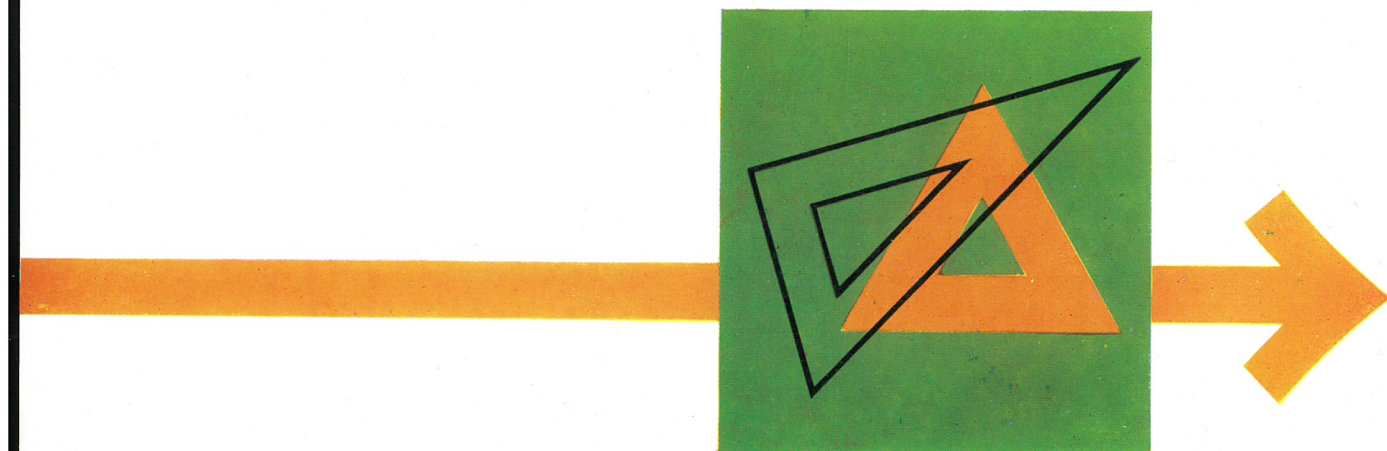


DEN IDEELLE 1 $\frac{1}{2}$ -TONS LASTVOGN
UD FRA ENHVER SYNSVINKEL

MORRIS

SERIE 160



**FREMSYN OG OMTANKE HAR SKABT EN VOGN, SOM ER UOVERTRUFFEN MED
HENSYN TIL INDSTIGNINGSFORHOLD, UDSYN, MANØVREEVNE OG SIKKERHED**



En helt ny førerhus-konstruktion
sparer chaufføren tid og besvær

Førerhus-dørenes usædvanlige anbrin-
gelse, det specielle rude-arrangement og
en række andre enkeltheder viser, at de
ingeniører, som har konstrueret Morris
„160“ lastvognene, har haft en udpræ-
get forståelse af **vinklernes** betydning og
muligheder. Derved har de skabt en helt
ny målestok for, hvor let en chauffør kan
stige ud og ind, og hvor godt et udsyn
han kan have, ikke mindst nedad mod
vejbanen og under bakning.

Dette i forbindelse med den lave lad-
højde berettiger Morris „160“ til beteg-
nelsen: verdens sikreste og mest prak-
tiske 1½-tons lastvogn.







DEN NYE

MORRIS

SERIE 160

Denne nye lastvogn i 1½ tons klassen forener en række fordele, som vil sætte Dem i stand til at få udført kørslen hurtigere og billigere. Deres kørsel sinkes mindst muligt af opholdene for af- og pålæsning undervejs, fordi læsehøjden er meget lav, og fordi chaufføren har let ved at komme ind og ud af førerhuset. Ruderne i førerhusets forreste hjørner gør det lettere at manøvrere vognen på steder, hvor pladsen er trang, og gennem vinduerne i de skråstillede døre har chaufføren et enestående udsyn under bakning.

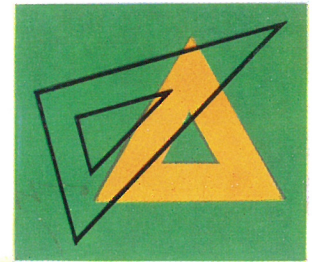
Et Morris „160“ chassis kan forsynes med indtil ca. 3400 mm langt lad. Alligevel bliver totallængden fra kofanger til bagsmæk med dette lad kun 5.26 meter. Vognen vender i en cirkel på kun 10.67 meter, den kræver altså ikke mere plads for at vende, end en lille personvogn!

Morris „160“ leveres enten med en topventil-benzinmotor, som yder 61 HK netto ved 3500 omdr./min., eller med en hurtiggående dieselmotor af hvirvelkammertypen, som yder 56 HK netto, ligeledes ved 3500 omdr./min. Begge motortyper er gennemprøvet tilbunds, idet de i en årrække har været anvendt til lette lastvogne af andre modeller og til drosker. I forbindelse med begge motorer anvendes en 4-gears gearkasse med synkron-gearskifte for 2., 3. og 4. gear – en stor fordel i betragtning af, at lastvogne af denne størrelse meget ofte bruges til kørsel i tæt bytrafik, hvor der ustandseligt skal skiftes gear.

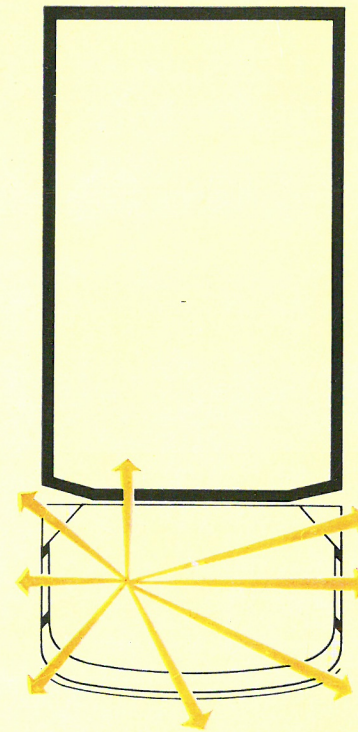
NB: MORRIS „160“ KRÆVER IKKE „STORT“ KØREKORT, OG DEN LOVLIGE MAKSIMALHASTIGHED ER IKKE BEGRÆNSET TIL 60 KM I TIMEN.



