



SIKKERHED

KOMFORT

ØKONOMI

- og masser af
plads i

AUSTIN

1100^{mk}_{II}

og

1300

SALOON

og

COUNTRYMAN

DIMENSIONER

(På grund af forskelle i indtræk kan der være mindre differencer i de indvendige mål på de luxe og super de luxe).

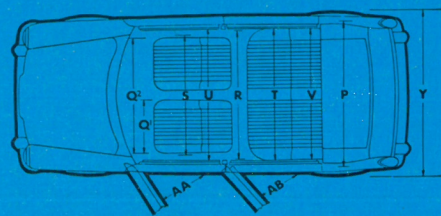
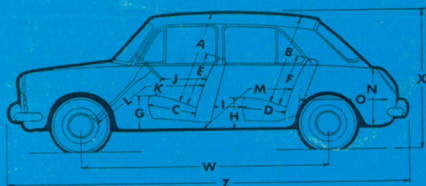
ISLEVDALEVEJ 185 - 2610 RØDOVRE - TELEFON 94 20 33

AUSTIN
MARS IVARSEN

Ret til ændringer i specifikationer og udstyr uden varsel forbeholdes. Alle Austin-vogne sælges med BMC-garanti på 6 mdr./10.000 km omfattende arbejds løn ved alle garantireparationer.

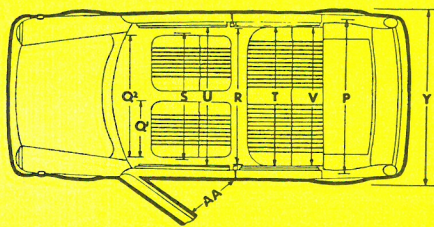
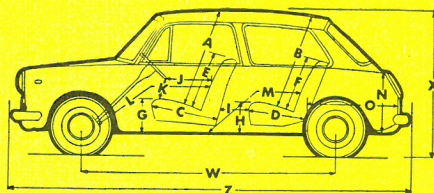


4-DØRS SALOON



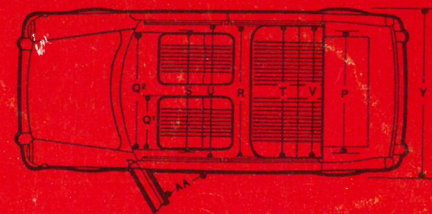
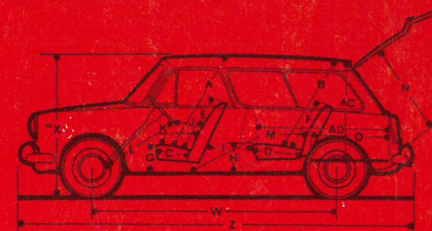
		cm
Loftshøjde for	A	94,0
Loftshøjde bag	B	91,4
Forsædedybde	C	47,0
Bagsædedybde	D	43,1
Forsæderyglænsenhøjde	E	45,7
Bagsæderyglænsenhøjde	F	55,9
Forsædehøjde	G	34,3
Bagsædehøjde	H	34,3
Afstand mellem sæder - max.	I	35,6
Afstand mellem sæder - min.	I	25,4
Fra rat til ryglæn - max.	J	41,9
Fra rat til ryglæn - min.	J	31,8
Fra rat til forsæde	K	19,1
Benplads for - max.	L	115,6
Benplads for - min.	L	108,0
Benplads bag - max.	M	122,6
Benplads bag - min.	M	111,8
Bagagerums højde	N	55,8
Bagagerums dybde	O	83,8
Bagagerumsbredde	P	120,6
Forsæde bredde	Q ¹	52,0
Samlet bredde over forsæder	Q ²	119,3
Bagsæde bredde	R	128,3
Bredde mellem fordøre	S	119,4
Bredde over bagsæde	T	132,1
Skulderbredde (for)	U	127,0
Skulderbredde (bag)	V	129,5
Akselafstand	W	237,5
Højde	X	134,6
Bredde	Y	153,4
Længde	Z	372,7
Indstigningsbredde (for)	AA	71,1
Indstigningsbredde (bag)	AB	66,0
Sporvidde (for)		130,8
Sporvidde (bag)		129,2
Frihøjde over vejbanen		15,6
Egenvægt		840 kg

