

Her er den nye

AUSTIN 1100 !



Austin 1100 er omfattet af BMC's garanti, som gælder 20.000 km i indtil 12 måneder og tillige dækker udgifterne til arbejdsløn ved alle garantireparationer.

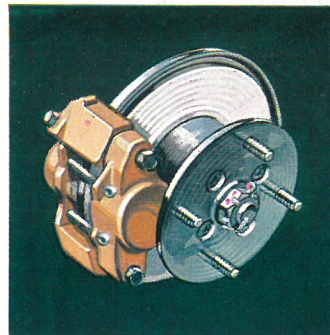
Ret til ændringer i specifikationer uden varsel forbeholdes.

THE AUSTIN MOTOR COMPANY LIMITED
AUSTIN MOTOR EXPORT CORPORATION Ltd.
LONGBRIDGE - BIRMINGHAM - ENGLAND

IMPORTØR:
DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S
ODENSE

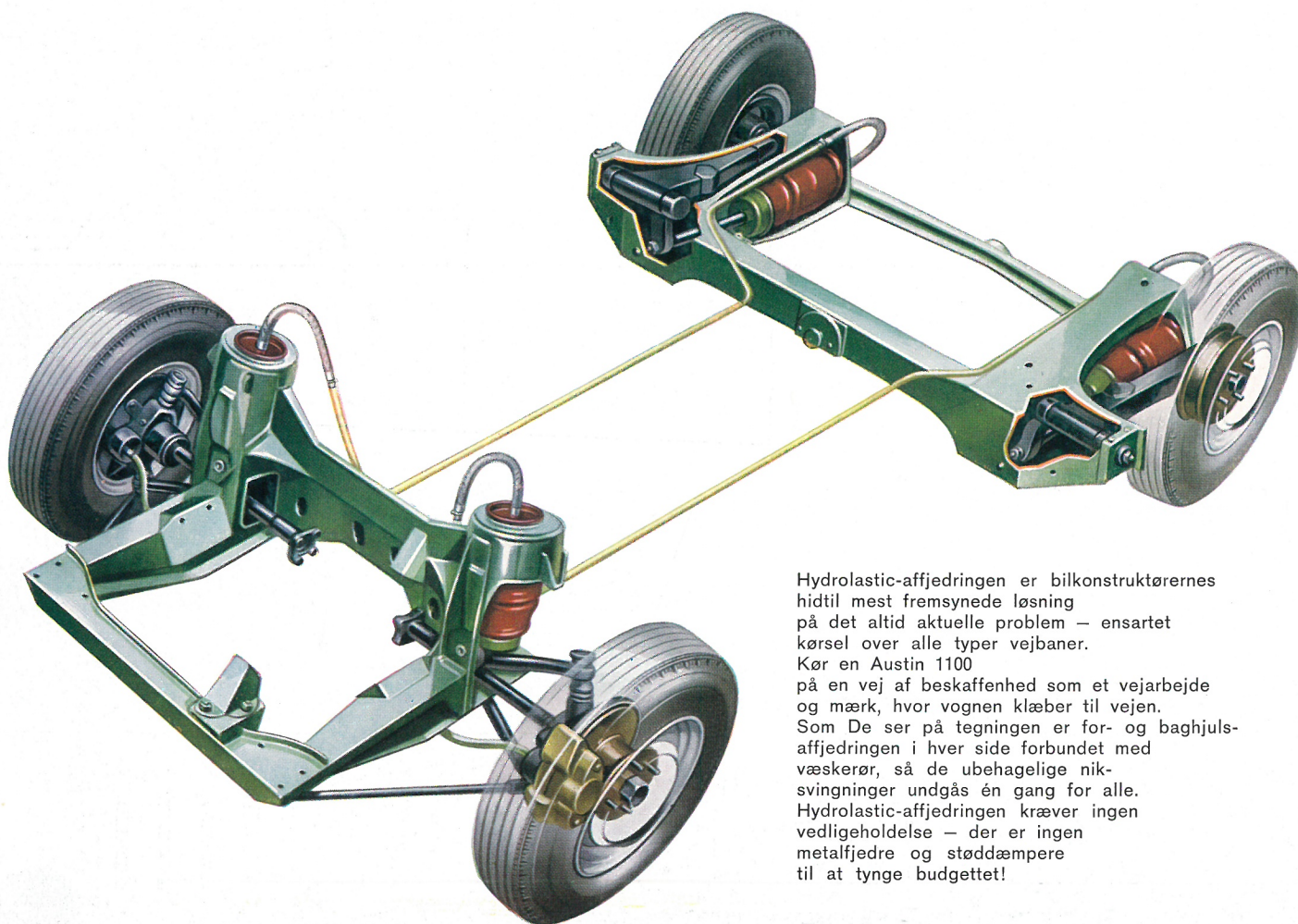
MED VENLIG HILSEN
DERES AUSTIN-FORHANDLER

En vogn, som er beregnet til høje, uanstrengte marchhastigheder, har brug for de bedste bremser, der kan fremstilles. Altså har Austin 1100 8" skivebremser på forhjulene og veldimensionerede tromlebremser på baghjulene, som tilmed – takket være en særlig ventil – forhindres i at blokere under katastrofeopbremsninger og derved bringe vognen ud af kurs.



Hydrolastic-affjedringen

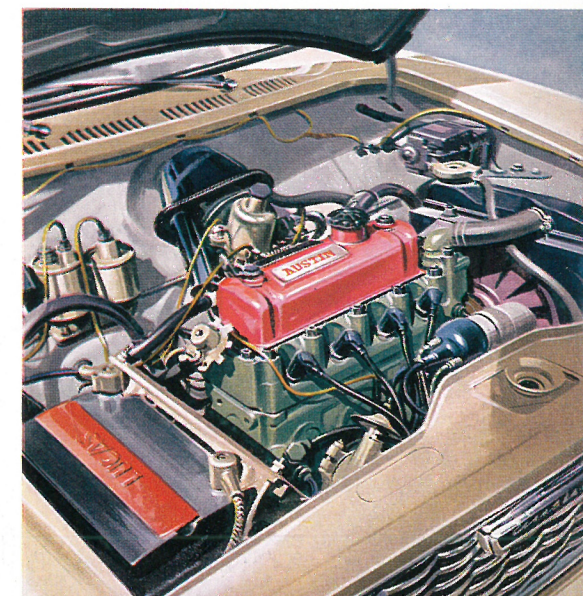
får kritikken af de forsømte veje til at forstumme!



Hydrolastic-affjedringen er bilkonstruktørernes hidtil mest fremsynede løsning på det altid aktuelle problem – ensartet kørsel over alle typer vejbaner. Kør en Austin 1100 på en vej af beskaffenhed som et vejarbejde og mærk, hvor vognen klæber til vejen. Som De ser på tegningen er for- og baghjuls-affjedringen i hver side forbundet med væskerør, så de ubehagelige nik-svingninger undgås én gang for alle. Hydrolastic-affjedringen kræver ingen vedligeholdelse – der er ingen metalfjedre og støddæmpere til at tynde budgettet!

