

BEWERTUNG

Eine in Typenzahl und Seriengröße ständig wachsende Fabrikation und ihr Erfolg beweisen das große Interesse für die (auf dem Motorrad-Gebiet) Hoffmann-Motoren, die vormals „Solinger Motorfabrik J. O. Hoffmann“, die auch die „Pfeil“- und „D. P. M.“-Radwerke in Eschweiler, Köln, Essen, etc. umfaßt, wogegen dafür spricht die Verwendung des bewährten Ilo-Motors oder der Kronprinz- bzw. VDB-Teleskopgabel sowie von vielem weiterem Zubehör von bestem Ruf glücklich ergänzt durch eine vollgelenkte, kompakte Schwingrad-Unterfedierung eigener Herstellung, die trotz mäßiger Federweichheit und geringem Hub sehr gute Fahreigenschaften ergibt, ein Urteil, das durch den Regenreichtum während der Testfahrten nur erhärtet wurde! Beim schwersten Kriterium allradgefederter Fahrwerke: ihr Verhalten auf nassem Kleinpflaster, zudem mit einseitig aufgehängter Packtasche, ... erntet die Hoffmann-MHF das höchste Lob; sie bleibt spurtreu und denkbar rutschfest! Eine nicht zu gedrängte Bauweise (Radstand) führt in Verbindung mit einer glücklichen Lenkgeometrie zu Wendigkeit und gleichzeitig bequemer und ermüdungsfreier Sitzposition, auch für große Fahrer, obwohl die Kniekissen reichlich klein sind.

Das streng konservative Ilo-Triebwerk (s. auch MOTOR-RUNDSCHAU Test 9/1949 und 7/1950) hinterläßt einen immer besseren Eindruck: bei völlig unterdrückter Neigung zum Viertakten ist der Motor — ein „Impulsstarter“ — bis zu 20 km/h und noch darunter im großen Gang zu fahren und beschleunigt ruckfrei. Der Testmotor war vollgasfest, praktisch vibrationsfrei und quitierte auch längste Autobahn-hetzjagd mit durchaus tragbarem Brennstoffverbrauch. (Daß bei allradgefederten 125ern der Motor „das schwächste Glied der Kette“ darstellt, ist allgemeine Regel!) — Die Fußschaltung arbeitet exakt, dabei leicht genug und bei vielen Gelegenheiten macht sich die Ilo-Sonderheit, daß man bei eingeregtem Gang und gezogener Kupplung antreten kann (vom Sattel aus), nützlich bemerkbar.

Im Gegensatz zur sehr wirkungsvollen elektrischen Ausrüstung, zur erstklassigen Verarbeitung und zum sauberen Finish entsprach die Bremswirkung, besonders beim Vorder- rad, (noch?) nicht ganz dem sehr guten Durchschnitt der bekannten Naben.

PRÜFUNG

Gewicht
fahrfertig mit vollem Tank 92 kg

Leistungsgewicht
fahrfertig 18,4 kg/PS

mit einer Person = 75 kg 3,3 km/h/PS
Maximalgeschwindigkeit
aufrecht sitzend im Mittel 73 km/h

Beschleunigungszeit
von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 5 sec
von 30 auf 60 km/h im 4. Gang 1,5 sec

Kraftstoffverbrauch
bei gleichbleibender Geschwindigkeit:
50 km/h 2,6 L/100 km
70 km/h 3,4 L/100 km
Vollgas 3,8 L/100 km

Durchschnittsverbrauch bei Stadtfahrten und einer Langstreckenfahrt (Aachen—Hamburg und zurück mit Gesamtdurchschnittstempo von fast 60 km/h, zur Hälfte Straße, zur Hälfte Autobahn, bei vorwiegendem Regen) 3,2 L/100 km

