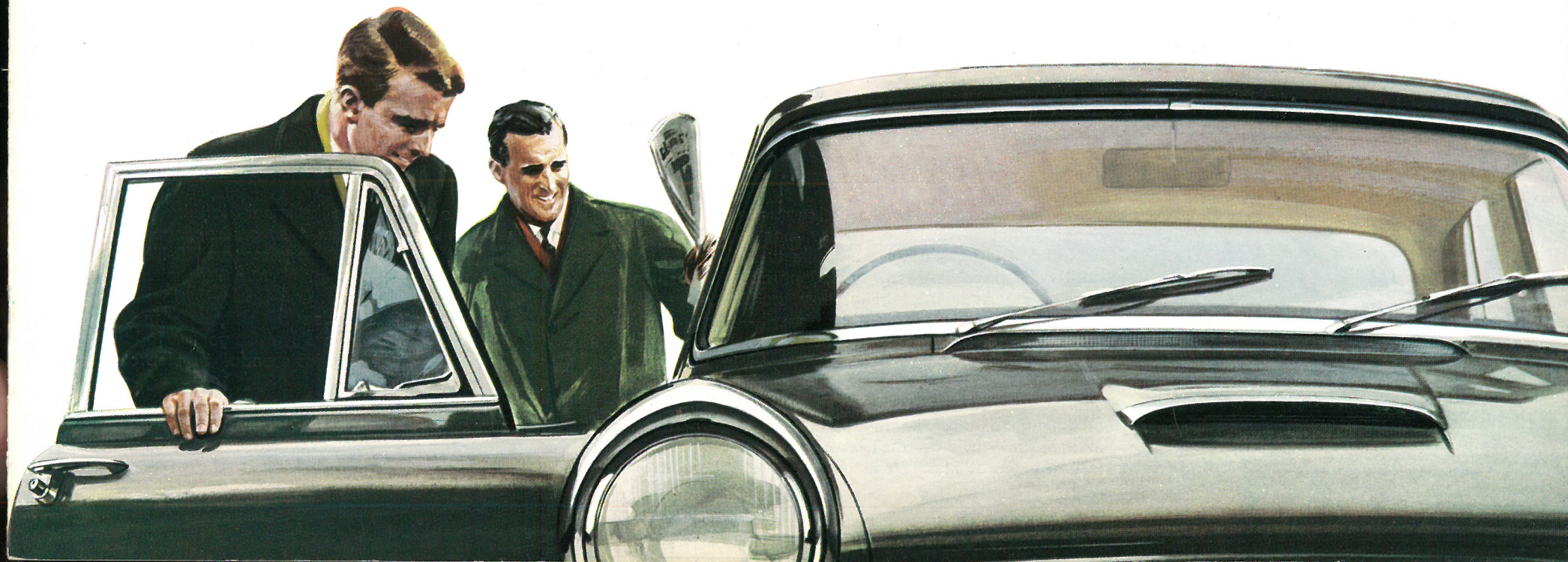
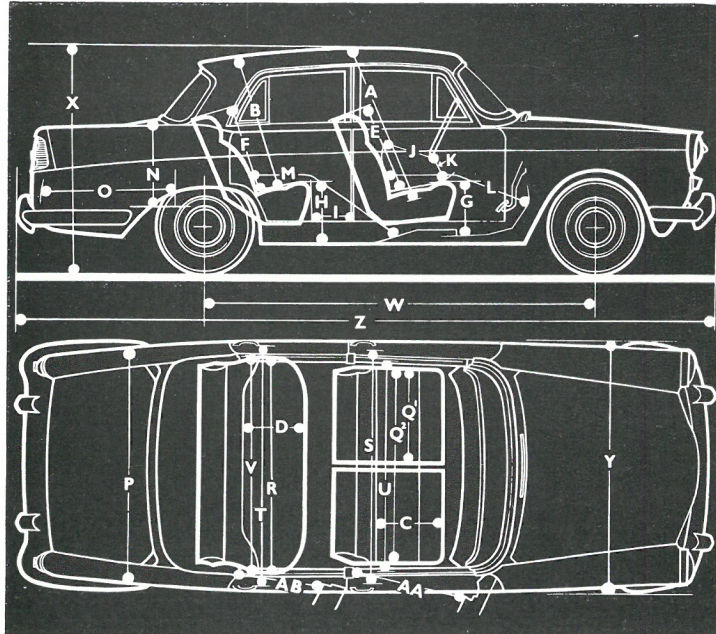


AUSTIN A 110 WESTMINSTER MK II

- luksusboguen der er en god pengeanbringelse



Specifikationer



Dimensioner

A 1,00 m	B 0,91 m	C 0,46 m	D 0,48 m	E 0,55 m
F 0,57 m	G 0,38 m	H 0,41 m	I (max.) 0,34 m	I (min.) 0,21 m
J (max.) 0,41 m	J (min.) 0,28 m	K 0,13 m	L (max.) 1,20 m	L (min.) 1,08 m
M (max.) 1,20 m	M (min.) 1,13 m	N 0,50 m	O 0,75 m	P 0,56 m
Q1 0,66 m	Q2 1,37 m	R 1,48 m	S 1,52 m	T 1,51 m
U 1,38 m	V 1,38 m	W 2,79 m	X 1,51 m	Y 1,74 m
Z 4,71 m De Luxe 4,76 m	AA 0,95 m	AB 0,64 m	Frihøjde: 0,17 m Sporvidde, for: 1,40 m Sporvidde, bag 1,35 m	