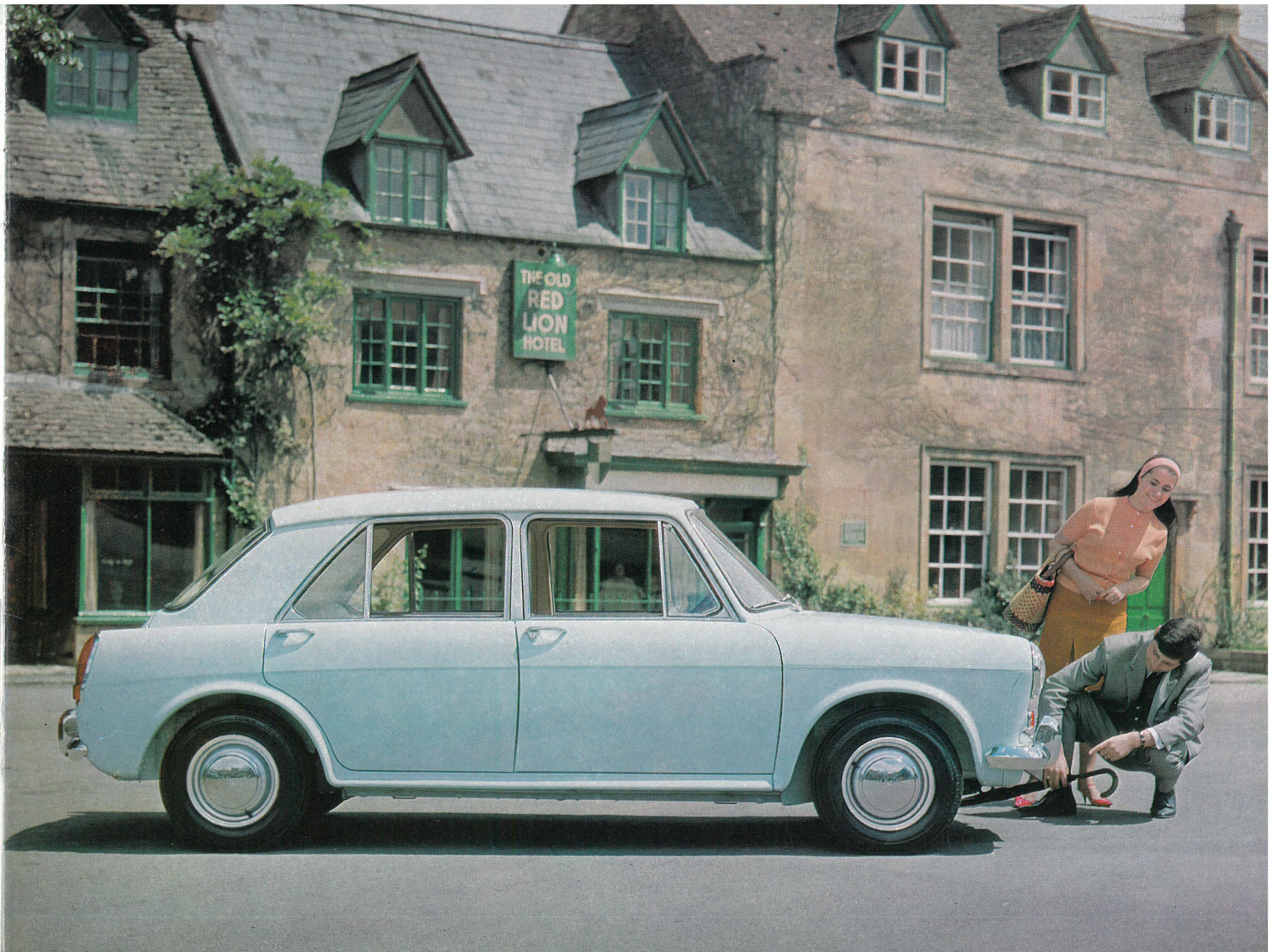
De skal ikke have betragtet Austin 1100 i mange øjeblikke, før De vil give os ret i, at de konservative englændere i hvert fald ikke er ansat hos Austin. Denne vogn er simpelthen genial, hvad motorpressen verden over jo også allerede har skrevet spalte op og ned om. Den italienske karosserikunstner Pininfarina står for de forskønnede linier – den græskfødte bilkonstruktør Alec Issigonis – far til Austin Partner! – for den tekniske side af sagen. Der er pladsforhold og komfort i Austin 1100 som i en vogn i 40.000 kroners prisklassen – men den koster kun det halve!

Her ser De, hvordan man nu anbringer en motor i et motorrum for at opnå størst mulig plads inden i vognen og optage mindst mulig plads i bytrafikken. Den tværliggende motor er på genial vis sammenbygget med gearkasse og transmission, og olien til alle disse komponenter skal bare hældes ned i motoren! Alt er let tilgængeligt, og servicemanden skal aldrig ind i vognen i vedligeholdelsesarbejdet på Austin 1100. – Bemærk det fikse Lucas-batteri i venstre hjørne, nemt at fylde.



1100 i
et i, at
rt fald
ogn er
en ver-
t spal-
osseri-
ønnede
r Alec
or den
forhold
vogn i
n den

