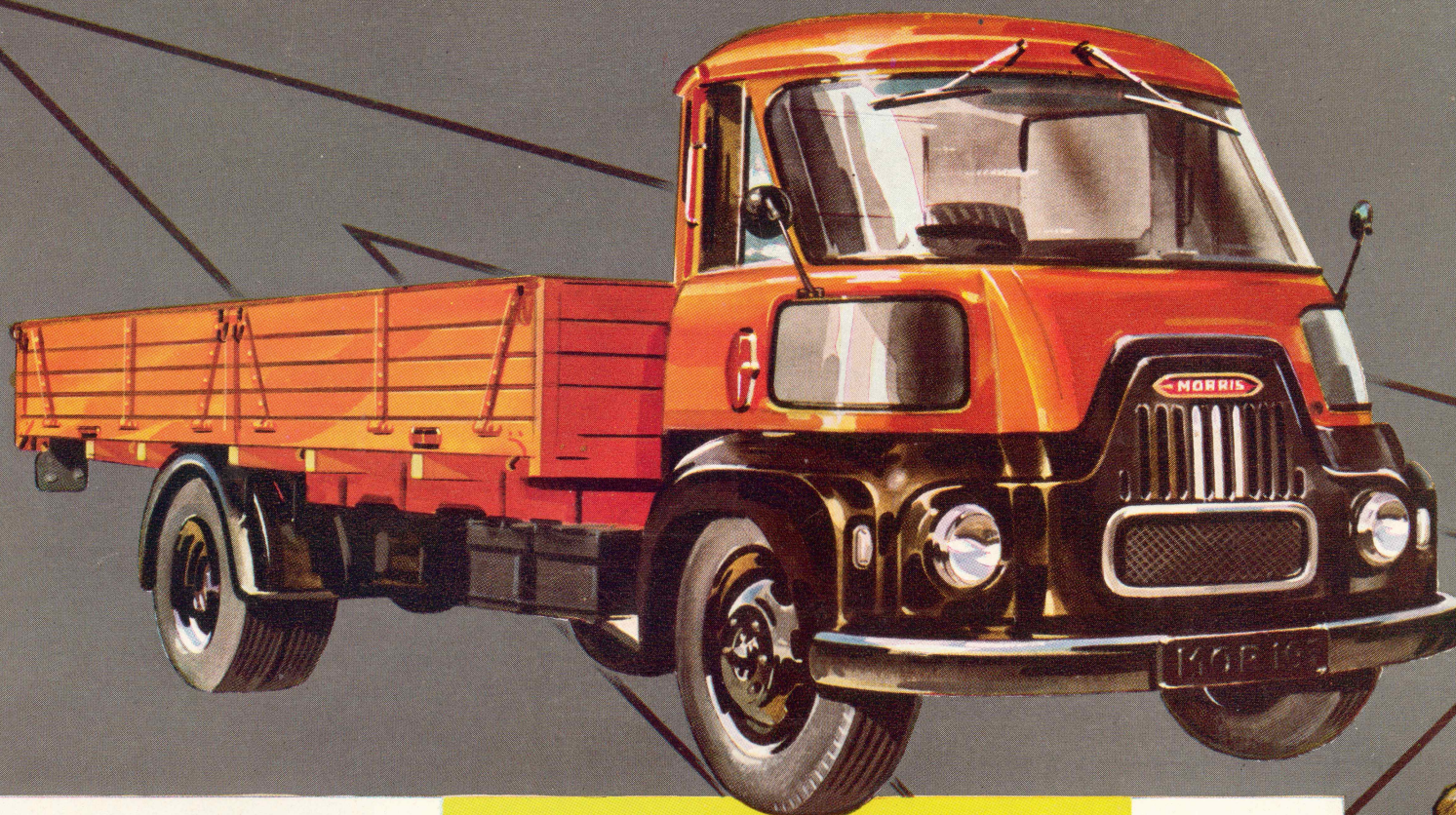
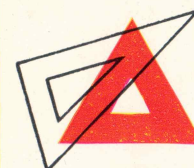




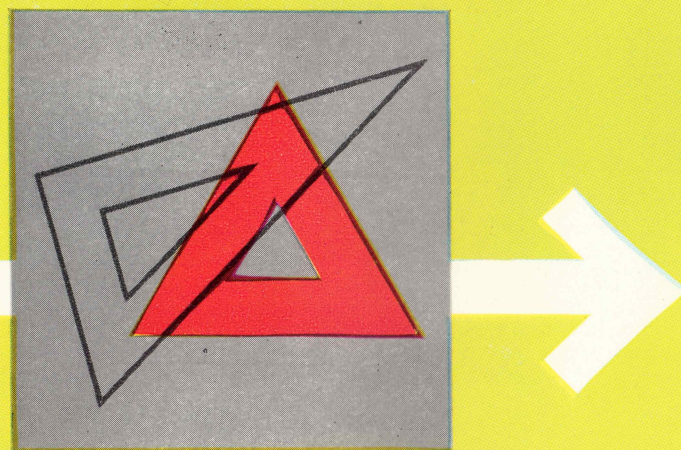
MORRIS

SERIE 404

DEN IDEELLE 4-TONS LASTVOGN
UD FRA ENHVER SYNSVINKEL



VILH. NELLEMANNS
Vodroffsvej 55-57, København V.
TELF. LD. 3333 - Lokal 21
Ejendomschef vedh. K. Pedersen

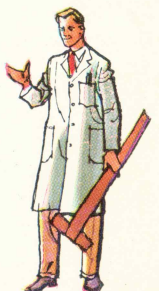
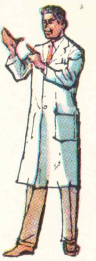


**FREMSYN OG OMTANKE HAR SKABT EN VOGN, SOM ER UOVERTRUFFEN MED
HENSYN TIL INDSTIGNINGSFORHOLD, UDSYN, MANØVREEVNE OG SIKKERHED**

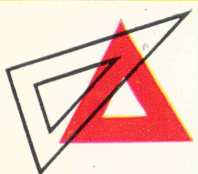


En helt ny førerhus-konstruktion sparer chaufføren tid og besvær

Førerhus-dørenes usædvanlige anbringelse, det specielle rude-arrangement og en række andre enkeltheder viser, at de ingeniører, som har konstrueret Morris „404“ lastvognene, har haft en udpræget forståelse af vinklerne s 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.







