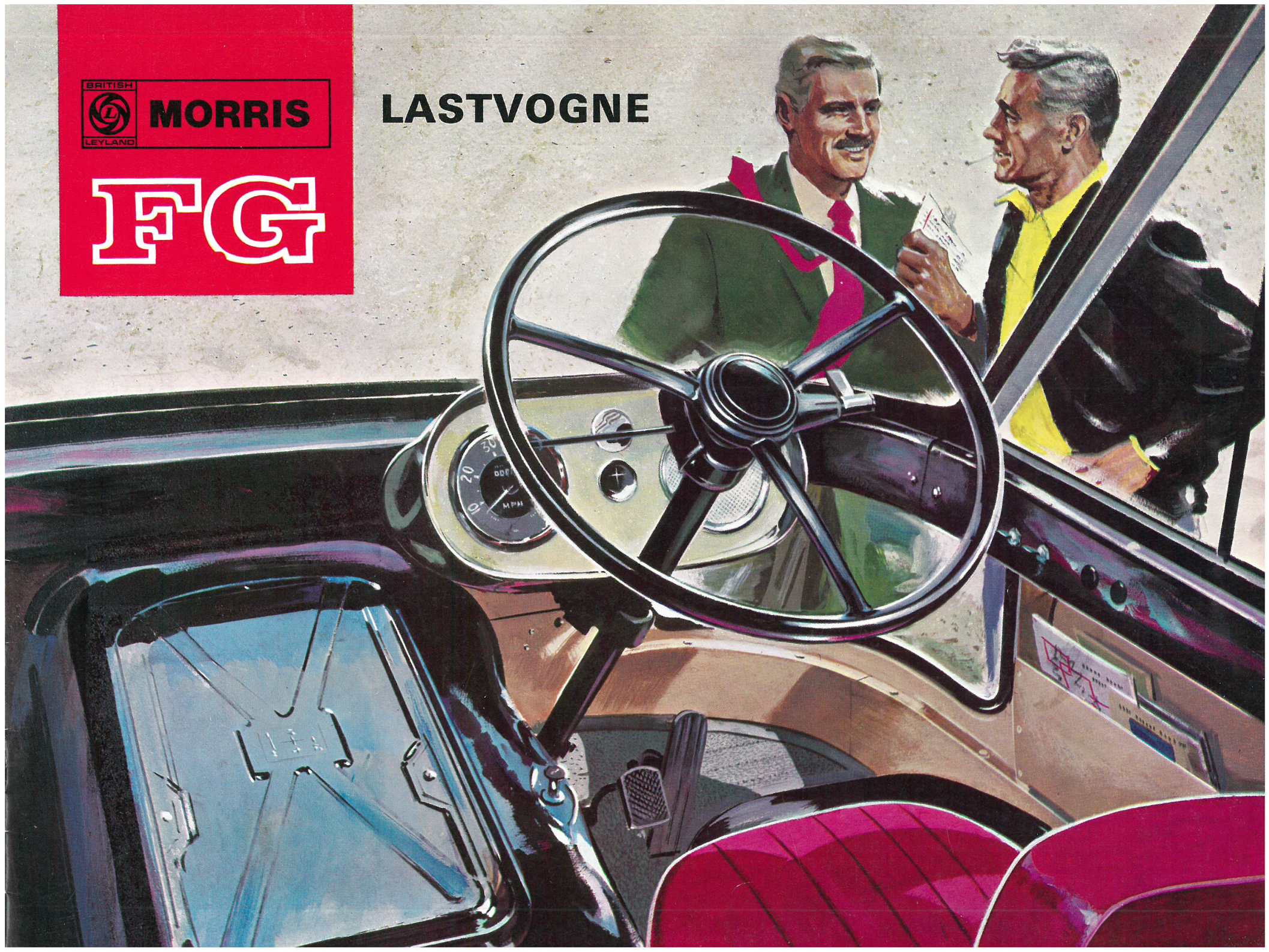




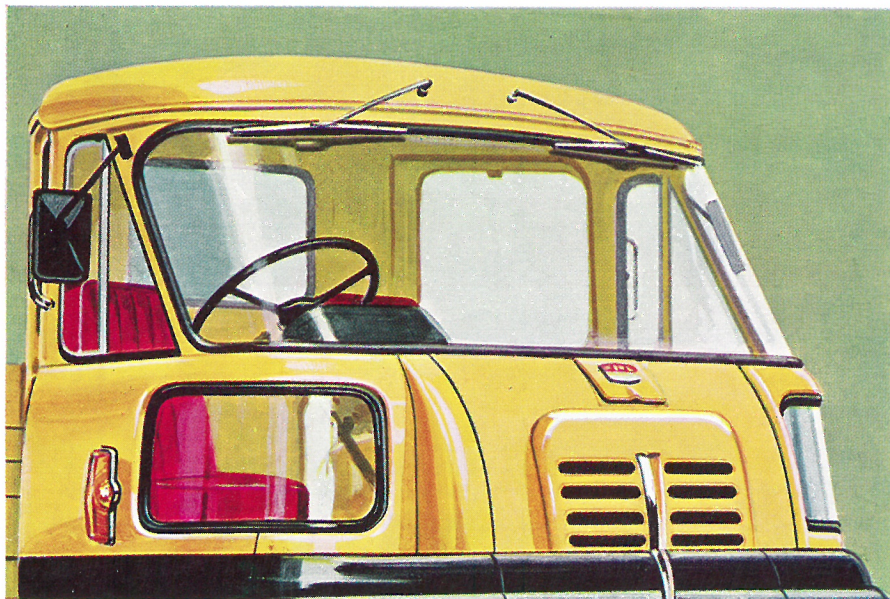
MORRIS

FG

LASTVOGNE



DET FREMRAGENDE **FG** FØRERHUS



enestående udsyn

sparer tid og giver forøget sikkerhed

Ved konstruktionen af førerhuset til Morris FG lastvognene er der taget nøje hensyn til de vinkler, fra hvilke chaufføren skal kunne se fremad og til siderne, såvel som nedad og bagud. Derved har man opnået et udsyn til alle sider, der kun kan betegnes som enestående. Den buede panorama-forrude er i sig selv meget stor, men desuden er chaufføren anbragt på en sådan måde i forhold til ruden, at hans virkelige synsfelt er meget større, end man ellers er vant til. 