



**Austin 1100,
1300,
1300 GT
og 1300
stationcar**

VIGTIGT!

Nærværende detaljer vedrørende specifikationerne gælder ikke for noget bestemt køretøj som leveres eller tilbydes. Fabrikanten forbeholder sig ret til at ændre specifikationerne med eller uden varsel, til enhver tid og på en hvilken som helst måde som han måtte skønne formålstjenlig. Der kan forekomme såvel større som mindre ændringer. Man har bestræbt sig for at bringe så nøjagtige oplysninger som overhovedet muligt i denne brochure. Alligevel kan hverken fabrikanten BLMC, dennes importør eller forhandler, som har udgivet brochuren, under nogen omstændigheder gøres ansvarlig. De bedes henvende Dem til forhandleren hos hvem De afgiver Deres ordre for at få nøjagtige oplysninger om specifikationerne på et givet køretøj. Denne brochure kan ikke under nogen form udgøre et tilbud fra BLMC til nogen person. Alt salg sker gennem importør eller forhandler på dennes almindelige salgs- og garantibetingelser, hvoraf han på forlangende udleverer et eksemplar.



IMPORTØR:

dfa

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S
5000 ODENSE

DERES AUSTIN-FORHANDLER:



Austin 1100

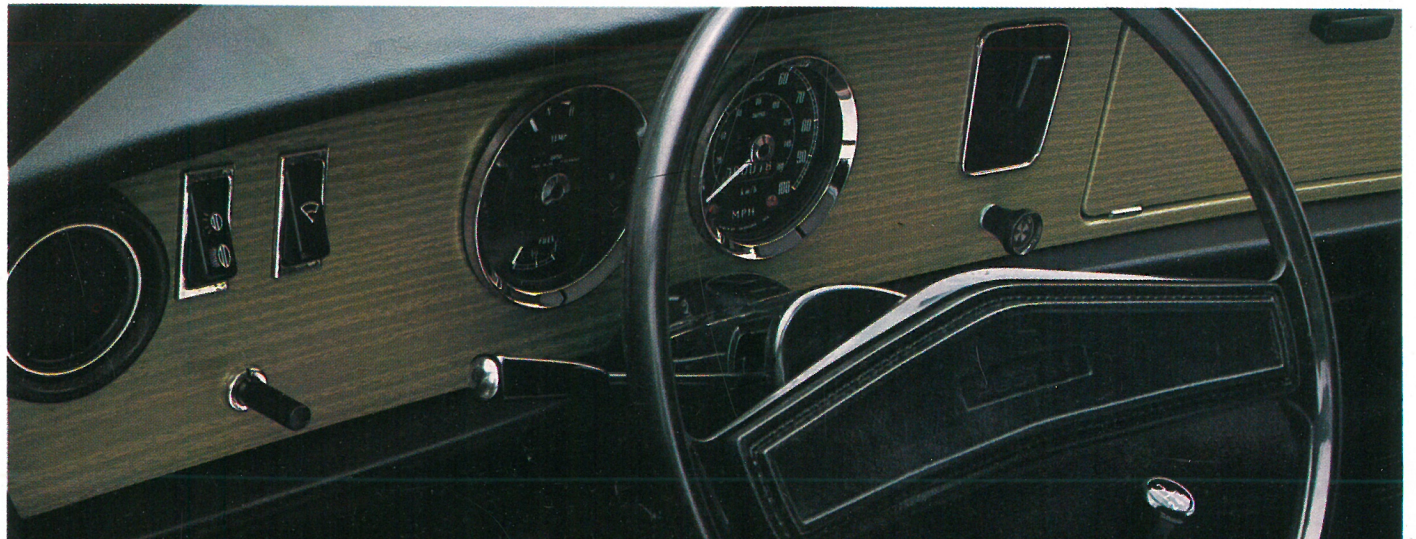
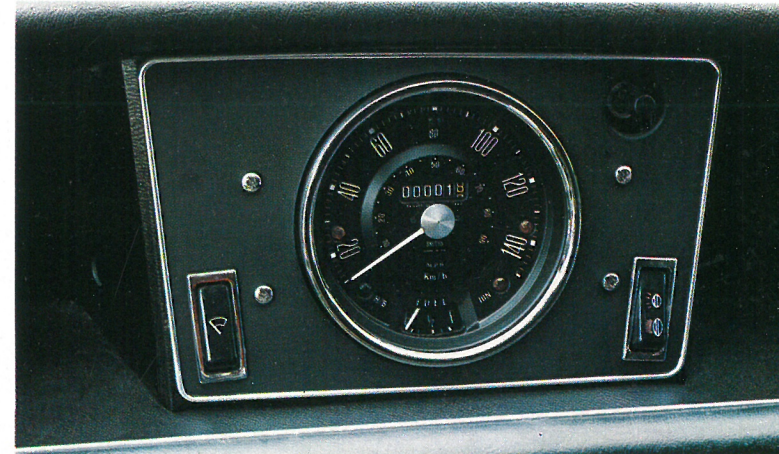
- een vogn
er bedre ...
Austin 1300

Det kunne være sjovt at opremse alle de punkter, på hvilke Austin 1100 er bedre end sine konkurrenter. Men hvilke konkurrenter?

