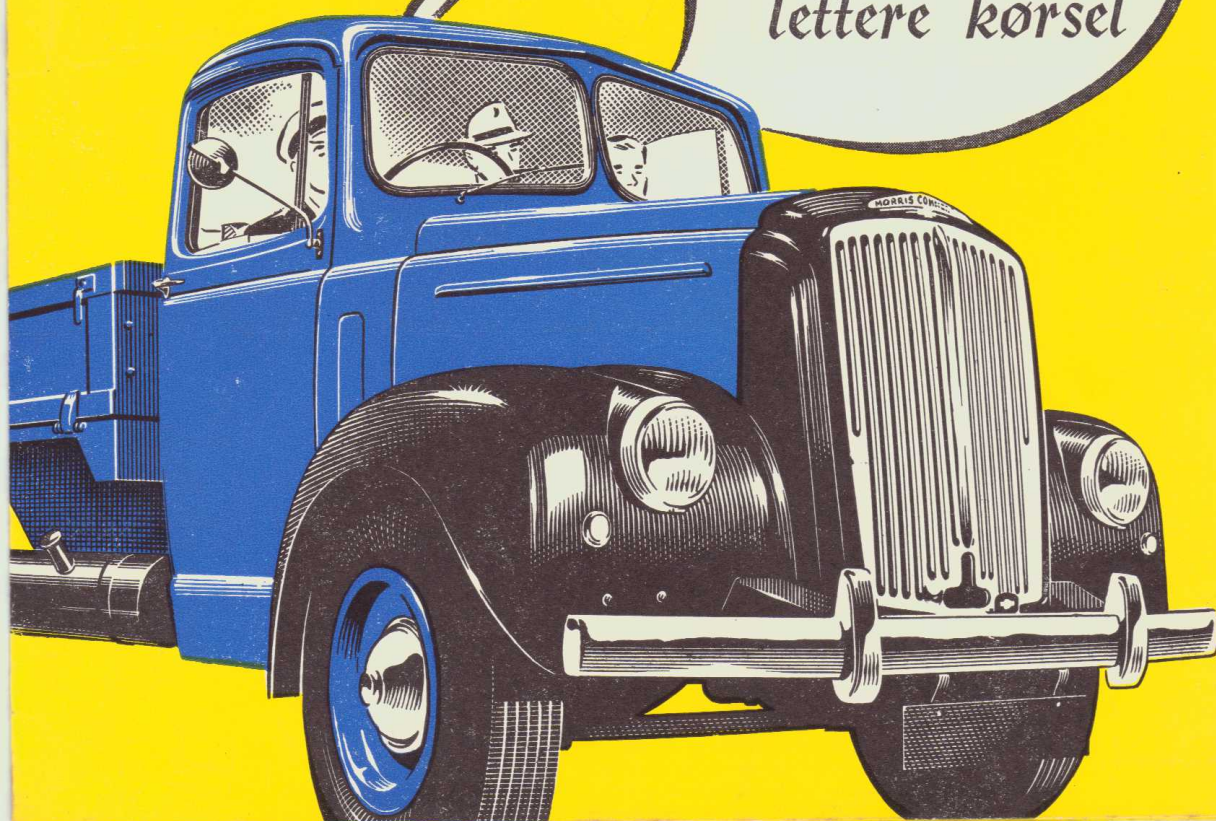


MORRIS-COMMERCIAL

Den nye type LC. 5

*Den ideelle
vogn til
lettere kørsel*





Lige noget for mig — bekvem, sikker og let at manøvrere

Denne manøvredegytige og levende Morris-Commercial lastvogn er bygget med henblik på chaufførens bekvemmelighed og sikkerhed. Man skal lede længe efter et fabriksførerhus, der er så godt isoleret mod varme og kulde, og hvor motoren overhovedet ikke rager ind i førerhuset. Det er så rummeligt, at det i udlandet godkendes for 3 personer, og det velpolstrede sæde er todelt. Sædet ligger et godt stykke bag foraklen, hvilket i høj grad bidrager til den behagelige kørsel. Derfor trættes chaufføren ikke. De indvendige optrin i begge sider giver bekvem ind- og udstigning. Takket være den kraftige og levende motor kræver kørslen et minimum af gearskiftning, og de kraftige bremses giver chaufføren et fuldtendt herredømme over vognen.

