

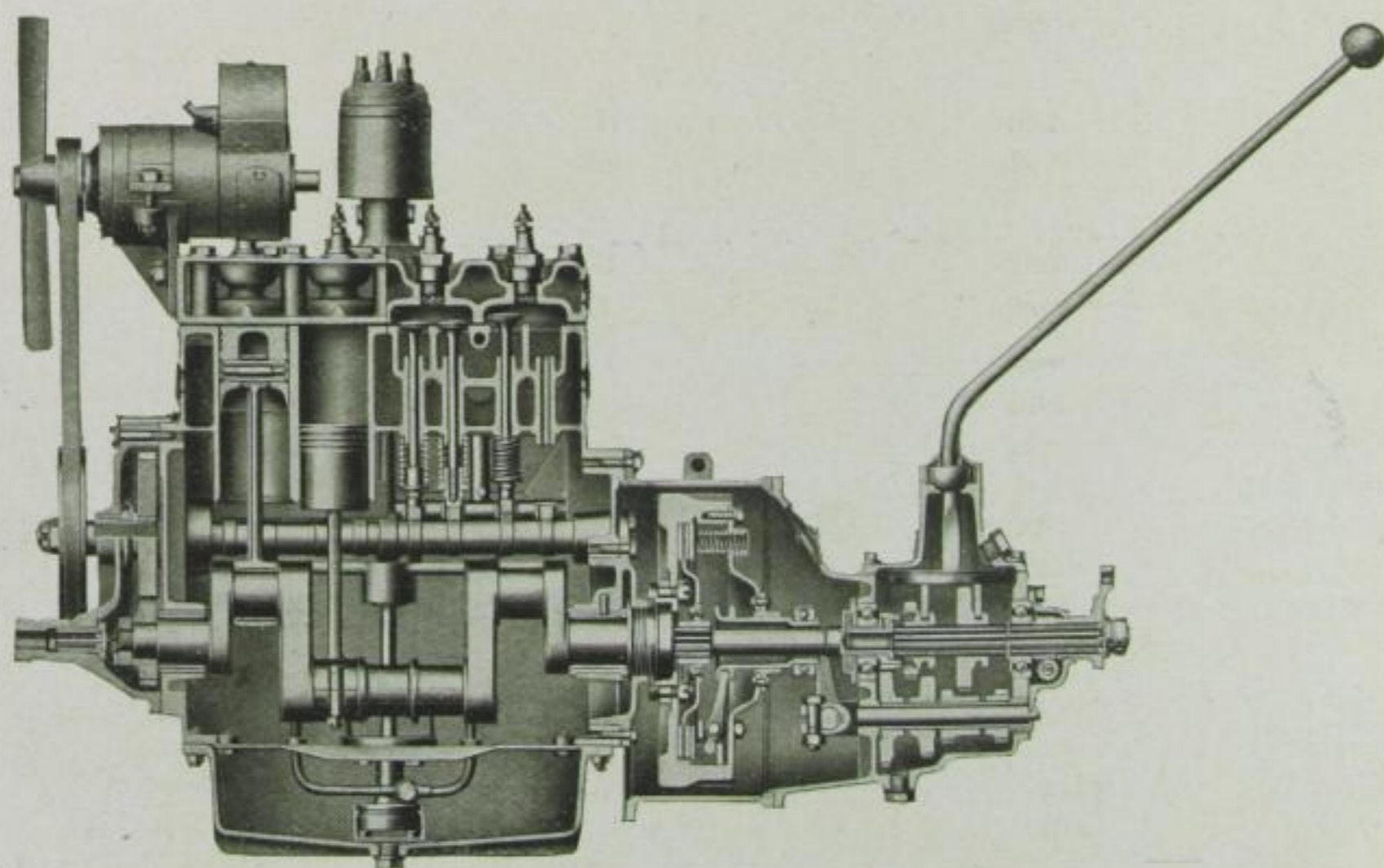
wieder in den Kesseln expandierende Luft das Öl in die Leitungen, die von jeder Kammer zur Schmierstelle führen.

Das als U-Profil-Stahlrahmen gepreßte Fahrgestell des Hanomag wird von zwei Achsen federnd getragen. Die Vorderachse ist aus Spezialstahl in Doppel-T-Profil geschmiedet. Die Hinterachse ist als Banjoachse ausgebildet und neuerding mit Differential versehen. Vorn ist der 4-Zylinder-Motor angeordnet. Motorgehäuse und Zylinder sind aus einem Block. Motorleistung 16 PS. Jeder Zylinder hat 55 mm Bohrung und 79 mm Hub, der Gesamt-Zylinderinhalt beträgt 750 ccm. Die kraftübertragende Kurbelwelle ruht in zwei Gleitlagern und ist besonders kräftig dimensioniert. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch schrägverzahnte Stirnräder. Man hat das Nockenwellenrad aus einem besonderen Hartgewebe hergestellt, um einen geräuschlosen Lauf zu gewährleisten. Vergaser-Fabrikat: Solex. Elektrische Anlage: Bosch. Die Kühlung erfolgt nach dem Thermosyphon-System durch Wasserumlauf. Eine einfache Einscheiben-Kuppelung erleichtert die Bedienung. Das Getriebe hat drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Vierradbremse, Beleuchtung, Signale, hydraulische Stoßdämpfer, Scheibenwischer, Richtungsanzeiger vervollständigen die Ausrüstung.

Karosseriert wird der 4-Zylinder-Hanomag als Kabriolett mit zwei gedeckten Hauptsitzen und Reservesitz für ein bis zwei Personen und als Limousine mit drei bis vier Sitzen. Lackierung des Kabrioletts in fünf Wahlfarben und der Limousine in drei Farben ohne Mehrpreis.

Alles in allem ein Wagen, der viele zum Automobilismus bekehren wird.

W. D.



Schnitt durch den Hanomag-Vierzylinder-Viertakt-Motor