



Sikkerhed - plads - komfort

MORRIS MONACO



Vil De have Dem en vogn, der siger spar-to til alt, hvad man hidtil har kaldt »moderne« biler, så skal De prøve den nye MORRIS MONACO.

Vælg en dårlig vej og prøv den for fuld fart i en Morris Monaco. Så vil De erfare, hvor fantastisk sikre køreegenskaber denne vogn har – hvordan tandstangsstyretøj sikrer, at De kan køre den på millimetre. Forhjulstrækket med vægten over de drivende hjul fører Dem sikkert frem gennem sne, mudder og sand ... frem, hvor andre bliver hængende.

Hjulenes ude-i-hjørnerne placering, den store akselafstand, det lave tyngdepunkt og de brede radialdæk er Deres garanti for helt entydigt

stabile, sikre og ikke mindst komfortable køreegenskaber.

Bag rattet i en Morris Monaco vil De ikke alene føle Dem som konge på vejen – De er det! Læs motoreksperternes dom. Alle er enige om, at Morris Monaco er en af de bedst kørende biler, der til dato er skabt.

Motorkraft ... der er masser af den ... altid en ekstra reserve til overhaling. Bremseser ... også her er sikkerheden sat i højseadet: skivebremseser foran, tromlebremseser bagtil, servo-bremsesforstær-



ker og reduktionsventil mellem for- og baghjulsbremser.

Morris Monaco tåler virkelig et kig bag kulisserne. Overalt ser og fornemmer De en konstruktion, som er skabt af et ingeniørteam, der turde og havde evnen til at gå sine egne veje, – veje, der førte til en helt ny bilstandard. Langt bedre køreegenskaber og dermed langt større sikkerhed. En komfort, som tidligere var utænkelig i denne prisklasse, men som nu er opnåelig, takket være Hydrolastic affjedringen. Og så er Morris Monaco's



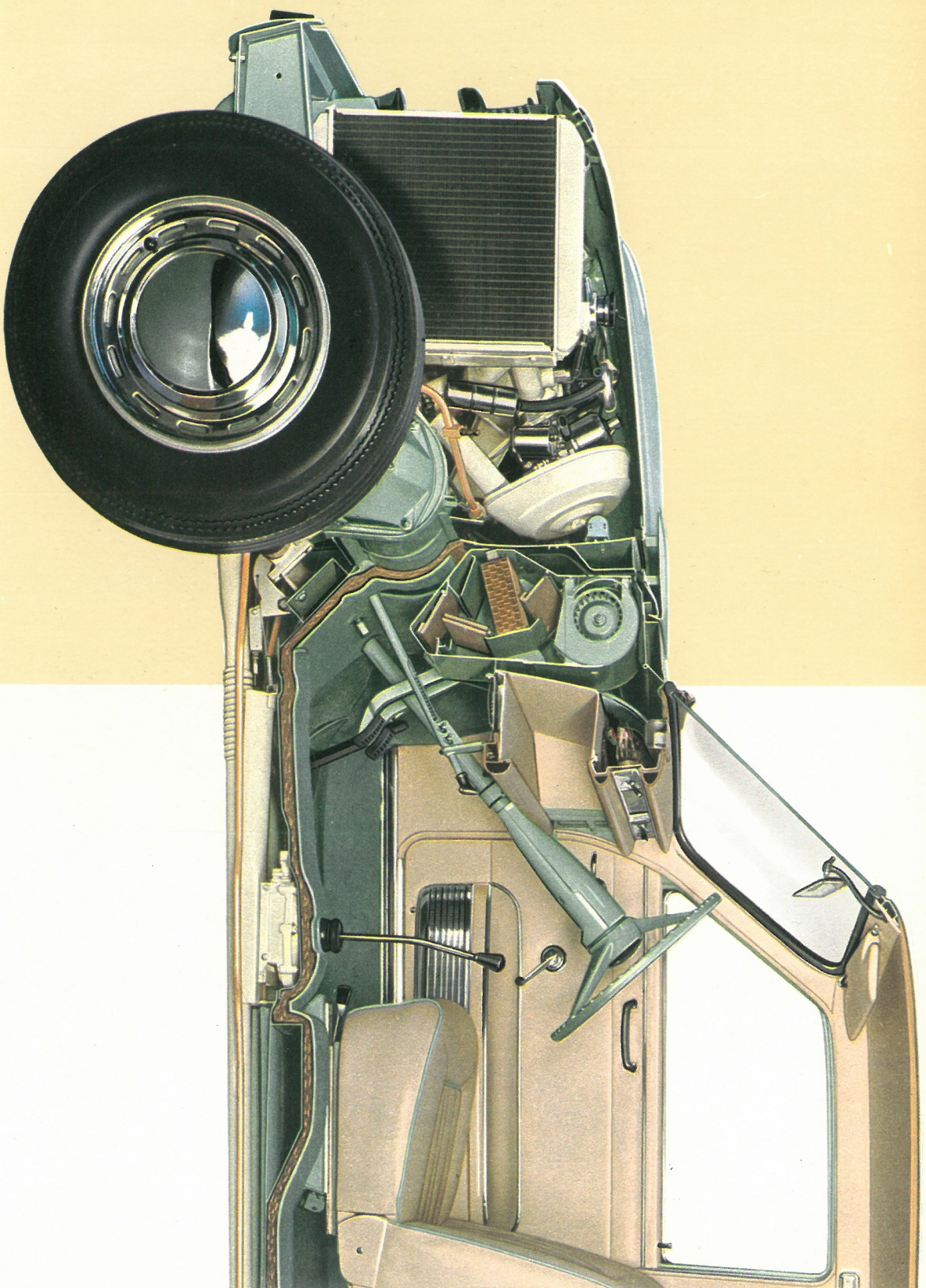
ydre mål et virkeligt håndslag til trafik- og parkeringsmidlighed.

