



Laurbær til **AUSTIN** Partner fra fagfolk verden over...



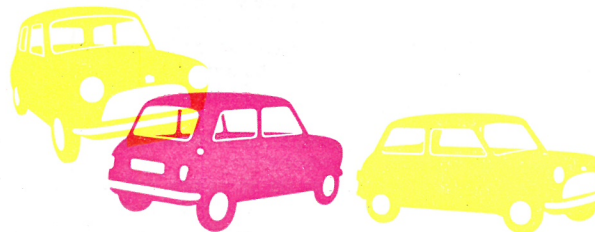
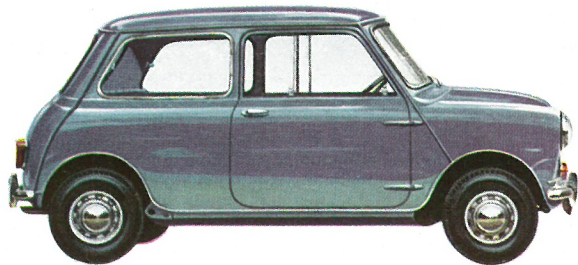
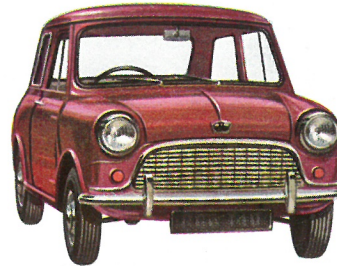
AUSTIN MOTOR EXPORT CORPORATION LIMITED
Longbridge . Birmingham . England
Importør: DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S, ODENSE

J. HØYGAARD NIELSEN
AUT. AUSTIN FORHANDLER
Århusvej 31 - Odder 4 00 55

000040

1961

Den er almindelig i trafikken, men den bliver aldrig ordinær!



Den 26. august 1959 præsenterede Austin-fabrikkerne den mest epokegørende nyskabelse i firmaets historie, den lille AUSTIN PARTNER.

Den 26. august 1959 — den dag blev der skrevet bilhistorie. Aldrig i de 70 år, der har eksisteret biler, har en enkelt ny model i så høj grad ændret forestillingen om, hvordan den ideelle bil skal være — som AUSTIN PARTNER.

Hurtig, sikker og komfortabel transport af 4 voksne og al deres bagage — i en vogn på kun 3 meters længde! Dette trafikens ideal har man kun kunnet skabe ved at gå ganske utraditionelle veje, og motoren — Partnerens varmt bankende hjerte — er da også anbragt sideværts foran i vognen, så den optager mindst muligt af den kostbare plads og giver de største muligheder for et vel-dimensioneret bagagerum.

Motoren, der trækker på forhjulene, er bygget sammen med kobling, gearkasse og differentiale — gearkassen har sågar fundet plads i motorens bundkar. Olien hældes kun på ét sted — og fordeles automatisk til alle bevægelige dele!

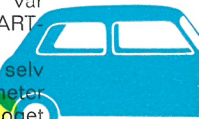
Alle hjul er uafhængigt ophængt, og den udstrakte brug af gummi i affjedringen betyder mindre vedligeholdelse. Hjulenes diameter er kun 10", så den uaffjedrede vægt bliver mindst mulig.

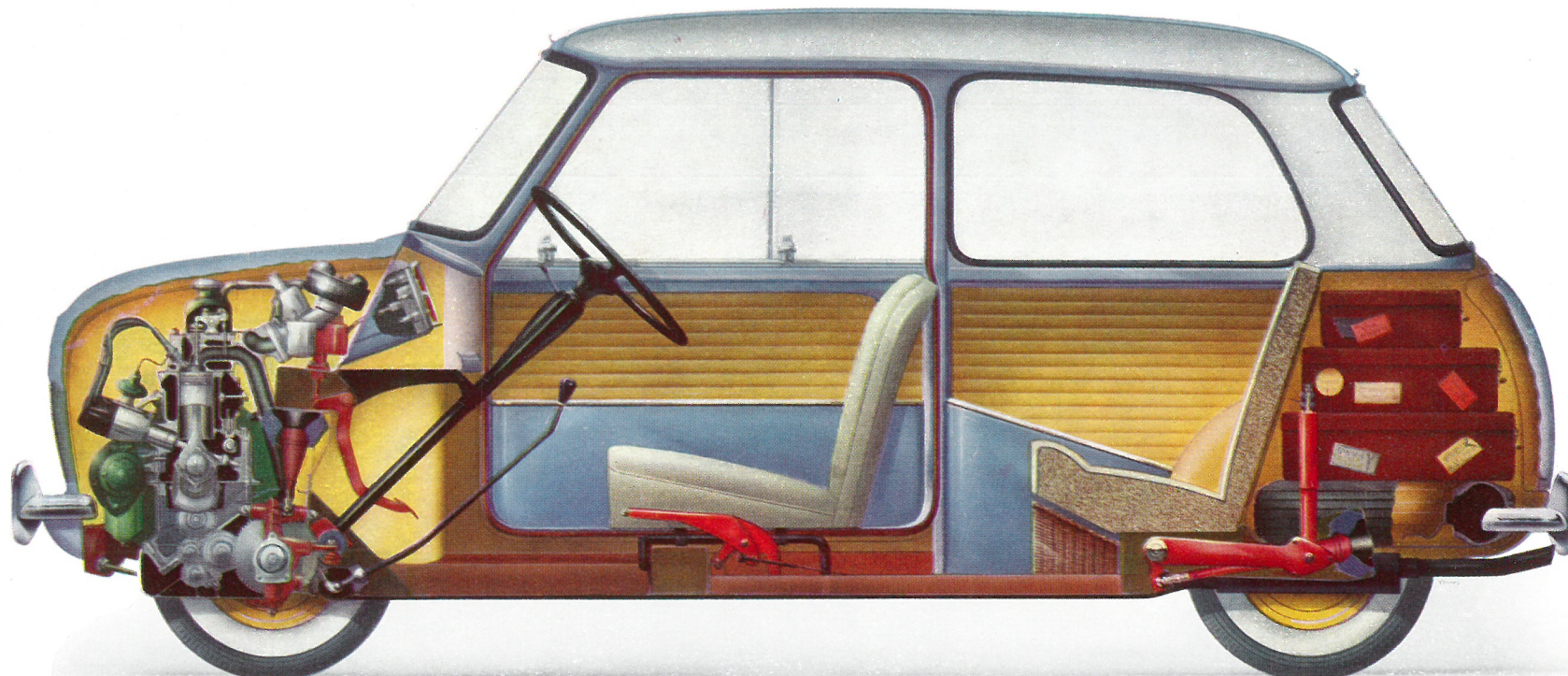
AUSTIN PARTNER er rummeligere end nogen anden vogn i klassen — man er faktisk ikke vant til mere plads selv i vogne med den dobbelte motorstørrelse og til den dobbelte pris.