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 at manøvrere vognene ind imellem parkerede køretøjer eller igennem trange gårde med en hidtil aldrig opnået sikkerhed. Gennem disse ruder kan han, inden han sætter vognen i gang, også se f. 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.

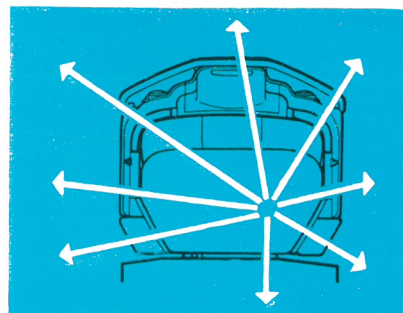
Sparer chaufføren tid og besvær

SIKKERHED OG LET MANØVRERING

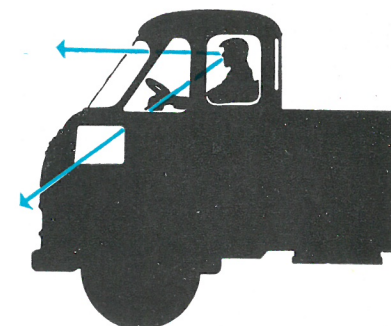
1. Stor panorama-forrude
2. Døre, der uden fare kan åbnes mod trafikken
3. »Gulv-vinduer« fornedet i forpanelerne
5. Instrumenterne anbragt lige foran chaufføren.

