



Den nye **AUSTIN A40** Somerset

12,870,-

# SPECIFIKATION

**MOTOR** \* Boring 65,48 mm; slag 89 mm; volumen 1200 cm<sup>3</sup> 42 BHK ved 4300 O/M; max. vridningsmoment 8,6 kgm ved 2200 O/M; kompressionsforhold 7,2:1.

**Cylindre** \* Fire cylindre støbt i eet med krumpaphuset. Helt omsluttende vandkammer. Aftageligt støbejernstopstykke med vippearmsmekanisme og tilslutning for varmeapparat.

**Krumtapaksel** \* Sænksmedet krumtapaksel lejret i 3 store hovedlejer med aftagelige stålpander foret med hvidtmetal.

**Plejlstænger** \* Sænksmedede plejlstænger forsynet med aftagelige stålpander foret med hvidtmetal i plejlstangsejerne.

**Stempler** \* Aluminiumlegerede stempler med konkav top, splitskørt og elektrolytisk behandlet overflade, monteret med en kompressionsring, en konisk ring og en oliekontrolring.

**Knastaksel** \* Sænksmedet knastaksel ophængt i 3 lejer med aftagelige stålpander foret med hvidtmetal. Knasterne er af patenteret konstruktion, der modvirker svingninger i ventilfjedrene og tilsikrer lydløs gang. Duplex rullekædetræk fra krumtapakslen. Oliefangere på knastakselhjulet sørger for smøring af kæden, medens stramningen af denne sker ved hjælp af en i knastakselhjulet indlagt ring af syntetisk gummi.

**Ventiler** \* Topventilerne bevæges med stødstænger og er konstrueret med lydløs bevægelse for øje. Udstødsventiler af varme- og korrosionsbestandigt stål. Indsugningsventilerne af chromsilicium-stållegering og med ekstra stor diameter. Ventilerne er forsynet med smøreoliepakninger.

**Smøring** \* Olietrykspumpe presser olien til alle hovedplejlstangs- og knastaksellejer under et arbejdstryk på 45/50 lbs. per sq. in ca. 3,5 kg/cm<sup>2</sup>. Hullerne i plejlstangsejerne sørger for tryksmøring af cylindervæggen, navnlig i startøjeblikket. Både hoved- og plejlstangsejernes olietilførsel er af patenteret udførelse, der forøger krumtappens levetid. Det forreste knastakselleje leder en jævn strøm af olie til takthjulskæden og det bageste knastakselleje leverer olie til vippearmsmekanismen. Olien bliver også trykket ud til hver ventilløfter. Omløbsoliefilteret er fastgjort til en konsol, der har oliekanaler, hvorved uvendende olieledninger undgås. Oliekapacitet ca. 4 liter.

**Køling** \* Cirkulation ved centrifugalpumpe med thermostatkontrol. Vandet kommer til cylinderblokken og derfra til brede passager rundt om ventilåbningerne og tændrørshullerne. Patenteret køler, som forhindrer tab af kølevand ved ekspansion. En 4-bladet ventilator er monteret på alle eksport modeller. Kølesystemets kapacitet er ca. 7 liter.

**Tænding** \* Tændspole og 12 volt batteritænding med automatisk regulering kombineret med vacuumkontrol.

**Dynamo** \* 12 volt, ventileret, med automatisk spændingsregulering.

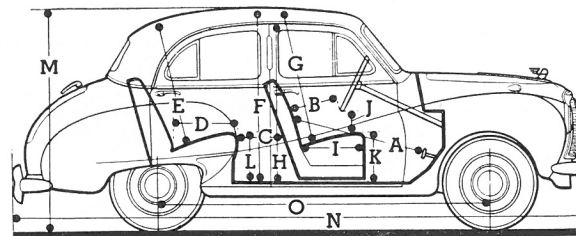
**Starter** \* System »Lucas« med håndstartkontakt.

**Brændstofsistem** \* Fra en 37 liters brændstoftank bagtil pumpes brændstoffet af en AC mekanisk pumpe til en Zenith faldstrømskarburator med accelerationspumpe og økonomianordning og et oliebadluftfilter. Ventilationsrøret i topventildækslet er tilsluttet luftfilteret, og det aluminiumslegerede indsugningsrør indeholder en forvarmeplade af rustfrit stål.

