



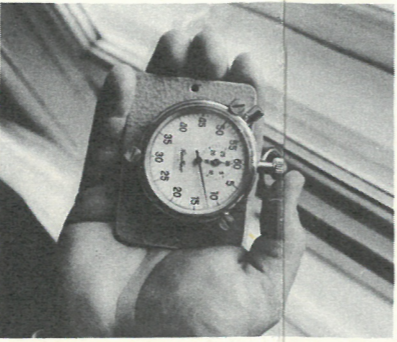
Nu vi taler om bilers sikkerhed:

ET LANDEVEJS-SKIB, DER VIST NOK IKKE OVERGÅS

Englænderne leverer i dag en Morris »Monaco« fra »The Issigonis Team«, som bryder med al vanetænkning og tilbyder en ny form for bilisme, der bør få alle »inertikøbende« danske bilister til at tænke sig om endnu en gang

Af Hans Eric Boesgaard

Selv om al summarisk tale kun kan rumme den *tinvermelsevise* sandhed, kan det nu og da være fristende at stryge nogle omsvøb. Min bilprøve af den nye Morris Monaco skal derfor indledes med den konstatering, at hvad



Fra 0 til 80 km/timen på 12 sekunder kan mange biler klare. Monaco er ingen specielt hurtig bil. Den er »bæret« specielt sikker...

man end køber på verdensmarkedet af biler, fås ingen sikrere og ingen mere komfortabel i den store mellemklasse og uanset prisniveauet.

En mesterbil fra BMC

Der findes mange mere »gejle sprintere«, mange af større statussymbol-værdi og visse *tige* så gode biler, selv om de for resten er meget få. Morris Monaco er ikke hævet over fejl og kompromiser, men altså: stort set opfylder den alle primære krav til et dejligt, sikkert kørende »landevejs-skib« i en sådan grad, at tidens tale om bilers forskellige grader af sikkerhed burde søge blikket vendt mod denne mesterbil fra Englands berømte »Issigonis-Team« på BMC.

Og man kan tilføje – at dersom biler af denne art kunne trænge sig gennem publikums vanetænkning, ville nogle af de elementæreste drømme, næret af Ralph Na-

opfyldelse. Blandt andet ville man med et smæk eliminere risikoen, som hidrører fra de vakkelvorne køreegenskaber, der på det aller-sælsomste synes at gå sporløst hen over mange store salgstal.

Morris Monaco er den græsk-britiske bilkonstruktør Alec Issigonis' tredietødtede barn. For seks år siden skabte han Mascot-bilerne til verdenssucces, senere kom Morris Marina og nu har vi den hidtil største vogn fra BMC's Morris-række for os i klæder fra Pinin Farina og med en teknik, der lyser gennem »tøjet« fra Coventry's store geni. Prisen må, i betragtning af bilens generelle sikkerhed, rummelighed, komfort og solide forarbejdning siges at være et højt relevant tilbud på vort marked.

Man har fortalt mig, at det »desværre« kun er kenderblikke«, der straks kan gå ind for Monacoen's ydre. Den er

ikke som biler er flest. Per-sonligt tror jeg snarere, det er et spørgsmål om at lokke de flest mulige mennesker til at prøve et sæt køreegenskaber som disse. Så indfinder kærligheden sig snart og bliver af en mere holdbar art end den, der skabes ved det første blik i månskin.

Issigonis har i sin store bil med al den dejlige seks persons plads, der ligger fladt ud på landevejen, videreført sine tanker fra Marina'en.

Næsten »servicefri«

Vi har altså tværstillet maskine, der sammenbygget med kobling og gearkasse ligger helt ude over forakslen og trækker på de styrende hjul.

Vi har en selvberørende stålkarosse med flad bund og fin beskyttelse mod tæring. Vi har smidt alle gamle hestevogns-fjeder-remniscenser i skraldebøtten og lader os »fly-

de« hen ad landevejen på den geniale og enkle *Hydro-lastic*-ophængning, der arbejder med væske-tryk og gummi-elementer – og som kræver et minimum af vedligeholdelse – oftest slet ingen ...

Vi har servo-assisterede skivebremser fortil – og også disse har forbindelse med baghjulenes tromlebremser ved en ventil, der fordeler bremsetrykket og f. eks. forhindrer, at baghjulene blokerer, når tyngdepunktet under en hård opbremsning flytter forover og letter bagvognens tryk mod vejbanen.

