

TEST

HOFFMANN 175 175 ccm



Entsprechend der Entwicklungstendenz des aufstrebenden Lintorfer Werkes ist die Hoffmann-175 aus der Reihe der 125 ccm-Leichtkrafträder entstanden; sie ist jedoch trotz des erfreulich geringen Gewichts mit der bekannten VDB-Teleskopgabel, mit der kompakten Hinterradfederung eigener Konstruktion, mit Steckachs-Hinterrad und neuen Hoffmann-Bremsnaben, dem bewährten 175 ccm Ilo-Triebwerk, der luxuriösen Aufmachung und der gemessenen Allroundleistung ein Beweis dafür, daß die junge 175er-Klasse nicht mehr als Leichtmotorrad oder gar Kleinkraftrad zu betrachten ist. Auf Grund der Motorleistung, des stabilen Fahrwerks und des hohen Fahrkomforts ist sie ein **vollwertiges Reisefahrzeug für zwei Personen** und ermöglicht „solo“ eine betont sportliche Fahrweise. —

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der schon von einem früheren Test bekannte **Ilo-Motor** demonstriert wiederum bei ansprechender Höchstleistung einen **ausgezeichneten Drehmomentverlauf**, der je nach Wunsch Elastizität oder frappantes Temperament im Stadtverkehr und auf kurvenreicher Strecke sowie zähen Durchzug am Berg bringt. Den Flachkolbenmotor mit dem robusten Kurbeltrieb zeichnen wirksame Spülung und Ladung aus, die trotz **niedriger Verbrauchskurve** auch bei scharfer Fahrweise keine Neigung zum Klingeln oder irgendwelche Ermüdungserscheinungen erkennen lassen (kein einziger Kerzenwechsel wurde erforderlich!). In jedem Gelände und auf allen Straßen läßt sich die Maschine überlegen und stets in jeder Lage ein auf ebener Asphalt umkehren, wenn man verachtet auf die letzten 2 bis 3 km/h der beachtlichen Höchstgeschwindigkeit. Auch das Leerlaufverhalten und Anspringen verdienen ein Lob, obwohl sich letzteres merkt (wenn auch insgesamt selten) aus ungeläufigem Grund verzögert. — Die elektrische Leerlaufanzeige ist eine besondere Annehmlichkeit in Verbindung mit der bemerkenswerten kurzhubigen Fußschaltung. Die Gangarretierung war allerdings recht hart, so daß sich der Leerlauf bei laufendem Motor gerne überschaltete, teilweise auch als Folge der kräftigen Kupplung, die nicht immer restlos trennt. — Bei ausgezeichneter **mechanischer Laufruhe** ist der Auspuffton ab „Halbgas“ deutlich und markant.

Fahreigenschaften

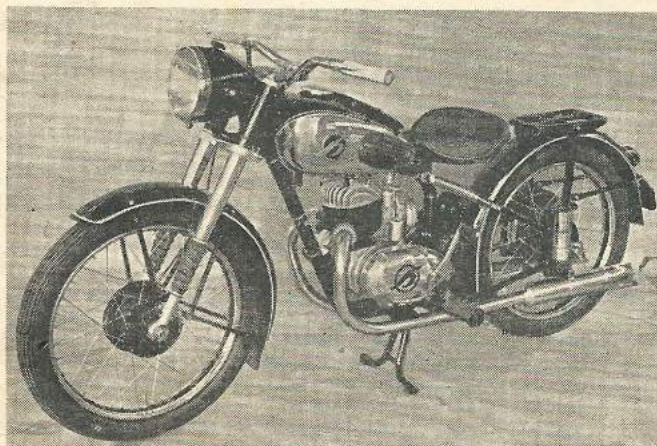
Der kompromißlose bauliche Aufwand mit der leicht ansprechenden Teleskopgabel, der Hinterradfederung und dem bequemen Schwingsattel garantiert **gute Federungseigenschaften** und **hohen Fahrkomfort**. Die Federn selbst, insbesondere die der Hinterrad-Aufhängung, sind bewußt kräftig gehalten und führen auch bei Besetzung mit zwei Personen zu einer Sicherheit gegen „Durchschlagen“, deren Grenze nur in ganz extremen Fällen erreicht wurde! Außerdem begünstigt der bemessene Hub des Hinterrades die **feste Führung** der Maschine in allen Kurven sowie die Lebensdauer der Antriebskette. **Leichte Lenkbarkeit** und **Handlichkeit** wurden von einer (leicht-gewichtigen) Fahrerin bestätigt! —

Bremsen

In klarer Erkenntnis dieses oft qualitativen (und quantitativen!) Engpasses entwickelte Hoffmann **eigene Naben**, die bei logischem Aufbau und elegantem, glattem Äußeren eine **hohe Stabilität des Rades** und **hervorragende Bremswirkung** zeitigen, die auch bei langen Talfahrten und riechbarer Strapazierung (!) kaum merklich nachläßt!