Den nye

MORRIS

serie 404

Denne nye lastvogn i 4-tonns 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 chaufføren har så 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 „404“ chassis kan forsynes med indtil 4,45 m langt lad, men trods denne store ladelængde er vognens totallængde fra kofanger til bagsmæk kun 6,32 m, og dens vendecirkel-diameter kun 14,9 m.

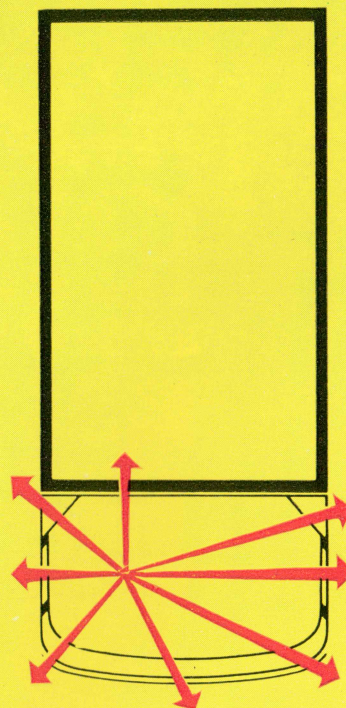
Vognen kan enten leveres med en overlegen 6-cylindret topventil-benzinmotor, som yder 90 HK ved den moderate omdrejningshastighed af 3000 omdr./min., eller med den robuste 4-cylindrede BMC-dieselmotor type OEA med direkte brændstofindsprøjtning, som allerede er velkendt herhjemme for sin trækraft og driftssikkerhed. Foruden i flere andre Morris lastvognsmodeller anvendes denne motor herhjemme i tusinder af de berømte Nuffield landbrugs- og industri-traktorer. Enten De vælger Morris „404“ lastvognen med benzin- eller med dieselmotor, vil De finde, at

Morris-hestekræfter er bjørnekræfter

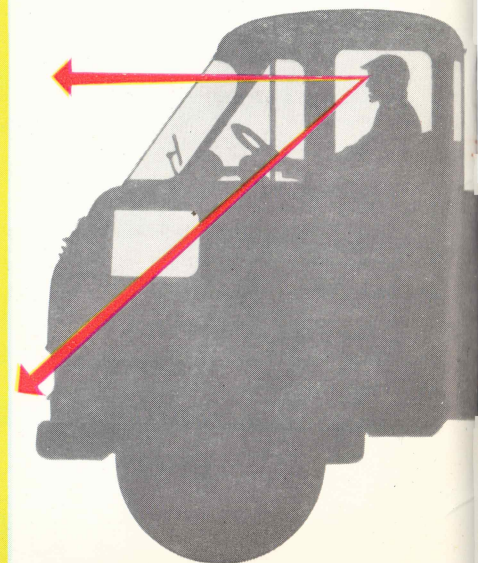
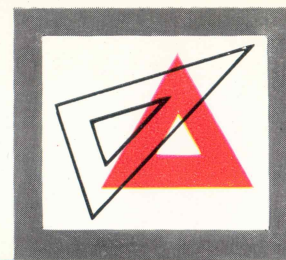


Enestående udsyn...

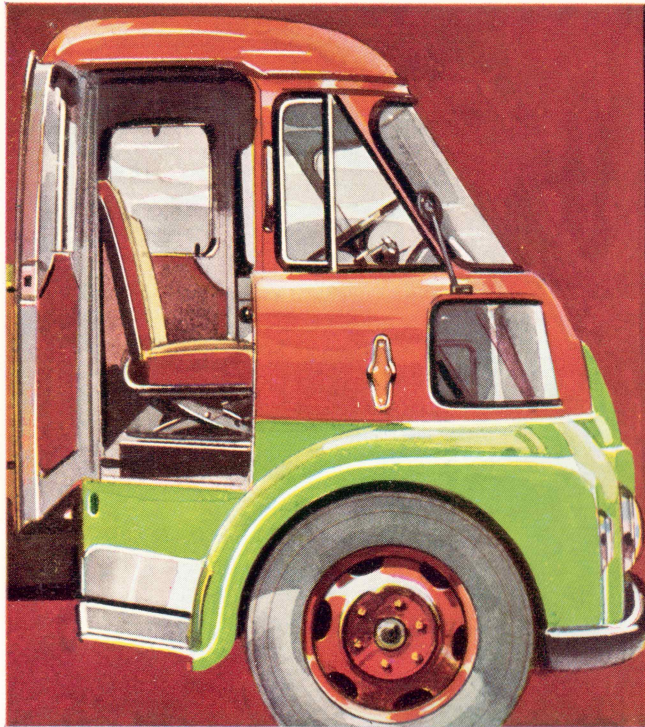
Ved konstruktionen af førerhuset til Morris „404“ lastvognene er der taget nøje hensyn til de vinkler, fra hvilke en chauffør skal kunne se fremad og til siderne, såvel som nedad og bagud. Udsynet i alle retninger kan kun betegnes som enestående. Den buede panorama-forrude er i sig selv meget stor, og chaufførens synsfelt forøges yderligere ved den måde, hvorpå han er anbragt i forhold til ruden. 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 med en hidtil aldrig opnået sikkerhed at manøvrere vognen ind imellem parkerede køretøjer eller gennem trange gårde. Gennem disse ruder kan han, inden han sætter vognen i gang, også se for 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.



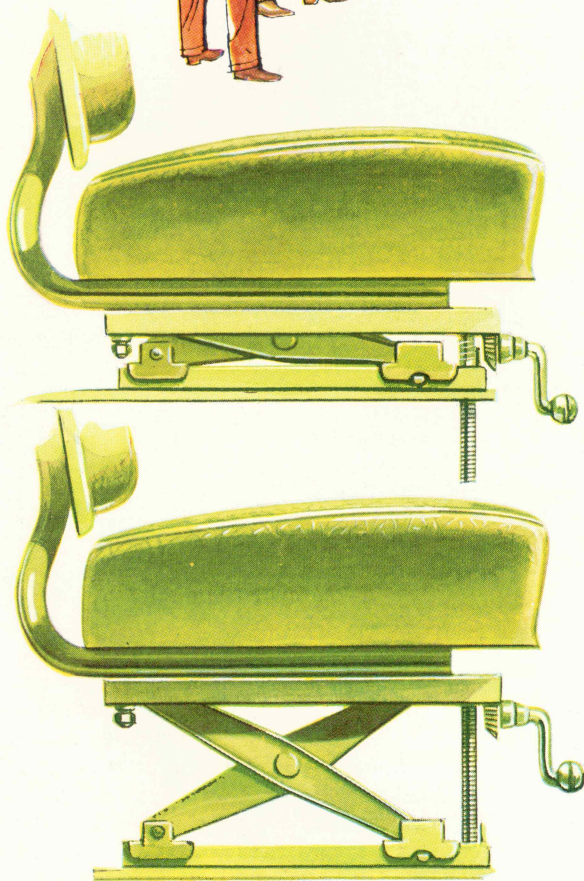
Ideelle indstigningsforhold...



