



In Schönheit gestorben - Hoffmann Gouverneur 250 MP 2 / 300 1953/55

Eine Motorenschöpfung Richard Küchens erkennt man auf den ersten Blick, mögen sich seine Kreationen von der Art her noch so stark unterscheiden. Die wohlproportionierte Glattflächigkeit seiner Aggregate ist von einer fast schon künstlerisch anmutenden Ästhetik, steht aber meist in starkem Widerspruch zum technisch oft unlogisch komplizierten Innenleben. Küchen Motoren schauten in jeder Epoche seines Schaffens futuristisch aus, und waren zu allen Zeiten problembehaftet.

Nicht anders beim Viertelliter-Boxermotor, den er im Auftrag Jakob Oswald Hoffmanns 1951 konzipiert hatte. Hoffmann war ein Newcomer auf dem Motorradmarkt, war allerdings vor dem Krieg schon an mehreren Fahrradfabriken beteiligt und kam mit der Herstellung von kriegswichtigen Gütern wie Stielhandgranaten ganz gut über die schweren Zeiten (dubios anmutende Aspekte seines Lebenslaufs sollen hier nicht näher beleuchtet werden). 1948 war er schon wieder dick im Geschäft, baute in seinem Werk in Lintorf bei

Düsseldorf Motorräder mit Konfektionsmotoren von Ilo, Sachs und auch Villiers. Der große Coup gelang ihm mit der Lizenznahme des Piaggio-Rollers, den er ab 1949 als „Hoffmann-Vespa“ herstellte und am deutschen Markt in nennenswerten fünfstelligen Zahlen vertrieb. In den frühen 50er Jahren wollte er zur Reputationssteigerung ein Motorrad mit eigenem Motor herausbringen (Gouverneur sollte es heißen) und stellte dazu eben Richard Küchen ein.

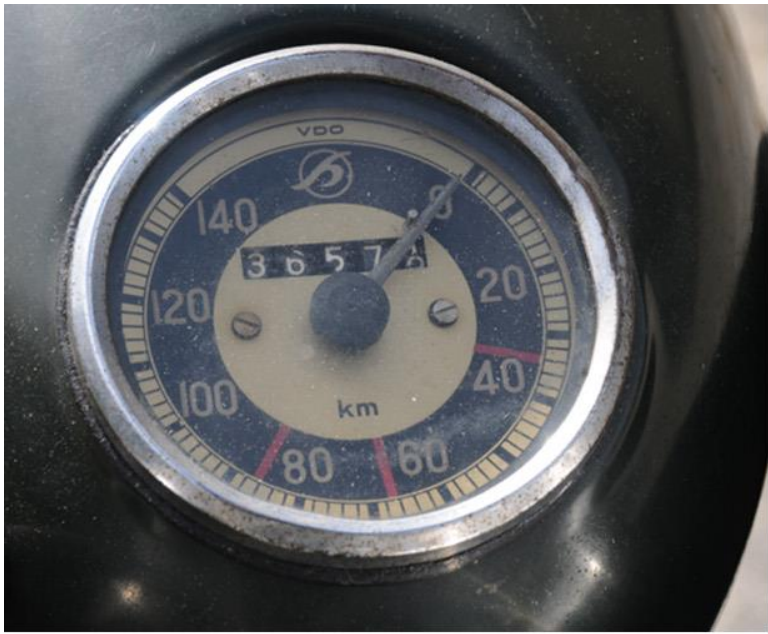
Die Glattflächigkeit dessen Viertakt-Zweizylinder-Boxermotors mit integriertem Vierganggetriebe setzte sich auch am Pressblechchassis fort, das nicht nur den hinteren Kotflügel „festhielt“, sondern auch Kardanantrieb, Batterie- und Werkzeugkasten unsichtbar einschloss. Den hinteren Abschluss machte eine Geradeweg-Federung, das Vorderrad führte eine Telegabel mit Öldämpfung. Die Maschine lief auf 3,25x 19“ Laufrädern, eine Dimension die Metzeler speziell für die dann nicht gebaute BMW R 10 entwickelt hatte.