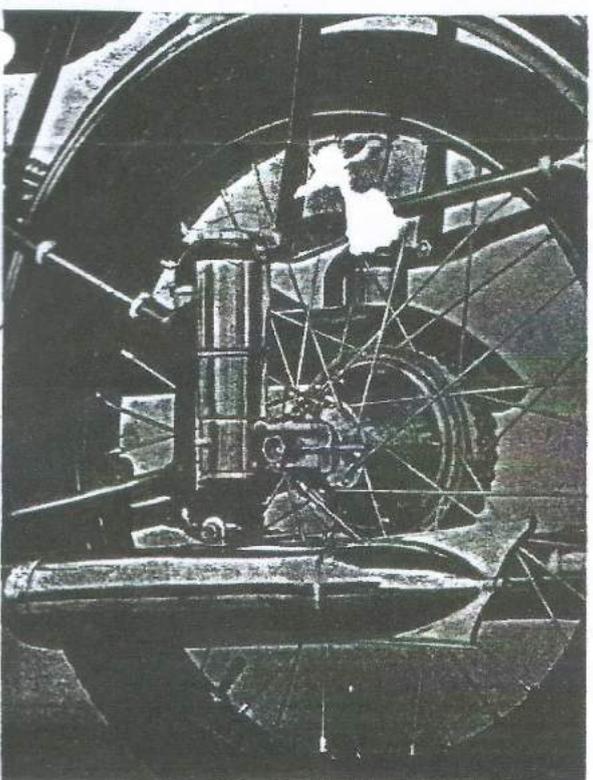
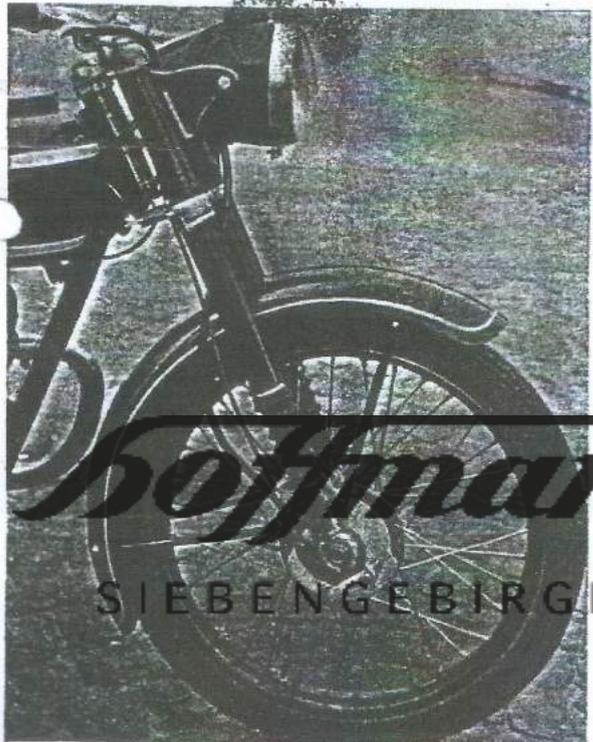
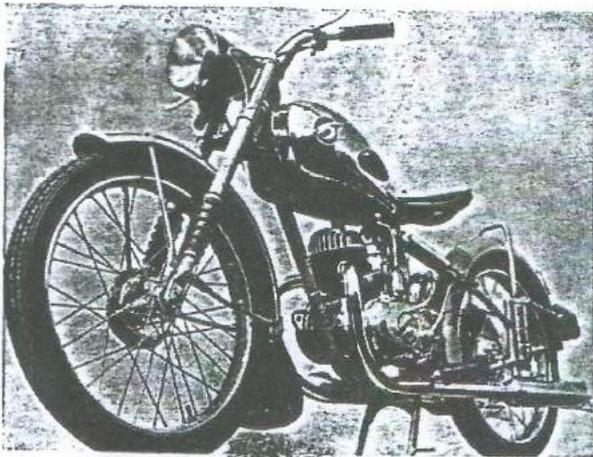
Bremsweg
(auf trockenem Asphalt) aus 50 km/h ...
Vorderrad 23 m
Hinterrad 21 m
mit beiden Rädern 16 m

Abmessungen :
Radstand 130 cm
Länge 196 cm
Höhe 94 cm
Sattelhöhe 71 cm
Breite 67 cm
Bodenfreiheit 14 cm

Bereifung
Stahlseil-Niederdruckreifen (z. Zt. Umstellung von 2.50—19 auf 2.75—19 im Gange!)
Testrad: vorn 2.50—19
hinten 2.75—19
erprobter Luftdruck: vorn 1,4 atü
hinten (solo) 1,6 atü

Prüfzustand: 1260 bis 2380 km
Aachen, November 1950.

Tester: Dip.-Ing. *Helmut Klitten*



KENNZEICHNUNG:

HOFFMANN MHF 125

Motor: Ilo-Einzyylinder-Nasenkolben-Zweitakter (Doppelport). Bohrung 52 mm, Hub 58 mm, Hubraum 123 ccm. Verdichtungsverhältnis etwa 6,5 : 1. — Leistung 5 PS bei 4500 U/min (entsprechend etwa 80 km/h im dritten Gang. Anmerkung: die knappere Gesamtübersetzung macht sich offenbar für Langstrecke und auf Verbrauch günstig bemerkbar, beeinträchtigt die geringe Neigung zum Klingeln, Beschleunigung und Durchzug am Berg nicht meßbar, erhöht allenfalls die allen leichten Maschinen eigene Gegenwind-Anfälligkeit!). Schmierung durch Beimischung von Öl zum Kraftstoff 1 : 25 (nach Einfahrzeit; vorher und bei hoher Beanspruchung 1 : 20).

