

Hoffmann – Werke

Hoffmann-Werke

J. O. HOFFMANN · LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

In den 50er Jahren erstürmte das kleine, bis dahin, unbekannte Werk des Kriegsgewinners Jakob Oswald Hoffmann aus Lintorf bei Düsseldorf den Zweiradhimmel des deutschen Wirtschaftswunders.

Hoffmann war bis zu seinem rasanten Aufstieg eher unbekannt in der deutschen Fahrzeugindustrie. 1938 beteiligte sich der Düsseldorfer Konditorsohn zunächst als persönlich haftender Gesellschafter an der 1934 von Franz Schaaf gegründeten Solinger Fahrrad Fabrik und übernahm 1943 den 400 Mitarbeiter Betrieb komplett. Im Krieg stieg er zum Nazi-Musterbetrieb mit Einbindung in die rüstungspolitische Entwicklung des Heeres. 1944 wurde das Solinger Stammwerk ausgebombt.

1945 kurz nach dem Kriegsende verlegte Hoffmann seinen Standort nach Lintorf bei Düsseldorf wo er ein Areal der Mannesmann Rohrwerke kaufte. Um Wirtschaftlich wieder gut aufgestellt zu sein fertigte er für die deutsche Bevölkerung zivile Gebrauchsgüter: Ölpresen, Kochtöpfe, Bohrmaschinen und natürlich sein Stammprodukt die Fahrräder.

Mit der Motorradproduktion begann er 1948, gefertigt wurden Motorräder von 98cm³ bis 250cm³ mit ILO Motoren.



Der große Aufstieg war 1949. Am 9. August 1949 kam es zu Unterzeichnung eines Vespa Fertigung Lizenz Vertrag. Hoffmann war der erste Lizenznehmer der die Vespa fertigte. Am 9. September 1949 wurde die Firma in „Hoffmann-Werke“ umbenannt.

Für Hoffmann wurde die Vespa Lizenz zu einer Goldgrube. Die **Hoffmann-Vespa** war zuverlässiger und hochwertiger gefertigt als das Original. Durch das gute Händlernetz, welches aufgebaut wurde, stiegen auch die Motorrad Verkaufszahlen an: 1949 4815 Stück, 1950 9024 Stück. In der 125cm³ Klasse waren die Hoffmann-Werke der drittgrößte Anbieter in Deutschland.



Bekannt wurde Hoffmann aber erst mit einer aufwendigen Neukonstruktion, der **Hoffmann Gouverneur**. Das Motorrad, konstruiert von Richard Küchen und seinem Bruder Xaver, zeichnete sich durch seine glatte Linienführung aus. Es war eine Maschine mit Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor (248 cm³, 11 PS bei 4600/min) und Kardantrieb, die anfangs unter erheblichen technischen Schwierigkeiten litt, wie viele Neuerscheinungen der damaligen Zeit. Doch mit dem überarbeiteten Gouverneur MP 250-2 und der Neuen, aus dem gleichen Baukasten entstandenen S 300, kamen 1953 ausgereifte Versionen auf den Markt.

Das Ausland beachtete Hoffmanns Konstruktionen, Frankreich bestellte 300 Gouverneur- Motorräder für die Polizei. Zudem fanden sich Abnehmer für die Hoffmann Gouverneur in Indonesien und Taiwan.

Beflügelt von dem Erfolg der Vespa begann man in Lintorf mit kostspieligen Entwicklungen von Motor- und Fahrwerkskonstruktionen. Der Erfolg schien sicher, die Euphorie kannte keine Grenzen...

Eine neue Roller Generation kam auf den Markt, größere Leistung, größere Räder und größere Karosserien. Die Zündapp Bella oder das Glas-Goggo verdrängte die schwache Vespa.

Hoffmann reagierte und brachte 1954 eine eigenmächtig weiterentwickelte Vespa auf dem Markt. Mit der „**Hoffmann Königin**“ eine viel gelobte Version (zwei Scheinwerfer, auf Kotflügel und Lenker, mehr Chrom, Sonderfarben), die von vielen für besser als



das Original eingeschätzt wurde. Dies führte zu Lizenzstreitigkeiten mit Piaggio. In den Jahren 1950 bis 1954 wurden etwa 50.000–60.000 Vespa-Roller in den Hoffmann Werken produziert.

Und dennoch wurde 1954 zum Schicksalsjahr für die Hoffmann- Werke: Die Anstrengungen mit der Hoffmann-Gouverneur brachten nicht den gewünschten Erfolg auf dem deutschen Markt. Es stellte sich heraus, dass das Motorrad zu teuer, relativ leistungsschwach und zudem technisch anfällig war.



