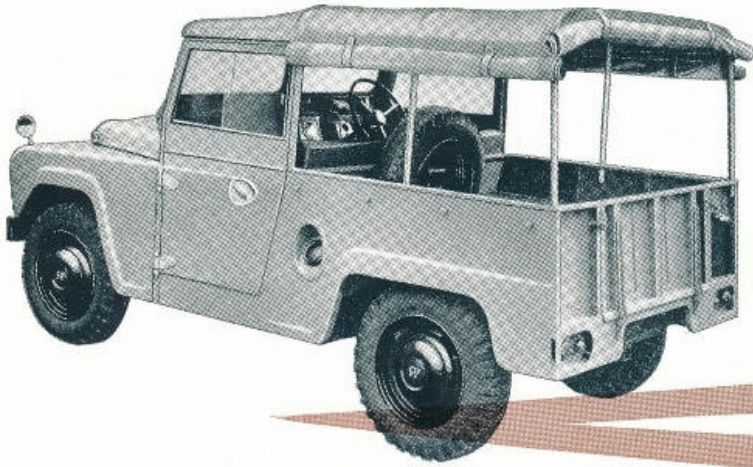


# AUSTIN



Der neue sensationelle *Gipsy* Mark II



**AUSTIN**

bringt den neuen, vielseitigen,





überall verwendbaren

## Gipsy

Der Gipsy ist ein nach den neuesten Erkenntnissen der Automobil-Technik gebautes geländegängiges Fahrzeug, welches sich dank der Einzelradaufhängung ebensogut für den normalen Strassenverkehr eignet. Es kann sowohl mit Benzin, als auch mit Diesel-Motor, mit Links- oder Rechts-Lenkung, geliefert werden. Das eigentlich Sensationelle an diesem Allround-Fahrzeug sind Radaufhängung und Federung: alle vier Räder sind einzeln an kräftigen Schwingarmen aufgehängt und behalten auch bei extremen Ein- oder Ausfedern die parallele Radführung ohne Spur- und Sturzveränderung. Die Federung erfolgt durch auf Torsion beanspruchte Gummielemente nach dem «Flexitor»-Prinzip. Dieses System hat zwei überragende Vorteile: es ist völlig wartungsfrei und ergibt eine aussergewöhnlich gute Lage und Adhäsion, sowohl auf der Strasse wie auch im Gelände, und dazu einen Fahrkomfort, wie er bis heute bei derartigen Fahrzeugen unbekannt war. Das Getriebe erlaubt zwölf Variationen: Normalgänge mit Hinterrad- oder mit Allradantrieb, Geländegänge mit Vierradantrieb.

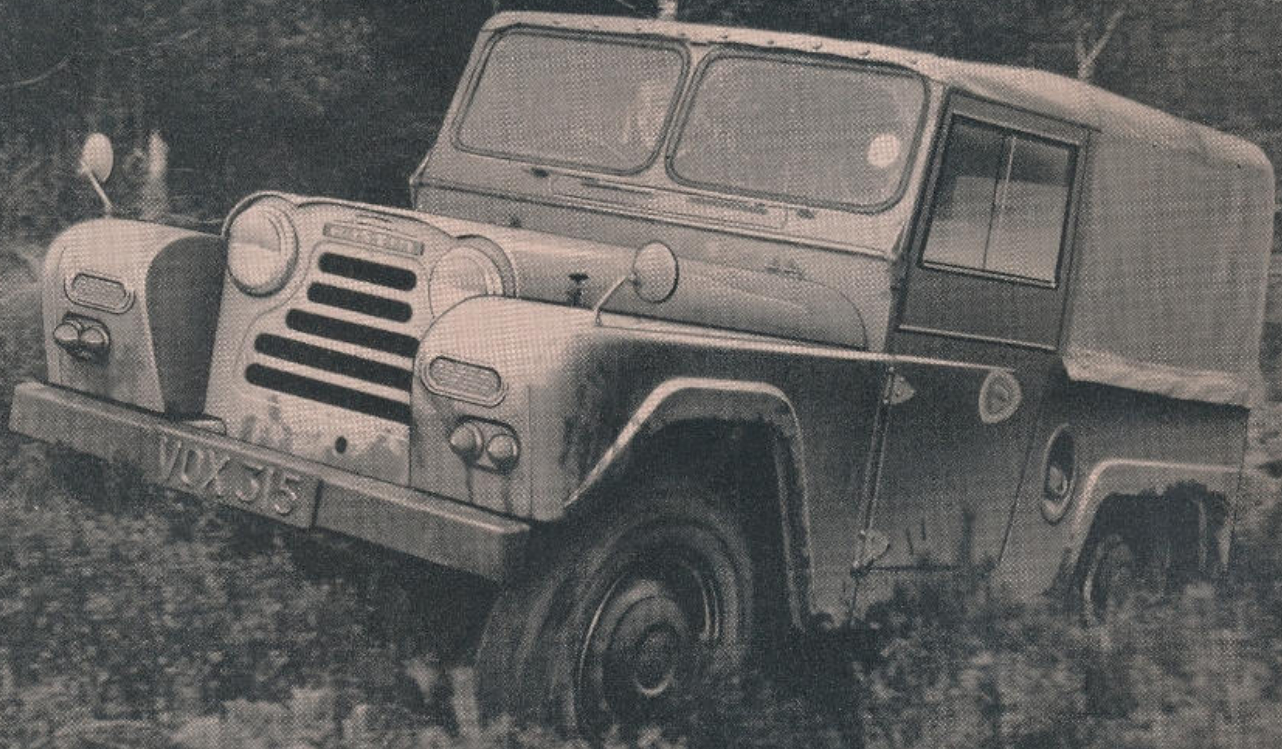
Der Gipsy eignet sich gleichermassen als Personen- und Warentransportmittel in ausgesprochen schwierigem und bergigem Gelände, als Zugmaschine für Anhänger mit 4-6 Tonnen Gesamtgewicht, wie auch als Arbeitsgerät, ausgerüstet mit Zapfwelle, Seilwinde oder -Spill, hydraulische Pumpe usw. Alle diese Möglichkeiten sind gegeben. Ob Benzin oder Diesel, der Betrieb ist bei normalen Strassenverhältnissen, aber auch in den Bergen oder im unwegsamsten Terrain ausserordentlich sparsam und absolut sicher. Wo immer in schwierigstem Gelände eine Arbeit getan werden muss, wird der zuverlässige, robuste und unverwüsthliche Austin-Gipsy unentbehrlich sein.

