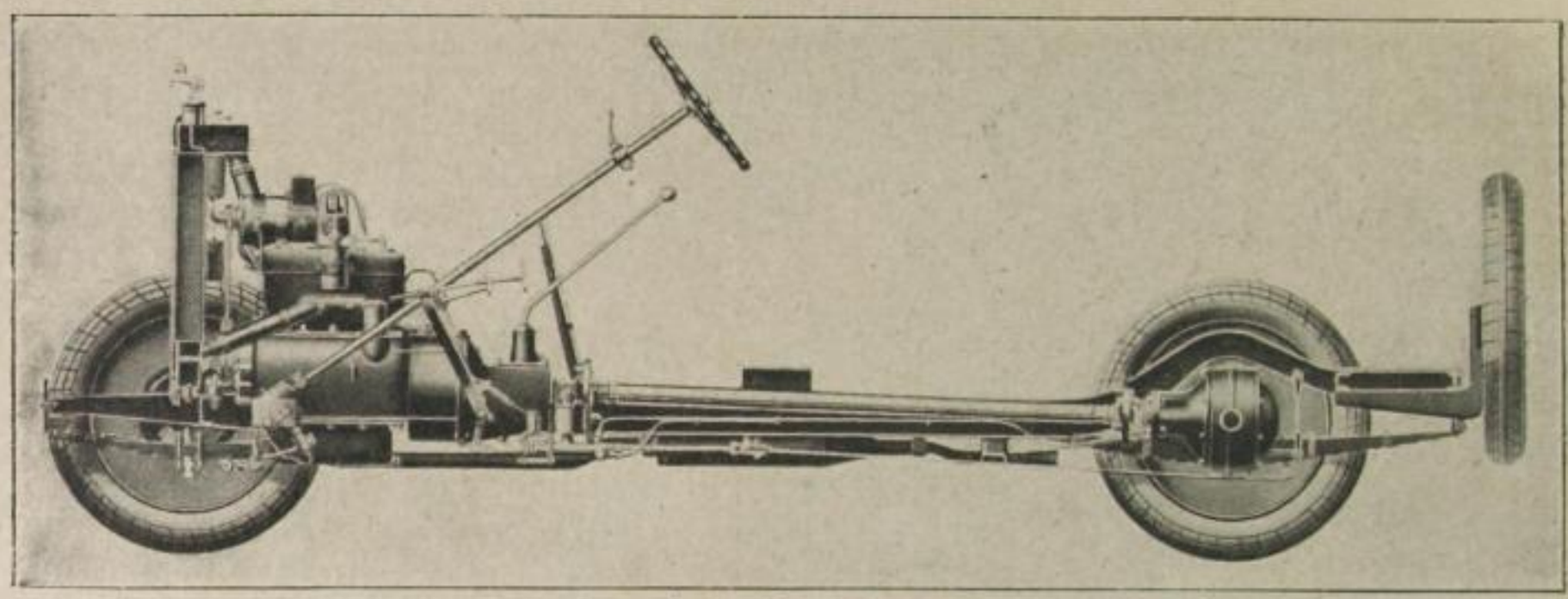


Querschnitt des Fahrgestells

Nockenwelle: Im Gesenk geschmiedeter Stahl. Antrieb erfolgt durch schrägverzahnte Stirnräder. Das Nockenwellenrad ist zur Erzielung geräuschlosen Laufes aus besonderem Hartgewebe hergestellt.

Vergaser: Fabrikat Solex für hohe Leistung und sparsamen Benzinverbrauch, mit Starterklappe zum leichten Anspringen ausgerüstet.

Schmierung des Motors: Zahnrad-Schmierölpumpe fördert selbsttätig das Oel zu den Kurbelwellen-, Pleuel-, Kolbenbolzen- und Nockenwellenlagern. Das ablaufende Oel gelangt nach selbsttätiger Reinigung wieder zur Oelpumpe; ganz geringer Oelverbrauch. Selbsttätiges Absaugen des Oeldampfes aus dem Triebwerkraum, daher kein Oelgeruch im Fahrzeug. Besondere Oel-Feinfilterung durch Docht-Oelfilter.

Elektrische Anlage: Bosch-Anlasser, Bosch-Lichtmaschine 75 Watt, Bosch-Batterie-Zündung, Carolus-Batterie 60/80 Amp.-Std.

Kühlung: Reichlich dimensionierter Kühler, tiefgezogene Kühlerverkleidung, Thermosyphon, Vierflügel-Propeller.

Kupplung: Einfache Einscheibenkupplung.

Getriebe: Kugelschaltung, 3 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, Untersetzung im 1. Gang 0,26, 2. Gang 0,55, 3. Gang 1,0, Rückwärtsgang 0,26.

Fahrgestell:

U-Profil-Stahlrahmen verwindungsfrei durchgebildet mit Kreuzstrebe, Größe des U-Profils 90×35×3 mm, von zwei Achsen federnd getragen. Vorderachse aus bestem Spezialstahl in Doppel-T-Profil geschmiedet. Halbelliptische Vorderfedern. Hinterachse als Banjoachse ausgebildet, mit Differential. Halbelliptik-Hinterfedern. Dynamisch ausgewuchtete Kardanwelle. Fahrgestell als Tiefrahmen ausgebildet. Ideale Schwerpunktlage.

Schmierung des Fahrgestells: Ein-Druck-Zentralschmierung.

Lenkung: Links liegende Schneckenlenkung, Schnecke und Schneckenrad gehärtet, auf Kegelrollenlagern laufend, in jeder Richtung leicht einstellbar.

