



MORRIS MONACO Mk II

- endnu hurtigere - endnu mere elegant - endnu sikrere

NU OGSÅ NY
MONACO 'S'

101 HK
160 KM I TIMEN

SPECIFIKATIONER

Motor: Vandkølet, topventilet, firecylindret motor med fem hovedlejer, afbalanceret krumpaksel 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 ccm, kompressionsforhold 9,0:1. Største hestekraftydelse 91 HK ved 5.400 omdr./min., største drejningsmoment 15,35 kg/m ved 3000 omdr./min. Udstødningssystem med 2 lydpotter.

Brændstofs-system: S.U. karburator type HS6, luftfilter med udskiftelig papirelement og varmluftindtag. Mekanisk S.U. benzinpumpe. Benzinfiler i pumpen og i tanken. Benzintankens rumindhold er 47,7 liter.

Smøresystem: Tryksmøring. Gearkasse og differentiale løber i oliebad i bundkarret. Oliepumpe af tandhjulstypen, der drives af knastakslen. Udvendigt oliefilter med fuld gennemstrømning. Olie-si i bundkarret med magnetfilter. Påfyldning af olie med filter-skiftning 5,8 liter - uden filterskiftning 5,1 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 membrankobling. Koblingspedal ophængt.

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 udvekslingsforhold 3,882:1. Kraftoverføring til forhjulene ved korte kardanakslar med sfæriske kardanled.

Gear	Udveksling i gearkasse	Udveksling i differentiale	Samlet udveksling	Kørehastighed 1000 omdr./m.
Bak	3,075 : 1	-	11,93 : 1	-
1.	3,292 : 1	-	12,78 : 1	8,87 km/t
2.	2,060 : 1	-	7,99 : 1	13,50 km/t
3.	1,384 : 1	-	5,37 : 1	21,13 km/t
4.	1,000 : 1	3,882 : 1 (17/66) (standard)	3,882 : 1	29,30 km/t

Styretøj: Tandstangsstyretøj. 3,8 ratomdrejninger mellem yderstillingerne, rattet har to eger og er 419 mm i diameter. Sporvidde, for 1,43 m, sporvidde, bag 1,41 m, vendediameter 11,28 m.

Affjedring: Foran - uafhængig hjulophæng med en øvre og nedre svingarm og en stabiliseringsstang, spindelholderen er monteret i kugleled. Hydrolastic fjederelementer (forreste og bageste indbyrdes forbundet) er monteret horisontalt i den forreste ophængstravers. Bagtil - uafhængig hjulophængning med langsgående svingarme og gummiophængte Hydrolastic fjederelementer.

Bremser: Hydrauliske med servo-bremseforstærker. Foran er der selvjusterende skivebremser diameter 236 mm. Baghjulsbremserne har 230 x 45 mm bremsetromler med en selvforstærkende og en medløbende sko. En inerti-påvirket trykreduceringsventil, G-ventil, er monteret mellem for- og baghjulsbremserne for at afbalancere bremseeffekten. Håndbremsen virker på baghjulene alene.

Hjul og dæk: Stålpådehjul med fem monteringsbolte, 165 mm - 14" Dunlop SP slangeløse radialdæk.

Elektrisk udstyr: 12 volt batteri med 57 amperetimer ved 20 timers afladning. Forlygter med nær- og fjernlys. Originalt monteret sideblinklys på siderne af forskærmene. Baglygter med særskilte

blinklys og reflektglas. De bageste blinklys og stoplygterne dæmpes automatisk i styrke, når lygterne er tændt. Det samme gælder blinklyskontaktens advarselslampe. Fælleskontakt på ratstammen aktiverer blink- og overhalingslys samt horn og op- og nedblænding. De to nummerpladelygter er forbundet således, at en fejl i den ene ikke påvirker den anden. Dobbelt, selvparkerende to-speed vindspejlsviskere. Dobbelttonet „Windtone“ horn. Lampe for indvendig belysning på midterste dørstolpe med manuel kontakt og automatiske kontakter i fordørene. Indirekte instrumentbelysning. Lampe i bagagerummet, der automatisk tændes, når bagrumsklappen åbnes. Ekstra stik til montering af elektrisk ekstraudstyr. Det elektriske system opdelt i tre uafhængige områder med hver sine sikringer.

