, über Kette angetriebener Nockenwelle. Der 350 ccm Motor lieferte etwa 48 PS bei 9800 U/ min. Diese später manchmal irrig als Apfelbeck-HOREX bezeichnete Maschine wurde 1954 von HOREX als Vorstudien-Twin für weitere Planungen der 350er Klasse bezeichnet – aus denen aber nichts wurde.

Im Spätsommer **1954** zog sich HOREX angesichts der eingetrübten Geschäftslage und für manche überraschend vom Rennsport zurück. Die 350 ccm-Rennmaschine wurde verkauft und

tionale und internationale Rennen folgender Arten: Leistungsprüfungen, Langstreckenfahrten, Sternfahrten, Moto-Cross und für Bahnrennen mit Seriensportmaschinen. Mit den von den einzelnen Fahrern erreichten Punkten erfolgten am Saisonende die Ehrungen als HOREX-AS in Gold, Silber oder Bronze. Nach dem Bericht über die HOREX-AS-Verleihungen im Jahr 1957 versiegten die Informationen über den Rennsport in der HOREX POST.

Die Entwicklungen und die Technik der verschiedenen HOREX-Rennmaschinen, deren Kämpfe, Erfolge und Misserfolge im Renngeschehen, all das kann im Rahmen dieses Büchleins nur angedeutet werden. Über die auf HOREX-Maschinen im damaligen Rennsport er-

rungenen Erfolge hat Werner Stahl im Jahrbuch des Hochtaunuskreises 2002 berichtet. Demnach errangen die Werksfahrer von HOREX zusammen mit den zahlreichen Privatfahrern im Motorsportjahr **1953** ins-



tauchte bei späteren Rennen in Privat-hand auf. Schon, Anfang des Jahres 1954 hatte HOREX ein System der geförderten Privatfahrer eingeführt: „Das **HOREX-AS**, ein neuer Trumpf im Spiel“. Das Unternehmen gewährte erfolgreichen Fahrern gestaffelte Geldprämien und daneben Punktezahlen für errungene Medaillen, Siege oder ähnliche Wertungen. Das galt für anerkannte na-

gesamt 165 Goldmedaillen oder Erstplatzierungen, 69 Silber oder Zweitplatzierungen und 38-mal Bronze oder Drittplatzierungen. 1954 hielt der Medaillenregen an. Auf HOREX-Maschinen wurden 140 Goldmedaillen oder Erstplatzierungen errungen, 71 Silber- oder Zweitplatzierungen und 48 Bronze- oder Drittplatzierungen. Das setzte sich 1955 ähnlich mit den neuen Resident-Modellen fort.



# Anfang 1989 brachte der Frankfurter „Siggi“ Klinger eine eigene Zeitschrift für die Horex-Clubs heraus, den **HOREX-BOTE**. Damit sollte die Verbindung der Horexianer untereinander und deren Erfahrungsaustausch belebt werden. Immer wieder gab es aber interessante Beiträge aus der Geschichte von HOREX. Bis Ende 1994 erschien der Horex-Bote vierteljährlich, dann folgten bis Anfang 1997 noch vier Ausgaben mit einer Auflage von 600 Exemplaren, ehe er die Zeitschrift aus Zeitmangel aufgeben musste.

### Internationale HOREX Sternfahrten

Ein die ganze HOREX-Gemeinde erfassender und verbindender Höhepunkt sind zweifelsohne die seit 1955, mit Ausnahme der Corona-Jahre 2020 und 2021, jährlich durchgeführten Internationalen HOREX Sternfahrten. Die Teilnehmer starten in verschiedenen Orten Deutschlands und des benachbarten Auslands, ihr Ziel ist der Ort des jeweils ausrichtenden Clubs. Die erste Sternfahrt richtete der Hamburger HOREX-Club an Ostern 1955 aus, an der trotz des schlechten Wetters schon 175 Fahrer teilnahmen. Nach Wien im Folgejahr war die HOREX-Geburtsstadt Bad Homburg zu Pfingsten 1957 das Ziel der Dritten Internationalen HOREX Sternfahrt. Insgesamt 366 HOREX, darunter 115 Gespanne, schafften es ins Ziel, darunter Teilnehmer aus Belgien,

Dänemark, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz. Der Korso in der Kurstadt, mit rund fünfhundert HOREX-Motorrädern, zog sich über fünf Kilometer hin. Zum Festabend im Frankfurter Palmengarten fanden sich etwa eintausendfünfhundert Freunde des Hauses HOREX ein. Seitdem hat der HOREX-Club Taunus von 1969 an die Sternfahrt alle zehn Jahre an wechselnden Taunusorten ausgerichtet, zuletzt 2019 mit Clubcapitän Frank Vollmer im Usinger Stadtteil Merzhäusen. Die zu diesem Treffen 2019 herausgegebene Plakette zeigt für jede vom HOREX-Club Taunus organisierte Sternfahrt einen goldenen Stern auf rotem Grund und mit verkürzter Angabe der jeweiligen Jahreszahl.

Im Jahr 2023, dem 100sten Gründungsjubiläum von HOREX, führte die nun **67. Sternfahrt** wieder nach Bad Homburg. Die Organisation hatten die „HOREX-COLUMBUS-Freunde“ um Frank Böttcher übernommen. Verglichen mit der ersten Sternfahrt 1957 nach Bad Homburg war es nun eine reine Veteranenveranstaltung, mit einem gealterten aber immer noch beachtlichen Teilnehmerfeld. Und schmerzlich zu vermissen war die gegenüber 1957 schon lange nicht mehr mögliche Besichtigung des HOREX-Werks, von dem mittlerweile alle Spuren vernichtet sind. Über dieses Pfingsttreffen wird an späterer Stelle noch ausführlicher berichtet.



## HOREX im Museum

Am 8. September 2012 eröffnete der damalige Bad Homburger Oberbürgermeister Korwisi ein eigenes HOREX-Museum, ganz in der Nähe des früheren HOREX-Werks. Die Errichtung und den Betrieb des Museums hatte die Stadt übernommen, fachliche Unterstützung und Exponate trugen in verschiedenen Vereinen organisierte HOREX-Freunde bei. Das Obergeschoss des Neubaus sollte einen Zylinderkopf der HOREX-Regina symbolisieren und auf diese Weise an diese Bad Homburger Traditionsmarke erinnern. Im August 2019 wurde die HOREX-Ausstellung jedoch geschlossen. Übergangsweise, so hieß es, sollten dort Bestände des Städtischen historischen Museums aufgenommen werden. Bis dahin hatten etwa 25.500 Personen

die HOREX-Ausstellung besucht. Nach dem starken Eröffnungsjahr hatten sich die Besucherzahlen bei etwa dreitausend im Jahr eingependelt. In acht Sonderausstellungen, die jeweils unter dem Motto „Modellwechsel“ mit der fachlichen Unterstützung von Axel Butterweck vom MSC Bad Homburg und Frank Vollmer vom Horex-Club Taunus kuratiert worden waren, konnten interessante Schwerpunkte aus der HOREX-Geschichte herausgestellt werden.

Wegen der drückenden Kosten soll das frühere HOREX-Museum offenbar jedoch aufgegeben werden und nicht zu einer ins Spiel gebrachten Erweiterung

auf das umfassendere Thema der gesamten Bad Homburger Industriegeschichte genutzt werden. Diese soll weiterhin im Stammhaus, dem Museum im Gotischen Haus, abgedeckt werden, und damit künftig auch die HOREX-Geschichte mit den beiden museumseigenen HOREX-Motorrädern.

Bei dieser Sachlage war die Ankündigung Balsam, dass - just im 100sten Ju-



biläumsjahr von HOREX - im nahegelegenen Hessenpark in Neu Anspach eine neue Dauerausstellung „**HOREX – Motorräder aus BAD Homburg seit 1923**“ eingerichtet werden solle. Darauf hatten maßgeblich die HOREX-Columbus-Freunde hingewirkt. An der feierlichen Eröffnung am 28. Mai 2023 nahmen deshalb natürlich die Teilnehmer der 67. Internationalen HOREX-Sternfahrt teil, mit etwa siebzig Motorrädern und Gespannen, so auch der Autor. Damit kann das HOREX-Erbe wieder in einem regionalen Museum fortleben, wenn auch nicht mehr unmittelbar in der Geburtsstadt der Marke.

## 14. Der Wind dreht – HOREX im Strudel eines Strukturwandels

Es ist eine Ironie des Schicksals, dass sich im Jahr der großen Fabrikerweiterung bei HOREX der Wind zu drehen begann und das Motorrad innerhalb kürzester Zeit seine Bedeutung als Beförderungsmittel verlieren sollte.

### Umwälzungen im Individualverkehr

Es waren zunächst die in Mode gekommenen **Motorroller**, dicht gefolgt von der Welle der preis- und kostengünstigen, führerschein- und steuerfreien **Mopeds**, welche die Gunst der Menschen als Fortbewegungsmittel im Sturm einnahmen. Mit diesen Zweirädern konnte der kleine Mann seine alltäglichen Wege einfach und kostengünstig absolvieren, und so verlor das Motorrad für nachrückende Jahrgänge schlagartig an Attraktivität. Das zeigt sehr eindrucksvoll das Säulendiagramm des Münchner HOREX-Freunds Klaus Schmitz. Noch bedeutsamer war, dass daneben die neuen **Kleinautomobile**

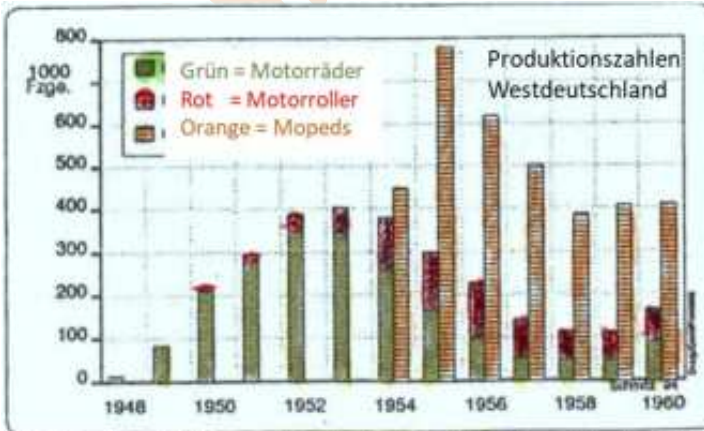
unaufhaltsam das Interesse und den Markt eroberten. Zahlreiche Firmen warben mit ihren Modellen um die Gunst der Kunden, mit Fahrzeugen, die der ganzen Familie Platz boten, mit einer Überdachung und Raum für Gepäck. Und im Vergleich zu einem Motorrad kostete das gar nicht so viel mehr, zumal man



September 1951 Einweihung der Mülheimer Brücke in Köln  
Mitte der 1950er Jahre war das Motorrad auch für Krawattenträger noch ein übliches Beförderungsmittel

sich eine wetterfeste Motorradkleidung und das Rein-in-die-Kombi – Raus-aus-der-Kombi ersparen konnte. Im Jahr 1954, als eine 350er Regina 2.165 Mark

kostete, waren ein Goggomobil oder eine Isetta schon für knapp 3.000 Mark zu haben, und ein VW-Käfer für unter viertausend Mark. Damit war das Schicksal des Motorrads als reinem Fortbewegungsmittel im Alltag praktisch besiegelt.