2-DØRS SALOON



		cm
Loftshøjde for	A	94,0
Loftshøjde bag	B	91,4
Forsædedybde	C	47,0
Bagsædedybde	D	43,2
Forsæderyglænsenhøjde	E	45,7
Bagsæderyglænsenhøjde	F	55,9
Forsædehøjde	G	34,3
Bagsædehøjde	H	33,0
Afstand mellem sæder - max.	I	31,1
Afstand mellem sæder - min.	I	21,0
Fra rat til ryglæn - max.	J	39,4
Fra rat til ryglæn - min.	J	29,2
Fra rat til forsæde	K	19,1
Benplads for - max.	L	106,7
Benplads for - min.	L	96,5
Benplads bag - max.	M	108,0
Benplads bag - min.	M	97,8
Bagagerums højde	N	46,7
Bagagerums dybde	O	83,8
Bagagerumsbredde	P	120,6
Forsæde bredde	Q ¹	52,1
Samlet bredde over forsæder	Q ²	118,7
Bagsæde bredde	R	128,3
Bredde mellem fordøre	S	119,4
Bredde over bagsæde	T	132,1
Skulderbredde (for)	U	127,0
Skulderbredde (bag)	V	129,5
Akselafstand	W	237,5
Højde	X	134,0
Bredde	Y	153,4
Længde	Z	370,4
Indstigningsbredde	AA	94,0
Indstigningsbredde (bag)		
Sporvidde (for)		130,8
Sporvidde (bag)		129,2
Frihøjde over vejbanen		14,6
Egenvægt		752 kg

COUNTRYMAN



		cm
Loftshøjde for	A	94,0
Loftshøjde bag	B	88,9
Forsædedybde	C	48,2
Bagsædedybde	D	45,7
Forsæderyglænsenhøjde	E	48,2
Bagsæderyglænsenhøjde	F	54,6
Forsædehøjde	G	31,1
Bagsædehøjde	H	35,5
Afstand mellem sæder - max.	I	43,1
Afstand mellem sæder - min.	I	34,2
Fra rat til ryglæn - max.	J	38,7
Fra rat til ryglæn - min.	J	30,4
Fra rat til forsæde	K	22,8
Benplads for - max.	L	114,3
Benplads for - min.	L	105,4
Benplads bag - max.	M	132,1
Benplads bag - min.	M	123,2
Bagdørs åbningshøjde	N	88,9
Bagagegulvs dybde (sæde opri)	O	73,6
Bagagegulvsbredde	P	110,0
Forsæde bredde	Q ¹	53,3
Samlet bredde over forsæder	Q ²	116,8
Bagsæde bredde	R	125,7
Bredde mellem fordøre	S	119,3
Bredde over bagsæde	T	128,3
Skulderbredde (for)	U	127,0
Skulderbredde (bag)	V	123,8
Akselafstand	W	237,5
Højde	X	134,0
Bredde	Y	153,4
Længde	Z	372,7
Indstigningsbredde	AA	87,6
Bagagerums højde	AC	86,4
Bagagegulvs længde (sædet lagt ned)	AD	124,0
Sporvidde (for)		130,8
Sporvidde (bag)		129,2
Frihøjde over vejbanen		17,0
Egenvægt		825 kg



i samtlige gear – undtagen 1. gear – den fulde motorbremseevne, som man så ofte savner i biler med automatgear. En spærreanordning på startkontakten forhindrer Dem sågar i at starte motoren, medens vognen er i gear!

Enten De vælger Deres nye Austin 1300 med fuldsynchroniseret 4-trins gearkasse eller med automatgear, vil De opleve en accelerationsevne, der gør overhalingen til den rene leg. Her er virkelig optræk – så det kan mærkes!

Motoren på 1275 ccm nedstammer direkte fra de berømte Cooper S'ere, men er naturligvis tunet ned til hverdagsbrug,



Optræk - så det kan mærkes!

Det er moderne at køre med automatgear!

så den i dette tilfælde »kun« yder 62 hk – og ikke 120–125, som den er konstrueret til. De har altså en usædvanlig stor sikkerhedsmargin i denne motor – også nok værd at tage med i overvejelserne.

Både Austin 1100 Mk. II og Austin 1300 kan efter ønske leveres med fuldautomatisk gearskift. Vælger De dette avancerede skiftesystem, har De ikke uden videre taget afstand fra selv at bestemme, hvor gearstangen skal stå. De vælger nemlig selv – om den automatiske gearkasse skal skifte helt automatisk, eller om De vil skifte – men uden trættende brug af koblingspedalen – mellem de fire fremgear.

Gearvælgeren ser lige så smart og sporty ud som nogen sportsgearstang, og bevægelserne foretages lynhurtigt og næsten helt umærkeligt mellem de enkelte gear. En trænet væddeløbskører kan simpelthen ikke foretage et så hurtigt gearskift!