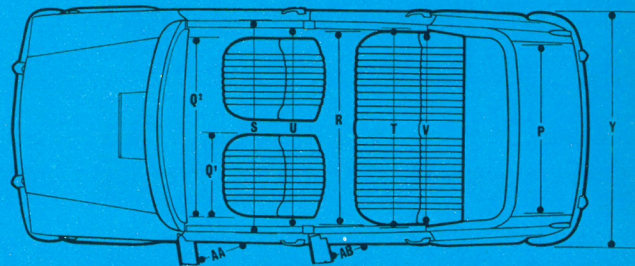
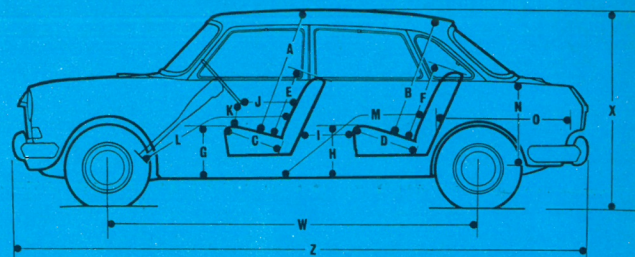
Instrumenter og betjeningsgreb: Båndspeedometer med angivelse af kilometer og miles og kilometertæller med én decimal. Fjern-termometer og benziner. Kombineret tændings- og startkontakt. Manuelt betjent vindspejlsvasker. Kontrollamper for olietryk, langt lys, blinklys og tænding. Choker og kontakt for instrumentlys.

Karrosseri: Fem/sex personers, fire-dørs, helståls karrosseri af selv bærende konstruktion og med seks store vinduer. Instrumentpanelet går gennem hele vognens bredde og er monteret med instrumenter, kontakter og kontrollamper. Den kraftige sikkerhedsvulst over og under instrumentpanelet er beklædt med sort vinylmateriale, som hindrer refleksdannelse. En tredje sikkerhedsvulst dækker kanten på pakkehylden under instrumentbrættet i hele hyldens bredde. I fronthyldens midtkonsol er der et stort skuffeaskbæger, kontrolgreb til varme- og friskluftsystemet og en hylde, i hvilken radio kan indbygges. Til bagsædepassagererne er der to askebægre i forsædernes ryglæn. Enkelt antirefleks-bakspejl. To sikkerheds solskærme. Foran er der enkelte sæder af bucket-seat type, som begge kan justeres efter benlængden. Sæder og ryglæn er polstreret med Ambla. I bagsædet er der nedfældbart armlæn og bag ryglænet en bred pakkehylde. Alle dørene er hængslet i forkanten og har skjulte hængsler. Dørrudene kan alle rulles ned og er af buet sikkerhedsglas. Begge fordørene kan aflåses udefra, og der er børnesikkerhedslåse i bagdørene. Alle døre har kollisionssikre dørlåse og indfældede sikkerhedsåbnegreb. I fordørene er der store indvendige lommer, og i bagdørene mindre lommer. Dørbeklædningen er vinylovertrukket stof. Alle døre er forsynet med komb. armlæn og lukkegreb. Loftsbeklædningen er af vinylovertrukket stof og meget lydisolierende. Vognbunden er indvendig beklædt med tykke, faconsyede Veltone-tæpper. Panoramavindspejlet er stærkt buet og af hærdet sikkerhedsglas med sikkerhedszone og bagruden er af hærdet sikkerhedsglas, begge monteret i svære gummilister med udvendige pyntelister af blankt plasticmateriale. Bagtil et aflåseligt bagagerum, der er på 0,48 m³ og indvendig beklædt, låget er affjedret og har skjulte hængsler. Reservehjulet er anbragt i en elevator under bagagerummets bund. Forkromede kofangere for og bag med kofangerhorn, beskyttelsesplader på dørtrinene, farthåndtag og pyntelister på hjulene og aflåseligt benzindæksel.