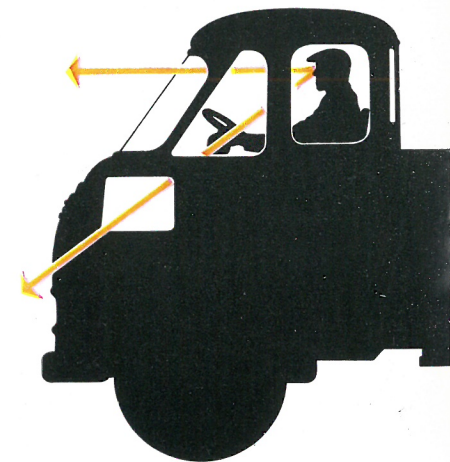
ENESTÅENDE UDSYN



Ved konstruktionen af førerhuset til Morris „160“ lastvognene er der taget nøje hensyn til de vinkler, fra hvilke en chauffør skal kunne se fremad og til siderne, såvel som nedad og bagud. Derved har man opnået et udsyn, der kun kan betegnes som enestående. Den buede panorama-forrude er meget stor i sig selv, men desuden er chaufføren anbragt på en sådan måde i forhold til ruden, at hans synsfelt forøges yderligere. Gennem de trekantede sideruder kan han se ud til begge sider, medens en opsigtsvækkende nyhed – hjørneruderne i forpanelet (eller „gulv-vinduerne“, som de er blevet døbt herhjemme) sætter ham i stand til at manøvrere vognen ind mellem parkerede køretøjer eller igennem trange gårde med en hidtil aldrig opnået sikkerhed. Gennem disse ruder kan han, inden han sætter vognen i gang, også se f. eks. legende børn eller henstillede cykler umiddelbart foran vognen. Vinduerne i de skrå døre gør det muligt at bakke langs med en mur eller et andet køretøj, uden at døren behøver at åbnes. Endelig er der en stor bagrude midt i førerhuset.



Skitsen viser chaufførens synsvinkler i en højrestyret vogn, således som de bruges i England. Herhjemme leveres vognene venstrestyrede, men det bliver udsynet ikke ringere af.



IDEELLE INDSTIGNINGSFORHOLD

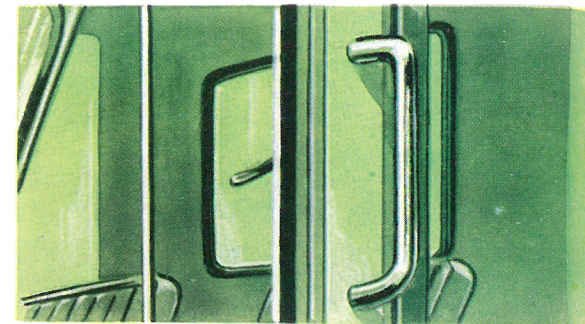


Indstigningsforholdene i førerhuset på Morris „160“ lastvognene er et andet eksempel på, hvor meget det har at sige, at konstruktørerne har forstået de rigtige vinklers betydning. Dørene er ikke anbragt direkte i førerhusets sider, men i dets skrå baghjørner. Derved har det meget lave optrin kunnet gøres bredt og bekvemt, skønt det overhovedet ikke rager udenfor vognens sider. Dørene kan lukkes helt op, selv om vognen holder „klemt inde“ mellem andre køretøjer – i åben tilstand går døren nemlig kun få centimeter udenfor ladets profil. Tænk også på, hvad dette betyder, når man skal åbne døren imod trafikken!

Førerhusets gulv ligger usædvanlig lavt, omtrent i højde med dækkenes overkant. Foran døren er der anbragt støttegreb i netop den mest bekvemme højde, hvorved indstigningen lettes yderligere. Praktiske forsøg, foretaget af en kendt engelsk professor i fysiologi, har vist at chauffører, som kører disse vogne, trættes langt mindre, end i lastvogne af almindelig type, fordi ind- og udstigningen kræver mindre kraftanstrengelse, og fordi også selve kørslen er mindre trættende. En frisk og vågen chauffør udfører mere kørsel pr. arbejdsdag.

CHAUFFØRENS KOMFORT

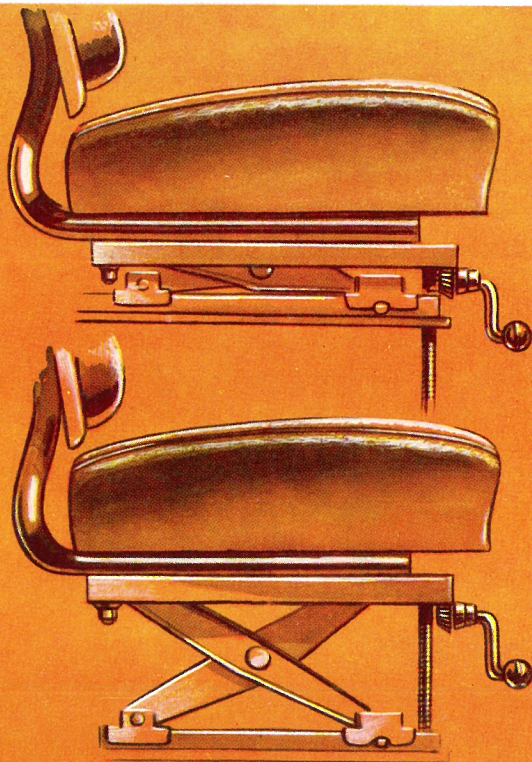
Instrumentbrættet er anbragt umiddelbart foran rattet, og er afskærmet således, at instrumentlyset ikke kan spejle sig i forruden. Blinklyskontakten betjenes med en pind, som man kan nå med fingrene uden at slippe rattet. Nedblændingskontakten for forlygterne er anbragt på tilsvarende måde.