**Motorophæng** \* Smidigt elastisk hældende motorophæng af gummi såvel for som bag, der fuldstændigt optager vridningsmoment og vibrationer.

**KOBLING** \* Bøjelig, tør enkeltpladekobling Borg og Beck med elastisk træk. Koblingspedalen er isoleret fra koblingshuset med en særlig stilbar forbindelsesanordning. Koblingsdiameter 18,4 cm.

**GEARKASSE** \* Gearkassen har 4 fremadgear og 1 bakgear. Gearstangen er monteret på ratsøjlen, og der er synkroniseret indgreb mellem 2., 3. og 4. gear. Gearkassens hovedaksel er forlænget bagud i et specielt hus og forsynet med noter, der passer sammen med noterne i kardanakslen. Gearkassen rummer 1,70 liter olie.



| DIMENSIONER   |        | Meter                   |
|---|--------|-------------------------|
| Pedal til rygstød   | A max. | 1,04                    |
|   | min.   | 0,86                    |
| Rat til rygstød   | B max. | 0,43                    |
|   | min.   | 0,25                    |
| Afstand mellem sæderne  | C max. | 0,36                    |
|   | min.   | 0,18                    |
| Bagsædets dybde   | D      | 0,50                    |
| Højde ved bagsædet  | E      | 0,88                    |
| Største indvendige højde  | F      | 1,19                    |
| Højde ved forsædet  | G      | 0,92                    |
| Største højde i døråbning   | H      | 1,09                    |
| Forsædets dybde   | I      | 0,47                    |
| Rat til forsæde   | J      | 0,14                    |
| Forsæde til gulv  | K      | 0,55                    |
| Bagsæde til gulv  | L      | 0,37                    |
| Største højde   | M      | 1,63                    |
| Største længde  | N      | 4,05                    |
| Akselafstand (hjulafstand)  | O      | 2,35                    |
| Største bredde  |        | 1,60                    |
| Karosseriets bredde mellem midterstolperne                                      |        | 1,22                    |
| Forsædets bredde  |        | 0,56                    |
| Bagsædets bredde ved ryglæn   |        | 1,00                    |
| Bagsædets bredde (max.)   |        | 1,19                    |
| Sporvidde foran   |        | 1,22                    |
| Sporvidde bag   |        | 1,27                    |
| Fri højde over jord   |        | 0,19                    |
| Drejningsdiameter   |        | 11,28                   |
| Bagagerum, højde i åbning   |        | 0,51                    |
| Bagagerum, bredde i åbning  |        | 0,80                    |
| Bagagerum, dybde ved gulv   |        | 0,93                    |
| Bagagerum, rumindhold   |        | ca. 0,28 m <sup>3</sup> |
| Bagageklapperens bæreevne   |        | ca. 51 kg               |
| Vægt af færdig vogn uden benzin, værktøj og reservedehjul, men med olie og vand |        | 971 kg                  |

**KARDANAKSEL** \* Åben aksial forskydelig kardanaksel med Hardy Spicer universalsæl. Kardanakslens forskydelige notende hviler på et enkelt kraftigt leje i gearkassens bagende samt på noterne på gearkassens hovedaksel, begge gearaks sammen med gearkassen.

**BAGAKSEL** \* Trekvartfyldende med spiralskåret kron- og spidshjul akselhus af »Banjo« typen. Spidshjulet er lejret i koniske rullelejer, med forspænding. Differentiallet rummer 1,28 liter olie.

**SAMLET UDVEKSLING I GEARKASSE OG BAGAKSEL** \* 5,28, 8,13, 12,88, 20,54 med 28,46 i bakgear

**KØREHASTIGHED VED 1000 O/M** \* 4. gear: 22,82 km/t, 3. gear: 14,82 km/t, 2. gear: 9,36 km/t, 1. gear: 5,87 km/t.

**STYRING** \* Specialkonstrueret snekke og sektor. Udveksling 14:1 med anordning for udligning af slitage. 43 cm rat med fjedrende egre og et heraldisk mærke i midten. De rørformede forbindelsesstænger har Austins specialkonstruerede kugleled med store hærdede lejeleflader og oliepakninger.