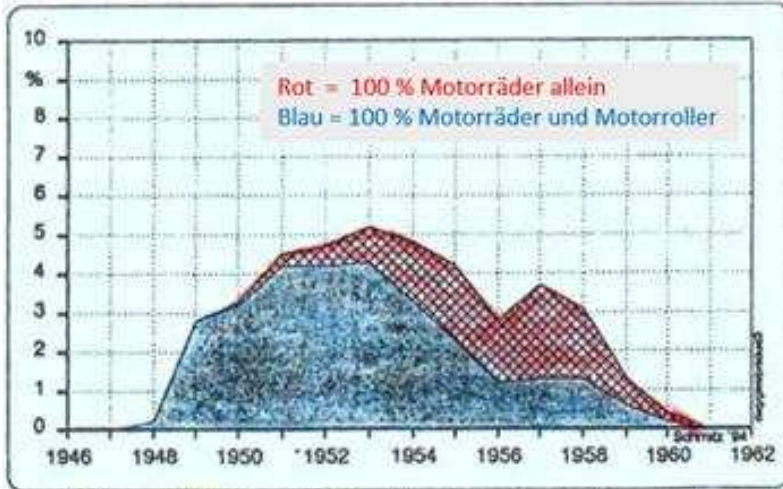


Motorroller und Mopeds rollen den Markt auf (von Klaus Schmitz 1994)

## HOREX - Stets ein Nischenhersteller

Der Wandel im Käuferverhalten traf seinerzeit alle deutschen Motorradhersteller. HOREX war, wie schon vor dem Krieg, kein Massenhersteller - wie DKW, NSU oder Zündapp – sondern bediente Motorrad-Enthusiasten in einem kleinen

geglaut haben. Aber es waren die Vorboten eines gewaltigen und schnellen Strukturwandels. Der Versuch, mit der vereinfachten Regina 2 V weitere Käufer über den Preis zu gewinnen, konnte den Abwärtstrend nicht aufhalten. Als sich dieser über das Jahr 1954 unübersehbar fortsetzte, werden die Alarmglocken im-



Produktionsanteil HOREX in Deutschland-West (von Klaus Schmitz 1994)

Premium-Segment. Wie das eingefügte Schaubild zeigt, erreichte HOREX in seinem Rekordjahr 1953 mit etwa fünf Prozent auch seinen höchsten Marktanteil in der Motorradproduktion Westdeutschlands. Bezieht man die damals stark aufkommenden Motorroller mit ein, dann waren es nur gut vier Prozent. Zu beachten ist, dass in den 1950er Jahren die Klassen der 98er, 125er und 200er „Arbeitstiere“ die Straßen und die Statistik dominierten, in denen HOREX aber nicht vertreten war.

Als bei dem Oberklassehersteller HOREX gegen Ende des Jahres 1953 die Nachfrage etwas nachließ, mag man zunächst an eine gewisse Marktsättigung

mer lauter geschrielt haben. Das seit 1948 mit der Regina erfolgreiche Ein-Typ-Programm war praktisch am Ende, HOREX musste andere Wege zur Erhaltung seiner Existenz suchen.

## Das Auto - eine Option für HOREX?

Die mit den Kleinautos aufkommende Konkurrenz war der Zweiradindustrie natürlich nicht verborgen geblieben, wurde in ihrer Wucht wohl aber unterschätzt. Ein von BMW Anfang 1954 gemachter Vorschlag, die Motorradhersteller sollten sich zur Gründung einer gemeinsamen Automobilfabrik zusammenschließen, fiel nicht auf fruchtbaren Boden. Im-

merhin richtete HOREX damals ein Sonderbüro mit den Konstrukteuren Ludwig Apfelbeck und Hermann Balk ein, das sich mit dem Thema Kleinauto befassen sollte. Ein 400 ccm-Twin-Motor mit 15 PS Dauerleistung sollte es antreiben und wurde konstruiert, gebaut und in einem provisorischen Fahrgestell ab Januar 1955 getestet. Der Nürnberger Seitenwagenhersteller Steib und eine weitere Karosseriefirma zeigten großes Interesse am Bau und der Beistellung der



Auf den 19. Februar 1954 datierte Entwurfsskizze „L3“ des Industriedesigners Lepoix für ein HOREX-Kleinauto

Karosserie, sogar auf eigenes Risiko. Und der damals zu den großen Industrie-Designern zählende Louis Lucien Lepoix, offenbar bekannt mit Wolf Fischer-Jene und von ihm beauftragt, fertigte Entwurfszeichnungen für die Karosserie an. Im Mai 1955 legte er ein Kostenangebot für die Herstellung eines Prototyps vor. Aber HOREX entschied sich dagegen und beendete die Überlegungen zum Bau von Kleinautos. Auch wenn Kleemanns Credo lautete, HO-

REX baue Motorräder „von Motorradfahrern für Motorradfahrer“, wird das nicht der entscheidende Grund für die Entscheidung gewesen sein. Zum einen fehlte HOREX, nach dem Wegbrechen der Umsätze aus dem Motorradgeschäft, schlicht das Geld, zum anderen mangelte es für solch ein andersartiges Produkt vor allem an Expertise für die Produktion und den Vertrieb, an geeigneten Fertigungseinrichtungen und an Erweiterungsmöglichkeiten für das

Werksgelände. Zudem war der Automobilmarkt von der Anbieterseite her bereits gut besetzt und es war absehbar, dass solche Kleinautos nur eine kurzzeitige Erscheinung im Übergang der Käufergunst zu den wirklichen Automobilen sein würden. Diese konnten mit besseren Fahreigenschaften, mehr Komfort und einem höheren Platzangebot trumpfen, und der wachsende Wohlstand der Menschen öffnete den Weg dorthin. In der Zeit der Motorräder war eine HOREX ein Statussymbol, in der Zeit der Automobile wäre mit einem Kleinauto auf Dauer nichts zu gewinnen gewesen.

bot trumpfen, und der wachsende Wohlstand der Menschen öffnete den Weg dorthin. In der Zeit der Motorräder war eine HOREX ein Statussymbol, in der Zeit der Automobile wäre mit einem Kleinauto auf Dauer nichts zu gewinnen gewesen.

## 15. Neue Motorradmodelle, Mopeds, Kinderfahrräder & Co

Als der Absatz der bisherigen Erfolgsgaranten, der Regina-Modelle, rapide zurückging, bemühte sich HOREX um Nachfolgemodelle. Aber man musste bald erkennen, dass die Zeit der Motorräder vorbei war, und versuchte, die Lücken mit anderen Produkten zu schließen. Die seinerzeit praktisch in den Schoß gefallene Ein-Typ-Strategie wich einem Bauchladen sich mehrender Produkte. Doch zunächst zu dem Versuch, mit Motorrädern im Geschäft zu bleiben.

### 1955 - Der HOREX IMPERATOR

Bereits im Herbst 1951 hatte HOREX auf der IFMA erstmals einen 500er „Imperator“ präsentiert, die aus den Entwicklungen zu Rennmaschinen entstanden war. Diese moderne Zweizylinder-Maschine mit obenliegender Nockenwelle und 30 PS Leistung wurde dann allerdings nicht als Serienmaschine gebaut. Drei Jahre später, als der Verkauf der Regina deutlich schwächelte, wurde der 500er Twin reaktiviert und von Rudolf Gunkel binnen weniger Monate umfassend überarbeitet. Im Herbst 1954 stellte HOREX den **IMPERATOR 400** als Maschine für den sportlichen Fahrer und als „Das Motorrad für die linke Autobahnseite“ vor. Zum Motor, einem stehenden Parallel-Zweizylinder mit obenliegender Nockenwelle, verwies man stolz auf dessen Ahnen von 1932 im Motorrad S 6. Die

Serienfertigung begann im Dezember 1954, noch bevor einige der Kinderkrankheiten, auch wegen des schon einsetzenden Weggangs von Mitarbeitern, ausgemerzt werden konnten. Neuartig am Fahrgestell waren die Vorder- und die überfällige Hinterrad-Schwingen-Federung. Vorn war wahlweise auch noch die für die Regina typische Teleskopgabel wählbar. Mit dem Hub von 66 mm bei 61,5 mm Bohrungsdurchmesser war man noch beim Prinzip des Langhubers geblieben. Die Verdichtung von 7,25 führte zu einer Höchstleistung von 26 PS, als Spitzengeschwindigkeit wurden 135 und später 140 km/h angegeben, für den Gespann-Betrieb 120 km/h.

Der Absatz der Imperator blieb überschaubar. Im Frühjahr 1957 senkte HOREX den Preis um 200 DM auf 2.430 DM, aber die Zeit des Motorrads als Beförderungsmittel war vorbei, der Absatzrückgang war damit nicht aufzuhalten.



1956, als sich auch im Entwicklungsbereich schon Personalabgänge bemerkbar machten, kam noch die leistungsstärkere Version **IMPERATOR 450** heraus. Mit der auf 66 mm vergrößerten Bohrung leistete dieser damit quadratische Motor 30 PS, die Höchstgeschwindigkeit der Maschine wurde mit 145 km/h angegeben. Eine Sportversion sollte etwa 39 PS bei 8.000 U/min leisten und war als Modell **Citation** für den US-amerikanischen Markt gedacht. Da jedoch ein anderer als der lizenzierte HOREX-Importeur das Motorrad in den USA vermarkten wollte, ließ man es bei ihm als Zündapp-Citation laufen. Als, nach etwa zweihundertfünfzig Exemplaren, 1959 deren weiterer Import in die USA gerichtlich unterbunden wurde, stellte HOREX die Produktion ein und bemühte sich um den Verkauf der Lagerbestände zu stark reduzierten Preisen in Deutschland. Angeblich wurde die letzte S 450 noch im Jahr 1961 verkauft.