MORRIS MONACO »S«

Firecylindret topventilet motor med 5 hovedlejer, afbalanceret krumpaksel med vibrationsdæmper. Boring 80,26 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1798 ccm, kompressionsforhold 9,5 : 1. 101 HK ved 5.650 o/m. Største drejningsmoment 16,13 kgm ved 3.000 o/m. 2 SU karburatorer type HS6. Udstødningssystem med 2 lydpotter. Monaco »S« udstyret omfatter desuden omdrejningstæller, kardanboks, cigartænder, elektrisk ur, sikkerhedssolskærme, hvoraf den ene er forsynet med damespejl. Ekstra passagerhåndtag og bøjlekrog.

Ekstraudstyr: Power-styring. Totaludveksling 4,19:1. Automatisk transmission. Nærmere oplysninger om ekstraudstyr fås hos Deres DOMI-forhandler.



DIMENSIONER

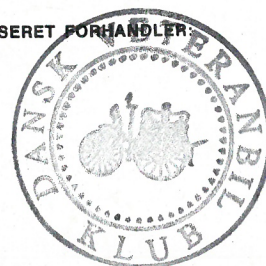
A	B	C	D	E	F
0,98 m	0,94 m	0,48 m	0,48 m	0,51 m	0,55 m
G	H	I (max.)	I (min.)	J (max.)	J (min.)
0,33 m	0,34 m	0,43 m	0,25 m	0,47 m	0,29 m
K	L (max.)	L (min.)	M (max.)	M (min.)	N
0,16 m	1,18 m	1,02 m	1,17 m	1,08 m	0,48 m
O	P	Q1	Q2	R	S
0,91 m	1,22 m	0,66 m	1,32 m	1,42 m	1,47 m
T	U	V	W	X	Y
1,46 m	1,44 m	1,36 m	2,69 m	1,42 m	1,70 m
Z	AA	AB	Fri højde: 0,17 m Vægt: 1150 kg		
4,24 m	0,89 m	0,84 m			

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 af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S og BLMC fastsatte leverings- og garanti-betingelser.