Dens tophastighed er 118—120 kilometer i timen, og den kunne køre i dagevis med speedometernålen hinsides de 100 km/t., hvis den ikke skulle have benzin på en gang imellem. Hellere lille og vågen end stor og doven, var ingeniørernes motto ved konstruktionen af AUSTIN PARTNER — den ideelle partner!

Forresten er en AUSTIN PARTNER ikke spor tørstig, selv om dens præstationer er fuldvoksne — 16-19 kilometer pr. liter af de dyre dråber kan enhver opnå. Er der noget at sige til, at Austin-fabrikkerne tror på denne vogn? Da den blev sat i produktion i 1959, investerede man 200 mill. kr. i produktionsapparatet til Partner'en. Tiden har vist, at det var alt for lidt...

AUSTIN PARTNER er blevet en berømt verdens over. Når De har læst denne brochure, ved De hvorfor: den er simpelthen fagfolks erklærede yngling!





**Gå Partner'en efter i sømmene:
DEN ER ROBUST
TIL MINDSTE MØTRIK**

Dette »røntgenbillede« viser med al ønskelig tydelighed, hvor lidt plads en habil bilkonstruktør i virkeligheden behøver for at få motoren og hele transmissionssystemet anbragt i en forhjulstrukket vogn. Den plads, han sparer på dette felt, kommer vognens passagerer til gode inden for de givne ydre mål. Som De ser, er der ingen kardantunnel eller gearkasseforhøjning i kabinen på en Austin Partner, og takket være de gummi-afjedrede 10" hjul er der heller ingen generende skærmkasser.

Der har nu også ligget andet end ønsket om pladsbesparelse bag anvendelsen af gummi i Partner'ens affjedring. Således giver gummi en langt mere ensartet affjedringskarakteristik end metal, så det betyder ikke ret meget for en Partners køreegenskaber, hvor mange passagerer den har med. Det er klart, at denne evne hos gummien er af stor betydning i en vogn med en egenvægt på under 600 kg.

Der kunne nævnes mange andre særegenskaber i forbindelse med vejligheden hos AUSTIN PARTNER. Det vil også blive gjort i denne brochure — men fortrinsvis som citater. Formålet med brochuren er jo at anskueliggøre, hvad andre synes om Partner'en.

Dog finder vi det på sin plads her at bemærke, at vognens konstruktion medfører et usædvanlig lavt krængningscenter, at sporvidden er stor med hjulene i hvert sit hjørne, og at frihøjden over vejbanen trods de små hjul er over 16 cm!

**Et par tørre tal som opfordrer
til sammenligninger**

Cylinderantal og ventilstilling	4 topventiler
Slagvolumen	848 ccm
Maksimal effekt	37 hk ved 5500 omdr./min.
Maksimalt drejningsmoment	6,22 kgm ved 3450 omdr./min.
Hk pr. ton lastet	46
Fart (1000 omdr./min. i 4. gear)	23,85 km/t
Tophastighed	118 km/t
Benzinøkonomi ved 65 km/t	18,6 km/l
Benzintanken rummer	25 liter
Akselafstand	2030 mm
Sporvidde, for	1210 mm
Sporvidde, bag	1160 mm
Total længde	3050 mm
Total bredde	1410 mm
Total højde	1350 mm
Vendediameter	9,45 m
Fri højde over vejbanen	16,2 cm
Vægt	575 kg



Der er en rasende masse fornuft i AUSTIN PARTNER

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

skriver den kendte motorekspert, redaktør Mogens H. Damkier i

Nu er den her altså — Englands konkurrent til de mindre kontinentale vogne. Ved den første gennemgang af vognen får man et overbevisende indtryk af at stå overfor løsningen af en nøje defineret opgave, der i al sin enkelthed går ud på hurtig, komfortabel og økonomisk transport af fire fuldvoksne mennesker — hverken mere eller mindre. Resultatet er blevet et stykke rationel og funktionalistisk mekanik, og noget andet ville da også være komplet utænkeligt, hvis opgaven skal løses uden kompromis og uden at gå på akkord med nogle af de stillede krav. En lille, bred vogn med motoren anbragt på tværs i vognens snude, gearkassen bygget sammen med motoren eller så at sige bygget ind i bundkarret og forhjulstræk.

Pladsforholdene er da også intet mindre end overraskende, når man tager vognens ydre dimensioner i betragtning, men det er dog ikke den første vogn med en tværliggende motor og forhjulstræk, så der må vel også være andre, afgørende forskelle. Det er der ganske bestemt! Man har nemlig helt udeladt snobberiet for »linjer« og set bort fra det gængse idealbillede af en vogn med lange »pontoner« for og bag, overdimensionerede polstrede møbler o.s.v. — alt sammen noget der til dato har formået at befordre salget fremfor at befordre kører og passagerer på en behagelig måde. Og hvordan er det så lykkedes teknikerne hos BMC at få tilladelse til at fremstille en sådan vogn, når salgssafdelingen på en fabrik altid har det sidste ord? Fordi salgssafdelingen er ganske enig med teknikerne, og salgssafdelingen er på dette punkt kun et spejlbillede af publikums ønsker. Hvis man vil være elskværdig, kan man sige, at der hos en del bilister er sket en glædelig smagsændring fra de overdimensionerede mål og den megen forkromning til en mere rationel løsning af det daglige transport-middel.

Og lad os se lidt nærmere på det lille vidunder. Karosseriet er udformet som en to-dørs sedan med trapezlinier efter den moderne italienske stil. I dørene er der dobbelte skyderuder, og de to bageste vinduer er hængslet fortil, så de kan vippe ud efter det samme system, som Opel benyttede allerede før krigen. De to velformede forstole kan vippe fremover for at lette adgangen til bagsædet. På hver af de fire pladser i vognen er der glidende plads både i bredden, i højden og til benene. Ved siden af hver plads er der et stort rum til småbagage, og de to rum ved bag-

sædet er indvendigt belyst, når strømmen er sat til lygterne, og de respektive kontakter er tændt. Bag i vognen er der et beskedent bagagerum, der dog kan huse to mindre kufferter, og her er reservedhjulet samt benzintanken tillige anbragt. Interiøret er pænt og sobert uden på nogen måde at være prangende, og sæderne er fortræffelige at sidde i. Forstolene giver en fortrinlig støtte for ryggen, og de krumme ryglæn er netop udformet på den måde, at man sidder fast i sædet, selv under den mest brutale kørsel i et sving.

Udsynet er langt mere end sædvanligt godt takket være de smalle sideprodsler — det kan højst blive en russisk mynde set lige forfra, der kan gemme sig i den døde vinkel.

