

**Dieser kleine Beitrag wurde anlässlich des Freundschaftstreffens „50 Jahre Vespa im Hoffmann Werk in Ratingen“, von mir geschrieben. Auf besonderen Wunsch hin, habe ich den Beitrag überarbeitet und mit neuen Bildern versehen.**

## **Die Hoffmann Vespa**

Eine kleine Typenkunde von P.Witzel

Als Hoffmann im Frühjahr 1950 die Produktion mit dem Modell HA aufnahm, musste man dort in einigen Bereichen noch auf Teile aus Italien zurückgreifen. So wurden zunächst noch Motoren aus Italien verwendet. Auf den Gehäusehälften, Kupplungsdeckeln und anderen Teilen war das Wort „PIAGGIO“ eingegossen. Während die später von ILO in Lizenz gebauten deutschen Vespa-Motoren auf allen Teilen das Wort „Vespa“ eingegossen war.

Feststeht, dass auch in den Anfängen Chassis aus italienischer Fertigung eingesetzt wurden. Erkennbar sind diese Chassis an der Beinschildform, die bei den Italienern oben konvex gerundet waren, während die aus der Hoffmannfertigung oben eher konkav, also leicht herzförmig gerundet waren (Abb.2.) Diese ist besonders typisch für Vespen aus deutscher Fertigung.

Keine andere Lizenzfertigung hatte dieses Merkmal das bis Ende 53 beibehalten wurde. Der Farbton der Roller hieß „Fischsilber“, war ein einschichtiger Nitrolack, mit seidenglänzendem, ja eher mattem Aussehen. Aus nicht geklärter Quelle heißt es, dass in der damaligen Zeit der Metalleffekt tatsächlich durch die Verwendung von Fischschuppen ermöglicht worden sei. ???

Charakteristisch für den ersten Jahrgang der HA waren außerdem der kleine im Beinschild angebrachte 60mm Tacho, der nackte Rohrlenker mit einer Schaltung, die über ein Gestänge bewegt wurde. (Abb.3) sowie die nach hinten kurzen Trittbretter. Die Vorderradschwinge wurde durch einen sogenannten

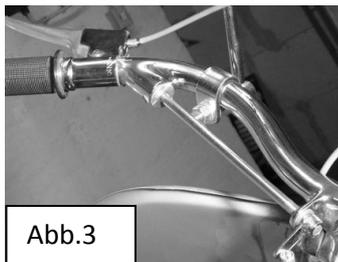


Abb.3

Reibungsdämpfer (Abb.4) gedämpft. Außerdem war bei den frühen Modellen statt des hinteren Sattels ein einfaches viereckiges Sitzkissen montiert. Die Gepäckbrücke dieser „Kissenmodelle“ haben rechts und links je 2 kleine Vorrichtungen die zum Befestigen des Kissens dienten. (Abb.5) Das Rücklicht war rund (Abb.7) und im Anfang auch unter dem Kennzeichen in ovaler Form befestigt. Das Bremspedal war aus Rundma-



Abb.2

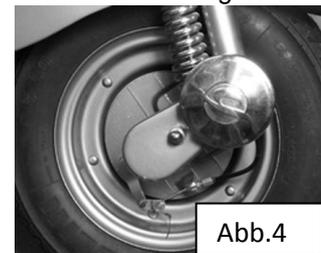


Abb.4

terial ähnlich einer Kurbel gefertigt. (Abb.6)

Alle diese aufgeführten Dinge wurden nach und nach geändert, aber mit Sicherheit nicht zur gleichen Zeit, weshalb es schwierig ist, genau zu bestimmen, zu welchem Zeitpunkt der Wechsel vorgenommen wurde.

Im 2. Jahr der Produktion kamen jedoch einige Neuerungen hinzu. Zugleich wurde der Lenker mit einer Chromblende verziert, der einen großen 80 mm Tacho in sich aufnehmen konnte. (Abb.8) Die Trittbretter

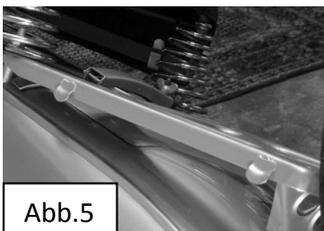


Abb.5

wurden durch einfaches Ansetzen von Blechformstücken verlängert. Die Ansätze wurden durch je einen Gummiklotz rechts und links kaschiert. Die Gummiklötze sollten der Sozia zu besseren Sitzverhältnissen verhelfen. (Abb.9) Das Sitzkissen verschwand zu Gunsten eines zweiten Sattels. Das Bremspedal wurde aus Blech gestanzt und bekam dadurch ein gefälligeres



Abb.6

Aussehen. (Abb.10) Das Rücklicht bekam ein ovales Glas (Abb.11)

Im 3. Jahr der Produktion wurde der Reibungsdämpfer gegen einen hydraulischen Stoßdämpfer ausgetauscht. Diese Neuerung brachte nun wirklich mehr Fahrkomfort, da der alte Reibungsdämpfer diese Arbeit nur unzulänglich übernehmen konnte.