Og vi har ikke mindst en tandstangs-styring, der giver en præcis »sætning af bilen«, der hvor man ønsker den. Styrehuset ligger til sikkerhedens forøgelse bag ved motoren, godt beskyttet, og når man finder ratstillingen forunderlig skæv og stejlt, skyldes det denne omstændighed – plus at Issigonis har kon-

strueret styretøjet til at brække forover i stedet for at stikke ind i førerens brystkasse ved en kollision.

Det skyldes altså ikke, at han specielt er varm på kørestillingen i en London-bus, hvad man kunne tro. Det kan i sandhed være lidt vanskeligt at vænne sig til denne ratstilling, men selv om den aldrig bliver god, er vanens magt forunderlig. Mig tog det en dags tid, så var den i orden ...

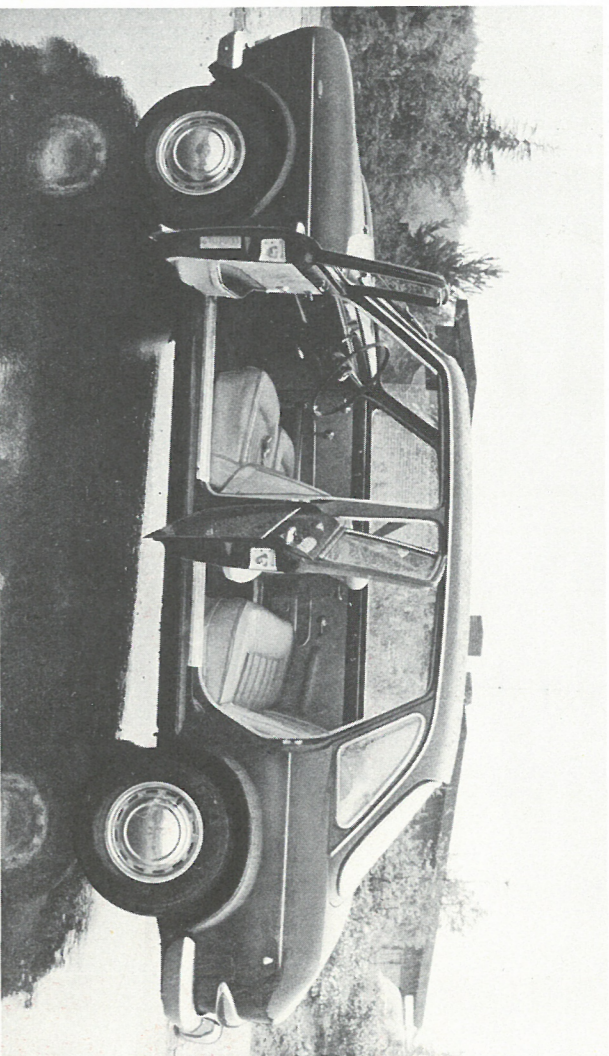
Monaco'en er næsten »servicefri«. Kun én nippel på hele undervognen skal nu og da tilses, men motorolieskiftene slipper man jo ikke for. De siger for hver 10.000 km, men man kan vel overdrive lidt uden skade, hvis man er en af de mere omhyggelige ...

Inden vi kører, skal vi se lidt på indretningen. Den fire-dørs kabine byder inden for en akseletstand, der kun er 9 centimeter længere end f. eks. en Volvo Amazon's, en rummelighed, der svarer til en stor sekspersoners amerikansk bil. Men man sidder meget lavt som i de gamle Citroën-biler fra mellemkrigstiden og har alle hjul strakt ud i hjørnerne med den heraf både følelsesmæssige og reelle fornemmelse af at sidde »midtskibs« på alle pladser i vognen. Det store rude-areal befrier for blinde vinkler og en åbnings-mulighed af de bageste sideruder løser hele »overtryks-problemet«, som er så ubehageligt i mange bilkabiner.

Køreegenskaber som de færreste sportsvogne

Som nævnt sidder føreren i den første tid rigtig skidt bag Issigonis' stejle bus-rat. Det fortsættes





Ingen bil er inden for denne akselafstand hidtil budt på så megen og så luksuøs komfort. På dette punkt betegner Monaco'en verdensrekord. Alt er lavt, fladt og »midtakts« om bord. Man trykker sig til underlaget på en vejsignet facon...

