

# Danmarks populæreste bil i ny motorstærk udgave

Vi har stillet den ansigt til ansigt med rivalerne



#### PRØVE-EKSEMPLAR:

Morris Mascot Mark II 1000 Super, 2-dørs, 4-personers sedan med synkromeshgear og bundgearakflle.

Pris: 17.143 kr. eksklusiv leveringsomkostninger, heraf ca. 9175 kr. til staten i afgifter foruden told.

4-cylindret motor på 998 cm<sup>3</sup> og 42 SAE-hk.

Morris og Austin fremstilles på samme samlebånd af British Motor Corporation, i hvilken Morris- og Austin-fabrikkerne for længst er sammensluttede. Derimod repræsenteres de to mærker af hver sin importør her i Danmark ligesom i de fleste andre lande, og de konkurrerer på klargøring og service.

Producent: British Motor Corporation, Ltd., Longbridge, Birmingham, England.

Importør: Dansk Oversøisk Motor Industri (DOMI), Ringvej 35, Glostrup. Den teknisk og indretningsmæssigt identiske Austin Mini importeres af De Forenede Automobilfabrikker, Odense.

#### PRØVE-VILKÅR:

Ca. 1000 km tilbagelagt på 10 dage, herunder gennemkørsel af de faste prøvestrækninger. Prøvet både i tørt og vådt føre samt i kraftig blæst. Kilometertælleren viste ca. 4000 ved prøvekarlens slutning.

Testrapport og fotos:  
TAGE SCHMIDT



Det er nu snart 10 år siden, BMC startede en ny epoke for de helt små biler med Austin Partner og Morris Mascot. Netop i år har Minierne nået deres hidtil største salgssucces på det danske marked, hvor de er blandt de mest solgte og vel sagtens den mest populære bil.

Men kan de leve op til deres ry? Er den nye 1000 Super lige så avanceret og uden konkurrence sin classes bedste, sådan som de første Minier var det?

●●● Måske burde jeg aldrig prøve køre et »hundehus«, for det er svært for mig at være strengt saglig. Min forrige vogn var en Cooper. Jeg havde den i tre år og elskede den højt, og det siges jo både, at kærlighed gør blind, og at gammel kærlighed ikke ruste. Men jeg skal gøre mit bedste, og nu er De i hvert fald advaret.

Selv om den ny Mini-Mascot 1000 Super har samme slagvolumen og gearskifte, er den ikke nogen Cooper. Den har kun én karburator, udvikler færre hestekræfter, mangler skivebremsere foran og er gearret til afslappet motorgang ved stor hastighed fremfor hurtig acceleration.

Men den repræsenterer en meget stor forbedring i forhold til den hid-

tidige Mini-Mascot 850. I hvert fald når det gælder landevejskørsel. Til bybrug kan det diskuteres, om man ikke er lige så godt tjent med 850 Mark II, der har en række nye detaljer fælles med 1000 Super. Blandt andet meget mindre vendediameter, selvparkerende viskere og kombineret ratkontakt til nedblænding, overhalingslys, blinklys og horn.

På landevejen er der påfaldende forskel på 850 og 1000 Super. Den større og kraftigere motor er taget til indtægt for en klækkelig forhøjelse af totalgearingen, så motoren løber roligere. Og alligevel er der blevet tilstrækkelig megen kraft til overs til at give afgørende hurtigere acceleration og mere overlegen top-

(Fortsættes side 43)



#### Bedre polstring i bagsædet

Sæderne er her i landet de samme, som indførtes til slut i den sidste af Mark I udgaverne af den originale 850 version. I England og formodentlig på alle andre eksportmarkeder har 1000 Super lignende sæder, som nu er indført i Marina og 1800 Monaco serierne, men som ville fordyre Mascot-Mini uforholdsmæssigt meget herhjemme på grund af vore afgifter. Jeg synes selv, at man sidder bedre i de nye sæder, men andre betragter dem som et tilbageskridt i Mascot-Mini. I hvert fald er de sæder, som bruges herhjemme et stort fremskridt i forhold til de oprindelige, blandt andet fordi de giver en mere tilbagelænet kørestilling. Hvis man kun har prøvet at være bagsædepassager i de første Mascot'er og Mini'er, skal man også vide, at bagsædet er blevet meget bedre polstret. Gulvet er dækket med tæppe både for og bag.

Hylden under forruden er gjort større og kontakterne er samtidig blevet nemmere at nå. Instrumenteringen er den samme som i Cooper-versionerne.

DANMARKS  
POPULÆRESTE BIL I NY  
MOTORSTÆRK UDGAVE  
(FRA SIDE 41)