Indstigningsforholdene i førerhuset på Morris „404“ 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 på skrå. Dette bevirker, at det meget lave indstigningstrin har kunnet gøres bredt og bekvemt, skønt det overhovedet ikke rager udenfor vognens sider. Dørene kan lukkes helt op, selv om vognen holder „indeklemt“ 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!

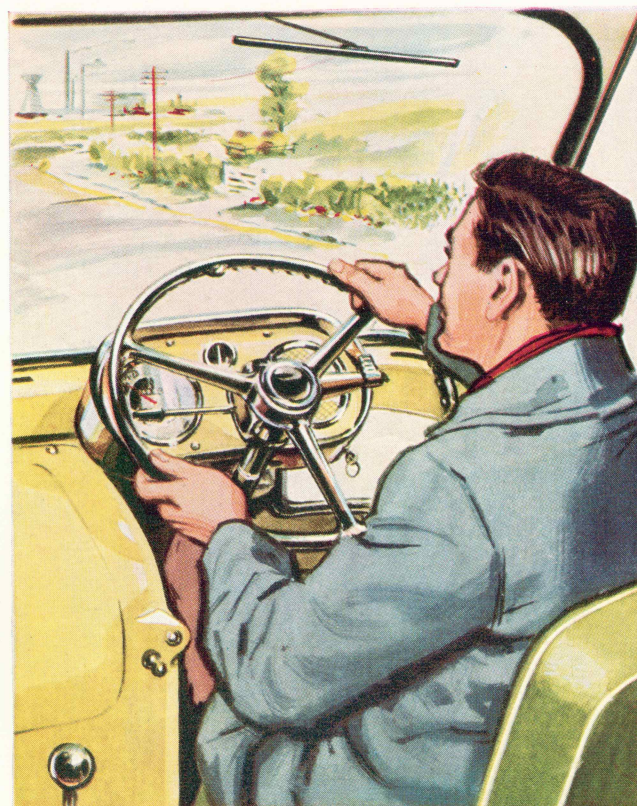
Førerhusets gulv ligger usædvanlig lavt, omtrent i højde med dækkenes overkant. Indstigningen lettes yderligere derved, at der foran døråbningen er anbragt støttegreb i netop den mest bekvemme højde. Praktiske forsøg, foretaget af en kendt engelsk professor i fysiologi, har vist, at chauffører, som kører disse vogne, faktisk 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.





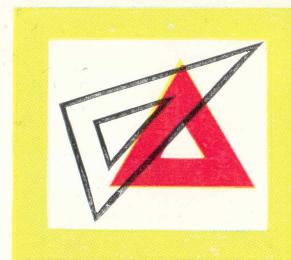
Her er for en gangs skyld en chaufførstol, som virkelig kan kaldes indstillelig, såvel i højden som frem og tilbage. Indstillingsmekanismen er umådelig solid og præcist arbejdende. Begge indstillinger kan foretages på et øjeblik, medens man sidder på stolen og kører. Hyndet og ryggen er polstret med skumgummi og betrukket med plastic-læder. Den faste passagerstol er polstret på samme måde.

Chaufførens komfort...



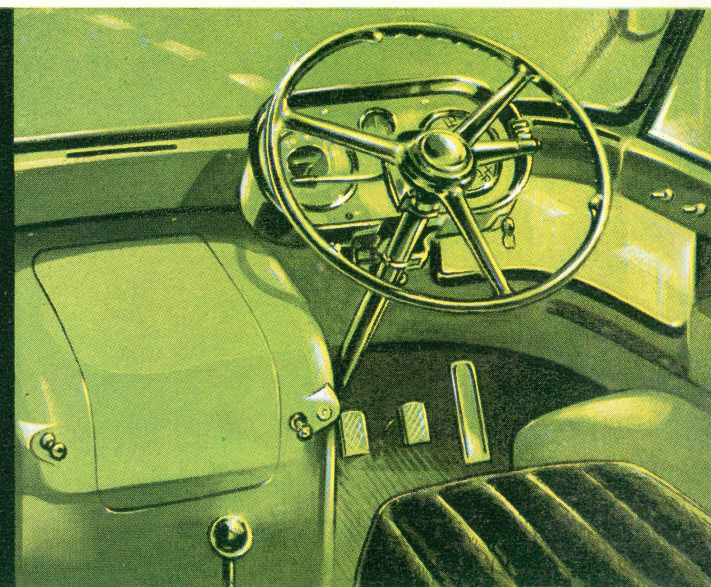
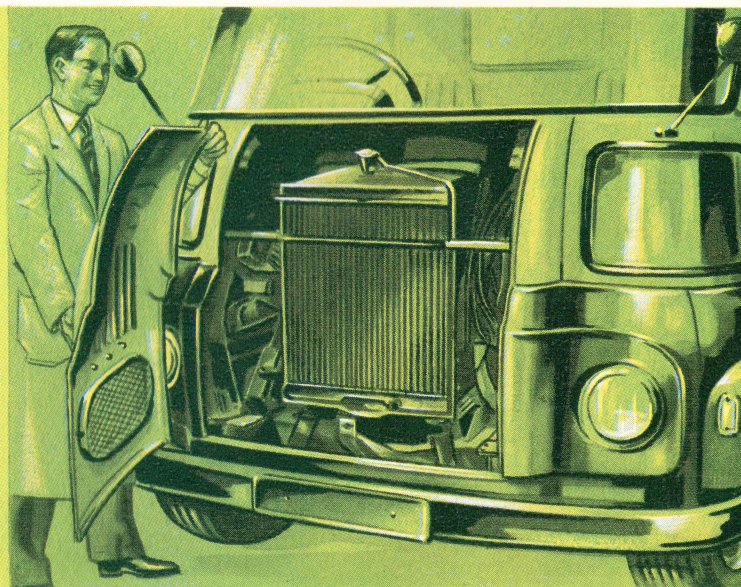
Instrumentbrættet er anbragt umiddelbart foran rattet, og er afskærmet, så instrumentlyset ikke kan spejle sig i forruden. Blinklyskontakten betjenes med en pind, som man kan nå med fingrene, uden at slippe rattet. Forlygte-nedblændingskontakten er anbragt på tilsvarende måde.