Det er på sin måde en ganske forunderlig vogn, for man kan sætte sig lige ind i den og køre den, som om man aldrig i sit liv havde kørt noget andet. Man overraskes uvilkårligt af accelerationen, men en motor på 37 hk i forbindelse med en køreklar vægt på 575 kg må uvægerligt give en god acceleration. Overraskende var det også, at man under en almindelig eller en hård acceleration fra stående start overhovedet ikke mærkede slagagtige bevægelser i styretøjet, hvilket ellers altid forekommer på vogne med forhjulstræk.

Når man kommer ud på landevejen, vil vognen gerne af sted, og da man føler sig så godt til rette og hjemmevant med alle kontrolorganer, kan man også roligt sætte hastigheden op, men første gang man går ind i et sving, får man noget af en overraskelse, fordi styretøjet arbejder helt uden slør og med meget lille udveksling. Det nummer laver man naturligvis kun een gang, og i stedet kan man glæde sig over at beherske vognen med små bevægelser i håndledene — kun når der for alvor skal drejes i 90° sving og lignende, foretager man sig noget i retning af at dreje rigtigt på rattet.

Lydøst og komfortabelt kører man med en god marchhastighed på de brede, lige vejstrækninger, og det må være lidt af et overraskende syn at se en lille vogn (total længde 3048 mm) spinde af sted med 110 km/t i absolut ro og overlegenhed. Med en akselafstand på 2132 mm i forbindelse med den yderst beherskede total længde må man med rette have mistanke til retningsstabiliteten, men vognen er absolut og fuldkommen retningsstabil op til tophastigheden, der noteres til 118 km/t.

Under almindelig hurtig kørsel på biveje opfører vognen sig eksemplarisk, og affjedringselementerne arbejder med udpræget lydøshed, ligesom gummi affjedringen medvirker til at nedsætte hjulstøjen til under middel. Man kan under denne kørsel endnu ikke fastslå, at vognen trækker på forhjulene, hvorimod man stadig kan glæde sig over den præcise og fuldenste styring, der står på højde med de bedste sportsvogne. Vognen går på millimeter, hvor man vil have den, og den er overlegen let at manøvrere.

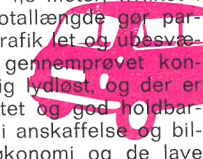
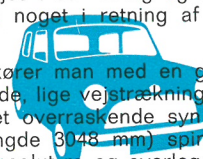
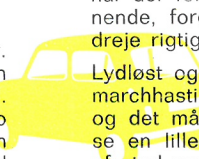
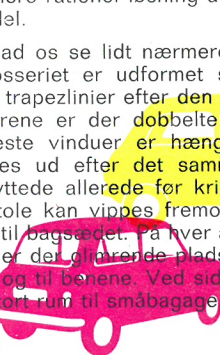
At vognen er absolut stabil i sidevind, fik jeg lejlighed til at konstatere i en voldsom tordenbyge med rasende stormstød lige fra siden — det kunne overhovedet ikke mærkes i vognen.

Den fornemmelse, man har af god accelerations-evne, viser sig til fulde at holde stik, når man tager stopuret frem. Fra stående start til 80 km/t på 16,4 sekunder er absolut tilfredsstillende, og de 100 km/t opnås på 24 sekunder, og så har tredje gear netop nået sit yderste skiftepunkt. Motoren er samtidig smidig og levende, og gearskiftningen er let og naturlig.

Bremserne virker effektivt ved et lavt pedaltryk, og vognen er absolut stabil under opbremsning. Det lave pedaltryk er en naturlig følge af normalt dimensionerede bremsestempler i forbindelse med 7" bremsetromler og en dækstørrelse på 5,20-10.

Man har med andre ord fået en vogn, der kan transportere fire fuldvoksne personer i absolut komfort med god hastighed, en vogn der er let og smidig i trafikken. Trods forhjulstrækket har den en venderadius på kun godt 4,5 meter, hvilket i forbindelse med den korte total længde gør parkering og manøvrering i tæt trafik let og ubesværet. Motoraggregatet er en gennemprøvet konstruktion, vognen bevæger sig lydøst, og der er uden tvivl tale om god kvalitet og god holdbarhed. Vognen er relativt billig i anskaffelse og billig i drift gennem en god økonomi og de lave faste omkostninger.

Der er en rasende masse fornuft i den nye model fra BMC, og den må uden tvivl blive en alvorlig konkurrent på markedet, fordi folk får det, de har brug for, for deres penge.



Se side 14, hvad andre motoreksperter og ejere mener om Austin Partner

AUSTIN

Partner

**hædres med den
eftertragtede
»Dewar Trophy«**



Den fornemme »Dewar Trophy« blev i 1959 tildelt The British Motor Corporation Limited under navnet Alec Issigonis for fremsynet udvikling af automobil-konstruktioner, som de kom for dagen i AUSTIN PARTNER. Billedet herover er fra overrækkelsen og viser Partner'ens geniale konstruktør, Alec Issigonis, Lord Nuffield, Sir Wilfred Martineau, Mr. G. W. Harriman og Mr. S. V. Smith.

»Dewar Trophy« er en hædersgave i form af en kostbar pokal, som blev indstiftet af Sir Thomas Dewar i 1906, og som hvert år kan tildeles en britisk enkeltperson eller institution, der har ydet en enestående automobilteknisk bedrift.

I de mere end 50 år, der er gået siden indstiftelsen, er Dewar-pokalen kun uddelt 22 gange, og siden Austin-fabrikkerne i 1959 modtog den for skabelsen af AUSTIN-PARTNER er ingen automobil-teknisk indsats fundet værdig til denne hæder.



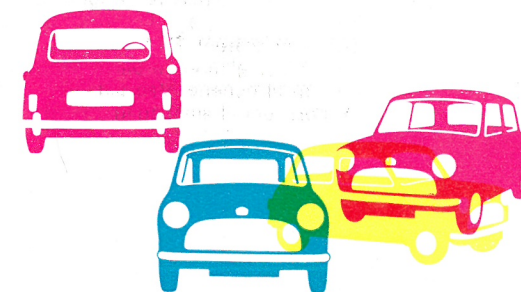
En kreds af førende canadiske journalister udnævnte i 1960 AUSTIN PARTNER til årets vogn. Billedet ovenfor viser overrækkelsen af det ærefulde certifikat til Austins generalagent i Canada, mr. R. J. Lucas.

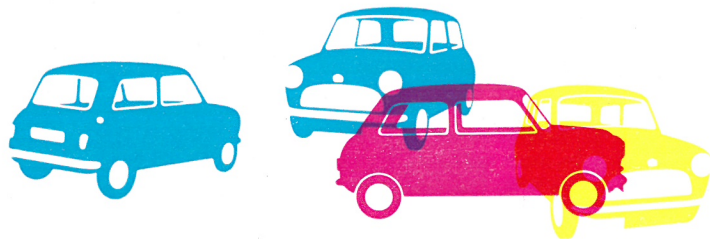
AUSTIN

Partner

**kåres til
»Årets vogn 1960«**

Ordlyden af certifikatet lyder: »Prisen som årets vogn tildeles én gang årligt af »Canada Track and Traffic Magazine« den automobilfabrikant, som i årets løb har givet det bedste eksempel på god konstruktion og »køber-værd«.