Als weitere Features nennt er auf seinem Werbeblatt die Bremstrommeln in der Dimension von 180mm, Steckachsen vorne und hinten, einen Pallas L 17 Vergaser, einen Noris Licht-Zündmagneten, den Vollschwingsattel, den Scheinwerfer mit Leerlaufanzeige, den Leerlauf-Kontrollhebel und – Beiwagenanschlüsse. Leider stehen auf dem Datenblatt auch die mageren 11 PS Leistung bei 4600 U/Min, die im Solobetrieb für vermutlich optimistische 105 Km/h Spitze reichten. Letzteres in Verbindung mit einem VK von DM 1830,- müssen Hoffmann selbst zu der Erkenntnis gebracht haben, damit gegen die Konkurrenz vom Schläge der Einzylinder-BMW oder der NSU Max keinen Stich machen zu können, weshalb er am Werbeblatt gleich auf den Umstand hinwies, auch eine zweite Viertellitermaschine im Programm zu haben, mit Einzylinder-Ilo Motor.

Die Pannenanfälligkeit des Küchenmotors (defekte Rollenlager aufgrund Schwingungen der Kurbelwelle) ließen die Gouverneur nach nur 450 gebauten Exemplaren aus dem Hoffmann Programm ebenso verschwinden wie Küchen aus dem Konstruktionsbüro. Als MP 250-2 stellte sie

Hoffmann auf der 1953er IFMA neuerlich vor und wies auf Beseitigung der Schwächen hin: die Kurbelwelle war verstärkt worden, die von Küchen mit rechteckig angelegten Ansaugkanäle hatten jetzt einen ovalen Querschnitt, die Schwungscheibe war nicht mehr aufgepresst, sondern angeflanscht, und mit einem 24er Pallas Vergaser war die Leistung auf 15 PS gewachsen. Immer noch weniger als die Konkurrenz sie bot, dennoch hätte die Gouverneur eine Chance auf dem Markt haben können, wäre da nicht Hoffmann schon vor der Insolvenz gestanden, was aber anderen Gründen geschuldet war: er hatte versucht, ebenso wie BMW eine Lizenz des ISO Kabinenrollers zu erhalten, war aber gescheitert. Seine Eigenkreation – die Hoffmann Kabine mit dem Boxermotor der MP 250-2 – trug aber derart deutliche Züge der Isetta, dass er sich mit Klagen sowohl von BMW als auch ISO konfrontiert sah. Zudem entzog Piaggio ihm die Lizenz des erfolgreichen Vespa-Rollers, nachdem er ohne Absprachen Verbesserungen daran vorgenommen hatte. Bis Torschluss konnte Hoffman ca. 3000 Gouverneure in der 250er MP-2 Version verkaufen, dazu ca. 800 als aufgebohrte 300er für den Export nach Österreich.