* Med ryglæn i normal-stillingen på De Luxe modellen



THE AUSTIN MOTOR COMPANY LTD.
LONGBRIDGE, BIRMINGHAM, ENGLAND

IMPORTØR:
DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S
ODENSE

Austin Motor Compagni forbeholder sig ret til uden varsel at foretager ændringer i specifikation og priser

MOTOR: Vandkølet, topventilet række motor med 6 cyl. og 4 hovedlejer. Boring 83,34 mm. Slaglængde 89 mm. Slagvolumen 2912 cm³. Kompressionsforhold 8,3:1 (7,3:1 på best.). Maksimal effekt 122 hk netto med 4750 omdr./min. Maksimalt drejningsmoment 22,8 kgm. netto ved 2750 omdr./min.

Brændstofs-system: 2 S.U. karburatorer, type H4.S.U., elektrisk benzinpumpe, type SP, anbragt i bagagerummet. Luftfilter med dobbelt papirelement. Benzintanken rummer 72,74 liter. Benzinfilter i Pumpe og benzintank.

Smøresystem: Knastakseldrevet oliepumpe, udvendigt fuldstømsoliefilter. Filter i olietanken som rummer 6,25 liter foruden 0,71 liter til filteret. Smøring for hver 5000 km, olieskift for hver 10.000 km.

Tændings-system: 12-volts, tændspole og strømfordeler med automatisk - og vakuum-tændingsregulering.

Kølesystem: Trykkøler med vandpumpe, ventilator og termostat. Køleren rummer ca. 10,83 liter.

Udstødnings-system: 3 lyddæmpere.

KOBLING: Membrankobling, diameter 24 cm, hydraulisk aktiveret fra hængepedal.

GEARKASSE: 4-trins med spærresynchromesh for 2., 3. og 4. gear. Centralt placeret gulvgearstang. Oliekapacitet ca. 3,14 liter. Udvekslingsforhold: 1. gear 2,637:1 - 2. gear 2,071:1, - 3. gear 1,306:1 - 4. gear 1,00:1 og bakgear 3,391:1.

Overgear: Ekstraudstyr i forbindelse med synchromesh-gearkasse. Udvekslingsforhold: 0,77:1.

AUTOMATISK GEARKASSE (Ekstraudstyr): Helautomatisk m. hydraulisk momentomformer. Hydraulisk styrede planetgearhjul frembyder 3 fremadgear og bakgear, som indrykkes ved flerpladede koblinger og bremsebånd. Oliekapacitet ca. 8,52 liter. Udvekslingsforhold: 1. gear 2,39:1, 2. gear 1,45:1, top 1,00:1 og bakgear 2,09:1. Gearvælgeren er anbragt ved rattet og forsynet med belyst indikator.

KARDANAKSEL: Åben og forsynet med kardanled af nålekrydstypen.

BAGAKSEL: Trekvartflydende med hypoidfortandede kron- og spidshjul. Oliekapacitet 1,71 liter. Udvekslingsforhold: 3,91:1 (Synchromesh gearkasse) eller 3,55:1 (Automatisk gearkasse). Totale udvekslingsforhold (Synchromesh gearkasse): 1. gear 10,31:1, 2. gear 8,10:1, 3. gear 5,11:1, 4. gear 3,91:1 og bakgear 13,26:1. - Totale udvekslingsforhold (Automatisk gearkasse): 1. gear 8,48:1, 2. gear 5,15:1, topgear 3,55:1 og bakgear 7,42:1. - Effektive hastigheder i km/t. pr. 1000 omdr./min. (Synchromesh gearkasse): 1.: 11,5, 2.: 14,7, 3.: 23,3 og 4.: 30,4 km/t. - Effektive hastigheder i km/t. pr. 1000 omdr./min. (Automatisk gearkasse): 1.: 14,0, 2.: 23,1 og topgear: 33,5 km/t.

STYRETØJ: Snekké og tap med høj virkningsgrad. Udvekslingsforhold 20:1. To-egret rat med en diameter på 44 cm. Vendediameter 12,5 m.

AFFJEDRING: For - uafhængig med spolefjedere og hydrauliske støddæmpere, krængningsstabilisator. Bag - halveliptiske bladfjedere og teleskopiske støddæmpere, der desuden tjener til at eliminere sideværts vibrationer.

BREMSE: For - skivebremser med en diameter på 25 cm. Bag - tromlebremser på 25x8 cm af den selvjusterende type. Hydraulisk aktivering fra hængepedal, vakuum-bremseforstærker. Håndbremsen er anbragt mellem førersædet og venstre forår og påvirker baghjulene.

HJUL OG DÆK: Pressede stålpladehjul med 5 hjulbolte. Slangeløse Dunlop nylondæk størrelse 7,50-13.