Man sidder så bekvemt, som i en personbil

ET FREMRAGENDE FØRERSÆDE

Det hensigtsmæssigt formede sæde, der er beklædt med plasticlæder af bedste kvalitet, er bekvemt og ser godt ud. Hyndet er polstreret med Dunlopillo skumgummi, og førerstolen kan indstilles alt efter chaufførens arm- og benlængde. Hyndet er let at tage ud, når man vil have adgang til akkumulatoren under sædet. Sædet ved siden af chaufføren har solide fjedre under polstringen og kan vipes forover, når man skal have adgang til værktøjsrummet.

ISOLERING VED HJÆLP AF LUFT

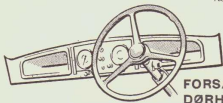
Førerhuset, der er fremstillet helt af stål, har dobbelt plade i taget, hvorved det isoleres mod varme og kulde. Gennem åbninger over førerhuset kan der, når man ønsker det, slippe en luftstrøm ind mellem de to tagplader for at afkøle dem på solvarme sommerdage. Gennem regulerbare ventilationsåbninger under loftet kan denne luftstrøm endvidere slippe ind i selve førerhuset. Desuden findes der ventilationsklapper i begge sider af torpedoen.

FORSÆNKEDE DØRHÅNDTAG

De indvendige dørhåndtag er forsenket i dørpanelerne, således at de ikke kan gribe fat i chaufførens eller hjælperens tøj — en stor behagelighed, især ved kørsel, hvor mand-skabet ofte skal stige ud og ind. Det giver også bedre alborum under selve kørslen.

INSTRUMENTBRÆT I STIL MED EN PERSONBILS

Midt i instrumentbrættet findes de store, letlæselige instrumenter med indlydende belysning. På begge sider af instrumentbrættet er der rum til papirer og andre småting, som chaufføren gerne vil have ved hånden.



1 Dobbelt ståltag, som isolerer mod varme og kulde.

2 Meget bredt sæde. Førers stol er indstillelig og polstreret med skumgummi.

3 Døre i fuld bredde — ingen hjulkasse-udskæringer.

4 Afbalancerede sideruder, lette at åbne og lukke.

5 De indvendige dørhåndtag er forsenket.

6 Instrumentbræt i personvognsstil med rum til papirer i begge sider.

7 Indvendige optrin giver forøget sikkerhed.

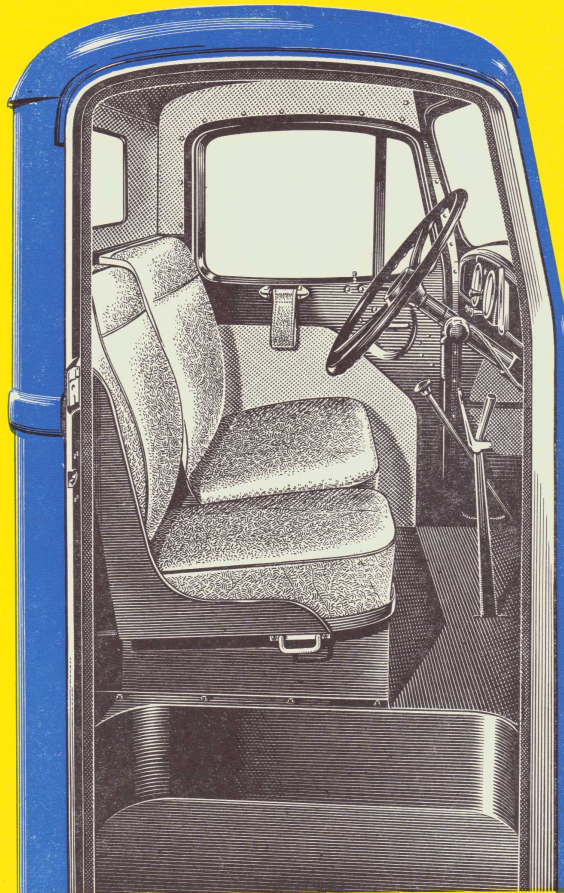
8 Varmeapparat og defroster kan installeres, så de ikke er i vejen.