Der er intet, man kan lave forkert i betjeningen af dette gearskift, og De bevarer

Kort og godt om Austin 1300

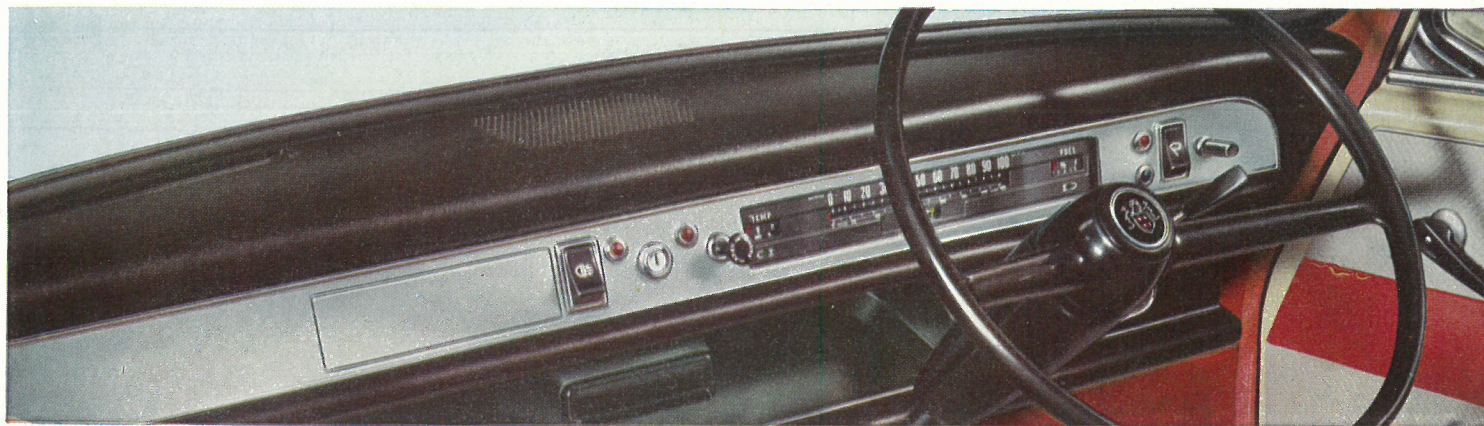
Acceleration	0– 80 km/t.	11,5 sek.
	0–100 km/t.	18,5 sek.
	0–120 km/t.	27,0 sek.
Topfart	142 km/t.
Benzinøkonomi	11–14 km/l.

– og om Austin 1100 Mk. II

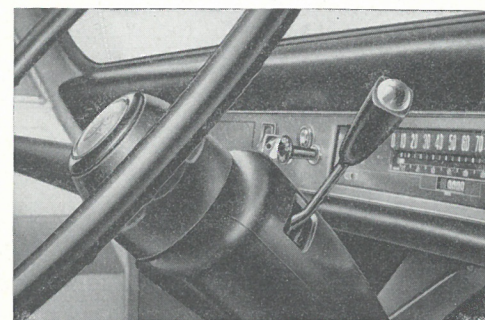
Acceleration	0– 80 km/t.	13,5 sek.
	0–100 km/t.	22,0 sek.
Topfart	131 km/t.
Benzinøkonomi	12–15 km/l.







Langturskomfort for 5!



Blandt de mange sikkerhedsdetaljer kan nævnes, at styrehuset er placeret bag motoren, så De ikke risikerer at få rattet i maven ved en kollision, sikkerhedsindramning af instrumentbrættet, polstrede solskærme og et bakspejl, der falder af, hvis det rammes.

Kombikontakten på ratstammen betjener dobbelt-horn, overhalingslys, blinklys og op- og nedblænding.

Begge forsæder kan forskydes langt frem og tilbage, så den helt rigtige individuelle kørestilling indtages. Sovebeslag leveres som ekstraudstyr.



Forhjulstræk og tværliggende motor giver den rigelige plads i Austin 1300, og Hydrolastic-væskeaffjedringen sikrer køreselskomforten. Men det komfortable interiør er stadig baseret på prøvede midler som omhyggelige studier af den menneskelige anatomi, undersøgelser af menneskers behov – samt betjeningsorganer, der sidder, hvor de skal.

De velpolstrede og velformede sæder giver den afslappede fornemmelse af langturskomfort, og kørestillingen – alfa og omega for Deres velbefindende bag rattet og dermed for færdselssikkerheden – er afpasset, så De kan køre med let-bøjede eller helt strakte arme – så reagerer De hurtigst, og De bliver mindst træt i skuldre og overarme.

De buede sideruder gør naturligvis ikke vognen bredere. Men de bevirker, at forskellen på den udvendige og den indvendige nettobredde bliver mindre end i andre vogne. De får med andre ord både en lang vogn, der ikke fylder for meget i længden, og en meget bred vogn, der ikke er generende bred.