ELEKTRISK UDSTYR: 12-volts dynamo og startermotor. 57 amp./t. batteri ved 20 timers afladning. Assymetriske kørelygter med nedblændingskontakt i gulvet. Positionslygterne anbragt under kørelygterne sammen med de forreste blinklygter. Sammenbyggede bag-, stop- og blinklygter. Baglygternes glas er af refleks-typen, og stop- og blinklys virker uafhængigt af hinanden. Nummerpladelygten er anbragt på kofangeren. Bagagerumslys. Blinklyset, der er forsynet med en advarselslampe i instrumentbordet, aktiveres af en kontakt ved rattet med automatisk indslag. Advarselslamper i instrumentbordet for ladning, fjernlys, bremsevakuum og urent oliefilter-element. Kombineret tændings- og startkontakt. Dobbelt »windtone« horn.

A 110 Saloon: Kabinelampen på dørstolpen tændes automatisk, når en af dørerne åbnes, og manuelt ved hjælp af kontakten på lampen. Indirekte instrumentbelysning tændes ved kontakt, når positionslyset er tændt. Selvparkerende vindspejlsviskere med én hastighed. Varme- og defrosteranlæg af frisklufttypen med luftindtaget placeret ved vindspejlet.

A 110 De Luxe Saloon: Kabinelamperne på dørstolperne tændes automatisk, når en af dørerne åbnes, og manuelt ved hjælp af kontakterne på lamperne. Indirekte instrumentbelysning med rheostat-kontakt, som virker, når positionslyset er tændt. To-trins selvparkerende vindspejlsviskere. Elektrisk ur centralt placeret i instrumentbordet. Varme- og defrosteranlæg af frisklufttypen med luftindtaget placeret ved vindspejlet. Kontakt for overhalingslys anbragt ved rattet.

INSTRUMENTER: **A 110 Saloon:** Speedometer med kilometertæller og triptæller. Tre-i-en instrument indeholdende kølevandstermometer, olietrykmanometer og benzinmåler.

A 110 De Luxe Saloon: Speedometer af tromletypen med kilometertæller og triptæller, kombineret med benzinmåler og kølevandstermometer. Amperemeter og olietrykmanometer centralt placeret i instrumentbordet.

KAROSSERI: 4-dørs, 5-6 pers. saloon med selv bærende Rotodip-rustbehandlet helstålkarosseri. Instrumentbordets over-side er beklædt med lyssugende sort plastik og forsynet med sikkerhedspolstræt forkant. Aflukkeligt handskerum i passagersiden. Pakkehylde under instrumentbordet i hele vognens bredde. Indstillelige, separate forsæder som - anbragt ud for hinanden - udgør én bænk. Pakkehylde mellem bagsæde og bagvindue. Alle døre og paneler beklædt med afskæligt stof. Nædrullelige vinduer med vipperuder og rustri stålramme i alle døre. Alle døre hængslet i forkanten ved skjulte hængsler. Tryknapplåse i alle døre, begge døre kan låses. Børnesikringslåse i alle døre. Stort buet vindspejl og bagvindue af hærdet glas i rustfrie stålrammer. Aflåseligt bagagerum med tryknapudløsning og afbalanceret klapp. Reservehjulet er anbragt i et rum for sig under bagagerummet og sænkes ned med startsvinget. Motorhjelmens afsikres inde fra vognen. Messing-forchromede kofangere for og bag. Blændfrit bagspejl. Vindspejlsvisker. Indbygget befæstigingssteder for sikkerhedsseler.

A 110 Saloon: To-farvet instrumentbord. Forsæde-polstringen består af gummi-stropper med polyesterpuder. De forreste ryglæn er ligesom bagsæderne forsynet med fjederkasser med polyester-overflader. Alle sæder er beklædt med slidstærkt kunstlæderbetræk. Askebægre bag på forsæderyglæne og i dørerne. Bagagerumsgulvet er beklædt med vinylbehandlet filt. Gulvet er dækket af specialbehandlede gummitæpper. Solskærm i førersiden. Kølgitteret er af aluminium med rustfri stålramme. Ensfarvet lakering.

A 110 De Luxe Saloon: Instrumentbord af højglanspoleret valnøddetræ. Handskerumslåget er forsynet med magnetisk lukkemekanisme og udgør et lille bord i åben tilstand. To svingbare askebægre under pakkehylde. Armlæn, kortlommer og valnøddelister på alle døre. Forsæderne er polstreret med gummi-stropper med polyester overflader. Ryglæne er forsynet med sovebeslag og kan indstilles til en hvilken som helst vinkel. Nædfældbart armlæn i hvert af forsæderne. Askebægre og picnic-borde af valnøddetræ bag på forsæderyglæne. Bagsædepolstringen består af fjederkasser med polyester-overflader. Nædfældbart armlæn i midten af bagsædet. Alle sædernes slidflader beklædt med skind af fineste kvalitet. Bagagerummet beklædt med tæppestof. Tykke tæpper med tømtefykt filtunderlag dækker hele vognens gulv. To solskærme. Cigartænder. Kofangerhorn for og bag. Kølgitteret er forchromet med forchromet ramme. Leveres en- eller to-farvet efter ønske.