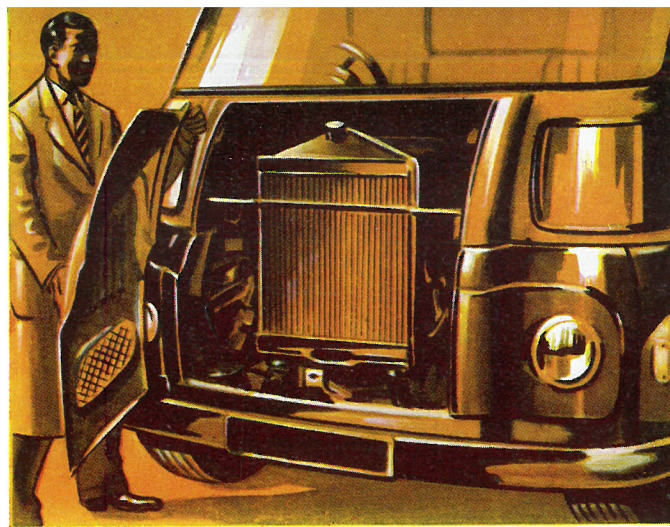
Her er et nærbillede af indstigningsgrebet, som findes på dørstolpen i hver side. Særlig ved byture, hvorunder chaufføren skal stige ud og ind mange gange i dagens løb, er disse greb en stor behagelighed.

Her er for en gangs skyld en førerstol, som virkelig kan kaldes indstillelig, såvel i højden som frem og tilbage. Indstillingsmekanismen er umådelig solid og præcist arbejdende, og begge indstillinger kan foretages på et øjeblik, medens man sidder på stolen.

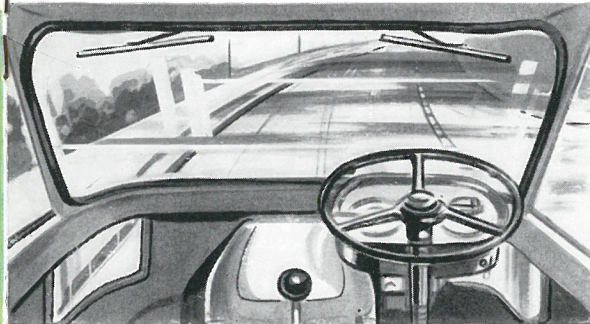
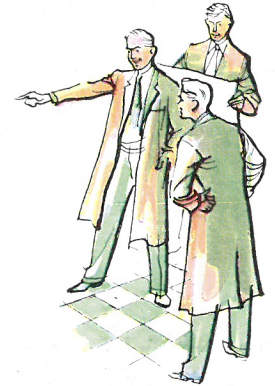
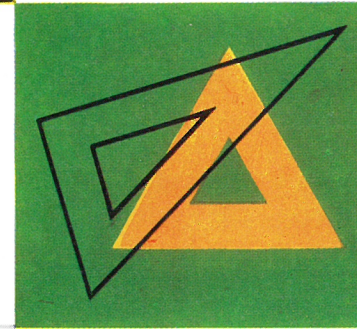
Såvel hynde som ryg er polstret med skumgummi, der aldrig sætter sig eller går ud af facon, og betrukket med plasticlæder. Passagerstolen, der er fast, er polstret på samme måde. Motorhuset er isoleret mod støj og varme, og forsynet med et polstret overtræk (ikke vist på billederne). To friskluftvarmeapparater, regulerbare hver for sig, er anbragt på hver sin side af motorhuset. Deres ydeevne er usædvanlig stor: tilsammen 246 kubikmeter frisk luft i timen, og en varmeydelse på 3250 kilogram-kalorier i timen ved en kølevandstemperatur på 75° C og en ude-temperatur på 0°. Ventilationsmulighederne suppleres af de store trekantede klapruder i siderne.



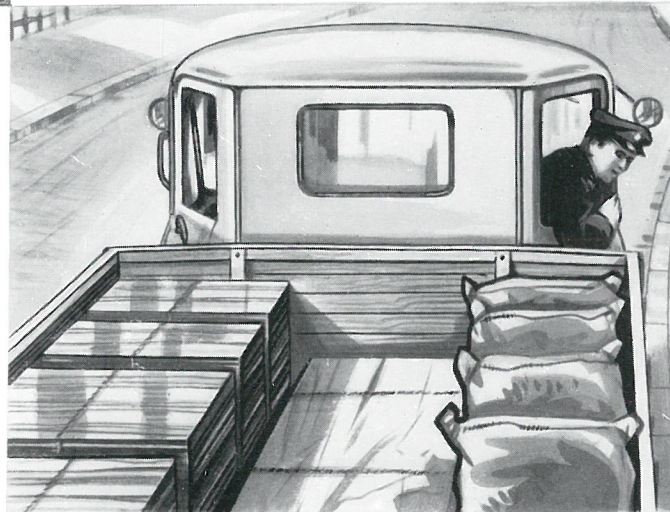
LET AT KØRE, LET AT LÆSSE, LET AT PASSE



Påfyldningen af kølevand sker udefra, gennem en lille klap i forpanelet. Motorhuset har aftagelige lemme for påfyldning og eftersyn, ligesom hele motorhuset kan aftages – men desuden kan man aftage hele forpanelet, som vist på billedet herover, hvis motor eller køler skal tages ud af vognen.



Panorama-forruden har to meget store elektriske viskere, som automatisk går ud af førerens synsfelt, når de standses. Da Morris „160“ herhjemme leveres med venstrestyring, må man tænke sig ovenstående billede vendt om. For såvel den højre- som den venstrestyrede udførelse gælder imidlertid, at det er let at komme ind på førerpladsen, og at betjeningsorganerne er anbragt bekvemt for chaufføren.

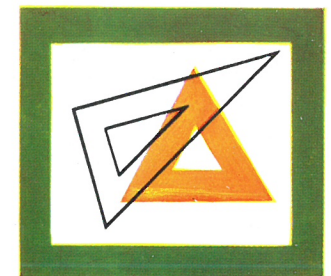
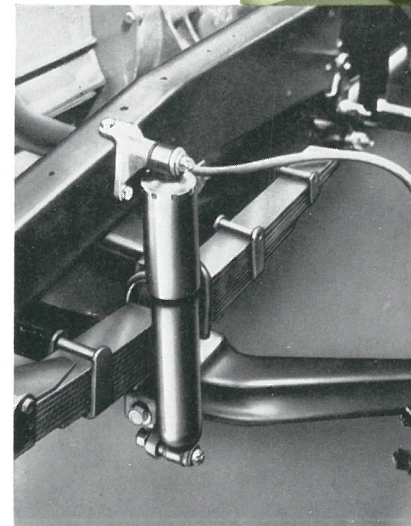
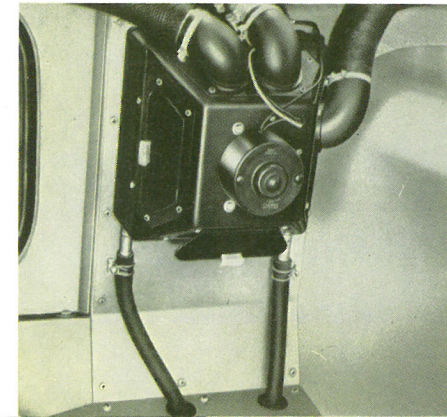