HVOR SIKKER ER DEN?		INDRETNING OG Udstyr		
Sikkerhedsseler foran	NEJ	Ratlås eller anden tyverisikring		NEJ
Sikkerhedsseler bagi	NEJ	Instruktionsbog på dansk	JA	JA
Monteringshuller til sikkerhedsseler foran	JA	Oplukkelige sideruder bagi	JA	NEJ
Monteringshuller til sikkerhedsseler bagi	NEJ	Lås i begge sider	JA	NEJ
Energiabsorberende forparti	NEJ	Kølevæsketermometer	JA	JA
Energiabsorberende bagparti	NEJ	Overhalingsslys	JA	JA
Sikkerhedsratstamme	JA	Kontrollampe for fjernlys	JA	NEJ
Deformationssikrede dør-låse	NEJ	Svingbare solskærme	JA	NEJ
Fri for skarpe kanter i loftet	JA	Handskerum eller hylde	JA	NEJ
Bagspejl, som giver efter ved kollision	JA	Kilometerregler med 100 meterregistrering	JA	NEJ
2-delt bremsekredsløb	NEJ	Fælles nøgle til døre og tænding	JA	NEJ
Advarselsslys/refleks i døre	NEJ	Askebæger bagi	JA	NEJ
		Varmluftudledning til bagvognen	JA	NEJ
		Separate friskluftspredere		NEJ
		Udluftningsspalter bagi		NEJ
		El-varmetråde i bagruden		NEJ
		Fiertrins blæsemotor		NEJ
		Indstillelige forsæderyglæn		NEJ
		Indstillelig forsædehøjde		NEJ
		Vippebagspejl mod blænding		NEJ
		Elektrisk tænder		NEJ
		Direkte lys i bagagerum	JA	NEJ
		Lys i motorrum	JA	NEJ
		Interiørylkontakt i alle døre		NEJ
		Aflåseligt motorrum		NEJ
		Aflåseligt benzindæksel		NEJ
		Baklyst		NEJ
		Gummi på kofangere		NEJ
		Triptæller		NEJ
		Voltmeter/Amperemeter		NEJ
Forruden er af hærdet glas med „zebra“-sigtzone. Sikkerhedspolstringen indskrænker sig nødtørftigt til kanten af hylden under instrumenterne, og der er i det hele taget ikke gjort noget særligt for den indvendige sikkerhed bortset fra anbringelsen af rattet, der fældes forover ved kraftig påvirkning. Kontakter og varmeapparat er meget fremtrædende. Benzintankens anbringelse kan anfægtes.		<b>BEMÆRKELSVÆRDIGT STANDARDUDSTYR</b> Store lommer i dørene og ved siderne af bagsædet. Plads til bagage under bagsædet. Let udtageligt bagsæde (men ikke ryglæn). Se også instrumentpanel.		

hastighed på cirka 123 km/t ved kun 4700-4800 o/m. Den højere gearing giver sig i øvrigt ikke blot udtryk i en langsommere motorgang, men gør også, at man kan køre højere op i de lave gear, så både andet og tredje gear egner sig bedre til hurtige overhalinger.

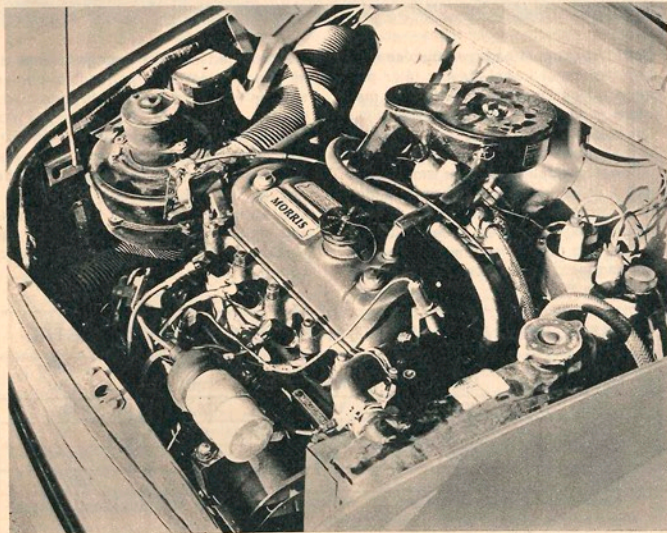
Smidigheden er den samme som sædvanlig i BMCs små motorer. Det vil sige, at sejtrækevnen er meget fin med blødt og jævnt træk ned til lavere omdrejningstal i højt gear, end man egentlig bryder sig om at bruge. Opad er smidigheden mindre imponerende, og man fristes ikke ligefrem til at komme op på kritisk store omdrejningstal.

Man må nok forberede sig på, at den lille benzintank på kun 25 liter kan blive et irritationsmoment med den større motor, som er noget mere benzinslugende, især hvis de ekstra hestekræfter udnyttes. Da vil optankning for hver 225-250 km være nødvendig, hvis man ikke vil risikere at løbe tør for benzin.

Den kraftige køleventilator får motoren til at lyde lidt mere fortravlet, end den faktisk er, men motorstøjniveauet må alligevel karakteriseres som lavt. Det samlede støjniveau er nærmest normalt for prisklassen med et lyd billede, som domineres af vejstøj i topgear. Der forekommer en del transmissions-syngen i de lave gear.

I forhold til andre familiebiler i de populæreste prisklasser er der nærmest tale om en ajourføring af motorydeevnen. Nok er 1000 Super ganske kvik, men den stikker ikke af fra alt og alle på lige vej.