LET INDSTIGNING OG KØRSELSKOMFORT

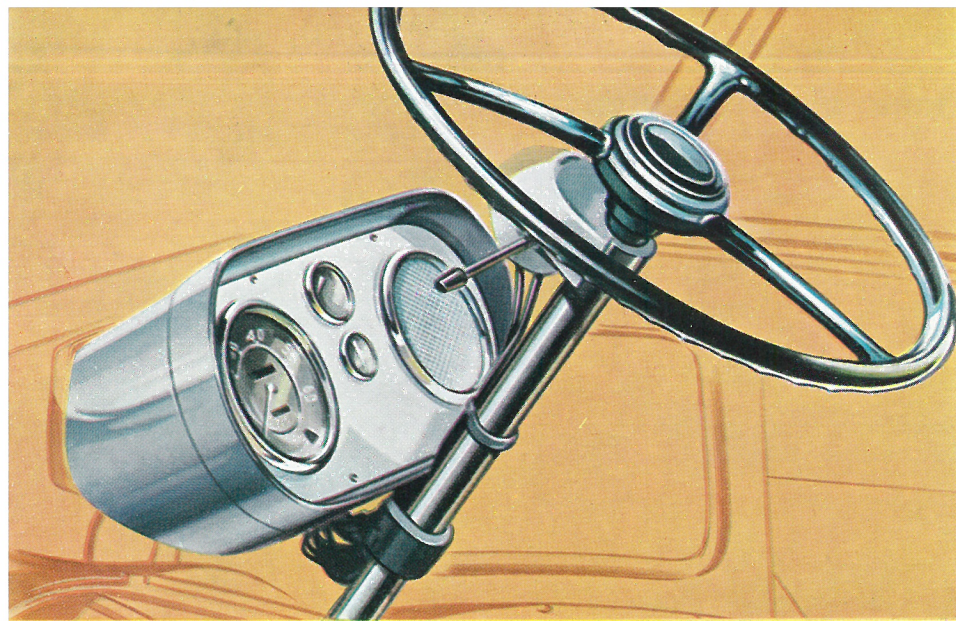
1. Lav indstigningshøjde
2. Bekvemme, skumgummipolstrede stole
3. Førerstolen indstillelig i såvel højden som længdedetningen
4. To frisklufts-varmeapparater.
5. Ventilations-klappruder
6. Effektiv støj- og varmeisolering



Skitsen viser chaufførens udsynsmuligheder i en højrestyret vogn. Herhjemme leveres vognene naturligvis venstrestyrede, men det bliver udsynet ikke ringere af.

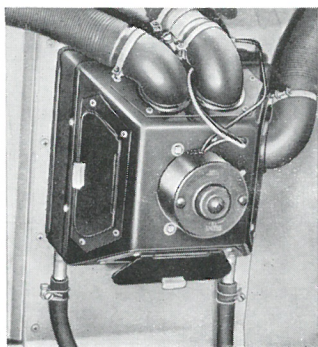


Let adgang til førerhuse gennem de specielle døre, som er hængslet bagtil, hvilket bevirker, at når de åbnes rager de kun få cm uden for ladets kant, hvorfor faren for sammenstød med cykler og lignende er minimal.

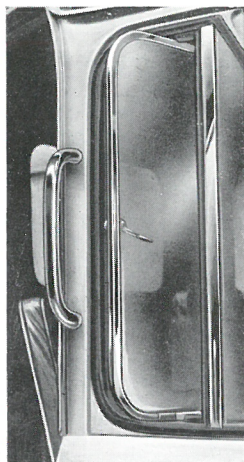


Betjeningsorganerne, som alle er anbragt bekvemt og praktisk inden for chaufførens rækkevidde består af: Blinklys, kontakt, lyskontakt med nedblænder, hornkontakt, speedometer, brændstofmåler, amperemeter, kontrol for langt lys er anbragt lige foran føreren, kontakter for betjening af varmeapparat, vinduesvisker er anbragt til venstre for føreren.

Der er to meget effektive friskluft-varmeapparater (samlet ydelse: 246 kubikmeter frisk luft pr. time, 3250 kg/cal pr. time ved 75° kølevandstemperatur og 0° ude-temperatur). De er regulerbare hver for sig.

