

En engelsk kvalitets-lastvogn

bygget efter verdensmarkedets krav

6-cylindret topventil-benzinmotor på over 100 HK
eller 6-cylindret Morris Commercial/Saurer dieselmotor

Svært gearkasse med skråskårne tandhjul for 3. og 4. gear

Overgear eller reduktionsgear kan leveres som ekstraudstyr

Usædvanlig kraftig bagaksel med tydelig kraftoverføring

Vakuum-hydrauliske bremses på mest moderne type med 2 primære bremsekele i hver tromle

Progressivt vikende fjedre med hydrauliske støddæmpere foran og bag

Bekvem, veludrustet stofførerhus — Motoren oplyser ingen plads i for den blev sat i fabrikation



TEKNISKE SPECIFIKATIONER

VÆGT OG BELASTNING. NVS og NVO 13/5 er typegodkendt for to belastninger. Hvor der vises to tal med skråstreg imellem, gælder det første tal den største belastning, som medfører afkøring af lasten, det andet tal viser den nedste belastning, som til gengæld giver større laddængde. For NVS(H) og NVO(H) 13/5 er kun fastsat en belastning og en maksimal laddængde.

	NVS 13/5	NVO 13/5	NVS (H) 13/5	NVO (H) 13/5
Største til. vægt m. fuld last	kg 7950/7650	8050/7750	8900	8900
Chassisvægt m. standardførerhus, ca.	kg 2375	2475	2375	2375
Disponibelt til lad. nyttelast, etc. ca. kg 5575/5275	5575/5275	6425	6425	6425
Maks. udv. laddængde, ca.	mm 4150/4550	4150/4550	4450	4450
Største bagakseltryk	kg 6000	6000	7000	7000

BENZINMOTOR (NVS 13/5 og NVS(H) 13/5). 6-cylindret, boring og slaglængde 88 × 115 mm, slagvolumen 4197 cm³, 101,5 effektive HK *netto* ved 3250 omdr./min., største vridningsmoment 27,9 kgm *netto* ved 1700 omdr./min. Kompressionsforhold 6,4:1. Topventiler. Svært krumpaksel med 4 hvidmetallerede hovedlejer, 5 knastaksel-lejer, knastaksel med dobbelt rulleakse. Stempeller af aluminiumlegering med 4 ringe. Elastisk motorophængning. Strømførder med automatisk tændingsregulering. Benzintilførsel ved membranpumpe. Solex faldkarburator med oleddads-luftrenser, 91 literes benzintank. Vandkøling med centrifugalpumpe, elastisk ophængt rørløst. Tryksmøring med tandhjulspumpe, oliefilter med udsikteligt element.

DIESELMOTOR (NVO 13/5 og NVO(H) 13/5). 6-cylindret, boring og slaglængde 87 × 125 mm, slagvolumen 4459 cm³, 71 effektive HK *netto* ved 2400 omdr./min., største vridningsmoment 24,2 kgm *netto* ved 1250 omdr./min. Kompressionsforhold 19:1. Cylindrer af varmebehandlet aluminiumlegering med udsiktelige, centrifugalstøbte „våde“ foringer af specialstål. Svært krumpaksel med 7 blybronceterede hovedlejer, 6 knastaksel-lejer, knastaksel med tredobbeltrulleakse. Plejstænger med forforbræns-beskyttelse foroven og blybronceterede forenden. Stempeller af aluminiumlegering med livretlekkamer i stempeltoppen, 5 ringe. Topstykke af kromholdigt støbejern med ventiler af varmebestandigt specialstål. C. A. V. indsprøjtningpumpe, dyser af Sauters materiele konstruktion. Vakuum-hastighedsregulator, styret af en særlig dyse i indsprøjtningssprøjt. Højtryksnoerings, oliefilter med udsikteligt element. Vandkøling med centrifugalpumpe, elastisk ophængt rørløst. 91 literes brændselsbeholder.

KOBLING. System Borg & Beck, tor enkeltpladetype med 279 mm diameter, fjedrende koblingsnav.