Austin 1100 er blevet gennemprøvet som få den sidste halve snes år snart. Alligevel er den stadig toneangivende for rummelighed, sikre køreegenskaber og komfort i mellemklassen. Forklaringen, der stadig kommer på tværs af mange konkurrenter, er netop en tværliggende, pladsbesparende motor, et forhjulstræk der ligefrem trækker Austin-køreren ud af enhver vanskelig situation, og den berømte hydrolastic væskeaffjedring, der effektivt gør op med dårlige veje.

Hvor finder De en bedre vogn i samme eller lidt højere pris-klasse?

Svaret er: Hos Austin, nemlig i Austin 1300. Den er skåret over samme læst, men byder på endnu mere motorkraft og et endnu mere komfortabelt udstyr.





Austin 1300

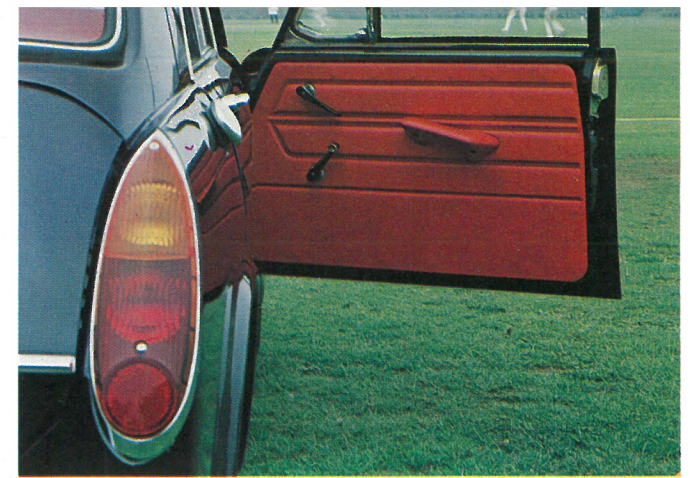
Bilen der ligefrem be'r
om konkurrence, men
aldrig får nok af den.

Austin 1300 deler teknik med den populære 1100. Det gælder både 2-dørs og 4-dørs modellerne. De er lidt dyrere end Austin 1100. Til gengæld byder de på mere motorkraft – meget mere motorkraft – og et mere omfattende og luksuøst udstyr, der sætter Austin 1300 helt til tops blandt mellemklassens komfortbiler.

Dens kompakte og elegante linier bevirker, at den snor sig let i tæt bytrafik og er nem at parkere. Men samtidig er den overordentlig rummelig på grund af sin opbygning med motoren på tværs foran og hjulene helt ude i hjørnerne.

Den er Englands største salgssucces til dato på bilfronten – hjemme som ude. Hvorfor mon?

Det er ikke svært at give svaret!







Austin 1300 Stationcar Hvor er dens lige?

Det er et godt spørgsmål. De finder nemlig aldrig en stationcar til den pris, der kan stå mål med Austin 1300 stationcar i spørgsmål om komfort, brugsrigtighed, pålidelighed, køresikkerhed og økonomi.



Det er tre biler i én skikkelse – og til én bils pris!

Med alle sæder rejst er det en luksuøs sedan med et bagagerum på 390 l og fuldt afbalanceret »køkkendør« at læsse ind og ud af.

Fold bagsædet frem og De har en varevogn med et bagagerum på 1080 l. Simpelthen den ideelle vogn til campingfolk, hundeejere og friluftsmennesker med behov for ekstra plads.

Slår De også forsædets ryglæn tilbage, har De en velpolstret dobbeltseng på 199 cm's længde. Er De længere end det, må De bo på hotel. Ellers er der ikke noget at udsætte på kørekomforten i Austin 1300 stationcar.

(Forsæder med sovebeslag er ekstraudstyr).



AUSTIN

UOK 989K



Austin 1300 GT

Hvor er dens rival?

Ja, hvor er den? En lille plet i bakspejlet, måske. For Austin 1300 GT er en rigtig GT med masser af motorkraft og enestående værdi for pengene. Alene det udstyr! Det får tænderne til at løbe i vand hos enhver sportsbilist – og alle dem, man kender.

