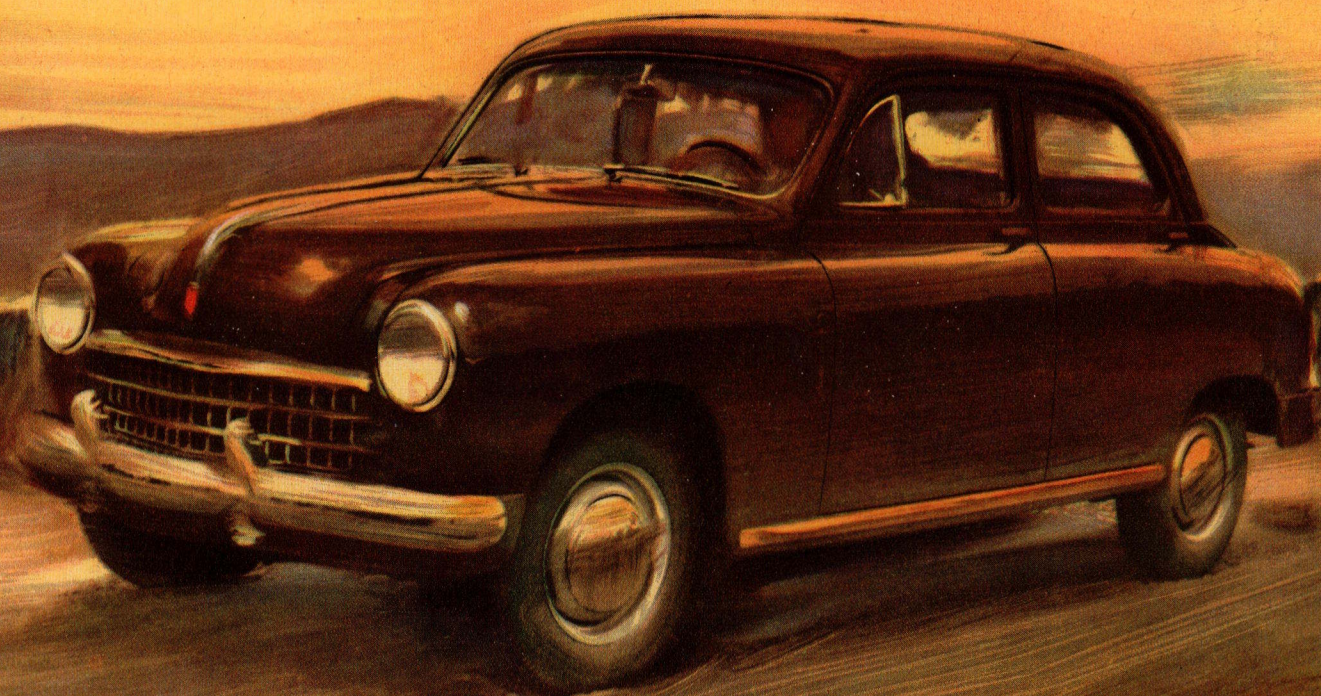
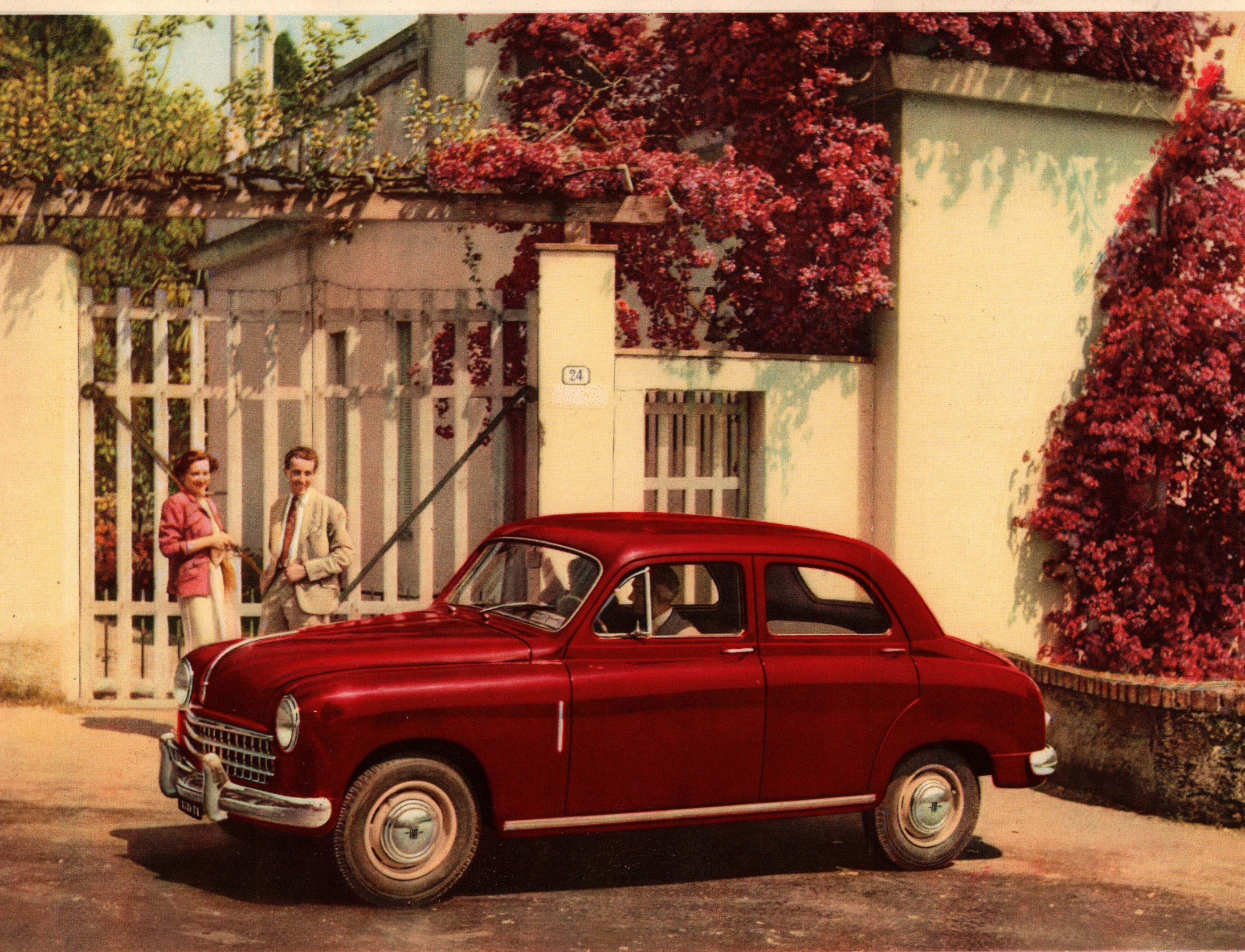