Viskerne mangler en hurtigere hastighed, men rudesprøjten er særdeles effektiv. De få kontakter kunne også bruge en »pensionats-arm«, hvis de skal nås bekvemt fra raketpositionen, når man sidder korrekt spændt fast i den nydelige trepunktssele med rulle, som er monteret i prøveeksemplaret.

Det firetrins bundgear administrerer den veloplagte firecyklindrede 86 hestes maskine med de fem hovedlejer og den fint fleksible gang. Man kan synes, at første gear's synkronisering er rigelig let at »drille«, samt at 1. gearret er typisk engelsk for lavt. Til gengæld kunne man sagtens have brugt et femte »overgear« på de lange distancer. Skiftebevægelserne med bundgearstangen er lange og »engelske«, og transmissionen ikke uden »indbyggede lyde«. Til gengæld hører man under ingen forhold noget til, at der udenfor blæser fartvind – endsisge en fuld storm. Gerne fra siden...

Vognens hastigheder er fuldt tilstrækkelige

Vognens hastigheder er fuldt tilstrækkelige, selv om både acceleration og topfart hyppigt fås bedre. Oftest dog i biler

med langt ringere vejbeli-genhed.

Monaco'en kører fra 0 til 80 på godt 12 sekunder og opnår let en marchfart af godt 140 km i timen. Den bedste fart, jeg opnåede var 155-160 under lidt favorable forhold. Til gengæld har man aldrig besvær med retnings-stabiliteten eller andre unoder, hidrørende fra betænkelig vejoptørsel.

En vogn som denne kunne måske friste til nogle flere hypheste under motorhjelm, men så er det jo, at vi vil gøre os klogere end Issigonis og hente ind på hans »reserve« af sikkerhed, hvad forhjulsspind og understyrings-besvær angår.

Hvis forhjulstrukne biler skal drage fornuftig nytte af deres egenart i sikkerheds-mæssig henseende tager man sig behørigt tagt for at overføre alt for mange hestekræfter på de samtidigt styrende hjul. Det er blandt andet derfor, forhjulstræk kun sjældent ses på egentlige racervogne og meget hurtige sportsbiler...

At køre med, er denne bil af naturen understyrende, hvilket jo vil sige, at den skal holdes til i kurverne, gerne vil løbe lige ud med al sin retnings-stabilitet. Dette er kun en dyd, så længe der er friktion nok til både at dreje og trække.

En raffineret nuance ved Monaco'en er det imidlertid, at man kan skabe en vis svagt overstyrende tilbøjelighed ved at slippe speederen i en kurve. Overstyring består jo i, at bilen af sig selv løber tættere ind i kurver og får halen vævert med rundt.

Man kan faktisk udnytte begge former for styre-excesser med denne bil. Almindeligvis kan Monaco'en dog tage alle normale kurver med en blid gas-dosering og den opviser herved forhjulsdrevets kurve-glæde i renkultur.

Det er tydeligt, at man i overdreven ængstelig grad har kompenseret forhjulstrækkets ulempe: den tunge styring ved at give denne bil en meget lavt gearret styring (ratet skal mange gange rundt). En mere direkte styring ville have føjet endnu et ug med kryds og slange til voernen.

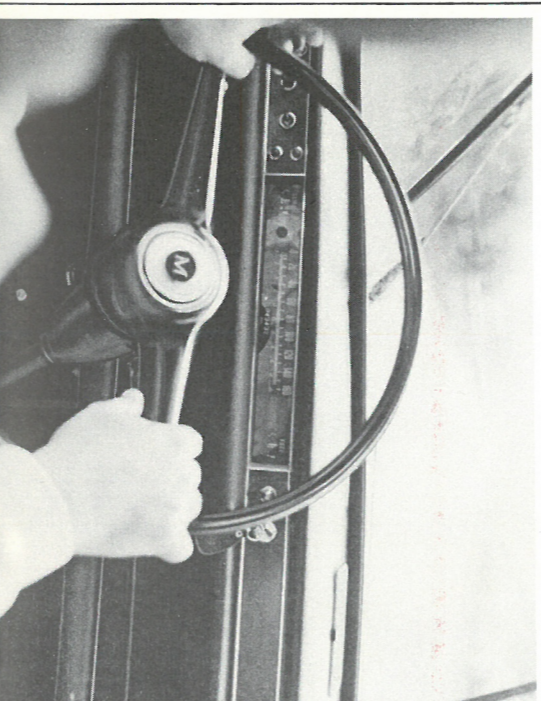
der dyster med Citroëns luftafledning, holder vognen meget plant på vejen. Man er totalt og beundringsværdigt fri for dyk, støjlen og krænglinger her, hvad man ikke »betvinget« kan sige om Citroëns løsning, hvis »duven« kan bortforklares i reklamen. Men også for Monaco'ens vedkommende gælder det, at afledningen i begyndelsen – indtil tilvæmmingen har fundet sted – virker blød. Dens køremåde er nemlig så heldigt afstemt, at blødhed og fasthed forener sig. Kører man hurtigt trykker vognen sig i stedet for at løfte sig, som det ofte ses. Dette er måske denne bils fornemste egenskab.