9 Intet motorhus inde i førerhuset — bekvem ind- og udstigning til begge sider.

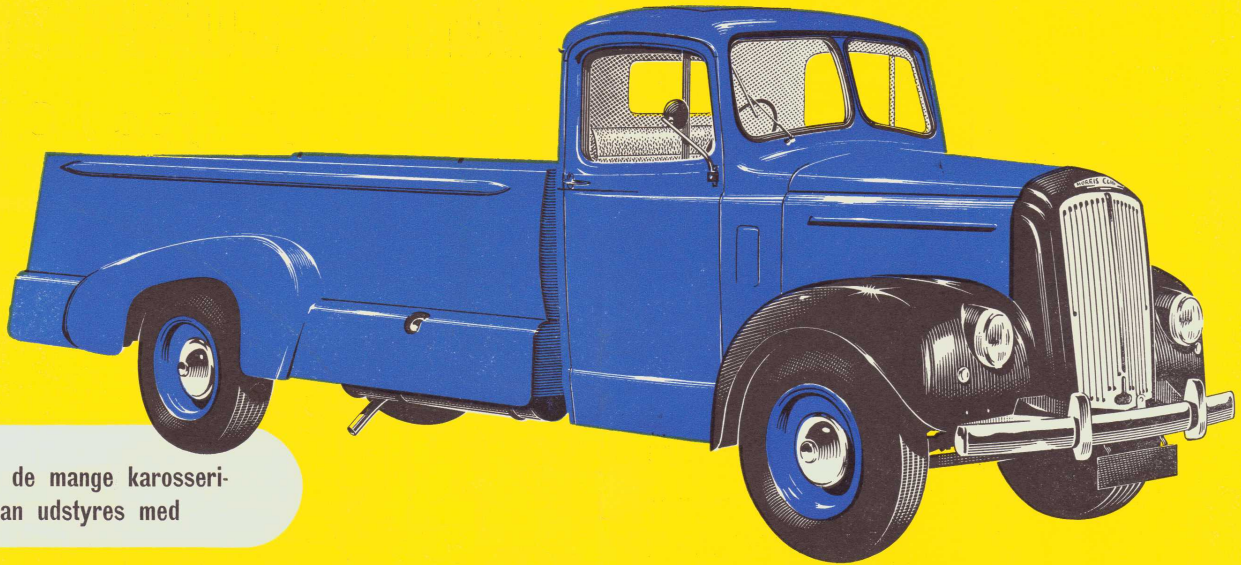
10 Førerhusets interior holdt i en smuk farvesammensætning af brunt og creme.

11 Døre kan aflåses.

12 Glimrende udsyn til alle sider.



Driftssikker og økonomisk til al slags lettere kørsel



Et eksempel på de mange karosseri-typer, vognen kan udstyres med



GOD BÆREEVNE

Den nye Morris-Commercial lastvogn type LC5 er godkendt i Danmark for to belastninger, afhængigt af ladelængden. Er lastevnen hovedsagen for Dem, kan De få vognen udstyret med et indtil ca. 2675 mm langt lad (udvendigt mål), og den godkendes da for en nyttelast af indtil 1875 kg, alt efter ladets vægt. Er De derimod mest interesseret i stor ladelængde, kan De få den leveret med et indtil ca. 3075 mm langt lad, mod at få den godkendt for ca. 200 kg mindre nyttelast. Åbne eller lukkede karosserier kan udføres passende til Deres specielle kørsel.