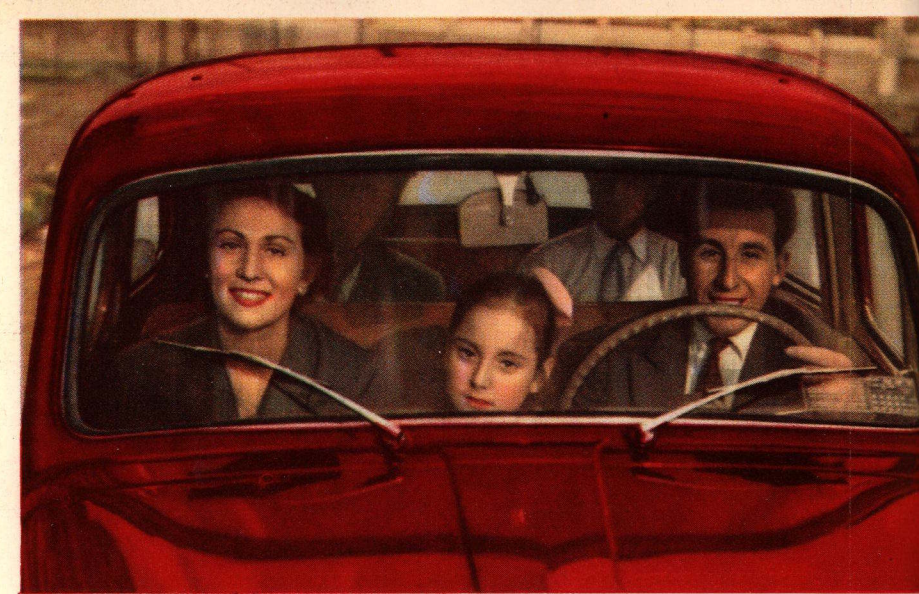
*Model
1400*





*En ny model
med nye linier*

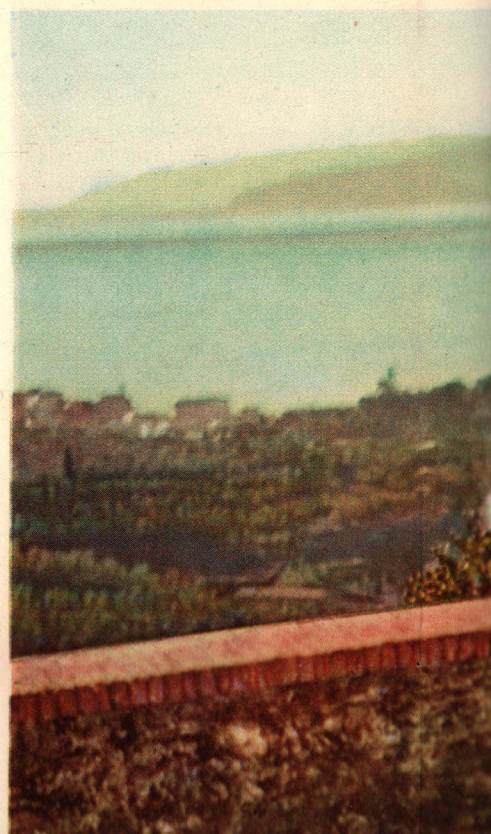
„1400“s linie er nøje afstemt efter vognens moderne konstruktion, der bygger på de seneste internationale erfaringer, men præget af den moderne italienske stil; en stil, der ikke giver vognen et klodset udseende, men sikrer indvendig komfort med 4—6 rummelige siddepladser. Vognen fremtræder med elegante og rene linier, ligesom de ydre konturer bærer præg af fart. Lige meget fra hvilken vinkel model „1400“ betragtes, er det en smuk, elegant og særpræget vogn. Dette er i korte træk den nye FIAT „1400“. Fra forsædet har man et fortrinligt overblik over vej og omgivelser. Forruden og den store bagrude er konvekse, hvilket bidrager til at forøge udsynet og forskønne vognens linier.



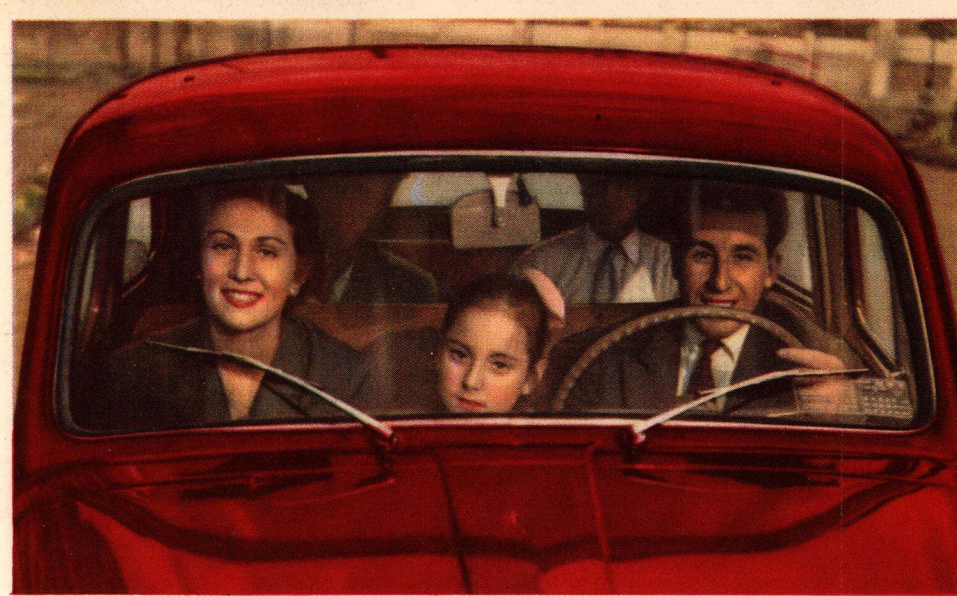
Komfortable og let tilgængelige sæder

En handy vogn, dog med samme rummelighed som en stor vogn.

BEKVE
SELY M



Cabriolet »1400«



Komfortable og let tilgængelige sæder

En handy vogn, dog med samme rummelighed som en stor vogn.

**BEKVEM OG BEHAGELIG
SELV MED 6 PERSONER**



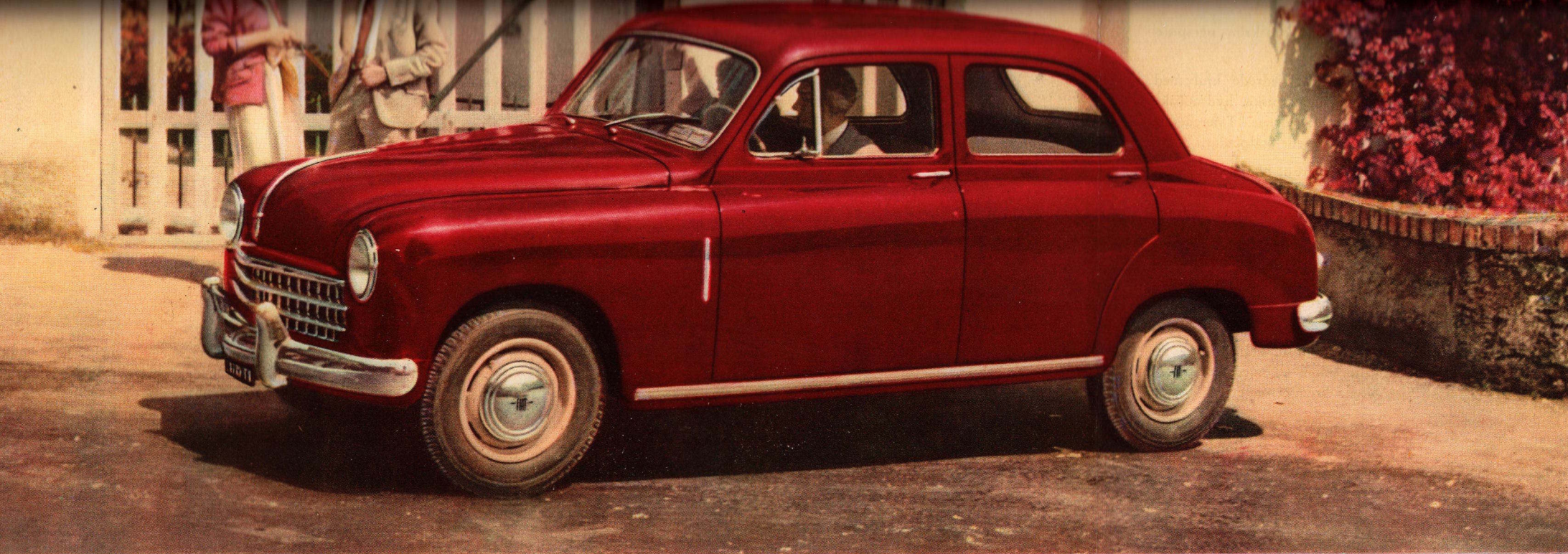
er der plads til al den bagage

Rigelig. — Bagagen er nem at anbringe og tage ud fra kuffert-
rummet, som betjenes udefra uden at forstyrre passagererne.
Reservehjulet er anbragt forsænket i kuffertrummet og er let at
afmontere uden at flytte bagagen.

derne konstruktion, der bygger på de seneste internationale erfa-
til; en stil, der ikke giver vognen et klodset udseende, men sikrer
ladser. Vognen fremtræder med elegante og rene linier, ligesom
get fra hvilken vinkel model „1400“ betragtes, er det en smuk,
k den nye FIAT „1400“.
r vej og omgivelser. Forruden og den store bagrude er konvekse,
ne vognens linier.