MORRIS MONACO

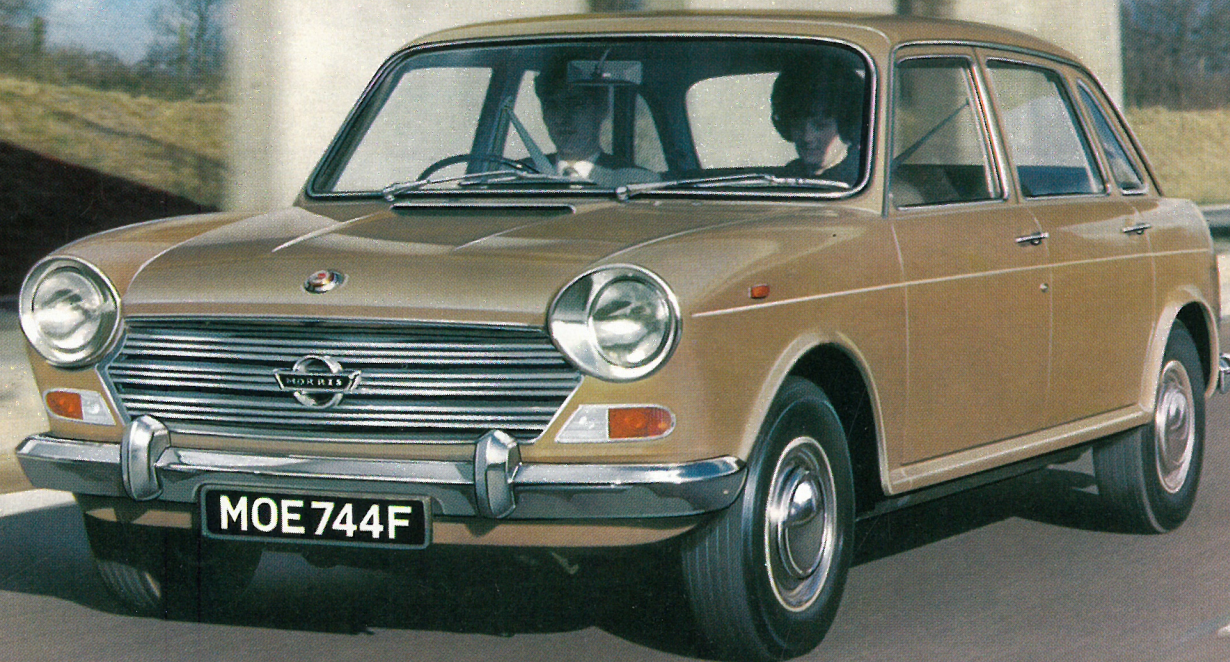
Mk II

AUTORISERET FORHANDLER



DOMI A/S
2600 GLOSTRUP
TLF. (01) 96 14 10





**Køreegenskaber,
der kan holde trit med de
endnu flere hestekræfter**

Byd en Morris Monaco, hvad De ikke drømmer om at byde nogen anden bil. Så begynder De at forstå, hvorfor den danske Monaco-klan er så begejstrede. Morris Monaco Mark II's endnu mere letgående tandstangsstyring sikrer, at vognen på millimeter placerer sig, hvor De ønsker det. Forhjulstrækket giver ikke blot større sikkerhed, men fører Dem igennem, hvor andre bliver hængende ... i vinterføre er Monaco'en simpelthen i sit es! Og så er der hjulenes placering. Helt ude i hjørnerne. Den store sporvidde er kombineret med en lige så overdådig akselafstand og lavt tyngdepunkt. Resultat: positiv, entydig stabilitet og komfortabilitet under alle kørselsforhold. Og Deres Monaco leveres som standardudstyr med Dunlop radialdæk ... og bemærk:

på Mark II med endnu større, 14 tommer hjul. Yderligere et plus for køreegenskaberne, for dækkenes levetid. Bag rattet i en Morris Monaco Mark II vil De ikke alene føle Dem som konge på vejen. De er det! Alverdens motorskribenter og testkørere var enige om at hæve den første Monaco-model til skyerne som en af verdens bedst kørende biler. Det vil blive svært at finde superlativer, der kan udtrykke eksperternes dom over den nye Mark II, der er endnu sikrere, endnu stærkere og endnu mere komfortabel end sin forgænger. Motorkraft er der masser af ... i Mark II nu hele 91 og i Monaco »S« 101 viltre heste under den brede, korte fronthjelm. Og i Morris Monaco Mark II har De tømme om kræfterne: kæmpeskivebrems foran og massive



Dobbelt sikret mod rust:
1. BLMC-rustbeskyttet.
2. Dinitrolbehandlet efter FDM-metoden

tromlebremser bagi – tilsat et magtfuldt servoanlæg plus G-reduktionsventil, der effektivt hindrer farlige baghjulskridninger. Se den nye Morris Monaco Mark II under enhver vinkel. Også fra neden. Overalt vil det slå Dem, at den er anderledes. Anderledes fornuftig. I Morris Monaco gik et dygtigt ingeniørteam sine egne veje. De skede ikke til fortidens ideer om, hvordan en bil skal se ud og sammensættes.

Denne fremsynede ingeniørgruppe begyndte forfra. Fra bunden. Den vendte motoren på tværs, bestemte sig for forhjulstræk, placerede hjulene helt ude i hjørnerne osv. ... for ikke at glemme den geniale Hydrolastic-affjedring, der sikrer, at vognen selv på de værste markveje er bemærkelsesværdig rolig og stabil.

Jo sandelig, her er skabt en helt ny bilstandard, som i den nye Mark II oven i købet er blevet endnu bedre.

Og kvaliteten er i orden. Også der, hvor De ikke kan se den. Dobbelt sikret mod rust: 1. BLMC-rustbeskyttet. 2. Dinitrolbehandlet efter FDM-metoden, hvilket giver den bedste beskyttelse mod det danske „saltklima“.

Service kan for nogle være et problem. Men aldrig for en Monaco, som med sin Hydrolastic-affjedring og 10.000 kilometers olieskift praktisk talt er servicefri. Og bag hver Morris Monaco står den store DOMI-organisation med sit landsomfattende servicenet ... En ekstra betryggelse for Deres bil – for Dem!

MORRIS
MONACO
 Mk II

Stor på den rigtige måde - og luksuriøs

Sådan skulle det simpelthen gå, da BLMC's udviklingsafdeling fik til opgave at skabe historiens største Morris: for tredje gang anvendte man bilroldmanden, Alec Issigonis' geniale tværmotorplacering ... 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 4,22 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! Komfortabel plads til fem kæmper.