GLIMRENDE MANØVREEVNE

I tæt bytrafik, ved parkering på en knæben plads eller ved manøvrering i en gård viser den nye LC5 endnu en af sine fordele: da dens vendecirkeldiameter kun er 13 meter, er den usædvanlig let at manøvrere og parkere. Dertil kommer, at styretøjet, der er af meget moderne konstruktion med snække og taparm, er meget letlobende.



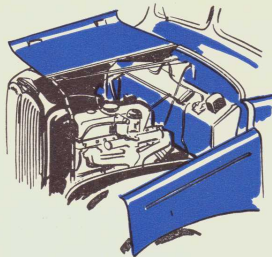
FREMAGENDE AFFJEDRING

De halvelliptiske fjedre, fremskudt af de fineste fjederstål, virker progressivt, d. v. s. at stadig flere fjederlag træder i funktion, efterhånden som belastningen øges, medens de ved kørsel med tom vogn er bløde og behagelige. Fire svære hydrauliske teleskopstøddæmpere hindrer vognen i at "hugge" på huller i vejen og beskytter læsset mod beskadigelse.

Lige noget for mig — en vogn, der sparer tid og penge



Det siges om denne vogn, at dens fremragende økonomi og ydeevne er en følge af, at vognen hverken er for let eller for svær til sit arbejde. Alle dens chassisdele er konstrueret specielt til formålet og ikke valgt, fordi man tilfældigvis allerede havde dem i produktion til andre — lettere eller sværere — vogntyper. Den nye 46.5 HK topventil-motor har alle de egenskaber, der kræves af en lastvogtmotor — den er robust, og den har en glimrende trækkevne ved netop de middelstore hastigheder, hvor en lastvogn skal kunne trække godt. De moderne hydrauliske bremser med 2 primære sko i hver tromle sikrer chaufføren fuldt herredømme over vognen.

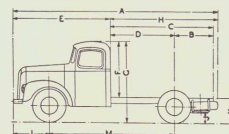


SKAL DER JUSTERES NOGET UNDER MOTORHJÆLMEN —

da gør vognens praktiske konstruktion og hjelmens af-tagelige sidestykker det let at komme til motoren. Top-ventil-konstruktionen gør, at man kan justere ventiler, uden at demontere motoren — det gøres endog, mens den er i gang. Alt dette og mange andre velgen-nemte enkelheder reducerer tiden og udgifterne til vedligehold af vognen til et minimum.

DE VIGTIGSTE DIMENSIONER

A	B	C	D	E	F	G	H	J
5004 mm	991 mm	2555 mm	1562 mm	2394 mm	1416 mm	2083 mm	2619 mm	254 mm
K	L	M	N	O	P	Q	R	S
619 mm	873 mm	3073 mm	1829 mm	1489 mm	733 mm	1600 mm	963 mm	1473 mm



CHASSIS-SPECIFIKATIONER

(angående motor, kobling og gearkasse se bagsiden)

Kardanakser. To kardanakser i forlængelse af hinanden, kardanled med uli-rulle-lejer, gumminøret bærelejer.

Bageksel. Spiralskærne kron- og spidshjul med udvekslingsforhold 5,714 : 1. Del-vis bærende ("trekvartvillende") aksler, differentiale med 4 drabant-hjul.

Foraksel. Sænkmedet i H-profil, koniske rullelejer i hjulnavene.

Styretøj. Med snække og taparm, udvekslingsforhold 18 : 1. Raddiameter 457 mm.

Bremser. Indvendigt ekspanderende, hydrauliske Lockheed 4-hjulsbremser med 2 primære (selvforstærkede) bremseblokke i hver tromle, separat bremsecyklinder for hver forhjulsbremse. Håndbrems virker mekanisk på baghjulene.

Ramme. Af presede U-profiler, med 5 tværbægere, forstærket med en vinkel-afstivning og med sæt godstykke på de mest påvirkede steder.

Affjedring. Progressivt virkende, halvelliptiske parallelfjedre for og bag. Forfjed-rene er 927 mm lange og 44.4 mm brede, bagfjedrene 1143 mm lange og 37 mm brede. Hydrauliske teleskopstøddæmpere for og bag.