Vognen er lynhurtig og sikker på snoede småveje og dog perfekt retningsstabil og komfortabel på de lange motorvejsstræk. Det er ikke lykken at komme hurtigt til målet, hvis man er radbrækket, når man når det. Det er man ikke i Austin 1300 GT.

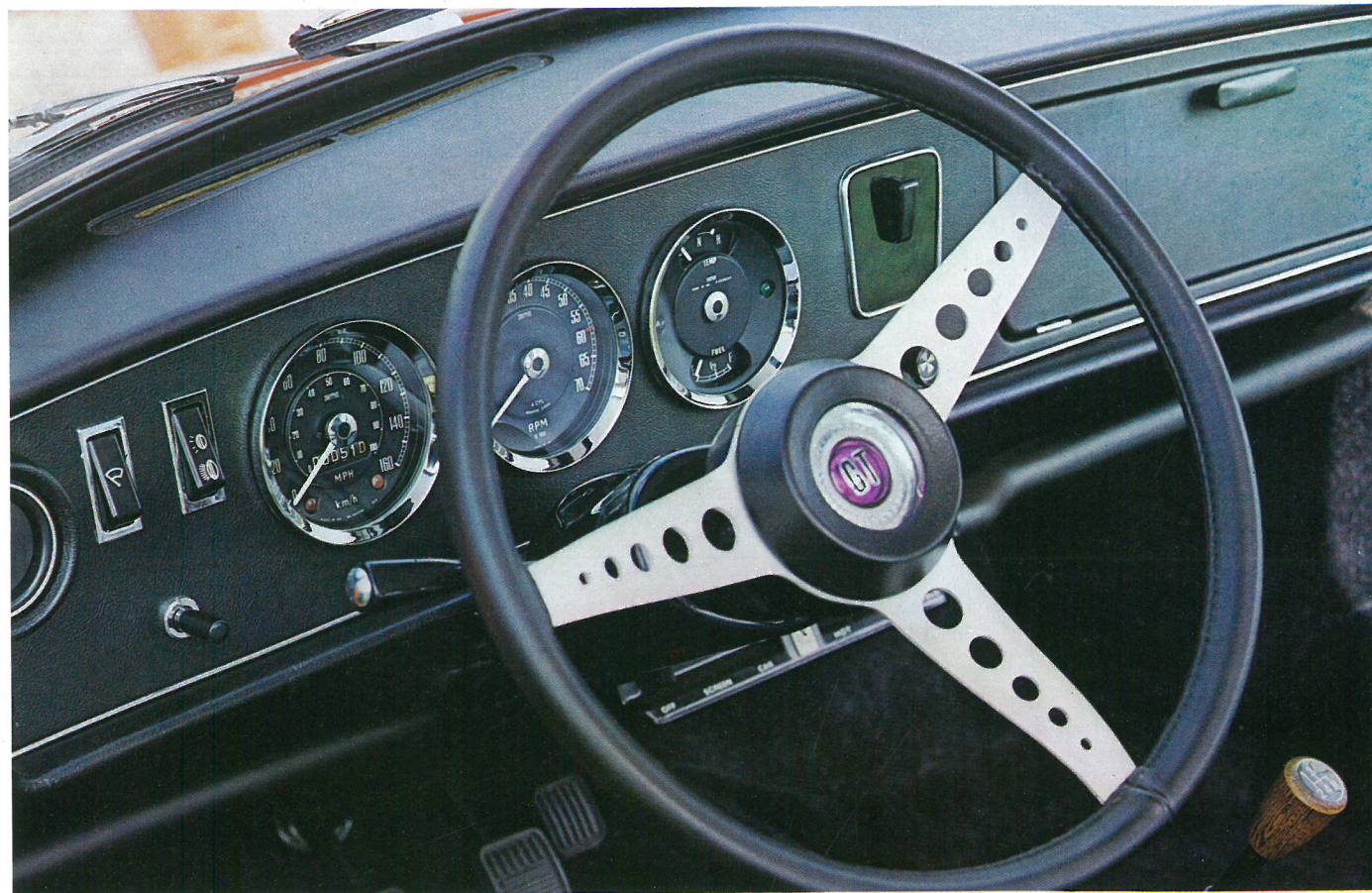
Det er spekulation i sikkerhed dette her. Moderne ventilation. Kraftige skivebremser foran. Refleksfrit interiør. Sikkerhedspolstret instrumentbord. Blændfrit bakspejl. Polstrede solskærme. Radialdæk.

Og så en konstruktion af en udførelse, der gør det sikkert at køre hurtigt. Når man går i GT-tanker, venter man altid lidt ekstra i retning af udstyr.