Dejlige konturformede forsæder af bucket-seat typen og en pragtfuld sofa med nedfældbart midterarmstøtte bagi får Dem til at længes efter den næste Morris Monaco-tur. Interiørets betæk er udført i lækkert Ambla og vaskbart.

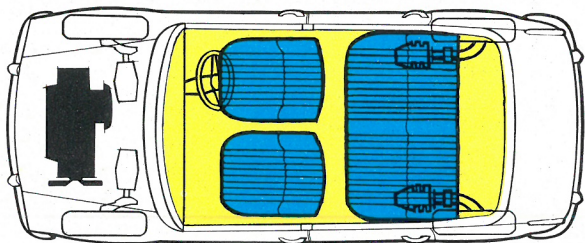
Varme- og friskluftsystemet er kun ét af mange eksempler på den velgennemtænkte konstruktion. Udover det let regulerbare, højtydende varmesystem er der separate friskluftsinde med stilbare dyser i hver side af frontpanelet - i præcis den udformning, som verdens førende motorjournalister i årevis har efterlyst ... og endnu kun sjældent finder!

Takket være den totale sammenbygning af motor og transmission kan hele den nye kraftige motorenhed med alle sine 91 hestekræfter (Monaco »S« 101 HK) 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 småbagage. Store rum i alle døre, en bred hylde under frontpanelet og ved panoramaruden bagi. I den elegante midtkonsol på forhylden er der et stort skuffeaskebæger og plads til radio. El-uret leveres som ekstraudstyr, men er standard i »S« modellen.

Og sikkerhedsmæssigt byder den nye Mark II på endnu flere interiørforbedringer, hvoraf kan nævnes nye, flade og „bløde“ vinduesreguleringshåndtag, indfældede døråbningsgreb og forbedret håndbremsegreb. Viskere med to hastigheder.