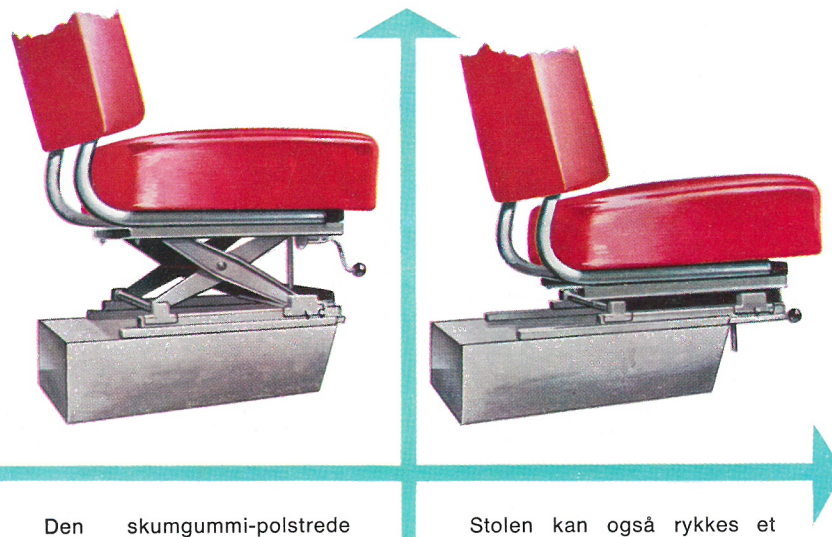


Store ventilations-klap-ruder anbragt i sidevinduerne.



ovenud fin kørselskomfort gør chaufførens arbejde behageligt

På denne side vises nogle detaljer, som bidrager til at gøre førerhuset på Morris FG lastvognene komfortabelt for chaufføren. Foruden det her viste udstyr leveres der herhjemme en polstret isoleringskappe over motorhuset, foret med imprægneret Jutex-filt (foruden at motorhuset er isoleret på indersiden). Illustrationerne her på siden viser rat- og pedalanbringelsen på en højrestyret vogn. Herhjemme leveres vognene naturligvis venstrestyrede, og pedal-arrangementet er derfor noget anderledes.

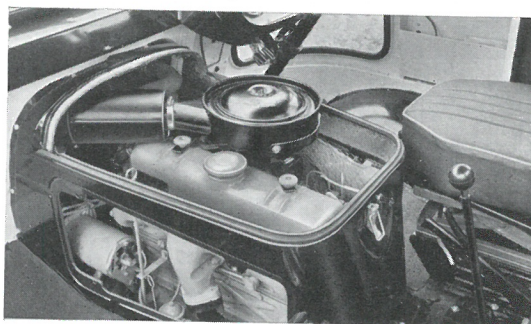
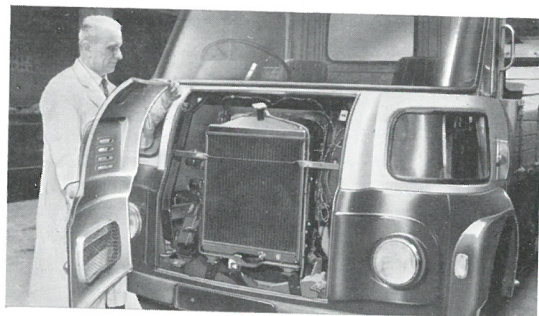


Den skumgummi-polstrede førerstols højde reguleres ved hjælp af den her viste indstillingsmekanisme med skrue og håndsving; indstillingen kan foretages, medens man sidder i stolen.

Stolen kan også rykkes et langt stykke frem eller tilbage. Den har en meget solid og præcist virkende indstillingsmekanisme af kraftige stålskinner.