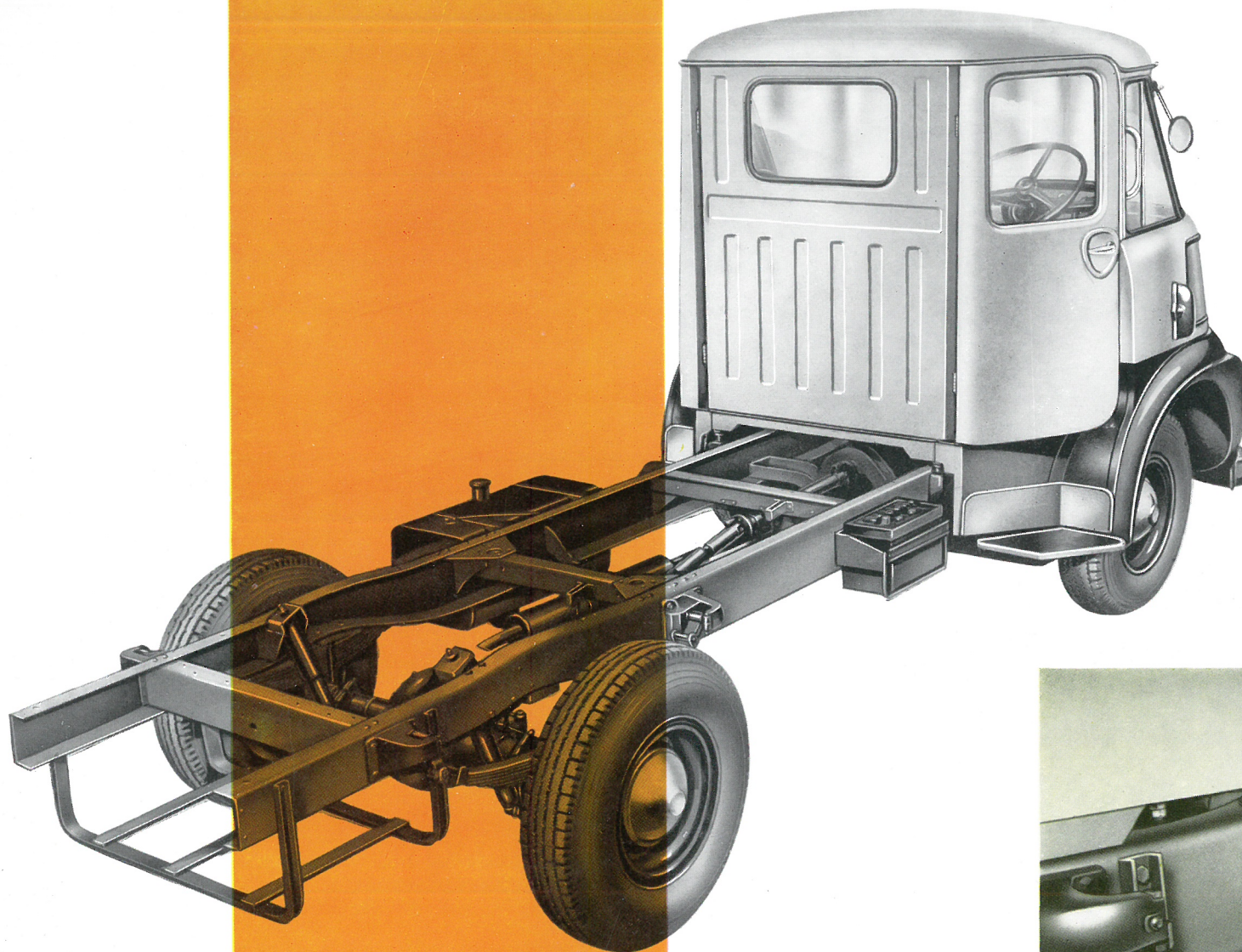
Deres lastvogn tjener kun penge til Dem, så længe den virkelig kører og befordrer varer. En Morris „160“ nedsætter den tid, som behøves til på- og aflæsning og til rangering, fordi læsehøjden er meget lav (ca. 97 cm ved belastet vogn) og fordi vognen er ualmindelig let at rangere med, idet vendecirklen er meget lille og chaufførens udsyn under rangering er enestående fint. Bl. a. kan han se bagud under bakning uden at skulle åbne døren.





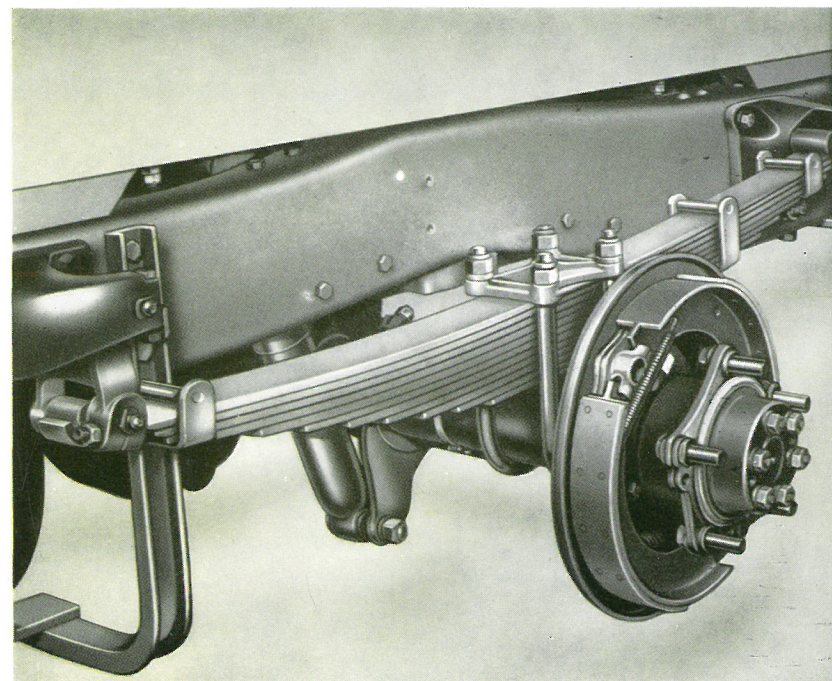
1. Alle gear med undtagelse af 1. gear og bakgear har synkron-gearskifte.
2. Hydrauliske teleskop-støddæmpere foran hører med til standard-udstyret. Tilsvarende støddæmpere bag kan leveres som ekstraudstyr mod pristillæg.
3. De to varmeapparater, der om sommeren kan indstilles til at indblæse kølig frisk luft, har en usædvanlig stor ydeevne.
4. Vognen har meget effektive hydrauliske bremsere med et samlet belægningsareal af 1046 cm².
5. Indstigningstrinnet til førerhuset er meget bredt og bekvemt, og har en højde over vejbanen af kun 43 cm.
6. De kan få Morris „160“ leveret med enten benzin- eller dieselmotor, og således vælge den driftsform, som betaler sig bedst under Deres specielle kørselsforhold.