Zünd- und Lichtanlage: Noris-Zündlichtmaschine MLZ 6/25/35 (Scheibendynamo). Zündkerze: z. B. Bosch W 225 T 1 (für hohe Beanspruchung erfahrungsgemäß Mindestwert!). — Zündzeitpunkt: 3,5 mm vor OT. Akku geschützt hinter Motor-Getriebeblock. —

Vergaser: Bing AJ 1/16 N mit Naßluftfilter und Startklappe. Hauptdüse 80, Nadeldüse 2,60, Leerlaufdüse 0,40, Nadelstellung 2 Raste von oben, Leerlaufschraube etwa 2 Umdr. —

Kupplung: Zweischeibenkupplung mit Juridamellen (faßte in Testmaschine meist etwas „hart“ an!). —

Getriebe: Dreigang-Blockgetriebe mit Fußschaltung. Lage und Schaltung normgerecht. Stufen: 1—1,53—2,84. —

Antrieb: Von Motor zum Getriebe über Hülsenkette 9,52x7,5 mm, 50 Hülsen endlos, 5 mm Hülsendurchmesser. Schmierung gemeinsam mit Getriebe durch Ambroleum-Ölgemisch 2 : 1 d Einfüllschraube oben. Übersetzung: 16 Z : 39 Z = 1 : 2,44. Von Getriebe auf Hinterrad über Rollenkette 1/2x1/4 Zoll, 121 Rollen mit Schloß. (Oberes Trum abgedeckt). Übersetzung: 14 Z : 42 Z = 1 : 3. Gesamtübersetzung: 7,32—11,2—20,6.

Fahrwerk: Geschlossener, geschweißter Rohrrahmen. Kronprinz-Teleskopgabel mit progressiven Perbunan-Druckelementen und vorgeschalteter weicher Schraubenfeder oder (in Testmaschine) V-M-T-Teleskopgabel. — (Vergleichsfahrten zeigten auf dem Spezialschloß für die Klemmaste zur Achsaufnahme!) — (Vergleichsfahrten zeigten zwischen beiden Ausführungen keinen merklichen Unterschied in den guten Fahreigenschaften!) — Beide Teleskopgabeln Tunk-Perbunan-Manschetten vollständig. Schutzblech immer am ungefederten Teil, also dicht über Rad. Kein Lenkungsämpfer! —

Räder: Nicht austauschbar. Hinterrad mit Steckachse (nur bei Hinterradfederung). —

Bremsen: Pränafta-Innenbackenbremsen, 125 mm Durchmesser, 20 mm breit, vorne mit Werkzeug, hinten durch Knebelmutter handnachstellbar.

Tank: Satteltank mit knapp 11 Litern Inhalt (trotz eingebauter Werkzeugkasten!). Zwei Brennstoffhähne, links mit „Reserve“-stellung, ausreichend für ca. 20 km Strecke. — Kniekissen. Tankdeckel gut dicht. Sonderheit: keine Tankbelüftung (machte sich vereinzelt mit Nachflußhemmung bemerkbar!) —

Ausstattung: Pagusa-Schwingsattel, weich und langhubig, mit einstellbarer Federhärte. — Mittelständer mit Rückholfeder. — Tacho im Scheinwerfer (zeigte anfangs ein wenig zuviel, nach langen Regenfahrten erheblich zuviel!) — Elektr. Horn und erstklassiges Licht. — Reichhaltiges Werkzeug im Tank, (gut bis auf Schraubenzieher!) — Gepäckträger und Augen für Soziusraster am Rahmen. — Aufklappbares Hinterschutzblech-Ende. — Zerlegbare Schallämpfer. —

Hersteller: Hoffmann-Werke J. O. Hoffmann, Lintorf, Bez. Düsseldorf.

Preise: HWL 125, schwarz lackiert, ohne Hinterradfederung 975,— DM
 dto. Bordeauxrot mit verchromtem Tank und Blankteilen 1020,— DM
 MHF 125, mit Hinterradfederung (Testmaschine!), schwarz, mit verchromtem Tank und Blankteilen 1095,— DM
 dto., aber rot lackiert 1115,— DM
 MR 125—8 „Olympia-Sport“, mit Ilo-Zweivergaser-Sportmotor, 7,5 PS, silber-grün lackiert 1195,— DM
 (Jahressteuer 24,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 30,— DM).

Hoffmann-Freunde
 SIEBENGEbirge BEZIRK RHEINLAND