Doch Hoffmann hatte noch einen Joker im Ärmel. Großer Jubel in Lintorf bei der Präsentation der „**Hoffmann- Autokabine**“. Ein verbesserter Gouverneur-Motor sollte in den Hoffmann-Kleinwagen „Autokabine 250“ eingebaut werden. Erste Prototypen fanden internationale Anerkennung auf dem Pariser Salon 1954, was das Werk zu einer Kleinserie ermutigte. Insgesamt 800 Bestellungen aus dem Bundesgebiet gingen bei Hoffmann für den Kleinwagen ein.

Technische Daten der Hoffmann Kabine 250

Motor: 2 Zylinder Viertakt Heck-Boxermotor, 248cm³, 12,5 Ps bei 5400U/min, Gebläse Kühlung, Druckumlaufschmierung,

Kupplung/Getriebe: Zwei-Scheiben Trockenkupplung/ Vier Vorwärts-, Ein Rückwärtsgang,

Kraftübertragung: Gummigefederte Gelenkwelle, Hinterachse durch Kegel- und Tellerrad,

Elektrik: 12Volt Anlage, Elektrischer Dynastarter,

Lenkung: Roß-Lenkung, Spurstangen Gummi gelagert,

Bremsen/Reifen: Hydraulische Vierradbremse, Handbremse auf Hinterräder/4,50x10,

Karosserie: Ganzstahl Karosserie, Rundverglasung aus Plexiglas, Sekurit Frontscheibe, zwei seitliche Türen, Sommerdach,

Leergewicht/Verbrauch/Höchstgeschwindigkeit: 350kg/3,8Liter/100 km/über 80km/h,

Doch mitten in die Aufbruchsstimmung kam die erste Hiobsbotschaft: Piaggio kündigte Hoffmann die noch bis 1960 laufende Vespa- Fertigungslizenz. Piaggio sah „plötzlich“, zehn Monate nach der Königin-Präsentation auf der IFMA 1953, die Lizenzverträge durch das Sondermodell „Königin“ verletzt.

Im November 1954 überschlugen sich in Lintorf die Ereignisse. Verwunderlich ist, dass die Kündigung der Vespa-Lizenz zu einem Zeitpunkt erfolgte, als Hoffmann die Produktion der Autokabine bekannt gab.

Hoffmann war von dem Mailänder Iso-Werken angeklagt worden, dass die Autokabine 250 ein Nachbau der Isetta sei. Hoffmann reagierte auf den Plagiats-Vorwurf mit einer negativen Feststellungsklage und fühlte sich siegesgewiss. Was allerdings zu optimistisch von Hoffmann war, denn die Autokabine war der Isetta in der Tat sehr ähnlich.

Bevor es zu einer Klärung kam, hat die Rheinische-Westfälischen Bank den zugesagten Kredit über 500.000 DM gestoppt. Am 25. November 1954 reichten die Hoffman-Werke die Insolvenz ein.

Die Arbeiter erhielten nur mehr 20 DM, Väter mit Kinder 25 DM einmaligen Wochenlohn. Die restlichen 358 Arbeiter besetzten am 12. Dezember 1954 das Werk. Die sogenannte „Butterspende“ aus den umliegenden Gemeinden sicherten das Überleben vieler Familien.

Um die Notsituation zu lindern verkaufte Jakob Oswald Hoffmann seine Bilder und Teppiche aus seiner Villa an einen Pfandleiher. Mit dem Erlös hat er die Familien unterstützt.

Wie so oft sind die Banken an den großen Pleiten Mitschuld. Hoffman war das Bauernopfer, um BMW und Messerschmitt zu retten. Die Rheinisch-Westfälische Bank AG, war eine Nachfolgebank der Alliierten dezentralisierten und 1957 wieder fusionierten Deutschen Bank. Für die Konkurrenten BMW und Messerschmitt war es die selbe Hausbank, um die Firmen zu Unterstützen kam es für Hoffmann zu diesem Finanzdebakel.

Es gab eine geheime DDR-Hilfe um die ausstehenden Gehälter der Arbeiter zu begleichen. Anfang 1956 wurden noch bereits produzierte Fahrzeuge nach Amerika und die Türkei verkauft um die Gesamtschulden abzubauen.

Das Konkursverfahren dauerte über 2 1/2 Jahre und Hoffman konnte sein Werk retten. Mit BMW fand Hoffmann eine Einigung über einen Produktionsverzicht der Autokabine und das Land NRW übernahm 3,5 Millionen Schulden um den Standort zu retten.



Die Hoffmann-Werke nahmen ihre volle Produktion wieder auf, mit der Auflage keine Fahrzeuge zu fertigen. In die Erzeugung gingen Metallwaren jeglicher Art.

1973 starb Jakob Oswald Hoffmann mit 77 Jahren kinderlos. Ende 1991 schlossen sich die Hoffman Werktoe für immer.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 25.03.2020