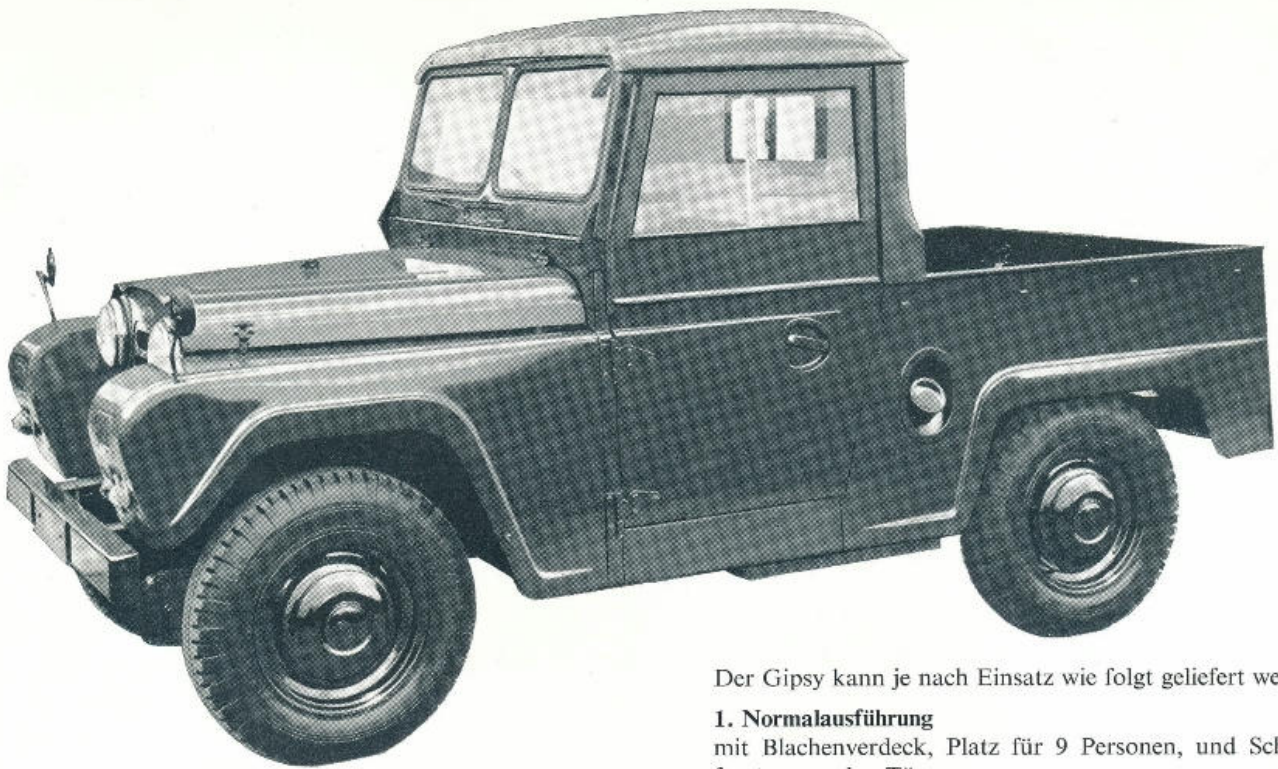
Für die Güte dieses Fahrzeuges spricht schon die  
**1jährige Fabrikgarantie, ohne Beschränkung der gefahrenen Kilometer!**

# 4<sup>x</sup>4 Gipsy... geschaffen, das Unmögliche möglich zu machen!



Tiefe Furchen und Wagengeleise, sumpfiges Gelände, Sand oder Geröll, Schnee oder Eis, heikle Kurven und steile Böschungen und viele andere Hindernisse überwindet der wendige Gipsy mit Leichtigkeit. Die grosse Bodenfreiheit und Vorrichtungen zum Schutze der wichtigsten Aggregate in Verbindung mit der starken Ganzstahlkarosserie und dem kräftigen Motor prädestinieren den Gipsy zum erfolgreichen Einsatz auch unter schwierigsten Bedingungen.





Zur Standardausrüstung des Gipsy gehören Blachenverdeck mit Rohrgestell und Schiebefenstern in den soliden Stahltüren, die abnehmbar und so konstruiert sind, dass die Aggregate den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden können. So können z. B. beim Einsatz zu Arbeiten auf dem Feld die Seiten- und Rückenteile des Verdecks hochgerollt werden, während das Dach bleibt. Umgekehrt kann bei schönem Wetter der Wagen ganz offen gefahren werden, indem das Verdeck abgenommen oder zurückgeschlagen wird.

Alle Beschläge und Scharniere der Türen, Motorhaube, Klappdeckel etc. sind verzinkt und somit rostsicher.

Der Gipsy kann je nach Einsatz wie folgt geliefert werden:

**1. Normalausführung**

mit Blachenverdeck, Platz für 9 Personen, und Schiebefenstern an den Türen.