Kvaliteten ... ja, kig den efter i krogene. Overalt møder De det gedigne Morris-præg. Hvad De ikke kan se, er rustbeskyttelsen – men, den er der: BMC's kostbare Rotodip-badbeskyttelse – en bedre rustforsikring fås ikke!

Og service ...

ja, den er bragt ned til et minimum. Olieskift kun for hver 10.000 km, Hydrolastic affjedringen holder i hele vognens levetid.

MORRIS MONACO



Et landevejs-skib der ikke overgår

Sådan skulle det simpelthen gå, da BMC's udvklingsafdeling fik til opgave at skabe historiens største Morris: for tredje gang anvendte man bil-troldmanden, Alec Issigonis' geniale tværmotor-placering ... og igen opstod en bil, der er stor, hvor der er brug for det: indvendig. Find en anden bil, der som Morris Monaco kun er 4,17 m lang. Sammenlign de indre mål med Monaco's, og Deres forbløffelse bliver stor.

De buede sidevinduer giver skulderplads og albuerum. Har De garderhøjde eller mere, skulle De

prøve bagsædet. Her er plads til benene – og plads til overs. Her er plads til børnene – en hel flok. Plads til bagagen ... en ordentlig én! Plads til store folk – plads til fem kæmper ... komfortabel plads, altså! Lækre konturformede, kraftigt polstrede sæder får Dem til at længes efter den næste Morris Monaco-tur. Interiørets betræk er iøvrigt vaskbart ... fornuftigt som alt andet i en Monaco.

Varme- og friskluftsystemet er kun ét af mange eksempler på den velgennemtænkte konstruktion,



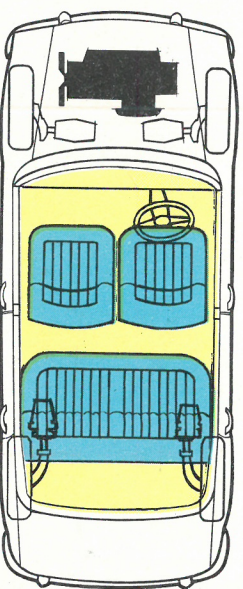
De finder i en Monaco. Udover det let regulerbare, højtydende varmesystem er der separate frisk-luftsindtag med stillbare dyser i hver side af frontpanelet – i præcis den udformning, som verdens førende motorjournalister i årevis har efterlyst ... og endnu kun sjældent finder! Tykke tæpper og kraftige isoleringsplader i vognbunden er bl. a. forklaringen på, at Monaco'en er lydløs selv på den dårligste vej.