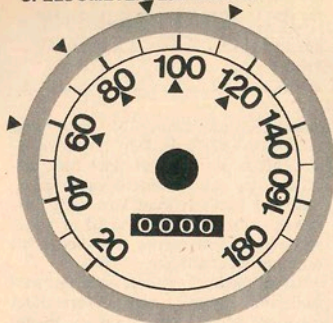
Men hvad så på snoet vej? BMC-Mini'ens køreegenskaber er jo efterhånden legendariske. Berømmet i alverdens prøvekoerselsrapporter og (Fortsættes side 45)



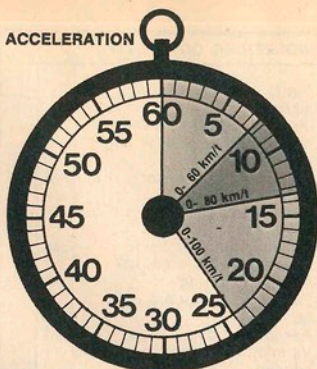
**Nem adgang til de vigtigste dele**

Motorrummet hører til de tæt pakkede, men der er alligevel forholdsvis nem adgang til de dele, man hyppigst har brug for at komme til. At motoren står på tværs, er der vel ikke længer nogen, som kan forundres over. Netop Mini Mascot har været den vigtigste pioner for dette arrangement, som efterhånden har vundet almindeligt indpas i konstruktioner med forhjulstræk, fordi det kan spare plads i længden. BMC har ikke fulgt den almindelige tendens til at gå over til gennemsigtig bremsevæskebeholder.

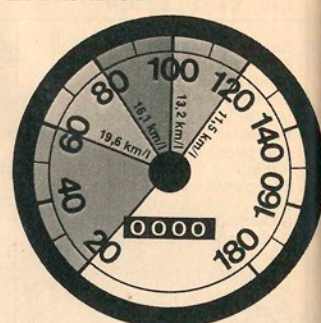
**SPEEDOMETERFEJLVISNING**



**ACCELERATION**



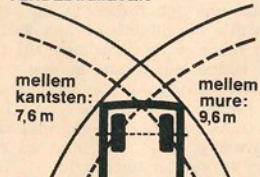
**BENZINØKONOMI**



0-60 km/t: 7,7 sek. - 0-80 km/t: 13,7 sek. -  
0-100 km/t: 24,0 sek. - 0-400 meter: 21,8  
sek. - Tophastighed: 124 km/t

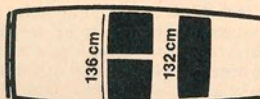
Ved 60 km/t: 19,6 km/l - Ved 80 km/t: 16,1  
km/l - Ved 100 km/t: 13,2 km/l - Testfor-  
brug: 11,5 km/l. Oktantalbehov: 94.

**VENDEDIAMETER**

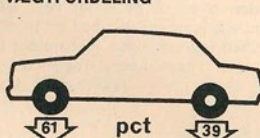


Fuld t styreudslag opnås ved 2,8  
ratomdrejninger.

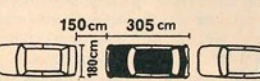
**INDVENDIGE MÅL**



**VÆGTFORDELING**



**NØDVENDIG PLADS TIL  
PARKERING**



For at komme klar af en 180 cm  
bred forhindring ved kantstenen i  
en enkelt svingning kræves  
mindst cirka 4,55 meter plads  
langs kantstenen.



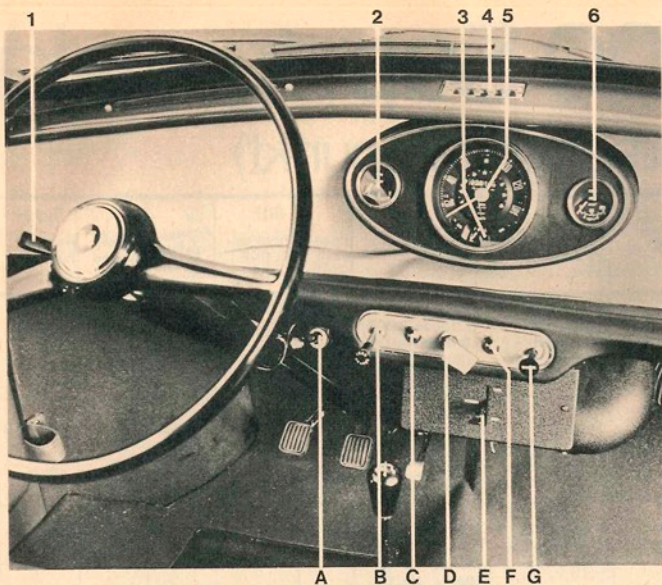
**Stærkt begrænset bagagerumsplads**  
Bagagerummet i Mini-Mascot tåler dår-  
ligere og dårligere sammenligning med  
andre vognes, men det bør retfærdigvis  
vurderes i sammenhæng med, at BMCs  
lille »hundehus« giver bedre ordnede  
anbringelsesmuligheder for småbagage  
inde i selve vognen end nogen anden  
bil i verden uanset størrelse. Der er  
ingen dækplade over reservehjul og  
batteri, der dog er forsynet med et låg,  
så bagagen ikke kommer i direkte

kontakt med det. Da bagagerummet er  
så lille, må det dog nærmest betragtes  
som en fordel, at der ikke bruges plads  
til en bundplade. Bagagerumslågets  
hængsler er så kraftige, at det kan  
bruges som ladplads, hvis man lader det  
stå åbent, og nummerpladen vipper da  
ned, så den stadig kan ses.  
Ved anvendelse af mere hensigtsmæs-  
sigt dimensioneret bagage end den her  
viste er der plads til mere end disse to  
kufferter.