**2. Vollständig geschlossene Karosserie, «Stationswagen»**

a) in Kunststoffausführung

b) in Leichtmetallausführung

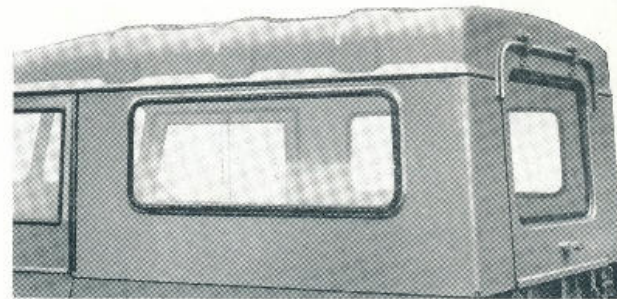
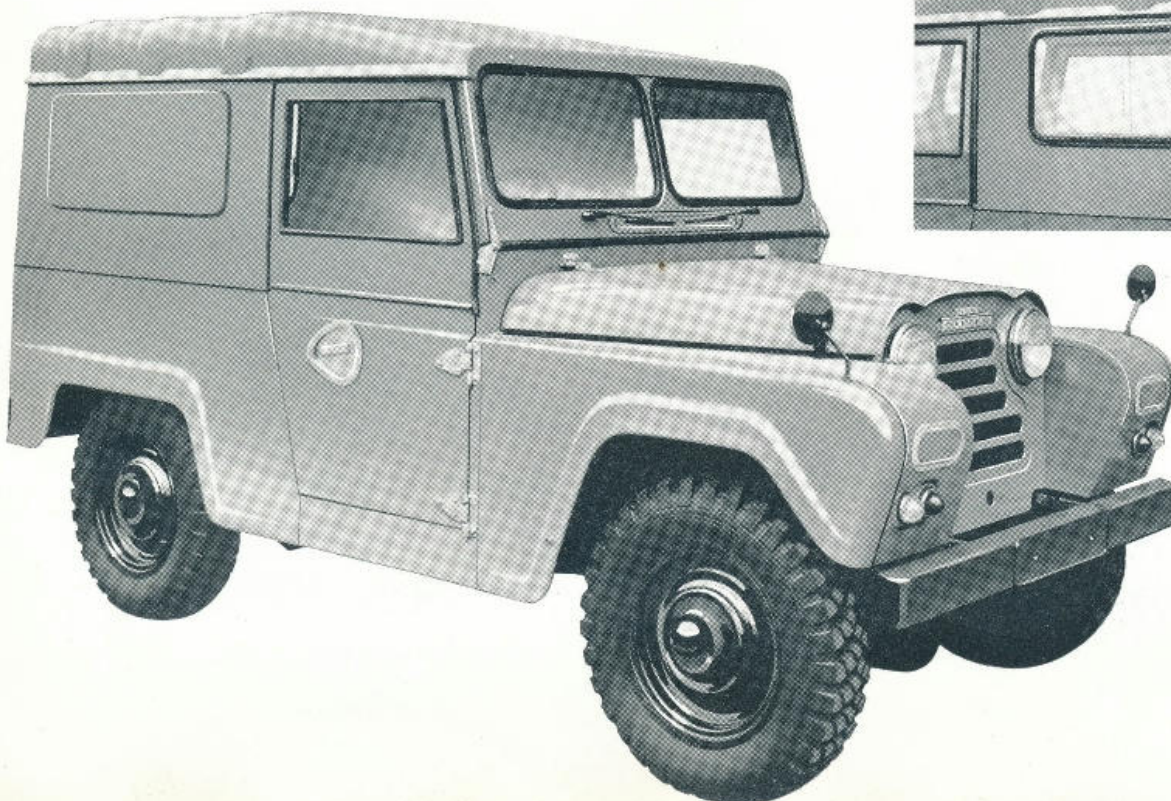
c) in Stahlblechausführung.

**3. Als Coupé**

geschlossene Kabine für die 3 vorderen Sitze, hinten offen oder mit Blachenverdeck.

**4. Gleiche Ausführung wie unter Punkt 1-3,**

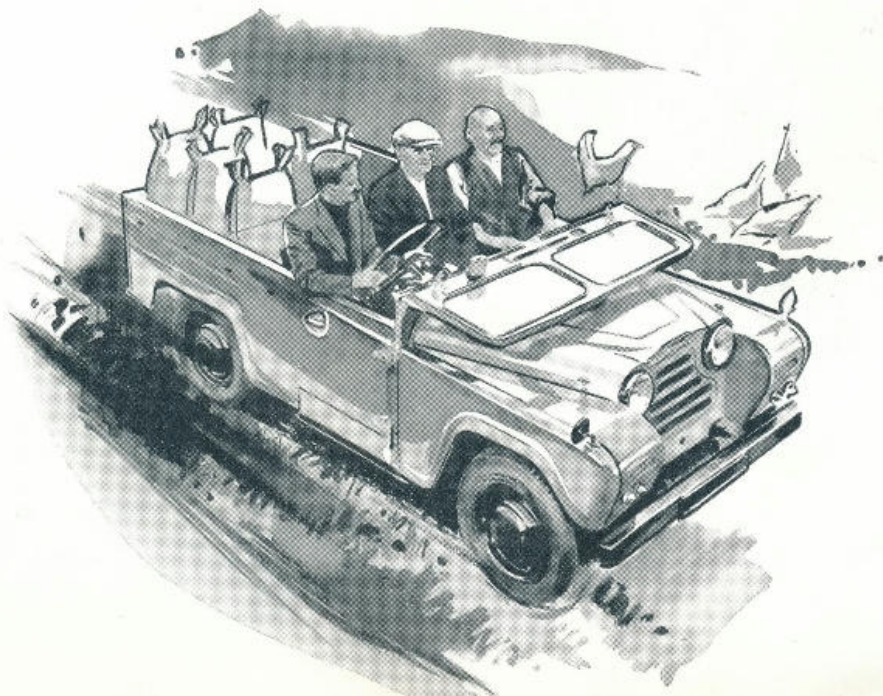
jedoch Chassis mit langem Radstand, somit Platz für 11 Personen (lieferbar ab August 1960).





# 4<sup>x</sup>4

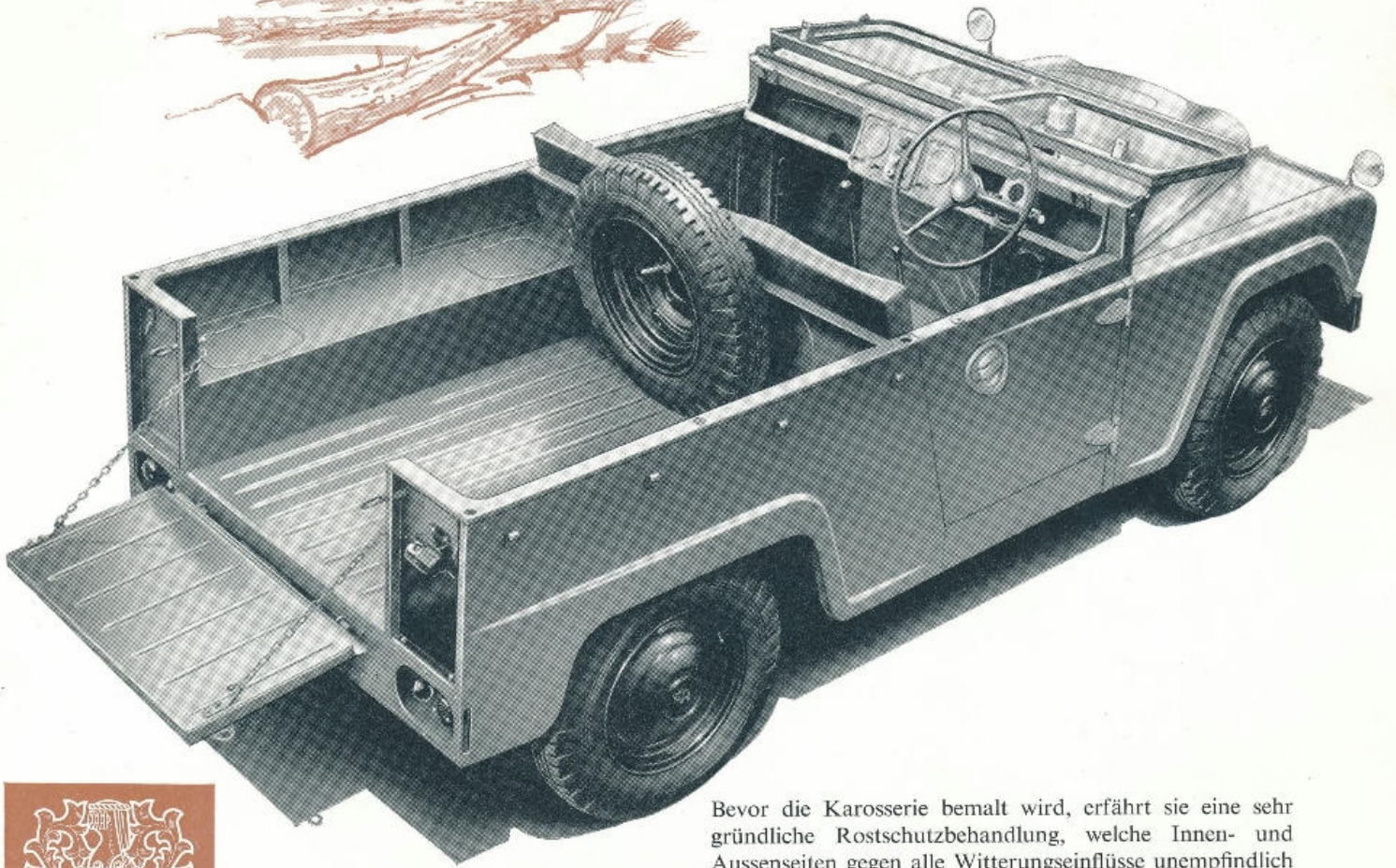
... ein Produkt jahrelanger technischer Forschung und Erprobung