Cabriolet »1400«

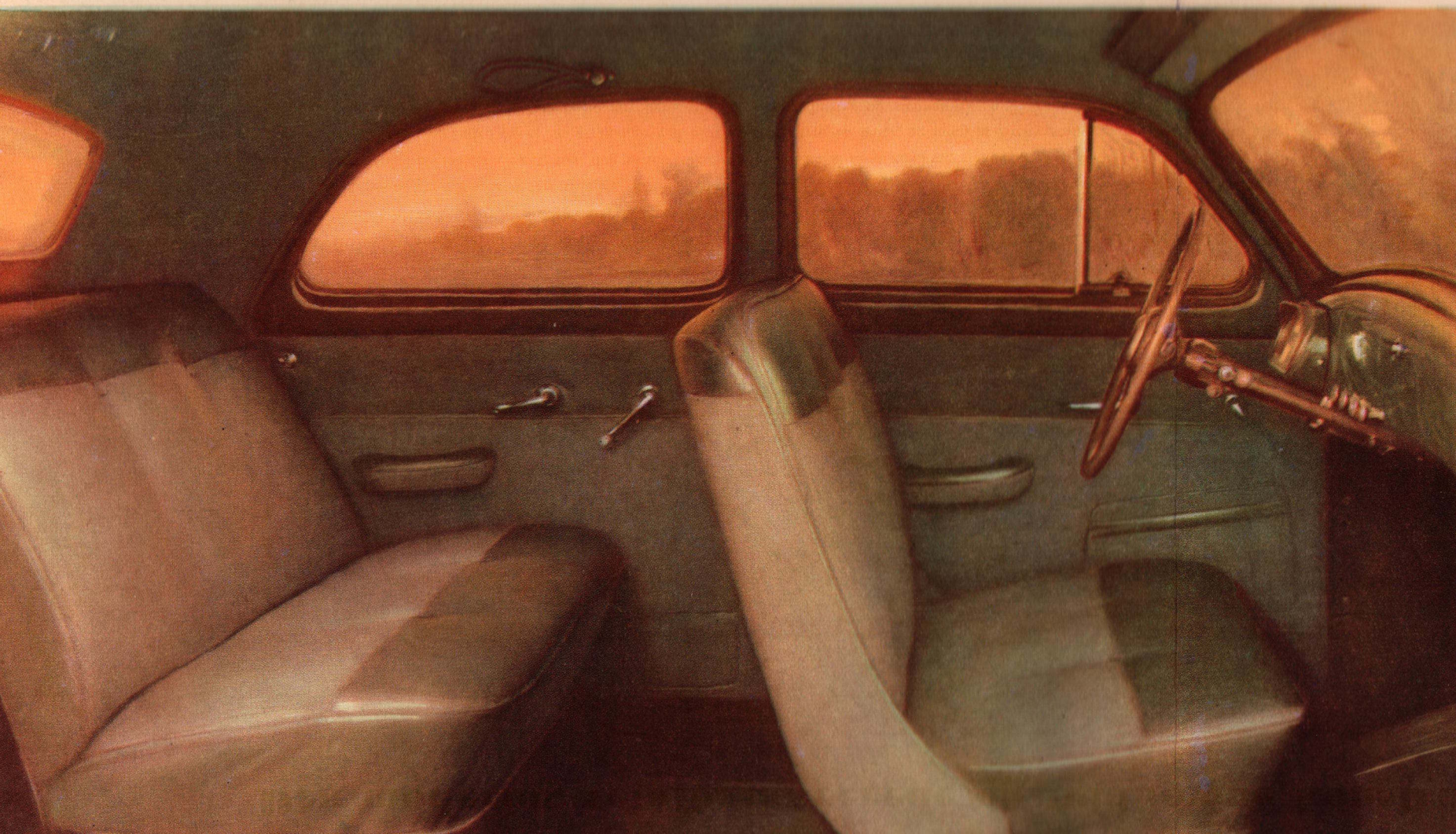




*En ny model
med nye linier*

„1400“s linie er nøje afstemt efter vognens moderne konstruktion, der bygger på de seneste internationale erfaringer, men præget af den moderne italienske stil; en stil, der ikke giver vognen et klodset udseende, men sikrer indvendig komfort med 4—6 rummelige siddepladser. Vognen fremtræder med elegante og rene linier, ligesom de ydre konturer bærer præg af fart. Lige meget fra hvilken vinkel model „1400“ betragtes, er det en smuk, elegant og særpræget vogn. Dette er i korte træk den nye FIAT „1400“.

Fra forsædet har man et fortrinligt overblik over vej og omgivelser. Forruden og den store bagrude er konvekse, hvilket bidrager til at forøge udsynet og forskønne vognens linier.



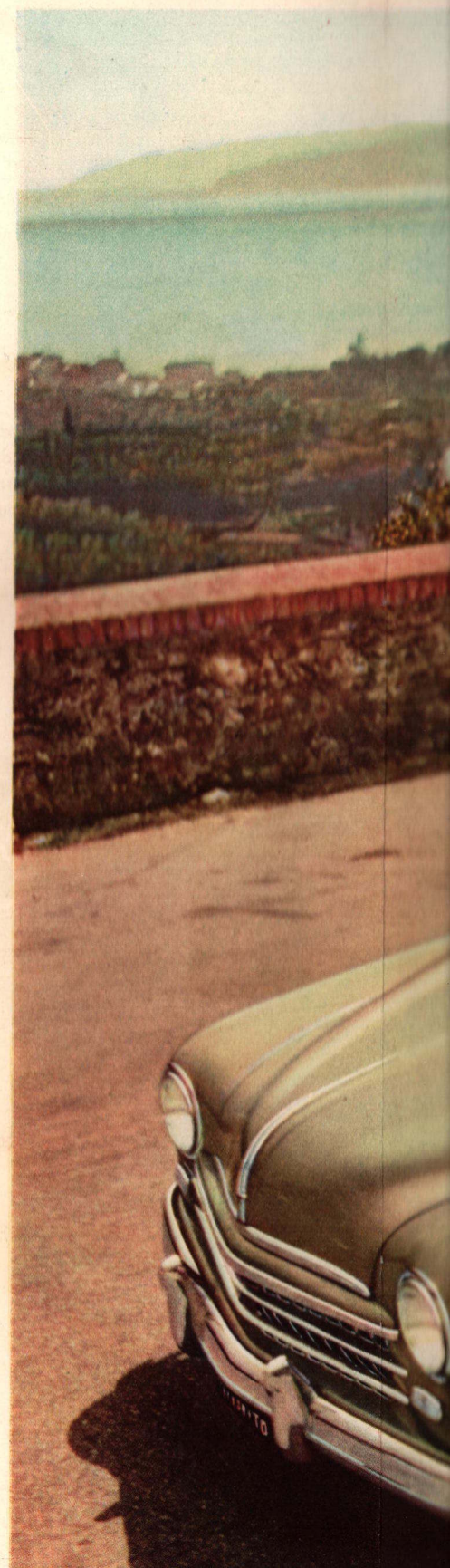
Cabriolet »1400«

Model „1400“ fremstilles ikke alene som lukket berlina, men også som cabriolet. For den kategori af kunder, som ønsker både en åben og lukket vogn, er denne cabriolet-type ideel. Betjeningen af kalechen er nem. Karosseriet er udført med smagfuld og raffineret elegance. Lakering og udstyr er af bedste udførelse og tilbehøret overdådigt lige fra radioen til den elektriske cigartænder. Der er fire meget komfortable siddepladser, ja selv til 6 er der plads.

Vognen er forsynet med 2 brede døre. Når kalechen er opslået, er vognen lige så lys indeni som den lukkede berlina, idet der ingen dørstolper findes.

Forbrug: 10 1/2 liter benzin pr. 100 km

Hastighed: mere end 120 km i timen





er der plads til al den bagage

Rigelig. — Bagagen er nem at anbringe og tage ud fra kuffert-
rummet, som betjenes udefra uden at forstyrre passagererne.
Reservehjulet er anbragt forsænket i kuffertrummet og er let at
afmontere uden at flytte bagagen.

derne konstruktion, der bygger på de seneste internationale erfa-
stil; en stil, der ikke giver vognen et klodset udseende, men sikrer
pladser. Vognen fremtræder med elegante og rene linier, ligesom
egget fra hvilken vinkel model „1400“ betragtes, er det en smuk,
ek den nye FIAT „1400“.
er vej og omgivelser. Forruden og den store bagrude er konvekse,
enne vognens linier.



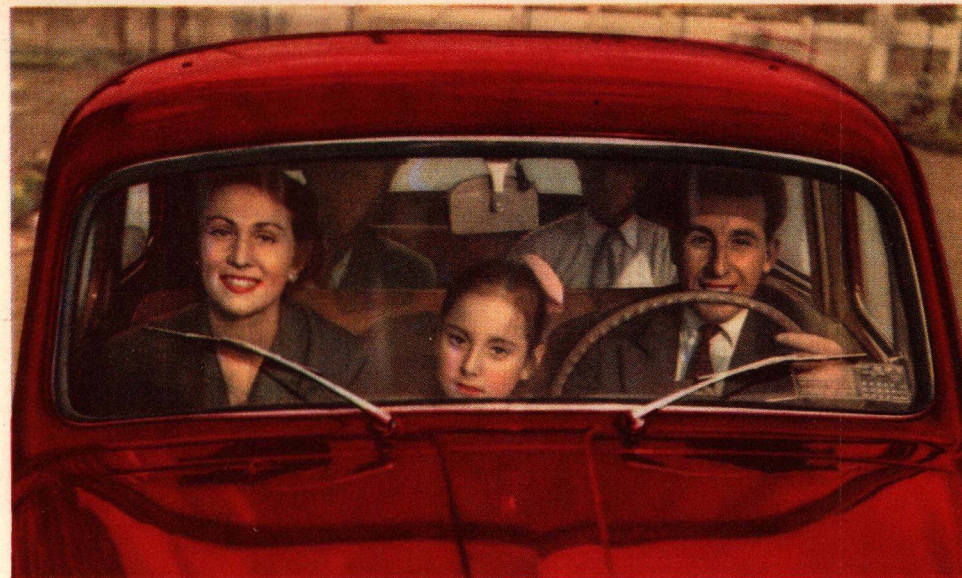
Cabriolet »1400«

Model „1400“ fremstilles ikke alene som lukket
berlina, men også som cabriolet. For den kategori
af kunder, som ønsker både en åben og lukket
vogn, er denne cabriolet-type ideel. Betjeningen
af kalechen er nem. Karosseriet er udført med
smagfuld og raffineret elegance. Lakering og
udstyr er af bedste udførelse og tilbehøret over-
dådigt lige fra radioen til den elektriske cigar-
tænder. Der er fire meget komfortable sidde-
pladser, ja selv til 6 er der plads.
Vognen er forsynet med 2 brede døre. Når ka-
lechen er opslået, er vognen lige så lys indeni
som den lukkede berlina, idet der ingen dørstol-
per findes.