Rundt om Middelhavet

- godt 13.000 km -
uden mindste tegn på
slid

På selve dagen for verdenspræsentationen fik to medarbejdere ved det store engelske motorblad *The Autocar*, Ronald Barker og Peter Riviere, en AUSTIN PARTNER overdraget. De ville undersøge, om den lille bil nu også kunne alt det, som fabrikkens ingeniører havde »prælet« med. Til det formål besluttede de sig for den godt 13.000 kilometer lange tur fra London og rundt om Middelhavet og tilbage.

Kunne den klare det job, kunne man i hvert fald ikke ønske sig noget bedre bevis på Partner'ens driftssikkerhed. Gode veje og veje dårligere end det værste vejarbejde, bjerge og dale og knastørre ørkener og mere til — alle prøvekørerens hedeste ønsker kunne opfyldes på én gang.

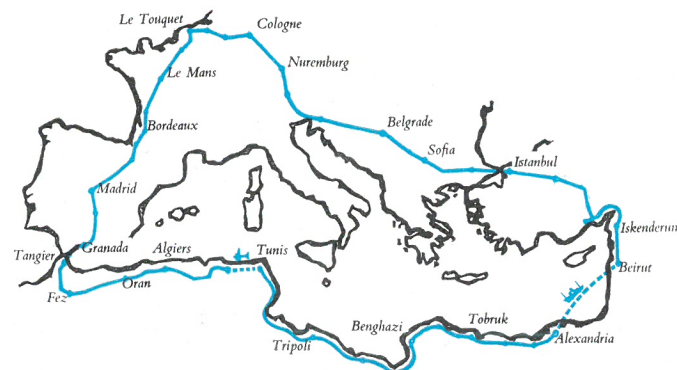
30 dage og 13.197 kilometer ældre kom vognen og de to køre tilbag til England, og her adskilte man den lille vogn totalt. Den havde udført sin mission. Tilbage var kun at lade fagfolk undersøge, hvor meget det hele havde taget på vognen. »The Autocar« skriver:

»Hårdt-arbejdende og hårdt-pressede dele i motor, transmission og ophæng blev målt igennem for slid og brud, og selv hjulene blev skrabt rene for lak og undersøgt for mindste tegn på slid eller træthed. Vi gennemgik karosseriet særlig omhyggeligt, fordi særlig hård kørsel som oftest sætter spor i hvert fald her. Med forbløffelse måtte vi erkende, at denne hårdhændede tur under så forskelligartede klimatiske og vejrmæssige forhold faktisk ikke havde gjort noget indtryk på den lille Partner i adskilt tilstand.«

Vognen var taget ud af samlebåndet og helt igennem standard, når man ser bort fra den 6-bladede ventilator og en stålplade, der var monteret til beskyttelse af motorens bundkar.

Lidt statistik fra turen

Vægt (køreklar med begge køre) . . . 876,3 kg
Kørt distance fra London til London . . . 13,197 km
Gennemsnitligt benzinforbrug 12,6 km/l
Gennemsnitligt olieforbrug (pr. 800 km) . . . 1 liter



England rundt i en weekend

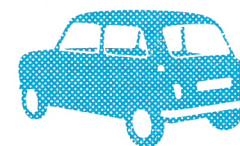
- Tre mand i en
Partner



Kystvejene rundt om England udgør med deres mange stejle stigninger, skarpe sving og skiftende vejbelægninger en herlig testrute til måling af driftsikkerhed, ydelser og vejbeliggenhed. I sommeren 1960 drog Michael Burgess, Terry Keith og Brian Woodfield ud på denne tur rundt om England i en Partner — 5000 kilometer i løbet af en weekend!

De delte deres pligter ligeligt på turen, således at de skiftedes til at køre, være observatør og sove i vagter på fem timer. De stoppede ialt 33 gange på turen — nemlig 5 gange ved færger, 14 gange ved benzintanke og yderligere 14 gange ved kontrolstationer.

Vognens hastighed var for det meste 100 kilometer i timen, og — som de sagde — den klæbede til vejen som en igle. Det gennemsnitlige benzinförbrug var 14,4 km/l.



På tværs af alperne — i New Zealand

Sammen med to kammerater besluttede Peter J. Lowe at krydse New Zealands genstridige syd-alper i en Austin Partner — og det endda to gange. Et fantastisk landskab foldede sig ud i al dets egenartede skønhed, men vejene kunne nok give de raske gutter andet at tænke på! Og så de var fantastiske. De kørte fra Christchurch over alperne til Westport, som ligger syd for Greymouth, atter over alperne via Arthur's Pass og endelig tilbage til Christchurch.

»Jeg troede aldrig, vi havde fået stuvet alt det ind i vognen«, sagde Lowe, da han skuede hen over den velvoksne dyng af kufferter, frakker, tæpper, reservebenzindunke og et righoldigt foto-udstyr til turen. »Jeg må imidlertid indrømme«,

fortæller han senere, »at vi kunne have taget endnu mere udstyr og bagage med, så velgenemtænkt denne vogn er. Den sluger jo ligefrem al bagagen...«

Efter en særlig grell vejstrækning udtaler han begejstret:

»Vognen opfører sig ganske forbløffende under disse vanskelige forhold. Vi kunne naturligvis mærke de små hjul forsvinde ned i hullerne, men Partner'en fortsatte ganske uanfægtet.«

Sammenlagt tilbagelagde de tre Partner-enthusiaster over 1000 km, og vognens gennemsnitlige benzinförbrug svarede til 14,1 km pr. liter. Om olie- eller vandforbrug var der naturligvis ikke tale.



Skaf Dem en Partner og bliv medlem af foreningen til trafikproppernes bekæmpelse

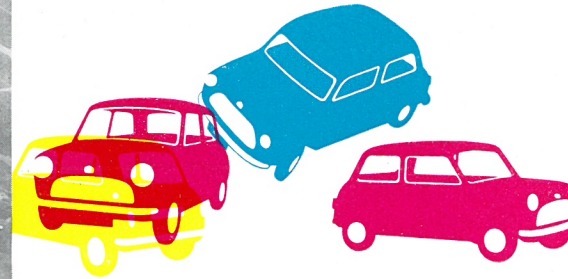
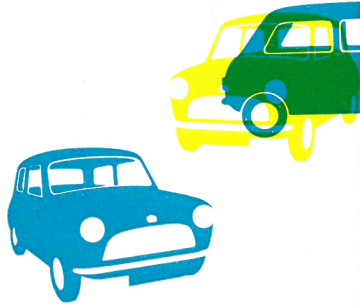
Levestandarden stiger i hele den frie verden. Flere og flere mennesker får brug for flere og flere biler. Plads-situationen på veje og parkeringspladser ser håbløs ud overalt.