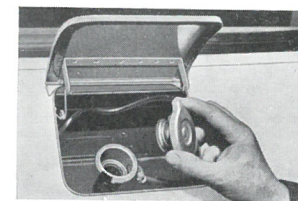
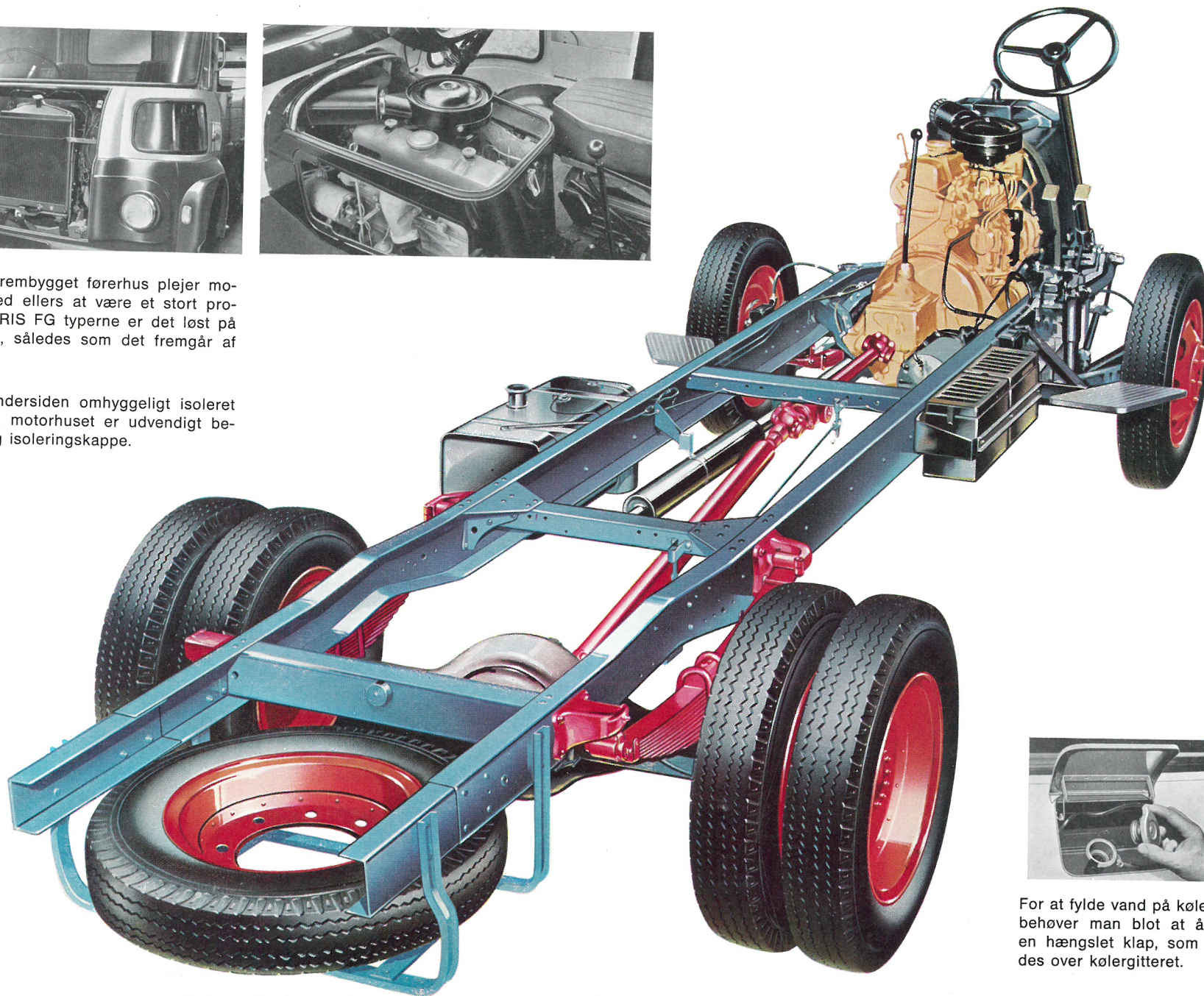
let adgang til motoren

for eftersyn, påfyldning eller justering



På lastvogne med frembygget førerhus plejer motorens tilgængelighed ellers at være et stort problem, men på MORRIS FG typerne er det løst på en udmærket måde, således som det fremgår af disse illustrationer.

Motorhuset er på indersiden omhyggeligt isoleret mod støj og varme, motorhuset er udvendigt beklædt med en kraftig isoleringskappe.



For at fylde vand på køleren behøver man blot at åbne en hængslet klap, som findes over kølergitteret.

Alle Morris FG-typer har en kraftig chassissramme med parallelle vanger i U-profil. Bemærk det midterste tværvanges solide hjørneforstærkninger på det udsatte sted lige ud fra førerhuset.