Ausstattung

Die vorhandene Relation von Sattel, Fuhrasten und Lenker ergibt für große Fahrer eine sportliche Sitzposition mit ziemlich gewinkelten Knien, was jedoch selbst nach 600 km Tagesleistung kaum unbequem wirkte. Griffrechte Anordnung der Betätigungshebel gewährleistet kurze Betätigungszeiten (Bremsen!). — Die **individuelle Lenkerausbildung** ist recht



dekorativ, aber die großen verchromten Flächen der Hebel-lagerung können bei hohem Sonnenstand etwas blenden, und die Handlichkeit würde durch dünnere Griffe gewiß weiter gesteigert; außerdem neigte der Lenker bei Höchstdrehzahl etwas zum „Schwirren“. — Die **luxuriöse Aufmachung** erregte allenthalben Aufsehen! (Viel Chrom!)

Die Testmaschine hatte **das bisher beste Licht!** Nachfahrten waren eine reine Freude. (Fortsetzung umstehend)

PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig mit vollem Tank 170 kg
zulässiges Gesamtgewicht 240 kg

Leistungsgewicht

fahrfertig 13,3 kg/PS
mit 2 Personen = 75 kg 27,5 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 83 km/h

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 4 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 10 sec
(s. Beschleunigungskurve b. Durchschalten!)

Kraftstoffverbrauch

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
bei 50 km/h 2,1 L/100 km
bei 70 km/h 3,2 L/100 km
Reiseverbrauch bei Vollgas = 83 km/h
bei Langstreckenfahrt Hamburg —
Schwarzwald — Allgäu mit hoher
Geschwindigkeit, 2 Personen und Gepäck
im Durchschnitt 3,8 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 17 m
Hinterrad 19 m
beide Räder 12 m
(Bremsverzögerung: 8 m/sec²!)

Abmessungen

siehe Skizze nächste Seite!

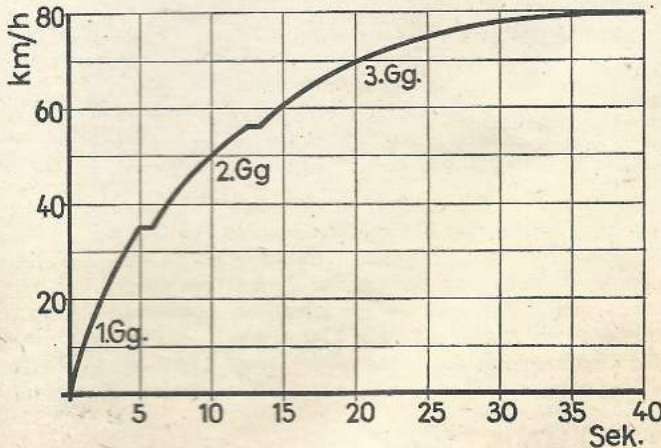
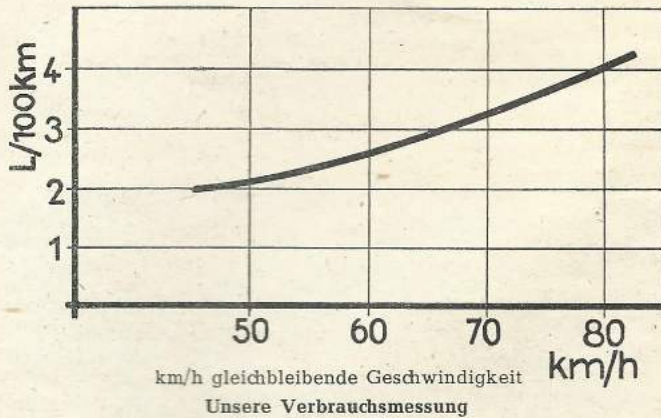
Reifung

2,75—19
erprobter Luftdruck (Sozius)
vorn 1,4 atü
hinten 1,7 (2,0) atü

Lebensdauer

14 000 km bis 16 500 km
Hamburg, August 1951

Prüfer Dipl.-Ing. Helmut Hütten



Unsere Beschleunigungsmessung

Kleine Benzinvergrößerung des Benzinbehälters, so daß 10 Liter Benzin plus Öl nachgetankt werden können. — Weichere Arretierung der Fußschaltung. — Noch weichere Federung, obwohl dabei u. U. eine Einsteifigkeit nach Belastung wackelartig wird. — Weiterentwicklung des interessanten Lenkers.

KENNZEICHNUNG: HOFFMANN 175

Motor

110-Einzylinder-Flachkolben-Zweitakter, (Doppelport) MG 175 F. Bohrung 58 mm, Hub 66 mm, Hubraum 174 ccm. — Verdichtungsverhältnis 6,4 : 1. Höchstleistung 7,5 PS bei 5000 U/min (entsprechend etwa 84 km/h im 3. Gang). — Leichtmetall-Zylinderkopf, Graugußzylinder. Kurbelwelle in Kugellagern, Pleuel auf Rollen laufend.

Elektrische Anlage

Noris-Licht-Zünd-Maschine MLZ 6/45/60 S. Leistung 45/60 Watt, 6 Volt. — Zündkerze: Wärmewert 225 (Mindestwert!), 14-mm-Gewinde. Frühzündung: 4—4,5 mm vor oT. — Batterie geschützt hinter Motor-Getriebe-Block.