### 1955 – Die HOREX Resident

Erst als sich der Niedergang der Regina schon deutlich zeigte, begann HOREX 1954 mit der Auslegung eines moderneren Nachfolgemodells. Unter dem Konstrukteur Heinz Radtke entstand ein neuer Motor mit 350 ccm Hubraum. Mit einer Bohrung von 77 mm und dem Hub

von 75 mm kam es zur Abkehr vom Langhuber. Die Höchstleistung von 24 PS wurde bei 6.500 U/min erreicht, die Dauerleistung betrug 22 PS. Mit der Literleistung von 65 PS war das der damals stärkste deutsche Serienmotor in der 350 ccm-Klasse. Der ansonsten baugleiche 250 ccm-Motor leistete bei gleichen Zylindern und dem auf 53,4 mm reduzierten Hub 18,5 PS als Spitze bei 7.300 U/min. Beim Einbau in den praktisch gleichen Rahmen, bei einem Leergewicht des Motorrads von etwa 170 kg, war die Resident 250 jedoch untermotorisiert. Das versuchte man mit höheren,



aber den Verschleiß steigernden Drehzahlen abmildern. So erreichte die 250er Maschine 120 km/h Spitzengeschwindigkeit, während diese beim Resident 350 mit 130 km/h angegeben war, und eine Beschleunigung auf 100 km/ in 10,5 Sekunden. Die **Resident 350** wurde ab Mitte 1955 für 2.150 DM angeboten, die schwächere **Resident 250** für 2.090 DM. Deren geringerer Hubraum wurde zwar als Vorteil bei den gerade deutlich angehobenen Versicherungsprämien und Steuern herausgestellt, dennoch

blieb er ein Ladenhüter. Die beiden äußerlich gleichen Modelle wurden als „der letzte Spross“ in der HOREX-Viertakt-Ahnenreihe bezeichnet. Man meinte das wohl im Sinne neuester Spross – aber sie blieben tatsächlich der letzte Spross.

Die Zeit der Motorräder war auch für HOREX unweigerlich vorbei. Ab Mitte der 1950er Jahre suchte man fast verzweifelt, irgendwelche Marktchancen zu erwischen. Manchmal war man zu spät oder hatte kein Glück, und manches wäre nicht zu stemmen gewesen, wie der Einstieg in den Automobilbau. Im Folgenden werden die Bemühungen, irgendwo Fuß zu fassen, kurz dargestellt.

### 1955 - Einbaumotoren, neuer Versuch

Schon unmittelbar nach dem Krieg hatte HOREX die motorradlose Zeit mit dem bis Anfang der 1950er Jahre laufenden Bau von kleinen Einbaumotoren überbrücken können. Nun, wo es wieder schlecht bei den Motorrädern aussah, brachte HOREX 1955 erneut einen solchen Zweizylinder-Viertakter heraus, der von Rudolf Gunkel konstruiert worden war. Gebaut unter Verwendung von Teilen des Imperator-Motors, wurden diese Motoren mit 18, 20 oder 22 PS beispielsweise für Pumpen- oder Notstromaggregate angeboten. Dieser Motor hätte auch das konzipierte Kleinauto antreiben können. Große Auslastung werden diese Einbaumotoren dem Werk nicht gebracht



HOREX-Zweizylinder-Einbaumotor „TYP 18“

haben, wo mittlerweile, trotz Hereinnahme von **Lohnaufträgen** aus dem Aggregatebau, Personal hatte reduziert werden müssen. 1958 gab es noch ein Projekt mit dem Landmaschinenhersteller Fahr mit einem 450 ccm-Einbaumotor von 24 PS, das aber auch keine Früchte trug.

### 1955 – Der Motorroller Rebell

Ab 1952 traten die weniger sportlichen Roller zunehmend in Konkurrenz zu den klassischen Leichtmotorrädern. Angeblich schlugen die mit der Auslegung eines Kleinstautomobil beauftragten Ludwig Apfelbeck und Hermann Balk 1954 den Bau eines solchen HOREX-Rollers vor. Trotz der ablehnenden Haltung der Geschäftsleitung – *kam daher der Name Rebell?* - wurde 1954 ein erster Prototyp mit einem in den Rahmen integrierten 250 ccm OHC-Motor gebaut. Der Roller, mit seinen großen 16-Zoll-Rädern halb Motorrad, bewies mit seinem tiefen Schwerpunkt sehr gute Fahreigenschaften. 1955 entstand ein zweiter Prototyp unter dem Konstrukteur Fred Schlachter, nun mit dem Motor als konventionellem Aggregat. Der Roller mit einer von dem Industriedesigner Louis L. Lepoix entworfenen Karosserie wurde im November 1955 in der Zeitschrift Das Motorrad in einem Fahrbericht als schön und leistungsstark und mit guten Fahreigenschaften beschrieben. Aber die Umstellung der Produktion hätte weitere Zeit und Kapital gebraucht, und mittlerweile hatten sich die anderen

Rollerhersteller fest im Markt etabliert. So kam das Aus für das Rollerprojekt. Verwöhnt durch den Selbstläufer Regina, fehlte HOREX offenbar die Kompetenz zu Marktanalysen und einer vorausschauenden Produktplanung. Der Prototyp wurde in private Hände verkauft, seinen Name **Rebell** erbten die weiteren Leichtkräfräder von HOREX.

### 1956 - RONNY das Kinderfahrrad

Im der Juli-Ausgabe der HOREX-Post von 1956 wurde das neueste HOREX-Fahrzeug vorgestellt, das Kinderfahrrad **RONNY**, mit Stützrädern und Gepäckträger. Es wurde in den Farben Signalrot und Stahlblau angeboten, angeblich wurden über die Jahre etwa 30.000 solcher Kinderräder und Roller in verschiedenen Ausführungen gebaut. In der HOREX-POST Nummer 4 des Jahres 1958 wurde die Serienfertigung in Wort und Bild vorgestellt.

Wenn Ronny ein kennzeichenpflichtiges Fahrzeug gewesen wäre, hätte es als erstes von HOREX die im Juli 1956 in der Bundesrepublik Deutschland eingeführten neuen Kraftfahrzeugkennzeichen erhalten. Die Kennzeichen an Bestandsfahrzeugen mussten bis Ende Juni 1958 ersetzt werden, Diese Daten können bei der Datierung von Fotos helfen.



„Das Original HOREX-Kinderrad, für Kinder im Alter von 3 bis 9 Jahren“

Juli 1956 - „Die große Überraschung für unseren Sportlernachwuchs“



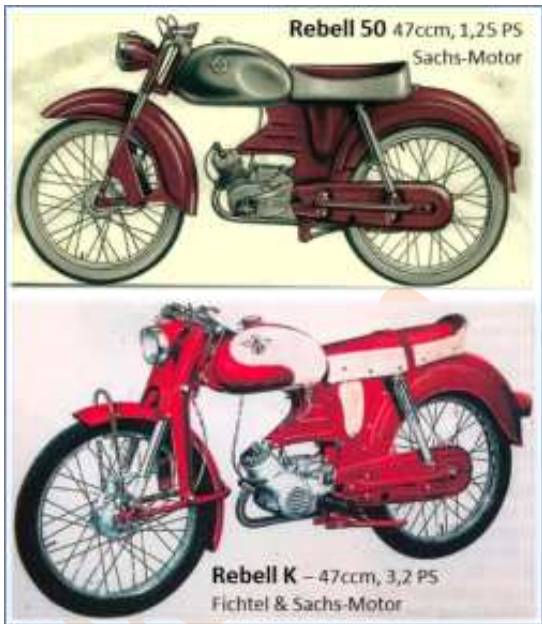
Roller Rebell 250ccm, 18 PS

Gepriesen in Das Motorrad vom 19.11.1955  
Halb Roller – halb Motorrad – keine „HOREX“!

### 1956 - Mopeds und Leichtkrafträder

Motorräder waren nicht mehr gefragt, das Motorroller-Projekt **Rebell** war zu spät gekommen, und so versuchte sich HOREX im Abwärtsstrudel noch auf dem auch schon vergebenen Markt der Mopeds und Leichtkrafträder. Wie die nach dem Ersten Weltkrieg entstandenen Motorfahrräder kamen ab 1953 die neuartigen Mopeds auf den Markt, die **Motor-Pedaler**. Sie verbreiteten sich fast sprunghaft, 1954 wurden bereits mehr Mopeds zugelassen als Motorräder. Mehr als fünfzig Hersteller boten etwa einhundertfünfzig Moped-Modelle an. Diesen Trend hat HOREX zunächst schlichtweg ignoriert. Erst 1956 wollte man ein Moped herausbringen, das Modell **Rebell 50**. Als es dann 1957 tatsächlich kam, war der Kuchen schon aufgeteilt.

**Die Mopeds Rebell 50:** Das zunächst vorgesehene und 1956 schon mit einem Preis von 595 DM beworbene Modell passte, als die ersten Muster gebaut waren, mit seinem schlichten Rohrahmen nicht mehr so recht in die Zeit und hätte dem Namen HOREX wohl überhaupt keine Ehre gemacht. Auf den Markt kam 1957 schließlich das Moped Rebell mit einem Presstahl-Schalenrahmen, einem 1,25 PS Zweitaktmotor von Sachs mit 47 ccm Hubraum. Das Zweigang-Modell kostete 699 DM, die Dreigangvariante 734 DM. Später kam das zweisitzige Modell **Rebell S** in verstärkter Ausführung mit 1,6 PS Fichtel & Sachs-Motor hinzu, und letztlich das mit 3,2 PS



stärkere, zweisitzige Kleinkraftrad **Rebell K** mit Kickstarter. Nachdem diese Rebell-Mopeds auf nur geringes Interesse trafen, stellte HOREX die Produktion ein. Offenbar waren zu dieser Zeit die innovativen Fähigkeiten mit den Personalabgängen in der kränkelnden Firma schon deutlich geschwächt, denn nun versuchte man es auf eine andere Art, mit dem später noch vorgestellten Modell V 21.