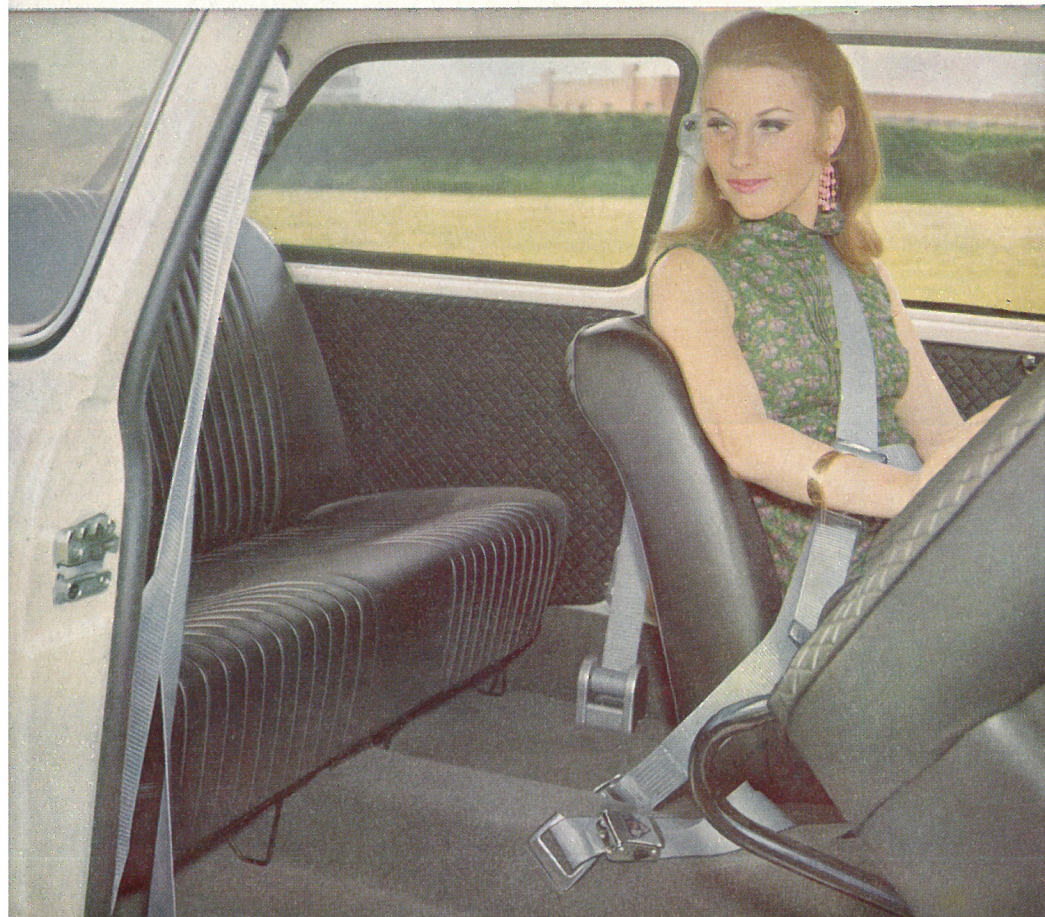




AUSTIN

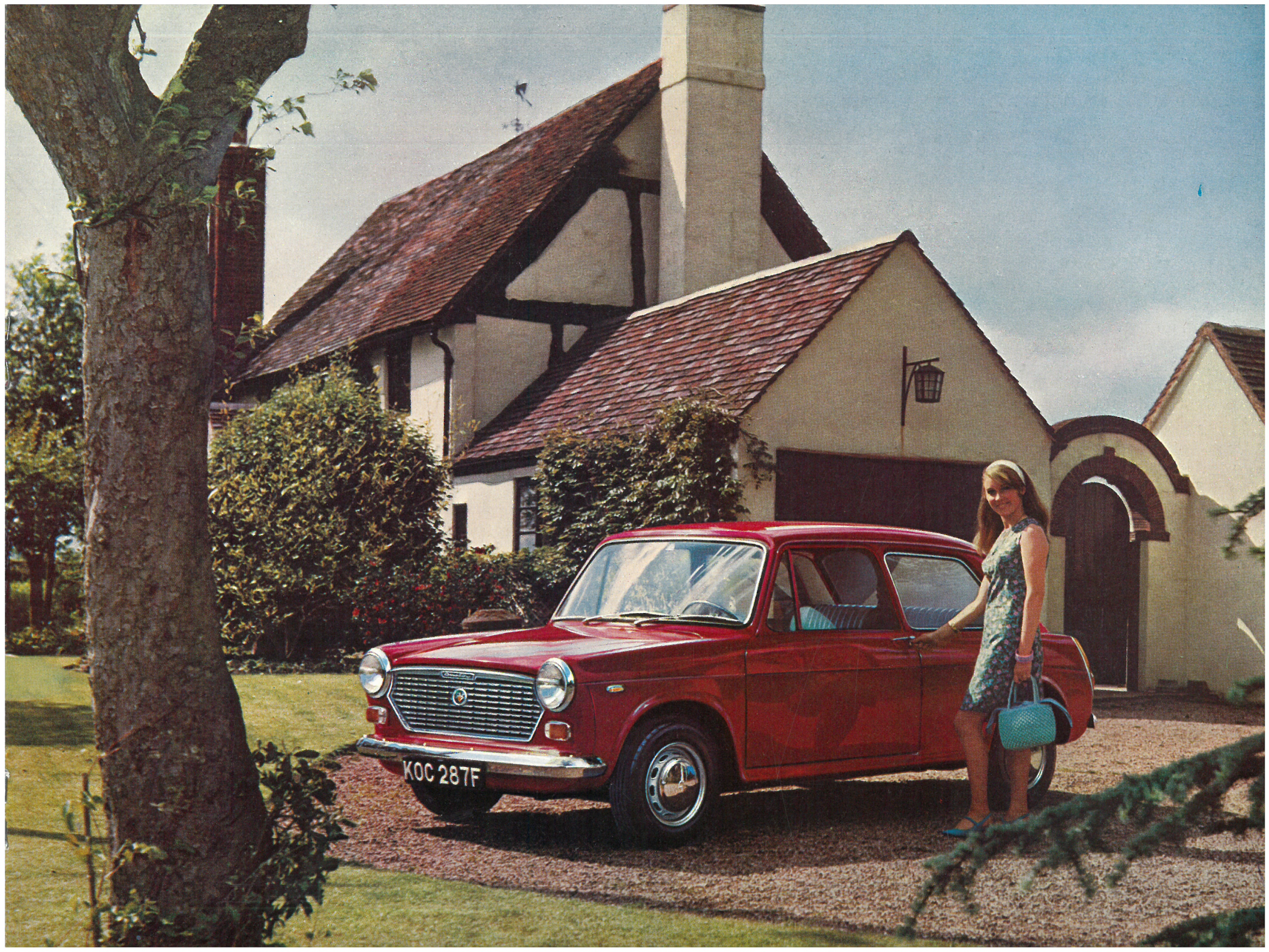
1100 mk II

- samme komfort,
mere økonomisk!



Den nye Austin 1100 Mk. II rummer nøjagtig det samme som Austin 1300. — Medens Austin 1300 leveres 2- eller 4-dørs efter ønske og behov, fås Austin 1100 Mk. II kun med 2 døre. Den har samme affjedring og teknik og kører altså lige så komfortabelt og sikkert, men er ikke så luksuøst udstyret som storebror.

Instrumentarrangementet er smart og brugsrigtigt, og sæderne er af en helt ny konstruktion, som man selv efter meget langt tids kørsel forlader lige så frisk og udhvilet, som da man satte sig ind. — Armlæn i dørene er nu standardudstyr, og alle de vigtigste funktioner, horn, overhalingslys, blinklys og op- og nedblænding sidder samlet i én ratkontakt.



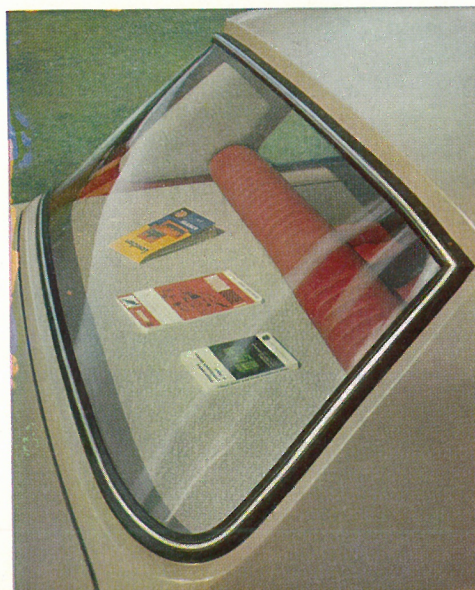
Plads til den store familie

- og al bagagen!

Det er i dag en selvfølge, at en rummelig 5-personers familiebil har et stort bagagerum. Austin 1300 er ingen undtagelse fra denne regel. Men hvorfor skal man åbne for bagagerummet, fordi man skal have en favnfuld varer med sig hjem fra indkøbsturen?

Det skal De heller ikke i Austin 1300. Der er både dørlommer, pakkehylde, en bred forsænket hylde bag bagsædet foruden et stort, regulært rum under bagsædet beregnet til småbagagen. Det er nemt at holde orden i Austin 1300 — og det egentlige bagagerum, der oplyses af hele to numerpladelamper, rummer 270 liter rigtig bagage. Hvor meget af denne plads optager så reservehjulet? Reservehjulet ligger i et rum for sig under bagagerummet — og optager således overhovedet ingen plads for bagagen!

Og nu vi taler pladsforhold — De kan med god samvittighed lade familiens mindste være uden opsyn på bagsædet. De særlige børnesikringslåse gør det umuligt for de små pilfingre at komme ud af vognen, før De lukker op udefra. En sikkerhedsdetalje man kan stole på — og som gør det muligt for Dem at køre helt afslappet.





AUSTIN 1300 COUNTRYMAN...