Det er den højst aktuelle baggrund for skabelsen af AUSTIN PARTNER. Vognen, som sætter selv begynderen i stand til at styre gennem storbyens trafikvirvar som en ekspert med mange år på bagen. Vognen, som har plads til hele familien, og som sluger hele bagagen. Vognen, som finder plads i selv det strammeste budget. Kort sagt: Vognen!

Hvad De har læst og vil læse om Partnerens enestående bedrifter i denne brochure er udført af Saloon-udgaver. Men De må ikke glemme, at Partneren jo leveres som skræddersyet til at dække netop Deres kørselsbehov. Derfor leveres den som varevogn, som stationcar eller som Cooper til den, der ønsker en ulv i fåreklæder. Og så leveres den i standard-, super de luxe- og Super-model efter ønske, men naturligvis med en forskel i udstyr og pris.





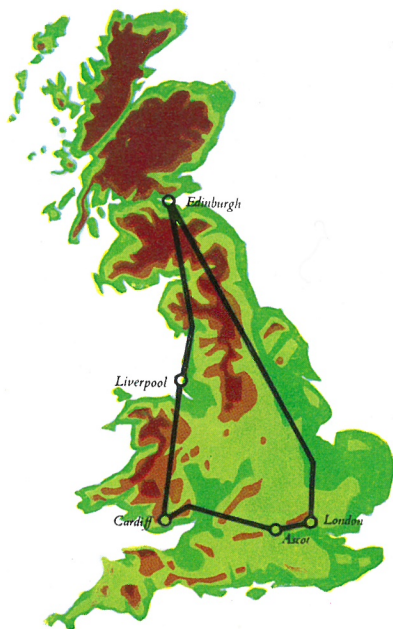


24 timer med 100 km/t.

**- Partneren har succes
på Snetterton-banen**

I hvert fald én gang om året er der for alvor krig på kniven på Snetterton-racerbanen i Norfolk i England. Det er, når det gælder Hesseltine-pokalen, som uddeles til den 4-personers saloon-vogn til under ca. 20.000 kr., som når at tilbagelægge flest af banens omgange på 24 timer.

I 1960 nåede en Partner op på 550 omgange, og med en gennemsnitsfart på ca. 100 km/t sikrede den sig sejren mod de langt større konkurrenter. Den kørte det meste af tiden med speederen i bund, og til tider viste speedometernålen 130 km/t!



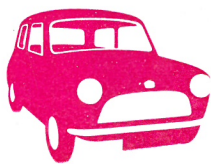
En rigtig skottehistorie

21,63 km/l over 1600 km
i det engelske Mobil-økonomiløb
1960...

— men det indbragte også en 1., 2. og 3. plads
til AUSTIN PARTNER.

Under den grundigste kontrol afvikledes det engelske Mobil økonomiløb 1960. Det blev en enestående succes for de deltagende AUSTIN PARTNER-vogne, idet B.M.C.'s lille vogn besatte 1., 2. og 3. pladsen i løbet. Vinderens gennemsnitshastighed for de 1600 kilometer var 48,4 kilometer i timen — og hans benzinforbrug 21,63 km/l.

Køb en partner — og kør Deres eget økonomiløb.





»Concours d'Elegance« til den elegante Partner

Inden for de første 12 måneder, siden produktionen begyndte, har Austin Partner vundet over 20 strålende sejre i vanskelige engelske rallyes og klubløb — sejre der borger for ydedygtighed og pålidelighed, men at den også kan vinde andet end væddeløb, var miss Jane Collis »mand« for at bevise i Southsea Concours d'Elegance nr. 8. I sin velpolerede Partner vandt den yndige miss Collis klassesejren på vognens gode udseende.



Flere strålende præstationer

»De første 10.000 miles« af John Bolster

Den kendte engelske motorekspert John Bolster fra »Autosport« skriver bl. a.:

»Jeg fik stillet en Austin Partner til min rådighed i et helt år. Da der var gået 3 måneder, var jeg blevet så begejstret for den lille blå vogn, at jeg overtalte fabrikken til at modtage en check, så vognen kunne blive min helt for alvor. Det vil af dette tydeligt forstås, at jeg finder Alec Issigonis' ideer mindst lige så attraktive i praksis som på papiret. Efter 10.000 miles (16.000 km) bag rattet af denne vogn i England og Frankrig, indestår jeg for, at Austin Partner er en ualmindelig god vogn...

Jeg tror, det er lykkedes Austin-fabrikernes mester-konstruktør Alec Issigonis at bygge mere sikkerhed ind i en Partner, end man finder i nogen anden lille bil.«



Højt til vejs efter ædelt metal

Tre Partnere deltog i foråret 1960 i det østrigske Tauernringfahrt — en bjergprøve af betydelig sværhedsgrad. Trods hård konkurrence fra tyske, franske og italienske vogne var Austin Partner dominerende i sin klasse, og holdet kunne begynde nedturen én guld- og to sølvmedaljer rigere.

PARTNER'ENS FØRSTE RALLY-SUCCESSER — SORT PÅ HVIDT

R.A.C. Rally 1959:

T. Clarke og T. Edwards — Nr. 2 i klasse I.

Rallye Internationale de Geneve 1960:

D. Morley og E. Morley — Nr. 1 i 700—800 ccm.
Miss P. Ozanne, miss P. Allison — nr. 2 i 700—800 ccm.

Tulip Rally 1960:

T. Christie og M. Paterson — Nr. 3 i klasse O.
J. Sprinzel og M. Hughes — Nr. 2 i klasse K.

Alpine Rally 1960:

T. Gold og M. Hughes — Nr. 1 i 500—1000 ccm.

Polish Rally 1960:

D. Astle og M. Sutcliffe — Nr. 2 i klassen.

R.A.C. Rally 1960:

D. Seigle-Morris og V. Elford — Nr. 2 i klasse I.
T. Clarke og K. Coombs — Nr. 3 i klasse I.



Austins forbløffende Partner

Her er hvad motorskribenten Pat Gregory (Farm and Country) fik ud af 8.000 kilometer i en Austin Partner. Som begrundelse for denne lille vogns succes nævner han først forholdet mellem dens udvendige og indvendige mål. Dens konstruktør, Alec Issigonis, har klogeligt udnyttet de givne muligheder til det yderste, og det er lykkedes ham at kombinere egenskaber, man ikke troede kunne kombineres, skriver Pat Gregory. De indvendige mål har aldrig været så nær de udvendige i nogen bil som i en Austin Partner! Det, der gør Austin Partner til en så hurtig vogn, som tilfældet er, er den kendsgerning, at den kører gennem de skrappeste sving som på skinner — uden at man behøver tage farten af vognen, slutter Pat Gregory.