Let at køre - let at passe...



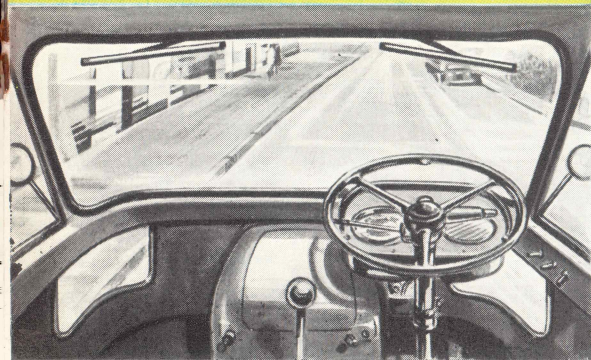
Billedet tilvenstre herfor viser de bekvemme indstigningsgreb, som er anbragt foran førerhusets døre.

Billedet herunder giver et godt indtryk af chaufførens glimrende udsyn fremad og nedad. De to store elektriske viskere går automatisk ud af synsfeltet, når de standses. Motorhuset har aftagelige lemme for olie-påfyldning samt justering og eftersyn af motoren, og desuden kan hele huset let tages af. Forøvrigt er motorhuset på indersiden omhyggeligt isoleret mod støj og varme. Der findes selvfølgelig loftsbelysning i førerhuset.



Kølevandet påfyldes udefra gennem en klap i førerhusets forpanel. Hele dette panel kan let og hurtigt aftages, når køleren eller motoren skal tages ud af vognen. De ingeniører, som har konstrueret Morris „404“ lastvognene, har altså forstået at forene to ting, som før blev betragtet som uforenelige: et frembygget førerhus og en let tilgængelig motor.

Billedet herover viser førerpladsen i en højrestyret vogn. Da Morris „404“ herhjemme leveres med venstrestyring, må man tænke sig billedet vendt om, ligesom pedal-anbringelsen i den venstrestyrede udgave er anderledes. For begge udgaver gælder imidlertid, at det er let at komme ind på førerpladsen, og at betjeningsorganerne er anbragt på den for chaufføren mest bekvemme måde.



Nogle tekniske enkeltheder...

1

Motoren har stempler af en speciel aluminium-legering. Den øverste ring er hårdtforchromet (illustrationen viser stemplet til dieselmotoren).

2

Morris „404“ har vakuum-hydrauliske bremses. Vakuum-forstærkerens cylinder har en diameter på 197 mm.

3

Vognene leveres herhjemme med to meget effektive frisklufts-varmeapparater, et på hver side af motorhuset. De kan reguleres hver for sig.

4

Robust gearkasse med skråtskårne tandhjul og gearskifte ved hjælp af klokobliger for alle gear undtagen 1. gear og bakgear.

5

Bremsevædskebeholderen er sammenbygget med hovedcylinderen. De fire bremsers samlede friktionsareal er 1774 cm².

6

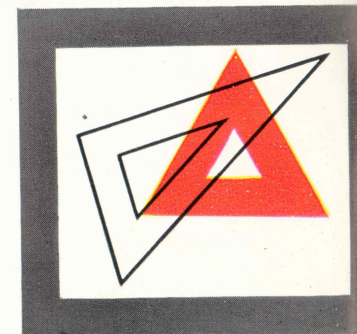
Hydrauliske teleskop-støddæmpere foran leveres som standard-udstyr. Mod pristillæg kan vognen desuden udstyres med støddæmpere bag.

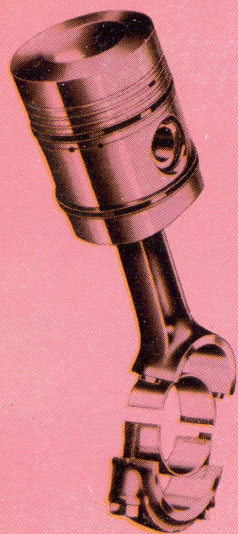
7

Motorens topstykke kan aftages sammen med ventilerne og vippearmsmekanismen (illustrationen viser topstykket til benzinmotoren).

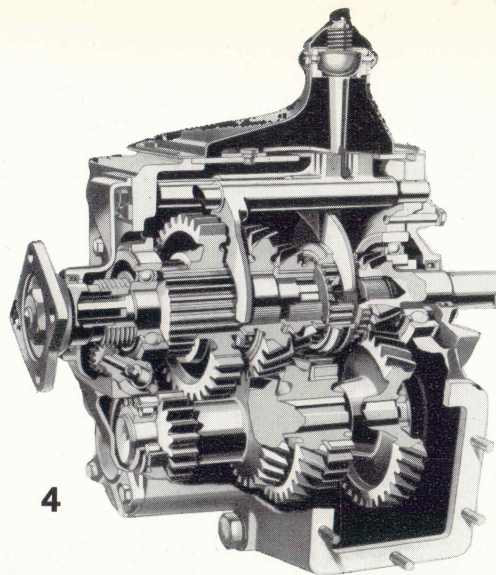
8

Hver forhjulsbremse har to påløbende bremsesko med hver sin hydrauliske aktiveringscylinder. Der er koniske rullelejer i navene.