Die auf dem robusten, verwindungsfreien Chassis aufgebaute Ganz-Stahl-Konstruktion erträgt in jeder Lage und bei jedem Einsatz die härteste Beanspruchung. Die Ladchöhe ab Boden beträgt 71 cm. Von grossem Vorteil ist, dass im Laderaum 6 Personen Platz finden, sodass insgesamt 9 Personen mitgeführt werden können. Beim Modell mit langem Radstand (lieferbar August 1960) können im Laderaum sogar 8 Personen untergebracht werden, total also 11.



Zum Gipsy sind zahlreiche Zusatzaggregate erhältlich, wie: Pneu- oder Kipperpumpe, Seilwinde vorn und hinten oder Seilspill vorn, Aussenantrieb am Nebengetriebe zur Kraftentnahme über Pulley in Wagenmitte oder für Zapfwellenantrieb zum Chassisende. Hier können Seilwinde, Riemenscheibe, Kettenrad, Gelenkwelle etc. direkt oder über ein Winkelgetriebe angeschlossen werden. Dieser Zapfwellenantrieb kann bei stillstehendem Fahrzeug über alle 4 Geschwindigkeitsstufen und den Rückwärtsgang geschaltet werden. Bei Fahrt ist die Drehzahl gangabhängig. Für häufigen Stationär-Betrieb kann ein Spezial-Ölkühler montiert werden.



Bevor die Karosserie bemalt wird, erfährt sie eine sehr gründliche Rostschutzbehandlung, welche Innen- und Aussenseiten gegen alle Witterungseinflüsse unempfindlich macht. Das Reserverad im Laderaum kann auch auf der Motorhaube befestigt werden. Durch Abklappen der hinteren Lade, die durch Ketten waagrecht auf Ladebodenhöhe gehalten wird, ergibt sich die Möglichkeit, die Ladefläche noch bedeutend zu verlängern.