Forbrug: 10 1/2 liter benzin pr. 100 km

Hastighed: mere end 120 km i timen

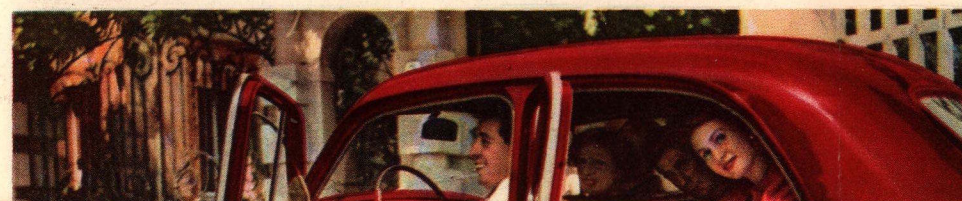




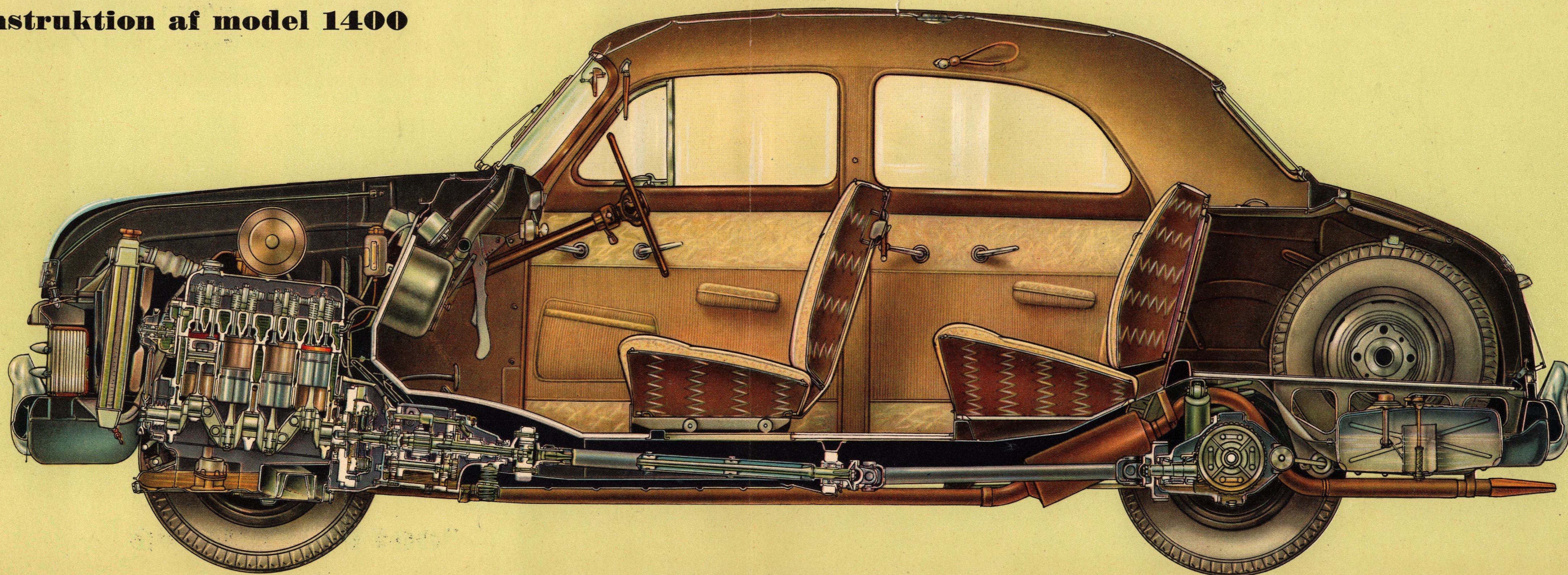
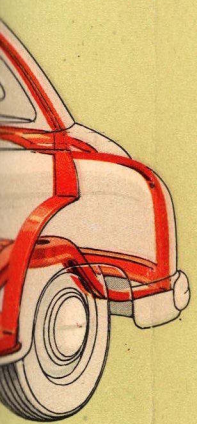
Komfortable og let tilgængelige sæder

En handy vogn, dog med samme rummelighed som en stor vogn.

BEKVEM OG BEHAGELIG
SELV MED 6 PERSONER

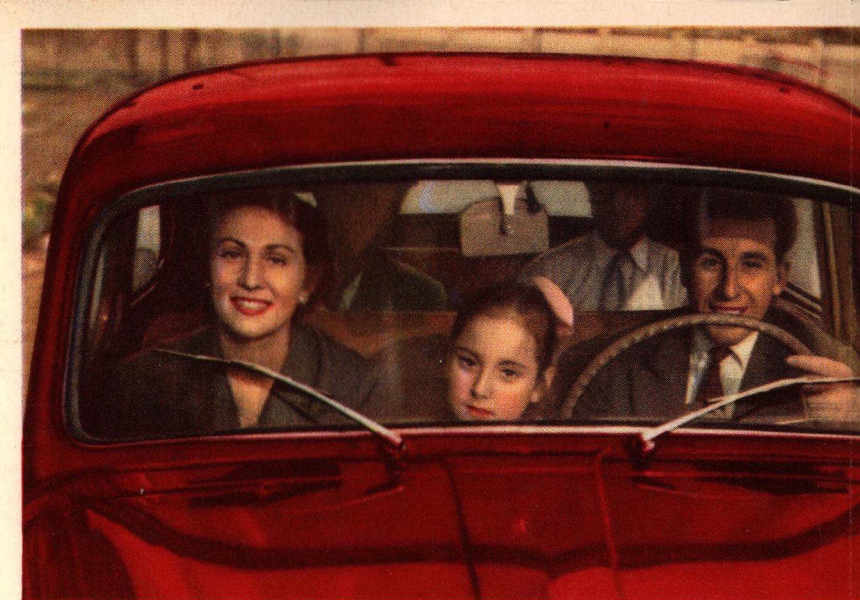


Fuldkomne konstruktion af model 1400



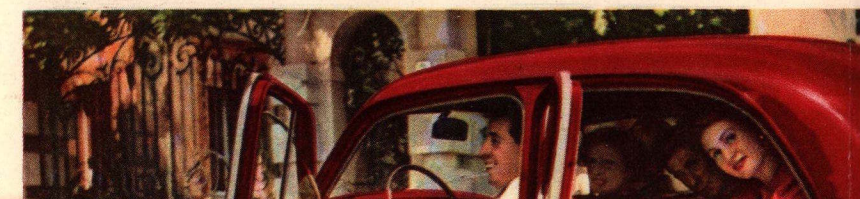
er nu i lighed med skibe og
r de mekaniske dele. Karos-
kaniske elementer. Resultatet
evetid.