motor i
s inden
i bytra-
nial vis
ion, og
hædes
service-
ldelses-
Lucas-





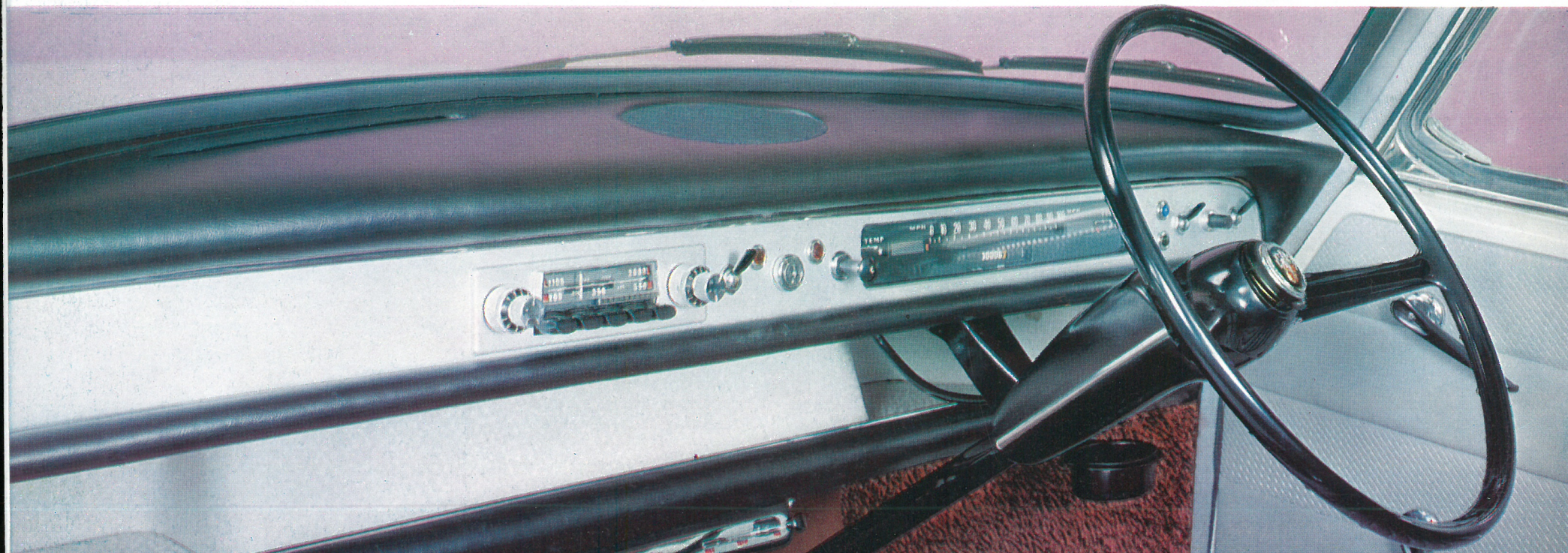
Stoplygterne er adskilt fra blinklygterne, så bagvedkørende – og dem er der mange af – ikke forvirres, fordi De viser af og bremser samtidig.

Først den tværliggende motor, der optager et minimum af plads i vognens længderetning, dernæst forhjulstrækket, hvis transmission ikke kan optage nogen plads i vognens kabine af den gode grund, at kraften ikke skal overføres til baghjulene – og sidst men ikke mindst princippet med et hjul i hver hjørne af vognen, så der ikke er nogen skærmkasser til at gøre bagsædet mindre.

Austin 1100 har anatomisk rigtige sæder, som sikrer en behagelig, uanstrengt kørestilling på de længste dagsmarcher – og gør denne kun 3,73 m lange vogn til en af de rummeligste 5-personers på markedet uanset pris.

De buede sideruder giver den fine skulderbredde i vognen – det kan jo ikke hjælpe noget, at gulvbredden er fin, hvis der ikke kan sidde nogen i vognen, fordi der ikke er plads nok højere oppe. Komforten understreges af armlænene og »hovedpuderne« bagi – og sikkerheden af de polstrede solskærme, sikkerhedsvulsterne og beslagene til sikkerhedsseler. Tal med forhandleren om de nye, selvjusterende BMC-sikkerhedsseler.

Der er 3 hemmeligheder bag det rummelige interiør







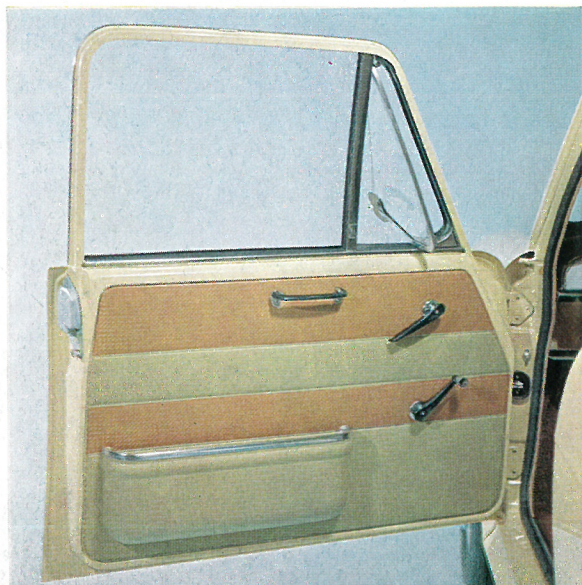
Vi pakker til ferieturen sydpå i bevidstheden om to ting

- ☆ Rumrejser er blevet et mere livsnært begreb –
- ☆ Og vi har en kæmpe serviceorganisation i ryggen – selv i Italien.

»Skal De flytte?«, vil naboerne sikkert spørge, når de betragter det læs, De tager med på ferieturen sydpå i Deres Austin 1100. Men De skal ikke flytte, De skal bare have en ferie ud af det. De vil påskønne de mange anbringelsesmuligheder for såvel den regulære bagage som de mange pakkenelliker, madkurve, paraplyer o.s.v. i Austin 1100. Dels er der det regulære bagagerum i vognens bagparti. Fyld det roligt op med tunge kufferter, det får ikke vognen til at »stikke halen mellem hjulene«. Dels er der den rummelige pakkehylde under instrumentbordet, de store dør-lommer, pladsen under bagsædet og endelig hyl-den bag ved dette. Jo, rumrejser er blevet et livsnært begreb nu. Amerikanerne og russerne har deres form for rumrejser – nemlig ude i det ydre rum. Austin 1100 er englændernes form for rumrejser – plads i »det indre rum!«

Så er der den effektive serviceorganisation. Fra gammel tid har man jo her i landet kritiseret de engelske automobilfabrikker for manglende servicemuligheder i det sydlige udland. Det gælder i hvert fald ikke BMC, som har i hundredvis af velassorterede forhandlere sydpå, og som tilmed får Austin 1100 og andre af Austins populære modeller samlet af de store Innocenti-fabrikker i Italien.

Det er en rar bevidsthed, at man aldrig er alene med sit bilproblem, når man kører Austin...