Man fristes til at sige, at den i dette kapitel viderefører Citroëns bedste præstationer. Og Monaco'en minder mere

til vejbeli-genhed, kan man anklage Morris Monaco for ikke at være i besiddelse af den »low-speed-acceleration« fra 0 til 80 som mange biler har i dag. Men tag en tur ad Route Napoléon eller ad snoede småveje og prøv og døm. Man vil så opleve den næsten gripende forskel på at udnytte et kørekort og et luftskippertifikat!

Pral findes ikke i denne butik. Mere kompakt bil er aldrig bygget i denne størrelse. Issigonis lånte dette citat af Leonardo da Vinci, da han satte sig til tegnebordet første gang:

– Når man vil opnå et resultat ved hjælp af et instrument, skal man ikke falde for fristelsen til at komplicere det med uvæsentlige



Speedometret står her på 155 km i timen, hvis det ellers kan ses i avisen. Det er, hvad man almindeligvis kan køre med en Morris Monaco. Men hvor den gør det pænt, sikkert og komfortabelt...

om mellemkrigstidens Citroën-biler – end om de nuværende. Naturligvis med al modernitetens ajourføring.

I en tid, hvor hestekræfter på livet løs sælges uden hen-

detaljer – en banal menneskelig last – derimod gøre det så enkelt som muligt...

Sådan gjorde han. Resultatet er blevet pragtfuldt...

Bilens biografi

Morris Monaco. Fireders, sekspersoners sedan, fremstillet af BMC, England.

Topfart: 145-150 km i timen.

Acceleration: fra 0 til 80 km/h på 12 sekunder.

Benzinforbrug: mellem 9 og 12 km pr. liter.

Motor: forhjulsdrivende tværstillet. Firecyklindret med fem hovedlejer. Størrelse: 1798 kubikcentimeter. Ydelse: 86 hk ved 5.000 omdrejninger. Drivaggregat sammenbygget med kobling og gearkasse over forakslen.

Køling: lukket væske-tryk.

Gear: bundgear (firetrins, fuldt synkroniseret)

Styring: tandstangs.

Bremser: fortil skiver med servoforstærkning, bagtil tromler. G-ventil til fordeling af bremsetryk.

Dæk: radialdæk, bygget til kørsel op til 200 km/h.

Affjedring: Hydroelastic (baseret på gummi puder og væske-elementer med udligningsforbindelse mellem for- og bagvogn).

Karosseri: stift, selvberørende stålkarosseri med mange forstærkninger og svær rustbeskyttelse. Sikkerheds-rat. Børnelåse og polstring.

Vægt-eftekt: 13,8 kg pr. hestekraft.

Længde, bredde og højde: 418 cm, 170 cm og 142 cm.