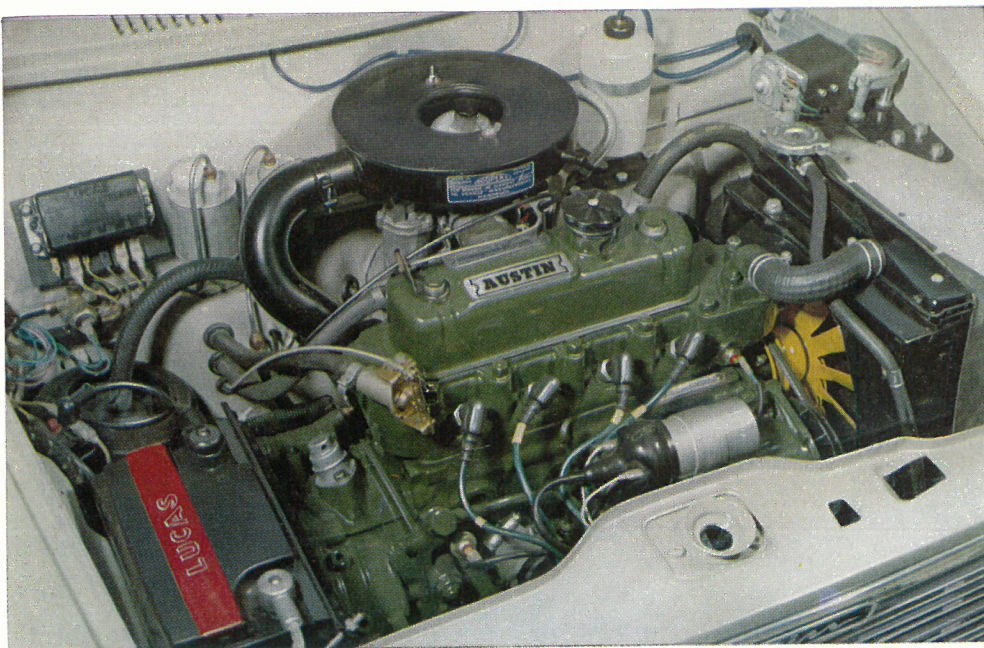
...1300-plads ganget med to!

Kører De med elefanter i bagagerummet? Nej, vel! Det kan De heller ikke i den nye Austin 1300 Countryman. Men ellers er der næsten ingen grænser for, hvad denne praktisk-indrettede stationsvogn kan rumme af feriefornødenheder.

Er De fem voksne i vognen – det er der nemlig plads og komfort til som i en 1300 saloon – kan De have 400 liter bagage i bagagerummet. Er De kun to, rummer bagagerummet over én kubikmeter – helt nøjagtigt 1070 liter! Og gulvet er gummibeklædt, så det ikke beskadiger bagagen.

Pladsen bag bagsædet er den ideelle soveplads for de mindste, og der er naturligvis lys i bagageafdelingen. Vil De sove i vognen, kan den på få sekunder – hvis De vel at mærke ofrer de originale sovebeslag til forsæderne – omdannes til en bekvem dobbeltseng på 1,97 meter!





En fremtidssikker investering

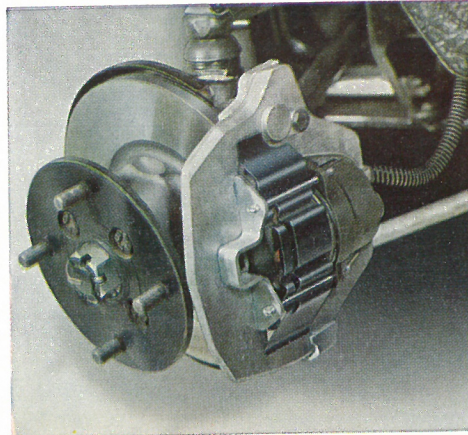
1300

— år forud i teknik og komfort

Der er naturligvis intet i vejen for, at motoren i en Austin 1300 kan anbringes på god gammel vis på langs i motorrummet. Man ville intet andet opnå herved, end at vognen ville blive en halv meter længere, end den er nu — uden at rumme mere overhovedet. I Austin 1300 får De inden for kun 373 centimeters samlet længde den samme plads som i en vogn på 425 centimeter — det betyder noget, når De skal finde et hul til en parkering eller på anden måde manøvrere med bilen i bytrafikken. Motor, gearkasse og differentiale er

sammenbygget til en enhed, der oven i købet smøres af den samme olie. Ikke noget med at rode med påfyldning af gearkasseolie inde i vognen — mekanikeren eller servicemanden behøver faktisk slet ikke at komme ind i vognen for at yde service på en Austin 1300. Det hele ligger udbredt under motorhjelm — smørefri undervogn, lukket kølesystem med ekspansionstank, batteri med påfyldningslåg i stedet for propper, servicefri Hydrolastic væskeaffjedring — og 10.000 kilometer mellem olieskiftene, det er da en vedligeholdelse, man kan overkomme!