EKSTRAUDSTYR:

Rekvirer speciel brochure for BMC ekstraudstyr.



Den engelske luksusvogn til kontinentets lange stræk

Austin Westminister de Luxe er ingen allemandsvogn. Den søger ikke at opfylde alle de krav, man i henseende til anskaffelsespris og økonomi kan stille til en bil, som kort og godt skal bringe sin ejer – og eventuelt noget af hans familie – fra A til B så billigt som muligt. Sådanne biler laver Austin – eller B.M.C., om man vil – men med Westminister'en har man sigtet mod noget ganske andet. . . .

Den er Englands kilometersluger af en luksusvogn. Den store, 6-cylindrede motor og den fortræffelige 4-trins sportsvogsgearkasse bringer den på få sekunder op på en hastighed, der ville få det til at svimle for de fleste mennesker – hvis de altså ikke lige netop oplevede dette fartorgie parret med Westminister'ens enestående sikkerhed.

Uanstrengt og veltilfreds brummer den kraftige 3-liters, 122 hestes motor med kun 4750 omdrejninger i minuttet, medens vognen lydsvagt tilbagelægger 170 kilometer i timen. Hvad siger dækkene? Austin Westminister er udstyret med nylondek, som kan holde til de høje hastigheder. Kan den så standse fra den høje fart? Ja, for der er vakuum-forstærkede skivebremses på forhjulene og overdimensionerede, selv-justerende tromlebremses på baghjulene. . . .

Sådan kunne vi blive ved. Blive ved i timevis. Westminister'ens motto.



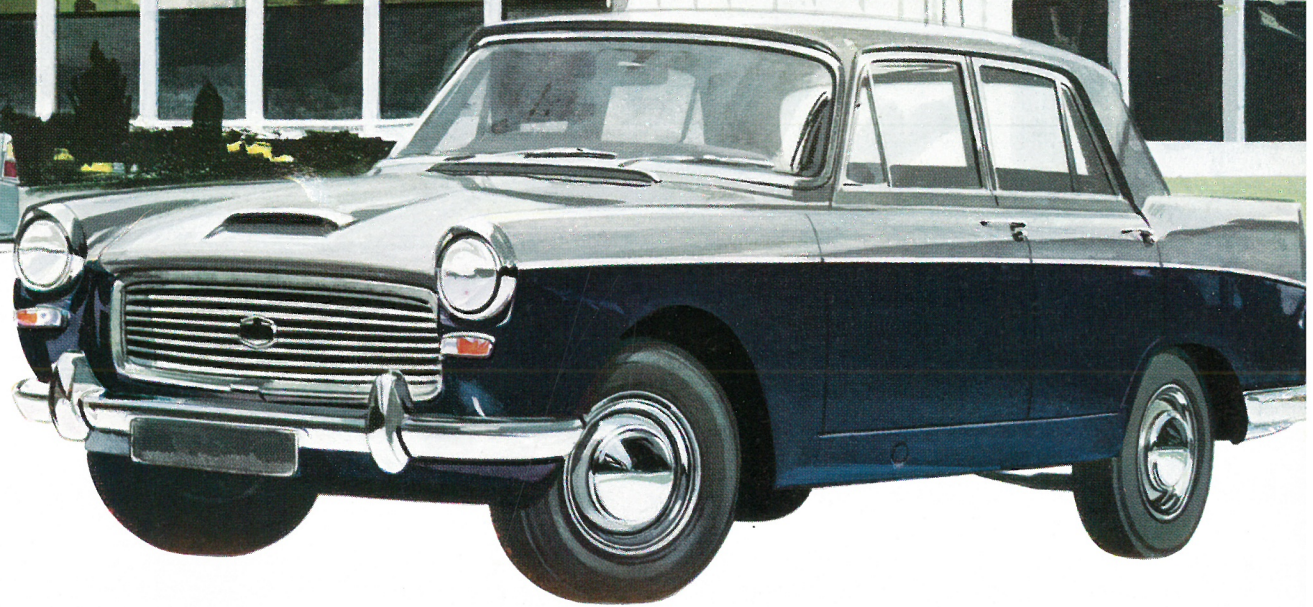
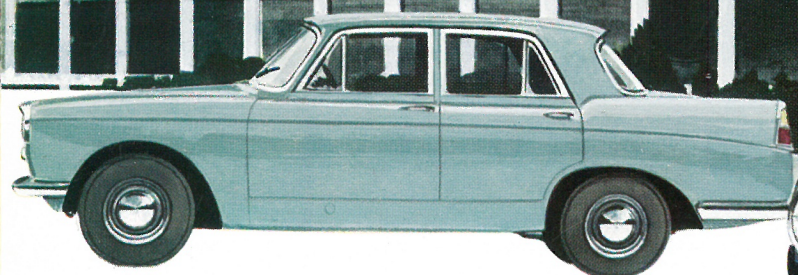
3-liters,
minuttet,
eter i ti-
er ud-
hastig-
Ja, for
lene og
iser på

Vestmin-



Erfarne bilister — og det er jo dem, der vælger Westminster — kender det begreb, der hedder at køre taxa. Altså at familien og vennekredsen altid skal køre med eller køres hjem. De vil bestemt ikke udnytte Dem mindre, siden De er blevet Westminster-kører. Der er jo pladsen til det.

