

Dominierend ist heute in aller Welt der Mehrzylinder-Viertakt-Motor. Alle Versuche, den Viertakter durch den zwar billigeren Zweitakter zu ersetzen, scheiterten bisher an der Forderung großer Elastizität, sparsamen Betriebsstoffverbrauches und der Geräuschlosigkeit. Dementsprechend wurde der neue Hanomag mit einem 750 ccm Vierzylindermotor von 55 mm Bohrung und 79 mm Hub ausgestattet.

Der Zylinderblock mit Kurbelgehäuse ist aus einem Stück in Grauguß gefertigt, welches vermöge seiner größeren Dichte und Härte gegenüber Leichtmetall schwingungsfreien und geräuschlosen Lauf sicherstellt. Auffallend ist die robuste Ausführung der Kurbelwelle, die selbst für einen stärkeren Motor ausreichen würde. Es wurde in keiner Weise an solchen Teilen gespart, die durch Schwingungen und Durchbiegungen Anlaß zu Störungen und geräuschvollem Gang geben könnten. Ebenso auffallend ist die lange Ausführung der Kolben.

Für den Antrieb der Nockenwelle haben geräuschlos laufende schrägverzahnte Stirnräder, davon das größere aus Textil-Material, Verwendung gefunden. Von der Nockenwelle erfolgt der Antrieb der Vertikalwelle für die Ölpumpe und den über dem Zylinderkopf angebrachten, leicht zugänglichen Bosch-Zündunterbrecher durch Schraubenräder.

Der mit Luftfilter und einer besonders exakt wirkenden Starterklappe ausgerüstete Solex-Vergaser ermöglicht ein Instandsetzen des kalten Motors selbst im Winter mit nur wenigen Umdrehungen des Anlassers. Der mit Bendix-Antrieb versehene Bosch-Anlasser ist stark genug gewählt, um auch im Winter selbst bei zähem Öl dem Motor mit Sicherheit die zum Anspringen erforderliche Drehzahl zu erteilen.

Bemerkenswert ist die Entlüftung des Kurbelgehäuses. Die sich entwickelnden Oldämpfe und an den Kolben vorbeigehenden Verbrennungsgase werden durch ein besonderes Ventilationsrohr abgesogen, während die Oldämpfe gleichzeitig zur Zylinderschmierung ausgenutzt werden. Auf diese Weise ist auch der geschlossene Wagen frei von unangenehmen Gasgerüchen.

Die Aufhängung des Motors im Rahmen erfolgt an drei Punkten in Fiberlagern, welche eine Vibrations-Übertragung des an sich in allen Teilen sorgfältig ausgewuchteten Motors verhindern.

Die aus erstklassigem Vergütungsmaterial gepreßte Vorderachse ist an zwei zuverlässigen Halb-Elliptikfedern aufgehängt. Auf eine Konstruktionsverbilligung durch Anwendung von Quersfedern hat die Hanomag verzichtet. Ebenso wird die Hinterachse durch zwei lange und weichfedernde Auslegerfedern mit dem Rahmen verbunden. Eine besondere Drehmomentstütze überträgt die durch Antrieb und Bremsen hervorgerufenen Kräfte auf den Chassisrahmen.

Die vorzügliche Abstimmung der Federeigenschaften bei Anwendung langer Federwege bewirkt im Verein mit Stoßdämpfern angenehmes, stoßfreies Fahren, wie man es vordem für einen Kleinkraftwagen kaum für möglich gehalten hätte.

Die Fußbremse wirkt mechanisch und bremst alle vier Räder. Geringe Fußkraft genügt, um den Wagen auf kürzeste Entfernung zum Halten zu bringen. Die Wirkungsweise ist weich und allmählich. Die Handbremse wirkt auf beide Hinterräder mittels besonderer Bremsstrommel.

Der Antrieb der Hinterachse erfolgt von dem über die Trockenscheibenkupplung angetriebenen Dreiganggetriebe mittels ausbalancierter und zentrierter Rohrwellen. Die Gummischeiben-Gelenke bedürfen keiner Pflege. Die Kegelräder der Hinterachse sind spiralverzahnt und laufen geräuschlos. Die Untersetzung beträgt normal 1:5,9.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß die links befindliche Lenkung mittels Schnecke untersetzt ist. Die Scheibenräder des Wagens sind mit einer auffallend groß gewählten Ballonreifung von 27x4 Zoll ausgerüstet. Ohne Zweifel ist die angenehme Fahreigenschaft des Wagens mit auf diese große Reifendimension zurückzuführen.