**1956 - Das Leichtmotorrad Rebell 100:**

Wegen der Verzögerungen bei dem Rebell-Moped war noch vor diesem im Herbst 1956 das Leichtmotorrad Rebell 100 mit dem Preis von 998 DM auf den Markt gekommen. Dessen Zweitakt-Sachs-Motor leistete 5,2 PS und gab dem Motorrad mit Dreiganggetriebe und Drehgriffschaltung eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Aber auch dieses Motorrad stieß auf einen schon besetzten Markt und verkaufte sich nur unbefriedigend.



**1957 - Der HOREX-Parilla:**

Ein Import von der Firma Moto Parilla in Mailand, war dieses Gefährt ein Zwischending zwischen Motorrad

und Roller, mit HOREX-Emblem auf der Verkleidung. Das Gefährt fand in Deutschland keine Freunde. Nach den fünfzig gekauften und hier dann kaum verkäuflichen Exemplaren brach die Verbindung wieder ab. Zum Teil unter Wert abverkauft, hat auch dieses Gefährt kaum Spuren hinterlassen.



**1958 - Moped V 21:** Bei diesem von HOREX Anfang 1958 in den Verkauf gebrachten Moped handelte es sich um



das von Victoria im Jahr zuvor vorgestellte Moped Vicky Luxus. Die Schriftzüge und das Logo wurden ausgetauscht und das Moped mit seinem 1,8 PS leistenden 47 ccm-Zweitaktmotor wurde für 699 DM als Zweigangmodell angeboten, und für 734 DM als Dreigangvariante. HOREX war zum Händler fremder Konstruktionen abgesunken, es ging wohl nur noch darum irgendwie dabei zu sein.

### Doch alles blieb vergebens

Damit endet die Aufzählung der nach der stolzen Ära Regina angepackten und mehr unglücklich als glücklich gelaufenen Projekte. HOREX lag am Boden, es ging dem Ende entgegen. All diese Klein- und Leichtmotorräder sowie Mopeds waren auf einen schon besetzten Markt gestoßen und haben HOREX wohl mehr Mühen und Kosten als Ertrag gebracht. In den vier Jahren von 1957 bis 1960 wurden zusammengenommen gerade mal 1.287 Exemplare aus dieser Palette unterschiedlicher Kleinkrafträder verkauft, die Hälfte davon allein im Jahr 1957. Nach seinen Motoren- und Motorradkonstruktoren verließ auch Hermann Reeb im Oktober 1958, nach 41 Jahren das Unternehmen. Die letzte HOREX, eine Kombischere, muss wohl jemand anderes entworfen haben.



## 16. Niedergang und Ende – Eine wechselhafte Bilanz

### Quälende fünf Jahre bis 1960

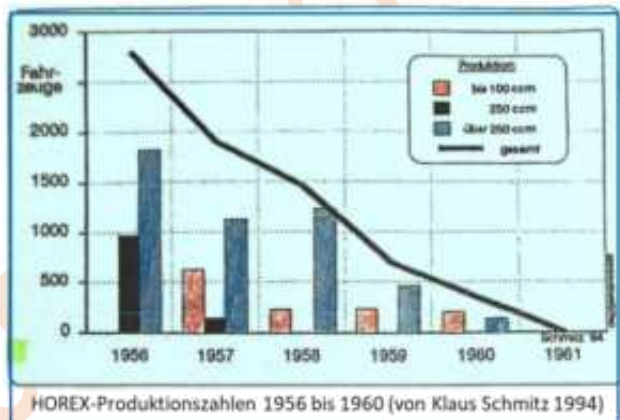
Im vorangegangenen Kapitel wurden die Produkte behandelt, an denen sich HOREX mit dem Auslauf der Regina-Produktion am Jahresende 1955 versucht hatte. Konkrete Lieferstückzahlen zu den einzelnen Modellen liegen im Dunkeln und wären sicherlich kein Ruhmesblatt. Immerhin ermöglicht die von dem Horexianer Klaus Schmitz schon 1994 vorgelegte Graphik einen Gesamteindruck. Demnach hat HOREX in den fünf

Jahren von 1956 bis 1960, einschließlich der 1.287 Mopeds und 100-ccm-Leichtkrafträder, insgesamt **7.168** Krafträder produziert. Nach Hubraumklassen ergeben sich folgende Stückzahlen:

- Bis 100 ccm 1.287,
- 250 ccm 1.115,
- Über 250 ccm 4.766.

**1960**, in ihrem letzten Jahr, belegte HOREX mit 134 überwiegend aus Ersatzteilen montierten Motorrädern, ironischerweise den zweiten Rang in der Liste der sterbenden deutschen Motorradhersteller, vor Maico mit nur noch zwei Maschinen, vor BMW mit nur noch zwei Maschinen. Als einziger konnte sich BMW mit über 3.400 Motorrädern der Modelle R50 und R69S halten. Auch die Sauregurkenzeit bis Mitte der 1970er Jahre, als das Motorrad mit den aus Japan angebotenen neuen Modellen eine Renaissance als Freizeitvehikel erfuhr, konnte allein BMW als namhafter westdeutscher Hersteller überstehen, und BMW hält seit Jahren den ständigen Platz 1 auf der deutschen Zulassungsliste.

Angesichts der Absatzflaute hatte HOREX bereits Ende 1954 erstmals Personal durch Kündigungen abbauen müssen, und 1955 wurden die ersten Lohnaufträge aus dem Aggregatebau übernommen. In den Jahren des schier unaufhaltsamen Niedergangs in der Motorradindustrie generell und auch bei HOREX, wo all die Versuche diesen aufzuhalten vergeblich blieben, kann die Arbeit dort kaum mehr Freude gemacht haben. Meist waren es dann auch noch



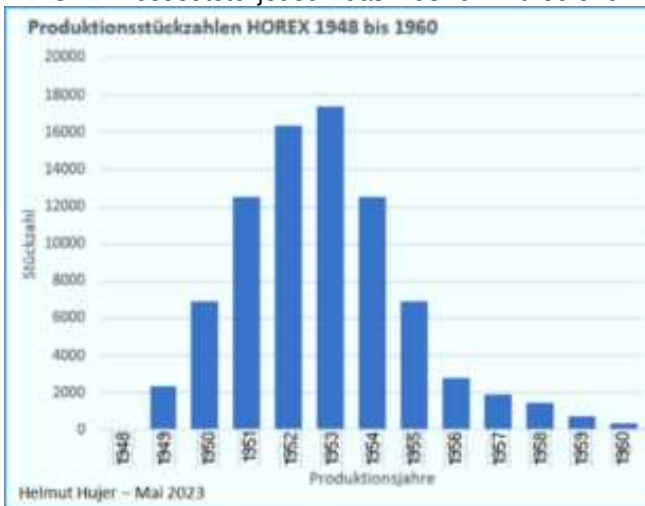
die Besseren der Konstrukteure, Techniker und Arbeiter, die zuerst ausstiegen, und anderweitige Chancen nutzten. Die Konstrukteure gingen zu anderen Fahrzeugherstellern, und die Fabrikarbeiter fanden auch schnell wieder Arbeit, zum Beispiel beim benachbarten Maschinenbauer P.I.V., oder auch in der Motorenfabrik Oberursel. In diesem Werk der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, wo man gerade in den Flugtriebwerksbau und die Gasturbinenentwicklung einstieg, war einst der Motor für die ersten HOREX-Motorräder entstanden.

In die damals bei HOREX wohl bedrückende Situation kann sich der Autor einigermaßen hineinversetzen, hat er doch Ähnliches drei Jahrzehnte später bei seinem damaligen Arbeitgeber in der Motorenfabrik Oberursel erlebt. Mit der gemeinsam von BMW und Rolls-Royce gegründeten neuen Triebwerksfirma BMW Rolls-Royce Aeroengines blieb dort glücklicherweise die Tradition im Flugmotorenbau erhalten. Das Ende von HOREX bedeutete jedoch das Aus für

Ende Juli 1960 informierte HOREX seine Händler und Vertragswerkstätten, dass die Herstellung von Motorrädern, angesichts eines Markts, der „schon seit 1957 tot“ sei, aufgegeben werde. Man habe mit der Daimler-Benz AG eine Vereinbarung getroffen, dass das Werk in der Zukunft nur mit der Herstellung von Aggregaten für Daimler-Benz ausgelastet wird. Die Ersatzteilversorgung werde weiterhin durch die HOREX GmbH Vertrieb und Kundendienst erfolgen (in Betrieb bis September 1969).

Zwei Monate später, am 1. Oktober 1960, gab Daimler-Benz AG bekannt: *„Neue Werksanlagen für Motorsteuerungsteile - Die Werksanlagen der HOREX KG in Bad Homburg werden von Daimler-Benz zur Herstellung von Motorsteuerungsteilen übernommen. Die Produktion vor allem von Ventilen läuft Anfang 1961 an.“*

Damit endete praktisch die Geschichte des Bad



den Motorradbau in Bad Homburg.

Nachdem alle seit Mitte der 1950er Jahre aufgegriffenen Kleinkraftrad- und sonstigen Projekte fruchtlos geblieben waren, kam für das Werk und für die Beschäftigten von HOREX die Rettung in Form der Daimler-Benz AG. Deren Stammwerk in Untertürkheim platzte 1959, als etwa 109.000 PKW bei steigender Tendenz gebaut wurden, aus allen Nähten. So suchte man einen Ausweg in schnell umsetzbaren Verlagerungen von Teilen der Fertigung. Dabei stieß man unter anderem auf HOREX.

Homburger Traditions-Unternehmens HOREX, die Löschung im Handelsregister erfolgte im Oktober 1974. Die Übergabeverhandlungen hatte der Technische Geschäftsführer **Wolf Fischer-Jene** geführt, und dabei auch erreicht, dass die bisherigen Beschäftigten unter Anerkennung ihrer sozialen Ansprüche übernommen wurden. Er selbst wurde Technischer Leiter in dem neuen „Werk 70“ der Daimler-Benz AG und leitete den Standort, seit 1976 auch mit der kaufmännischen Leitung betraut, bis zu seiner Pensionierung 1984. Er starb völlig unerwartet am 24. März 1986.