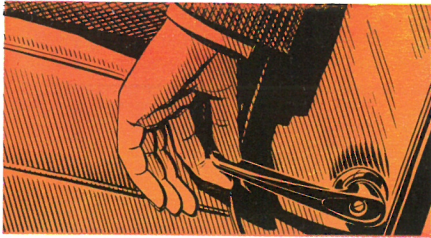
Men en anden gruppe mennesker vil søge at få Dem som chauffør. Deres forretningsforbindelser. Når man efter forretningsmødet skal »et sted hen« og går ned til de parkerede herligheder, falder alles øjne på Deres Pininfarina-tegnede Westminster. Man vil gøre store øjne i den store Austin. Blankpoleret valnøddetræ, tykke velourtæpper, skindbetræk, joe, der er alt, hvad der hører sig til i en engelsk prestige-vogn. End ikke nedklappelige borde i forsædernes ryglæn savner man i denne gennemførte vogn.



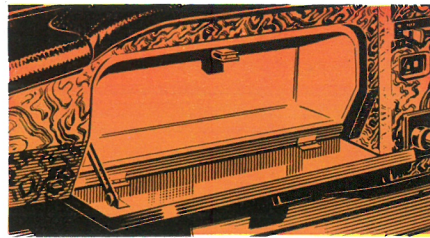
West-
e taxa.
e med
nindre,
bladsen

m som
ter for-
le par-
nfarina-
n store
æpper,
il i en
orde i
e vogn.

Den fuldendte komfort -



Forsædernes ryglæn kan indstilles trinløst – og helt ned til vandret.



Handskerummet ud for forsædepassageren er stort og regulært – og låget er et helt lille bord i åben tilstand.

- et sandt smykeskrin af et interiør!

Vi har tidligere påpeget, at Westminster'en ikke er nem at køre træt på de lange stræk. Det er De og Deres passagerer heller ikke i denne vogn. De stiger lige så veloplagt ud af denne vogn efter tusind kilometers kørsel, som da De steg ind. Alt er gjort for Deres forgodtbefindende, man har ikke sparet sig nogen anstrengelser i møbleringen af dette livstykke af en vogn. Vi kan opregne utallige gode egenskaber ved dette interiør – men De bliver overbevist blot ved at flytte blikket en anelse til højre til illustrationen. Hvad De ser der, taler for sig selv – hvad De ikke ser, skal vi fortælle Dem.

Der er nedfældbare midterarm læn i såvel for- som bagsæder. Foruden kilometertælleren er tromlespeedometret forsynet med en triptæller. Den hører til i en rejsevogn, siger eksperterne, og så må den bestemt være at finde i Austin Westminster. Det samme gælder overhalingslyset, de to-trins selv-parkerende vindspejlsviskere, rheostaten til at blænde af for instrumentlyset, cigartænderen, og så videre....





AUSTIN A 110 Westminster Mk. II

Saloon



Ikke noget overflødigshorn — men en bundhæderlig brugsvogn med samme kørsel som Westminster De Luxe.

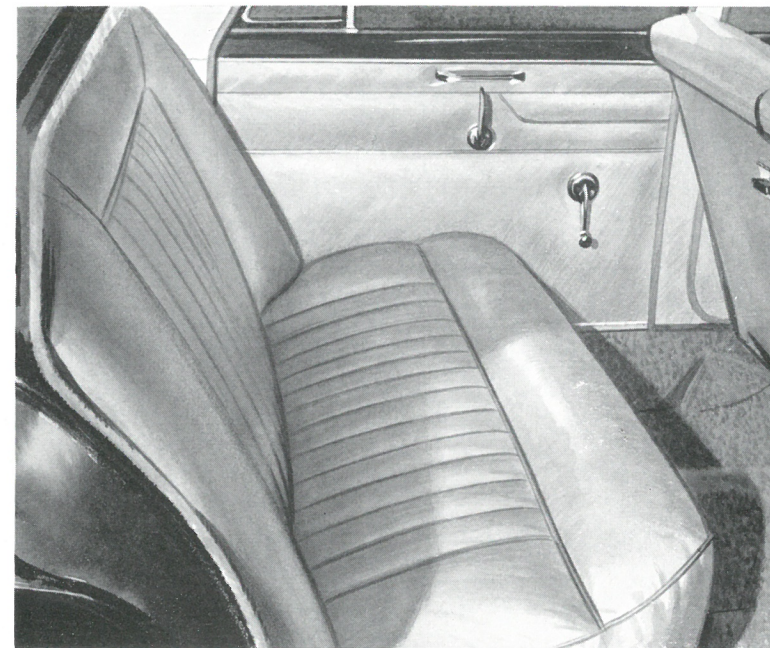
Der er ikke lagt besparelser i kvaliteten for dagen, når det gælder den nye og billigere udgave af den store Austin Westminster. Men der er naturligvis ikke det samme righoldige udstyr i denne »brugsudgave» som i De Luxe. — Den er jo også adskillige tusinde kroner billigere — så hvis De har behov for en Westminster med dens kørsel, sikkerhed og enestående holdbarhed, men med vægten lagt på økonomi, så er denne vogn svaret.