**AFFJEDRING** \* For: Uafhængige spiralfjedre, gaffelarme monteret på gummi-bøsninger med krave til optagelse af trykbelastninger samt dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere. Styreboltens bøsninger, der har en stor overflade sidder indbyrdes langt fra hinanden. Bag: Lange halvelliptiske, underhængte bagfjedre monteret i gummi-bøsninger. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere indbyrdes forbundne med en tværgående krængningsstabilisator.

**BREMSE** \* Girlings hydrauliske fodbremse på alle 4 hjul. Håndbremsen er af pistolgrebstypen og monteret under instrumentbrættet lige ved ratsøjlen, og virker mekanisk på baghjulene. Forhjulsbremserne er forsynet med den selvforstærkende type bremsebakter.

**HJUL OG GUMMI** \* Pressede stålpladehjul med åbninger for ventilation samt for montering af snekæder. Store forchromede hjulkapsler. Reservehjul opbevares i bagagerummet. Ekstra lavtrykskæk 5 25 \* 16.

**DUNKRAFT** \* Stevenson dunkraft betjenes med hjulsvinget fra vognens indre og løfter een side af vognen ad gangen.

**CHASSISRAMMEN** \* Svejst, presset stålramme, hvor såvel sidevanger som forreste og bageste travers er udført som kassebjælker. Den midterste del er forstærket ved krydsafstivning, som giver chassiset stor stivhed overfor vridninger. På ydersiden af sidevangerne er der svejst konsoller, hvorpå karosseriet fastgøres med isolerende mellemlæg.

**ELEKTRISK UDSTYR** \* 12 volt batteri med 38 ampt. ved 10 timers afladning. Positiv jord. Indbyggede forlygter. Fodkontakt til nedblænding. Parkeringslygter monteret på toppen af skærmene, så de er synlige for føreren. Dobbelt indbyggede stop- og baglygter; nummerpladebelysning bag; loftslys; instrumentbrætdtsbelysning; afviservinger; dobbelttonet horn; vinduesviskere; varmeapparat med varmluftblæsning til forrudten.

**INSTRUMENTER** \* Oliemanometer; benzinmåler; fjerntermometer; amperemeter; speedometer med trip- og totalkilometermåler; kontrollampe for tænding og langt lys.

**KAROSSERI** \* 4-dørs, 4 personers saloon, lydisoleret stålkarosseri; sejsk hærde glas i det faste, buede vindspejl, og i alle øvrige ruder; dørruderne betjenes med vinduesregulatorer og alle dørene er forsynet med ventilationsruder; bagudåbende døre med lukkeapparat og skjulte dørhængsler; alle døre kan låses baglæns og er forsynet med en sikkerheds-lås for børn; individuelt indstillelige sæder med faste forsæder; alle sæder er forsynet med Dunloplo-gummipuder, trykket med læder. Sidearmen til bagsædet er fastgjort til dørvindningerne, luftconditionering; plads reserveret indbygning af radio; motorhjulens baglænsning findes i »det flyvende A« motiv»; indbygget bagagerum af stor kapacitet.

Retten til uden varsel at foretage ændringer i ovenstående specifikationer forbeholdes.

## DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER



KØBENHAVN:

AARHUS:

ODENSE:

ESBJERG:

AALBORG:

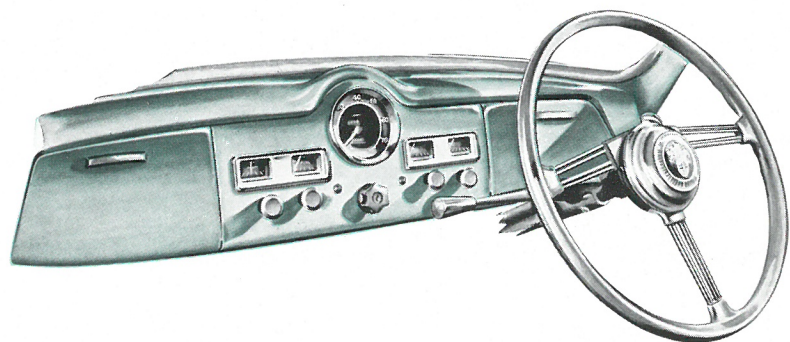
Roskildevej 46 - Tlf. C. 14301  
Østerbrogade 105 - Tlf. C. 10862