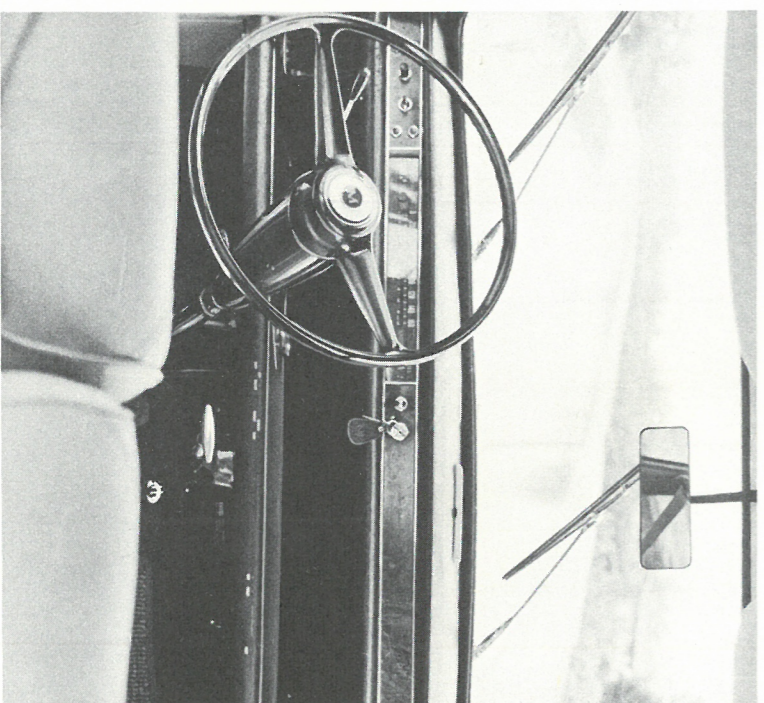
Vende-diameter: 11,3 meter.

Bagagerum: 480 liter.

Bagagerummet er stort og meget regulært

Bagagerummet, som mange mennesker køber bilen efter uden nogen sinde at få det fyldt op, er her rimelig stort (480 liter) og meget regulært, da både benzintank og reservehjul er gemt under vognen bagtil.

Det brede forpanel rummer under kantholstringen en deftig pakkehylde, men typisk nok for Issigonis et fattigt minimum af instrumenter. Dog de, der er, er honnette – og de giver det britiske Smiths firma en bejelig ekstra-indtægt i form af viserinstrumenter for olietryk, ampere, ur og den slags. Der er masser af plads til montagen.



POTTITJEEN

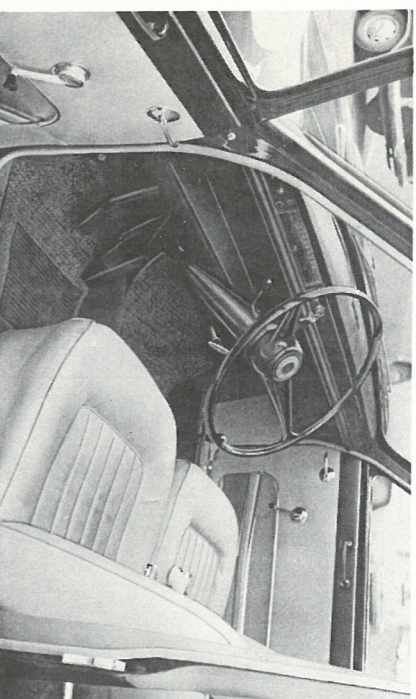
29. JUNI 1966

VI PRØVER:

Morris Monaco

Sikkerhed på alle fire hjul

En forbausende ny familievogn. Det gælder navnlig i teknisk henseende og med hensyn til rummelighed og vejbeliagenhed



Et indtryk fra det søbre, meget enkle førersæde i Morris Monaco. Der er forankring til S-seler.

Allerede da BMC-koncernen i England for seks-syv år siden skabte lidt af en sensation på det europæiske bilmarked med en præsentation af den forhjulsdrevne Morris Mascot med tværstillet motor og en række konstruktive indslag, der var ny i denne klasse, blev Alec Issigonis slået fast som et af de store konstruktørnavne i bilindustrien

Fortættelsen af nyheder og selv med fare for at blive lod da heller ikke vente længe på sig. Hurtigt fulgte Morris Marina med den nye Hydro-lastic-afjædning - væsketryk i tætte gummiophæng - og seneste er disse uortodokse konstruktioner overført til den store Morris Monaco. En prøvekørsel over et længere tidsrum med den nye Morris Monaco i dette tilfælde kan da heller ikke undgå at give anledning til en række bemærkelsesværdige refleksioner - allerlest i positiv retning.

På et tidspunkt, netop hvor spørgsmålet om sikkerhed er det store emne til debat på begge sider af Atlanten rent bortset fra, at jeg ikke tror, det vil lykkes hverken en Ralph Nader eller andre at frentrylle den idiotsikre bil, bør det indderitid tælle stærkt med, at en vogns vejsikkerhed er i første plan. Dette er i hvert fald lykkedes for Issigonis med den lave, brede Morris »Monaco«.

bygning, hvorimod det ligledes i dette tilfælde fortjener en understregning, at radialdæk er standardudstyr.