**HASTIGHED I FORHOLD TIL MOTORENS OMDREJNINGSTAL**

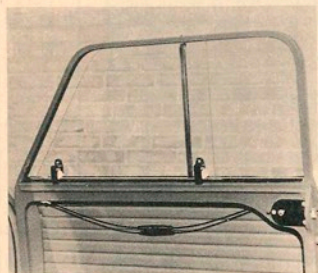
Omdrejninger pr. minut (o/m)	1. gear km/t	2. gear km/t	3. gear km/t	4. gear km/t
1000	7,5	11,8	18,4	26,4
2700*	20,2	31,8	50	71
5250**	39,4	62	97	139***
5700***	42,8	67	105	150***

\* Maksimale drejningsmoment. \*\* Maksimal hk-effekt. \*\*\* Maksimale omdrejningsstal iflg. skøn. \*\*\*\* Teoretisk værdi.

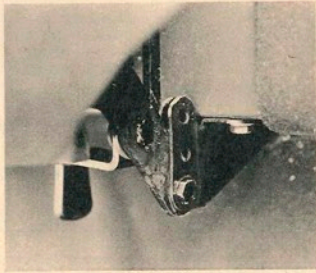


#### INSTRUMENTPANEL I BMC MINI 1000 SUPER

1. Kombineret blinklys-, horn-, nedblændings- og overhallslys-kontakt
  2. Kølevæsketemometer
  3. Benzinstandsmåler
  4. Askebæger
  5. Speedometer med kilometertæller
  6. Olietrykmåler
- A. Vaskerpumpe  
B. Varmeregulering  
C. Lyskontakt  
D. Tændings- og startlås  
E. Luftregulering  
F. Viskerkontakt  
G. Choker



Det primitive snoretæk ved dørene er mere effektivt, end det ser ud.



Sæderne har få indstillingsmuligheder, og operationen er ret besværlig.

### DANMARKS POPULÆRESTE BIL I NY MOTORSTÆRK UDGAVE

(FRA SIDE 43)

fedt understreget af Cooper S versionernes opsigtsvækkende mængder af sejre i de internationale rallies, der først og fremmest vindes på køreegenskaber. Men der er jo kommet mange nye modeller på markedet. Er andre ikke ved at vinde ind på Mini'en, når vi ser bort fra specialudgaverne?

BMCs Mini er ikke længer så sensationelt overlegen i svingene, som den var ved sin introduktion, da den satte en helt ny standard for små bilers køreegenskaber. Men hvis vi holder os strengt til prisklassen, er det alligevel vanskeligt at få øje på

konkurrenter, som virkelig kan true den, når man tager alle svingeegenskaber i betragtning.

Og selv om man ser helt bort fra prisen, ligger den fremdeles meget pænt placeret. Det er selvfølgelig i nogen grad en smagssag, men jeg mener, at den stadig er i spidsen med hensyn til at give både urutinerede og rutinerede købere primær sikkerhed gennem manøvredegyldighed og stabilitet. For at sige det på en absolut upædagogisk måde: Det er en vogn, som man kan slippe fra ualmindelig mange dumheder i, fordi den i usædvanlig grad er på sin kørers side. Man kan også karakterisere køreegenskaberne ved, at jo vanskeligere kørselsbetingelserne er, desto mere brillerer Mini-Mascot på andre bilers bekostning især i hænderne på en dygtig kører.

Men netop fordi den med rette

vidt og bredt er højt estimeret for sine fine køreegenskaber, er der måske særlig grund til at advare mod at overvurdere den. Der er grænser for dens dyder, og i visse henseender er nogle nyere konstruktioner mere stabile over for fejlmanøvrer og nødbremssning.

Man kan få brug for at modstyre for at modvirke en bagvognsudsvajning, hvis man pludselig slipper gasen midt i et sving, som man er kørt rigeligt hurtigt ind i. Og man kan ikke træde bremsepedalen kritikløst i bund uden at risikere en bagvognsudskridning, hvis man ikke slipper den igen. Der findes i dag forhjulstrukne vogne med mere endtydigt bestemte, neutrale køreegenskaber, og uanset motorplacering og kraftoverføring får der mange vogne, som er mere stabile over for nødbremssning både lige ud og i sving.

Men så kan man selvfølgelig igen vende det om og sige, at Mini-Mascots ringe egenvægt og superkompakte yderdimensioner gør disse betragtninger mindre relevante, end de ville være i forbindelse med en større og tungere vogn. Begge dele reducerer i sig selv risikoen for at komme på gale veje. Og så er vi tilbage, hvor vi startede: Mini-Mascot er stadig ualmindelig sikker, og 1000 Super versionens ekstra hestekræfter forrykker intet. Det sidste siger i øvrigt sig selv for enhver, som har haft lejlighed til at mærke stabiliteten i den langt hurtigere Cooper S. End ikke i glat vinter-føre vil den

(Fortsættes side 75)

# BMC 1000 Super ansigt

(set fra et prismæssigt synspunkt)