nogen karosseridel kan alle
r en indlysende fordel ved



Komfortable og let tilgængelige sæder

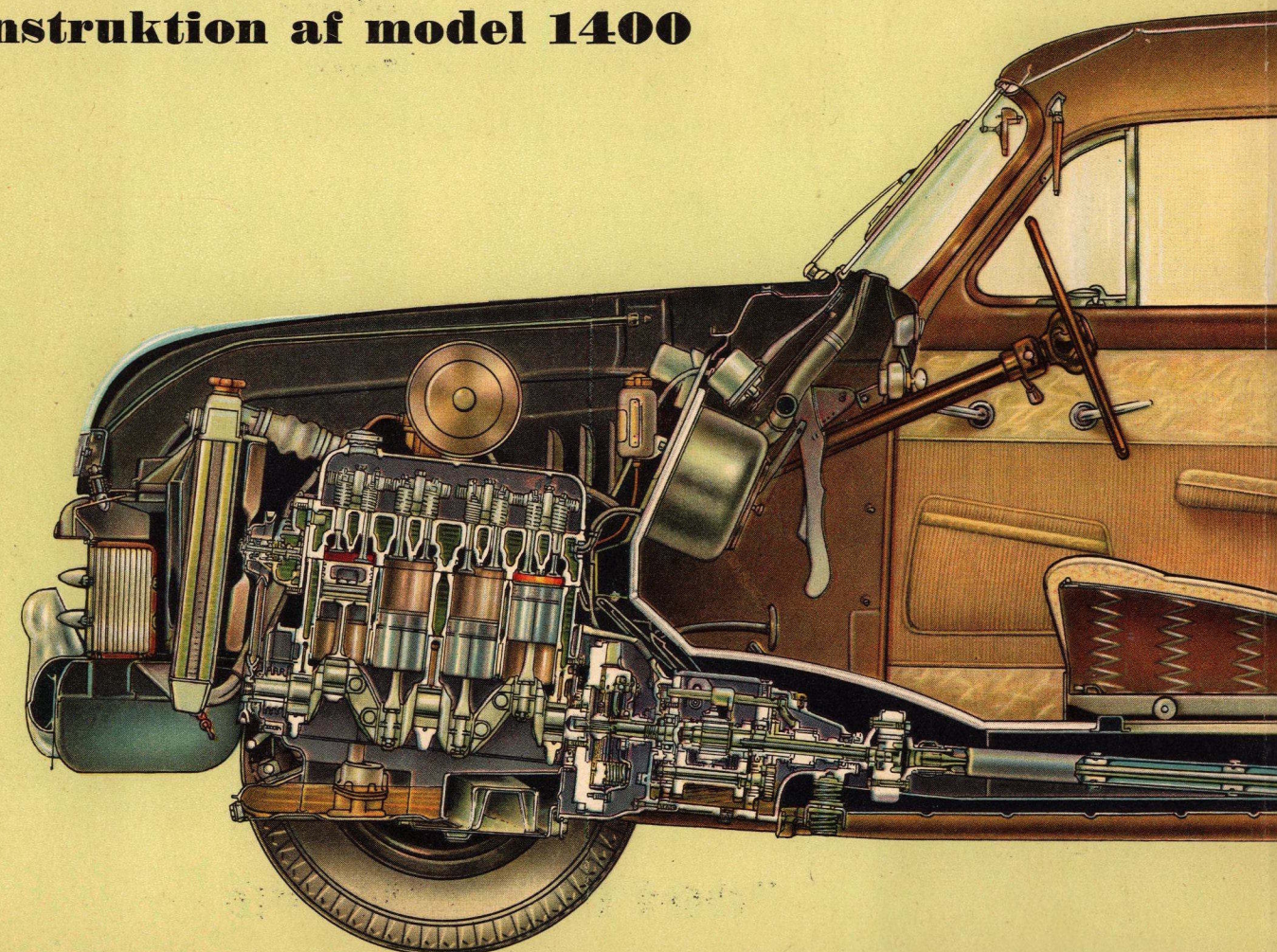
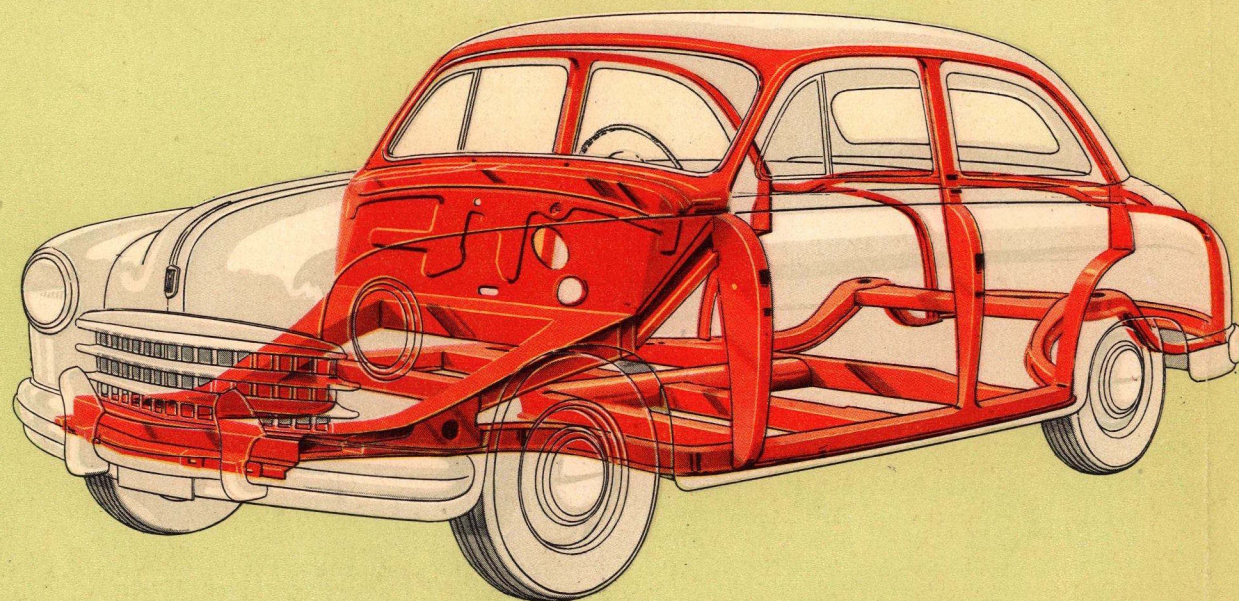
En handy vogn, dog med samme rummelighed som en stor vogn.



Den moderne, velafbalancerede og fuldkomne konstruktion af model 1400

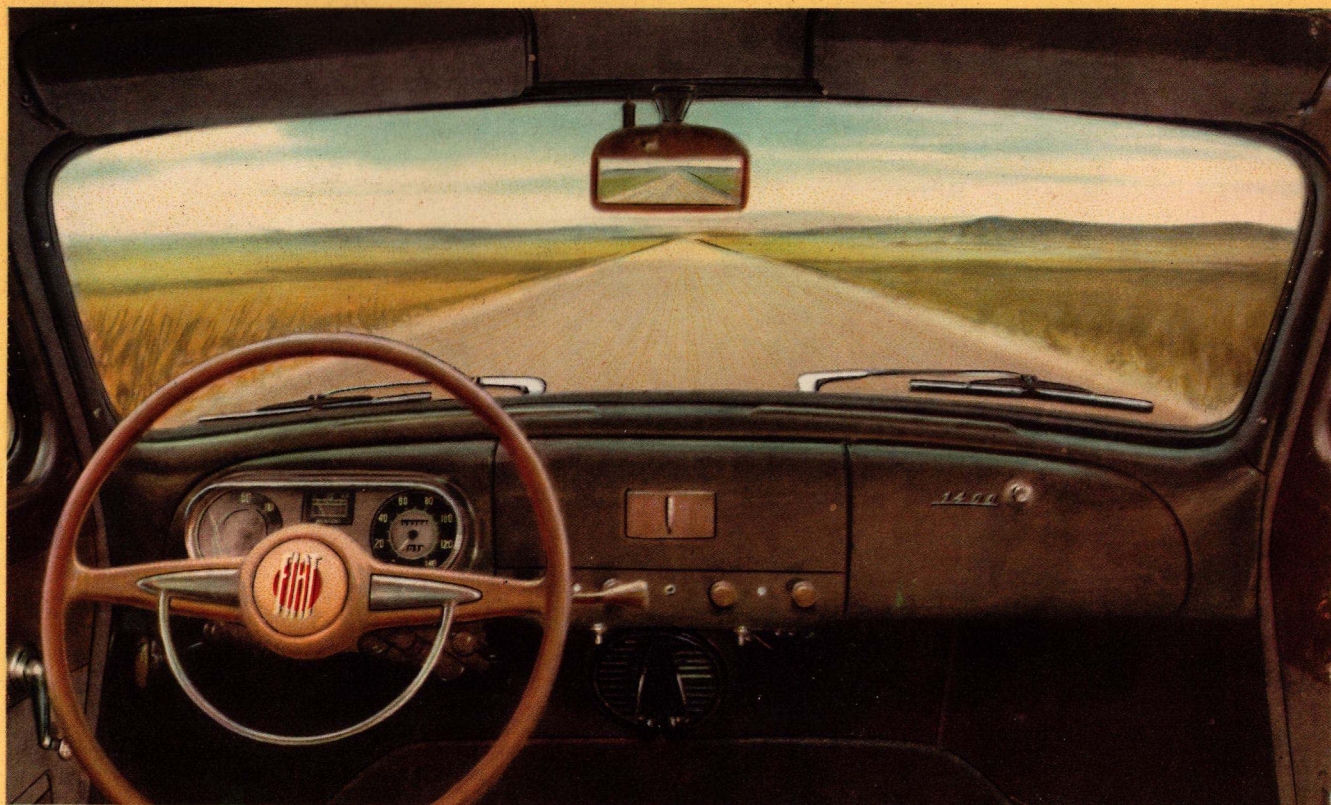


*En rustnings
styrke
og harmoni*



Selv bærende konstruktion: Automobil, der oprindelig var et motordrevet chassis med separat monteret karosseri, er nu i lighed med skibe og flyvemaskiner en mere harmonisk helhed, hvori karosseriet har antaget en fundamental funktion, idet dette direkte bærer de mekaniske dele. Karosseriets struktur bestående af langs- og tværgående stivere tillader en vidtgående fordeling af de tryk, der affødes af de mekaniske elementer. Resultatet bliver derfor et stift og ensartet hele, begrænset i vægt, som dog sikrer størst mulig modstand mod vridninger samt lang levetid.

De mekaniske grupper er adskilt fra hverandre og er let aftagelige ved blot at demontere 18 bolte, og uden at forstyrre nogen karosseridel kan alle mekaniske dele afmonteres. Let adgang til disse solide bolte gør demonteringen nem, hurtig og økonomisk, hvilket er en indlysende fordel ved reparationsarbejde.



fremtidens vogn

FIAT har bygget automobiler siden 1899. Det var den første automobilfabrik i Italien, der blev organiseret på produktionsbasis. Den gav den italienske motorisering den første start og har gennem masseproduktion i større målestok bidraget til dens vækst. FIAT har den største produktion af sin art i Italien. FIAT vogne er kendt på alle markeder og alle veje verden over.