—
g-

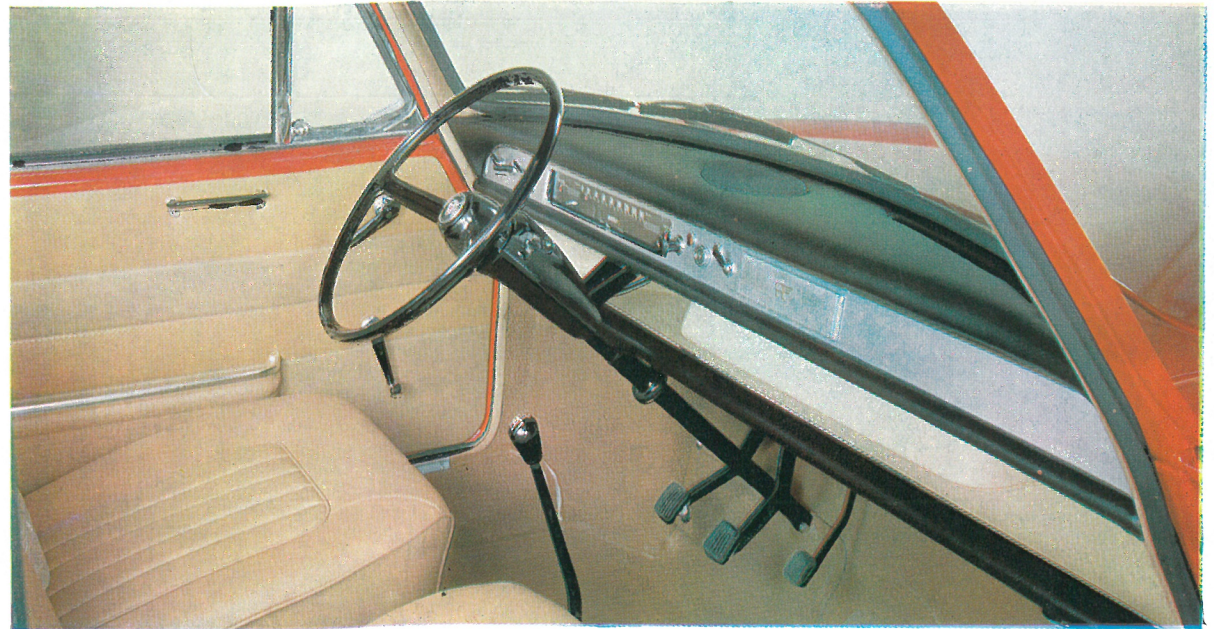
är
en
re
le
er
le
in
g-
f-
en
k-
r-
l-
s-
ar
e-
n-

a
le
r-
i
af
d
o-
i

e

Et
venskab
knyttes...





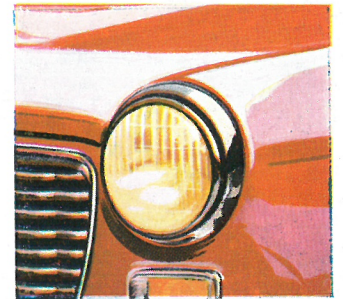
En skønhedsåbenbaring - og lige så elegant efter 100.000 kilometers kørsel!

Det er ikke kun udvendigt, Austin 1100 er præget af Pininfarinas sikre, stilrene streg. Også interiøret har mesteren taget sig af, og et blik ind gennem en af de store buede sideruder overbeviser beskueren om, at dette interiør ikke alene er tidløst elegant, men tillige af uhyre brugsværdi. Og så er det udført i materialer, som kan holdes rene som ny gennem års daglig brug!

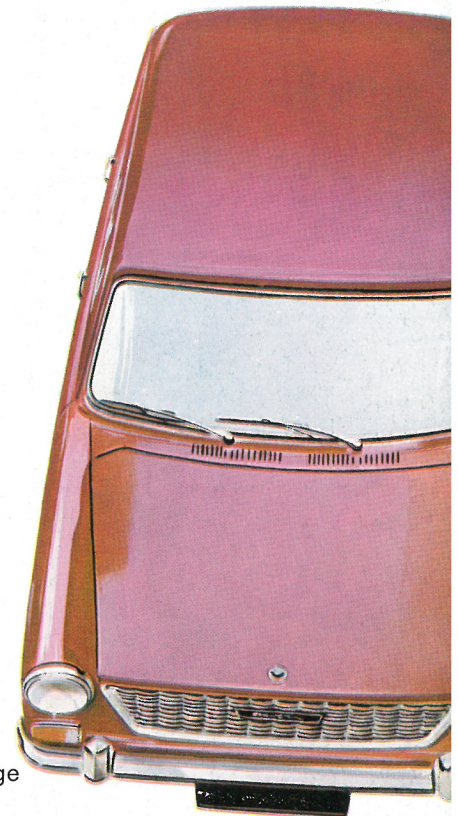
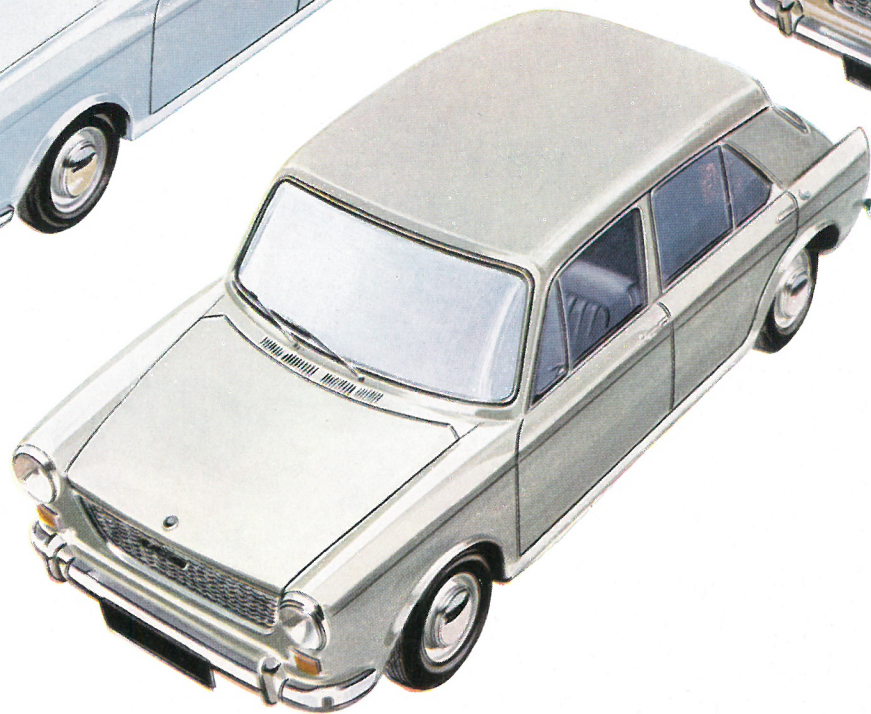
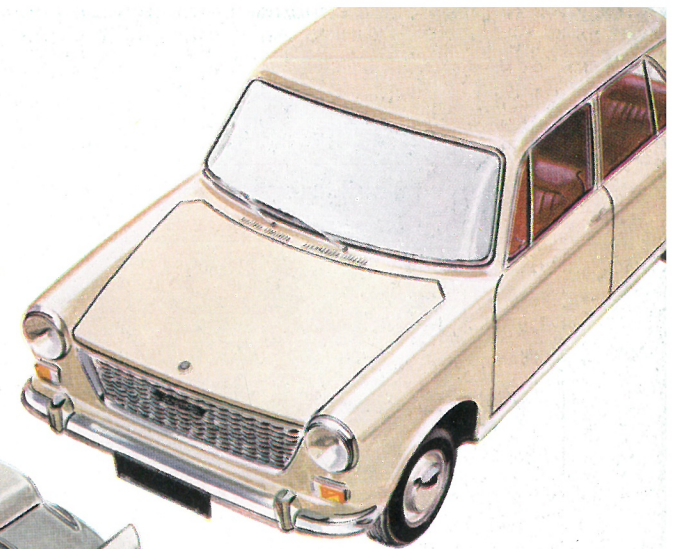
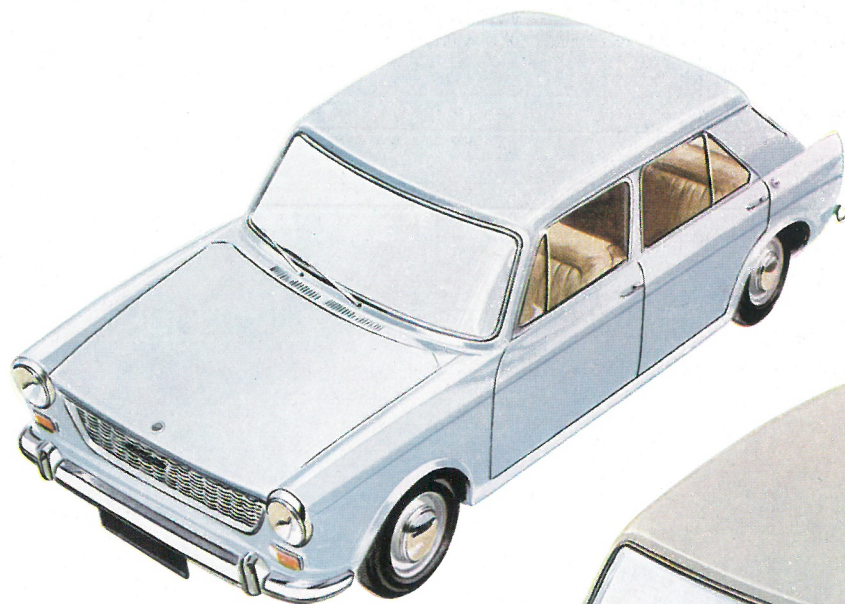
Bemærk på billedet til venstre dækkene med sikkerhedsskuldrene. Det er en helt ny type Dunlop dæk, som betegner et væsentligt fremskridt, hvad køreegenskaber og bremsesikkerhed angår — ikke mindst i regnvejr — og de er ganske upåvirkede af sporvognsskinner. De er altså dækmønsterbeskyttet i Austin 1100....