GEARKASSE. 4 gear frem og bagud, sammenboltet med motoren. 3. og 4. gears tandhjul skelsskifte og lydløse. Kraftudtag kan monteres på højre side. Udvækslinger: 1. gear 5,83:1, 2. gear 2,985:1, 3. gear 1,618:1, 4. gear 1:1, bakgear 6,925:1.

Ret til ændringer uden varsel i specifikationer og udstyr forbeholdes.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S
GLOSTRUP



A NUFFIELD PRODUCT

PRINTED IN ENGLAND

MORRIS-COMMERCIAL
5 og 6 TONS LASTVOGNE
med benzín- eller dieselmotor

PUBLICATION No. NEL 168 (A)

ORIGINALT FØRERHUS I UFGÆNGELIG STÅLKONSTRUKTION



Endelig et stofførerhus, der både er rigtigt isoleret og ventileret!

Det originale Morris-Commercial førerhus udmærker sig ikke blot ved sin enestående rummelighed — i udlandet betragtes det som 3-personers, selv om det herhjemme kun bruges af to personer — men ved det rigtige isolerede og ventilerede førerhus, som har været fremme. Taget er dobbelt, og luftlaget mellem taget og loftet virker som en yderst effektiv isolering mod varme og kulde. Luftførselsen inde i førerhuset sker gennem et system af ventilationsklapper, over for hvilke der er monteret filtre, der holder støvet og smørgasserne uden. En god chauffør forer sig bedst, når han er vel tilpasset — og det er han i det nye originale Morris-Commercial førerhus.



NOGLE DETAILER, SOM VISER DEN VELGENNEMTÆNKE KONSTRUKTION



Det bekvemme sæde er todeligt og har Dunlopillo-gummipolstring i såvel rygside som ryg. Sædet kan indstilles, og man skal have adgang til ventileret eller akkumulator.

Et rigtigt konstrueret sæde, som ikke trætter chaufføren

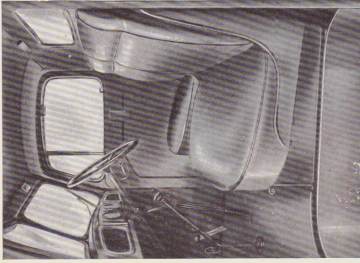


Gennem en lang årrække har Morris-Commercial førerhuset været kendt for sin rummelighed og komfort. Den er bygget af stål, og den er udstyret med alle de moderne udstyr, som en chauffør har brug for. Den er bygget af stål, og den er udstyret med alle de moderne udstyr, som en chauffør har brug for.



Adgangen til motoren lettes ved at hældens sideskærm kan tages helt af, medens motoren er i gang, og den er hængt i midten.

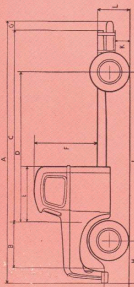
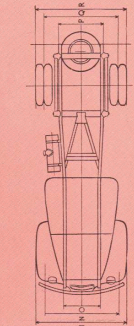
De indvendige dørhængere er forstærket. Førerhuset kan tilføjes som en personvogn.



Billedet giver et godt indtryk af pladsforholdene i det moderne førerhus. Det er rummeligt i bredden, men har også god bøjlskål. Dørene brædes ikke af skærene eller hjulkasser, og der findes muligheder for at sætte dem i de mest passende stillinger.



På det moderne instrumentbræt er instrumenterne samlet i to let overkølelige grupper. Til opbevaring af papirer og tegninger er der monteret et instrumentbræt, som kan afbøjes og afbøjes. Det er let at afbøjes for effektivt at frigøre rummet.