Hjul og gummi. Stålhjul med fem hjulbolte, felgdiameter 6,00–16", mon-teret med 7,50–16" 8-lags dæk af speciel lastvogntype. Monteret reservehjul. Forkomede navkapsler.

Ladmidens placering foran bagakslen:
Ved indregistrering til 3500 kg totalvægt — 200 mm foran akslen.
Ved indregistrering til 3325 kg totalvægt — lodret over akslen.

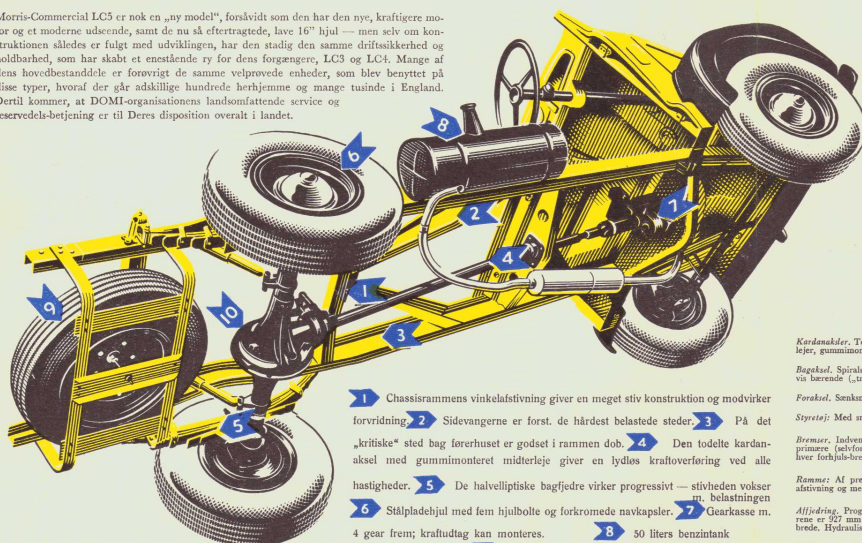
Tilbehør og udstyr. Speedometer med kilometertæller, Forkofanger med kraftige born. Værktøj i pose. Kombineret startvogn og hjulnøgle. Donkraft med håndtag. Det originale førerhus leveres med bakkepløj, elektrisk vikler, solskærme, spind-ske ruder i gummi, lette at udfælde.

Vægte. Vognen indregistreres, alt efter ladelængden, til 3500 eller 3325 kg total-vægt med fuld last. Chassisevnet uden brændstof og vand ca. 1225 kg, chassis med førerhus ca. 1410 kg. Dispensibilitet til lad (kasse) og trykluft ca. 2980 eller 1915 kg, alt efter ladelængden. Største tilladte bagakseltryk 2400 kg.

Dimensioner. Se ovenstående skitse og tabel. Andre vigtigere mål:
Største udh. ladelængde: med 3500 kg totalvægt ca. 3075 mm
med 3325 kg totalvægt ca. 3075 mm
Største chassisbredde (over forklæmmen) 1820 mm
Mindste frihøjde under vognen 225 mm (under forklæmmen)
Vendecirkeldiameter: ca. 13,1 meter.