Betrækket er ikke læder, men kunstlæder, instrumentbordet er ikke valnøddetræ, men metal, gulvtæpperne er ikke velour, men gummi. Men trods alt er udstyret omfattende og praktisk. Vinduesrammerne er således af rustfrit stål, der er separate forsæder, og instrumenterne er runde og letaf læselige. Og heller ikke en vindspejlsvasker eller en triptæller mangler i dette udstyr.

Hjemtages kun mod fast ordre.

ærlig
uxe.
lder
der
ve»
gere
ker-
i, så

val-
Men
så-
æ er
en

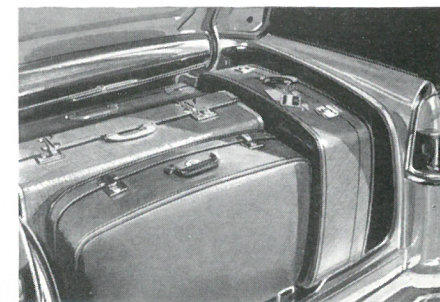


De brede døre i Austin Westminster er alle ophængt med skjulte hængsler. De åbner vidt, og bagsædepassagererne kommer lige så let ind i og ud af vognen som forsædepassagererne. Bagsædet er fortræffeligt polstret, loftsbetrækket er afvaskeligt, og man sidder bagi som i den bedste sofa derhjemme — også med rigelig loftshøjde. I De Luxe er sæderne betrukket med det fineste skind, ligesom der er nedfældbare midterarm-læn samt armlæn og kortlommer i alle døre.

Selvom forsæderne står i deres bageste stilling — hvilket sjældent sker — er der rigelig benplads til bagsædepassagererne.

Alle døre er forsynet med børnesikringslås, der gør det muligt at lukke dørene, så de kun kan åbnes udefra. (At Austin Westminster er Scotland Yard's foretrukne vogn, skyldes næppe dette alene). Begge fordøre låses med tændingsnøglen, så der er ikke noget med at låse sig ude af en Westminster.

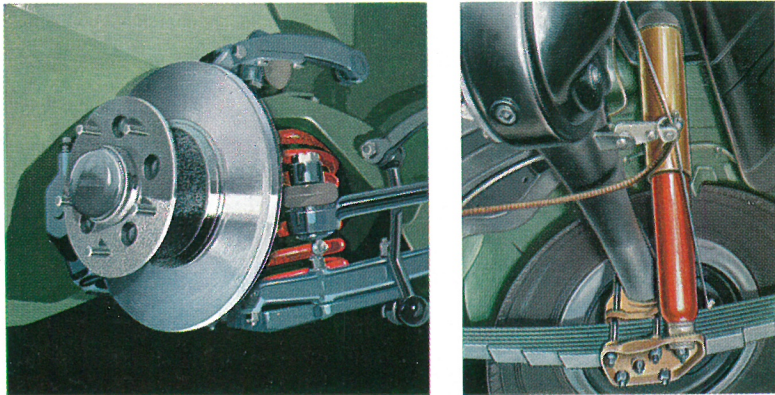
Bagagerummet i Austin Westminster er ualmindeligt stort, og takket være den store akselafstand synker vognens bagparti ikke nævneværdigt selv ved fuldt læs i bagagerummet. Reservehjulet er anbragt i et rum for sig selv under det egentlige bagagerum — bagagen skal altså ikke ud i tilfælde af en punktering. Bagagerumsklappen er afbalanceret og da den når helt ned til rummets gulv og rummet iøvrigt er belyst om aftenen, er det en smal sag at tømme eller fylde dette bagagerum — ved dag eller ved nat.



Den første vogn i verden med inerti-bremseventil — Risikoen for udskridning er hermed bragt ned til et minimum!