Og de nye, højeffektive skivebremsere på forhjulene justerer sig selv!



Austin 1300 har nykonstruerede, ekstra-kraftige skivebremsere på forhjulene. 15 pct. mere effektiv opbremsning for samme pedaltryk — eller 15 pct. mindre pedaltryk og samme opbremsning!

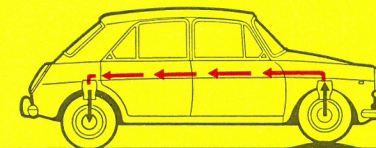
SÅDAN VIRKER DEN

Dårlige veje?

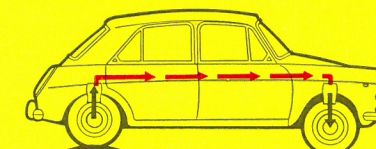
Ikke med hydrolastic-affjedring!

Hydrolastic er affjedringssystemet, der gør op med dårlige og ujævne veje. Vejbanen glattes ud for Dem, fordi den »tænkende« Hydrolastic væskeaffjedring hele tiden er et vejhjul foran — rammer forhjulene en ujævnhed, reagerer også baghjulene, så kørslen hele tiden bliver vandret og behagelig, og de generende niksvingninger undgås.

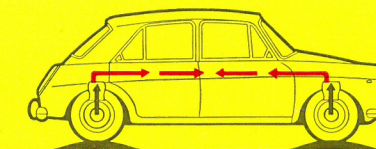
Men Hydrolastic væskeaffjedring gør mere end det! Den indeholder ikke et eneste knirkende metalfjederelement, ikke en utæt støddæmper, intet der kræver vedligeholdelse og regelmæssig udskiftning. Gummifjederelementerne og de fire væskebeholdere sørger for nyvognskomfort — også når vognen bliver 10 år gammel — og komforten er førsteklases uanset om føreren er alene i vognen, eller hele familien er med.



Forhjulene passerer en forhøjning — og bagvognen løftes tilsvarende.



Baghjulene passerer en forhøjning — og forvognen løftes tilsvarende.



For- og baghjul passerer forhøjninger samtidig — og hele væskeaffjedringen stivner, så vognen bevarer sin vandrette, nikfrie stilling på vejen.

SPECIFIKATIONER

MOTOR: (1300) Fire cylindre, stødstangsaktiverede topventiler. Boring 70,61 mm, slaglængde 81,28 mm, slagvolumen 1275 ccm. Største effekt 62 hk SAE ved 5250 omdr./min. Største drejningsmoment 9,6 kgm ved 3500 omdr./min. Kompressionsforhold 8,1:1.

Motor (1100) Fire cylindre, stødstangsaktiverede topventiler. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm. Største effekt 51 hk SAE ved 5100 omdr./min. Største drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 omdr./min. Kompressionsforhold 8,5:1.

Benzinsystem: S. U. karburator, type H. S. 4 (1300) S. U. karburator, type H. S. 2 (1100), luftfilter med papirelement, elektrisk benzinpumpe. Benzintanken rummer 36,4 liter.

Smøresystem: Fuldtrykssystem. Motorens bundkar er tillige oliebad for gearkasse og transmission. Indvendig oliepumpe af rotortypen trækkes af knastakslen. Samlet oliekapacitet ca. 4,5 liter foruden 0,57 liter til oliefilteret.

Tændingssystem: 12 volts, tændspole og strømfordeler med automatisk og vakuum tændingsregulering.

Kølesystem: Lukket trykkølesystem med separat ekspansionstank, vandpumpe, ventilator og termostat. Kapacitet 3,27 liter foruden 0,57 liter til varmeapparatet.

CHASSIS: Transmission: Kobling med en diameter på 0,18 m, hydraulisk aktiveret fra ophængt pedal, Fire-trins gearkasse med 1. gears-synchromesh for 1300-modellerne Centralt-placeret bundgearstang med remote-control. Kraftoverføring til forhjulene via åbne drivakslar med kardanled.

Differentiallet sammenbygget med motor og gearkasse.

Styretøj: Tandstangs med 3¹/₈ ratomdrejning mellem hjuludslagene. To-egret rat med en diameter på 41 cm. Sporvidde (for) 1,31 m, sporvidde (bag) 1,29 m. Vendediameter 10,59 m.

Affjedring: (For) – uafhængig affjedring med ulige lange arme og Hydrolastic-beholdere (interforbundne for og bag). (Bag) – uafhængig med svingarme omfattende Hydrolastic-beholdere, hjælpefjedre og krængningsstabilisator.

Bremser: Fodbremse – Fire-hjuls hydraulisk aktiveret fra ophængt pedal. Selvjusterende forskivebremser med en diameter på 20 cm og med enkel caliper på alle 1300 og 1100 Mk. II Automatic modeller. Belægningsareal 1060 cm². 20×10,3 cm tromlebremser bag med dobbelt selvforstærkende bremsebakkler. Samlet belægningsareal 2500 cm². En særlig trykreduktionsventil er indskudt mellem hovedcylinder og bagbremser for at reducere muligheden for baghjulsblokade under katastrofeopbremsninger. Håndbremse – Central placeret håndbremsegreb af trækstangstypen virker på baghjulene.