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

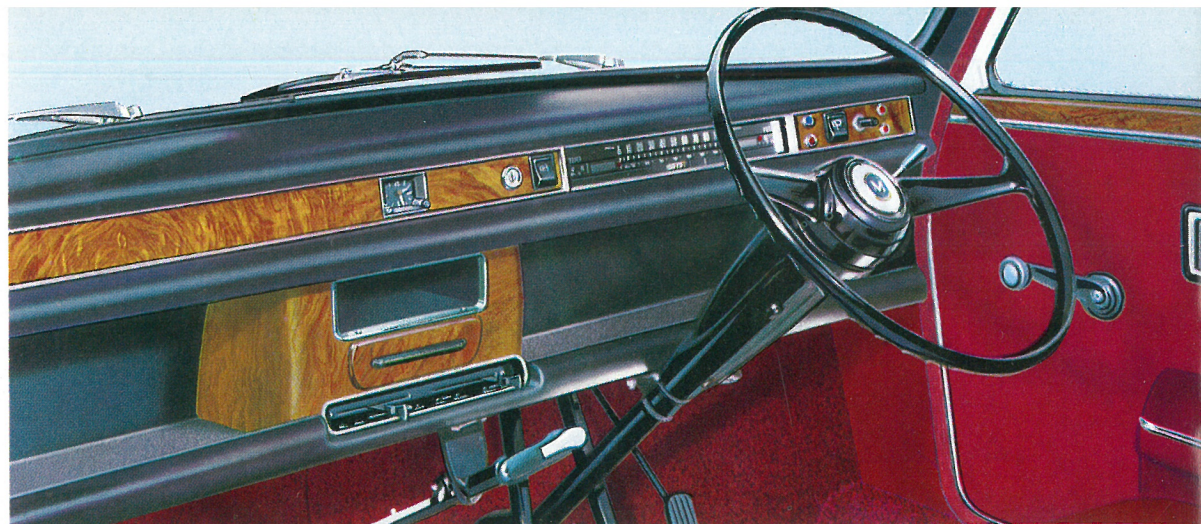




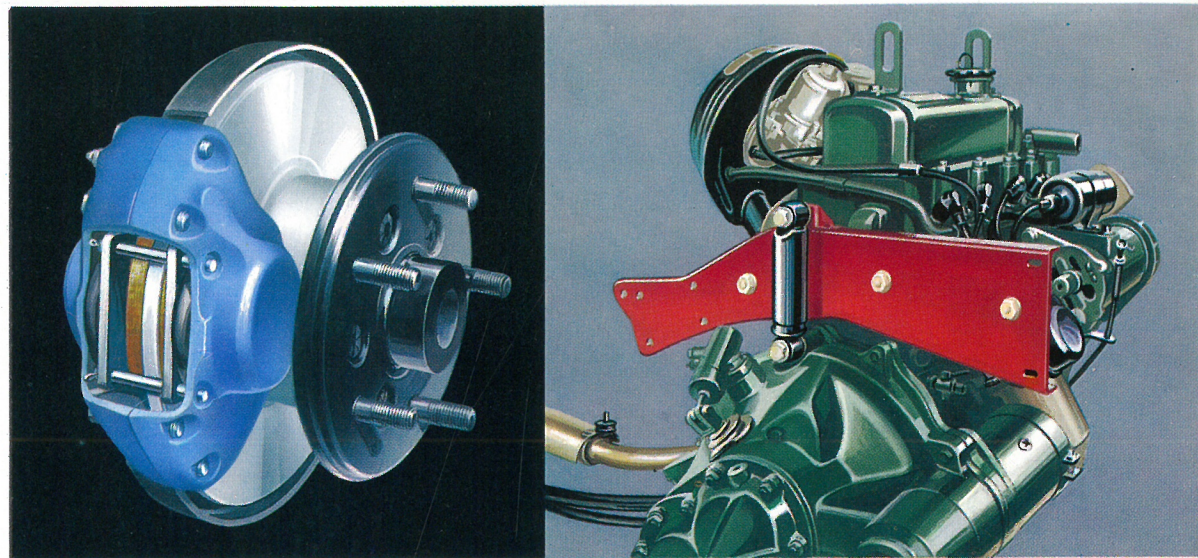


Det nye „3 x 3-stribede“ frontgitter og de bredere, kombinerede blink- og positionslys giver den nye Mark II en ekstra understregning af de endnu flere hestekræfter under motorhjelm.

MORRIS
MONACO
Mk II



Så overskueligt, enkelt og alligevel elegant er Monaco-frontpanelet. Rattet er af sikkerhedstypen, og i den nye Mark II og Monaco »S« er der nu indført multikontakt på rattets venstre side. Fælleskontakt til blinklys, overhalingslys, nedblænding og horn. To brede panelhylder til småtingene og bekvem plads til radio-indbygning. Det elegante el-ur fås som originalt ekstraudstyr*).



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

Den nye Mark II-motor med 91 HK er stærkere, hurtigere og smidigere. Forbrændingskammerens form er forbedret, indsugningsventilernes diameter forøget og indsugningsmanifolden giver endnu bedre gasstrømning. Dertil kommer nye highspeed stempler og en kompressionsforøgelse til 9:1. Alle fire gear er synkroniserede.