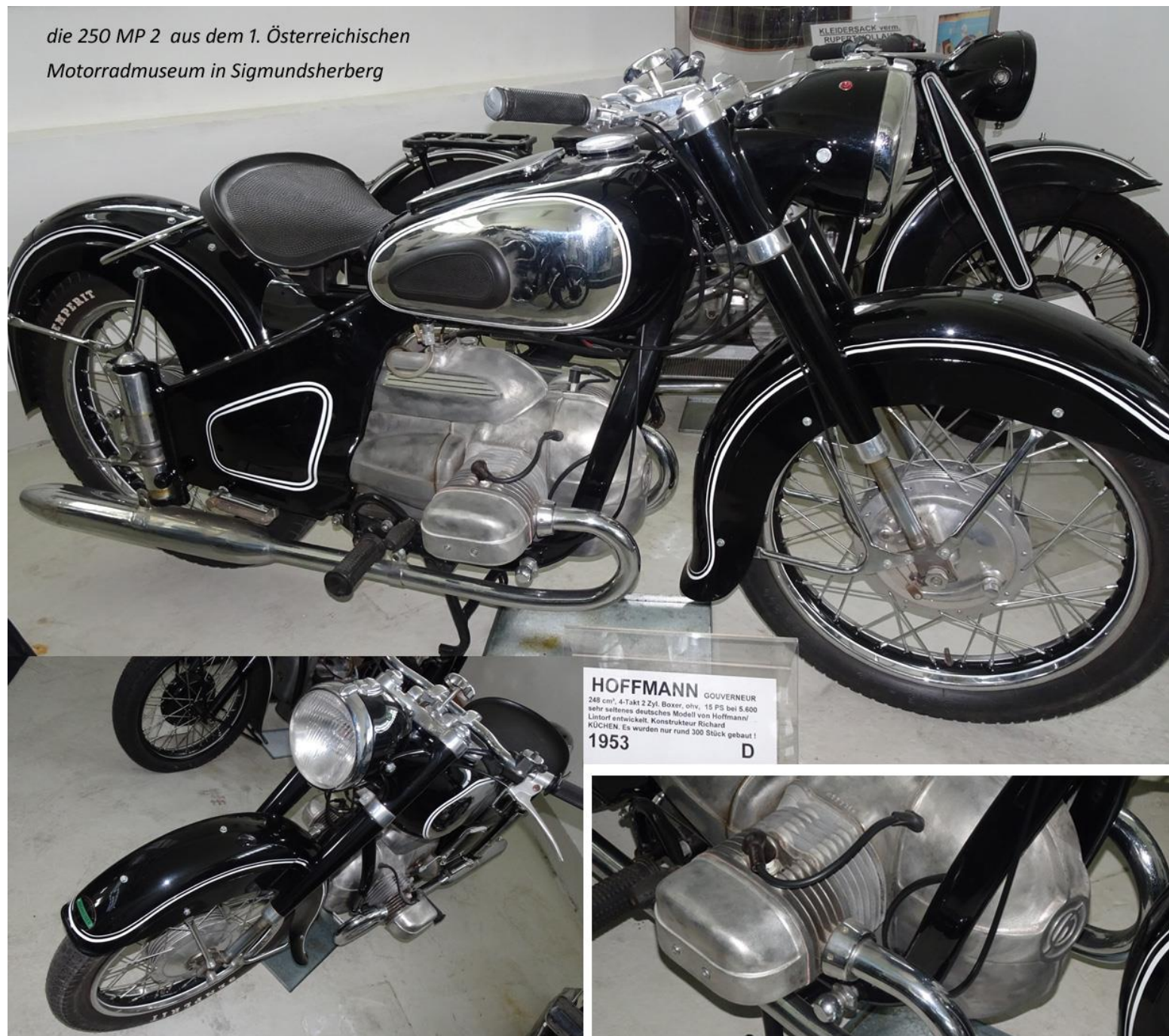




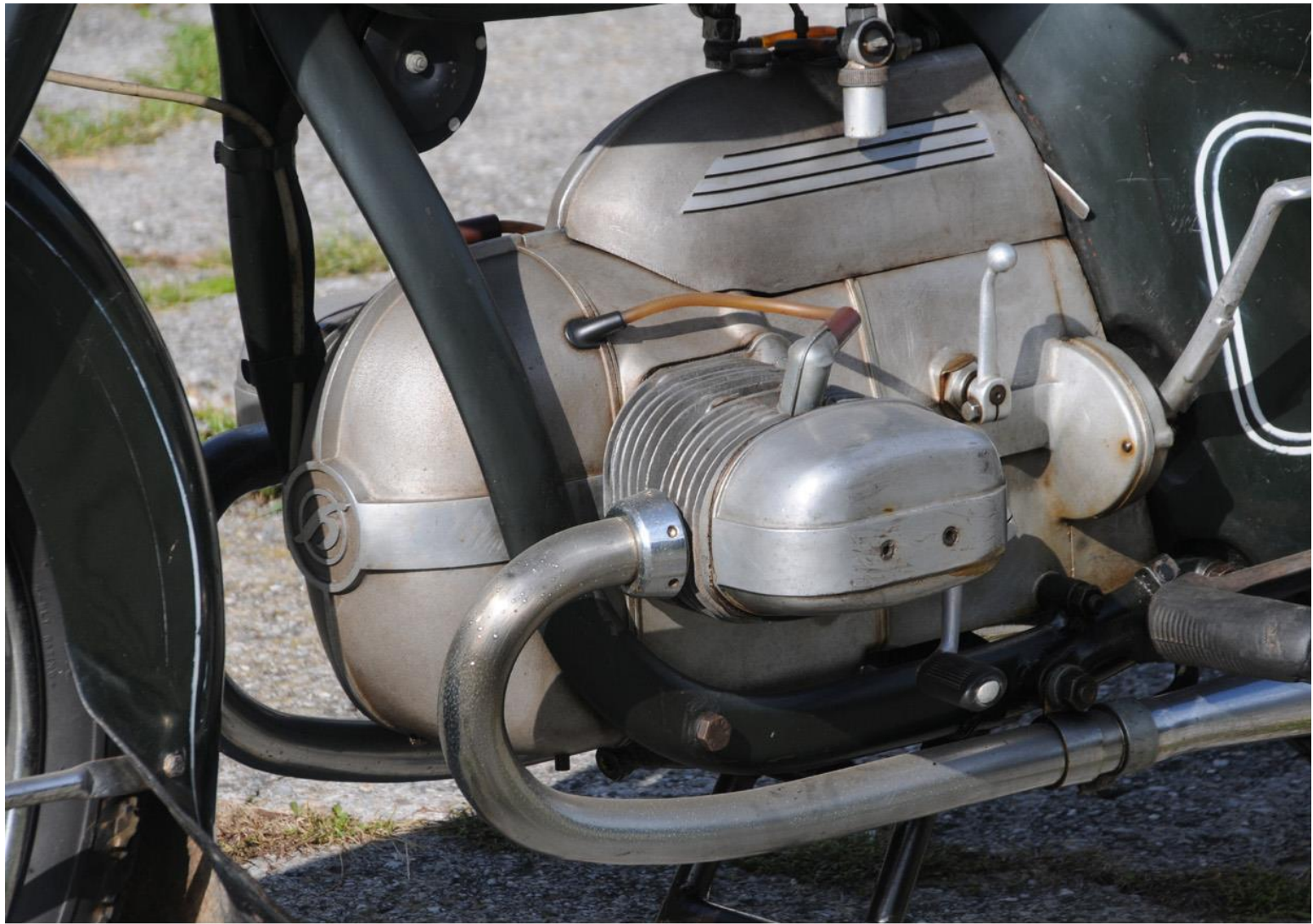
Unsere 250er Fotos haben wir zwar im 1. Österreichischen Motorradmuseum in Sigmundsherberg (Sammlung Fritz Ehn) geschossen, dennoch zeigen sie eine deutsche MP-2 mit 250ccm Hubraum. Aber worin es hier in diesem Bericht eigentlich geht ist Exportversion mit 300ccm, wie Hoffmann sie umgestaltet hat, um die Österreichischen Importzölle für Viertellitermaschinen zu umgehen (so wie zB auch die NSU Max). Hubert Riedlmaier aus Sauldorf hat uns eine solche als Fotomodell zur Verfügung gestellt. Hubert hat von seinem gleichnamigen Vater sowohl ein Säge- und Hobelwerk als auch ein am Firmengrund in einem Nebengebäude untergebrachtes Privatmuseum geerbt. In welchem sich eine Artenvielfalt an historischen Motorrädern tummelt, in der zwar die Marke Puch dominiert,

sich aber auch viele Exoten befinden. Zu letzteren zählt eben die Hoffmann Gouverneur, von der er gleich zwei Exponate und einen Reservemotor besitzt – beide in der 300er Ausführung. Während eine sich als zukünftiges Restaurationsobjekt zusammen mit einer Schachtel voller Ersatzteile in einer Ecke des Obergeschosses versteckt, präsentiert die zweite sich selbstbewusst und fahrbereit im Originallack. Zwar steht auch die normalerweise in der Sammlung im oberen Stock, Hubert hat sie aber extra für eine Fotosession ins Licht gebracht. Sie stammt aus der Umgebung, kam im Zuge eines Tauschhandels in die Sammlung Riedlmaier und hätte sie auf ähnlichem Weg fast wieder verlassen – wenn die beiden Handelspartner sich einig geworden wären. Wäre das so gewesen, hätten wir sie womöglich hier nicht herzeigen können.