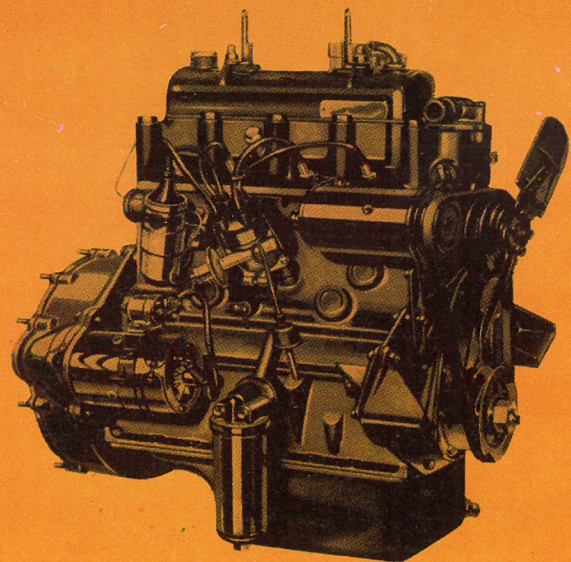




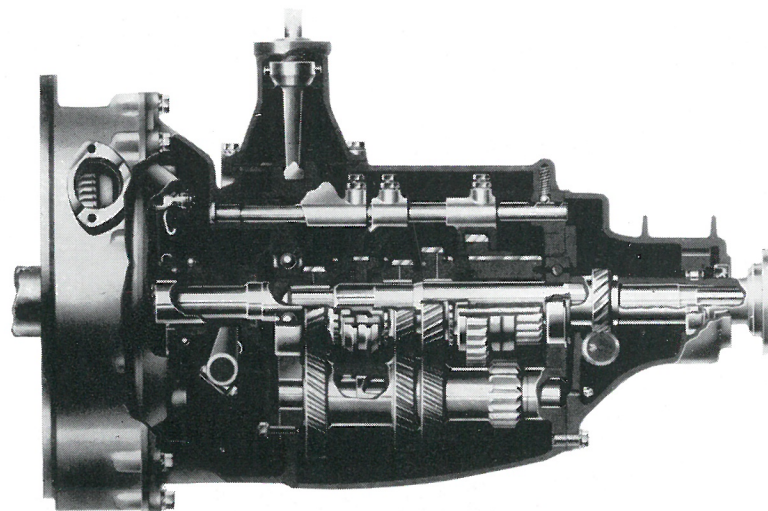
Billedet til venstre herfor viser den kraftige chassissramme med parallelle sidevanger, velegnet til påbygning af alle slags special-karosserier. Skal der bruges kraft fra vognens motor til at drive pumper eller andet maskineri på vognen, kan den overføres gennem et kraftudtag, som monteres på venstre side af gearkassen. Det er ellers ikke almindeligt, at der kan monteres kraftudtag på lette lastvogne i denne vægtklasse. Desuden giver billedet Dem endnu en gang et indtryk af det specielle dør-arrangement og de lave optrin.

Billedet til højre herfor viser en af de 1143 mm lange bagfjedre, og en af baghjulsbremserne med bremsetromlen aftaget. Bagakslen er af den såkaldte „trekvartflydende“ type, d.v.s. at drivakslen kun tjener til at dreje hjulet og optage sidepåvirkninger, medens vognens vægt bæres af navet, der løber uden på akselhuset og er forsynet med et dobbeltradede kugleleje.





Her ses et snit gennem gearkassen med skråtskærne tandhjul og synkroniseringsanordninger for gearskiftet. Bundgearakslen løber i nåle-rullelejer, og på gearkassens venstre side findes en 6-bolts flange for montering af et kraftudtag.



De kan vælge mellem benzin- eller dieselmotor

BENZINMOTOREN

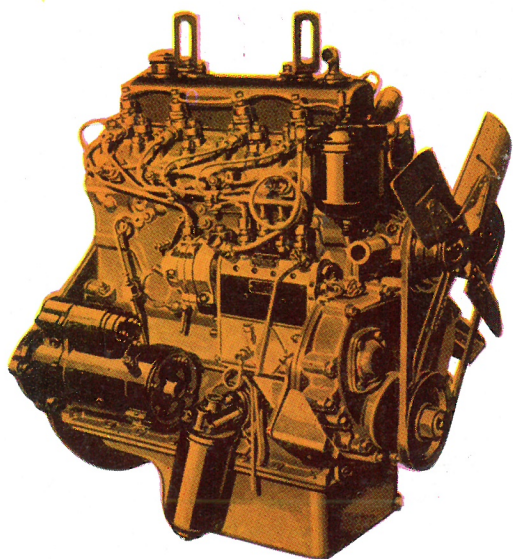
(billedet øverst til venstre)