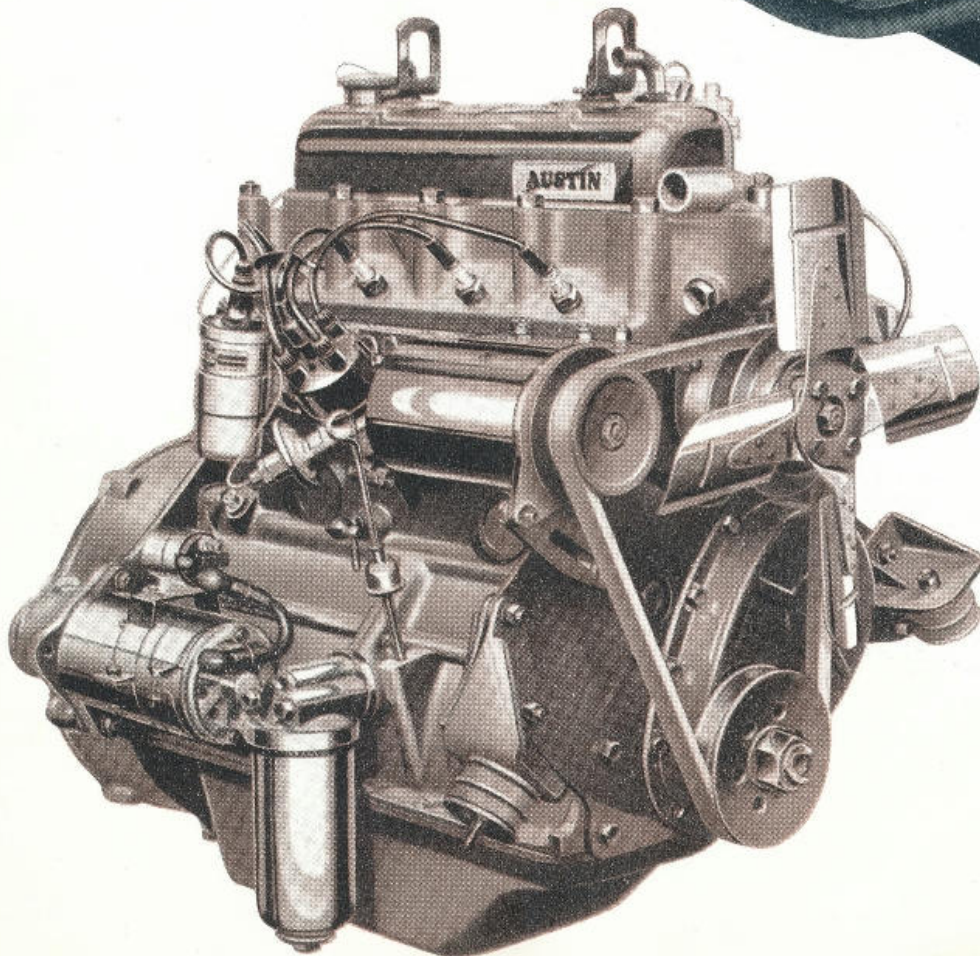
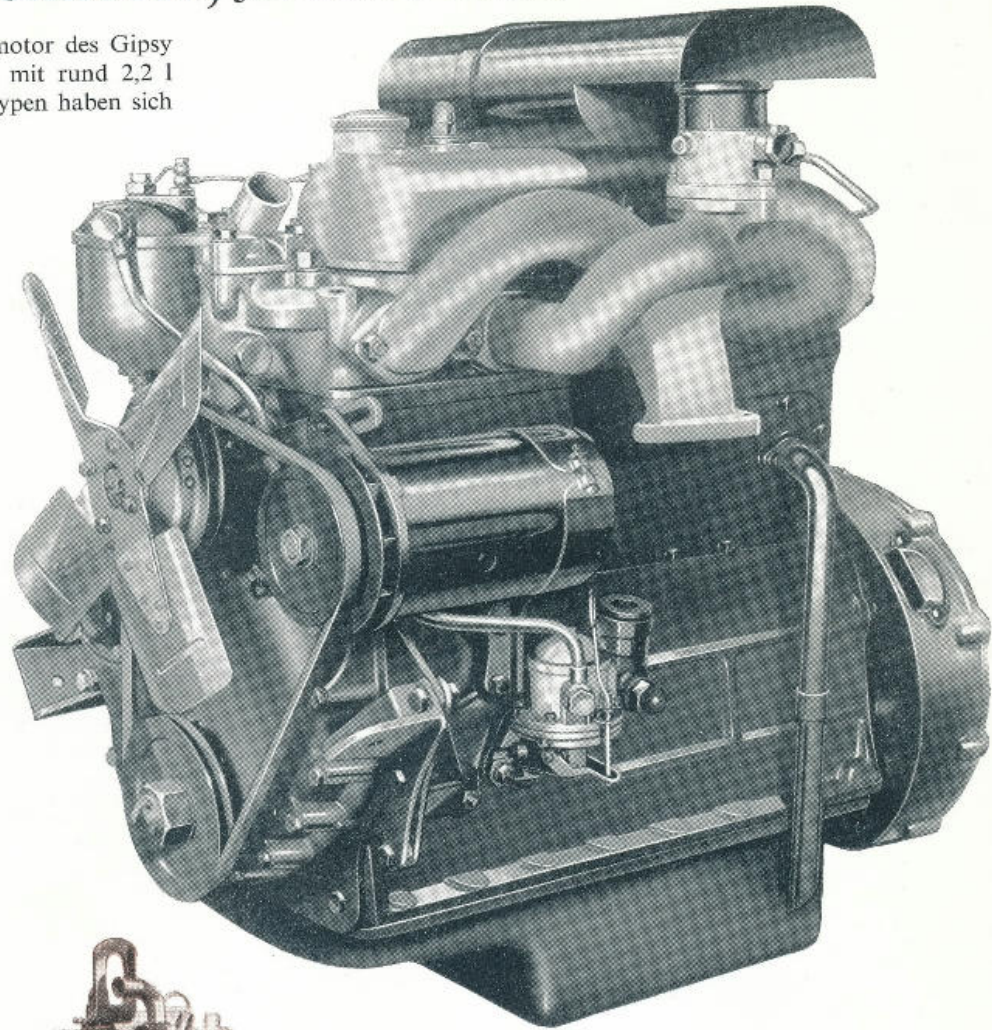


# Benzin- oder Dieselmotor, je nach Wunsch

Sowohl der Benzin- wie auch der Dieselmotor des Gipsy sind wohlerprobte Hochleistungsmotoren mit rund 2,2 l Inhalt (= 11 Steuer-PS). Beide Motorentypen haben sich in einer Reihe von BMC-Fahrzeugen mit grossem Erfolg mehr als 100'000-fach bewährt und sind berühmt für grosse Leistung, lange Lebensdauer und Anspruchslosigkeit. Die BMC-Ersatzteil- und Service-Organisation, welche über die ganze Welt verbreitet ist, wird jeder Anforderung gerecht.

## Benzin-Motor

Der 4-Zylinder-OHV-Motor besitzt eine kräftige, dreifach gelagerte und ausgewuchtete Kurbelwelle mit austauschbaren Lagerschalen. Das Hochdruckschmiersystem hat einen Ölfilter im Hauptstrom als Schutz für alle Betriebsbedingungen. Trotz seiner Lebendigkeit und Kraft ist der Motor sehr sparsam und robust. Die Leistung beträgt 70 PS SAE bei 4100 U/min. und das max. Drehmoment 15,2 mkg bei 1500 U/min.