Kystvejen - Tlf. 8199 - 8200

Pjentedamsgade 21 - Tlf. 172 - Rigstelf. 55

Nyhavnsgade - Tlf. 2223

Sankelmarksgade 2A - Tlf. 1198



# Den nye **AUSTIN A 40**

**H**VAD enten De holder af at køre bil, blot fordi det at sidde bag et rat er en hvile og en adspredelse - eller bilen er et uundværligt hjælpemiddel for Dem til at sikre Deres indtægt og levevej, vil De få uanede glæder med den smukke A 40 Somerset.

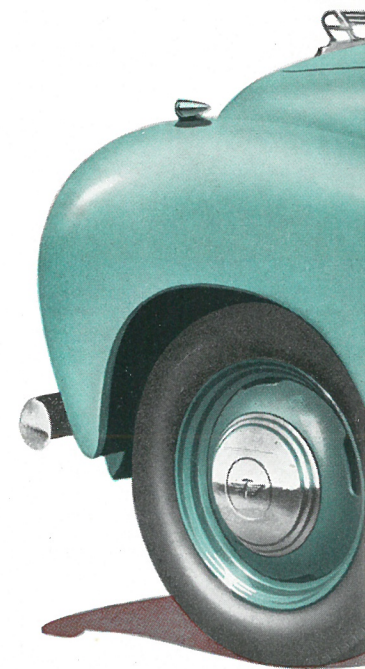
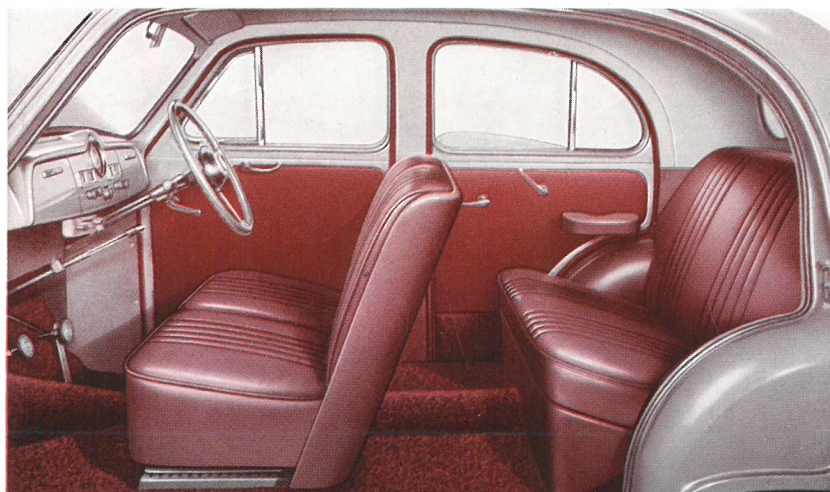
Bygget over et chassis, som overalt i verden har åbnet øjnene hos det motorkørende publikum for den mindre bils mange fortrin og værdifulde egenskaber, har den på alle europæiske og oversøiske markeder fået en begejstret modtagelse og er blevet hilst som en strålende nyskabning for den berømmelige række af Austin-modeller.

Dens præstationer er helt forbløffende. Den lister sig smidigt og lydløst frem i bytrafikken - og et let tryk på speederen vil i næste øjeblik få den til at springe frem med langt over 100 km i timen - hvis De ønsker det.

Hvad komfort og indre udstyr angår, ligger den også klart i spidsen indenfor sin klasse med sine smagfulde, velafstemte farver, sine brede, magelige sæder, hvor det smukke, ægte læderbetræk dækker over et tykt lag Dunlopillo gummi-luftpuder.

Disse værdifulde egenskaber i forbindelse med en helt forbløffende økonomi og enestående manøvre-lethed er det, der straks ved fremkomsten sikrede den nye A 40 Somerset en så uomtvistelig succes . . . både på de europæiske og oversøiske markeder.

Alle instrumenter sidder nemt overskueligt og let tilgængelige. Et glimrende udsyn præger A 40 Somerset saloon'en, bemærk også de behageligt anbragte, individuelt indstillelige forsæder og den rigelige benplads.



*Somerset*