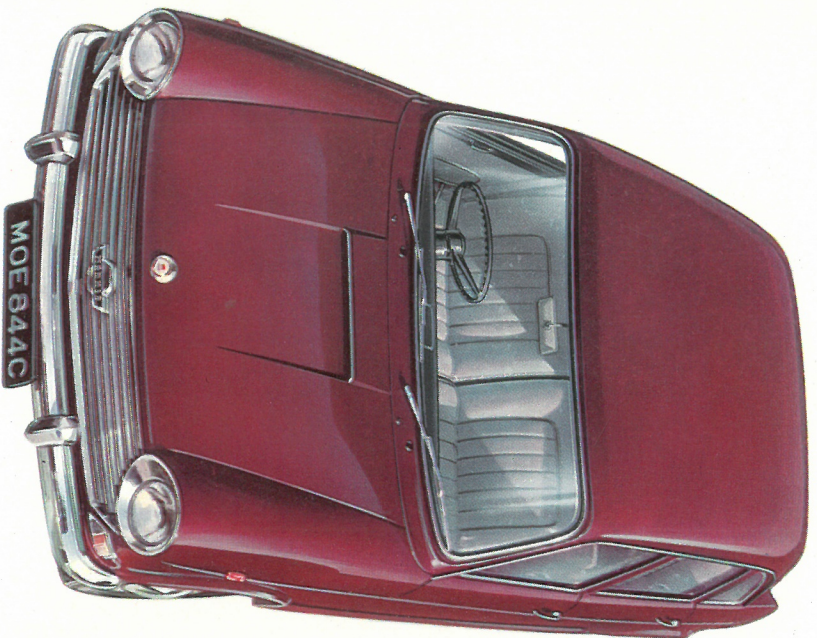
Takket være den totale sammenbygning af motor og transmission kan hele den kraftige motorenhed

med alle sine 86 hestekræfter stå på tværs i vognens forende ... resultat: et ocean af plads til Dem, Deres passagerer og bagagen.

Læg mærke til, hvad en Monaco byder på af aflægningsplads for smaabagage. Store rum i alle døre, en bred hylde under frontpanelet og ved panoramaruden bage!

Ved De iøvrigt, at Morris Monaco har det stærkeste karrosseri, som nogensinde er fremstillet i serieproduktion? For sikkerhedens – for Deres skyld!





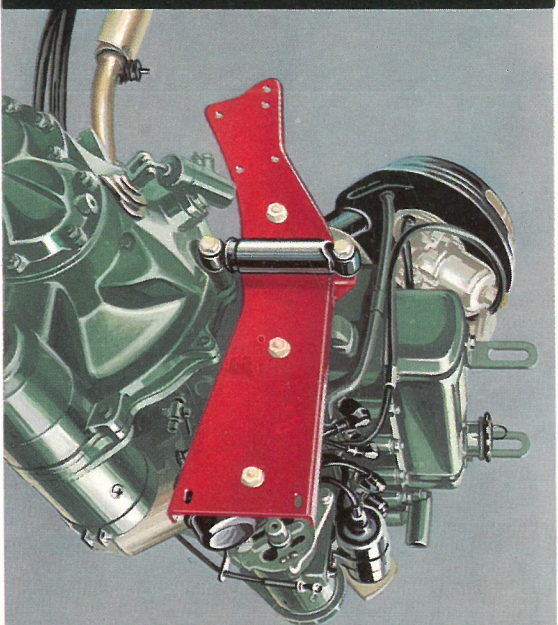
MORRIS MONACO



Elegant, enkelt og overskueligt. På en brøkdal af et sekund kan De aflæse alle instrumenterne. Rattet er af sikkerhedstypen – alle greb og knapper sidder sikkert beskyttet og bekvemt indenfor rækkevidde. På den brede, elegante panelhyde er der plads til de småting, man har brug for under kørselen.