Flere fornemme placeringer i 1961

- Brands Hatch International Meeting**
Nr. 3 i klassen for standardvogne op til 1000 ccm.
- British Empire Trophy Meeting på Silverstone**
Nr. 3 i klassen for standardvogne op til 1000 ccm.
- International Race Meeting på Silverstone**
Nr. 2 og 3 i klassen for standardvogne op til 1000 ccm.
- American Grand Prix Meeting på Riverside**
Nr. 1 i sin klasse og nr. 5 i det samlede resultat.
- Johore Coronation Grand Prix Meeting**
Nr. 1 i klassen fra 750 til 1300 ccm.
- Coupe de Paris**
Nr. 1 og 3 i sin klasse.

Succesrig deltagelse i Alpe-rallyet 1960

Alpe-rallyet er en god prøve på, om pålidelighed og køreegenskaber står mål med forventningerne. — Her vandt T. Gold og M. Hughes i 1960 klassen fra 500 til 1000 ccm. og placerede sig som nr. 14 i general-klassementet — en strålende præstation af den lille vogn. En

anden af de deltagende Partnere blev nr. 4 i klassen. Billedet neden for viser den vindende vogn på vej op ad en snoet bjergvej med meget løst underlag og giver et godt indtryk af de krav, der stilles til mennesker og materiel.

Kommentarer fra det europæiske kontinent

En model så ny og så revolutionerende som Austin Partner er naturligvis sikker på at blive modtaget med den største interesse verden over, det kan selv ikke »jærntæppet« forhindre. G. J. Lichtenbeld fra Holland kørte en Austin Partner til Czekoslovakiet for at følge det seks-dages tjekkiske motorcykel-trial 1960. Han gjorde den erfaring, at ligegyldigt, hvor og hvornår han standsede vognen, strømmede folk til — og hvis han lukkede motorhjelmene op, var de lige ved at skubbe hinanden ned i motorrummet i deres iver efter at betragte denne utraditionelle vogn nærmere. Journalisten tilbagelagde iøvrigt 4000 kilometer uden uheld af nogen art på denne hurtige tur, og hans gennemsnitlige benzinforsbrug svarede til 14,8 km pr. liter.

En helt anden form for beskrivelse af den lille vogns dyder fremkom i det ansete schweiziske motortidsskrift »Automobile Revue«, som har prøvekørt to af disse vogne i og omkring Schweiz over ialt 20.000 kilometer. Bladet opsummerer sine indtryk således: »Et så totalt brud med de traditionelle konstruktionsformer og anvendelsen af et så strengt funktionalistisk karosseri uden hensyntagen til kortfristede modeluner, må nødvendigvis kræve en vis tilvænningsperiode fra det brede publikums side. De schweiziske kunder er vanskelige, men nu, da tilvænningsperioden synes at være overstået, erkender man fra alle sider de glimrende ideer, der danner baggrunden for denne lille vogn, og den må betegnes som et virkelig og reelt fremskridt... Partneren er en bil af høj kvalitet med stor ydeevne og fine køreegenskaber.«

metal

gske Tauern-
røghedsgrad.
og italienske
in klasse, og
og to sølv-

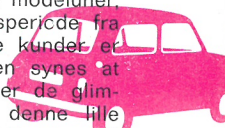
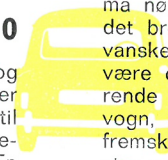
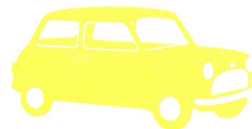
CES'ER

0 ccm.
10 - 800 ccm.

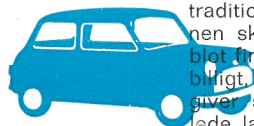
e Q
K

ccm.

asse I.
l.



Acceleration og bremsning var en ren fryd, be-
 ligheden simpelthen forbilledlig — det er meget
 længe siden, jeg har kørt en vogn, der ligger så
 godt. Hidtil har jeg ikke brudt mig om forhjul-
 stræk og trættes af en for tung fornemmelse i for-
 vognen — noget, servostyring aldrig kan fjerne.
 I BMC'en var der intet generende, men tvært-
 imod en forbløffende villighed til uden den mind-
 ste vaklen at følge førerens intentioner. At man
 i England er gået i gang med at tune denne lille
 firkantede transporter, kommer ikke som nogen
 overraskelse, når først man har prøvet vognen.
 Den har køreegenskaber, som der skal adskilligt
 flere heste til virkeligt at sætte på prøve — hvad
 der er så meget mere bemærkelsesværdigt, som
 kraft/vægtforholdet jo allerede uden tuning lig-
 ger langt over gennemsnittet for standardvogne.
 Når vognen ligger så godt, skyldes det mange
 forskellige forhold, men vel nok navnlig at tyng-
 depunktet ligger usædvanlig lavt på grund af de
 små hjul, og at vognens affjedring er fremragen-
 de. Der er så bekendt brugt konisk formede
 gummielementer, og de giver en kraftig progres-
 siv affjedring. Systemet er enkelt og effektivt.
 Det vidner om, at en genial konstruktør har for-
 mået at føre en idé igennem, selv om denne idé
 forudsatte helt andre løsninger end de gængse.
 Man kan her gøre sig klart, at vognen, som den
 er tænkt og konstrueret, ikke kan affjedres via
 traditionelle affjedringselementer, forudsat vog-
 nen skal være til at køre. Issigonis skulle ikke
 blot finde på noget helt nyt, det skulle også være
 billigt, og når resultatet er blevet et system, der
 giver så perfekte køreegenskaber, at man skal
 lede længe efter dets mage, er ordet genialt på
 sin plads.



Vognen er temmelig stift affjedret, men gummi-
 fjedre-nes særlige egenskaber bevirker, at man
 selv ved høj fart på meget dårlige veje har en
 bemærkelsesværdig fin kørekomfort også i bag-
 sædet. De parallelførte baghjul provokerer ingen
 rollebevægelser, og den kraftige dæmpning hol-
 der vognen i ro. Man har under alle forhold en
 tydelig fornemmelse af sikker kontakt mellem hjul
 og vejbane, og de progressivt virkende gummi-
 fjedre begrænser krængningen i hurtige kurver
 til et minimum.
 Tandstangsstyringen går spillende let og helt
 slørfrit, og vejbanens stød mærkes ikke i rattet.
 I nærheden af tophastigheden mærkedes en svag
 sitren i styretøjet, formentlig hidrørende fra en
 ikke helt perfekt hjulbalance, og kun ved kørsel
 på en sjældent forekommende type af »vind-