Det har man ret til. Men De venter næppe så meget, at Austin 1300 GT ikke kan tilfredsstille Dem – og mere til!

Det begynder med det elegante ydre. Vinyltag, sportshjulcapsler o.s.v., men det indre skuffer heller ikke.



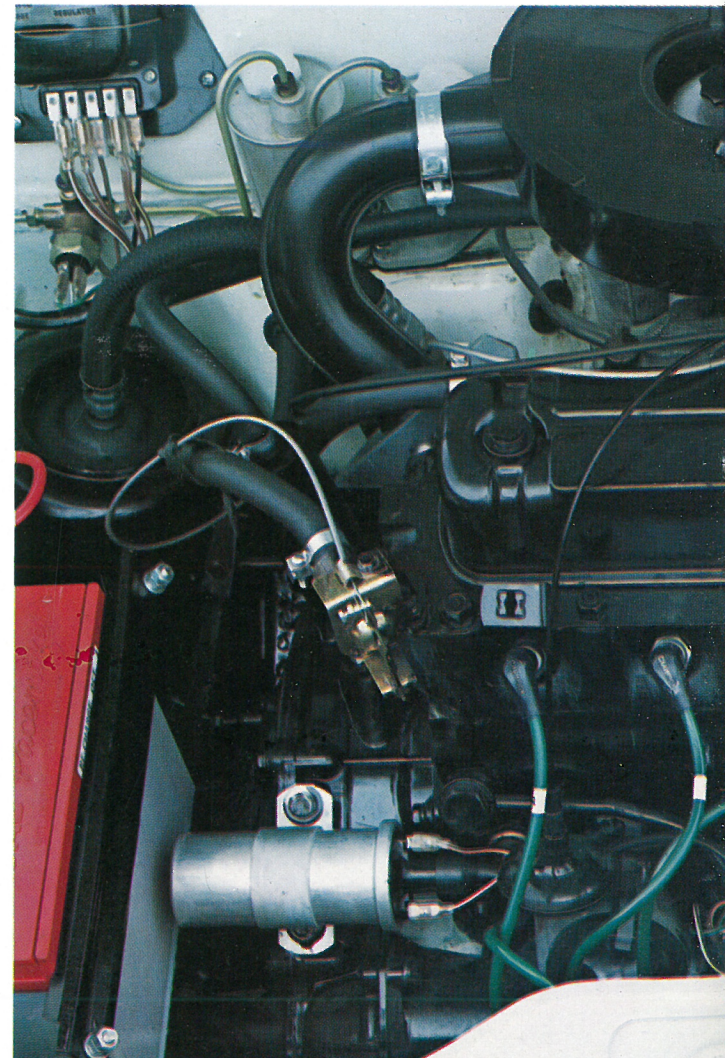
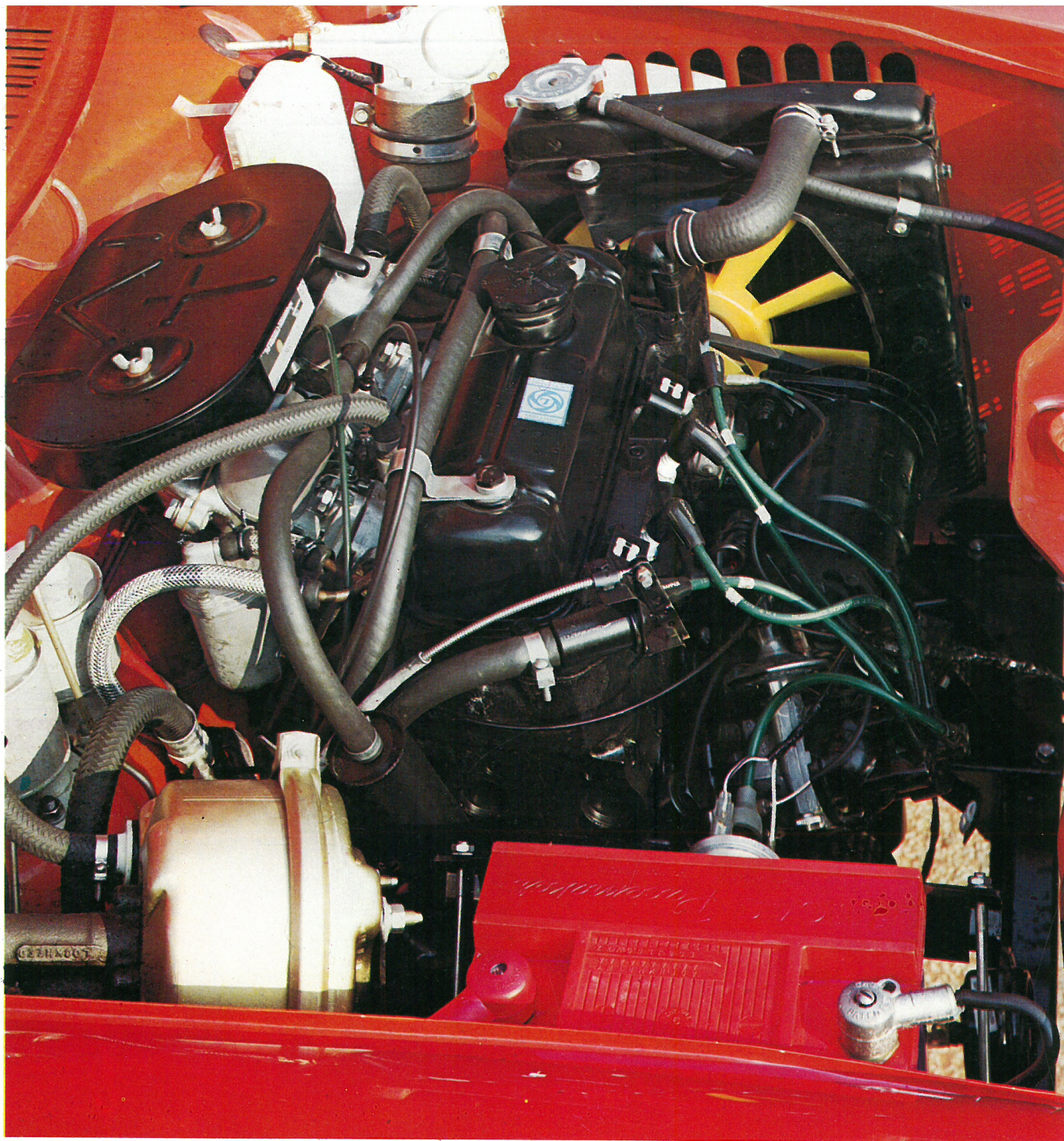