## Produktion und Preise 1948 bis 1960

Der Mitte der 1950er Jahre rapide eintretende Bedeutungsverlust des Motorrads

Produktionszahlen HOREX Motorräder 1948 bis 1960 - Mit Unschärfen in Anlauf- und Auslaufphasen der Modelle														
Modell	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	Summe
SB 35	24	2.315												2.339
Regina 250	250er					2.401	3.048	1.031						6.480
Rebell 250 & Resident 250	250er								970	145				1.115
Regina 350 & 400	über 250		6.938	12.540	16.390	14.952	9.510	5.887						66.217
Imperator & Resident 350	über 250								1.820	1.124	1.226	462	134	4.766
Rebell 100 & 50 ccm-Mopeds	bis 100er									625	226	232	109	1.192
50 ccm-Mopeds	50er													95
<b>Gesamt</b>	<b>24</b>	<b>2.315</b>	<b>6.938</b>	<b>12.540</b>	<b>16.390</b>	<b>17.353</b>	<b>12.558</b>	<b>6.918</b>	<b>2.790</b>	<b>1.894</b>	<b>1.452</b>	<b>694</b>	<b>338</b>	<b>82.204</b>

als Beförderungsmittel fiel bei HOREX zusammen mit dem Produktionsauslauf der Regina. Deren verschiedene Modelle waren bis Ende

1955 in zusammen über zweiundsiebzigtausend Exemplaren gebaut worden. Den Regina-Modellen folgten noch die Imperator-Modelle mit 400 und 450 ccm Hubraum und die kleineren Resident-Modelle mit 250 und 350 ccm Hubraum. Bis 1960 wurden davon zusammen genommen nur noch knapp sechstausend Exemplare produziert, außerdem 1.287 Exemplare der verschiedenen Moped-Modelle und der 100 ccm-Leichtkrafträder.

Der Horexianer Klaus Schmitz aus München hatte schon 1994 die statistischen Zahlen des Verbands der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) ausgewertet und im HOREX-Boten über die Lieferstückzahlen von HOREX berichtet. Daran anknüpfend, hat der Autor in Abstimmung mit ihm die eingefügte Übersichtstabelle und das zugehörige Säulendiagramm erstellt. Die Stückzahlen der Jahre 1948 und 1949 betreffen das nach dem Krieg zunächst produzierte Modell SB 35,

Preisangaben HOREX-Motorräder 1950 bis 1960											Tabelle Helmut Hujer - Mai 2023	
TYP	1950	1951	1952	1953	1954	1954-5	1955	1956	1957	1958	1959	
Regina 350	1.975				2.285	2.165						
Regina 350 S						2.440						
Regina 250				2.125	2.125	2.065						
Regina 250V					1.850							
Regina 400							2.185					
Reg 400 Gespann					2.835	2.695						
Imperator 350												
Imperator 400								2.630		2.890		
Imperator S-450										2.950		
Resident 250								2.090		2.195		
Resident 350								2.150		2.260		
Rebell 50									598	699		
Rebell 100									998	1.048		
Moped V21										699		
Faktor für Kaufkraft € 2022	3,06	2,85	2,79	2,83	2,82	2,78	2,78	2,70	2,65	2,58	2,57	
Multiplikation der Preisangabe mit diesem Faktor ergibt die ungefähre Kaufkraft 2022 in Euro												
Die Lage der farblichen Balken symbolisiert den Lieferzeitraum der jeweiligen Modelle												

von dem auch noch etwa einhundert-fünfzig Exemplare im Jahr 1950 zur Auslieferung kamen. In der Tabelle sind in unterschiedlichen Farben die Lieferzeiträume der einzelnen Modelle markiert. Da die Grunddaten nicht die einzelnen Modelle erfassen, sondern die Hubraumklassen, ist vor allem in den Übergangszeiten bei einem Modell-Anlauf oder-Auslauf keine klare Stückzahlzuordnung zu den konkreten Modellen möglich. Die Zahlen dürfen also nicht auf die Goldwaage gelegt werden.

Zur Abrundung des Bildes ist eine Preisübersicht zu den einzelnen Modellen eingefügt. Zur Umrechnung der damaligen Preise in die ungefähre Kaufkraft des Jahres 2022 sind die von der Deutschen Bundesbank für 2022 herausgegebenen Umrechnungsfaktoren angegeben. Auch hier zeigen die farblichen Balken den Produktionszeitraum für die jeweiligen Modelle an.

Die nur kurze Blütezeit von HOREX und den anschließenden Kampf gegen

den Untergang veranschaulicht das weiter vorn gezeigte Säulendiagramm sehr einprägsam. Das Unternehmen wurde Opfer eines sehr rapiden Strukturwandels, der zu einer fast zwei Jahrzehnte anhaltenden Flaute bei der Motorradproduktion in Deutschland führte. Für ein Hineinwachsen in den wachsenden Automobilbereich wäre HOREX viel zu schwach gewesen, und ein Wechsel in andere Produktarten, um das Unternehmen zu erhalten, wurde offenbar nicht erwogen. Damit verschwand zunächst das Unternehmen, das zuvor für so viele positive Schlagzeilen gesorgt hatte, von der Bildfläche. Die Löschung der Firma im Handelsregister erfolgte am 24. Oktober 1974, die verbliebenen Teile des HOREX-Werkes wurden Anfang 2006 restlos niedergelegt. Aber die Motorräder, die lebten und leben weiter, und mit ihnen die HOREX-Clubs, die Oldtimer-Händler und -Werkstätten - und auch die Marke sollte eine Wiedergeburt erleben.

## Was wurde aus dem HOREX-Werk?

Aus dem bisherigen HOREX-Werk wurde am 1. November 1960 ein Standort der Daimler-Benz AG. In ihr damals kleinstes Werk wurde die Produktion von Ventilen, Ventilführungen und ähnlichen Motorenbauteilen verlagert. Dazu wurden zahlreiche der übernommenen Beschäftigten nach Untertürkheim zur Einarbeitung geschickt. Im Februar 1961 zählte das für bis zu 600 Mitarbeiter vorgesehene Werk bereits wieder 350 Beschäftigte. Verschiedene bisherige Fabrikgebäude wurden in der Folgezeit umgebaut oder mussten Neubauten Platz machen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Industriestraße entstanden später zwei große mehrgeschos-sige Fertigungshallen, die das Gesicht des Gebiets veränderten. Im Juni 1980 konnte Daimler Benz mit seinem Werksleiter Wolfgang

Fischer-Jene und den hier Beschäftigten die Herstellung des einhunderthundert-millionsten Ventils und gleichzeitig der einhundertzehnmillionsten Ventilführung feiern. 1993, als die deutsche Automobilindustrie in einer Krise steckte, kam es zu einer Kooperation mit BMW, woraufhin in Bad Homburg auch Ventile für BMW-Motoren gefertigt wurden. Ein Jahr darauf, das Werk zählte damals rund 650 Beschäftigte, ging Daimler

Benz eine Kooperation mit dem Automobilzulieferer Mahle GmbH ein. Bis Anfang 2003 übernahm Mahle den Standort vollständig in seine Mahle Ventiltrieb GmbH. Wegen der hier fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten zog Mahle 2005 in ein neu im nahen Wölfersheim-Berstadt errichtetes Werk. Die bisherigen Fabrikanlagen beiderseits der Industriestraße



wurden ab Januar 2006 vollständig abgebrochen. An der Stelle des früheren HOREX-Werks entstand die Europa-zentrale des japanischen Reifenherstellers Bridgestone, mit einem langgestreckten Bürogebäude entlang der Industriestraße, die 2009 in Justus-von-Liebig-Straße umbenannt wurde. Bridgestone will Bad Homburg allerdings wieder verlassen und Mitte 2023 nach Frankfurt ziehen.

## 17. Der HOREX-Kult lebt - Und er bringt eine Wiedergeburt

### Die Wanderjahre der Marke

Seit dem Untergang der HOREX-Werke KG haben sich verschiedene Unternehmen in Deutschland mit dem Bau von Motorrädern unter dem Markennamen HOREX befasst. Zunächst kaufte **Friedel Münch**, der Anfang der 1950er Jahre in der Versuchsabteilung von HOREX beschäftigt war, nach dem Produktionsauslauf Teilbestände an Bauteilen und Werkzeugen auf und baute seine RS-500- Rennmotoren. Ihm hatte Kleemann das Recht zur Nutzung des Namens HOREX gratis überlassen. Einige Zeit nach der Insolvenz seiner Vorgängerfirma gründete Münch die neue Firma Horex Motorrad GmbH und brachte 1978 das Motorrad Horex 1400 TI mit einem 103 kW starken NSU-Motor heraus. Von dem mit 35.000 DM bepreisten Motorrad, dessen Höchstgeschwindigkeit mit 250 km/h angegeben war, wurden drei Exemplare gebaut.

Münch verkaufte die Markenrechte für das Motorrad 1979 an den Zweiradimporteure Fritz Röth aus Hammelbach im Odenwald, der in den 1980er-Jahren sowohl Mofas und Mokicks als auch Enduros und Straßenmaschinen unter dem Namen Horex mit italienischen Fahrwerken und Einbaumotoren verschiedener Hersteller fertigen ließ. 1990 gab Röth die Namensrechte weiter an die Berliner Vertriebsgesellschaft des indischen Fahrzeugherstellers Bajaj, die mit der

Übernahme der Bajaj-Vertriebsgesellschaft durch die MZ-B Vertriebs GmbH 1996 dort landeten. Diese 1990 aus dem Werk 8 der Motorradwerke Zschopau (ursprünglich DKW) hervorgegangene Firma ließ durch ihre Tochtergesellschaft MZ-B Fahrzeug GmbH in Zschopau die Leichtkrafträder Horex Imperator 125 und Horex Regent 125 bauen, die ansonsten aber keine Verwandtschaft mit den klassischen Horex-Motorrädern hatten. Nach der Insolvenz der MZ-B Vertriebs GmbH Ende 1998 gelangten die Markenrechte für HOREX-Motorräder an die Hörmann-Rawema GmbH in Chemnitz, die mit der Fertigung, dem Verkauf und der Rekonstruktion historischer Fahrzeuge vom Typ HOREX warben. Andere Markenrechtskategorien, wie für Fahrräder oder sonstige Gebrauchsartikel, waren schon früh andere Wege gegangen.