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1 : 25, während der Einfahrzeit 1 : 20 (SAE 50).

Vergaser

Bing AJ 1/20 (neuer Typ 1/20/8), Hauptdüse 85; Nadeldüse 2,68; Nadelstellung 2; Einsatz 3; Leerlaufdüse 40; Luftregulierschraube 1 Umdrehung offen.

Kupplung

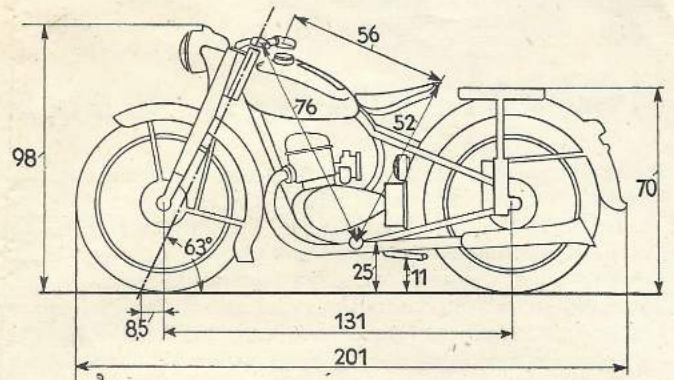
Mehrscheibenkupplung mit Juridlamellen (3 belegte Lamellen).

Getriebe

Dreigang-Blockgetriebe mit Fußschaltung. Lage und Schaltung normgerecht. Elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. Stufen: 1 — 1,53 — 2,84.

Antrieb

Von Motor zum Getriebe über Hülsenkette $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$ ", 50 Hülsen endlos, 5 mm Hülsendurchmesser. (Schmierung durch



Maße in cm. — Lenkerbreite 68 cm

SHELL-Ambroleum und SHELL-Autoöl 4 X 1 : 1 gemischt, gemeinsam mit Getriebe). — Übersetzung: 16 Z : 39 Z = 1:2,44. Von Getriebe auf Hinterrad über Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$, 120 Rollen mit Schloß. Oberes Trum abgedeckt. Übersetzung 15 : 42 Z = 1 : 2,8. — Gesamtübersetzung 6,8 — 10, 4 — 19,3 : 1.

Fahrwerk

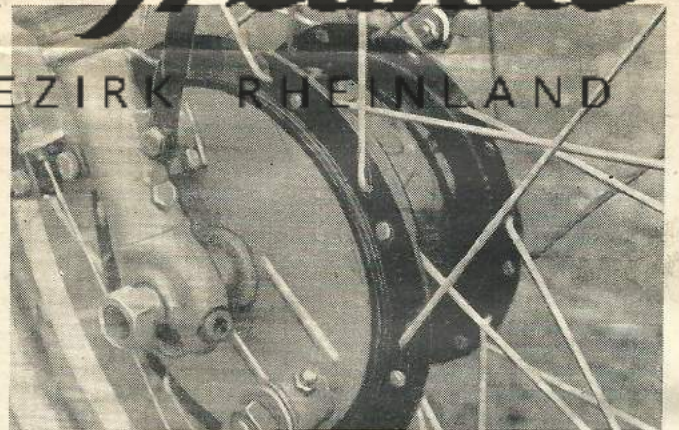
Geschlossener, geschweißter Rohrrahmen. VDB-Teleskopgabel, durch Perbunan-Manschetten vollgekapselt. Schutzblech am ungefederten Teil, also dicht über Rad. — Hoffmann-Hinterradfederung. Vollgekapselt. — Kein Lenkungsämpfer.

Räder

Nicht austauschbar. Hinterrad mit Steckachse. Felgen $2\frac{1}{4} \times 19$.

Bremsen

Hoffmann-Bremsnaben mit durchgehend großem Durchmesser! 130 mm Nenn-Durchmesser, 25 mm Breit. Bremsbelagfläche 150 cm². — (Zulässiges Gesamtgewicht: 160 kg, 160 cm².)



Typenschild vorn am Steuerkopf.

Tank

Satteltank mit knapp 11 Litern Inhalt. Eingebauter Werkzeugkasten. Zwei Brennstoffhähne, links mit Reservestellung. (Reichen zusammen für mehr als 300 km bei Höchstverbrauch.) — Tankdeckel: fast völlig dicht. Kniekissen.

Ausstattung

Schwingsattel mit einstellbarer Federhärte. — Mittelständer mit Rückholfeder (Arretierung etwas schwach!) — Tachometer im Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigte in Testmaschine nur unwesentlich zuviel an). — Werkzeugsatz (solide bis auf Schraubenzieher.) — Gepäckträger und Augen für Soziusraster am Rahmen. — Lenkschloß am Steuerkopf! — Zerlegbare Schalldämpfer. — Aufklappbares Hinterschutzblech. — Luxuriöse Ausführung in Schwarz mit zahlreichen Chromteilen.

Preis

1390,— DM (Jahressteuer 24,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 45,— DM pro Jahr.)

Hersteller

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