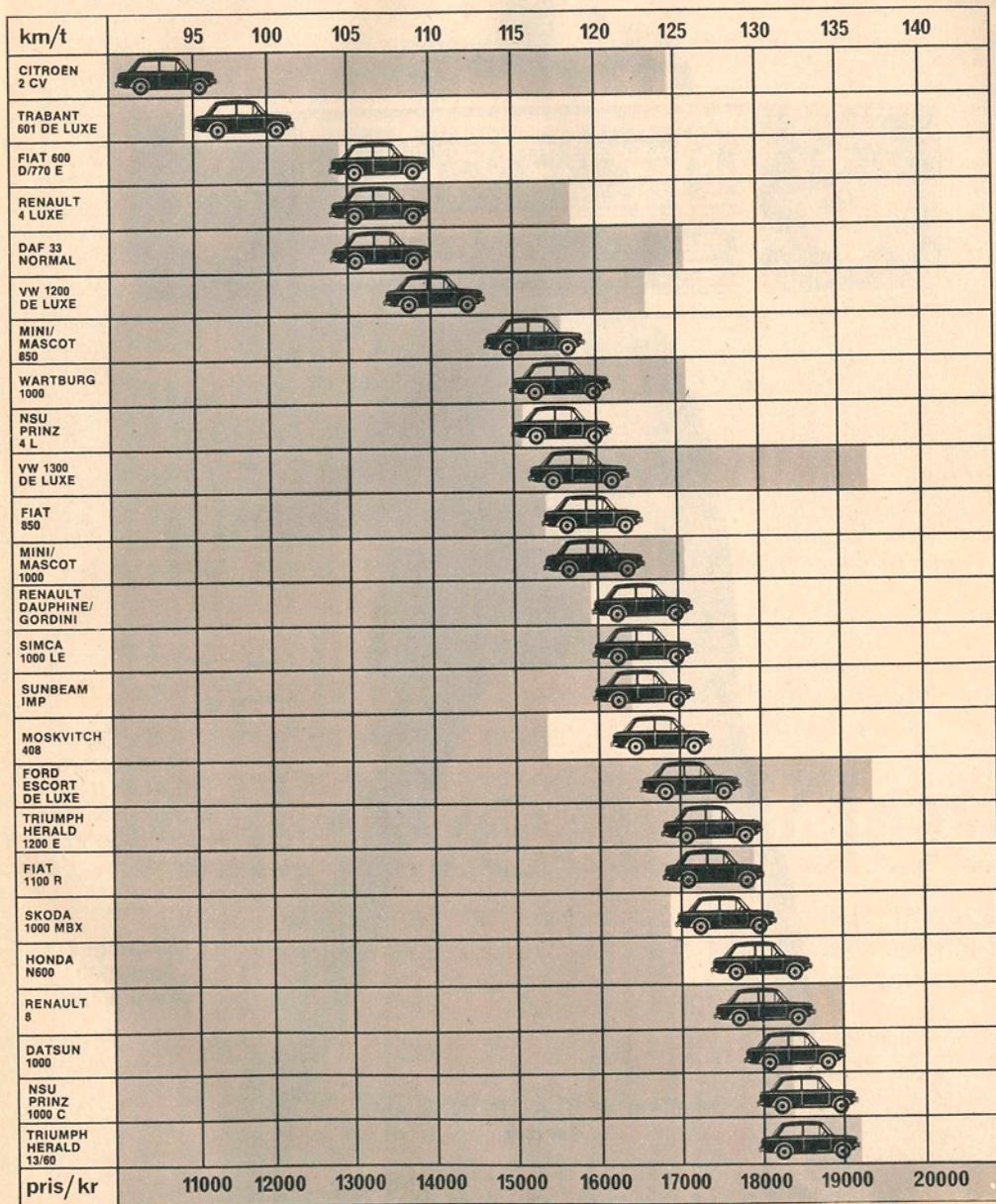
Model/land	Pris eks. lev. omk.	Slagvolumen hk/SAE v. o/m hk/l	Motorbeskrivelse	Motorplacering og transmission	Dimensioner	Egen-vægt	Vægt pr. hk SAE	Accel-eration 0-80 km/t	Tophastighed	Benzinforbrug
MINI-MASCOT 1000 SUPER ENGLAND	17.143	998 cm <sup>3</sup> 42/5.250 42 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler Vandkøling	Motor fortil (tværstillet) træk på forhjul	Længde 305 cm Bredde 141 cm Højde 135 cm Sporv. 121/116	650 kg	15,5 kg/hk	13,7 sek.	123 km/t	13-16 km/l
RENAULT 4 LUXE FRANKRIG	16.736	845 cm <sup>3</sup> 32/4.700 42,8 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler Vandkøling	Motor fortil træk på forhjul	Længde 367 cm Bredde 149 cm Højde 155 cm Sporv. 125/124	600 kg	18,7 kg/hk	18,4 sek.	110 km/t	16-17 km/l
SIMCA 1000 LE FRANKRIG	16.389	944 cm <sup>3</sup> 50/5.200 53 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler Vandkøling	Motor bagtil træk på baghjul	Længde 380 cm Bredde 148 cm Højde 135 cm Sporv. 125/123	730 kg	14,6 kg/hk	15,4 sek.	126 km/t	11,5-14 km/l
CITROËN 2 CV AZL FRANKRIG	16.983	425 cm <sup>3</sup> 18/5.000 42,3 hk/l	2 cyl. 4 takts boxermotor med topventiler Luftkøling	Motor fortil træk på forhjul	Længde 382 cm Bredde 148 cm Højde 160 cm Sporv. 126/126	525 kg	29,2 kg/hk	32 sek.	96 km/t	20-24 km/l
VW 1200 TYSKLAND	16.740	1192 cm <sup>3</sup> 41,5/3.900 34,8 hk/l	4-cyl. 4 takts boxermotor med topventiler og centralknastaksel Luftkøling m. blæser	Motor bagtil træk på baghjul	Længde 407 cm Bredde 154 cm Højde 150 cm Sporv. 131/136	725 kg	17,4 kg/hk	18,0 sek.	110 km/t	11-13 km/l
SUNBEAM IMP (DE LUXE) ENGLAND	16.398	875 cm <sup>3</sup> 42/5.000 48 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler. Overliggende knastaksel Vandkøling	Motor bagtil træk på baghjul	Længde 353 cm Bredde 153 cm Højde 138 cm Sporv. 125/122	716 kg	17 kg/hk	15,5 sek.	126 km/t	12-14 km/l
TRIUMPH HERALD 1200 E ENGLAND	17.415	1147 cm <sup>3</sup> 52/5.200 46,2 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler Vandkøling	Motor fortil træk på baghjul	Længde 389 cm Bredde 152 cm Højde 132 cm Sporv. 122/122	807 kg	15,2 kg/hk	14,5 sek.	130 km/t	11-13 km/l
DAF 33 (Normal) HOLLAND	17.249	746 cm <sup>3</sup> 32/4.200 42,7 hk/l	2 cyl. 4 takts boxermotor Luftkøling	Motor fortil træk på baghjul	Længde 362 cm Bredde 144 cm Højde 138 cm Sporv. 119/119	570 kg	19 kg/hk	21 sek.	110 km/t	14-16 km/l
HONDA N-600 JAPAN	16.996	599 cm <sup>3</sup> 45/7.000 75,1 hk/l	2 cyl. 4 takts twin-motor Overliggende knastaksel Luftkøling	Motor fortil træk på forhjul	Længde 310 cm Bredde 129 cm Højde 132 cm Sporv. 114/110	550 kg	12 kg/hk	15 sek.	133 km/t	16-20 km/l
SKODA 1000 MBX TJEKKOSLOVA-KIET	16.979	988 cm <sup>3</sup> 52/5.000 52,6 hk/l	4-cyl. 4 takts rækkemotor med topventiler Vandkøling	Motor bagtil træk på baghjul	Længde 417 cm Bredde 162 cm Højde 144 cm Sporv. 128/125	780 kg	15 kg/hk	14 sek.	131 km/t	12-14 km/l