skæve« veje virkede vognens påtvungne rulle-
 bevægelser tilbage på styretøjet.
 Understyringstendensen bevares gennem skarpe
 kurver, så længe man lader motoren trække, men
 hvis man pludselig tager gassen af midt i et
 sving, bliver vognen svagt overstyret og søger
 at dreje forenden indefter i kurven. Denne reak-
 tion er nøjagtig modsat den, de fleste venter af
 en forhjulsdrevet vogn, men virkningen er hel-
 digvis så svag, at de fleste vil kunne køre vognen
 uden at opdage, at den har forhjulstræk. Derimod
 vil alle opdage, at vognen ligger fremragende
 sikkert i sving, og at den med forbløffende præ-
 cision følger den styrede kurs gennem hurtige
 S-kurver. De små, brede hjul bider sig fast i
 vejen, og i det tørre føre under prøverne var det
 simpelthen umuligt at få vognen til at skride ud.
 Dette lykkedes heller ikke under bremseprøve-
 ne, for vognen var fuldstændig retningsstabil un-
 der katastrofeopbremsninger i høj fart. Det er
 således en meget sikker vogn, hvad der i og for
 sig er en nødvendighed, for man har udstyret
 den med en i forhold til størrelsen overdådig
 motorkraft, der tillige gør den til en hurtig vogn.
 Den firecylindrede motor løber blødt og vibra-
 tionsfrit ved alle hastigheder, og den er så ela-
 stisk, at den kan trække jævnt helt ned til ca. 25
 km/t i 4. gear.
 Set udefra er den en meget lille vogn, men »inde-
 fra« virker den i alle henseender som en stor
 vogn. Der er god plads, meget fine køreegen-
 skaber og en overlegen trækraft, der under prø-
 verne forvandlede mangt et nedladende blik fra
 andre bilister til måbende respekt.

Til De forenede Automobilfabriker A/S.

Som ejer af det ganske enestående lille køretøj
 Austin Partner, vil jeg gerne have lov til at sende
 D.F.A. et par ord. — Først lidt om, hvorfor jeg
 valgte Partner'en.
 Jeg tror, at jeg har en lille smule motorolie i bi-
 det. Det må nemlig være derfor, at det giver et
 ryk i mig, hver gang en bil ruller forbi. Det er
 sådan en slags barometer — stort ryk, god bil —
 lille ryk, dårlig bil. I efteråret 1959 snurrede jeg
 flere gange rundt, for da kom bilen, som jeg ville
 have den. Den var stærk, kørte som en sports-
 vogn, var lille og samtidig rummelig (jeg er 1,87
 m høj, har kone og børn), var uden overflødig
 blik og krom. At holdbarheden var fin, har siden
 vist sig.
 Utallige er de små glæder, denne vogn har givet

os i de forløbne 2 år, f. eks. har vi altid kunnet
 parkere i det indre København. Det er også gan-
 ske morsomt at se, hvorledes medtrafikanter
 lidt medlidende blikke forandres til måbende re-
 spekt, når »den lille« kommer først over for
 grønt lys, eller den stryger forbi på landevejen
 i stærk sidevind uden at give sig en millimeter.
 I orienteringsløb har den forlængst vist sin an-
 vendelighed på al slags modbydelig vej. — Man
 kunne blive ved at remse op.
 Der skal i hvert fald noget meget radikalt biltek-
 nisk til for at få os til nogensinde at forlade den
 biltype, der i alle måder er en genial konstruk-
 tion. For en gangs skyld kan man roligt give alle
 reklame-slogans ret.

Med venlig hilsen

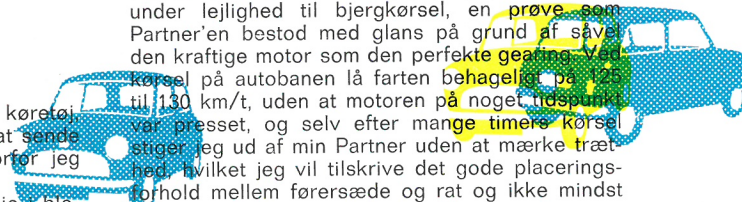
lærer Niels Bille, Trustrup, Djursland.

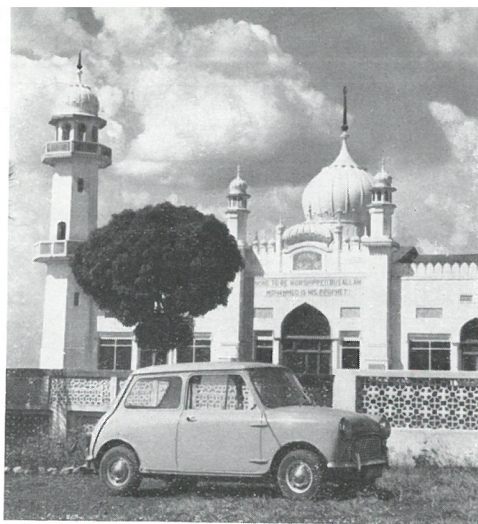
AUSTIN-HUSET, Kystvejen 4-6, Århus.

Da jeg netop har rundet 17.000 km med min Part-
 ner, som jeg købte hos Dem den 10. marts f. å.,
 finder jeg anledning til at udtale min ubetingede
 tilfredshed med dette lille unikum af en bil. Ved
 første øjekast blev jeg fanget af alt det hensigts-
 mæssige, som køretøjet byder på, og efter at
 have foretaget en prøvetur var jeg fortabt. Jeg
 valgte Partner, og jeg er glad for valget. Når man
 er vant til at køre større automobiler, har man
 endnu bedre betingelser for at vurdere og værd-
 sætte de helt usandsynlige køreegenskaber, som
 Partner'en besidder.
 I sommerferien kørte vi sydpå, og vi havde der-
 under lejlighed til bjergkørsel, en prøve, som
 Partner'en bestod med glans på grund af selv
 den kraftige motor som den perfekte gearing. Ved
 kørsel på autobanen lå farten behageligt på 120
 til 130 km/t, uden at motoren på noget tidspunkt
 var presset, og selv efter mange timers kørsel
 stiger jeg ud af min Partner uden at mærke træt-
 hed. Wilket jeg vil tilskrive det gode placerings-
 forhold mellem førersæde og rat og ikke mindst
 den legende lette styring.
 Min Partner er mig en kilde til daglig glæde, og-
 så fordi den er så driftsikker og økonomisk, og
 jeg undrer mig tit over dens rummelighed — den
 er faktisk større indvendig end udvendig — og
 jeg anbefaler den gerne til alle, som sætter det
 hensigtsmæssige i højsædet.

Med venlig hilsen

chauffør Alfred Mørup,
 Hørgårdsvej 43, Risskov.





Afrika: Partneren er blevet en del af landskabet. Den føler sig hjemme overalt og er den foretrukne »andenvogn«.



Malaya: 821 kilometer med 16,8 km/l og 350 kg belastning. Bare en almindelig weekend-tur fra Singapore til Kuala Lumpur og tilbage.



Gibraltar: Prototyperne tilbagelagde mere end 400.000 kilometers testkørsel her, før Partneren blev sat i produktion.