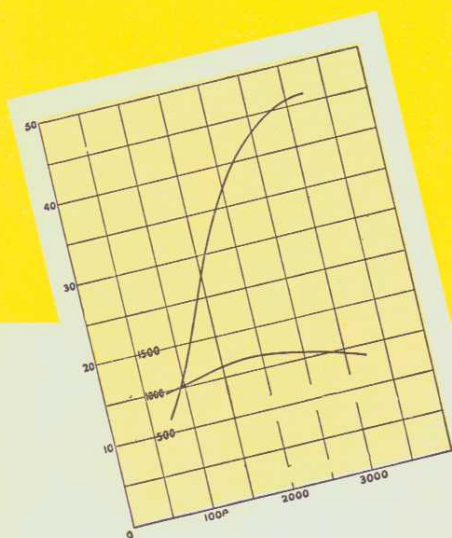
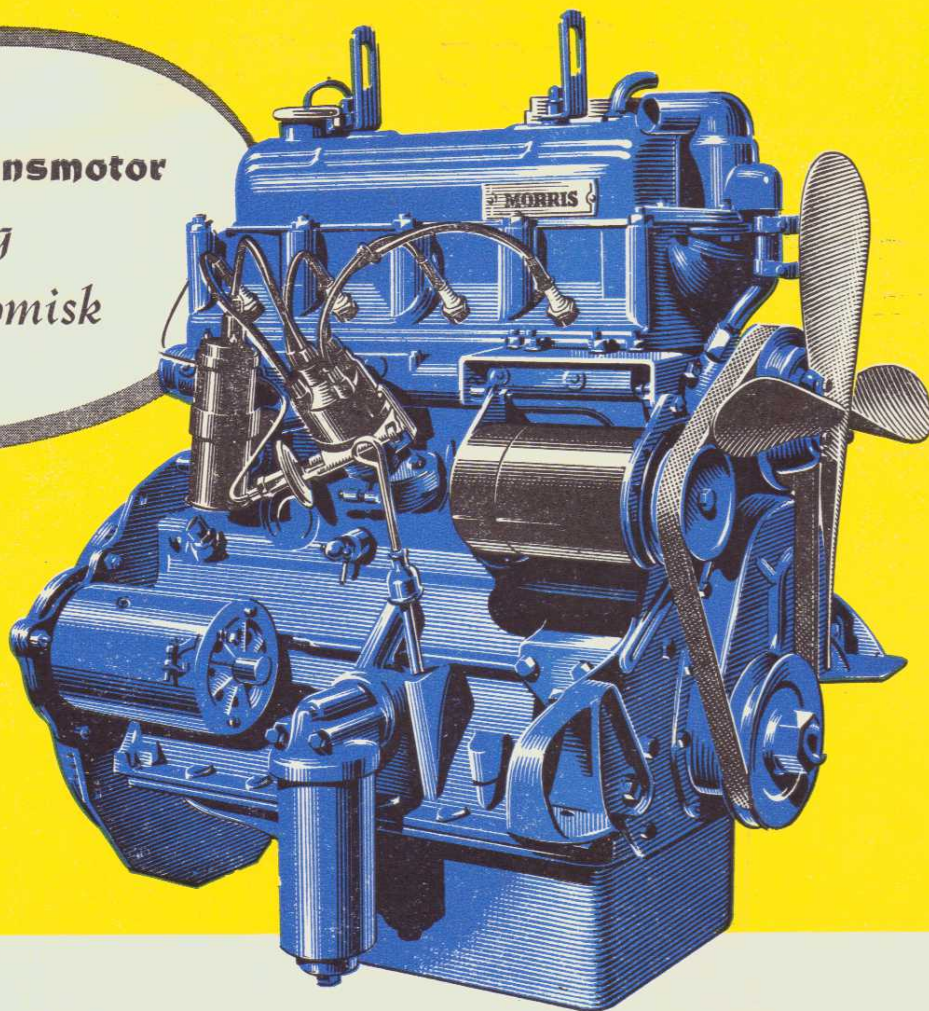
Hver eneste detalje i denne MORRIS-COMMERCIAL lastvogn er konstrueret med henblik på holdbarheden

Morris-Commercial LC5 er nok en "ny model", for såvidt som den har den nye, kraftigere mo-tor og et moderne udsende, samt de nu så eftertragtede, lave 16" hjul — men selv om kon-struktionen således er fulgt med udviklingen, har den stadig den samme driftssikkerhed og holdbarhed, som har skabt et enestående ry for dens forgængere, LC3 og LC4. Mange af dens hovedbestanddele er forøvrigt de samme velprøvede enheder, som blev benyttet på disse typer, hvorefter der går adskillige hundrede berghjømme og mange tusinde i England. Dertil kommer, at DOMI-organisationens landsomfattende service og reservedel-betjening er til Deres disposition overalt i landet.