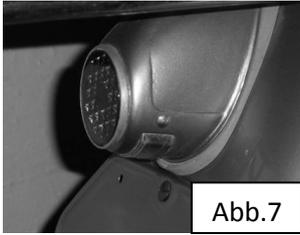


Abb.7

Zugleich wich das Gestänge der Schaltung ( Abb 3) einer aus zwei Bowdenzügen bestehenden Konstruktion. ( Abb.12) Die Bezeichnung dieses neuen Modelles HB wurde jedoch nur werksintern benutzt. Auf den Typenschildern hat bei allen Vespas bis Ende 53 jedoch nur die Bezeichnung HA Verwendung gefunden.

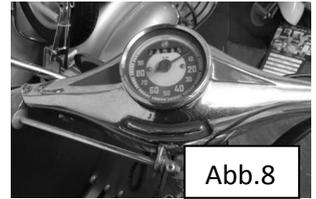


Abb.8

Im Übergang auf den vorderen Stoßdämpfer gab es eine interessante und seltene Sonderkonstruktion. Bei den betroffenen Rollern war die schon verlängerte Vorderradschwinge

eingebaut, der Stoßdämpfer aber war wohl noch nicht verfügbar. Man hat die alte Reibungsdämpferkonstruktion mit einem weit ausladenden Metallbügel

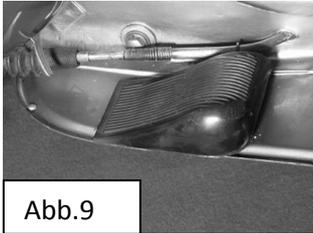


Abb.9

versehen, um bei der Befestigung am Steuerrohr nicht mit der langen Schwinge in Konflikt zu geraten. (Abb.13)

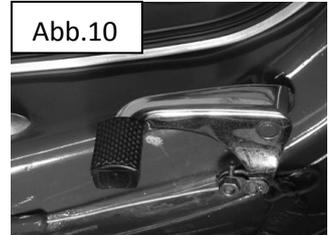
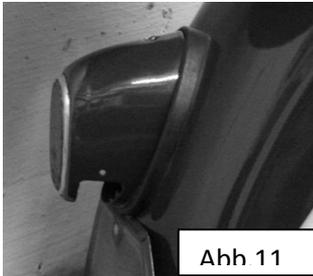


Abb.10

Ende 1953 kündigte Hoffmann eine neue grundlegend überarbeitete Vespa an. Gegenüber den eher spartanisch ausgerüsteten HA Modellen wurde die neue HC in wesentlichen Teilen verändert und gestylt.. Der Motor wurde

überarbeitet und leistete nun 5 PS.,0

In vielen Details war die Karosserie etwas gerundet worden. Das Beinschild war nun oben auch konvex gerundet, gleich den frühen italienischen Karosserien, der Knick im Beinschild verlief weniger scharf, die Backen waren ebenfalls etwas „runder“ geworden. Der Rohrlenker wurde von einem großen Scheinwerfer von 135mm Durchmesser beherrscht, wobei der ehemalige Scheinwerfer auf dem Kotflügel mit gelbem



Ahh 11

Glas versehen, zum Nebelscheinwerfer befördert wurde. Das Rücklicht präsentierte sich größer und rechteckig, mit einem Bremslicht ausgestattet. Das neue Konzept beinhaltete eine Batterie, die dem Roller zu einem Stand- oder Parklicht verhalf. Auch das Bremslicht wurde von der Batterie gespeist. Mit verchromten „Steinschlagecken“ auf den Vorderseiten der Backen und einer formschönen Stoßstange am Kotflügel war der

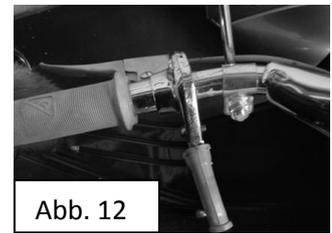
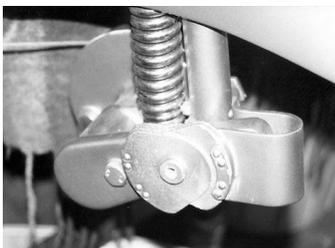


Abb. 12

Roller a.W. ausgerüstet.

In der gelungenen Farbgebung, einem dezenten goldmetalllic, wirkte der Roller äußerst elegant. Eine „Königin“ war geboren, denn Hoffmann bediente sich des Werbeslogan „ VESPA-KÖNIGIN DER



MOTORROLLER“. Leider währte die Produktion der Königin nur ein knappes Jahr, in dem ca. 12000 Königinnen ausgeliefert wurden, bevor Hoffmann in Konkurs ging.

Parallel zur Königin haben noch einige wenige Modelle der Vespa 1955 das Werk verlassen. ( Der Roller

der nie gebaut wurde Vespa-Das Archiv) Dieser war wiederum eine abgespeckte Version der Königin, wobei auf den großen Scheinwerfer am Lenker verzichtet wurde, der untere Scheinwerfer aber entsprechend den italienischen Vorbildern einen größeren Durchmesser erhielt. Auch das Zierrat blieb dabei weitgehendst auf der Strecke.

Während des Konkursverfahrens hat die Produktion noch einige Blüten produziert, denn es wurden sämtliche zur Verfügung stehenden Teile zu Rollern zu Sonderpreisen montiert.