die 250 MP 2 aus dem 1. Österreichischen
Motorradmuseum in Sigmundsherberg



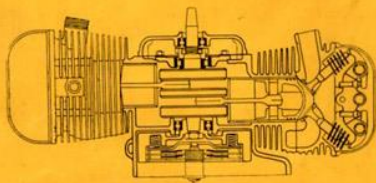
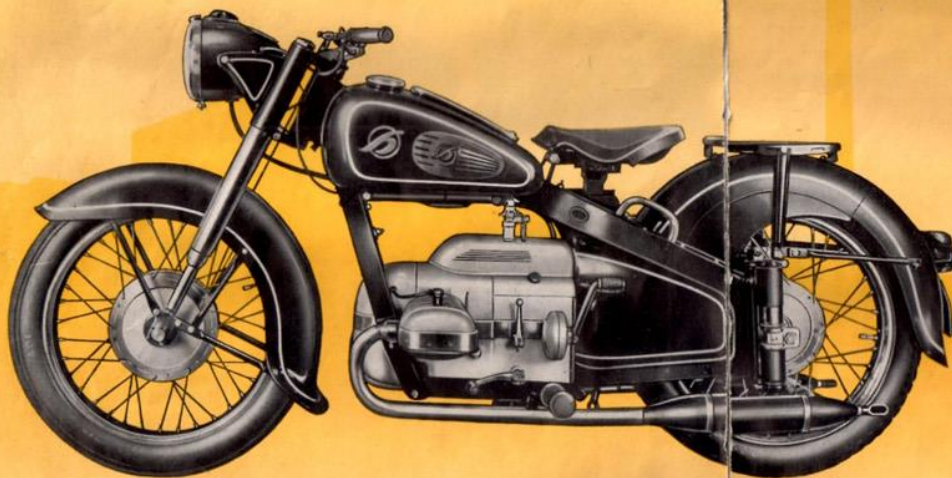




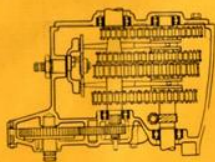
Gouverneur

Hoffmann MP 250

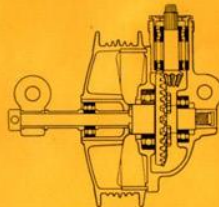
The modern styled 250 cc motor cycle with classical lines for all occasions, fitted with flat-twin cylinder engine and shaft drive



Sectional View of Engine



4-Speed Chain Gear Box



Shaft Drive



Gouverneur

This sensational new development represents a mile-stone in the development of motor cycle engineering. Progressive features have been combined here with proved elements to form a motor cycle without precedence.

The harmonic overall appearance and the stylish lines confirm maturity of design. External beauty and internal value are in perfect accord in this motor cycle.

The extremely lively twin cylinder engine makes motorcycling a new venture. The road holding qualities are unsurpassed due to the perfect springing. The features reserved until now for motor cycles of heavier classes are today incorporated in the "Gouverneur", the Hoffmann-motor cycle which introduces a new measure of value into motor cycling.

The Engine:

250 cc, 12 HP flat-twin 2-cylinder 4-stroke engine overhead valves, valve mechanism completely enclosed. Light metal cylinders fitted with sleeves. Pressed crank shaft running on 2 ball bearings, connecting rod big ends running on roller bearings with chromium linings. Ignition by NORIS Light and Ignition dynamo with automatic ignition control, 60 watts.



Top view on handlebar with speedometer and headlamp.



The modern closed engine housing.



Hoffmann aluminium hub with internal expanding brake



Rear hub with telescopic springing.

The Chassis

New type of closed pressed steel frame made by Hoffmann-Werke, with box type frame member and engine supports. Telescopic front fork hydraulically damped and telescopic rear spring suspension both of own manufacture. Steering gear lock. Petrol tank of approx. 3 1/8 gallons capacity, of this approx. 1/3 gallon reserve. Built-in tool box, rubber knee pad, comfortable full swing saddle with rubber springing. Interchangeable front and rear wheel. Hoffmann aluminium hubs with internal expanding brakes. Head lamp with reflector adjustable externally, with built-in speedometer adjustable foot rests, robust stand, luggage carrier, side car attachment.