Lyse nætter hele året

Austin 1100 er udstyret med meget kraftige Lucas forlygter, som bogstaveligt talt forvandler nat til dag. Assymetrisk nærlys er standardudstyr.



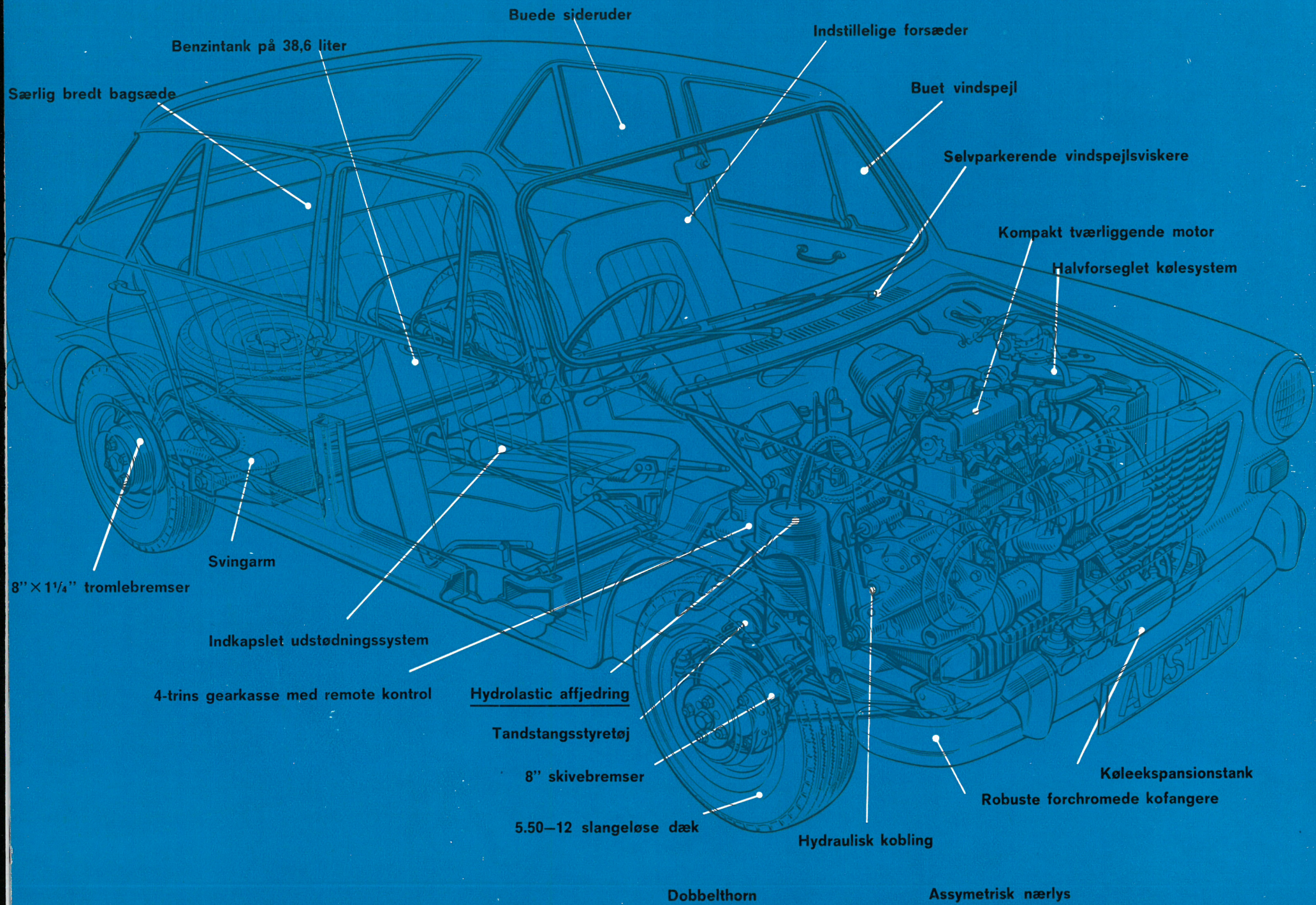




Glade farver giver glade trafikanter

I bevidstheden herom har Austin-fabrikkerne holdt deres 1100 i lyse, venlige farver og med et indtræk, der er afstemt efter det ydre farvevalg, som det sømmer sig for en engelsk vogn af klasse. Det er farver, der er nemme at få øje på selv i tåge og mørke – en detalje af betydning for færdselssikkerheden! – det er farver, som øjnene finder hvile ved at betragte gennem flere års samarbejde. De afbildede vogne virker som en slags farvekort, men Deres Austin-forhandler har et mere omfattende farvekort parat til Dem næste gang Deres vej falder forbi. Her er imidlertid farvernes navne – samt farverne på indtrækket til de forskellige vognfarver.