Også her er temaet sort vinyl og chrome. Begge forsæder kan fældes helt tilbage. Rattet er en racervogn værdigt. Dejlig kort sportsgearstang. Elektrisk omdrejningstæller.

Men det er ikke slut endnu. Motoren i 1300 GT har to karburatorer og to lydpotter. Viskerne har to hastigheder. Baklyset er elegant indbygget.

Den mangler kun en værdig konkurrent!







En ener i masseproduktion!

Også teknisk set er Austin 1100 og 1300 stadig foran de andre. Sådan vil vi helst have det, nu og i fremtiden.

Det betyder ikke, at vi laver tekniske ændringer bare for at være anderledes. Det er ikke os – det er simpelthen ikke vores stil. Siden vi først bragte 1100 serien på markedet – det er mere end 8 år siden – har vi videreført den revolutionerende konstruktion med tværstillet motor, forhjulstræk og hydrolastic væskeaffjedring. Tiden – og langt over 2.000.000 bilister – har vist os, at vi gjorde rigtigt, at det »anderledes« var bedre.

Hvad vi derimod tror på er systematiske forbedringer. Hvor rigtig den første 1100 end var efter den tids standard, så har tiden i vore udviklingsafdelinger ikke stået stille siden, og mange væsentlige forbedringer har været resultatet. De kan ikke alle ses med det blotte øje, men de har gjort Austins 1100/1300 serie til, hvad den er i dag: en ener i masseproduktion.

Det er ikke denne form for teknisk udvikling, der giver de store overskrifter på bladenes motorsider. Men bilkøberne finder ud af dem alligevel. Det snakker man om, bilist og bilist imellem, når en bil bare bliver mere og mere komfortabel og pålidelig. Tilfredse Austin-ejere verden over er vore talerør. Dem regner man med. Det er bilister, der ved, at sikker teknik har større værdi end megen chrome!

Det ved de andre bilfabrikanter naturligvis også, men hvad skal de gøre ved det? For selv om de indførte en lige så avanceret konstruktion som Austin 1100/1300 (hvad ikke meget tyder på i dag!), ville de stadig være år bagude i raffinement og gennemprøvetthed.

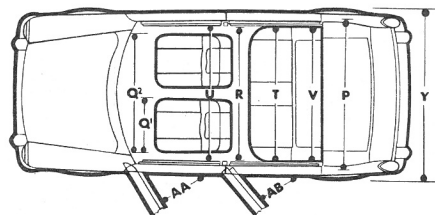
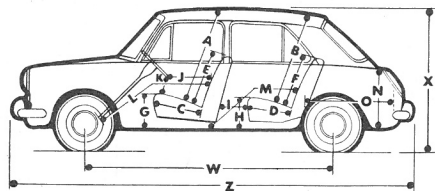


Et særligt Austin raffinement var indførelse af fuldautomatisk 4-trins gearskift i 1300 serien. Det er mere end blot anderledes end andre automatgear – det er bedre!