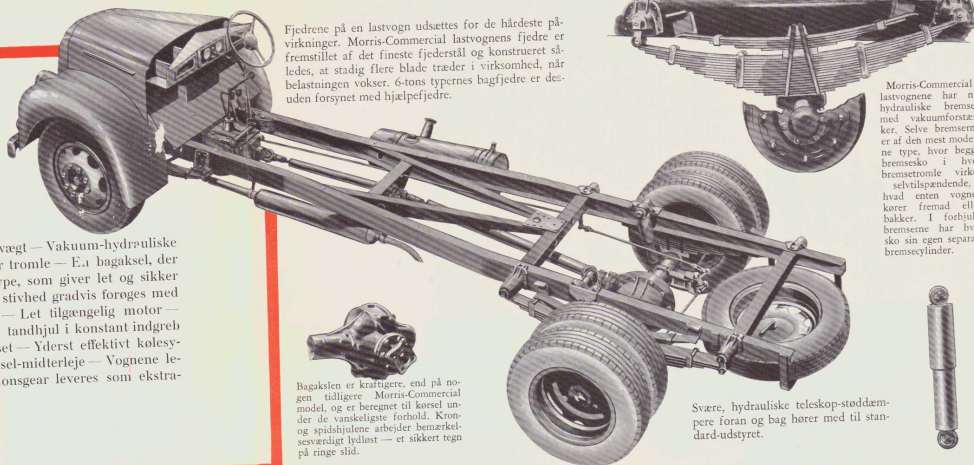
DIMENSIONER — bagtagene henviser til ovenstående skitse

A	B	C	D	E	F	G	H
6283 mm	1803 mm	697 mm	3779 mm	1182 mm (orig. 1182 mm)	1483 mm (orig. 1483 mm)	210 mm	923 mm
J	K	L	M	N	O	P	Q
4791 mm	252 mm	791 mm	1981 mm	1627 mm	868 mm	979 mm	1695 mm
							2114 mm

Største opdagelige udvækslingslængde 5,10 m typer ved indregistrering til fuld belastning ca. 4,15 m, ved indregistrering til 300 kg lavere belastning ca. 4,55 m. 6-ton typer: indregistreres kun til fuld belastning, laddængde ca. 4,45 m.

En chassis-konstruktion, som sikrer vognens økonomi, driftssikkerhed og holdbarhed

En rammekonstruktion, som forener vældig styrke med ringe egenvægt — Vakuumpneumatiske bremsesystem med selvforstærkende virkning på begge bremseaksler i hver tromle — En bagaksel, der holder selv til det hårdeste arbejde — Styretøj af mest moderne type, som giver let og sikker styring under alle forhold — 91 liters brændstoftank — Fjedre, hvis stivhed gradvis forøges med belastningen (suppleret med hjælpefjedre bag på 6-tons typerne) — Let tilgængelig motor — 12-volts elektrisk anlæg — Svær gearkasse med lydlose, skråskårne tandhjul i konstant indgreb for 3. og 4. gear — Motoren rager overhovedet ikke ind i førerhuset — Yderst effektivt kølesystem med dobbelt leje i vandpumpen — Gummiophængt kardanaksel-midlerleje — Vognene leveres venstrestyrede i Danmark — Lydløst overgear eller reduktionsgear leveres som ekstraudstyr mod et ringe pristillæg.