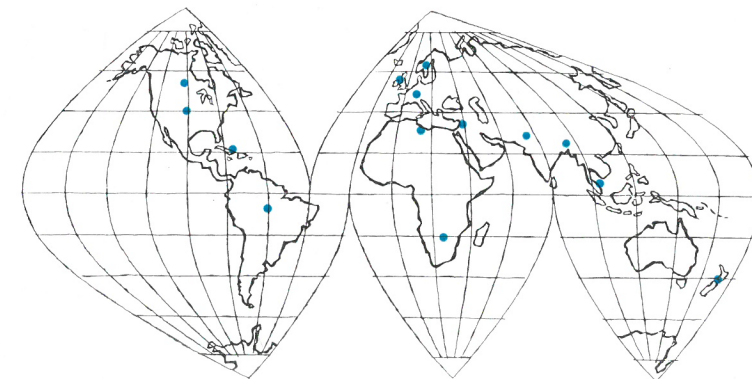
Canada: Økonomisk og dejlig nem at parkere. Den er pålidelig, og den har hjulene på jorden. Her overstiger salget de dristigste forventninger.

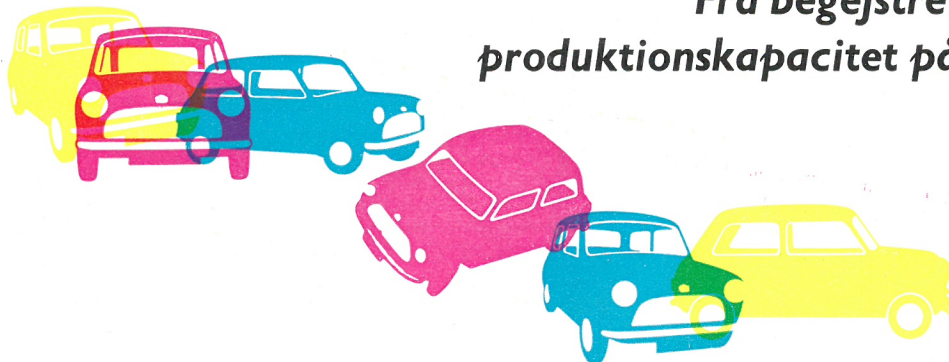
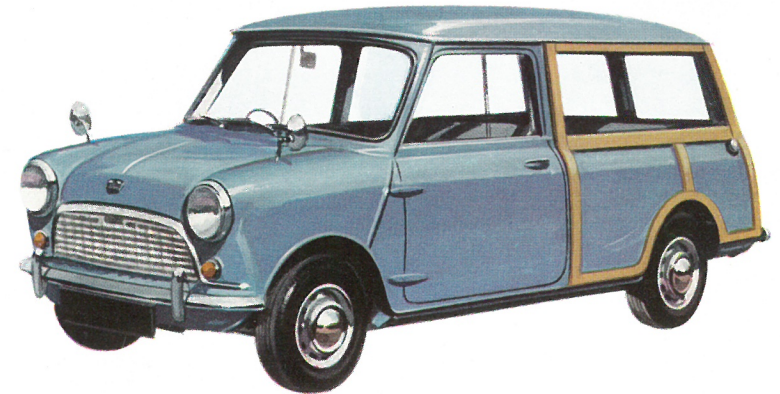
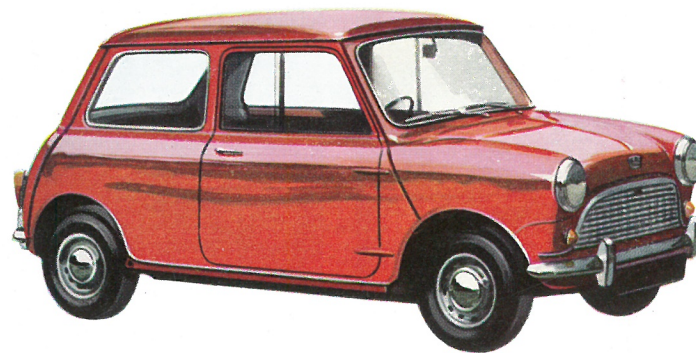
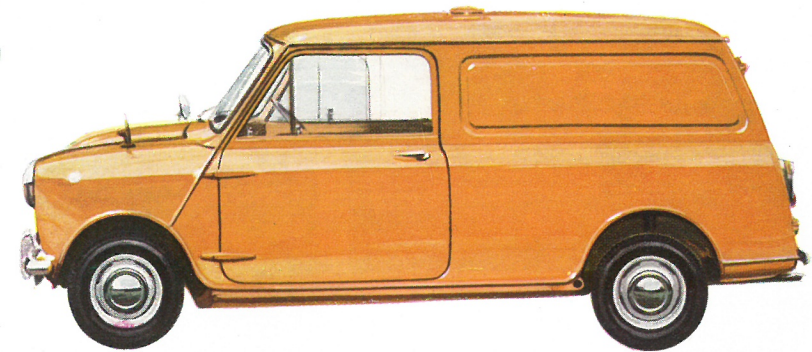
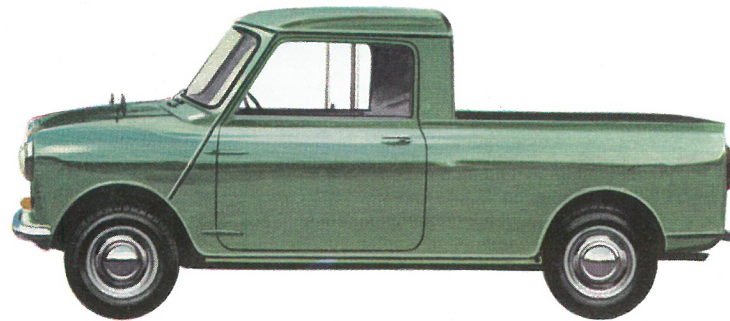


New Zealand: Sådan flokkes man om Partneren med det beskedne ydre i Auckland. Men det skyldes, at der er gratis prøvekørsel. Et sådant tilbud lokkede ikke mindre end 3000 interesserede bag Partnerens rat.

Skabt for at dække et alment behov verden over

Siden den kom på markedet, er AUSTIN PARTNER eksporteret til 124 lande. Publikums reaktioner har verden over fulgt det samme mønster. Man skulle lige prøve at køre den — så var man begejstret. Nu er succes'en fastslået. Over alt spørger forhandlerne efter flere partnere, og fabrikkens kapacitet udvides stadig. Det siges, at i Canada, hvor man råber højest på flere af disse vogne, sælger forhandlerne Partneren over disken!





***Fra begejstret modtagelse til
produktionskapacitet på 400.000 årligt***

Det program, som Austins ingeniører lagde grunden til i 1955, har nu vist sin levedygtighed i praksis: Den ideelle partner er skabt, og den er inden for Deres rækkevidde! De 400.000 årligt, som man planlagde, er nået, og flere vil følge!