Gear Box and Shaft Drive

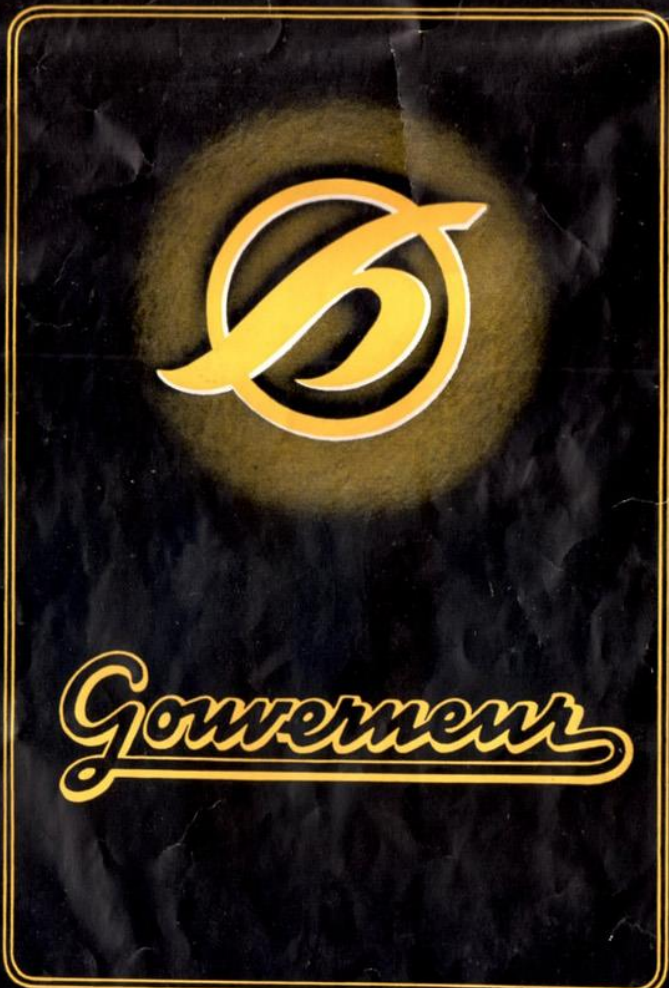
Power transmission by 2-plate clutch, direct coupled chain wheel gear box - 4-speeds - and additional hand lever for neutral position. Foot operated gear changing. Shaft drive with universal joints, spiral bevel gear drive protected by rear frame member.

Capacity: 248 cc
Stroke: 47 mm = 1.92 ins.
Bore: 58 mm = 2.37 ins.
Total 1st Gear: 16.4 : 1 3rd Gear 7.85 : 1
Gear Ratio: 2nd Gear: 10.45 : 1 4th Gear 6.45 : 1
Maximum Rating: 12.5 HP at 5600 RPM
Continuous Rating: 11 HP at 4600 RPM
Petrol Consumption: 100 Miles per Gallon
Maximum Speed: 105 kmh = 66 mph
Tyres: 3.25 x 19
Total weight: 130 kilos = 286 lbs without load
Total permissible weight incl. load: 280 kilos = 616 lbs.

HOFFMANN-WERKE · LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

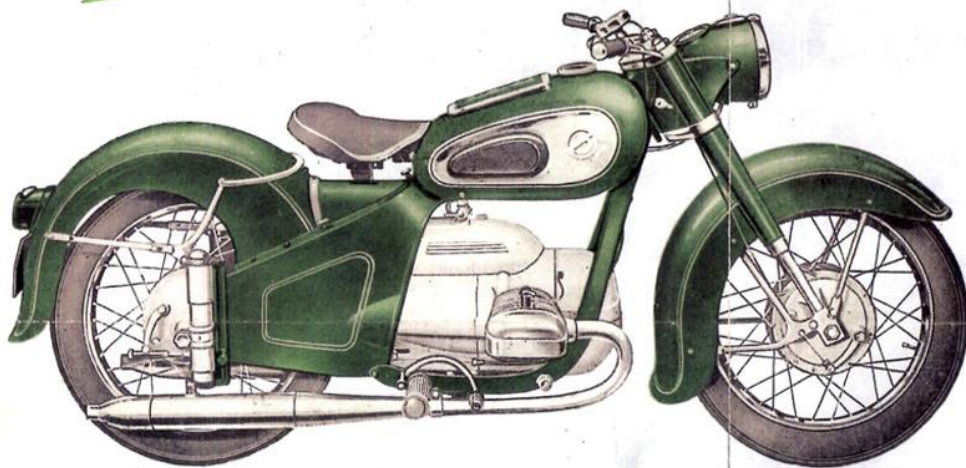
Please contact our agents:

ATELIER BLAUBERT · DÜSSELDORF



Hoffmann S300

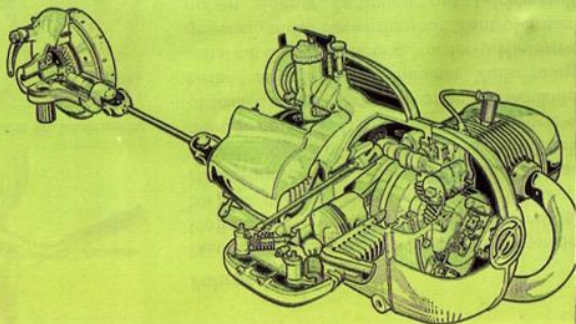
Die repräsentative
300 ccm 2-Zylinder-Boxer-
Kardan-Maschine
für alle Zwecke