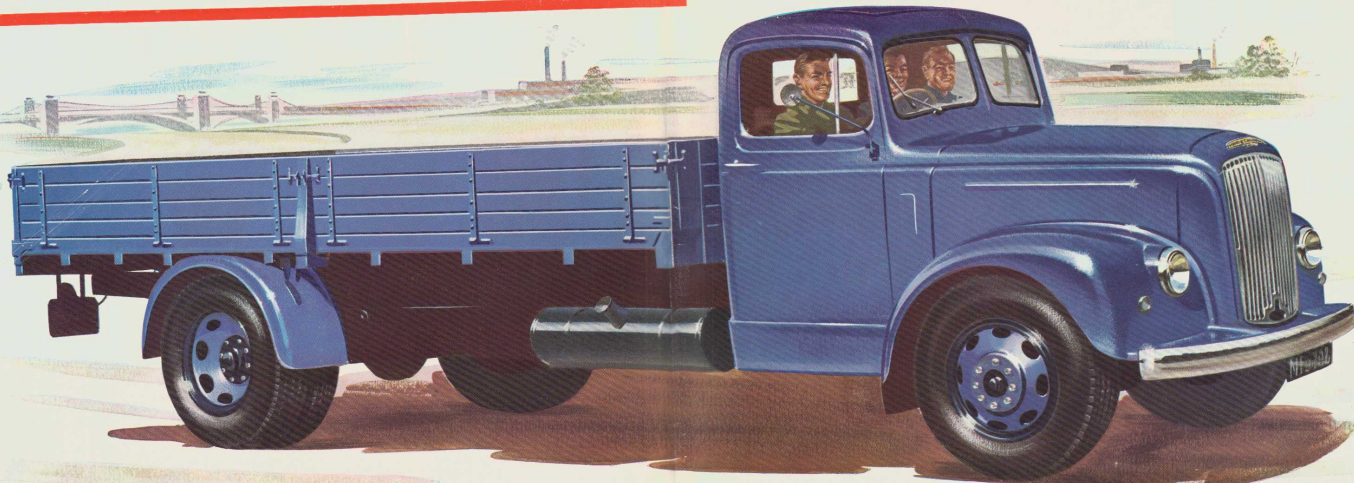


Fjedrene på en lastvogn udsettes for de hårdeste påvirkninger. Morris-Commercial lastvognens fjedre er fremstillet af det fineste fjederstål og konstrueret således, at stadig flere blade træder i virksomhed, når belastningen vokser. 6-tons typens bagfjedre er desuden forsynet med hjælpefjedre.

Morris-Commercial lastvognene har nu hydrauliske bremsesystem med vakuumpneumatik. Selve bremsene er af den mest moderne type, hvor begge bremseaksler i hver bremsetromle virker selvtilspændende. Ival enten vognen kører fremad eller bakker, i forhjulsbremserne har hver sko sin egen separate bremsecyklind.

Bagakselen er kraftigere, end på nogen tidligere Morris-Commercial model, og er beregnet til kørsel under de vanskeligste forhold. Kron- og spidshjulene arbejder bemærkelsesværdigt lydløst — et sikkert tegn på ringe slid.

Svære, hydrauliske teleskopstøddæmpere foran og bag holder med til standard-udstyret.

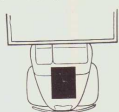


EN LASTVOGN, DER HAR SKABT EN HELT NY MÅLESTOK FOR YDEEVNE OG KVALITET

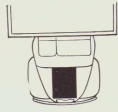
Intet generende motorhus inde i førerhuset

Motoren på denne Morris-Commercial lastvogn er anbragt helt fremme foran førerhuset, og rager overhovedet ikke ind i dette. Førerhuset er derfor frit, og chaufføren kan stige ind eller ud på begge sider af vognen — en stor fordel, når man kører med siden ind til en rampe eller fortovskant, hvor der er henstillet cykler. Det mest bemærkelsesværdige er dog, at denne fordel er opnået trods en yderst effektiv udnyttelse af vognens længde. Den store ladelængde i forhold til akselafstanden er et bevis herpå.

ÆLDRE KONSTRUKTIONER
Motoren opfylder plads i førerhuset



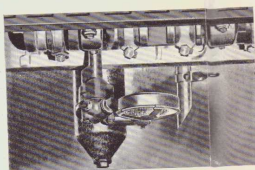
MORRIS-COMMERCIALS KONSTRUKTION
Førerhuset er helt frit



En usandsynlig overlegen lastvognsmotor - og virkelig gennemprøvet, for den kom i massefabrikation

For Morris-Commercials vedkommende er de tider forbi, da man byggede lastvognsmotorerne til de specielle engelske kørselsforhold. Den nye 6-cylindrede 4-1/2 liters topventilmotor blev konstrueret til de lande, hvor høje kørselsforhold og vanskelige veje stiller de største krav til en lastvogns ydeevne. For den sattes i seriefabrikation, blev den monteret i nogle prøvevogne, som i et par år måtte udføre den vanskeligste kørsel under så forskellige himmelstrøg, som i Australien, i det hedeste Afrika og i Schweiz — og, vel at mærke, i henderne på virkelige vognmænd, ikke på fabrikkens tekniker. Først da motoren havde bestået disse prøver, kom den på markedet — et vidunder af trækkraft, som selv med en tung påhængsvogn klarer kørslen hurtigere og lettere, udfører mere arbejde og derfor indtjener mere til sin ejer. Senere har denne motor fået et officielt „blåt stempel“, idet den britiske hær efter en række fantastisk hårde prøver har valgt den til brug i tusinder af terrængående køretøjer.