Vognens farve	Indtrækkets farve
Arabian grå	Adam beige, Peony rød eller Fresco blå
Laguna beige	Adam beige, Peony rød eller Fresco blå
Honolulu blå	Adam beige eller Fresco blå
Tartan rød	Satin beige eller Adam beige
Sort	Adam beige, Peony rød, Fresco blå eller Satin beige
Connaught grøn	Satin beige eller Adam beige



Benzintank på 38,6 liter

Buede sideruder

Indstillelige forsæder

Særlig bredt bagsæde

Buet vindspejl

Selvarkerende vindspejlsviskere

Kompakt tværliggende motor

Halvforsøjet kølesystem

Svingarm

8" x 1 1/4" tromlebremser

Indkapslet udstødningssystem

4-trins gearkasse med remote kontrol

Hydrolastic affjedring

Tandstangsstyretøj

8" skivebremser

5.50-12 slangeløse dæk

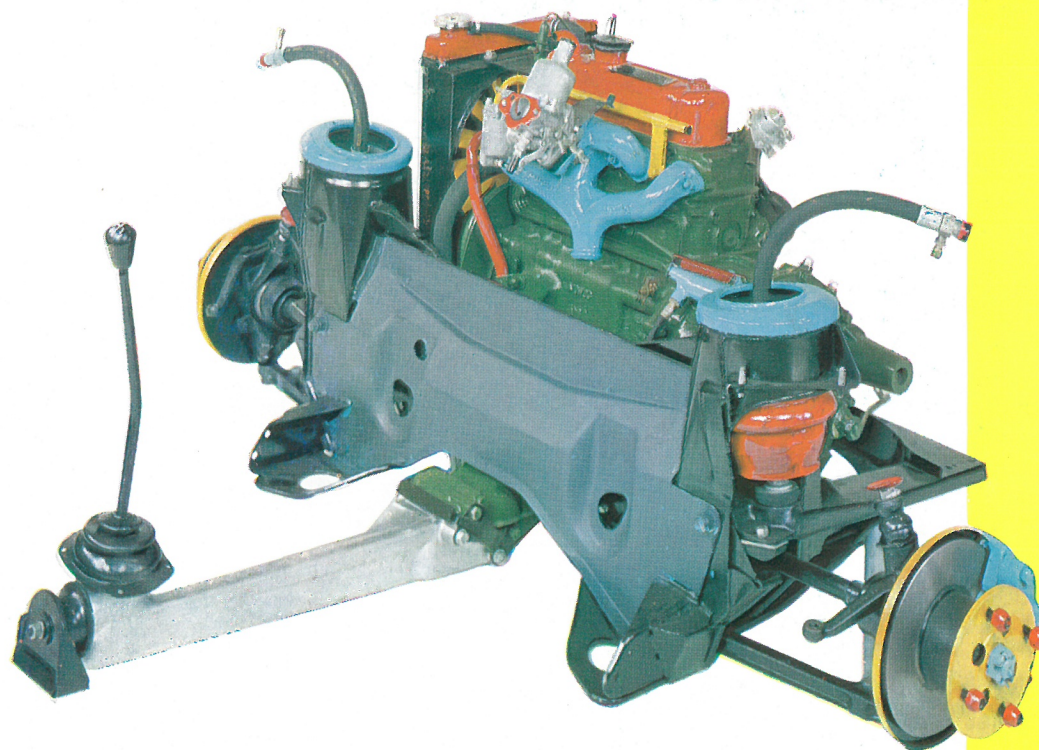
Hydraulisk kobling

Køleekspansionstank

Robuste forchromede kofangere

Dobbelthorn

Assymetrisk nærlys



Denne vogn er ikke anderledes for forandringens skyld!

Der findes mennesker, ved De, som er villige til at lave om på hvad, det skal være – bare for forandringens skyld. Noget med at lave postkasser runde og den slags.

Sådan er BMC's chefkonstruktør Alec Issigonis bestemt ikke! Han har gjort den nye Austin 1100 forskellig fra sine konkurrenter, hvor forskellen har betydet en afgjort forbedring.

Det er en vogn med køreegenskaber, sikkerhed, komfort og plads langt over gennemsnittet – og med vedligeholdelsesomkostninger langt under....

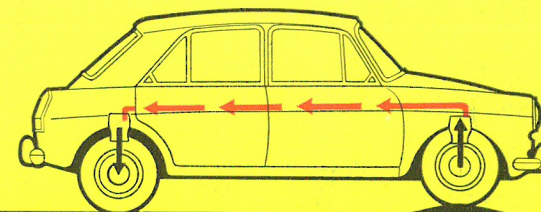
Eller hvad mener man om olieskift med intervaller på 10.000 km? Eller om et chassis der næsten ikke skal vedligeholdes? Eller om et kølesystem, som er forsynet med en særlig ekspansionstank, så efterfyldning er overflødig, selvom vandet har været på kogepunktet.

PRINCIPPET i **HYDROLASTIC***-AFFJEDRINGEN

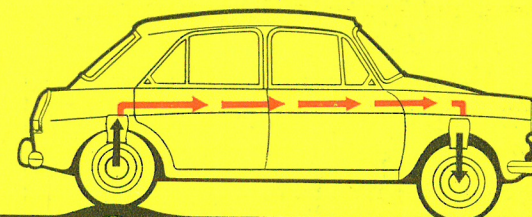
Alfa og omega i **Hydrolastic**-affjedringen er dens enestående enkelhed. Der er ikke noget, der kan gå i stykker – ingen overflødige komponenter til at arbejde imod hinanden, ikke engang nogen støddæmpere at vedligeholde.

Hydrolastic-beholderen til for- og baghjul er forbundet i hver side, så vognen hele tiden holdes vandret til passagerernes bekvemmelighed og vognens sikkerhed.

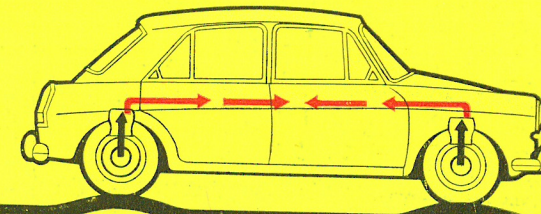
Selve affjedringen består af gummi-elementer, som ikke kræver nogen form for vedligeholdelse, og som affjeder vognen blødt, når der er brug for blød affjedring, og fastere, når en mere dæmpet affjedring er på sin plads.



Bagvognen hæves, når forhjulene presses opad.



Forvognen hæves, når baghjulene presses opad.