### „Brösel“ befeuert den Kultstatus

Ende der 1970er Jahre tauchten die ersten Werner-Comics von Rötger Feldmann genannt „Brösel“ auf, in denen er seine Probleme mit der Polizei und dem TÜV wegen seiner eigenwilligen HOREX-Umbauten thematisierte. Mit dem spektakulären Werner-Rennen, mit seiner eigens angefertigten viermotorigen HOREX gegen den roten 1967er Porsche 911 seines Freundes „Holgi“, brachte er HOREX wieder in aller Munde. Bei dem mit über



Quelle: Wikipedia

zweihunderttausend Werner-Fans völlig überlaufenen Dragsterrennen am 4. September 1988 auf dem Flugplatz Hartenholm in Holstein musste der „Red Porsche Killer“ zwar eine schmachliche Niederlage einstecken, aber dieses Ereignis und einige Wiederholungsrennen, sowie deren Aufarbeitung in dem Buch „Werner – Das Rennen“ befeuert den Kultstatus von HOREX.

### Wiedergeburt nach 50 Jahren - Clemens Neese und die HOREX VR6

Als der Maschinenbau- und Wirtschafts-Ingenieur Clemens Neese Mitte 2006 seine Compact-Bike Entwicklungs-GmbH in München gründete, hatte er für sein Premium-Motorrad eine Vorstellung, aber noch keinen Namen. Der begeisterte Motorradfahrer wollte mit seinen Motorrädern, wie einst Fritz Kleeemann, etwas Besonderes schaffen. Sein Konzept, den Einbau sehr kompakter VR-Motoren in „Einspurfahrzeuge“, ließ er sich 2007 patentrechtlich schützen. Bei dem im Automobilbau schon lange bekannten Konzept des **VR-Motors** sind die Kürze des V-Motors verbunden mit der geringen Breite des Reihenmotors. Mit der Gestaltung des Motorrads beauftragte Neese den Industriedesigner Peter Naumann, Design-Professor an der Hochschule München. Gleichzeitig suchte er nach einem historischen Markennamen, der als Traditionsname einen



hohen Erkennungswert haben und gleichzeitig für innovative und hochwertige Motorräder stehen sollte. Die Wahl fiel bald auf HOREX, und schon 2007 konnte sich Neese eine Kaufoption bei der Chemnitzer Hörmann-Rawema



GmbH sichern, in deren Besitz die Wort- und Bild-Marke mittlerweile gelangt war. 2009 folgte die Übertragung der Rechte und im Juni 2010 die Umfirmierung des Unternehmens in **HOREX GmbH**. Im Herbst 2009 war dieses bereits nach **Garching** umgezogen, in die direkte Nachbarschaft des für die Typgenehmigung des Motorrads zuständigen TÜV-Süd. Im Juni 2010 kündigte Neese sein neues Motorrad mit dem Namen **Horex VR6** an, einen Kraftprotz mit einem 1218 ccm-Sechszylindermotor und 118 kW Leistung. Es sollte kein Retro-Bike sein, sondern eine Verbindung von Historie und Moderne darstellen. Historische Elemente - wie runde Scheinwerfer, ho-

Werks. Doch das stellte sich wegen technischer Unzulänglichkeiten und fehlender Förderung als unbezahlbar heraus. Im Januar 2011 fiel die Entscheidung für **Augsburg**, wo Neese die passende Infrastruktur und die Unterstützung und Förderung durch die Politik gefunden hatte. Dort etablierte er im Februar 2012 den Firmensitz mit Verwaltung, Vertrieb, Fahrzeugentwicklung und Produktion. Während die kundenspezifische Konfektionierung und Endmontage der exklusiven Motorräder mit ihrem VR6-Motor in der neuen Augsburger Manufaktur eingerichtet wurden, sollten die Komponenten von renommierten Zulieferfirmen vor allem aus Deutschland

und Italien bezogen werden. Zur Produktion des Herzstücks, des patentierten VR6-Motors, ging Neese im Mai 2011 eine Kooperation mit dem Motorenspezialisten Weber Motor in Markdorf am Bodensee ein.

Das ursprüngliche



Drei der vier Endmontageplätze in der Augsburger Manufaktur

horizontale Linienführung, klassische Tank-Sitzbankanordnung - wurden verknüpft mit modernster Technik.

Bei der Standortsuche für die aufzubauende HOREX-Manufaktur fiel der Blick zunächst auf Bad Homburg, mit dem historischen Lokschuppen in Sichtweite des ursprünglichen HOREX-

Ziel, die Serienfertigung der VR6-Roadster Ende 2011 anlaufen zu lassen, war allerdings doch zu ambitioniert für ein noch im Aufbau befindliches Unternehmen mit einer technisch völlig neuen Entwicklung und einer komplexen Produktionslogistik. Am 29. September 2012, als HOREX auf der InterMot in



Die Produktion ist angefahren –  
Erste Lieferverladung im November 2012.

Quelle:  
HOREX GmbH

93 kW lag deren Leistung zwar deutlich unter den 118 kW der VR6 Roadster, dennoch gab es keine Abstriche beim Fahrspaß. Mit 24.500 Euro lag der Preis etwa 2.000 Euro über dem Roadster.

Ende 2013 übernahm HOREX, nach anhaltenden technischen und logistischen Problemen und schließlich der Insolvenz des Kooperationspartners,

Köln eine Studie zu einer HOREX-Classic vorstellte, wurde auch der Produktionsstart für das erste Modell, den **VR6 Roadster** verkündet. Im Oktober konnte HOREX für dieses Modell den vom Rat für Formgebung zuerkannten German Design Award 2013 für sich verbuchen, für ein Premium-Motorrad, das „im Design konsequent die Verbindung von der Tradition der Marke HOREX mit Modernität und innovativen Technologien realisiere“. Zwischen November 2012 und März 2013 erhielten alle Vertriebspartner die ersten Vorführ-Motorräder und die Produktion für die Vorbesteller lief auf Hochtouren. Am 20. März 2013 holte der prominente Fernsehkoch Horst Lichter als einer der ersten seine VR6 Roadster in Augsburg ab. Im August kam dann die 2012 schon vorgestellte **VR6 Classic** heraus, mit Chrom-Speichenrädern, rot-silberner Zweifarbenlackierung und mit Sitzbank. Mit

die Produktion der VR6-Motoren. Unweit des Augsburger Stammsitzes wurde eine eigene Motorenwerkstätte aufgebaut. Das verkürzte zwar die Transportwege und die Lieferzeiten, aber die erforderlichen Investitionen versetzten dem Unternehmen einen nachhaltigen finanziellen Dämpfer.



Ende 2013 musste HOREX für den Bau der VR6-Motoren eine eigene Montagelinie aufbauen

Fahrer:  
HOREX  
GmbH

Im März **2014** kündigte HOREX auf der Dortmunder Motorradmesse eine mit 33 Stück exklusive Auflage eines dritten Modells an, des **VR6 Café Racer**. Das Preisschild lautete auf 33.333 Euro. Doch die Nachfrage nach den seit einem Jahr angebotenen exklusiven, aber auch hochpreisigen Motorrädern nahm nicht die erforderliche Fahrt auf. Weit unter den angepeilten etwa achthundert Maschinen pro Jahr bleibend, musste die HOREX GmbH im August 2014 den Antrag auf Insolvenzverwaltung stellen. Ende November, nach etwa zweihundertfünfzig gebauten Maschinen, wurde das Werk geschlossen. Die Hoffnung der etwa dreißig Beschäftigten auf



Wie bei den historischen HOREX, so wurden mit etwa zweihundert Stück das Gros der VR6-Motorräder im deutschsprachigen Raum verkauft, in Deutschland, Österreich und in der Schweiz. Insbesondere

aus diesem Raum finden sich alle Jahre eine beachtliche Anzahl VR6-Fahrer zu einer gemeinsamen Ausfahrt zusammen. Verbindung halten sie vor allem über ihr Internet-Forum der Horex VR6 Fahrer. Wegen der Insolvenz ihres Herstellers gestaltete sich der Service der Maschinen zunächst etwas holprig. Die an die neue Firma gefallenen Ersatzteile erhielten dort als hoch empfundene Preisschilder, aber bald waren Ersatzteile und Serviceleistungen auch anderweitig zu finden.



den Erhalt ihrer Arbeitsplätze bei der Übernahme durch einen neuen Investor erfüllte sich nicht, obgleich der sich bald und im nahen Landsberg am Lech fand.

Zu einer vorübergehenden Verunsicherung führte noch ein Gerücht, dass die Typengenehmigung für die Motorräder angefochten worden sei.

## Die neue HOREX Motorcycles GmbH

Im Januar 2015 erwarb die **3C-Carbon Group AG** in einem Bieterverfahren die Rechte an dem Motorrad und an dem Markennamen HOREX. Damit belebten die Landsberger die Tradition als Motorrad-Stadt neu, denn hier war der Begriff „Motorrad“ geprägt worden. Hier hatten „Hildebrand & Wolfmüller“ 1894 das überhaupt erste „Motorrad“ zur Serienreife gebracht, es patentieren und dann in München in größeren Stückzahlen produzieren lassen. Zu den Forschungs- und Technologiefeldern des Leichtbauspezialisten 3C-Carbon Group zählte auch das Motorrad. So war das Unternehmen schon seit 2013 mit einem eigenen Rennteam in der Internationalen Deutschen Superbike-Meisterschaft (IDM) vertreten. Nun konnte es seine eigenen Motorräder bauen, wie einst Fitz Kleeemann in Bad Homburg.

Die neuen Eigentümer übernahmen die Materialbestände, stellten ein gänzlich neues Konstruktions- und Projektteam auf und gründeten die Firma **HOREX Motorcycles GmbH**, die im Juli 2015 zur Eintragung kam. Diese stellte schon auf der IAA 2015 ihre **HOREX Silver Edition** vor und bald darauf eine sogenannte **Black Edition**. Die beiden auf jeweils 33 Stück limitierten Sonderserien sollten als VR6 Classic und VR6 Café Racer in die Serie überführt werden. Auf der Intermot im Oktober 2016 präsentierte HOREX diese Modelle auch in der weiteren Farb- und Ausstattungsvariante „HL“. Als Heritage

Line sollten sie an die legendäre Regina der 1950er Jahre erinnern. In der neu eingerichteten Landsberger Manufaktur hatte derweil die Fertigung der Anlaufserie begonnen. Mitte 2017 wurde dort angeblich arbeitstäglich ein Motorrad hergestellt. Neben den beiden in vielen Einzelheiten überarbeiteten Grundmodellen **VR6 Classic** und **VR6 Café Racer** wurden die Sondermodelle der Heritage Line nach dem Vorbild der legendären Regina in Chromlook und den Farben Rot und Schwarz produziert. Zur Intermot Anfang Oktober 2018 präsentierten



tierte Horex als drittes Modell die ab 2019 lieferbare **VR6 RAW** - ganz in schwarz gehalten, mit sportlich abgestimmtem Fahrwerk und reduziertem Gewicht. Deren Verkleidungsteile und auch viele Anbauteile bestanden aus **CFK**, carbonfaserverstärktem Kunststoff, dem Spezialgebiet der Mutterfirma 3C-Carbon Group AG.