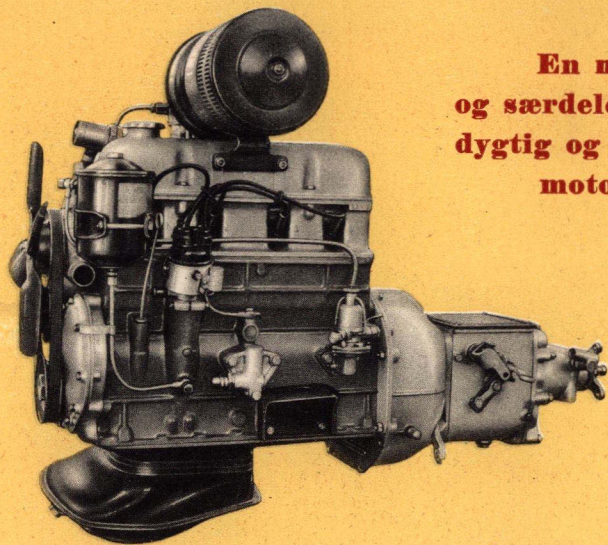
FIAT's 50 års automobilproduktion har fulgt trop med automobilkonstruktionens uophørlige fremgang i verden og markerer med grundlæggende typer betydelige trin indenfor denne bemærkelsesværdige fremgang. Nogle FIAT modeller har været legendarisk berømte længe efter deres tid. FIAT's almindelige ry er særligt kendetegnet ved modeller indenfor nytte- og økonomiklassen.

FIAT går nu ind i sit andet halve århundrede og bringer en fuldstændig ny model på markedet fra „Mirafiori“ fabrikerne, de største og mest moderne automobilfabriker i Italien. Det er en vogn, der bygger på FIAT's 50 års erfaring og bringer italienske vogne på højde med verdens tekniske fremskridt, ikke blot i udseende, men også i konstruktion.

Model „1400“ er i realiteten konstrueret efter de nyeste fremstillingsprocesser og med de mest moderne maskiner.

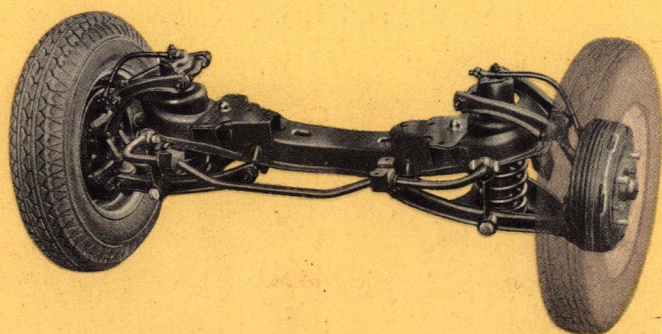
*Fiat
model 1400
4 cylindre
4 rummelige siddepladser
ja selv plads til 6*

**En ny
og særdeles yde-
dygtig og smidig
motor**

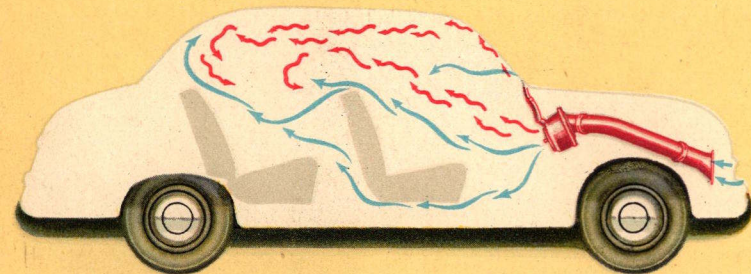
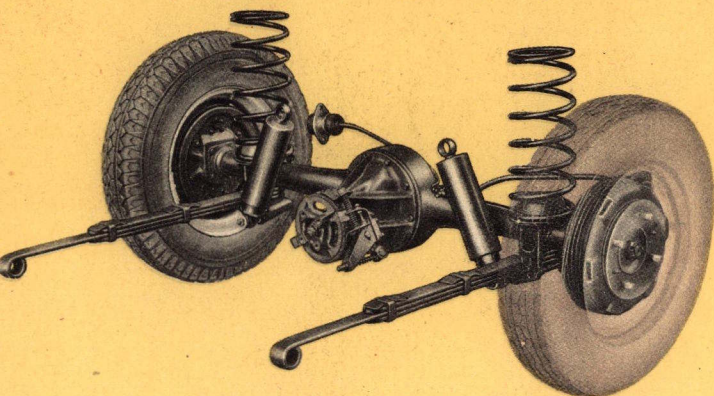


„1400“-motorens egenskaber kan i korthed sammenfattes i følgende karakteristik:

Styrke, Økonomi, Lydløshed og lang Levetid.



„1400“s ophængningssystem er konstrueret således, at det giver en fuldendt affjedring kombineret med en racervogns egenskaber til at ligge fast på vejen.



Model „1400“ er fortrinlig ventileret og opvarmet om vinteren. Opvarmningen sker ved tilgang af frisk luft udefra direkte gennem varmeapparatet. En indstillelig elektrisk ventilator med defrosteranordning forhindrer dug og isdannelser på vindspejlet om vinteren og ventilerer vognen om sommeren.

Tekniske data

Karosseriet er af selv bærende konstruktion, således at systemet, baseret på den konventionelle chassisramme, her er fuldstændig forladt. Hjulafstand 2,65 m. Forreste sporvidde 1,307 m, bageste sporvidde 1,32 m.

Motor: 4-cylindret, 82 mm boring og 66 mm slaglængde. Kubikindhold 1395 m³. Kompressionsforhold 6,7 til 1. Motoren udvikler 45 HK ved 4400 omdrejninger i minuttet. Støbejernscylinderblok med løse cylinderforinger. Krumtap ophængt i 3 lejer. Tyndskallede hoved- og plejstangslejer (løse pander beklædt med et tyndt lag hvidmetal). Topventiler styret af stødstænger og vippearme fra knastakslen, der er anbragt i krumtaphuset. Vandkøling med termostat og centrifugalpumpe monteret på ventilatoraksel og trukket af ventilatorrem. Faldstrømskarburator med luftfilter og lyddæmper. Benzinpumpe udstyret med benzinfilter. Batteritænding med strømfordeler med automatisk fortænding. Olietryksmøring med oliepumpe. Motoren er ophængt i gummi. Elektrisk selvstarter.

Kobling: Tør, enkeltpladekobling med fjedrende nav.

Gearkasse: 4 fremadgående gear og bakgear med synkroniseret 2., 3. og 4. gear. Ratgear.

Kardanaksel i 2 dele. Første del forbundet med gearkasse ved hardyskive og i midten understøttet af et rulleleje, den anden del har kardanled i begge ender.

Bagbro af pressede stålplader med hypoid kron- og spids-hjul.

Forhjulsophængning: Uafhængigt affjedrede hjul med spiralfjedre og dobbelt virkende teleskopiske, hydrauliske støddæmpere anbragt inden i spiralfjedrene. Tværgående torsionsstang. Aksel og arme af pressede stålplader.

Baghjulsophængning med spiralfjedre og bladfjedre. Tværgående torsionsstang fastmonteret til bagbro og for enderne fastgjort til sidevangerne. Dobbeltvirkende hydrauliske teleskopiske støddæmpere.

Styretøj ved snække og snækkedrev, der er let indstillelige udefra ved hjælp af speciel skrue. Dobbelte styrearme. Uafhængig symmetrisk styrestang forbundet med hvert hjul ved en central forbindelsesslang.

Hydrauliske brems på alle fire hjul. Håndbremse på kardan. Bremsetromler af aluminium og med køleribber og særlige slidringe. Ventilerede bremsetromler.

Hjul: Ballonringe 5,90 × 14. Reservehjulet er anbragt i bagagerummet.

Benzintank anbragt under kuffertrummet. Elektrisk benzinmåler. Tanken rummer 48 liter benzin.

Elektrisk udstyr: 12 volt, 200 watts dynamo med spændingsregulator. Batteri på 38 ampèretimer. Forlygter med 3 lysstyrker, parkeringslys, stop- og baglys. Automatisk belysning af bagagerum. Elektrisk horn og blinklys betjent fra rattet. Automatiske afvisere med kontakt under rattet.

Radio kan installeres på bestilling og mod ekstrabetaling. I cabriolet'en er det standardudstyr.

De i denne brochure indeholdte beskrivelser og illustrationer tjener kun som almindelig angivelse af vognens konstruktion og er ikke bindende, og selv om konstruktionen af den heri afbildede og beskrevne model i princippet vil blive bevaret, forbeholder FIAT sig ret til, til enhver tid og uden varsel at indføre sådanne ændringer af dele og tilbehør til vognen, som måtte anses for påkrævede af hensyn til vognens forbedring eller af forretningsmæssige eller fabrikmæssige grunde.