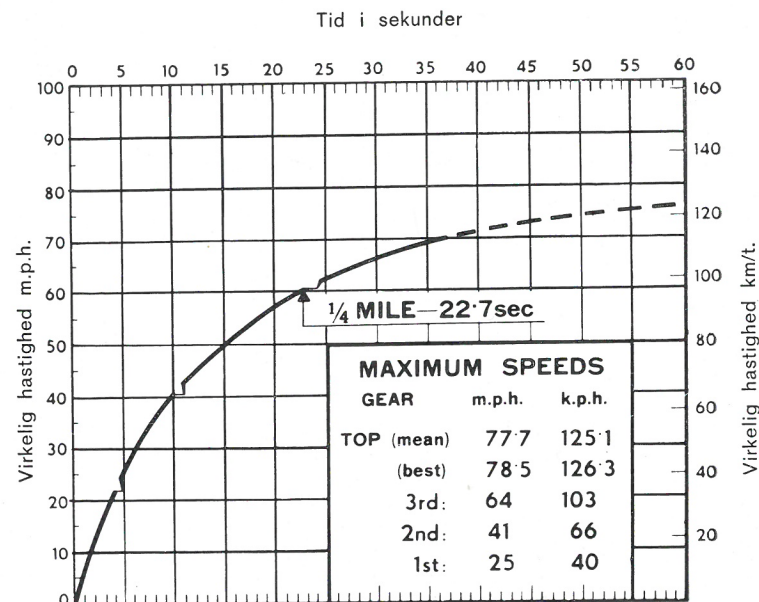
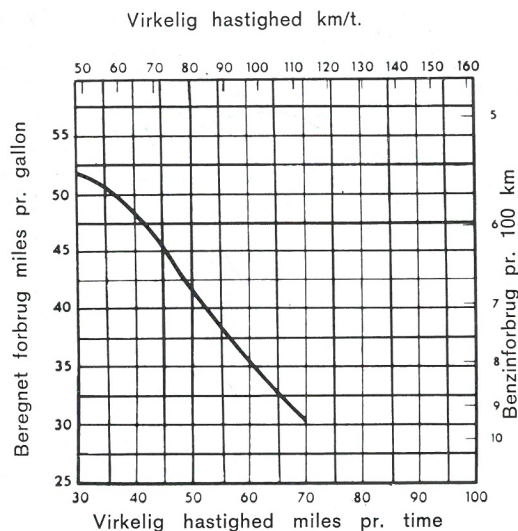
Affjedringen bliver fastere, når både for- og baghjul presses opad, hvad der sikrer kontrol over kørslen, selv på de værste veje.

*) registreret varemærke.

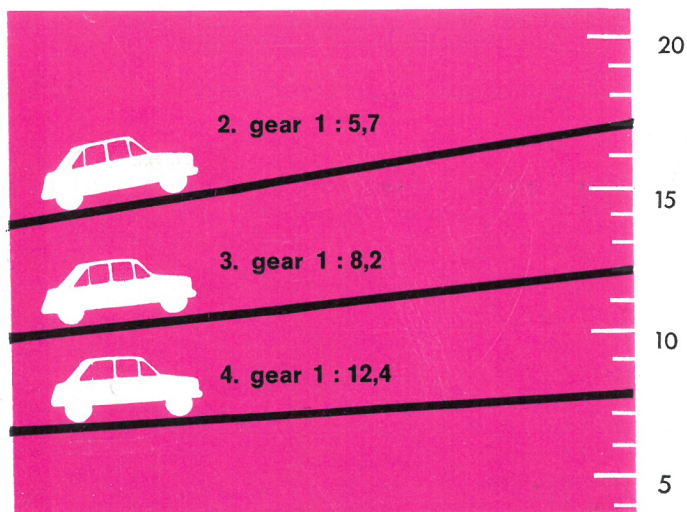
VEJPRØVE

Den bedste måde til at finde ud af, hvad en Austin 1100 kan bestille, er naturligvis at køre en tur i den selv, men da jo ikke alle kører rundt med et stopur i lommen, har vi fundet det af værdi at gengive, hvilke måleresultater det ansete motorblad »The Autocar« er nået til.

BENZIN- OG OLIEFORBRUG



Stigeevne ved konstante hastigheder:



BENZIN

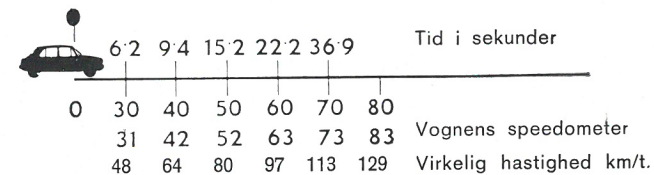
Oktantal 97 R.M.
 Testforsøg 8,6 l/100 km
 Normalforbrug 7,4–9,4 l/100 km

OLIE

Forbrug 1800 km/l

VÆGT

Køreklar 827 kg
 Testvægt 977 kg
 Vægtfordeling: for 62 %
 — bag 38 %



BREMSE

(fra 48 km/t. i frigear)

Pedaltryk Retardation

25 p. 0,22 g.
 50 p. 0,47 g.
 75 p. 0,35 g.
 80 p. 0,88 g.
 Håndbremse 0,35 g

KOBLING

Pedaltryk og -vandring 35 p. og 4,5"

Specifikationer

MOTOR: Vandkølet, topventilet, 4 cylindret. 3 hovedlejer. Motor sammenbygget med kobling, gearkasse og transmission. Anbragt på tværs i vognens forende. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm. Slagvolumen 1098 ccm. Kompressionsforhold 8,5:1. Maksimaleffekt 48 hk DIN (51 hk SAE) ved 5100 omdr./min. Maksimalt drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 omdr./min.

Benzinsystem: SU karburator (HS2), elektrisk benzinpumpe. Luftfilter med udskifteligt papirelement. Benzintankens kapacitet 38,6 liter.

Smøresystem: Tryksmurt. Motorens oliesump er tillige oliebad for gearkasse og transmission. Oliepumpen trækkes af knastakslen. Fuldstrømsoliefilter. Samlet oliekapacitet 4,5 liter foruden 0,57 liter i filteret.

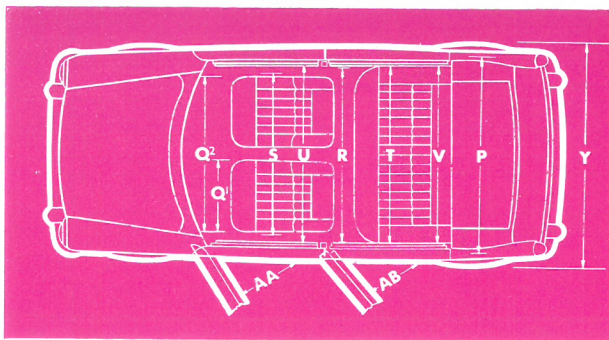
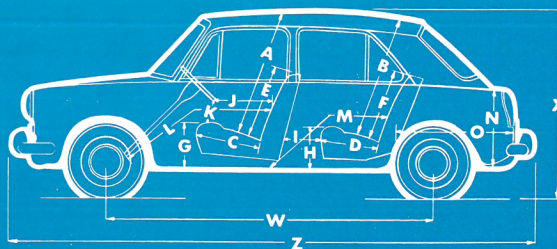
Tændingssystem: 12 volts tændspole samt strøfordeler med automatisk vakuum kontrolleret tændingsregulering.