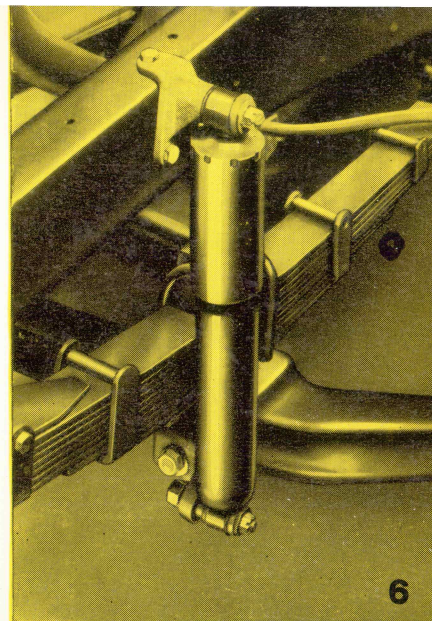




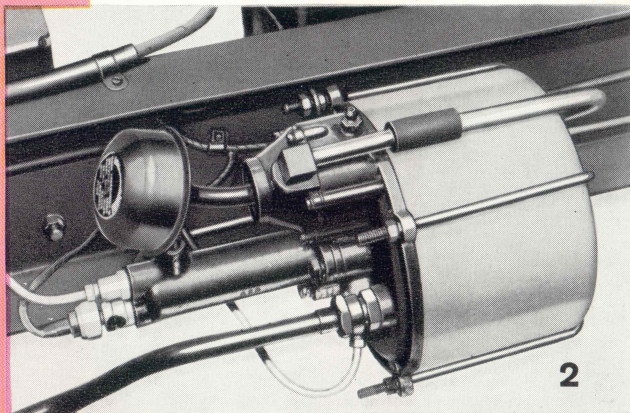
1



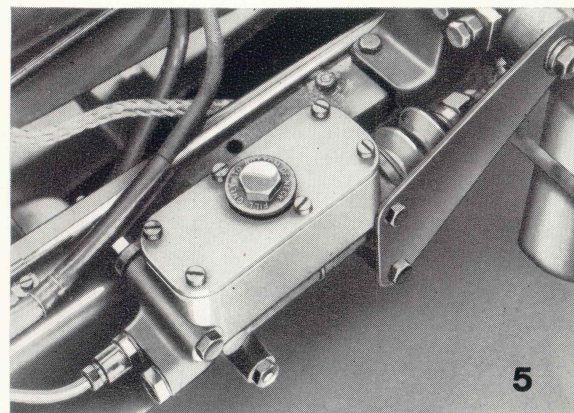
4



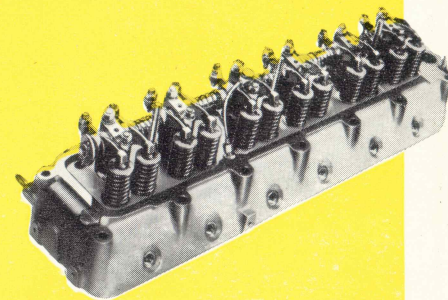
6



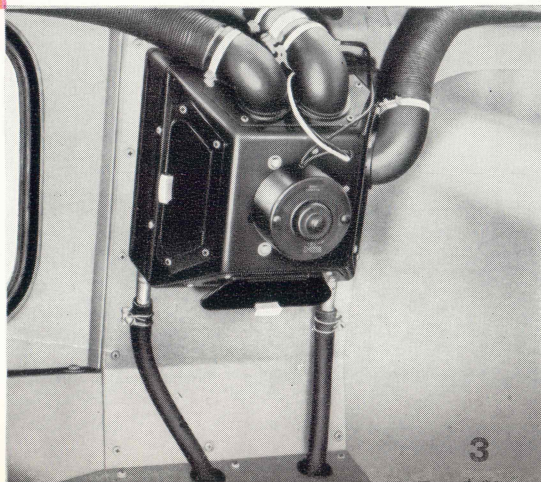
2



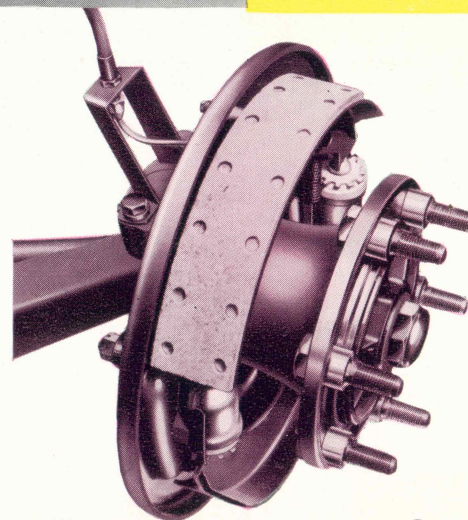
5



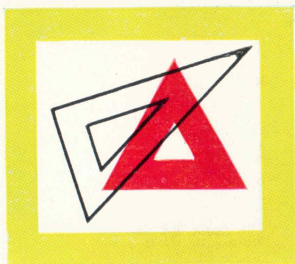
7



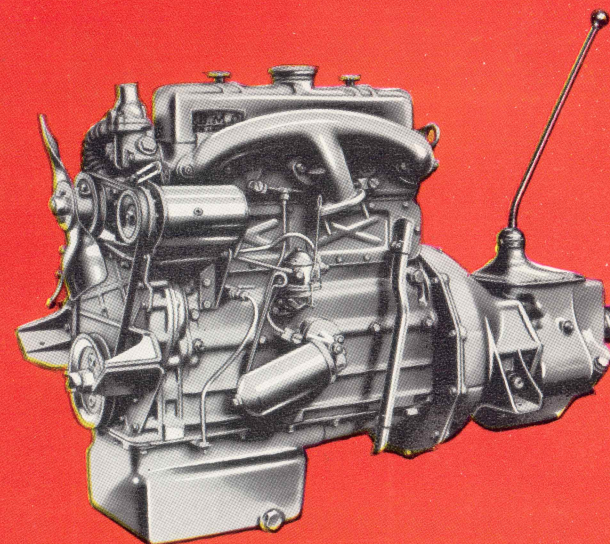
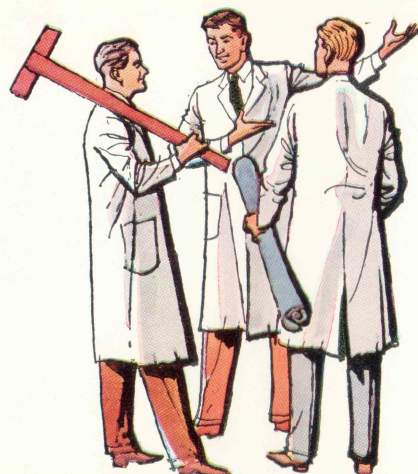
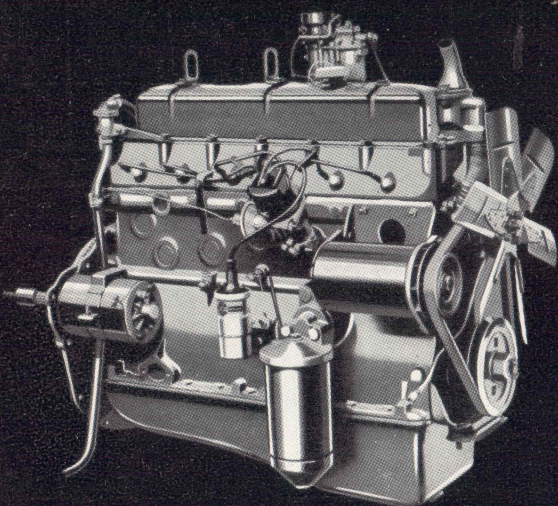
3