Hoffmann S300

Das ist die Maschine für den sportlichen Fahrer, der einen rasanten Start und enormes Beschleunigungsvermögen genau so liebt wie die hohe Spitzen- und Dauergeschwindigkeit. In folgerichtiger Weiterentwicklung der Erkenntnisse, die bei der Hoffmann-Gouverneur gewonnen wurden, entstand hier ein Motorrad, das bezüglich seiner Fahreigenschaften, seines Fahrkomforts und in seiner Wirtschaftlichkeit nicht zu überbieten ist. Die S 300 nutzt in der Besteuerung, die nach dem Hubraum bemessen wird, eine Möglichkeit aus, die von der Motorradindustrie bisher nicht beachtet wurde. Den Hoffmann-Werken, blieb es vorbehalten, diese Vorteile für den anspruchsvollen und begeisterten Motorradfahrer zu sichern.

Hinterradantrieb



Motor im Schnitt

Der Motor

300 ccm, 17 PS zweizyl. Viertakt Boxermotor. Hängende Ventile, gesamte Ventilsteuerung staubdicht gekapselt. Leichtmetallzylinder mit nach dem Alfin-Verfahren eingegossenen Lauffüchsen. Gepresste Kurbelwelle auf zwei Kugellagern, Pleuel auf Rollenlager. — Zündanlage: Noris Lichtzünd-Dynamo mit automatischer Zündverstellung, 60 Watt.

Fahrgestell

Neuartiger, geschlossener Preßstahlrahmen der Hoffmann-Werke mit Ovalrohr-Unterzügen als Motorträger. Teleskopgabel und Teleskop-Hinterradfederung eigener Fertigung. Lenkersteckschloß. 16 Liter fassender Kraftstofftank, davon ca. 1,5 Liter Reserve. Eingebauter abschließbarer Werkzeugkasten, Gummikniekissen, einstellbarer bequemer Vollschiensattel mit Gummifederung. Vorder- u. Hinterrad gegeneinander auswechselbar. Zentral-Bremsnaben eigener Fertigung aus Leichtmetall. Scheinwerfer mit von außen verstellbarem Spiegel und eingebautem Geschwindigkeitsmesser. Kippständer. Seitenwagenanschluß.

Getriebe und Kardan

Kraftübertragung durch 2-Lamellen-Kupplung. Angeblocktes 4-Gang-Kettenrad-Getriebe mit Handhebel für LeerlaufEinstellung. Fußschaltung. Kardantrieb mit Kreuzgelenk, spiralverzahnte Kegelräder. Antrieb vollständig verkleidet. Leerlaufanzeiger.

TECHNISCHE DATEN:

| | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------|
| Hubraum: | 298 ccm | |
| Hub: | 51 mm | |
| Bohrung: | 61 mm | |
| Gesamt- übersetzung: | 1. Gang 17,80:1 | 3. Gang 8,20:1 |
| Höchstleistung: | 2. Gang 11,15:1 | 4. Gang 6,46:1 |
| Kurzleistung: | 17,5 PS | |
| Norm-Verbrauch: | ca. 3,5 l auf 100 km | |
| Höchstgeschwindigkeit: | ca. 120 km pro Stunde | |
| Bereifung: | 3,25-19 | |
| Eigengewicht der Maschine: | 150 kg | |
| zulässiges Gesamtgewicht: | 300 kg | |



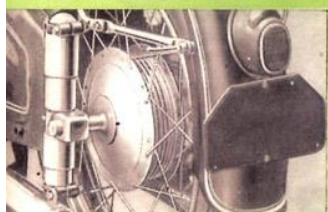
Lenkeransicht mit Tachometer im Scheinwerfer



Der elegante, geschlossene Motorblock



Vorderrad-Leichtmetall-Zentralbremsnabe



Hinterradbrensnabe und Teleskopfederung

HOFFMANN-WERKE · LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

Wenden Sie sich bitte an unsere Vertretung



Hoffmann S300