Med vort automatgear-system kan De nemlig både køre bekvemt automatisk, eller De kan sportsligt skifte mellem alle 4 gear manuelt, alt sammen uden koblingspedal, men med en kort effektivt bundgearvælger.

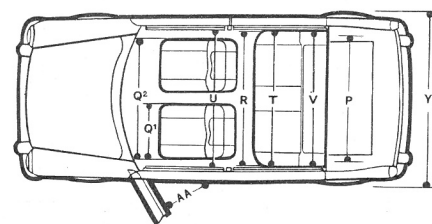
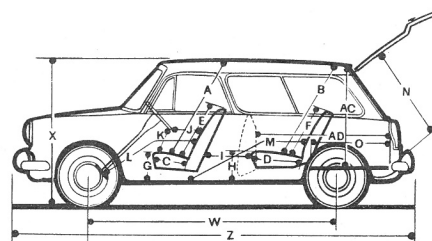
De er nemlig også på dette punkt situationens herre – eller dame! – i Austin.

Dimensioner



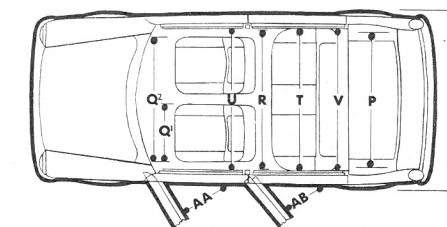
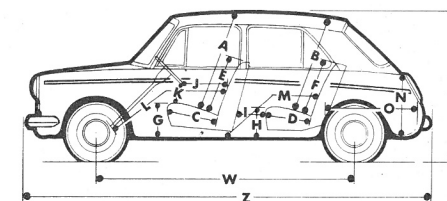
1100/1300 SALOON

		cm
Loftshøjde for	A	93.9
Loftshøjde bag	B	87.6
Forsædedybde	C	44.4
Bagsædedybde	D	44.4
Forsæderyglænsenhøjde	E	45.7
Bagsæderyglænsenhøjde	F	53.3
Forsædehøjde	G	34.3
Bagsædehøjde	H	34.3
Afstand mellem sæder - max.	I	35.5
Afstand mellem sæder - min.	I	25.4
Fra rat til ryglæn - max.	J	39.3
Fra rat til ryglæn - min.	J	27.9
Fra rat til forsæde	K	19.1
Benplads for - max.	L	111.7
Benplads for - min.	L	101.3
Benplads bag - max.	M	116.8
Benplads bag - min.	M	104.1
Bagagerumshøjde	N	55.9
Bagagerumsdybde	O	83.8
Bagagerumsbredde	P	120.6
Forsæde bredde	Q1	54.6
Samlet bredde over forsæder	Q2	119.3
Bagsæde bredde	R	127.0
Bredde over bagsæde - max.	T	132.1
Skulderbredde - for	U	127.0
Skulderbredde - bag	V	129.5
Akselafstand	W	237.5
Højde	X	136.8
Bredde	Y	153.4
Længde	Z	370.4
Indstigningsbredde for (2-dørs)	AA	87.6
Indstigningsbredde for (4-dørs)	AA	71.1
Indstigningsbredde bag (4-dørs)	AB	66.0
Sporvidde for		130.8
Sporvidde bag		129.2
Frihøjde over vejbane		15.6
Egenvægt 1100 - 2-dørs		775 kg
Egenvægt 1300 - 2-dørs		800 kg
Egenvægt 1100 - 4-dørs		825 kg
Egenvægt 1300 - 4-dørs		825 kg



1300 COUNTRYMAN

		cm
Loftshøjde for	A	93.9
Loftshøjde bag	B	86.4
Forsædedybde	C	44.4
Bagsædedybde	D	45.7
Forsæderyglænsenhøjde	E	45.7
Bagsæderyglænsenhøjde	F	54.6
Forsædehøjde	G	34.2
Bagsædehøjde	H	35.6
Afstand mellem sæder - max.	I	39.3
Afstand mellem sæder - min.	I	30.5
Fra rat til ryglæn - max.	J	39.3
Fra rat til ryglæn - min.	J	27.9
Fra rat til forsæde	K	19.1
Benplads for - max.	L	111.7
Benplads for - min.	L	101.3
Benplads bag - max.	M	129.5
Benplads bag - min.	M	123.2
Bagagerumshøjde	N	88.9
Bagagerumsdybde	O	73.7
Bagagerumsbredde	P	110.0
Forsæde bredde	Q1	54.6
Samlet bredde over forsæder	Q2	119.3
Bagsæde bredde	R	125.7
Bredde over bagsæde - max.	T	128.3
Skulderbredde for	U	127.0
Skulderbredde bag	V	123.8
Akselafstand	W	237.5
Højde	X	136.8
Bredde	Y	153.4
Længde	Z	370.4
Indstigningsbredde	AA	87.6
Bagagerums højde	AC	86.4
Bagagegulvs længde (sæde lagt ned)	AD	124.0
Sporvidde for		130.8
Sporvidde bag		129.2
Frihøjde over vejbane		15.6
Egenvægt		825 kg