8

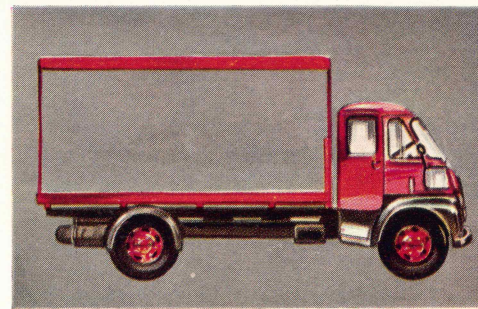
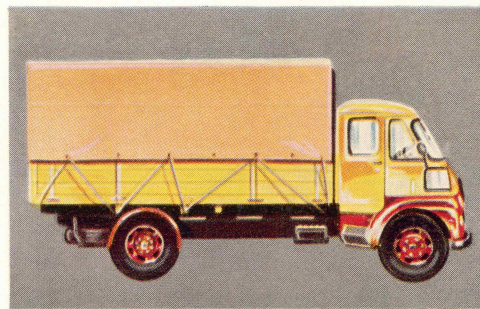
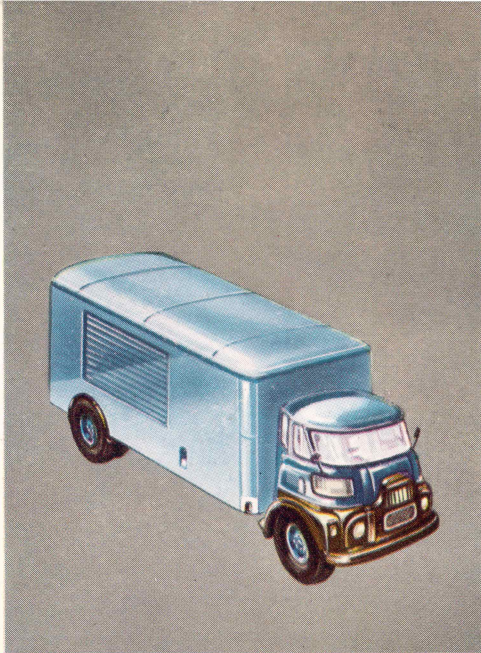


Motorer, som forlængst er
gennemprøvet under alle forhold...

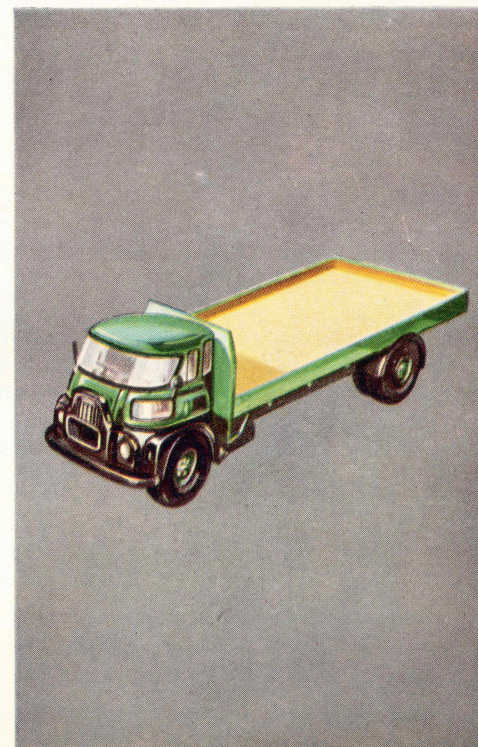
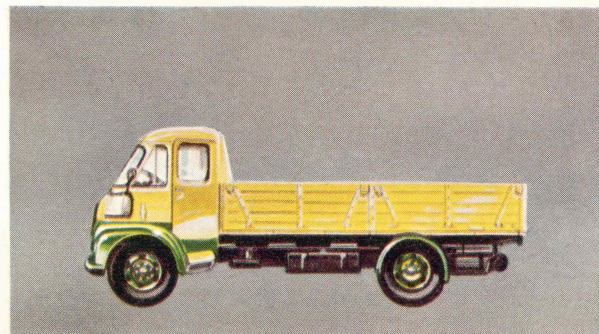
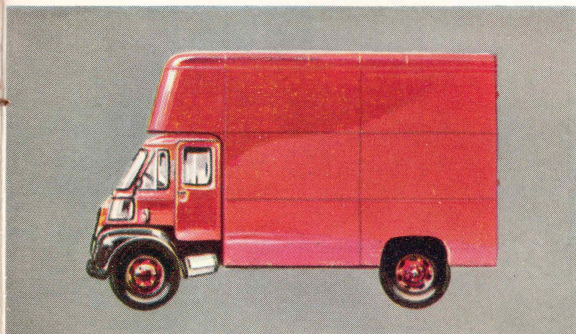


Den benzindrevne udgave af Morris „404“ lastvognen har den samme 6-cylindrede topventil-motor med 4 liter slagvolumen, som anvendes i de øvrige Morris lastvognstyper. Denne motor er lige fra første færd konstrueret specielt til anvendelse i lastvogne, og er gennem mere end 10 års stadige forbedringer udviklet til sit nuværende høje stade, hvad driftssikkerhed og ydeevne angår. Den yder maksimalt 90 HK ved kun 3000 omdr./min., hvilket svarer til en kørehastighed i højt gear af ca. 85 km/t. Dens største drejningsmoment – 28.1 kgm – ydes allerede ved 1000 omdr./min., således at vognen præsterer sin største trækraft ved kun ca. 28 km/t i 4. gear og ca. 16 km/t i 3. gear. Dette gør Morris „404“ usædvanlig levende og smidig i trafikken.