Den svære krumtap er blot et eksempel på motorens solide konstruktion, som sikrer Dem, at reparationsudgifterne holdes nede. Bløde hovedlejer, plejstangsløjer, stempelpinde, knastaksel-lejer og motorens andre hoveddele er større og kraftigere end i nogen anden benzinmotor, der i dag leveres i 5-6 tons lastvogne.



Tryksmøresystemet beskyttes af en oliis, som flyder nær olieværden i bundkaret, hvor olien er renest. Desuden findes et uendeligt oliefilter.



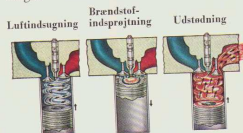
Oliebads-luftrensere hindrer motoren i at indsuge luftens støv, som så hurtigt ville fremkalde cylindreslid.



Topventil-konstruktionen gør motoren mere levende og økonomisk og tillader den mest hensigtsmæssige udformning af forbrændingskamrene.

Hvis De med fordel kan bruge en dieselvogn

Hvor der køres tilstrækkelig mange kilometer årlig, giver dieselmotoren sin ejer en stor merfortjeneste, da dens brændstofforbrug kun er 50-65 % af en benzinmotor, og brændstoffet tilmed er billigere. Morris-Commercial/Saurer dieselmotoren har en fremragende evne til at „sejtrække“. Hvis den kombineres med det lydløse overgear, som vognene mod et ringe pristillæg kan udstyres med, opnår man desuden en høj tophastighed ved tomkørsel eller på lette vejstrækninger.

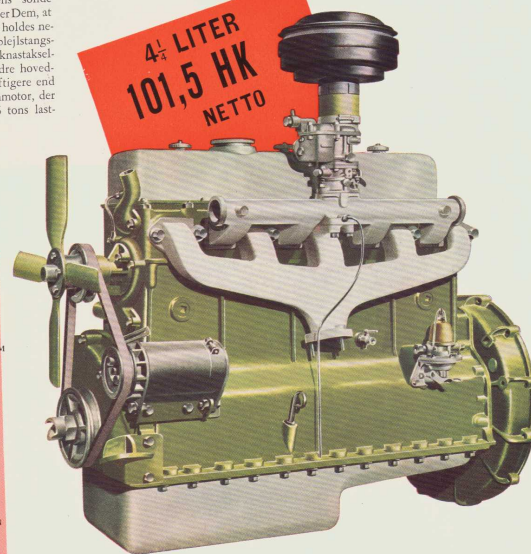
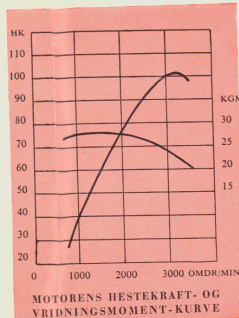


Morris-Commercial/Saurer dieselmotorens stempeller har et særligt formet hulrum i stempeltoppen, hvor luften sættes i hvirvlende bevægelse under kompressionslaget. Herved opnås en særlig effektiv blanding af luften med det forstøvede brændstof, hvilket bidrager til den fuldstændige forbrænding og udnyttelse af hver dråbe brændstofsfele.



Dieselmotoren indsuger ren luft. Når denne er sammenpresset, indsprøjtes brændstoffsolen og antændes af kompressionsvarmen. Dieselmotorens ringe ophejning er et bevis på, hvor lidt varmeenergi der går til spilde, og hvor effektivt brændstoffet udnyttes til virkelig arbejde.

Indsprøjtningsventilerne er af en patenteret konstruktion, som overfladigt af mange små forstøvningsboller, der kan blive tilstoppet. Hvor effektivt denne dieselmotor arbejder, ses bedst på dens klare og rodfri udblåsning.



At vognen i Danmark forhandles af DOMI-organisationen, sikrer enhver ejer den bedst tænkelige service overalt i landet.