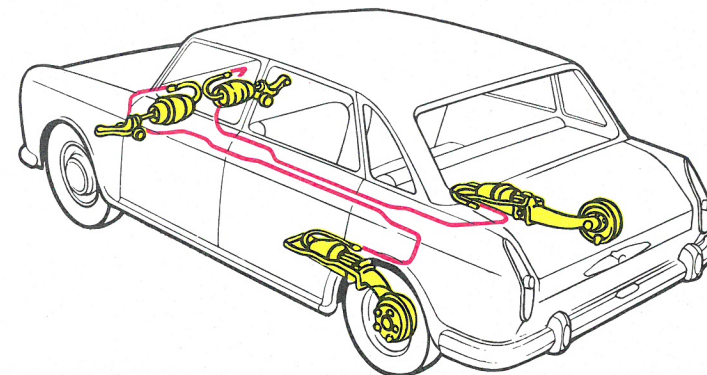
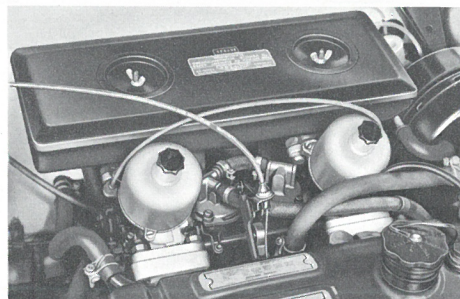
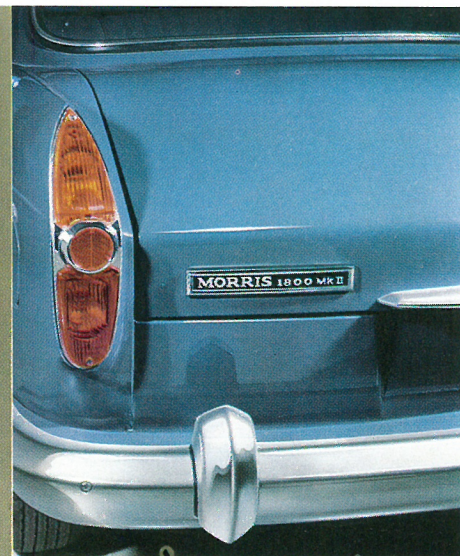
*) Monaco »S« er desuden udstyret med omdrejningstæller, kardanboks, cigartænder, elektrisk ur, sikkerhedssolskærm med damespejl, ekstra passagerhåndtag og bøjlekrog.



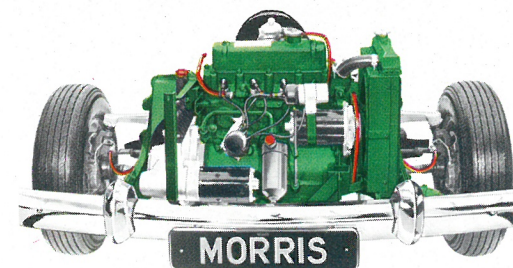
Vidtfavnende brede døre. Bagdørene har børnesikkerhedslåse og er hængslet langt fremme, mens bagsædet er trukket langt tilbage, så man smutter let ind. Store magasinlommer i dørene, kombinerede dør-greb/arm læn og nedfældbart bagsæde-midterm læn. Og hvad De ikke ser: I den nye Mark II og »S« modellen er kabineisolationen betydeligt forbedret ... altså en endnu mere lydløs Monaco.



Bagagerummet er stort, det rummer en halv kubikmeter og er udstyret med lækre måtter – har automattændende belysning, så man om aftenen kan se, hvad der foregår. Intet reservehjul, ... det er anbragt i en praktisk elevatorskuffe under vognen, og alligevel er det nemt at skifte reservehjulet. Nyt elegant baglygtearrangement med større lyseffekt og lygteoverflade. Benzinpåfyldningen er placeret bag et aflåseligt dæksel.



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



Den nye Mark II-motor er blevet endnu mere levende, stærkere og smidigere ... og dog lige økonomisk. Den højere ydelse gennem gearene er opnået gennem en gunstigere gasstrømning til og gennem cylindrene i forbindelse med større indsugningsventiler og high-speed stempler. Den fem-lejrede krumtap-aksel giver en vibrationsfri motorgang. Transmissionen er meget lydsvag. Motor-aggretatets opbæng i gummi isolerer det effektivt fra karosseriet, hvis direkte isolering også er væsentlig forbedret i den nye Morris Monaco Mark II. Ja, selv gearstangens forbindelser til transmissionen sker via fleksible, vibrationsabsorberende stål kabler. Alt dette sammenholdt med den fantastiske Hydrolastic-affjedring er svaret på, hvorfor den nye Monaco Mark II er mere lydløs og mere vibrationsfri ... selv når speedometret står højt og vejkkvaliteten er lav.

NY MORRIS MONACO »S«
4-dørs sport, 101 HK, 2 SU karburatorer
– forrygende høj acceleration

Alt i den nye »S« model er gemt under motorhjælmen. Det er til gengæld heller ikke småting! Stærkere motor med højere kompression, 101 HK, MGB knastaksel og 2 HS6 SU karburatorer. Desuden er skivebremserne gjort større for at tøjle de ekstra kræfter. For der er tale om en vogn med en tophastighed på 160 km/t og en acceleration fra 0-100 km/t på 15 sekunder.