1300 GT

		cm
Loftshøjde for	A	95.3
Loftshøjde bag	B	88.9
Forsædedybde	C	44.4
Bagsædedybde	D	44.4
Forsæderyglænsenhøjde	E	48.3
Bagsæderyglænsenhøjde	F	55.8
Bagsædehøjde	G	33.0
Forsædehøjde	H	33.0
Afstand mellem sæder - max.	I	35.6
Afstand mellem sæder - min.	I	25.4
Fra rat til ryglæn - max.	J	39.3
Fra rat til ryglæn - min.	J	27.9
Fra rat til forsæde	K	20.3
Benplads for - max.	L	111.7
Benplads for - min.	L	101.3
Benplads bag - max.	M	116.8
Benplads bag - min.	M	104.1
Bagagerums højde	N	55.8
Bagagerums dybde	O	83.8
Bagagerums bredde	P	120.6
Forsæde bredde	Q1	54.6
Samlet bredde over forsæder	Q2	119.3
Bagsæde bredde	R	127.0
Bredde over bagsæde	T	132.1
Skulderbredde for	U	127.0
Skulderbredde bag	V	129.5
Akselafstand	W	237.5
Højde	X	135.9
Bredde	Y	153.4
Længde	Z	370.4
Indstigningsbredde for	AA	71.1
Indstigningsbredde bag	AB	66.0
Sporvidde for		130.8
Sporvidde bag		129.2
Frihøjde over vejbane		14.0
Egenvægt		825 kg

Specifikationer

1100/1300 SALOON

MOTOR: Fire cylindre, stødstangsaktiverede topventiler. (1300): Boring 70,61 mm, slaglængde 81,28 mm, slagvolumen 1275 cc. Max. effekt 62 hk (SAE) ved 5250 omdr./min. Max. drejningsmoment 9,5 mkg ved 2500 omdr./min. Kompressionsforhold 8,8:1. (1100): Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 cc. Største effekt 51 hk (SAE) ved 5100 omdr./min. Max drejningsmoment 8,3 mkg ved 2500 omdr./min. Kompressionsforhold 8,5:1.

BRÆNDSTOFSYSTEM: (1300): SU karburator type HS4. (1100): SU karburator type HS2.

KOBLING: Membramtype, 18 cm diameter.

GEARKASSE: 4 trins-fuldsynchroniseret. Centralt placeret bundgearstang med remote kontrol.

TRANSMISSION: Forhjulstræk via åbne drivaksler med kardanled. Udveksling (1300): 3.65:1. (1100): 4.13:1.

STYRETØJ: Tandstang.

HJULOPHÆNG/AFFJEDRING: Alle fire hjul uafhængigt ophængt. Hydrolastic affjedring.

BREMSE: Hydrauliske. 21 cm skivebremser på forhjulene og 20 cm tromlebremser med primære og sekundære bremsesko på baghjulene.

HJUL: Pressede stålpladehjul; 5.50–12 slangeløse dæk.

EL-ANLÆG: 12 volt, 40 amp/t batteri. Kombinationskontakt for signalhorn, langt- og kort lys, overhalingslys samt afviserblink anbragt på ratstammen. Enkelttonet signalhorn. Varmeapparat. Kombineret start- og tændingskontakt sammenbygget med ratlås.

INSTRUMENTER: Speedometer kalibreret i km/t og miles med kilometertæller. Fjerntermometer (kun 1300), benzinmåler, kontrollamper for olietryk, langt lys, afviserblink og ladekontrol.

KARROSSERI: 4/5 personers 2- eller 4 dørs saloon med selv bærende helståls karrosseri. (1100): Centralt placeret kunststofbetrukket instrumentpanel. Bred pakkehylde i hele vognens bredde. Gulvet dækket af svær gummimatte med tykt filtunderlag. (1300): Instrumentpanel i imiteret træ i hele vognens bredde. Gulvet belagt med fast tæppe med filtunderlag. Vinduesrammer af rustfrit stål. Armlæn. Begge modeller: Regulerbare friskluftsdysere i hver side af instrumentpanel/pakkehylde. Sæder betrukket med kunststof. Oplukkelige bageste vinduer i to-dørs modellen.