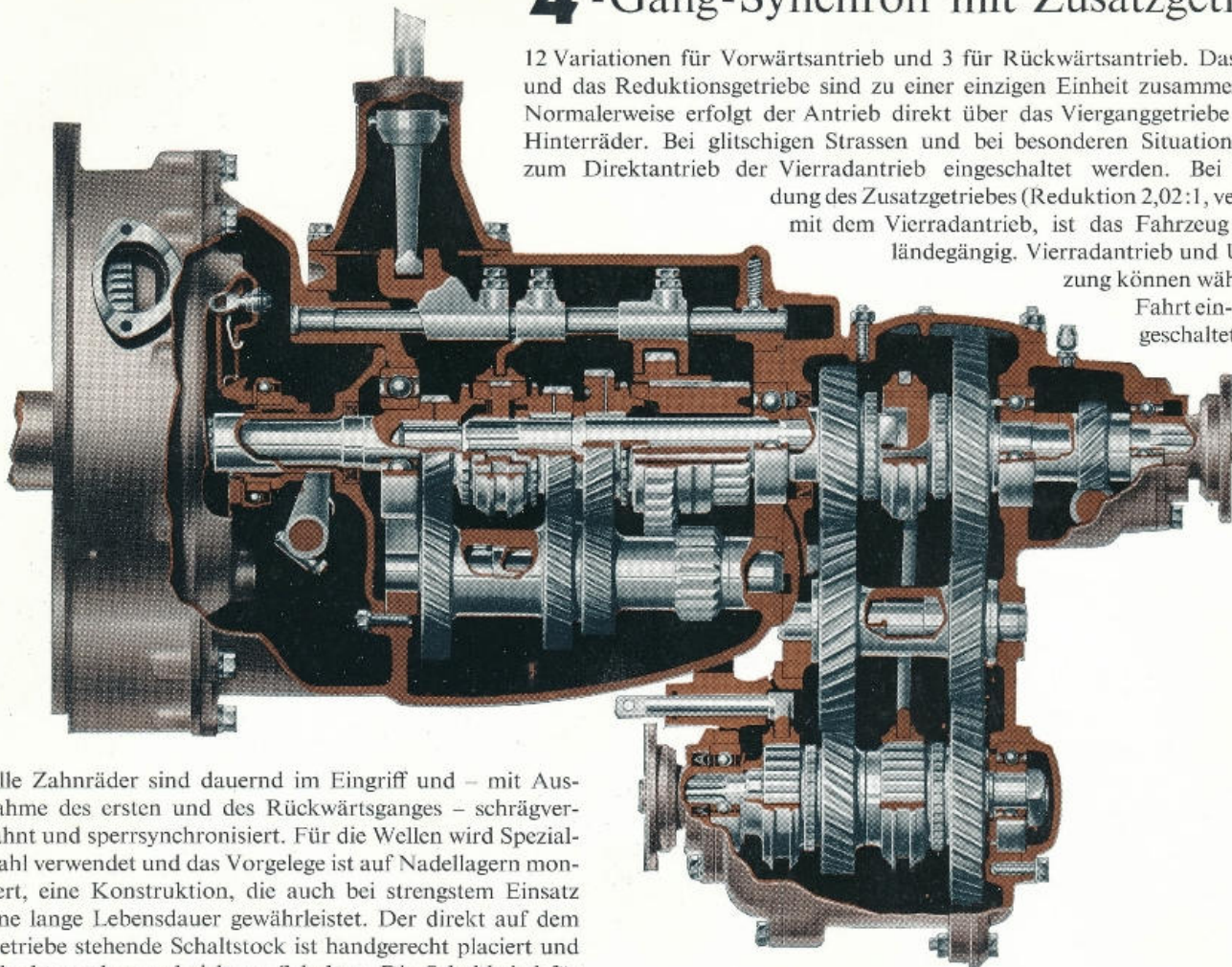
## Diesel-Motor

Der Dieselmotor besitzt ebenfalls 4 Zylinder und ist bekannt als ruhig laufender, zuverlässiger und kraftstrotzender Motor. Die Aluminium-Kolben haben spezielle, dem «Comet»-Verbrennungsraum angepasste Kolbenböden. Die CAV-Einspritzpumpe besitzt einen pneumatischen Regler, was grösste Sparsamkeit und beste Brennstoffausnützung garantiert. Hier beträgt die Leistung 60 PS-SAE bei 3500 U/min. bei einem max. Drehmoment von 12,3 mkg.



## 4-Gang-Synchron mit Zusatzgetriebe

12 Variationen für Vorwärtsantrieb und 3 für Rückwärtsantrieb. Das Haupt- und das Reduktionsgetriebe sind zu einer einzigen Einheit zusammengefasst. Normalerweise erfolgt der Antrieb direkt über das Vierganggetriebe auf die Hinterräder. Bei glitschigen Strassen und bei besonderen Situationen kann zum Direktantrieb der Vierradantrieb eingeschaltet werden. Bei Verwendung des Zusatzgetriebes (Reduktion 2,02:1, verbunden mit dem Vierradantrieb, ist das Fahrzeug voll geländegängig. Vierradantrieb und Untersetzung können während der Fahrt ein- und ausgeschaltet werden.



Alle Zahnräder sind dauernd im Eingriff und – mit Ausnahme des ersten und des Rückwärtsganges – schrägverzahnt und sperrsynchroisiert. Für die Wellen wird Spezialstahl verwendet und das Vorgelege ist auf Nadellagern montiert, eine Konstruktion, die auch bei strengstem Einsatz eine lange Lebensdauer gewährleistet. Der direkt auf dem Getriebe stehende Schaltstock ist handgerecht placiert und erlaubt rasches und sicheres Schalten. Die Schalthebel für Vierradantrieb und Zusatzgetriebe befinden sich rechts am Getriebegehäuse.

## Verwendungs- möglichkeiten

Mit den zahlreichen Zusatzaggregaten ausgerüstet, ist der Gipsy in der Lage, die verschiedenartigsten Arbeiten auszuführen. Der Gipsy dient der Land- und Forstwirtschaft, er findet seinen Arbeitsplatz im Strassen-, Flugplatz-, Hoch- und Tiefbau, beim Leitungsbau und in Industriebetrieben, bei der Feuerwehr und kommunalen Betrieben. Für Ärzte und Veterinäre in abgelegenen, unzugänglichen Gegenden ist er das unentbehrliche, komfortable Transportmittel. Kurz, der Gipsy ist das richtige Fahrzeug für unzählige Verwendungszwecke.



Enge Strassen und Weglein, beschränkte Platzverhältnisse sind für den Gipsy kein Hindernis. Mit seinen gedrunge-nen Aussenmassen kommt er überall leicht durch. Der Durchmesser seines Wendekreises ist der kleinste aller Fahr-zeuge dieser Art.



Auf schlechten Feldwegen, in weichem Schnee, auf losem Sand, im Schlamm, ermöglichen der Vierradantrieb und die auf die Einzelradabfed-erung zurückzuführende, ausgezeichnete Adhäsion dem Gipsy ein sicheres Weiterkommen.



Bergauf, bergab, über Stock und Stein ist der Gipsy gleichermassen zu Hause. Sein starker Motor und die wirksamen hydraulischen Bremsen flössen immer wieder Vertrauen ein. Auch seine Zugkraft, speziell in den Bergen, ist ganz ausser-gewöhnlich und erstaunlich.