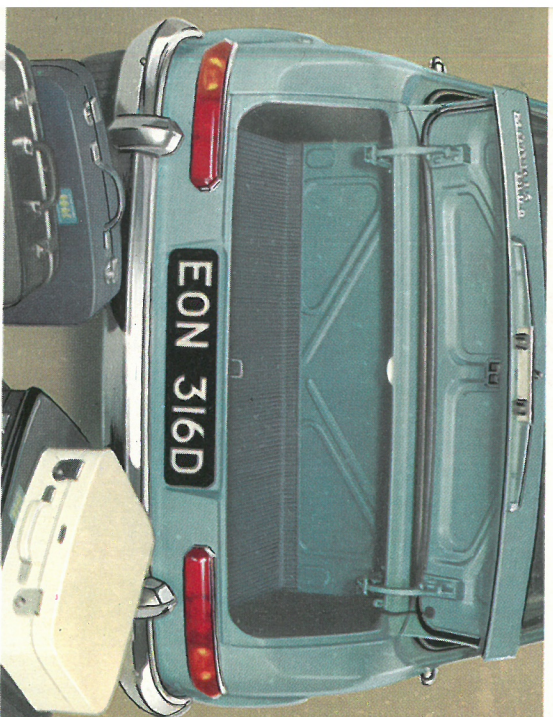
I Morris Monaco råder De over en helt fantastisk bremsekræft: skivebremser foran, tromlebremser bagtil, servo-bremseforstærker og en G-ventil, der vansket belastning sørger for, at der altid er ideel fordeling af bremsetrykket mellem for- og baghjul, så bagvognens udskridning forhindres.



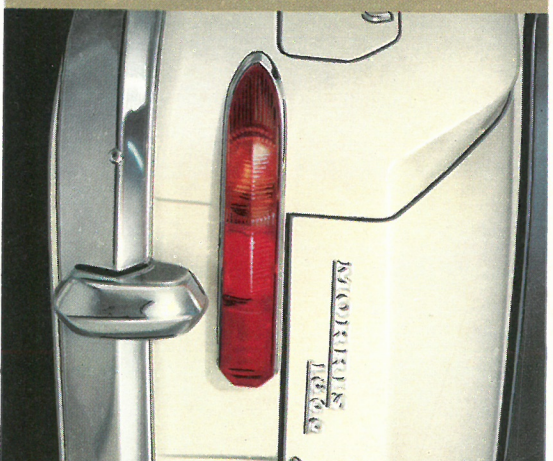
Alt i én blok: 86 sprælske hestekræfter, 1,8 liter slagvolumen. Hele motoraggregatet er gummiophængt og den hydrauliske dæmper foran den røde plade holder effektivt styr på lodretgående motorbevægelser. Alle fire gear er synkroniserede.



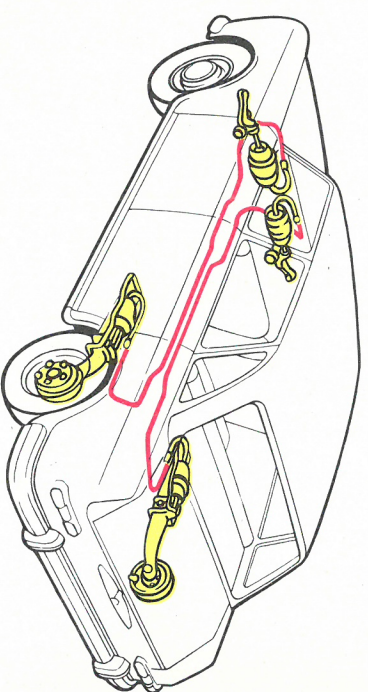
De brede døre kan åbnes på vid gab, så indstigning foregår ubesværet. Bagdørene, der naturligvis er forsynet med børnesikkerhedsåse, er fæstnet langt fremme og bagsædet trukket langt tilbage, så man let smutter ind. Alle fire døre er forsynet med store »køleskabslommer«.