EKSTRAUDSTYR: Automatisk gearkasse. El-opvarmet bagrude. Forsæder med sovebeslag. Radialdæk.

1300 COUNTRYMAN

MOTOR: Fire cylindre. Stødstangsaktiverede topventiler. Boring 70,61 mm. Slaglængde 81,28 mm. Slagvolumen 1275 cc. Max. effekt 62 hk (SAE) ved 5250 omdr./min. Max. drejningsmoment 9,5 mkg ved 2500 omdr./min. Kompressionsforhold 8.8:1.

BRÆNDSTOFSYSTEM: SU karburator type HS4.

KOBLING: Membramtype, 18 cm diameter.

GEARKASSE: 4 trins – fuldsynchroniseret. Centralt placeret gearstang med remote kontrol.

TRANSMISSION: Forhjulstræk via åbne drivaksler med kardanled. Udveksling 3.65:1.

STYRETØJ: Tandstang.

HJULOPHÆNGNING/AFFJEDRING: Alle fire hjul uafhængigt ophængt. Hydrolastic affjedring.

BREMSE: Hydrauliske, 21 cm skivebremser på forhjulene og 20 cm tromlebremser med primære og sekundære bremsesko på baghjulene.

HJUL: Pressede stålpladehjul; 5.50–12 slangeløse dæk.

EL-ANLÆG: 12 volt, 40 amp/t batteri. Kombinationskontakt for signalhorn, langt- og kort lys, overhalingslys samt afviserblink anbragt på ratstammen. Enkelttonet signalhorn. Varmeapparat. Kombineret start- og tændingskontakt sammenbygget med ratlås.

INSTRUMENTER: Speedometer kalibreret i km/t og miles med kilometertæller, fjerntermometer, benzinmåler, kontrollamper for olietryk, langt lys, afviserblink og ladekontrol.

KARROSSERI: 4/5 personers 2 dørs sedan med selv bærende helståls-karrosseri. Instrumentpanel i imiteret træ i hele vognens bredde med regulerbare friskluftdysere i hver side. Sæder betrukket med kunststof. Armlæn på fordørene. Bagsædet kan lægges ned således, at ryglænets bagside flugter med bagagerummets gulv, hvorved opnås ekstra bagageplads. Horisontalt oplukkelig bagdør.

EKSTRAUDSTYR: Automatisk gearkasse. Forsæder med sovebeslag. Radialdæk.

1300 GT

MOTOR: Fire cylindre. Stødstangsaktiverede topventiler. Boring 70,61 mm, slaglængde 81,28 mm, slagvolumen 1275 cc. Max. effekt 71 hk (DIN) ved 6000 omdr./min. Max. drejningsmoment 10,25 mkg ved 3250 omdr./min. Kompressionsforhold 9.75:1.

BRÆNDSTOFSYSTEM: Dobbelt SU karburator type HS2.

KOBLING: Membramtype, 18 cm diameter.

GEARKASSE: 4 trins – fuldsynchroniseret. Centralt placeret gearstang med remote kontrol.

TRANSMISSION: Forhjulstræk via åbne drivaksler med kardanled. Udveksling 3.65:1.

STYRETØJ: Tandstang.

HJULOPHÆNGNING/AFFJEDRING: Alle fire hjul uafhængigt ophængt. Hydrolastic affjedring.

BREMSE: Hydrauliske 21 cm skivebremser på forhjulene og 20 cm tromlebremser med primære og sekundære bremsesko på baghjulene.

HJUL: Pressede stålplade-hjul. 145–12 radialdæk.

EL-ANLÆG: 12 volt, 40 amp/t batteri. Kombinationskontakt for signalhorn, langt- og kort lys, overhalingslys samt afviserblink anbragt på ratstammen. Enkelttonet signalhorn. Varmeapparat. Kombineret start- og tændingskontakt sammenbygget med ratlås.

INSTRUMENTER: Speedometer kalibreret i km/t og miles med kilometertæller, omdrejningstæller, fjerntermometer, benzinmåler, olietrykmanometer, kontrollamper for langt lys, afviserblink og ladekontrol.

KARROSSERI: 4/5 personers 4 dørs saloon med selv bærende helståls-karrosseri. Instrumentpanel i hele vognens bredde med regulerbare friskluftsdysere i hver side. Sæder betrukket med kunststof. Gulvet belagt med fast tæppe. Armlæn på alle døre. Sovebeslag på forsæderne.

EKSTRAUDSTYR: El-opvarmet bagrude.

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