Nok så afgørende er den nye Hydrolastic-afjædning i forbindelse med det uafhængige ophæng til for- og baghjul, og bremsesystemet, hvor man har indskudt et arrangement med reduktionsventil. G-ventilen kalder Issigonis den, fordi den G-påvirkning, kendt også fra flyversproget, som den udligner, fordeler bremsetrykket på for- og baghjul.

PRØVEKØRSEL AF Walter Næsh

Ikke mindst betydningsfuldt på en forhjulstrukket bil med hele motoraggregatet placeret langt forude. Ved opbremsningen, hvor det største tryk netop presses over forhjulene, bevirker G-ventilen her, at bremsetrykket fordeles, så baghjulene ikke læses først og eventuelt skrider ud. Uanset i øvrigt hvorledes vognens hjul står i forhold til ujævnheder i vejen, forbliver alle bevægelser så at sige parallelle.

Det hydroelastiske system bevirker også at affjedringen bli-

ver stivere med hastigheden. - Der køres blødere igen, når farten tages af. Netop den virkning, der er mest ønskelig fordi de store hastigheder er sikrest med en stiv afjædning. I sit princip er systemet mere enkelt, end det kan lyde ved en kort, populær beskrivelse. Det skulle normalt ikke kræve nogen vedligeholdelse i egentlig forstand. Bliver styretnet beskudiget, så væskentrænger ud, vil ophængningsarmene i den beskadede sidesynke ned på gummi puderne for- og bagtil, og man kan køre med moderat fart til servicestation eller værksted.

Som på alle disse nye Morris-modeller af Issigonis anvendes princippet med en tværstillet motor også i Monaco. Man kan diskutere om det er nemmere at komme til motoren, men det skaffer mere plads indvendig i bilen, hvilket i højeste grad er udnyttet. Der kan fint sidde tre voksne i den brede bagsofa, og de har alle så megen benplads, man kan ønske sig. Og så foran er benpladsen god, og de indvendige mål kan konkurrere med de store amerikanners.

Indtrækket var i den prøvekørte vogn lyst vinyl til mørkegrøn karrosserifarve. En ganske elegant sammen-

sætning. De separate forstole,

der giver en ganske fornuftig kørestilling med rettet placering tendrende det horisontale, er adskilt af gearstangen, der er placeret i gulvet. Også i dette tilfælde er der for resten noget specielt ved konstruktionen. Gearstangen er gummiisoleret fra karrosseriet, men derudover har man en slags fjernstyring ved hjælp af isolerede bowdentræk hen til gearkasse og motor længere fremme. Gearstangens vandring føles noget længere end normalt, men virker ganske præcis, og man har ingen rystelser fra motorforbindelsen.

Hele det lyse, luftige interiør virker sagligt og tiltalende. Men det er karakteristisk, at man i denne vogn helt har lagt hovedvægten på det kørselstekniske, det motor-konstruktive og naturligvis med henblik på prisen, måske har måttet forenkle selve instrumenteringen og forpanelet til det højst nødvendige. Der er, hvad der skal være naturligvis. Men større dimensionering af instrumenterne kunne nok ønskes. Principielt foretrækker jeg runde instrumenter, fordi de forekommer lettere overskuelige i stedet for det smalle båndsprednings-speedometer.

Til gengæld er man fint forsynet med kontrol lamper, blandt andet som noget nyt en lampe til kontrol for smøringen. Skulle fillret tilstoppes, og det kan ske i enhver vogn, uden at man bliver klar over det straks, advarer en lille gul lampe i tide.

En separat triptæller i forbindelse med kilometertælleren kunne måske også være rart. Derimod har man så givet forsøgt at undgå for mange flemspringende knapper og duppeditter. De, der er, er indrammet af forede plasticlister. Selv ventilatorreguleringen er anbragt under instrumentbordet og reguleres ved hjælp af påtegning på panelrammen. A propos ventilatoren forekommer den yderst perfekt, og de mange indstillingsmuligheder er en stor fordel. Sikkerhedsmæssigt er ratet i øvrigt også konstrueret sådan, at man ikke risikerer at få trykket ribbenene ved kollision. Men det havde Morris, så vidt jeg husker, før amerikaneren Ralph Nader