Ideal ist ferner die Ausführung der Stahlblechkarosserie in Form eines zweitürigen, zweisitzigen Cabriolets mit 1½ Reservesitzen bzw. größeren Gepäckraum. Tür und Fensterrahmen bleiben zum Zurückschlagen des Verdeckes fest stehen, so daß jedes klappernde Geräusch vermieden wird, das normal ausgeführten Cabriolets leicht anhaftet. Aufklappen und Schließen des Verdeckes erfolgt in Sekunden mit wenigen Handgriffen.

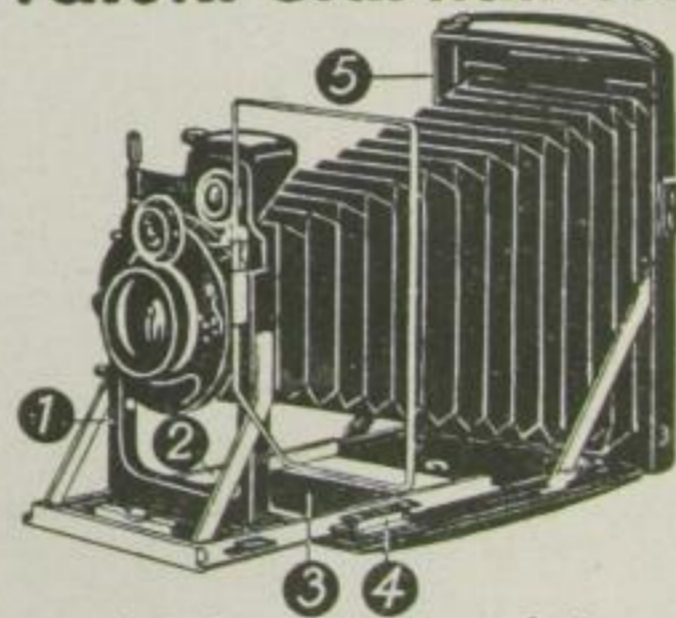
Die Linienführung der Karosserie entspricht der Mode und wirkt elegant. Die Ausstattung mit Zubehör ist reichlich und läßt nichts zu wünschen übrig. So finden wir in dem Wagen ein geschmackvoll ausgeführtes, beleuchtetes Armaturenbrett mit Tachometer und Kilometerzähler, Ölkontrolleur und Kontrollampe für die Lichtanlage. Automatischer Scheibenwischer und zwei Fahrtrichtungsanzeiger vervollständigen u. a. die Ausrüstung.

Die Fahreigenschaften sind für einen Kleinwagen verblüffend. Der erschütterungsfreie Lauf des Motors läßt einem die wirklich gefahrene Geschwindigkeit kaum zum Bewußtsein kommen. Schalten, Kuppeln und Bremsen gehen spielend leicht. Die Lenkung ist äußerst sicher und ruhig, der Motor sehr elastisch und beschleunigt in kürzester Zeit von etwa 8 km bis auf 75 km Stundengeschwindigkeit im direkten Gang. Fast alle normalen Steigungen werden ohne Schalten genommen.

Der Betriebsstoffverbrauch ist gering und beträgt nur etwa 6 Liter auf 100 km Fahrt in der Ebene, so daß der Inhalt des 20 Liter fassenden Tanks für über 300 km Fahrt langt. Die Ölmulde faßt 3,7 Liter, der Verbrauch beträgt etwa ¼ Liter auf 100 km.

Der Traum geht in Erfüllung. Opern, Sinfonien, Violin-Konzerte ungekürzt und ohne Unterbrechung im eigenen Heim zu hören durch das neueste automatische Magazin „Electrola“, Modell W 2, das ohne Kaufzwang bei der Electrola Gesellschaft m. b. H., Berlin W 8, Leipziger Straße 23, Berlin W 15, Kurfürstendamm 35, Frankfurt am Main, Goethestr. 3, Köln a. Rh., Hohestr. 103 bereitwilligst vorgeführt wird.

Patent-Etui-Kamera



leicht, flach, stabil

① U-förmige Standarte durch Streben versteift. ② doppelter Bodenauszug. ③ ausgewölbter Laufboden von größter Starrheit. ④ automatische Einstellung auf Unendlich. ⑤ Aluminium-Gehäuse nur 13 mm tief.

Ausführ. Druckschrift, 08 kostenlos

KAMERA  **WERKSTÄTTEN**
GUTHE & THORSCH DRESDEN-A-1, Serrestr. 23/25