Allen Modellen gleich war der wassergekühlte Sechszylinder-VR6-Motor, der bei der HWA AG in Affalterbach umfassend überarbeitet worden war, und der

von Bosch eine komplett neu entwickelte Motorsteuerung erhalten hatte. Mit seinen 1.218 ccm Hubraum leistete der neue **VR6-Motor** mit drei obenliegenden Nockenwellen (TOHC), 18 Ventilen und Tassenstößeln 120 kW (163 PS) bei 9.600 Umdrehungen pro Minute. Die Motorräder verfügten über ein Sechsganggetriebe, wogen Dank der Teile aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) nur um die 220 Kilogramm und wurden bei 10.300 U/min und einer Geschwindigkeit von 260 km/h abgeregelt. Das Modell Classic wurde 2023 ab 38.500 Euro angeboten und das Modell Café Racer ab 42.500 Euro. Für die Ausführung Heritage Line waren weitere 4.000 Euro draufzuliegen. Das Modell RAW kostete ab 35.500 Euro.

Im Oktober **2022** stellte Karsten Jerschke, Geschäftsführer der HOREX Motorcycles GmbH, auf der Messe Intermot in Köln zwei neue Modelle vor. Das war zum einen die erleichterte und im Detail modernisierte exklusive Version **VR6 RAW 99** des 2019 herausgebrachten Modells VR6 RAW. Die auf 99 limitierte Stückzahl sollte an das Alter von 99 Jahren der Motorradmarke Horex erinnern. Der Preis der ab Frühjahr 2023 verfügbaren RAW 99 wurde mit circa 50.000 Euro angegeben. Zum zweiten stellte er als

„Hightech-Renaissance der legendären Regina aus den 1950er Jahren“ das Modell **HOREX Regina Evo** vor. Dessen Gestaltung, Proportionen und das ganze Erscheinungsbild waren eine Reminiscenz an die bekannteste HOREX in der bald 100jährigen Markengeschichte. Der feingliedrige CFK-Monocoque-Rahmen sowie weitere CFK-Bauteile ließen ein Leichtgewicht mit 133 Kilogramm trocken entstehen.

Verchromte Speichenfelgen und die zwei schlanken Schalldämpfer erinnerten an die Regina, Der Viertakt-Einzyliermotor mit vier Ventilen und 600 ccm Hubraum leistete 35 kW (48 PS).

Vorbesteller konnten ihre Regina Evo ab dem Frühjahr 2023 zum Preis ab 36.000 Euro entgegennehmen.

Mit diesen jeweils medienwirksam vollzogenen Schritten bei der Entwicklung der Marke im neuen Gewand kann der Landsberger HOREX Motorcycles GmbH mit ihrem Geschäftsführer Karsten Jerschke weiterhin alles Gute und viel Erfolg gewünscht werden, der auch der Wahrung des Traditionsnamens HOREX zugutekommt.



## HOREX-Kult im Jubiläumsjahr 2023

Das Jubiläumsjahr 2023 für HOREX war Beispiel und zugleich neue Nahrung für einen gelebten HOREX-Kult. Diese greifbare Erinnerungskultur hat zweifels- ohne einen wesentlichen Einfluss auf die Wiedergeburt der Motorradmarke im Jahr 2010 durch Clemens Neese gehabt, die ihrerseits den HOREX-Kult genährt hat. Als dessen wesentlicher Träger wirken die seit 1955 abwechselnd von verschiedenen HOREX-Clubs ausgerichteten, mit Ausnahme der Corona-Jahre 2020 und 2021 jährlich durchgeführten Internationalen HOREX Sternfahrten, über die bereits berichtet wurde.

Die **67. Internationale HOREX-Sternfahrt** im Jahr 2023 war mit ihrem besonderen Festprogramm eine besondere Veranstaltung, die unter dem Motto „100 Jahre HOREX“ stand. Ausrichter war diesmal nicht einer der HOREX-Clubs, sondern ein Team von zwölf aus ganz Deutschland zusammengekommenen „HOREX-COLUMBUS-Freunden.“ Mit deren tatkräftigen Kopf Frank Böttcher aus Friedrichsdorf hatte das Team die reichhaltige Veranstaltung perfekt geplant, vorbereitet und durchgeführt. Schon das Veranstaltungsplakat machte deutlich, wo die HOREX-COLUMBUS-Freunde den Ursprung ihrer Motorräder sahen – in der Motorenfabrik Oberursel AG. Dort war der kleine Einzylinder-Einbaumotor Gnom für Fahrräder entwickelt und gebaut worden, der wiederum Konstruktionsmerkmale der zuvor dort gebauten Flugmotoren aufwies. Und aus diesem Gnom wuchs dann bei Columbus der

leistungsfähige und zuverlässige 250 ccm Motor, den Fritz Kleemann in sein erstes HOREX-Motorrad einbaute. Und mit diesem Motorrad brillierte er auf den damaligen Rennstrecken und begründete so den Ruf und Erfolg seiner Marke.

Der geschichtsträchtige Veranstaltungsort Bad Homburg und das sonnige



Wetter hatte mehr als zweihundert HOREX-Liebhaber mit ihren historischen und liebevoll aufpolierten Motorrädern angezogen. Von Freitagabend bis Montagvormittag herrschte reges Leben auf dem Veranstaltungsgelände am Bad Homburger Sportzentrum Nordwest. Am Vormittag des **Pfingstamstags** zog ein langer Motorradkorso von dort zum Bad Homburger Kurhaus, angeführt von einem Gespann des HOREX-Club Taunus



27. Mai 2023 – HOREX-Gruppenfoto am Elisabethenbrunnen des Kurpark Bad Homburg  
 In der Bildkartusche der Autor im Beiwagen von Saskia Kothe vom HOREX-Club Taunus

mit Oberbürgermeister Alexander Hetjes im Beiwagen. Dort, nach der offiziellen Begrüßung der Horexianer durch OB Hetjes, moderierte Axel Butterweck die Vorstellung einiger besonderer Teilnehmermaschinen und -fahrer. Anschließend donnerte der Korso in den Kurpark zu einem Gruppenfoto, und schließlich zurück zum Festgelände. Der Abend sah die adrett gekleideten Horexianer beim stimmungsvollen Festabend „in Clubatmosphäre“ mit einem vielseitigen Programm im Speicher des Bad Homburger Bahnhofs. Die Ausfahrt am

**Pfingstsonntag** in den Taunus führte in den **Hessenpark** nach Neu Anspach. Dort bildeten etwa siebzig HOREX-Motorräder und Gespanne eine beeindruckende Kulisse bei der Eröffnung einer ebenfalls von den HOREX-COLUMBUS-Freunden angestoßenen neuen Dauerausstellung „HOREX – Motorräder aus Bad Homburg seit 1923“. Damit hat HOREX wieder einen öffentlichen Ausstellungsort nahe seiner Heimatstadt erhalten, auch wenn er bescheidener ist als das frühere HOREX-Museum der Stadt Bad Homburg.



Von Lars Thiesen 2023 herausgegebene, limitierte HOREX-Jubiläumsmedaille

Die vielen historischen Maschinen kontrastierend waren auch die modernen Kraftpakete der HOREX Motorcycles GmbH aus Landsberg überall mit dabei. Neben den VR6-Modellen zog natürlich die neue **Regina Evo** das Interesse auf sich. Mit einer HOREX-Olympiade und dem Festabend mit Ehrungen und Live-Mu-

sik fand das ereignisreiche Pfingstwochenende schließlich einen erinnerungswürdigen Abschluss.

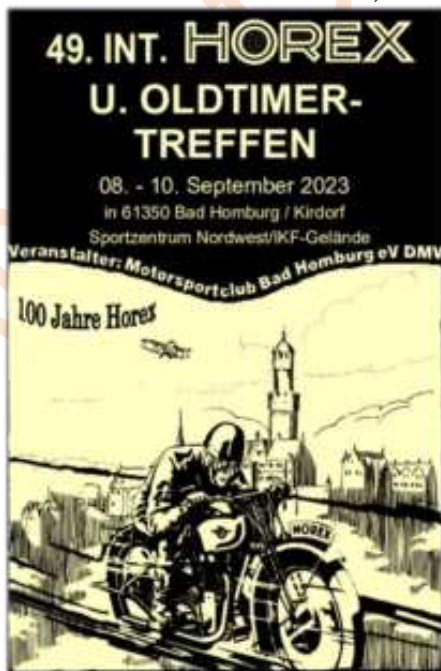
Neben den normaler-weise von den HOREX-Clubs abwechselnd seit 1955 veranstalteten Internationalen Sternfahrten an Pfingsten lebt in Bad Homburg selbst noch eine weitere Tradition, die in ähnlicher Weise das HOREX-Erbe der Stadt Bad Homburg



Foto Helmut Hojer  
Eröffnung der neuen Dauerausstellung HOREX im Hessenpark am 28. Mai 2023 - Blick vom Besucherraum mit den Erläuterungen zur HOREX-Geschichte in den Schauraum mit seinen drei Motorrädern

pflegt und demonstriert. Seit 1973, dem 50sten Jubiläumsjahr der Marke HOREX, veranstaltet der **Motorsportclub**

**Bad Homburg** seine „Internationalen Horex- und Oldtimertreffen“. Bis 1995 fanden diese Treffen in Bad Homburg auf den Buschwiesen statt, und von 1996 bis 2021 in Burgholzhausen. Im Jahr 2022 traf man sich wieder in Bad Homburg, diesmal am Sportzentrum Nordwest. Trotz des schlechten Wetters waren immerhin fast sechzig Oldtimer-Enthusiasten aus Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden zusammengekommen. Organisiert von Petra und Kuno Hock soll das **49. Internationale Horex- und Oldtimertreffen** am zweiten



Septemberwochenende 2023 wieder in Bad Homburg stattfinden. Neben vielen Benzingesprächen sind eine Ausfahrt zur Central-Garage, ein Schönheits-Wettbewerb für die Maschinen und ein kleiner Teilemarkt geplant.