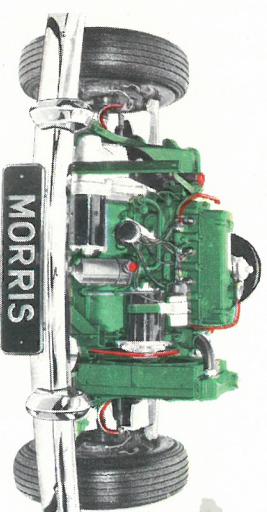
Hvilket herreliv at være kuffert i en Morris Monaco! En halv kubikmeter at brede sig i, lækre måtter at hvile sig på – automatteændende belysning, så man om aftenen kan se, hvad der foregår. Intet reservehjul, ... det er forvist til en praktisk elevatorskuffe under vognen.



Rundt-om-hjørnerne baglygtearrangementet er ikke alene et elegant design, men en sikkerhed for, at advarsellys ses tydeligt i alle vinkler bagfra. I venstre skærmside er benzinpåfyldningen placeret bag et aflåseligt dæksel.



Har De blot én gang kørt i en Morris Monaco, vil De forbløffes over, hvor effektiv Hydroelastic-affjedringen er. Her er alle konventionelle affjedringsmetoder kastet over bord. Her flyder De på væske! Systemet er forsejlet, kræver aldrig eftersyn, tryser ikke og lækker ikke. Find den værste vej. De kender (eller værre endnu), og lad Morris Monaco komme til. Så vil De forstå, hvorfor BMC med rette kan være stolt af dette affjedringsystem.



Krumtapakslen med fem hovedlejer giver vibrationsfri motorgang. Men, der er mere end det: Hele motoraggregatet har gummiophæng, som effektivt isolerer mod lyd og rysteiser til karrosseriet. Ja, selv gearstangens forbindelse til transmissionen sker via fleksible, vibrationsabsorberende stålakabler. Alt dette sammenholdt med den fænomenale Hydroelastic-affjedring er forklaringen på den bløde, vibrationsfrie og lydløse kørsel, som er karakteristisk for en Morris Monaco ... selv når speedometret står højt og vejkvaliteten er lav.

*Det er Morris — der viser
modern design i biler*

Motor: Vandkølet, topventilet, firecylindret motor med fem hovedlejer, afbalanceret krumtappaksel med vibrationsdæmper. Motor sammenbygget med kobling, gearkasse og differentiale monteret på tværs i vognens forende. Boring 80,26 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1798 cm³, kompressionsforhold 8,2:1. Største heste-kraftydelse 86 HK ved 5000 omdr./min., største drejningsmoment 13,8 kgm ved 2100 omdr./min.

Brændstofsistem: S.U. karburator type HS6, luftfilter med udskiftelig papirerlement og varmluftindtag. Elektrisk S.U. benzinpumpe. Benzinfilter i pumpen og i tanken. Benzintankens rumindhold er 48,8 liter.

Smeresystem: Tryksmøring. Gearkasse og differentiale løber i oliebad i bundkarret. Oliepumpe af tandhjulstypen, der drives af knastakslen. Udvendigt oliefilter med fuld gennemstrømning. Olie i bundkarret med magnetfilter. Påfyldning af olie med filterkøling 5,7 liter - uden filterkøling 5,0 liter.

Tændingssystem: 12 volt tændspole og strømfordeler med centrifugal- og vakuumstyret tændingsregulering.

Kølesystem: Lukket trykkølesystem med ekspansionstank, vandpumpe, ventilator og termostat. Rumindhold 4,83 liter plus 0,57 liter i varmeanlægget.

Kobling: 8" tør enkeltplade, hydraulisk aktiveret membran-kobling. Koblingspedal oprængt.

Gearkasse: Fire fremadgående gear, alle 4 gear er synkroniserede. Gearstangen, der er monteret midt i vognbunden, er gummiisoleret fra karrosseriet, og skiftningen foregår gennem bøjelige kabelforbindelser. Differentiale udvækslingsforhold 3,882:1. Kraftoverføring til forhjulene ved korte kardanaksler med sfæriske kardanled.