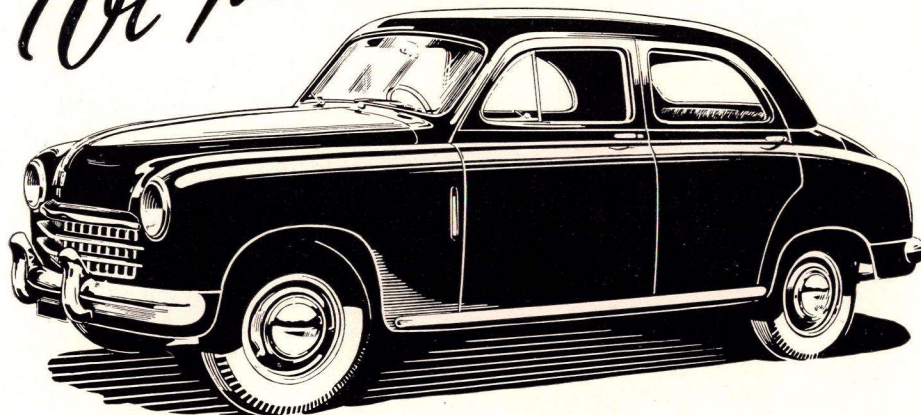


VI PRØVEKØRER

Fiat 1400

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

Vi prøvekører



Fiat 1400

Elegante og velklædte mennesker kendetegnes ved en påklædning, der giver et ulasteligt helhedsindtryk, uden at man dog bagefter er i stand til at sige, hvad den pågældende person egentlig havde på. Noget lignende gør sig gældende for automobiler, idet det er helhedsindtrykket, der er afgørende for, hvorvidt man kan kalde en vogn elegant, og har man i et flygtigt nu kunnet glæde sig over en vogns smukke linier, vil man sjældent bagefter kunne sige, hvordan den var i de enkelte detaljer.

Fiat 1400 må siges at være en »velklædt« og elegant vogn. Den har smukke, rene linier uden at være overlæsset med pralende forkrømning i pyntelister, kofangere, kølgitter o. s. v. Går man de enkelte detaljer efter, vil man imidlertid hurtigt finde, at alt er yderst hensigtsmæssigt udformet og indpasset i et hele, der tillige gør vognen yderst komfortabel at køre i og at være passager i.

Vi prøvekører en 4-dørs sedan og konstaterer med det samme, at indstigningen er bekvem, både til for- og bagsædet. Forsædet er udformet som en sofa i hele vog-

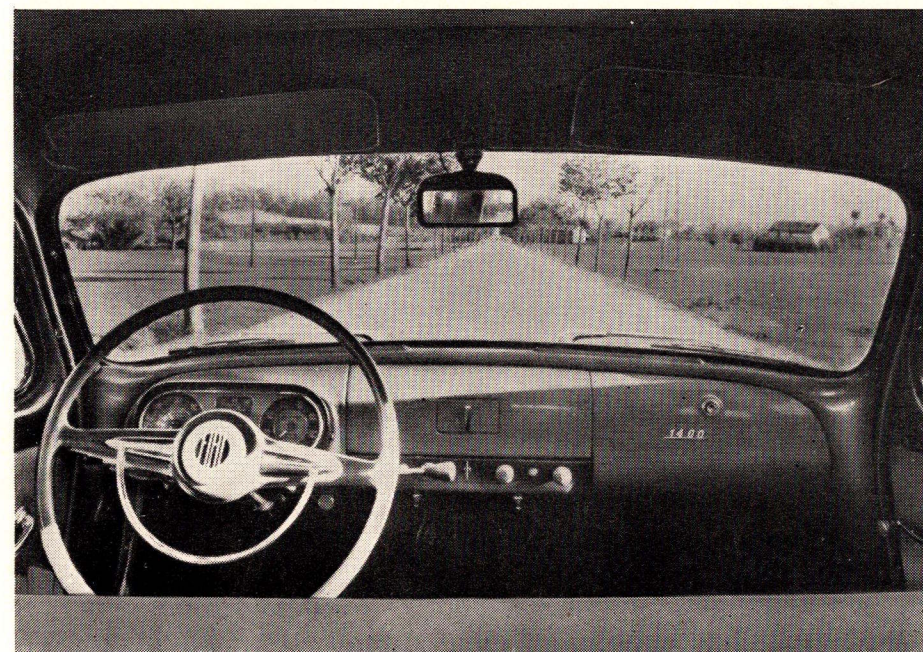
nens bredde, og sædet kan hurtig indstilles efter førerens ønske ved et greb i et håndtag, der er anbragt til venstre for føreren. Der er lige så god plads til 6 personer i den nye Fiat 1400, som der er plads til 4 personer i en ældre 4 personers vogn, men Fiat reklamerer selv meget beskedent med »4 rummelige siddepladser, ja selv plads til 6«. Instrumentbrættet er enkelt og overskueligt, selvom instrumenterne giver mere righoldige oplysninger til føreren, end det er tilfældet i de fleste andre moderne personvogne. Olietryksmåler og kølevandstermometer optager hver sin halvdel af et enkelt instrument af samme størrelse som speedometeret, der har indbygget trip-tæller. Midt imellem disse to store instrumenter er anbragt et amperemeter. På instrumentbrættet er endvidere anbragt fire knapper, en til varme- og defrosteranlægget, en til selvstarteren, en til chokeren og en til håndgas. Endvidere finder man to kontakter, der betjener henholdsvis blæsermotoren i varmeapparatet og viskermotoren til vinduesviskerne. Lyskontakten er sammenbygget med tændingskontakten, idet tændingsnøglen tryk-

kes i bund og drejes et hak frem, hvorefter motoren kan startes. Endnu et hak frem tænder parkeringslyset, og den sidste stilling giver strøm til hovedlygterne. Der er tre lysstyrker i hovedlygterne, idet der er almindeligt kort og langt lys, samt et endnu længere lys til brug ved overhalinger. Det korte og lange lys dirigeres på almindelig vis af en fodkontakt, medens overhalingslyset sættes i funktion ved den knap, der normalt betjener hornet. Hornkontakten er udformet som en ring på selve rattet. Afviserne betjenes af en vælgerarm anbragt således på ratstammen, at den kan betjenes, uden at føreren behøver at tage hånden fra rattet. Afviserne går automatisk ind efter drejningen. Midt på instrumentpanelet er anbragt et askebæger, medens højre halvdel af panelet optages af et stort og rummeligt handskerum, der åbnes ved hjælp af en trykknop.

Af hensyn til de indre gode pladsforhold er det yderst velmotiveret, at gearskiftningen sker ved hjælp af ratgear. Skiftningen er yderst kort og præcis, idet man finder 1. og 2. gear ved at trække gearstan-

gen til sig og føre denne henholdsvis op eller ned, medens 3. og 4. gear ligger henholdsvis øverst og nederst i gearstangens naturlige leje. Skal man således skifte fra 4. til 3. gear, behøver man ikke at fætte om gearstangen og løfte denne op eller presse den ned, men blot at skubbe den frem. Bakgearet derimod finder man ved at presse gearstangen ned mod vognbunden samt at føre den op i en cirkulær bevægelse. Det store, buede vindspejl uden midtersprosse og den buede bagrude er ikke alene medvirkende til at give vognen smukke linier, men giver tillige såvel fører som passagerer et glimrende udsyn til alle sider. Siddepladserne i bagsædet er yderst bekvemme, og hele gulvpladsen er fri og plan, idet kardanakslen er anbragt under gulvet, og man er således fri for en generende kardantunnel. I førersædets ryglæn er indbygget et askebæger til bagsædepassagererne.

I løbet af få minutter er man »faldet til« i model 1400, og man kører den roligt og ubesværet gennem trafikken ud mod landevejen. Man forbauses med det samme over motorens smidighed og den lydløs-

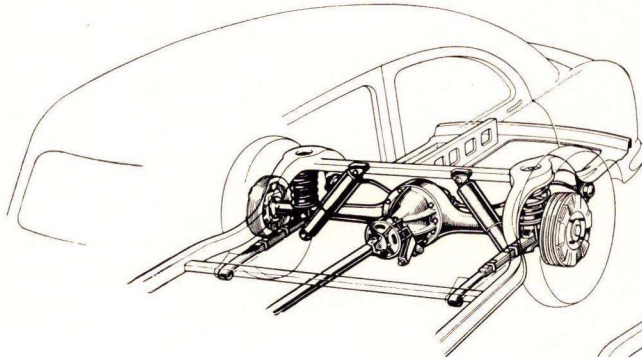


Fiat 1400 set fra bagsædet. Det buede vindspejl giver et godt udsyn, instrumenterne er let overskuelige og kontrolgrebene er hensigtsmæssigt anbragt. Der er god plads til 3 personer på forsædet.