- 1 Chassissrammens vinkelafstivning giver en meget stiv konstruktion og modvirker forvridning.
- 2 Sidevængerne er forst. de hårdest belastede steder.
- 3 På det "kritiske" sted bag førerhuset er godset i rammen dob.
- 4 Den todeltede kardan-aksel med gumminøret midterlejer giver en lydløs kraftoverføring ved alle hastigheder.
- 5 De halvelliptiske bagfjedre virker progressivt — stivheden vokser m. belastningen.
- 6 Stålhjul med fem hjulbolte og forkomede navkapsler.
- 7 Gearkasse m. 4 gear frem; kraftudtag kan monteres.
- 8 50 liters benzintank
- 9 Reservehjulholder under chassisrammen.
- 10 Bagaksel med spiralskærne kron- og spidshjul; differentiale med 4 drabant-hjul.

**En virkelig lastvognsmotor
der både er stærk og
økonomisk**



MOTOR, KOBLING OG GEARKASSE

Den nye motor, som har større trækraft end sin forgænger, er en 4-cylindret topventilmotor lige som denne, men har større slagvolumen og er endnu mere robust i konstruktionen. Med en boring på 79,4 mm og en slaglængde på 111,1 mm har den et slagvolumen på 2201 cm³ og udvikler maksimalt 46,5 HK netto ved kun 3250 omdr./min. — altså en typisk lastvognsmotor, konstrueret til at yde den størst mulige trækraft ved de middelstore hastigheder, en lastvogn virkelig kører med. Dens største vridningsmoment, som er afgørende for vognens trækraft, er 13,4 kgm ved 1800 omdr./min.

Topstykket kan aftages sammen med topventilerne og vippearmsmekanismen. Den svære krumtapaksel løber i 3 hvidmetal-forede hovedlejer med en diameter på ikke mindre end 63 mm. Også plejstangsejerne er hvidmetalforede. Knastakslen drives af en dobbelt rullekæde. Stemplerne er af aluminiumlegering med 3 kompressionsringe og 1 oilering pr. stempel. En krumtaphus-ventilationsanordning fjerner ætsende dampe og modvirker tæring på motorer, som har svært ved at blive gennemvarmet på korte ture. Den store, spændingsregulerede 12-volts dynamo drives af en kilerem sammen med vandpumpen og ventilatoren. Motoren er elastisk ophængt.

BENZINTILFØRSEL:

En membranpumpe, der drives fra knastakslen, pumper benzinen fra tanken, der er anbragt på siden af chassisrammen og rummer 50 liter. Solex faldkarburator, beskyttet ved oliebadsluftrenser.

TÆNDING:

Spole og strømfordeler, automatisk regulering af fortændingen ved hjælp af vakuum.

KØLESYSTEM:

Centrifugalpumpe med selvjusterende pakning. Firebladet ventilator. Elastisk ophængt ribberørkøler af overtrykstypen som bevirker, at vandet ikke koger, selv om temperaturen under særlige forhold skulle stige til noget over 100°. Termostatisk reguleret kølevands-cirkulation.

SMØRING:

Højtryks-smøring ved hjælp af en under olie-overfladen i bundkarret anbragt tandhjulpumpe. Foruden et filter, der beskytter pumpens indsugningsåbning, er smøresystemet forsynet med et udvendigt oliefilter med udskifteligt element.

KOBLING:

Tør enkeltpladekobling, system Borg & Beck, med 229 mm diameter og fjedrende nav.

GEARKASSE:

Sammenboltet med motoren, gearkassehus og koblingshus fremstillet i eet. Centralt anbragt gearskiftehandtag, 4 gear frem og 1 baggear. Udvekslingsforhold: 1. gear 5.137 : 1, 2. gear 2.884 : 1, 3. gear 1.637 : 1, 4. gear 1 : 1, baggear 6.101 : 1. Et kraftudtag kan monteres på gearkassens højre side.

Ret til ændringer uden varsel i specifikationer og udstyr forbeholdes.



FORHANDLER:

Generalrepræsentant for Danmark:

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S
GLOSTRUP