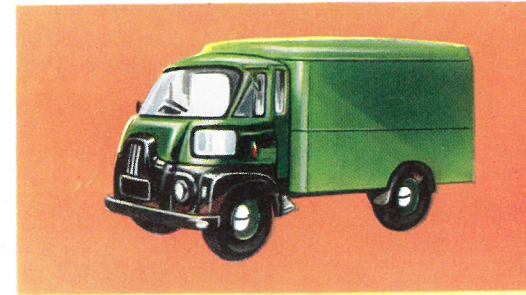
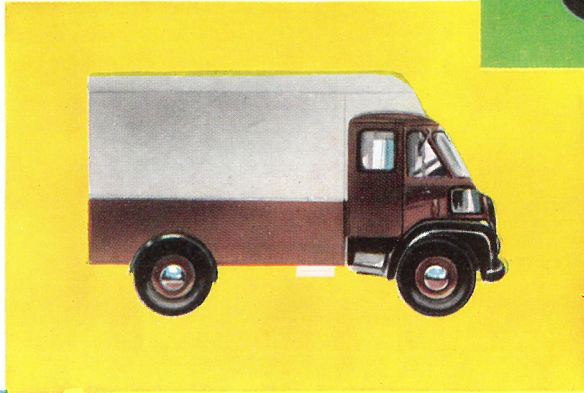
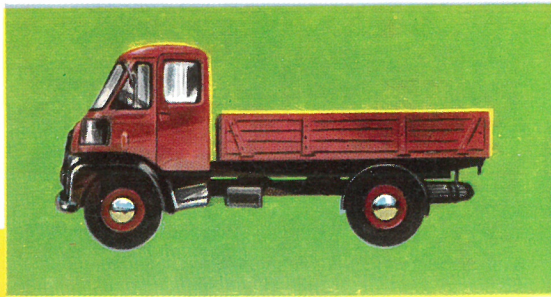
Den 4-cylindrede topventil-benzinmotor, som leveres i Morris „160“ lastvognene, er gennemprøvet igennem en lang årrække, idet den har været anvendt i flere tidligere Morris-lastvognsmodeller i de lettere vægtklasser. Den har et slagvolumen på 2.2 liter og yder 61 HK **netto** ved 3500 omdr./min. Dens største drejningsmoment – 15.3 kgm – ydes ved 1750 omdr./min., d.v.s. at vognen præsterer sin største trækraft ved en fart af ca. 44 km i timen i 4. gear og 28 km i timen i 3. gear.

DIESELMOTOREN

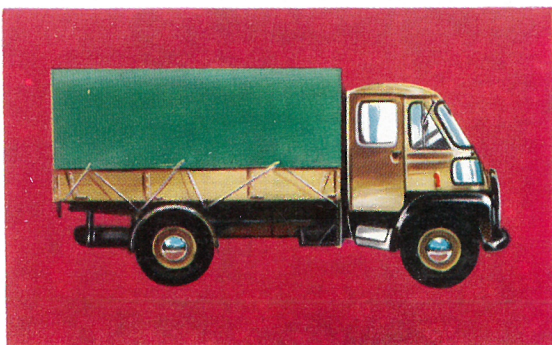
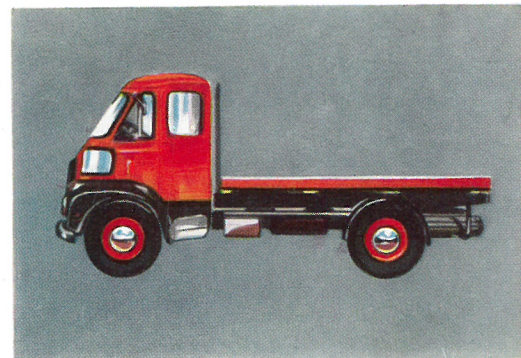
(billedet nederst til venstre)

2.2 liter BMC-dieselmotoren er også en forlængst gennemprøvet konstruktion, idet den ikke blot har været benyttet i tidligere Morris lastvognstyper, men desuden igennem adskillige år har stået sin prøve under de mest krævende trafikforhold i de „uopslidelige“ London-drosker. Da den er beregnet til hurtig kørsel, har den indirekte brændstofindsprøjtning efter Ricardo's verdenskendte „Comet“ system med indsprøjtningdyser af Pintaux-typen. Den kan tåle at rotere med en hastighed af ikke mindre end 3500 omdr. pr. min. og yder da 56 HK **netto**. Dens største drejningsmoment er 12.3 kgm.

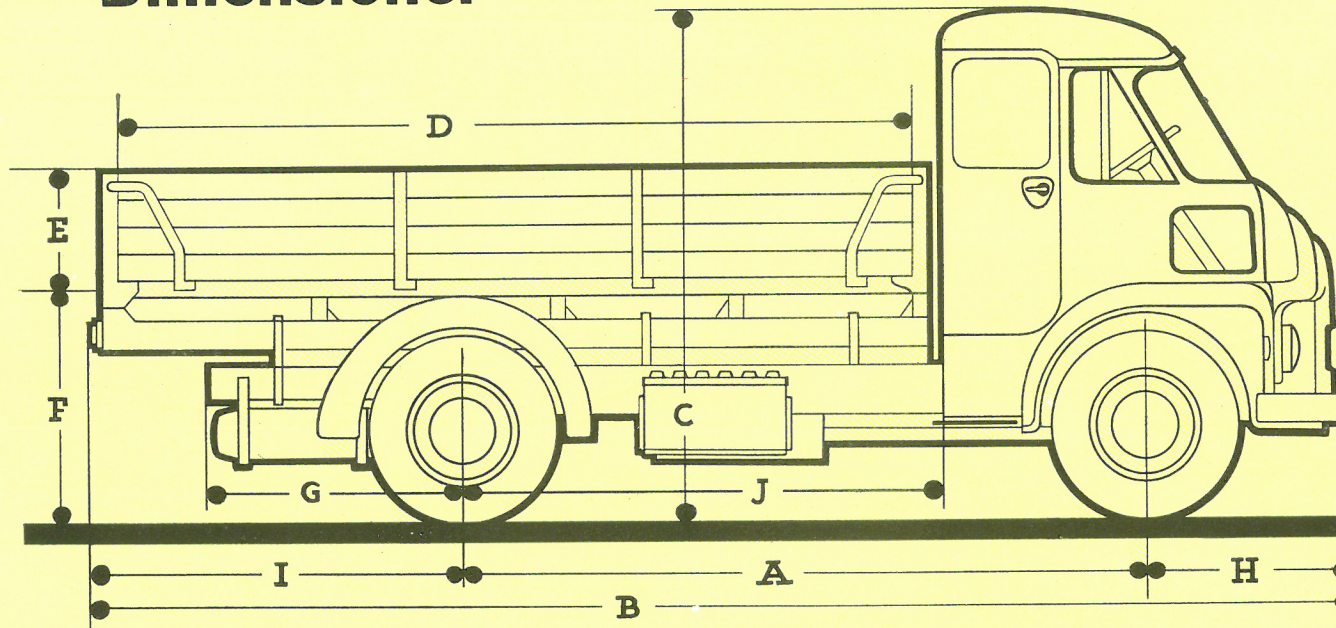




På et MORRIS »160« chassis kan der bygges åbne eller lukkede karrosserier til alle formål