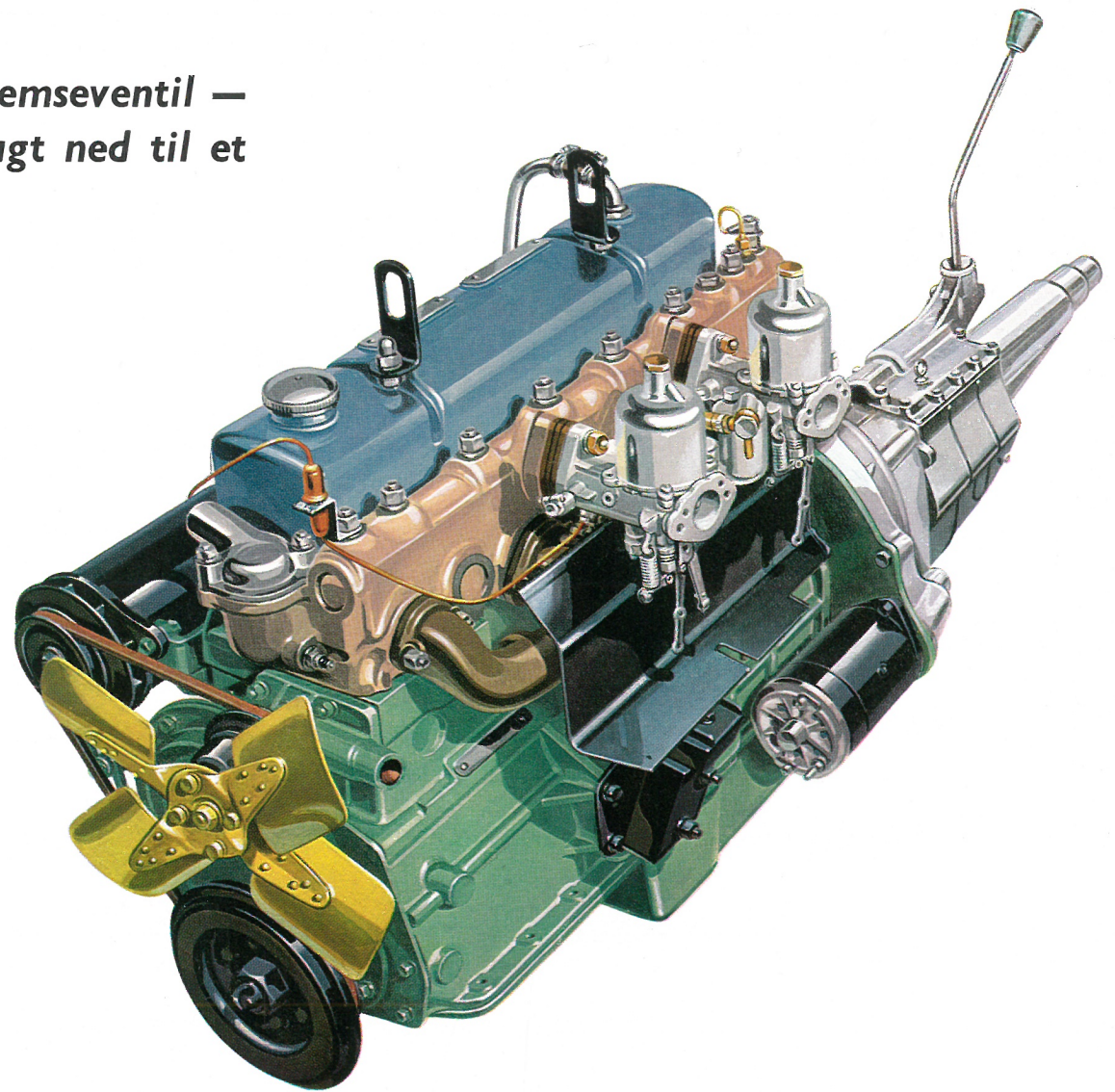
Der er lavet om hist og her i Westminster'ens i forvejen fremragende bremsesystem, så det i dag næppe overgås af nogen anden seriefremstillet bil i verden. I dag kan man jo ikke klare sig med Bugattis berømmelige postulat om, at hans vogne skulle kunne køre hurtigt, ikke bremse!

Til en vogn med en top- og marchhastighed på over 170 km/t. og en accelerationsevne på under et minut fra stilstand til 160 km/t. stilles der uhyre krav til bremserne, for at disse præstationer lader sig udnytte i fuld sikkerhed.



I Westminister Mk. II er der skivebremser på forhjulene og veldimensionerede, selvjusterende tromlebremser på baghjulene, og det hydrauliske bremsesystem er yderligere gjort effektivt — og behageligt — ved en vakuumforstærker.

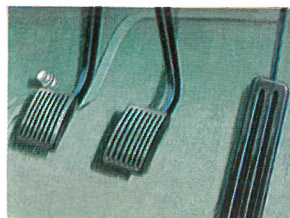
Men det er jo heller ikke nok, at denne hurtige vogn kan bremse, hvis føreren ikke kan bevare den fulde kontrol over den under katastrofeopbremsninger. Derfor har BMC, som den første bilfabrik i verden, på sin Westminister indført den såkaldte inerti-bremseventil, som ved inertiens hjælp regulerer bremsetryk-fordelingen mellem for- og bagbremser. Altså: de katastrofale baghjulsblokeringer er bragt ned til et minimum.



Den robuste 4-trins synchromesh-gearkasse betjenes af en kort sportsgearstang, som falder let for hånden, så snart den slipper sit tag i rattet. Foretrækker man automatisk gear, kan dette naturligvis leveres. Betjeningen af dette sker fra rattet, og en kontrolskive er anbragt ret foran føreren.



Der er en gearkasse til enhver type bilist i specifikationerne over Austin Westminster Mk. II. Til den sportsligt indstillede bilist er der f. eks. den normale 4-trins gearkasse i forbindelse med overgear, som virker på 3. og 4. gear. De får altså seks forskellige udvekslingsforhold at vælge imellem, og når overgearet er slået til, skifter vognen automatisk mellem normalgear og overgear — efter behov og speedertryk. Ønsker De økonomisk kørsel, sætter De blot vognen i overgear på landevejen — og kræver forholdene en meget hurtig overhaling, trykker De blot speederen hurtigt i bund, og vognen er med det samme ude af overgearet igen, til De atter linder lidt på speederen.