Kølesystem: Halvførseglet trykkølesystem med separat ekspansionsstank, vandpumpe, ventilator og termostat. Samlet kapacitet 3,57 liter.

CHASSIS: Transmission: 7 $\frac{1}{8}$ " (18 cm) kobling hydraulisk aktiveret fra hængepedal. 4-trins gearkasse med synchromesh for 2., 3. og 4. gear. Kort gulvgearstang af remote-typen. Kraftoverføringen til forhjulene sker ad åbne kardanakslar. Transmissionshuset sammenbygget med motor og gearkasse.

Udvekslingsforhold	Gearkasse	Differentiale	Total	Effektive hastigheder pr. 1000 motoromdr./min.
Bakgear	3,63:1	—	15,00:1	—
1. gear	3,63:1	—	15,00:1	6,6 km/t.
2. gear	2,17:1	—	8,97:1	11,1 km/t.
3. gear	1,41:1	—	5,83:1	17,0 km/t.
4. gear	1,00:1	4,133:1 (15/62)	4,13:1	24,0 km/t.

Styretøj: Tandstangs. 3 $\frac{1}{8}$ ratomdrejninger mellem fulde udslag. To-egret 16 $\frac{1}{4}$ " (41 cm) rat. Sporvidde for 1,31 m, bag 1,29 m. Vendediameter 10,59 m.



A	B	C	D	E	F
0,94 m	0,91 m	0,47 m	0,43 m	0,49 m	0,56 m
G	H	I (max.)	I (min.)	J (max.)	J (min.)
0,34 m	0,34 m	0,36 m	0,25 m	0,42 m	0,32 m
K	L (max.)	L (min.)	M (max.)	M (min.)	N
0,15 m	1,16 m	1,08 m	1,23 m	1,12 m	0,56 m
O	P	Q 1	Q 2	R	S
0,84 m	1,20 m	0,52 m	1,19 m	1,29 m	1,19 m
T	U	V	W	X	Y
1,32 m	1,28 m	1,29 m	2,37 m	1,35 m	1,53 m
Z	AA	AB	Højde over jord	ca. vægt	
3,73 m	0,71 m	0,66 m	13,4 cm	830 kg	

Affjedring: For — Uafhængig med uens lange svingarme og Hydrolastic-beholdere (indbyrdes forbundet mellem for- og baghjul), gummiaffjedring. Bag — Uafhængig med bagudrettede svingarme og Hydrolastic-beholdere, hjælpefjedre og krængningsstabilisator.

Bremser: Fodbremse virker hydraulisk på alle fire hjul og betjenes med hængepedal. For — 8" (20 cm) selvjusterende skivebremser, bremseklodsernes samlede areal 1060 cm². Bag — 8" x 1 $\frac{1}{4}$ " (20 x 3 cm) tromlebremser med primære og sekundære bremseko. Samlet belægningsareal bag 250 cm². Reduktionsventil indskudt mellem hovedcylinder og baghjulsbremser forhindrer baghjulene i at blokere under katastrofeopbremsninger. Den centralt placerede håndbremse virker mekanisk på baghjulene.

Hjul: Pressede stålpladehjul med 4 hjulmøtrikker. 5,50–12 slangeløse dæk.

ELEKTRISK UDSTYR: 12-volts 43 amp./time batteri ved 20 timers afladning. Forlygter med asymmetrisk nærlys og fodbetjent nedblændingskontakt. Positionslysene kombineret med forreste blinklys. Baglygterne kombineret med stoplys, separate refleksglas og bageste blinklys. Blinklyskontakt med automatisk indslag anbragt ved rattet — kontaktens advarselsslampe dæmpes automatisk, når positionslsene er tændt. Nummerpladelampe på bageste kofanger. Selvparkerende vindspejlsviskere. Dobbeltthorn. Loftlampe med separat kontakt samt kontakter i begge fordele.

Instrumenter: Tromlespeedometer og kilometertæller med 100-meter registrering kombineret med kølevandstermometer og benzinnåler. Kontakt for positions- og kørellys. Kombineret tændings- og startkontakt. Advarselsslampe for lavt olietryk, snavset oliefilter, fjernlys og ladning. Vindspejlsvisker. Indirekte instrumentbelysning.

KAROSSERI: 5-personers, 4-dørs saloon med selv bærende karosseri og selvstændige chassisrammer til motor- og hjulophængninger. Bolte til karosseriet monteret med støjisolierende mellemlag. Rotodip rustbehandlede. Instrumentbord i hele vognens bredde indeholder alle instrumenter og kontrolorganer, oversiden beklædt med sort kunstlæder, så reflekser i vindspejlet undgås. Instrumenter, kontakter og kontrolorganer er bekvemt anbragt ret foran føreren, og instrumentbrættets over- og underkant er beklædt med en særlig sikkerhedsvulst. En tredje sikkerhedsvulst er anbragt på forsiden af pakkehylden under instrumentbordet. Askebæger for og bag. Blændfrit bagspejl. Sikkerhedspolstrede solskærme. Begge forstole kan indstilles og er polstret med polyester-skumpuder beklædt med afvaskeligt, vinyl-behandlet plastikbetræk. Bagsæde i hele vognens bredde er polstret med polyester-skumpude og ryglænet med fjederkasser. Dørene, der er hængslet i forkanten, har nedrullelige vinduer, fordørene tillige vippevinduer. Fordørene er udstyret med rummelige dørlommer. Bagdørenes armlæn tjener som dørhåndtag. Alle døre forsynet med trykknappbetjente dørlåse, begge fordøre kan låses udefra. Alle døre kan låses indefra og er forsynet med børnesikringslåse. Hele gulvet er dækket af gummibehandlet nylongulvtæppe. Det buede vindspejl er af sikkerhedsglas, bagruden samt de buede sideruder har rustfri stålrammer. Friskluftvarme- og defrosteranlæg. Beslag for sikkerhedsseler. Plads til radio og højttaler. Det aflåselige bagagerum i vognens bagende er forsynet med afbalanceret klap med usynlige hængsler. Reserverhjulet anbragt under det aftagelige bagagerumsgulv. Forchromede kofangere med kofangerhorn for og bag.

EKSTRAUDSTYR: Læderbetræk, radio, sikkerhedsseler.

Virkelig hastighed km/t.