Gear	Udvæksling i gearkasse	Udvæksling i differentiale	Samlet udvæksling	Kørhastighed v. 1000 omdr./min.
Bak	3,075 : 1	-	11,93 : 1	-
1.	3,292 : 1	-	12,77 : 1	8,66 km/t
2.	2,217 : 1	-	8,61 : 1	12,77 km/t
3.	1,384 : 1	-	5,37 : 1	20,47 km/t
4.	1,000 : 1	-	3,882 : 1	28,30 km/t
		(standard)	3,882 : 1 (17,66)	

Slyretøj: Tandstangsslyretøj. 3,8 ratomdrejninger mellem yderstilletingerne, rettet har to eger og er 419 mm i diameter. Sporvidde, for 1,43 m, sporvidde, bag 1,41 m, vendediameter 11,3 m.

Affjedring: Foran - uafhængig hjulophæng med en øverste og en nederste svingarm og en stabiliseringsstang, spindelholderen er monteret i kugleled. Hydraulisk fjederelment (forreste og bageste indbyrdes forbundet) er monteret horisontalt i den forreste op-hængstravers. Bagtil - uafhængig hjulophængning med langsgående svingarme og Hydraulisk fjederelmenter.

Bremser: Hydrauliske med servo-bremseforstærker. Foran er der selvjusterende skivebremser diameter 240 mm. Baghjulsbremserne har 230 x 45 mm bremse tromler med en selvforstærkende og en medløbende sko. En inert-påvirket trykreduceringsventil, G-ventil,

er monteret mellem for- og baghjulsbremserne for at afbalancere bremseeffekten. Håndbremsen virker på baghjulene alene.

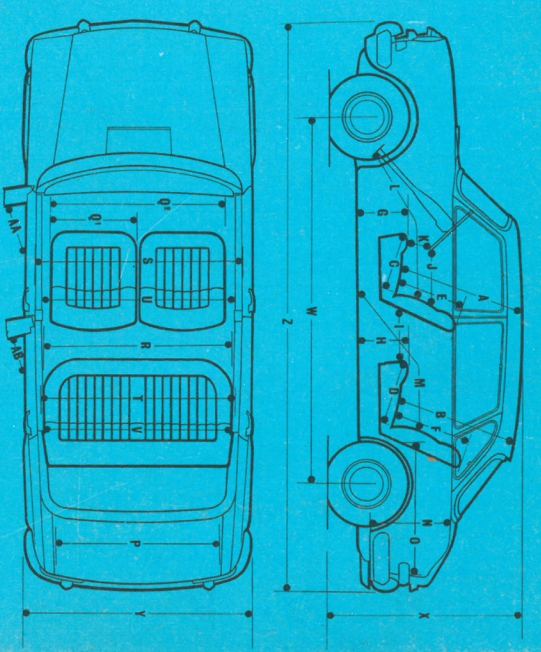
Hjul og dæk: Stålpindelhjul med fem monteringsbolte, 13" Dunlop SP svingeløse radialdæk.

Elektrisk udstyr: 12 volt batteri med 50 amperetimer ved 20 timers afladning. Forlygter med nær- og fjernlys og nedbælgingskontakt til belysning med foden. Kontakt for overhalingsslynssignal er indbygget i blinklyskontakten. Originalt monteret sideblinklys på siderne af forskærmene. Baglygter med særskilte blinklys og reflektglas. De bageste blinklys og stoplygterne dæmpes automatisk i stykke, når lygteerne er tændt. Det samme gælder for blinklyskontaktens advarselslampe.

De to nummerpladelygter er forbundet således, at en fejl i den ene ikke påvirker den anden. Dobbelt, selvparkerende vindspejlsviskere. Dobbelttonet »Windtone« horn med hornkontakt i rattets midte. Lampe for indvendig belysning på midterste dørstolpe med manuel kontakt og automatisk kontakter i fordrørene. Indre instrumentbelysning. Lampe i bagagerummet, der automatisk tændes, når bagrumslappen åbnes. Ekstra stik til monteringen af elektrisk ekstraudstyr. Det elektriske system opdelt i tre uafhængige områder med hver sine sikringer.