Scheibenräder: Mit Tiefbettfelgen, Reifengröße 4,00—18″ (Automobilreifen), bereiftes Reserverad.

Karosserie:

Kabriolett, Kabrio-Limousine mit feststehenden Seitenwänden und Verdeck. Innensteuer-Limousine. Alle mit Kurbelfenstern.

Schrägstehende, vom Führersitz aus bequem verstellbare Windschutzscheibe aus VDS-Kristall-Spiegelglas. Vierteilige Motorhaube mit 3 Scharnieren. Raum für Werkzeug.

Armaturenbrett: Mit Lichtzündschalter, Tachometer, Oelmanometer (indirekt beleuchtet), Starterklappen-Zugknopf, Kontrollampe für Lichtanlage, Lichtschalter für indirekte Beleuchtung.

Beleuchtung: Zwei Scheinwerfer mit Biluxlampe 6 Volt 25/20 Watt und Standlampe 6 Volt 5 Watt. Schlußlampe 6 Volt 5 Watt.

Signale: Außenliegendes elektrisches Horn, Betätigungsknopf auf dem Lenkrad. Elektro-Fahrtrichtungsanzeiger, rechts und links.

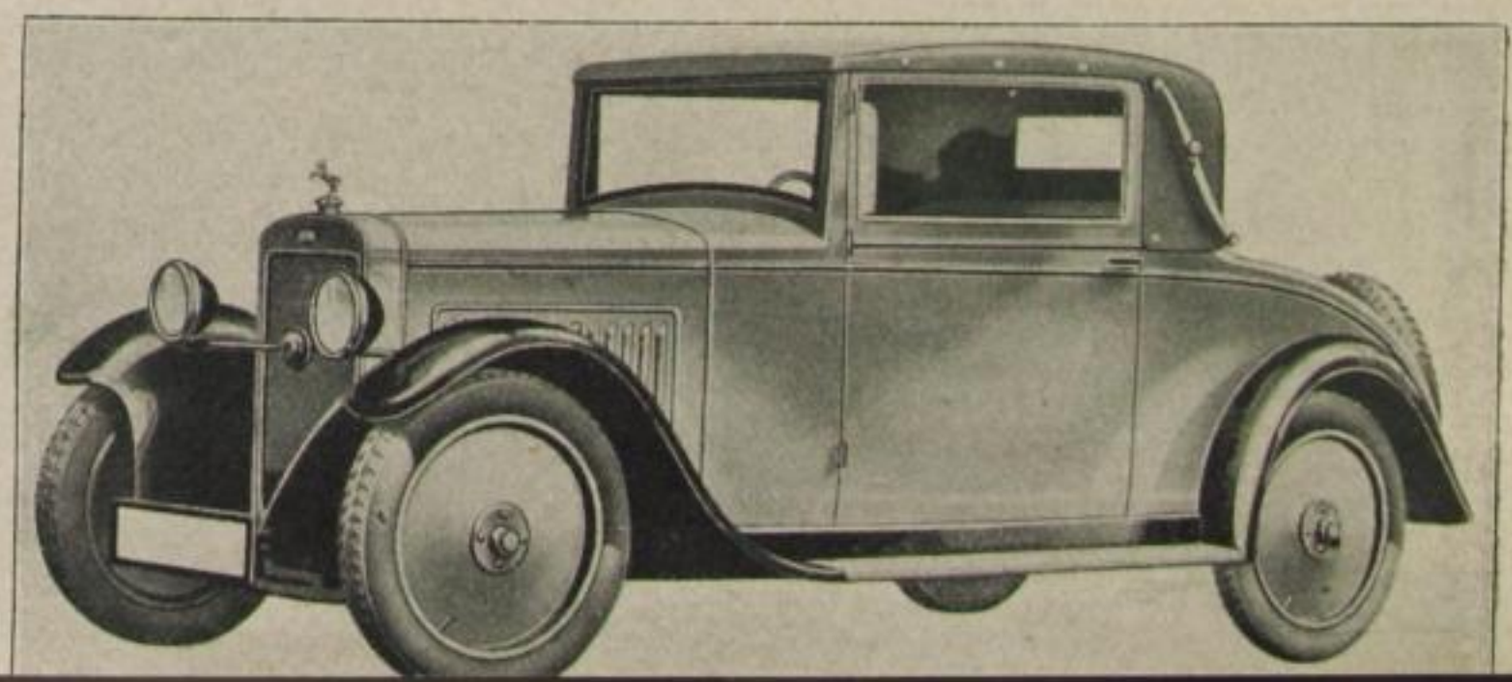
Federung: Vorn und hinten lange Halbelliptik-Federn. Das Federsystem beim Hanomag ist so gut wie bei anderen großen schweren Wagen.

Stoßdämpfer: Vergrößerte hydraulische Stoßdämpfer an der Hinterachse. Vorderfeder mit Spezial-Stoßdämpfung.

Vierrad-Fußbremse: Hydraulisch vor- und rückwärtswirkend, vollkommen ausgeglichene Innenbackenbremsen, kürzester Bremsweg, geringe Bremsflächenabnutzung. Handbremse auf Hinterräder, als Außenbandbremse ausgebildet.

Gepäckbrücke: an Limousine und Kabrio-Limousine zur Unterbringung eines großen Automobilkoffers in der Größe 750×450×150 mm.

Der Hanomag-Kabriolett mit Notsitzen



SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id35971417X-19310900/86 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG UNIVERSITÄT ERFURT