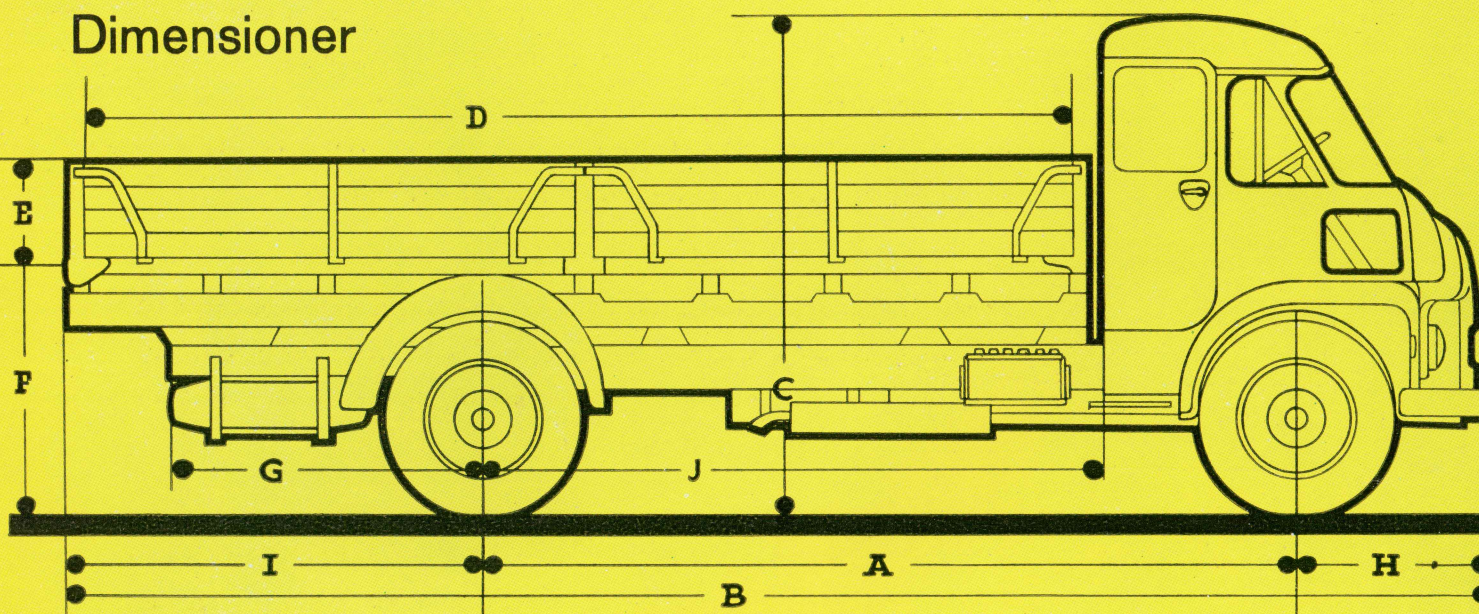
Som dieselmotor anvendes den berømte 4-cylindrede BMC-motor type OEA med direkte brændstofindsprøjtning – samme motor som i de øvrige Morris lastvognstyper i mellemvægtsklassen, samt i den største af Nuffield-traktorerne, hvis ry for arbejdssevne og driftssikkerhed næsten er legendarisk. Motoren har samme stempler, cylinderforinger, plejlstænger og andre bevægelige dele, som dens 6-cylindrede „storebror“, der anvendes i de tunge Morris lastvogne. Tænk, hvad dette betyder for reservedelsbetjeningen! Maksimalydelsen er 68 HK netto ved 2600 omdr./min., og drejningsmomentet 21.3 kgm ved 1500 omdr./min. Den direkte brændstofindsprøjtning giver fremragende brændstof-økonomi (forbruget ved middelstore omdrejningshastigheder er kun 174 gram pr. HK/time).



På et Morris 404 chassis kan der bygges åbne og lukkede karrosserier til alle formål...



Dimensioner



Alle mål er
i mm

Akselafstand	A	3681
Total længde m. længste lad, ca.	B	6320
Højde til førerhustag, belastet, ca.	C	2232
Største udv. ladiængde, ca.	D	4450*
Ladsidernes højde	E	efter ønske
Løsehøjde til overkant af ladbund, belastet, ca.	F	1030
Rammeoverhæng bag	G	1432
Fremlæng inkl. kofanger	H	874
Største ladoverhæng, ca.	I	1738*
Førerhus til bagakselmidte	J	2818
Største bredde over forskærmene		2127
Indv. førerhusbredde i albuehøjde		1645
Sporvidde foran		1701
Sporvidde bag		1672
Mindste frihøjde over vejbanen		199
Vendecirkel-diameter, ca.		14930

*) Hvis forsmækken udføres med skrå afskårne hjørner (af hensyn til førerhusdørenes åbning) kan ladiængden forøges til ca. 4.55 m udv., og ladets overhæng til ca. 1745 mm)

Specifikationer

BENZINMOTOR

6 cylindre, boring 87.3 mm, slaglængde 111.1 mm, slagvolumen 3993 cm³. Kompressionsforhold 6.4:1. 90 HK netto ved 3000 omdr./min., største drejningsmoment 28.1 kgm netto ved 1000 omdr./min. Topventiler; udstødsventiler af en speciel, varmebestandig stållegering, indsuigningsventiler af chrom-siliciumstål, ventiler og vippearmsmekanisme aftages sammen med topstykket. Krumtap med kontravægte. 4 hvidmetal-førede hovedlejer. Plejlstanglejer med hvidmetalføring. Stempler af aluminium-legering med opslidset skørt, 3 kompressionsringe og 1 oliering pr. stempel. Knastaksel med 4 lejer, drevet ved rullekæde. Tryksmøring ved tandhjulspumpe, gennemstrømnings-oliefilter. Zenith faldkarburator. Oliebadsluftrensere. Termostat-reguleret køling med centrifugalpumpe. Overtryk-køler (0.3–0.5 ato). Automatisk tændingsregulering med vakuum-regulator. Motorens smøreolieindhold 10.8 liter inkl. udvendigt filter, kølesystemets vandindhold 18 liter.

DIESELMOTOR

4 cylindre, boring 95 mm, slaglængde 120 mm, slagvolumen 3400 cm³. Kompressionsforhold 16.5:1. Direkte brændstofindsprøjtning. 68 HK netto ved 2600 omdr./min., største

drejningsmoment 21.3 kgm netto ved 1500 omdr./min. Udskiftelige, „våde“ cylinderforinger. Topstykket aftageligt sammen med ventilerne og vippearmsmekanismen. Krumtap med kontravægte og vibrationsdæmper. 5 blybronceførede stål-hovedlejer. Stål-plejlstanglejer med blybronceføring, lejerne delt på skrå, så stempel og plejlstang kan tages ud fra oven. Stempler af aluminium-legering med et specielt formet hulrum i stømpeltoppen, 3 kompressionsringe og 2 olieringe pr. stempel. Topventiler, ventilmekanisme med vippearme og stødstænger, indsuigningsventilerne er afskærmede for at sætte luften i hvirvelbevægelse. Knastaksel med 5 lejer, drevet ved tredobbelt rullekæde. Tryksmøring ved hjælp af tandhjulspumpe, gennemstrømnings-oliefilter med udskifteligt element. Brændstof-indsprøjtningpumpe af fabrikat Simms med vakuum-hastighedsregulator, indsprøjtningdyser med fire huller. Brændstoffilførsel med membranpumpe, forsynet med brændstoffilter. Et yderligere brændstoffilter med udskifteligt papir-element er indskudt i brændstoffledningen. Oliebads-luftrensere. Termostat-reguleret køling med centrifugalpumpe. Overtryk-køler (0.3–0.5 ato). Automatisk kølerjalousi. Motorens smøreolieindhold 9.1 liter inkl. udvendigt filter. Kølesystemets vandindhold 16 liter.