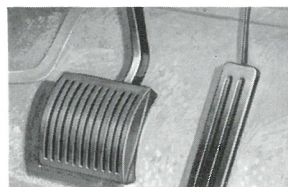


Overgear - eller automatisk gearkasse, De kan få det hele i en Westminster!

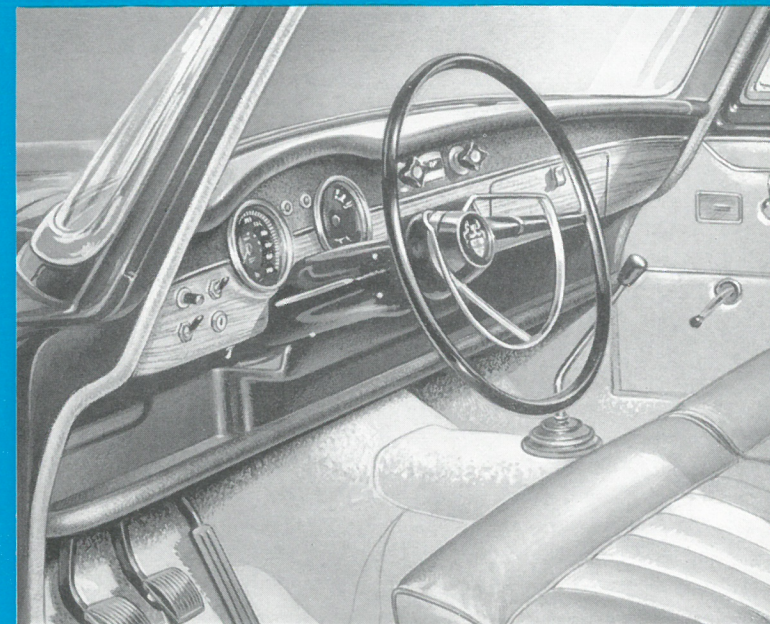
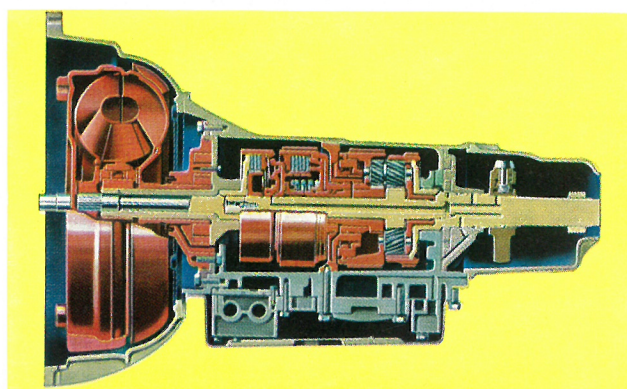
Borg Warners BW35 automatgearkasse er ny i Austin Westminster, men den byder på betydelige forbedringer i forhold til tidligere automatgearkasser. Dens smidighed er af en sådan karakter, at den uden videre kan accelerere den store vogn afsted fra en så lav fart som 25 km/t. — i det højeste udvekslingsforhold! Omvendt er den i stand til at præstere virkelig effektiv deceleration, når dette kræves — altså til at motorbremse vognen som med en normal gearkasse. Ønsker man et konstant lavt udvekslingsforhold — eventuelt ved kørsel ned ad stejle bjergveje — kan den automatiske gearkasse bringes til at forblive i sit midterste udvekslingsforhold. Her er det således, at hvis hastigheden falder til under ca. 20 km/t., vil vognen af sig selv gå i laveste udvekslingsforhold og blive der, indtil gearvælgeren atter flyttes til Drive.

Denne automatgearkasse forhindrer ikke vognen i at accelerere virkelig hurtigt. Den er konstrueret således, at den under disse forhold tillader motoren at nå næsten op på sit maksimale omdrejningstal, før den skifter op.

De behøver kun to pedaler for at manøvrere en Westminster med automatgear. —



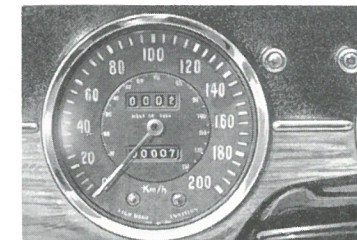
Kør med speederen — stop med bremsen. Så let er det, og takket være anvendelsen af letmetal forøger automatgearkassen ikke vognens vægt.



Uden ekstra beregning leveres vognen med følgende afvigelser fra standard-specifikationerne: højrestyring, miles-speedometer, afvigende lygteudstyr og kompressionsforhold 7,3:1. Følgende udstyr leveres mod ekstra beregning:

A 110 Mk. II Saloon: Automatgearkasse. Overgear. Hydrosteer Servo-styring. Elektrisk ur. Solskærm i passagersiden. Lamelleret vindspejl. Dunlop Road-Speed eller dæk med hvide sider. Seks-bladet ventilator.

A 110 Mk. II De Luxe Saloon: Automatgearkasse. Overgear. Hydrosteer Servo-styring. »Normalair« airkondition-anlæg. Lamelleret vindspejl. Dunlop Road-Speed eller dæk med hvide sider. Seks-bladet ventilator.



FORHANDLER: