

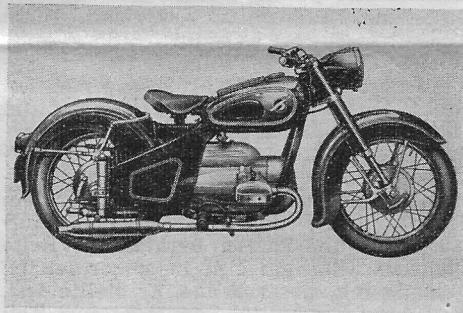
UNSERE AUTO-UND MOTORRAD-SEITE

Einzige 250-ccm-Maschine der Welt mit Viertakt-Boxer-Motor

Hoffmann MP 250 „Gouverneur“

Testbericht von Wilh. Fuhrmeister, VDM

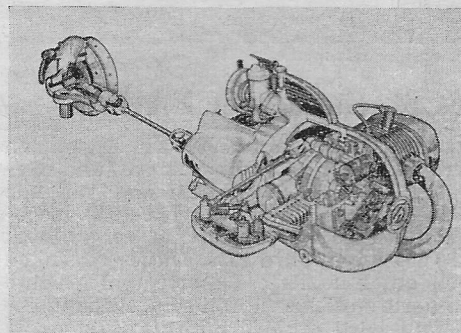
Bereits nach ihrem ersten Erscheinen anlässlich der IFMA 1951 erregte die von den Hoffmann-Werken in Lintorf (Bezirk Düsseldorf) herausgebrachte 250-ccm-Maschine „Gouverneur“ das allseitige große Interesse der Fachwelt und aller Motorradfreunde. Ist es doch die erste und einzige 250-ccm-Maschine der Welt mit einem Viertakt-Boxer-Motor und Kardantrieb. Dann dauerte es allerdings noch eine geraume Zeit, bis die Produktion endgültig anlief, aber das war gut so. Als im Frühjahr 1953 die ersten Maschinen dieses neuen Typs auf den Straßen auftauchten, da hatte man eine lange erprobte und völlig ausgereifte Konstruktion vor sich, die ihre Kinderkrankheiten bereits überstanden hatte und die sich in jeder Beziehung sehen



lassen konnte. Trotz seiner äußerlich sehr sportlichen Note weist das Fahrzeug alle Eigenschaften einer Tourenmaschine auf.

Beachtlich ist die elegante, moderne Linienführung des gesamten Gefährts. Ganz bewußt legten die Konstrukteure großen Wert darauf, daß keine Einzelteile das Gesamtbild in seiner Glättfähigkeit und Stromlinienform unterbrechen. Und dies ist auch restlos gelungen. Abgesehen von der Verwendung des 2-Zylinder-Boxer-Motors hat die Maschine zwei stark überdimensionierte, mit Kühlrippen versehene Vollnabenbremsen, die dem rein äußeren Eindruck nach die Gewisheit vermitteln, daß diese Maschine auch bei höchsten Geschwindigkeiten bezüglich Bremsen sicher zu beherrschen ist. Die besondere Sorgfalt, die dieser Konstruktion geschenkt wurde, offenbart sich auch in dem durch die Kardanwelle erfolgenden Antrieb auf das Hinterrad. Der allgemeine Eindruck, den dieses Fahrzeug — das auch beiwagenfest ist — vermittelt, ist, daß man es hier nicht nur mit einer schnellen Maschine zu tun hat, sondern daß sie durch eine tiefe Schwerpunktlage auch eine sehr gute Straßen- und Kurvenlage besitzt. Durch

das Entgegenkommen des Werkes hatten wir nun Gelegenheit, diese Maschine über eine Strecke von rund 3000 Kilometer zu fahren. Obwohl unsere Testmaschine erst wenige Kilometer auf dem Tacho hatte, zeigte sich schon bald der überraschend gute Anzug dieses 250ers. Es ließen sich dabei immerhin schon folgende Werte ermitteln: 0 bis 60 km/st in 9 Sekunden, 0 bis 80 km/st in 15 Sekunden. Das sind beinahe Beschleunigungswerte einer ausgewachsenen 350er-Maschine! Die Spitzengeschwindigkeit wird vom Werk mit 112 km/st angegeben, eine Zahl, die wohl sehr ehrlich gemeint ist und die bestimmt bei gut eingefahrener Maschine noch um etwa 4 km gesteigert werden kann. Bei unserer Maschine war die Teleskopgabel gut auf die Hinterradfederung abgestimmt. Als Teststrecke wurde von der Autobahn bis zum schlechtesten Allgäuer Bergweg alles befahren. Die Bergsteigefähigkeit dieses 250-ccm-Motors mit 15 PS Leistung überrascht und begeistert. So wurde z. B. die Paßstraße zum Oberjoch hinauf mit einer Belastung von zwei Personen spielend im dritten Gang bewältigt. Das Hauptgewicht der Probefahrten lag nicht nur auf guten Straßen oder der Autobahn, sondern darauf, daß und wie sie sich auf schlechtesten Wegen, auf schmierigen Straßen und Feldwegen und auf kurzen Steilstücken bewährt. Der von uns gemessene Verbrauch lag zwischen 3 und 3,5 Liter und ist angesichts der schweren Belastungen, denen die Maschine bei den Prüffahrten ausgesetzt war, als wirklich sehr wirtschaftlich zu