Dimensioner



	Alle mål er i millimeter
Akselafstand A	2895
Totallængde med længste lad, ca. B	5260*
Totalhøjde, belastet, ca. C	2175
Største udv. lادلængde, ca. D	3400*
Ladsidernes højde E	efter ønske
Læsehøjde til overkant af ladbund, belastet, ca. F	965
Rammeoverhæng bag G	1067
Fremhæng inkl. kofanger H	875
Største ladoverhæng, ca. I	1492*
Førerhus til bagakselmidte J	2032
Største bredde over forskærmene	2127
Indv. førerhusbredde i albuehøjde	1645
Sporvidde foran	1573
Sporvidde bag	1473
Mindste frihøjde over vejbanen . .	203
Vendecirkel-diameter, ca.	10660

*) Hvis ladets forreste hjørner afskæres på skrå af hensyn til dørenes åbning, kan lادلængden foreges til ca. 3500 mm udvendigt. Totallængden bliver da ca. 5310 mm og ladoverhængt ca. 1532 mm.

Specifikationer

BENZINMOTOR

4 cylindre, boring 79.4 mm, slaglængde 111.1 mm, slagvolumen 2199 cm³. Kompressionsforhold 6.8:1. 61 HK netto ved 3500 omdr./min., største drejningsmoment 15.3 kgm netto ved 1750 omdr./min. Topventiler. Ventiler og vippearne aftagelige sammen med topstykket. Krumtap med kontravægte. Tre hvidmetalforede hovedlejer. Plejlstanglejer med hvidmetal-foringer. Fortinnede stempler af aluminium-legering med opslidset skørt, 3 kompressionsringe og 1 oliering pr. stempel. Knastaksel med 3 hvidmetal-forede lejer, drevet ved dobbelt rullekæde. Tryksmøring ved tandhjulspumpe, gennemstrømnings-oliefilter med udskifteligt element. Solex faldkarburator. Oliebadsluftfilter. Termostat-reguleret køling med centrifugalpumpe. Overtryk-køler (0.3-0.5 ato). Automatisk tændingsregulering med vakuum-regulator. Motorens smøroleieindhold 6.8 liter inkl. udvendigt filter, kølesystemets vandindhold 14 liter.

DIESELMOTOR

4 cylindre, boring 82.6 mm, slaglængde 101.6 mm, slagvolumen 2187 cm³. Kompressionsforhold 20:1. Indirekte brændstofindsprøjtning med hvirvelkamre af Ricardo Comet III typen. 56 HK netto ved 3500 omdr./min., største drejningsmoment 12.3 kgm netto ved 2200 omdr./min. Udskiftelige, "tørre" cylinderforinger. Topstykket aftageligt sammen med ventilerne og vippearmsmekanismen. Krumtap med kontravægte. 3 bly-indiumforede stål-hovedlejer. Stål-plejlstanglejer, øverste leje halvdel foret med bly-indium, nederste leje halvdel med hvidmetal, lejerne delt på skrå, så stempel og plejlstang kan tages ud fra oven. Stempler af aluminiumlegering med et specielt formet hulrum i stempeltoppen. 3 kompressionsringe og 2 olieringe pr. stempel. Topventiler, ventilmekanisme med vippearne og stødstænger, indsugningsventiler af specialstål EN 52, udstødningsventiler af EN 59. Knastaksel med 3 lejer, drevet ved tredobbelt rullekæde.

Tryksmøring ved hjælp af tandhjulpumpe, cylindervæggene smøres af oliestråler fra udboringer i plejstængerne. Gennemstrømnings-oliefilter med udskifteligt element. Brændstof-indsprøjtningpumpe af fabrikat CAV med vakuum-hastighedsregulator, indsprøjtningdyser af Pintaux-typen. Brændstofftilførsel ved membranpumpe, forsynet med brændstoffilter. Et yderligere brændstoffilter med udskifteligt papir-element er indskudt i brændstoffledningen. Oliebads-luftrensere. Elektriske glødepropper til koldstart. Termostat-reguleret køling med centrifugalpumpe. Overtryk-køler (0,3–0,5 ato). Automatisk termostat-reguleret kølerjalousi. Motorens smøreolieindhold 6,4 liter inkl. udvendigt filter. Kolesystemets vandindhold 15 liter.

KOBLING: Borg & Beck enkeltpladekobling, diameter 229 mm til benzinmotor, 254 mm til dieselmotor.

GEARKASSE: 4 gear frem og 1 bakgear. Alle undtagen 1. gear og bakgear har synkron-gearskifte. Udvekslinger: 1. gear 4.63:1, 2. gear 2.69:1, 3. gear 1.57:1, 4. gear 1:1, bakgear 5.93:1. 6-bolts kraftudtagåbning på gearkassens venstre side. Olieindhold 2,3 liter.

STYRETØJ: Fabrikat Cam Gears Ltd., type H med snekke og taparm, udvekslingsforhold 18:1, ratdiameter 457 mm.

FORAKSEL: Sænkmedet, øjeformet foraksel, I-profil mellem fjedrene, rektangulær mellem fjedrene og styreboltene. Koniske rullelejer i navene. Største tilladte forakseltryk 1525 kg.

BAGAKSEL: Såkaldt „trekvarthlydende“ aksler, som kun overfører drejningen og optager sidepåvirkninger på hjulene, medens vægten bæres af akselhusets ender, navene løber på dobbeltradede kuglelejer. Spiralskåret kron- og spidshjul, udvekslingsforhold 5.714:1, spidshjulet monteret mellem to rullelejer. Udvekslingsforhold 6.57:1 kan leveres mod pristillæg til særlige formål. Største tilladte bagakseltryk 2275 kg.