Instrumenter og belysningsgreb: Tromlespejdometer med angivelse af kilometer og miles og kilometertæller med en decimal. Kombineret tændings- og startkontakt. Kontakt for lys og vindspejlsviskere. Manuelt betjent vindspejlsvisker. Kontrollamper for lavt olietryk, udskifning af filter, langt lys og tænding. Choker og kontakt for instrumentulyk. Benzinaler og kolektorsternometer.

Karrosseri: Fem/seks personer, fire-døre, stålstals karrosseri af selv-bærende konstruktion og med seks store vinduer. Instrumentbrætet går gennem hele vognens bredde og omfatter instrumenter, kontakter og kontrollamper. Dets øverste flade er beklædt med sort vinylmateriale for at undgå refleksion, og såvel øverste som nederste kant er forsynet med en kratig, polstret sikkerhedsvulst. En tredje sikkerhedsvulst dækker kanten på pakkehyliden under instrumentbrætet i hele hyldens bredde. Der er et askébæger foroven i instrumentbrætet, og til bagsædepassagererne er der to askébægere i forskærmens ryglæn. Enkelt bakspejl. Dobbelt sikkerhedssolextræn. Foran er der enkeltstole, som begge kan justeres efter benlængden. Sæder og ryglæn er polstret med polyether. Alle døre er hængslet i for-kanten og har skjulte hængsler. Dørrindene kan alle rulles ned og er af buet sikkerhedsglas. Begge fordrørene kan aflåses udefra, der er børne-sikkerhedslåse i bagdrørene. I fordrørene er der store indvendige lommer, og i bagdrørene mindre lommer. Dørbeklædningen er vinylovertrukket stof. Loftet er indvendig beklædt med fornslibt glasfibermateriale og betrukket med vinylstof. Vognbunden er indvendig beklædt med tykke, faconsyede tæpper. Panoravindspejlet er stærkt buet og af hærdet sikkerhedsglas med sikkerhedszone og baggrunden er af hærdet sikkerhedsglas, begge monteret i svære gummiilister med udvendige pynklister af blankt plasticmateriale. Der er plads for monteringen af radio. Indbyggede fastgørelseskontroller for sikkerhedsseleer. Bagtil et aflåseligt bagagerum, der er på 0,48 m³ og indvendig beklædt overalt, låget er affjedret og har skjulte hængsler, der er lampe i bagagerummet. Reserverhjul et anbragt i en sønkar holder under bagagerumets bund. Fortrommede kofangere for og bag med kofangertrom, dækplader på dørrindene, fart-håndtag og pynkeplader på hjulene.

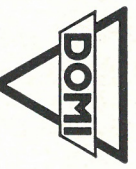


DIMENSIONER

A	0,96 m	B	0,94 m	C	0,46 m	D	0,48 m	E	0,51 m	F	0,55 m
G	0,33 m	H	0,34 m	I (max.)	0,43 m	I (min.)	0,25 m	J (max.)	0,47 m	J (min.)	0,28 m
K	0,16 m	L (max.)	1,18 m	L (min.)	1,02 m	M (max.)	1,17 m	M (min.)	1,09 m	N	0,48 m
O	0,91 m	P	1,22 m	Q1	0,66 m	Q2	1,32 m	R	1,42 m	S	1,47 m
T	1,46 m	U	1,44 m	V	1,36 m	W	2,69 m	X	1,43 m	Y	1,70 m
Z	4,17 m	AA	0,89 m	AB	0,84 m	Vægt: 1150kg		Fri højde: 168 mm			

Offentliggørelsen af denne brochure er ikke ensbetydende med et bindende tilbud. Ret til ændringer uden varsel i specifikationer og udstyr forbeholdes. Salg og levering af de i denne brochure omhandlede køretøjer sker i henhold til de i Dansk Oversøisk Motor Industri A/S og B.M.C. Export Sales Limited fastsatte leverings- og garantibetingelser.

AUTORISERET FORHANDLER:



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S
GLOSTRUP · TLF. 96 14 10

APD, ODENSEVJ 101, HJALLESK
TH. 11 58 10 - Odense - TH.



MORRIS
MONACO