KOBLING Borg & Beck enkeltpladekobling, diameter 279 mm, 717 cm² friktionsareal.

GEARKASSE 4 gear frem og 1 bakgear. Alle undtagen 1. gear og bakgear har tandhjul med skrå tænder i fast indgreb og klokoblings-gearskifte. Udvekslinger: 1. gear 6,06:1, 2. gear 3,473:1, 3. gear 1,746:1, 4. gear 1:1, bakgear 6,051:1. 6-bolts standard-kraftudtagåbning på gearkassens højre side. Olieindhold 3.4 liter.

STYRETØJ Fabrikat Cam Gears Ltd., type HQL, udveksling 18:1, ratdiameter 457 mm.

FORAKSEL Sænksmedet, øjeformet foraksel, I-profil mellem fjedrene, rektangulær mellem fjedrene og styreboltene. Koniske rullelejer i hjulnavene. Største tilladelige forakseltryk 2550 kg.

BAGAKSEL Helstøbt banjoformet akselhus med ikke-bærende („heltflydende“) aksler, som kun overfører drejningen til hjulene, og kan demonteres uden oplodsning af vognen. Spiralskåret kron- og spidshjul med udvekslingsforholdet 5.86:1, spidshjulet monteret mellem to rullelejer. Mod pristillæg kan udvekslingsforholdet 4.71:1 (kun i forbindelse med benzinmotor) eller 6.67:1 (til begge motortyper) leveres til særlige formål. Største tilladte bagakseltryk 5075 kg.

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

AFFJEDRING Halvelliptiske parallelfjedre for og bag. Forfjedrene 1016 mm lange, 57 mm brede, 11 blade. Bagfjedrene 1142 mm lange, 63.5 mm brede, 16 blade. Hydrauliske teleskop-støddæmpere foran. Som ekstraudstyr mod pristillæg kan der desuden leveres teleskop-støddæmpere bag.

CHASSISRAMME Parallele sidevanger med U-profil, vangehøjde 190,5 mm, flangebredde 68,3 mm, godstykkelse 4,8 mm. 5 U-formede tværvanger.

VÆGT OG BELASTNING

m. benzinmotor m. dieselmotor

Største tilladte totalvægt	7100 kg	7100 kg
Chassisvægt m. originalt førerhus, uden brændstof og vand, udstyr som beskrevet, ca.	2200 kg	2250 kg
Egenvægt som alm. ladvogn, uden brændstof og vand (skønnet) ..	2675 kg	2725 kg
Lasteevne som alm. ladvogn, inkl. brændstof, vand og mandskab (skønnet)	4425 kg	4375 kg

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

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 Lockheed-bremser, begge sko i forhjuls-bremsetromlerne er på-løbende. Tromlediameter foran 356 mm, bag 406 mm, belægningsbredde for og bag 63.5 mm, samlet belægningsareal 1774 cm². Vakuumbremseforstærker med 197 mm cylinder. Håndbremsen virker mekanisk på baghjuls-bremsetromlerne.

HJUL OG GUMMI 7 stk. pladehjul med 6 hjulbolte, tvillinghjul bag. Fælgdimension B 5.0–20", afstand mellem tvillinghjulenes fælgmidter 223,5 mm. 7.00–20" 10-lags dæk.

INSTRUMENTER Afskærmet instrumentbræt umiddelbart foran rattet med speedometer og kilometertæller, olietrykmåler, kølevandstermometer, amperemeter og brændstofmåler. Kontrollamper for afladning samt for højt og lavt lys.

ANDET UDSTYR Dobbelt friskluft-varmeanlæg med defroster, reguleres separat i hver side af førerhuset. Monteret reservehjul. Reservehjulsholder. Hydraulisk donkraft, meget svær hjulnøgle, fedtsprøjte. To bakspejle. Solskærm for chaufføren.

BRÆNDSTOFBEHOLDER Anbragt udvendig på venstre side af chassisrammen, rumindhold 77 liter.

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 overfor 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.

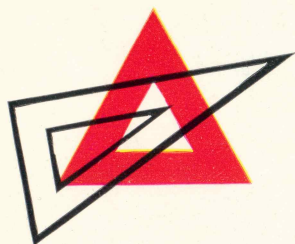
Gennem sine forhandlere overalt i landet yder DOMI Dem desuden to gratis service-eftersyn (efter henholdsvis 500 og 2500 km kørsel). Under Deres videre kørsel med vognen vil det være af værdi for Dem, at DOMI-forhandlernes værksteder præsterer arbejde af en høj standard, bl. a. takket være de stadige specialkursus i reparation af Morris-vogne, som DOMI afholder på sine serviceskole for forhandlernes mekanikere og værkførere. Forøvrigt begynder DOMI's service allerede før De har anskaffet vognen, idet DOMI's erfarne lastvogns-eksperter gratis og uden forbindende for Dem nårsom helst står til Deres disposition med oplysning og vejledning, når det gælder valget af den mest velegnede vogntype, 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 punkt. Dertil kommer, at priserne på reservedelene til Morris lastvogne 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. For eksempel har Morris „404“, som er beskrevet i dette katalog, mange vigtige dele og hele motoren og gearkassen fælles med en række af de øvrige Morris lastvognstyper. For dieselmotorens vedkommende er standardiseringen ført endnu videre: det er nemlig den samme motor, som anvendes i den store 4-cylindrede Nuffield traktor, og dens stempler, cylinderforinger, plejstænger og ventiler er de samme, som i den 3-cylindrede motor i de mindre Nuffield traktorer, og i den 6-cylindrede motor, der anvendes i Morris lastvognstyperne fra 5 tons og opefter.

Alle disse forhold 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:

VILH. NELLEMANN &
Vedjølssvej 55-57, København V.
TELF. LU. 3333 - Lokal 21
Repræsenteret ved: K. Pedersen