KARDANAKSLER: To åbne, rørformede, afbalancerede kardanakslar. Kardanled med nålelejer, midterlejet gummiophængt i særlige konsoller.

AFFJEDRING: Halvelliptiske parallelfjedre for og bag. Forfjedrene 1016 mm lange, 44,5 mm brede, 9 blade. Bagfjedrene 1142 mm lange, 57 mm brede, 12 blade. Hydrauliske teleskop-støddæmpere foran. Som ekstraudstyr mod pristillæg kan desuden leveres teleskop-støddæmpere bag.

CHASSISRAMME: Parallele sidevanger med U-profil, vangehøjde 190,5 mm, flangebredde 68,3 mm, godstykkelse 4 mm. 5 U-formede tværvanger.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat Lucas, 12 volt, med spændingsreguleret dynamo og 12-volts starter. Forlygter, sidelygter, 2 bag- og stoplygter, nummerpladelys, instrumentbelysning, lofts-belysning i førerhuset. Elektrisk horn, dobbelt elektrisk visker. Blinklys (for- og bagblink er originale, sideblink leveres af den lokale forhandler). Batteri: 12 volt 64 amperetimer til benzinmotor, 2×6 volt 121 amperetimer til dieselmotor.

BREMSE: Hydrauliske Girling-bremser, begge sko i forhjuls-bremsetromlerne er påløbende. Tromlediameter for og bag 305 mm, belægningsbredde 44 mm, samlet belægningsareal 1045 cm². Håndbremsen virker mekanisk på baghjulene.

HJUL OG GUMMI: 5 stk. pladehjul med 5 hjulbolte, fælgdimension 6.00G×16" type SDC („halvdyb“ fælgprofil). 7.50–16" 8-lags dæk.

INSTRUMENTER: Afskærmet instrumentbræt umiddelbart foran rattet med speedometer og kilometertæller, kølevandstermometer, amperemeter, brændstoffmåler, kontrollamper for olietryk, afladning samt for højt og lavt lys.

ANDET Udstyr: Dobbelt friskluft-varmeanlæg med defroster, reguleres separat i hver side af førerhuset. Monteret reservehjul. Reservehjulholder. Donkraft og hjulnøgle, fedtsprøjte. To bakspejle. Solskærm for chaufføren.

BRÆNDSTOFBEHOLDER: Udvendig på venstre side af chassisrammen, rumindhold 77 liter.

VÆGT OG BELASTNING

	m. benzinmotor	m. dieselmotor
Største tilladelige totalvægt	3500 kg	3500 kg
Chassisvægt m. orig. førerhus, uden brændstof og vand, udstyr som beskrevet, ca.	1525 kg	1590 kg
Egenvægt som alm. ladvogn, uden brændstof og vand (skønnet)	1875 kg	1925 kg
Lasteevne som alm. ladvogn, inkl. brændstof, vand og mandskab (skønnet) ..	1625 kg	1575 kg

NB: Egenvægt og lasteevne varierer med karrosseriets og udstyrets vægt.

Ret til ændringer uden varsel

i specifikationer og udstyr forbeholdes

SERVICE

Når De har anskaffet en Morris lastvogn, vil De finde, at De ikke alene har fået en god vogn, men også er kommet i forretningsforbindelse med en organisation, som er klar over sit ansvar over for sine kunder og bestræber sig for at betjene dem bedst muligt.

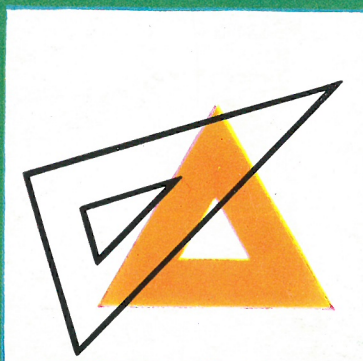
Uanset, hvor mange kilometer De kører om året, dækkes vognene af en **12-måneders garanti**. De fleste ejere af Morris lastvogne vil dog næppe få grund til at fremsætte garanti-reklamationer, og forøvrigt er garantien kun et enkelt led i den omfattende service, DOMI yder sine kunder.

Gennem sine forhandlere overalt i landet yder DOMI Dem desuden to gratis service-eftersyn efter henholdsvis 500 og 2500 km kørsel. Under Deres videre kørsel med vognen vil det være af værdi for Dem, at DOMI-forhandlernes værksteder præsterer arbejde af en høj standard, bl. a. takket være de stadige specialkursus i reparation af Morris-vogne, som DOMI afholder på sin serviceskole for forhandlernes mekanikere og værkførere. Forøvrigt begynder DOMI's service allerede **før** De har anskaffet vognen, idet DOMI's erfarne lastvogns-specialister gratis og uden forbindelse for Dem nårsomhelst står til Deres disposition med oplysning og vejledning, når det gælder valget af den mest velegnede type, vognens ydeevne og trækraft, dens gearingsforhold og udstyr, eller andre lignende spørgsmål.

RESERVEDELE

Når De har kørt så længe med vognen, at De skal bruge reservedele, vil De kunne overbevise Dem om, at DOMI-forhandlerne, med DOMI's vældige reservedelslager i Glostrup i ryggen, kan yde Dem god betjening også på dette område. Dertil kommer, at priserne på reservedelene til Morris lastvognene gennemgående er blandt de laveste. Nogle vigtige dele er simpelthen **billigst** i forhold til, hvad tilsvarende dele til lastvogne af lignende type og bæreevne ellers koster.

Dette skyldes dels den kæmpemæssige produktion af Morris lastvogne, og dels en vidtgående standardisering og rationalisering, idet de samme dele anvendes i en hel række forskellige vogntyper. Alt dette letter en effektiv reservedelsbetjening og bidrager til at holde priserne nede.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S
GLOSTRUP - TLF. 96 14 10 - 96 24 10



Autoriseret forhandler:

KNUD SEJERSEN

AUTORISERET



FORHANDLER

SKOLEGADE 13, ODDER, TLF. 4 11 88, PRIV. 4 10 48

Printed in part in England by The Nuffield Press Limited, Cowley, Oxford. (27409)

000380

1965