## Abmessungen und Gewichte:

A	B	C	D	E
2,29 m	3,53 m	1,91 m	1,70 m	0,71 m
F	G	H	I	J
1,48 m	1,41 m	0,94 m	1,16 m	1,17 m
K	L	M	N	O
0,43 m	0,23 m	1,47 m	0,43 m	0,39 m
P	Q	R	S	T
0,96 m	0,38 m	0,43 m	0,43 m	1,40 m
U	V	Zul. Gesamtgewicht		2032 kg
1,33 m	1,48 m	Leergewicht		1220 kg
		mit Benzinmotor		1283 kg
		mit Dieselmotor		700-800 kg
		Nutzlast		
		Anhängerkraft		6000 kg
		mit Benzinmotor bis		4000 kg
		mit Dieselmotor bis		
		je nach Bremsanlage		
		Bodenfreiheit		0,23 m

## Technische Daten des Gipsy

**Benzinmotor:** Kräftiger 4-Zylinder-OHV-Motor, Bohrung 79,4 mm, Hub 111 mm, Inhalt 2,199 Liter, 11 Steuer-PS, 70-PS-Leistung, Max. Drehmoment 15,2 mkg bei 1500 U/min. Ausbalancierte, dreifach gelagerte, äusserst kräftige Kurbelwelle mit auswechselbaren Lagerschalen. Geschlitzte Kolben aus Aluminiumlegierung mit drei Kompressionsringen und einem Ölbleistreifring. Dreimal gelagerte Nockenwelle durch Doppelrollenkette angetrieben. Öldampf-abzug aus Steuergewölbe zum Vergaser. Hochdruck-Ölpumpe mit schwimmendem Filtersieb und aussenliegendem Hauptstrom-Ölfiler, Typ «Cartridge». Ölbehälter 6,4 Liter. Verteilerkopf mit kombinierter mechanischer und Vacuum-Zeit-Zündverstellung. Wasserkühlung, elastisch aufgehängter Druckkühler, Wasserrlauf durch Pumpe, durch Thermostat geregelt, eingebauter Ventilator. Mechanische, von der Nockenwelle angetriebene Benzinpumpe. Zenith-Fallstromvergaser mit Ölbad-Luftfilter.

**Dieselmotor:** Vier-Zylinder-Dieselmotor, Bohrung 82,6 mm, Hub 101,6 mm, Inhalt 2,187 Liter, 11 Steuer-PS und 60-PS-SAE-Leistung, Max. Drehmoment 12,3 mkg bei 2800 U/min. Kompressionsverhältnis 20 : 1. Guss-Zylinderblock und Kurbelgehäuse mit eingesetzten Zylinderlaufbüchsen und langen Wassermänteln. Geschmiedete und ausbalancierte Kurbelwelle, obere Lagerschalen Weissmetall, untere Bleibronze. Nicht geschlitzte Aluminiumkolben mit speziell geformtem, dem «Comet»-Verbrennungsraum angepassten Kolbenböden. Drei Kompressions- und zwei Ölbleistreifringe. Nockenwelle mit patentierter Nockenform. Obenliegende, durch Stossstangen und Kipphebel betätigte Ventile mit Schaft-Öldichtungen. Öldruckpumpe mit Ölfilter im Hauptstrom. Ölbehälter 5,5 Liter inkl. Filter. Wasserkühlung, durch Thermostat geregelt, mit Pumpe und 4flügeligem Ventilator. Durch Stirnradkette angetriebene CAV-Einspritzpumpe mit pneumatischem Regler. Spezielle Zapfen-Einspritzdüsen. Mechanische Treibstoffpumpe. Dieselölfilter und Ölbad-Luftfilter.

**Kupplung:** «Borg und Beck»-Einscheibenkupplung mit gefederter Lamelle,  $\varnothing$  230 mm bei Benzinmotor,  $\varnothing$  254 mm bei Dieselmotor.

**Getriebe:** Normal-Getriebe, vier Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang. Zweiter, dritter und vierter Gang synchronisiert. Ausser dem ersten und dem Rückwärtsgang sind alle Getriebräder schrägverzahnt und dauernd im Eingriff. Hauptwelle aus Spezialstahl. Vorgelege auf Nadellagern laufend. Möglichkeit zur Montage einer mechanischen Pneu-pumpe, Kipperpumpe usw. Ölbehälter 2,3 Liter.

**Abstufung:** 1. Gang 4,05 : 1, 2. Gang 2,36 : 1, 3. Gang 1,37 : 1, 4. Gang 1 : 1, Rückwärtsgang 5,168 : 1.

**Zusatzgetriebe:** Ein zusätzlich eingebautes Verteiler- und Reduktionsgetriebe erlaubt folgende Schaltmöglichkeiten:

Strassengänge mit Hinterradantrieb oder Allradantrieb, Untersetzung mit Allradantrieb 2,02 : 1, somit 12-Vorwärts-Variationen, Anbaumöglichkeit für Antriebsaggregat mit Zapfwelle nach hinten. Ölbehälter 2,0 Liter.

**Totale Übersetzungsverhältnisse:** Normal-Getriebe, Strassengänge mit Hinterradantrieb oder mit 4-Rad-Antrieb, 1. Gang 20,756 : 1, 2. Gang 12,043 : 1, 3. Gang 7,021 : 1, 4. Gang 5,125 : 1, Rückwärtsgang 26,486 : 1.

**Reduktionsgetriebe mit Allradantrieb:** 1. Gang 41,927 : 1, 2. Gang 24,326 : 1, 4. Gang 10,352 : 1, Rückwärtsgang 53,449 : 1.

**Fahrgeschwindigkeiten bei 1000 U/min. des Motors:** (Bereifung 6,00-16"). Mit Normal-Getriebe 1 = 6,3 km, 2 = 10,9 km, 3 = 18,6 km, 4 = 25,6 km. Mit Reduktions-Getriebe 1 = 3,1 km, 2 = 5,3 km, 3 = 9,3 km, 4 = 12,7 km.

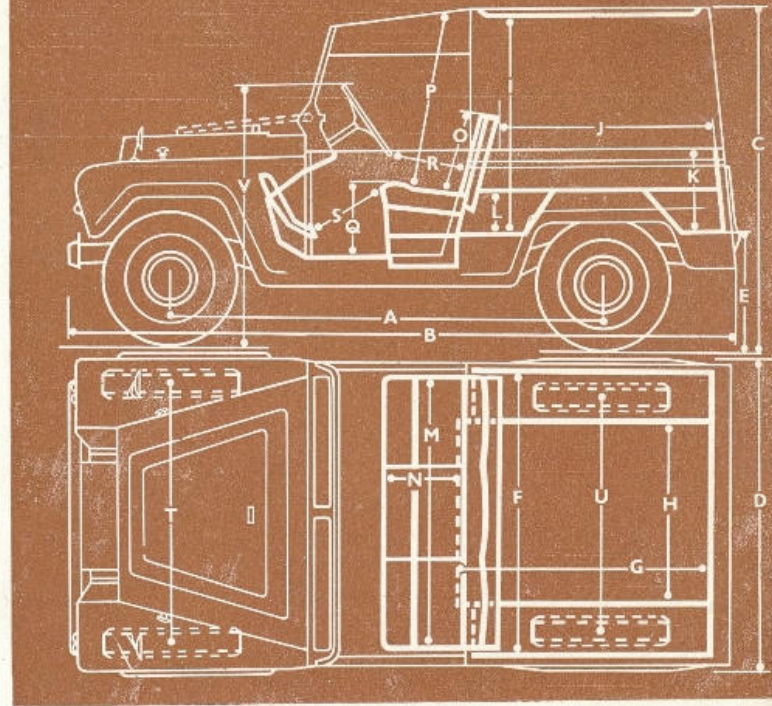
**Kraftübertragung:** Freiliegende Kardanwelle. Kreuzgelenke nadelgelagert.