Hjul og dæk: Pressede stålpladehjul med fire hjulbolte. 5.50–12 slangeløse dæk

Elektrisk udstyr: 12 volts, 40 amperetimers batteri ved 20 timers afladning. Forlygter med asymmetrisk nedblænding. Fælles ratkontakt for horn, overhalingslys op- og nedblænding og blinklys med automatisk tilbageslag. To nummerpladelamper på bagkofangeren virker tillige som bagagerumslis. Selvparkerende vindspejlsviskere. Dobbeltthorn på Super de luxe og Countryman.

Instrumenter: Speedometer med kilometertæller med 100-meter kalibrering. Kølevandstermometer på Super de luxe og Countryman. Benzinmåler. Klavertangenter for lys og vindspejlsviskere. Kombineret tændings- og startkontakt. Advarselslamper for olietryk, oliefilter, fjernlys, blinklys og afladning. Indirekte instrumentbelysning. Vindspejlsvisker. Varmeapparat af frisklufttypen.

Karosseri: (Saloon) 4/5 personers 2- eller 4-dørs saloon med selv bærende helståls karosseri. Instrumentpanel i fuld bredde og med tromlespeedometer på 1300, central placeret rundt speedometer i indramning af kunst-træ på 1100 Mk. II. Oversiden betrukket med sort kunststof for at forhindre reflekser. Pakkehylde i fuld bredde, sikkerhedsvulster på alle fremstående kanter. Askebæger for og bag. Blændfrit bakspejl. Sidespejl på venstre dør. Solskærme af sikkerhedstypen. Skålformede forsæder med praktisk kunststofbetræk. Indstilling af begge sæder i længderetningen. Bagsæde i fuld bredde med praktisk kunststoffbetræk. Alle døre er hængslet i forkanten og har nedrulbare buede sidevinduer. Ventilationsruder i fordørene. Armlæn i alle døre. Begge fordøre kan låses udefra og er tryknapbetjente. Alle døre kan låses indefra. Børnesikkerhedslåse i alle døre. Tykke gulvtæpper med filtunderlag. Store buede for- og bagruder af sikkerhedsglas. Afvaskeligt loftsbetræk. Forberedt for montering af radio og sikkerhedsseler. Aflåseligt bagagerum bag i vognen har afbalanceret klap med skjulte hængsler. Reservehjulet anbragt under bagagerumsgulvet. Forchromede kofangere for og bag.

1300 modellerne har desuden: Vinduesrammer af rustfrit stål, kofangerhorn for og bag, dobbelt-horn, pakkerum på fordøre, armlæn bag. Betræk af vinylstof. Desuden oplukkelige bageste sideruder (2-dørs modellen).

Ekstraudstyr: Automatgear, el-opvarmet bagrude, forsæder med sovebeslag.

Karosseri: (Countryman) 4/5 personers 2-dørs stationsvogn med selv bærende helstålskarosseri. Instrumentpanel i fuld bredde og med tromlespeedometer. Oversiden betrukket med sort kunststof for at forhindre reflekser. Instrumentpanelet indrammet af sikkerhedsvulster, der også dækker kanten af den fuldbrede pakkehylde. Centralt placeret askebæger for, askebæger i hver af dørummene bag. Blændfrit bakspejl. To udvendige sidespejle. To solskærme af sikkerhedstypen. Skålformede forsæder med betræk af vinylstof. Indstilling af begge sæder i længderetningen. Sammenklappeligt bagsæde i fuld bredde og betrukket med vinylstof. Begge døre hængslet i forkanten og forsynet med buede nedrulbare sidevinduer og ventilationsruder. Armlæn i fordørene. Begge fordøre kan låses udefra og er forsynet med tryknaplåse og børnesikkerhedslåse. Sidevinduer af skydetypen. Udelt, aflåseligt bagdøråbner opad og er afbalanceret. Tykke gulvtæpper med filtunderlag. Bagageplatformen og bagsædets bagside beklædt med gummi. Stor buet forrude af hærdet sikkerhedsglas. Forberedt for radio og sikkerhedsseler. Reservehjulet anbragt under bagagerumsgulvet, der kan flyttes Forchromede kofangere med kofangerhorn for og bag.

Ekstraudstyr: Automatgear, forsæder med sovebeslag, så der bliver sovepladser på 196 cm, el-opvarmet bagrude.

NYT! – Alle Austin-vogne er dobbelt sikrede mod rust inden lakeringen på fabrikken i Rotodipbad – hos importøren efter FDM-metoden med Dinitrol specialolier.