bezeichnen. Auf der „Gouverneur“ sitzt man vom ersten Moment an fest und bequem im Sattel. Ausgesprochen gut zeigt sich auch die Lenkung, die Maschine läßt sich blitzartig herunterwinkeln und wieder aufrichten, und die Straßen- und Kurvenlage wird dadurch keineswegs unsicher oder gar gefährlich. Zusammen mit dem kurzen Radstand von 1350 mm er-

gibt sich ein kurvenwendiges, direkt an der Straße klebendes Fahrzeug, mit dem selbst auf ausgewaschenen Feldwegen und miserablen Straßen erstaunliche Durchschnitte herausgefahren werden können.

Ein neuer 2,5-Tonner-Hanomag-Lkw.
mit 65 PS

Am 7. Dezember verließen die ersten hundert Lastwagen eines neuen Typs das Werk der Hanomag, um ihre Fahrt in alle Teile des Bundesgebietes anzutreten. Entscheidend für die Fabrikation dieses neuen Wagens war der Wunsch, die Lücke zwischen den leichten und schweren Lastwagen (dem 1,5- bis 2-Tonner einerseits und dem 3,5- bis 4-Tonner andererseits) auszufüllen. So wurde der 2,5-t-Diesellastwagen geschaffen, dessen Produktion jetzt anlief. Die zweckmäßige konstruktive Gestaltung des Motors war die Aufgabe, an die das Werk mit besonderer Sorgfalt heranging. Aber weder durch eine Vergrößerung des Hubraumes noch durch Vermehrung der Zylinderzahl wurde die Leistung erreicht, sondern durch Aufladung des seit Jahren bewährten 50-PS-Hanomag-4-Takt-Dieselmotors. Verwendet wird dafür das mechanische Rootsgebläse, dessen Vorteil es ist, bei allen Drehzahlen eine gleichmäßige Aufladung zu erreichen. Die Aufladereinrichtung wiegt, das Gewicht der Rohrleitungen einbezogen, nicht mehr als etwa 30 kg. Der Motor (Hubraum 2799 ccm) leistet jetzt 65 PS bei 2800 U/min. Das ist eine Steigerung um 30 %, die erreicht wurde, ohne daß die Ausmaße und das Gewicht des Motors auch nur nennenswert erhöht werden mußten. Dieser Motor erreicht dazu noch eine hohe Wirtschaftlichkeit, der Kraftstoffnormverbrauch beträgt 12 Liter/100 km. Das Fahrgestell wurde völlig neu entwickelt. Seine Konstruktion entspricht den Anforderungen, die sich aus der höheren Nutzlast ergeben. Neu entwickelt wurde auch die Vorder- und Hinterachse. Die Lenkung wurde den Erfordernissen entsprechend verstärkt. Das Fahrerhaus wurde modern und sehr geräumig gestaltet. Die Maße sind so gewählt, daß drei Personen bequem Platz finden. Durch Verwendung der Perfekta-Lenkdruckschaltung wird jede unangenehme Einschränkung des Raumes für die Beine vermieden. Weiter wurde ein gut durchgebildetes modernes 4-Gang-Getriebe, dessen 2. und 3. Gang synchronisiert sind, gewählt. Dadurch ist ein müheloses, geräuschloses Schalten im dichten Stadtverkehr oder während der Fahrt im schwierigen Gelände gestattet. Das Fahrgestell ist so konstruiert, daß Spezialaufbauten aller Art möglich sind. Die Eignung des Fahrzeugs auch für den Anhängerbetrieb ist ein weiterer Vorteil und erhöht seine Wirtschaftlichkeit zusätzlich.

W. F.