# til ansigt med sine rivaler

km/t



pris





**DANMARKS  
POPULÆRESTE BIL I NY  
MOTORSTÆRK UDGAVE**  
(FRA SIDE 45)

større 1000 Super motor give særlige problemer.

Som nævnt kan man fremkalde en overstyringseffekt ved brat at slippe speederen midt i et sving især efter kraftig gasgivning i lavt gear. Og på den anden side kan man få en understyringseffekt ved at træde speederen i bund i lavt gear. Men normalt følger Mini-Mascot rattet neutralt gennem svingene. Styret-jet virker præcist og usædvanlig let og direkte, og vognen reagerer straks og krænger så minimalt, at det knapt er mærkbart.

Samtidig er retningsstabiliteten ikke bare forbavsende god i betragtning af vognens størrelse, men fin ud fra enhver synsvinkel, bedre end mange meget større vogne og blandt andet karakteriseret ved ubetydelig lille sidevindfølsomhed. Mini-Mascot er altså legende nem at styre både på lige og snoet vej.

Den reducerede vendetid giver langt større manøvredegytighed i byen, specielt naturligvis i forbindelse med parkering, hvor nu vist kun Fiat 500 kan konkurrere med den om de mindste pladser langs kantstenen.

En af de mest påfaldende forbedringer er, at bremserne kræver meget mindre pedaltryk end tidligere, takket være større bremsecylindre. Fabrikken siger selv 30 procent mindre, men det virker næsten, som om reduktionen er endnu større. Almindelig hastighedsnedsættelse kræver kun et ganske let tryk, og der skal heller ikke trædes ret hårdt for at blokere.

Den nye, korte, lige gearstang, som kommer op fra gulvet lige foran sæderne à la Cooper, virker mere håndret end den lange bukkede i 850. Men det kan diskuteres, om den i grunden letter gearskiftet. I prøveeksemplaret fungerede det meget stramt og trægt, især ved nedgearing til andet gear. Det samme var tilfældet i en tunet Austin Mini 1000 S, som jeg en dag prøvede på Jyllands-ringen. Det arbejdede så modstridigt, at jeg foretrak at blive i tredje gear banen rundt, skønt jeg fandt mig involveret i et mindre kapløb. Synchroniseringsringen fejler bestemt ikke noget bortset fra, at første gear stadig er usynkroniseret. Men som helhed er gearskiftet et kørselsmæssigt halvsvalt punkt ved Mini-Mascot, og det husker jeg også fra min Cooper-tid. Det forbedres dog gennem længere

*(Fortsættes næste side)*

**ATLANTERHAVSSEJLER TIL MINIPRIS**  
For kr. 49.940,- excl. moms kan De blive GD 28 sejler. Det er prisen for en GD 28 havkrydser uden indvendig aptering men træfærdig udvendig, sejlklar incl. storsejl og fok, aluminiumsrundholter etc.