Was allerdings nach der ersten Sternfahrt 1957 nach Bad Homburg keine Veranstaltung mehr bieten kann, ist eine Besichtigung des HOREX-Werks. Davon sind mittlerweile alle physischen Spuren verschwunden. Die heutigen Besitzer von historischen HOREX-Motorrädern können dennoch weiterhin ihrem Hobby nachgehen und ihre Oldtimer hegen und fahren. Die dazu zuweilen erforderlichen Ersatzteile werden nach wie vor angeboten, und bei einigen der einschlägigen Händler im In- und Ausland stehen sogar Reparaturen oder komplette Restaurierungen auf dem Programm.

### Eine Marke – Drei Kulturen?

Zu der ehemaligen Firma und der Marke HOREX besteht natürlich eine gewisse **lokale Erinnerungskultur** in Bad Homburg, die eine starke Stütze in den Mitgliedern des HOREX-Club Taunus und des Motorsportclub Bad Homburg hat. Ausdruck dieser Erinnerungskultur war das 2012 von der Stadt Bad Homburg geschaffene und bis 2019 betriebene HOREX-Museum. Hauptsächlich wird die Erinnerung an HOREX jedoch in den spezifischen **Erinnerungskulturen der HOREX- Motoradfreunde** lebendig gehalten. Den Nährboden dazu hat die Firma HOREX schon Anfang 1951 mit

der Herausgabe der HOREX-HAUS-POST als Kundenzeitschrift und Austauschorgan geschaffen. In der Folge sprossen im In- und Ausland zahlreiche HOREX-Clubs hervor und bildeten Netzwerke, motiviert und unterstützt vom Mutterhaus in Bad Homburg. Die schon seit 1955 reihum veranstalteten Internationalen Sternfahrten wurden zur überregionalen Klammer in der Traditionspflege zu den historischen Bad Homburger Motorrädern.

Eine **zweite Gruppierung** ist ab 2015 aus den etwa zweihundert im deutschsprachigen Raum zu findenden Besitzern von VR6-Motorrädern aus der **HOREX GmbH in Augsburg** gewachsen. Die Fahrer dieser bis 2014 gebauten Maschinen pflegen seitdem Kontakte und tauschen sich in einem Forum der Horex VR6 Fahrer ([www.horexvr6.de](http://www.horexvr6.de))

aus. Sie treffen sich seit 2015 meist über ein Wochenende an wechselnden Orten zu Benzin- und Kameradschaftsgesprächen

und machen gemeinsame Ausfahrten. Diese Gruppe von aktiven Fahrern unterscheidet sich in Interessen und Klientel deutlich von der zuvor genannten Gruppe der Freunde der historischen HOREX-Motorräder. Insofern haben sich bislang nur geringe Berührungspunkte entwickelt.



Als **weitere Gruppe** kann man die Besitzer der ab 2016 von der **HOREX Motorcycles GmbH in Landsberg** am Lech produzierten HOREX VR6-Modelle und neuerdings der Regina Evo sehen. Eine Gemeinschaft von Fahrern zum Ausleben gemeinsamer Interessen ist noch nicht in Erscheinung getreten, aber auf der Firmen-Webseite findet man eine Schaltfläche HOREX OWNERS CLUB. Dort wird auf einzigartige und exklusive, vom Unternehmen für seine Kunden organisierte Veranstaltungen hingewiesen, die unvergessliche Fahrerlebnisse schaffen sollen und eine ganz besondere Möglichkeit zum Austausch mit anderen Liebhabern der großen Marke HOREX. Dazu mögen die „HOREX-Days“ zählen, jährliche Großveranstaltungen, deren dritte nach einer Corona-Pause am 16. September 2023 stattfindet. Obgleich die früheren Augsburgs HOREX VR6 und die neueren Landsberger HOREX VR6 im Grunde ähnliche Motorräder für ebenso ähnliche Zielgruppen sind, wurden bisher keine nennenswerten Beziehungen zwischen den beiden Fahrergruppen erkennbar. Während die Landsberger HOREX Motorcycles GmbH den früheren Augsburgs Motorrädern und deren Fahrern nur wenig Beachtung zu schenken scheint, demonstriert sie eine Verbindung zu der



historischen Bad Homburger Marke HOREX. So hat sie einen „Flagship-Store“ in Bad Homburg eingerichtet und ihr Modell Regina Evo herausgebracht, eine Reminiszenz an die legendäre HOREX-Regina der 1950er Jahre. Auch bei dem großen Pfingsttreffen der Horexianer 2023 in Bad Homburg hat sie Flagge gezeigt. Der Stand des Unternehmens und die Vorstellung seiner Modelle bei den einzelnen Veranstaltungen nahm jeweils prominente Plätze ein. Die etwas geschäftsmäßig anmutenden Präsentationen der modernen Motorräder hob sich dabei ab von der umgebenden Vielfaltigkeit der farbigen HOREX-Veteranen, so wie wohl auch die jeweilige Klientel unterschiedlich sind. So lassen sich zu der Marke HOREX heute diese drei eigenen Erinnerungskulturen erkennen. Dabei ist es dem Erinnerungswert der ursprünglichen Marke HOREX zuzuschreiben, dass fünfzig Jahre nach der Schließung des Bad Homburger Traditionsunternehmens wieder exklusive Motorräder mit dem Namen HOREX auf dem Markt erschienen sind. Und so mögen die Aktivitäten der verschiedenen Interessensgruppen dazu beitragen, die Erinnerung an die Marke HOREX und deren Mythos zu erhalten.

## Literatur und Quellen

1. Braasch-Schwersmann, Andrea; Bad Homburg, in Hessischer Städteatlas; Marburg 2012
2. Walsh, Gerta; Schornsteine in der Kurstadt; Frankfurt 1993; Kapitel Rex-Conservenglas-Gesellschaft und HOREX-Fahrzeugbau AG
3. Walsh, Gerta; „Heute vor 100 Jahren starb Jean Emil Leonhardt“, in Frankfurter Neue Presse am 24. Und 28. August 2018
4. Walsh, Gerta; Die HOREX aus dem Bad Homburger Industriegebiet, in Heimat Hochtaunus; Frankfurt 1988
5. HOREX-WERKE KG; Geschichte der Windsbraut; Bad Homburg 1954
6. Hujer, Helmut; 125 Jahre Motorenfabrik Oberursel; Usingen 2017
7. Nöll, Jürgen; Das große HOREX Buch; Stuttgart 2008
8. Reese, Karl; HOREX Motorräder; Lemgo 2000
9. Jörg Neumann und Uwe Behrend; " HOREX - Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte"; in HOREX-BOTE 4/1990 & 1/1991
10. Schmitz, Klaus (München); HOREX in den 1930er Jahren, in HOREX-BOTE 2/1995 und HOREX in den 1950ern, in HOREX-BOTE 4/1994
11. HOREX-Hauspost / -Post, Zeitschrift für HOREX-Fahrer; Ausgaben Juli 1951 bis Dezember 1958
12. HOREX-Bote, Zeitschrift der HOREX-Clubs; Herausgegeben von Constantin und Siegfried Klingler; Frankfurt 1989 bis 1997
13. Stahl, Werner; Wolfgang Habermehl – ein „HOREX-As“, in Jahrbuch Hochtaunuskreis 2002
14. Keil, Julius; Die westdeutsche Wirtschaft und ihre führenden Männer – Land Hessen Teil1; Frankfurt 1952
15. Velte, Olaf; Ein Automobil, das ein Traum blieb, in Taunus-Schätze von Christine Jung; 2018
16. Veröffentlichungen in den Medien und in den einschlägigen Fachzeitschriften
17. Geschichte der Horex - Motorräder aus Bad Homburg (youtube.com); HR 2012

**Bildnachweis:** Sofern nicht anders angegeben, gehen die Abbildungen zurück auf von der Firma HOREX herausgegebene Unterlagen.

### Weitere Bücher von Helmut Hujer:

- 125 Jahre Motorenfabrik Oberursel; 2017; 896 Seiten DIN A4; 50 € [im Postversand \(D\)](#)



- Das Kriegsende im Taunus; 2020/2024; 120 Seiten DIN A5; 14 € [in Buchhandel und Postversand \(D\)](#)



# Kult und Mythos HOREX

Der Name HOREX ist schon seit langem zu einem Mythos geworden, der sich um die Motorräder dieser deutschen Traditionsmarke rankt. Wenn auch deren Hersteller, das 1923 in Bad Homburg gegründete Unternehmen HOREX bereits 1960 untergegangen ist, existieren auch mehr als sechs Jahrzehnte danach noch viele der über 35 Jahre produzierten legendären Motorräder. Sie sind längst zum Kultobjekt geworden, stolz bewahrt, gehegt und gepflegt von Sammlern, von Museen und von



„Horexianern“, die ihren Kult in HOREX-Clubs, bei Sternfahrten und Oldtimer-Treffen pflegen. Aber auch damals, in den frühen 1950er Jahren, war die neue HOREX

Regina der ganze Stolz ihrer Fahrer und deren gesamter Familie. Der hohe Erkennungswert der Traditionsmarke hat dazu geführt, dass 90 Jahre nach Entstehen der Marke wieder Motorräder unter der Marke HOREX produziert wurden.

Neben verschiedenen detail- und facettenreichen Fachbüchern zu der sehr vielfältigen Geschichte dieser Motorräder, soll diese Publikation auch die Geschichte des früheren Bad Homburger Unternehmens HOREX festhalten und damit in der lokalen Erinnerung erhalten. So wendet sie sich sowohl an die stadt- und industriegeschichtlich interessierten Leserinnen und Leser, als auch an die heutigen und an künftige Horexianer. Denn auch diese Geschichte folgt der Reihe der produzierten HOREX-Motorräder, die das Unternehmen charakterisiert und getragen und dessen Ruf begründet haben. Darüber hinaus wird auch über die neuzeitlichen VR6-Boliden und die neue HOREX Regina Evo von 2023 berichtet.

Verkaufspreis 14,00 €