**Hinterachse:** Mit Hypoid-Antrieb. Das in einem Stahlgehäuse untergebrachte Differential ist mit dem Chassis fest verbunden. Ölbehälter 1,7 Liter. Die Kraftübertragung erfolgt durch freiliegende Antriebswellen, welche mit nadelgelagerten Kreuzgelenken ausgerüstet sind. Die mit Timkenlagern versehenen Radnaben sind fest und tragen die Antriebswellen, auf welchen die Radflansche befestigt sind.

**Vorderachse:** Das Differential ist das gleiche wie bei der Hinterachse und mit diesem auswechselbar. Die mit «Clevite»-Lagern ausgerüsteten Achsschenkel sind mit den Radnaben aus einem Stück.

**Chassis:** Der Chassis-Rahmen ist extra stark und verwindungsfrei. Die Längsträger bestehen aus ovalen Stahlrohren und geben dem Chassis eine hervorragende Stabilität.

**Aufhängung:** Vier kräftige Längs-Schwingarme, an welchen die Räder montiert sind, sind in «Flexitor»-Torsions-Gummielementen im Chassis gelagert. Quer durch die vorderen Federungs-elemente verläuft zudem noch ein zusätzlicher Stahl-torsionsstab. Ausserdem wird diese wartungsfreie, ideale Federung vorn und hinten durch hydraulische Stossdämpfer unterstützt.



**Lenkung:** Kräftige Nockenlenkung mit 46 cm grossem Steuerrad. Ölbehälter des Lenkgehäuses 0,5 Liter. Wendekreis 11,27 m.

**Bremsen:** Hydraulische 4-Rad-Trommelbremsen mit 255 mm  $\varnothing$  und 45 mm Backenbreite. Totale Bremsfläche 1440 cm<sup>2</sup>. Hängendes Bremspedal. Vorn zwei Primärbacken. Mechanische Handbremse auf Hinterräder wirkend.

**Räder:** 500 x 16-Ganzstahlräder mit Ventilationsschlitzen. 5 Befestigungsbolzen.

**Bereifung:** Als Normal-Ausrüstung werden Reifen 6,00-16" mit kombinier-tem Strassen- und Gelände-profil geliefert. Auf Wunsch können gegen Aufpreis 7,50-16" montiert werden.

**Treibstofftank:** Derselbe fasst 59 Liter und ist mit einem ausziehbaren Einfüllstutzen versehen, der müheloses Füllen aus Kanistern gestattet. L.e. Unter-seite ist gegen Beschädigungen bei Geländefahrten durch ein starkes Blech-schild geschützt. Der Inhalt reicht für ca. 520 km beim Benzinmotor und für ca. 670 km beim Dieselmotor.

**Elektrische Ausrüstung und Armaturen:** 12-Volt-Anlage, 51 Ah bei Benzin-motor und zwei 6-Volt-Batterien mit zusammen 95 Ah bei Dieselmotor. Geschützt eingebaute Scheinwerfer mit Ablendvorrichtung, separate Parklichter, kombinierte Schluss-Stoplampe und getrennte Blinker vorn und hinten mit «Reflex»-Reflektoren. Nummernbeleuchtung, Km-Zähler und Instrument mit Ampèremeter, Treibstoff-Uhr und Ölmanometer, Fernthermometer, Scheinwerfer- und Ladekontroll-Lampe, ausschaltbare Armaturenbeleuchtung, Horn-knopf und Ablendschalter an der Lenksäule an separatem Träger. Der Sicherungskasten befindet sich zusammen mit dem Hauptschalter an einem abklappbaren Blech am Armaturenbrett. Das Zündsystem hat Radiostörschutz.

**Karosserie:** Auf das verwindungsfreie Chassis ist eine Ganzstahl-Karosserie aufgebaut. Jede Seite besteht aus einem einzigen Pressstück und besitzt starke Abkantungen und kastenförmige Verstärkungen. Die Rückwand ist von gleicher Konstruktion und hat einen abnehmbaren und abklappbaren Deckel. Die beiden grossen Türen, welche einen leichten Einstieg ermöglichen, können ebenso wie die Schiebefenster weggenommen werden. L.e. Windschutzscheibe kann leicht heruntergeklappt und auf der Motorhaube gesichert werden. Die Scheiben sind aus Sicherheitsglas. Alle Beschläge und Verschlüsse sind verzinkt. Das zentral gelegene Instrumentenbrett ist abklappbar, um den Zugang zu den elektrischen Kabeln und Anschlüssen zu erleichtern. Auf beiden Seiten sind Ablagefächer vorhanden. Die vordere Sitzbank ist mit Schwammgummi gepolstert und mit Kunstleder bezogen. Sie bietet drei Personen Platz. In den hinteren Radkästen sind Werkzeugbehälter eingebaut. Zur Normal-Ausrüstung wird ein Blachenverdeck mit wegnehmbarem Blachengestell geliefert. Zur Grundaus-rüstung gehören: Heizung und Defroster, 2 elektrische Scheiben-reiniger. Kühlerrouleau und Fernthermometer, Pedalgummi, armeetauglicher Zughaken.

**Extras:** Auf Wunsch, gegen Mehrpreis, können folgende Zubehörteile geliefert werden: mechanische Pneu- oder Kipperpumpe; Nebenantrieb oben auf dem Reduktionsgetriebe zum Antrieb einer Riemenscheibe in Wagenmitte oder einer Kardanwelle mit Keilnutenende oder Winkelgetriebe am Chassis-ende zum Antrieb von Riemenscheibe, Kettenrad, Seilwinde usw.; Seilwinde oder Seilspill vorn; Schneepflug usw.

Steckdose für Anhängerbeleuchtung hinten und Anhängerwarnschild vorn; Zuglase vorn; zwei gepolsterte Sitzbänke mit Rücklehnen hinten für Personentransport und Platz für 6 Personen; feste Fahrkabine (Pick-up); fester Aufbau über ganze Wagenlänge (Hard-top) aus Kunststoff, Leichtmetall oder Stahlblech; Reserveradbefestigung auf der Motorhaube.