Skriv eller ring efter udførlig specifikation og oplysninger

**KLAUS BÆSS**

Kompagnistræde 18, 1208 Kbh. K. (01) 1123 53

Send mig venligst:

- GD 28 brochure
- GD 28 uden indvendig apt.
- GD 28 skrog

Navn .....

Gade .....

By .....

## Det er under hjelmen det foregår!

**STOP... START... SPEED ...  
KOLDT... HÅRDT... VARMT**

- Bedre acceleration
- Højere omdrejningstal
- Større effekt
- Mere sikkerhed
- Længere levetid for motoren
- Bedre økonomi for Dem



**MOLYKOTE®**

**ERIK JUNGFAK A/S**

Vesterbrogade 196 · 1800 København V · Tlf. (01) 21 65 65 · Telex 92 50

# CUSTOM MARINE GLOSS



Speciel polish fremstillet for maritimt brug. Særlig velegnet til vedligeholdelse af plasticbåde og til fjernelse af oxydering på letmetaller. Modvirker solens nedbrydende virkning.



**J. C. HEMPEL'S  
SKIBSFARVE-FABRIK A/S**  
Amaliegade 8, 1296 Kbhvn. K.  
Telefon (01) 143842

## DANMARKS POPULÆRESTE BIL I NY MOTORSTÆRK UDGAVE

(FRA FORRIGE SIDE)

tids tilkørsel, og det er ganske særlig stramt lige i begyndelsen.

Jo lettere en vogn er, desto større problemer frembyder affjedringen, men det var allerede løst godt i de første Mini-Mascot'er med gummi-fjedre kombineret med almindelige teleskopstøddæmpere. Hydrolastic-systemet med indbyggede dæmper-ventiler og væskekobling mellem for- og baghjul, som indførtes for et par år siden, har yderligere forbedret den, så den stadig må fremtvinge beundring især for stabiliteten på dårlig vej.

Det eneste, Hydrolastic-affjedringen i Mini-Mascot kan kritiseres for, er tendensen til ret kraftige lodrette karrosseribevægelser hen over visse vejbølger og ujævnheder. Ellers ligger »hundehuset« forbløffende rolig på vejen, som en stor vogn. Vejkontakten er altid konstant og usvigelig sikker, og alle ujævnheder optages blødt. Det er også værd at bemærke, at affjedringen føles lige så komfortabel bagi som foran. Over for ujævnheder af farlig, stabilitets-for-

styrrende art virker Hydrolastic-affjedringen enestående effektiv, og den anden speciel fordel er, at man ikke behøver at tænke på udskiftning af støddæmpere.

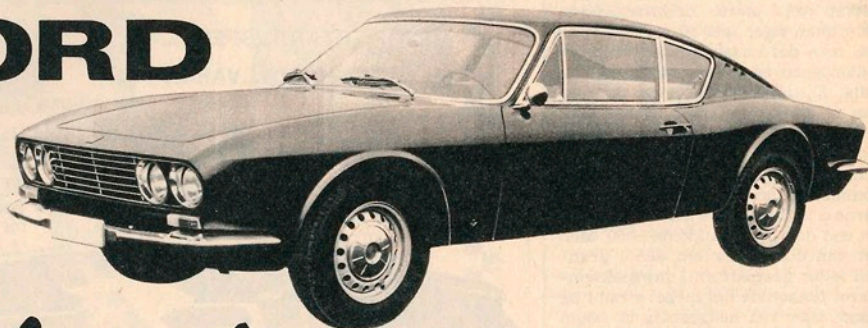
Efter min mening tåler kun en vogn i samme prislag sammenligning med Mini-Mascot, hvad kørselsstille-kerhed angår. Det er Renault 4, som styrer endnu mere entydigt i svingene og er væsentlig mere komfortabelt affjedret. Men den kræver til gengæld mere plads i byen, og er det hele taget mindre handy.

Om man skal foretrække den ene eller den anden af disse to vogne må mest være en smags- og temperamentsag. Ingen af de almindelige hækmotorvogne er så stabile på lig vej, og kun én af dem Sunbeam Imp, tåler sammenligning med de i svingene.

### FORDELE

- Superkompakt bygning
- Superkompakt vendediameter
- Enestående god stuveplads i kabinen
- Usædvanlig manøvreduktighed
- Indbygget støjdæmpning.
- Specielt i forhold til 850:
- Mere afslappet motorgang
- Større rækkevidde i gearene
- Hurtig acceleration
- Højere top hastighed
- Bedre instrumentering.

# Det er sport at køre FORD



# fra SCANIADAM

Danmarks største Ford-forhandling

Rådhuspladsen, Kbhvn. V.  
Tlf. 12 12 34

Bülowsvej 50, Kbhvn. V.  
Tlf. 39 12 34

Herlev Hovedgade 97 - 99  
Tlf. 94 85 33

Lyøvej 20, Frederiksberg  
Tlf. FA 78 88

Hovedvejen 149, Glostrup  
Tlf. 45 12 34

Amager Landevej 102-104  
Tlf. 51 12 34

Islevdalvej 100, Rødovre  
Tlf. 94 76 88

Røde Mellemsvej 6, Kbh. S  
Tlf. 55 54 56

Gladsaxe Møllevej 14, Søborg. Tlf. 69 12 34

## BAGDELE:

Lille bagagerum • Tungt gearskifte.

## TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

Motor foran. Forhjulstræk.

MOTOR: 4 cylindre i række, tværstillet. Vandkøling med almindelig ventilator. Slagvolumen 998 cm<sup>3</sup>. Boring 64,58 mm, slaglængde 76,2 mm. Kompressionsforhold 8,3:1. SU faldstrømskarburator med manuel choke. 3 hovedlejer. Maksimaleffekt 42 SAE-hk ved 5250 o/m, 38,5 DIN-hk ved 5250 o/m. Største drejningsmoment 38,6 DIN-hk pr. liter slagvolumen ved 7,2 DIN-kgm ved 2700 o/m. 12 volt el-system. Almindelig generator. Elektrisk benzinpumpe.

TRANSMISSION: Hydraulisk aktiveret membranfjederkobling. 4-trins gearkasse med usynkroniseret 1. gear.

UNDERVOGN: Selvbærende karrosseri med hjælperamme for og bag. Hydrolastic-affjedring med væskefyldte gummielameller og væskeforbindelse mellem elementerne i hver side for sig (koblet affjedring). Baghjulene indbyrdes uafhængigt op-hængt i langsliggende svingarme. Indbygget støddæmperfunktion. Tromlebremser for og bag. Håndbremsestang mellem forsæderne. Tandstangsstyretøj. 3 1/2 tommer brede fælge. Almindelige 5.20x10 dæk.

## DÆK:

Prøvevognen var monteret med Dunlop C 41 dæk (standard).

## MÅL:

Længde: 305 cm. Bredde: 141 cm. Højde, ubelastet: 135 cm. Akselafstand: 203 cm. Sporvidde for: 120,5 cm. Sporvidde bag: 116 cm. Mindste frihøjde, belastet: 16 cm. Tank: 25 l.

## VÆGTFORHOLD:

Køreklar vægt: 650 kg. Tillad totalvægt: 1025 kr. Tilovers til bagage med 4 voksne personer à 70 kg: 95 kg. Vægt pr. SAE-hk: 15,5 kg. Vægt pr. DIN-hk: 16,9 kg.

## HVOR MEGEN SERVICE?

Største interval mellem motor-olie-skift: 10.000 km. Oliemængde: 4,8 liter inklusive oliefilter, der udskiftes for hver 10.000 km. Største interval mellem chassismøring: 5000 km. 8 smøreplur. Ikke lukket kølesystem.

## GARANTI:

10.000 km eller 6 måneder med arbejds løn og reservedele betalt.

## ANTAL MORRIS(AUSTIN) FORHANDLERE MED AUTORISEREDE

## VÆRKSTEDER:

Jylland: 59 (43). Fyn: 15 (10). Storkøbenhavn: 18 (15). Øvrige Sjælland: 25 (16). Lolland-Falster: 4 (5). Samsø: 1. Ærø: 1 (1). Langeland: (1). Bornholm: 2 (1). Møn: 1.

Desuden i alt 56 autoriserede servicesteder.

## Privat TRÅDLØS KONTAKT med NATIONAL WALKIE-TALKIE



Brugstilladelse kræves ikke.

Godkendt af Post- og Telegrafvesenets P & T-6602

Mål: 20 x 8 x 4 cm

Langdistance privatradio for hobby, bilen og båden, ved sportsstævner, for industri og transporterhverv. Model RJ-11E med taske pr. app. kr. 495. Model RJ-20 EA kraftig 1 watts nyhed med bl.a. squelchregulator og 2-kanalvælger. Med taske pr. app. kr. 975.

Forhandles af radio- og el-branchen. Rekvirer specialbrochure.

Generalrepræsentation:

HENNING ARBERG A/S  
Charlottenlund. (01 66) Or. 10 410



For større færdselsikkerhed - og sikker kørsel

## begynd med at måle Deres dæk

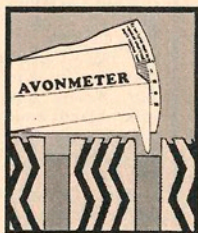


- med dette gratis



# AVON

Avon Rubber Co. Ltd.,  
Vesterfælledvej 8, 1750 København V. Telefon: (01) 31 14 52



Ligesom i England kræver den danske færdselslov og de danske forsikringssselskaber et dæk-mønster på mindst 1 millimeters dybde.

Til måling af dette har det verdenskendte Avon dæk-firma ladet fremstille et Avonmeter, som også De gratis kan rekvirere ved indsendelse af kuponen her.

Det er let at se, om et dæk er revnet eller punkteret, men svært uden Avonmeteret at bedømme, når det er slidt så meget ned, at det er tid at skifte det ud med det nye Avon-dæk.

Avon-dækkene er kendt for deres „fastsugende“ gummi, og den nye, runde profil giver Dem flere kilometre og 38% bedre bremsevne. Derfor er Avon-dækket det sikreste på våde veje.

Forlang hos Deres forhandler altid Avon for færdselsikkerhedens og for Deres egen skyld.

Til: Avon Rubber Co. Ltd.,  
Vesterfælledvej 8, 1750 København V.

Send mig venligst snarest et Avonmeter med dansk brugsanvisning.

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

By og postdistrikt \_\_\_\_\_