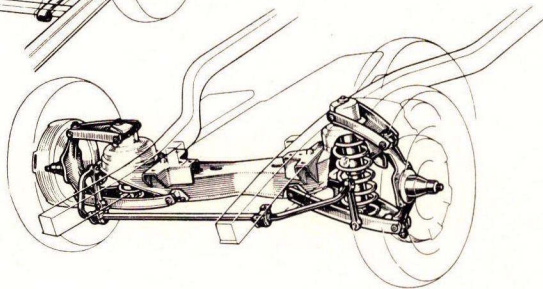
hed, hvormed vognen bevæger sig. Accelerationen er god, og udvekslingsforholdene i gearkassen føles overordentlig velvalgte. 1. gear er først kørt ud ved ca. 40 km/t, og man har således en ganske imponerende accelerationsevne inden for det laveste hastighedsområde. Accelerationen op gennem gearene sker i en lang, glidende bevægelse, og fordrer man fuld acceleration, skifter man først fra 3. til 4. gear ved omkring 80 km/t. Vi forsøgte engang at starte vognen i 3. gear, og uden det mindste ryk eller

hastighed kan tillade sig at lægge omdrejningstallet forholdsvis højt, plejer motorer med større boring end slaglængde at afgive deres maksimale effekt ved omkring 6000 omdr./min. Fiat 1400 udvikler sine 45 hk ved 4400 omdr./min., og motoren er, som tidligere omtalt, smidig og levende selv ved de laveste omdrejningstal.

Styringen er let og ubesværet, og vognen ligger usigelig godt på vejen. Det er næsten ligegyldigt, hvor »råt« man behandler denne vogn — den vil lystre én i et og



Baghjulsophængningen på Fiat 1400. To kvartelliptiske bladfedre er indskudt mellem en chassistravers og bagakslen, og to skruefjedre er anbragt mellem bagaksel og chassissrammen. Desuden er en torsionsstang monteret mellem chassissvangerne og differential. Dæmpningen sker ved hjælp af to skråstillede teleskopstøddæmpere.



Forhjulene er ophængt efter det traditionelle mønster med korte og lange triangelarme med indskudte skruefjedre, inden i hvilke de hydrauliske teleskopstøddæmpere er anbragt.

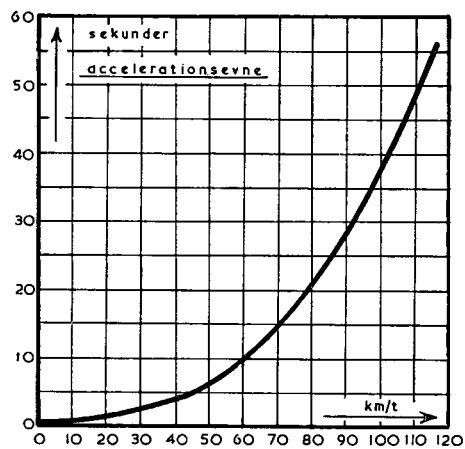
den mindste tændingsbanken gled vognen afsted i en udmærket acceleration. I 4. gear kan man gå ned til hastigheder på omkring 30 km/t, uden at motoren af den grund føles anstrengt. På en bakke med stigning på ca. 4—5 pct. kørte vi med 30 km/t i det høje gear, og vognen var endda i stand til at accelerere godt op ad bakken uden gearskiftning. I betragtning af vognens størrelse og motorens effekt på 45 hk må disse præstationer siges at være bemærkelsesværdige, og når man ser nærmere på motorens konstruktion og specifikationer, må køreegenskaberne tillige siges at være ret overraskende.

Motorens boring er betydelig større end slaglængden, idet disse mål er henholdsvis 82 mm og 66 mm. En sådan motorkonstruktion plejer at give en ret hård og usmidig gang ved lave omdrejningstal, og da man på grund af den lave stempel-

alt, og selv når man gennemkører vanskelige sving med stor hastighed, føler man ikke et øjeblik, at man har rovet sig ud i noget, man ikke kan klare med fuld sikkerhed. Rattet føles levende mellem hænderne på en sådan måde, at man virkelig føler at have kontakt med vejbanen og ikke blot sidder med et dødt »skibsrør« i hånden.

Forhjulene er ophængt efter det klassiske mønster med korte og lange triangelarme og affjedret ved hjælp af skruefjedre, inden i hvilke der er anbragt hydrauliske teleskopstøddæmpere. Den stive bagaksel er ophængt i fremadrettede, kvartelliptiske bladfedre, der tillige virker som stræbere, samt i to kraftige skruefjedre. Mellem bagakslen og karosseriet er indskudt to teleskopiske støddæmpere.

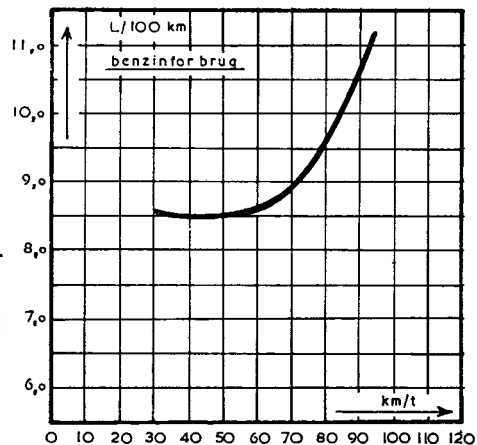
Kardanakslen er udformet i to stykker, idet den forreste halvdel ved hjælp af



Accelerationsevnen er meget fin for en motor med mindre end 1500 ccm slagvolumen.

hardyskiver er forbundet til gearkassen og bagtil er understøttet af et rulleleje, medens den bageste halvdel af kardanakslens bærer kardanled i begge ender, d. v. s. umiddelbart foran differentiallet og umiddelbart efter tilkoblingen til kardanakslens forreste halvdel.

Som før nævnt er Fiat 1400 yderst lydløs i drift. For det første hører man på grund af karosseriets strømliniede udformning ingen vindstøj rundt om vognen, og selv på ujævne veje høres ikke en lyd fra affjedringen. Sidstnævnte forhold skyldes ikke mindst, at karosseripladerne



Benzinforbrugskurven minder meget om den kurve, man kender fra de smås vogne.

i udpræget grad er blevet lyddæmpet ved hjælp af gummihud, der er påsprøjtet dørenes indvendige side, ligesom motorrummet bogstaveligt talt er opforet med gummihud.

Kølerhjelmene er aflåselig indefra, og når man åbner den, bemærker man, at køleluften, der kommer ind gennem radiatorgitteret, forsvinder ud i forhjulenes afskærmede kasser og derved udligner det undertryk, der ellers altid er i en sådan lukket hjulskærm. Går man hele vognen nøje efter, kan man kun komme til det resultat, at alt er både solidt og gedigent udført og hensigtsmæssigt anbragt. Fiat

1400 er set med en kritikers øjne således et utilfredsstillende tilfælde, idet man overhovedet ikke kan finde noget at kritisere. Det eneste, man skulle kunne sætte sin finger på, er prisen, der kan forekomme lovlig høj, men da det viser sig, at priserne for vogne af lignende størrelse ligger på samme niveau, kan man kun konstatere, at automobilpriserne idag gennemgående er for høje. Prisen på Fiat 1400 opvejes dog i nogen grad af det lave benzinforbrug. At en stor og rummelig personvogn som Fiat 1400 kører 10,2 km pr. liter benzin ved en hastighed af 80 km/t, kan kun betegnes som tilfredsstillende.

SPECIFIKATIONER

Motor

4 cyl., topventilet
Boring 82 mm.
Slaglængde 66 mm
Slagvolumen 1395 ccm
Kompressionsforhold 6,7:1
Maksimal effekt 45 hk ved 4400 omdr./min.

Motorblokken er forsynet med udskiftelige cylinderforinger, og krumtapen er ophængt i 3 lejer. Såvel krumtaplejerne som plejstangslejerne har løse lejepander med et tyndt lag hvidmetal

Transmission

Kobling: Tør enkeltpladekobling med fjedrende nav
Gearkasse med 4 hastigheder, synchromesh mellem 2., 3. og 4. gear
Gearstang anbragt på ratstammen
Udvekslingsforhold: 1. gear: 3.86:1, 2. gear: 2.38:1, 3. gear: 1.57:1, 4. gear: 1:1
Differential: Kron- og spidshjul med

hypoidfortanding, udvekslingsforhold 4,44:1

Dækstørrelse 5,90×14

Elektrisk anlæg

12 volt
Dynamo 200 watt
Batteri 38 ampèretimer
Forlygter med 3 lysstyrker samt parkeringslys. Automatisk belysning af bagagerummet når det åbnes

Dimensioner

Akselafstand 2650 mm
Sporvidde, for 1307 mm, bag 1320 mm
Total længde 4240 mm
Total bredde 1655 mm
Total højde 1515 mm
Forsæde og bagsæde bredde 1320 mm
Vægt 1160 kg
Påfyldningsstutsen til benzintanken er anbragt inde i kuffertrummet og er således aflåst sammen med dette. Tanken rummer 48 liter

Pris

incl. omsætningsafgift og indregistrering leveret med varmeanlæg, defroster og aircondition kr. 17.945.00.