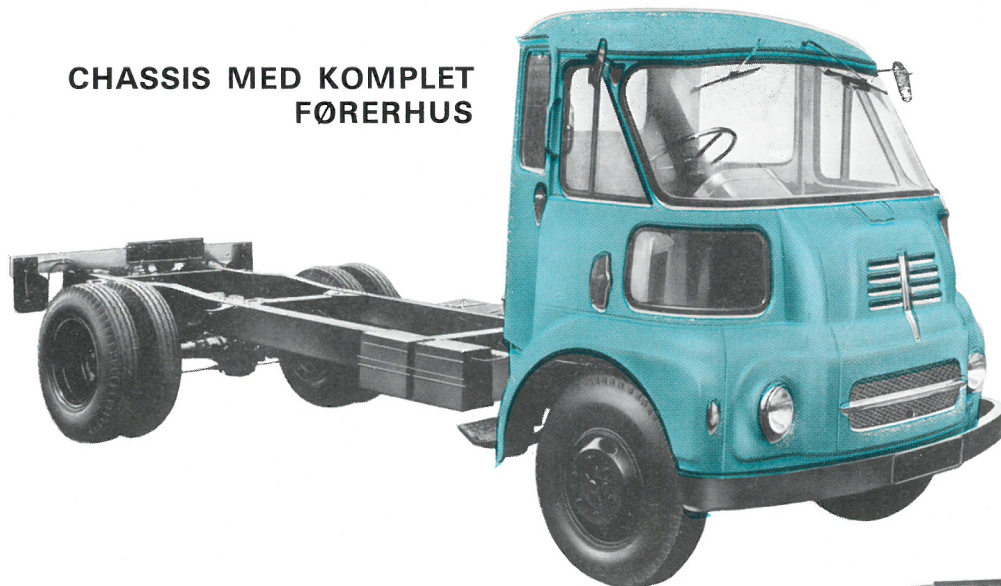
vognen til en lastvogn af type 700 FG. Bortset fra vangerens dimensioner og forskellen i hjul- og dækstørrelse er samtlige modelleres chassis konstrueret



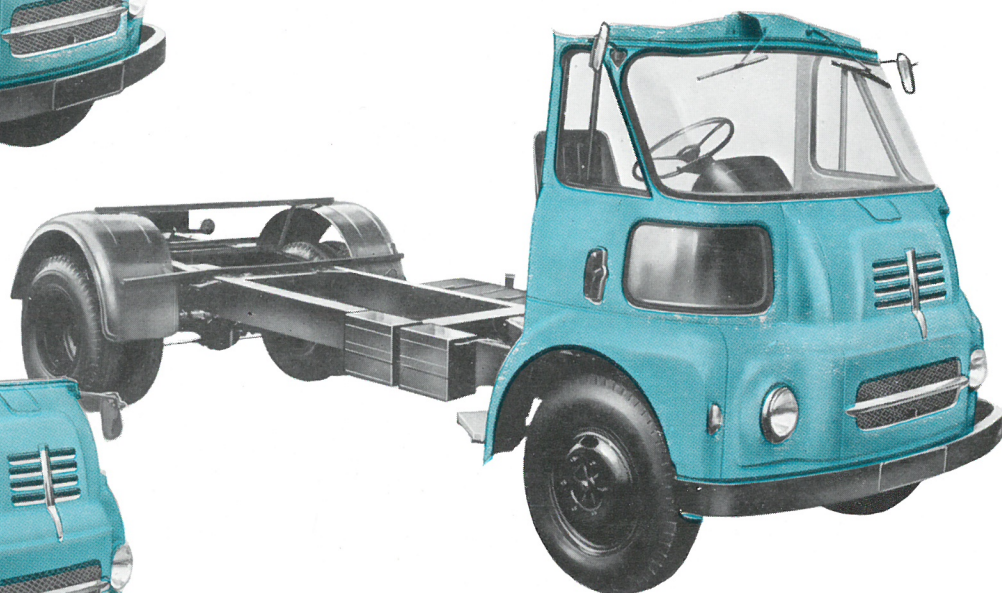
Specialudførelser til mange formål

Alle Morris FG-lastvogne egner sig til påbygning af såvel åbne som lukkede karrosserier til de mest forskelligartede formål. Normalt leverer fabrikken vognene som chassis med komplet førerhus, men til lukkede karrosserier, som skal bygges ud i ét med førerpartiet, kan man også få leveret førerhuset i ukomplet stand. Til særlige formål kan man endog få et chassis helt uden førerhus, som vist på det nederste billede.

**CHASSIS MED KOMPLET
FØRERHUS**

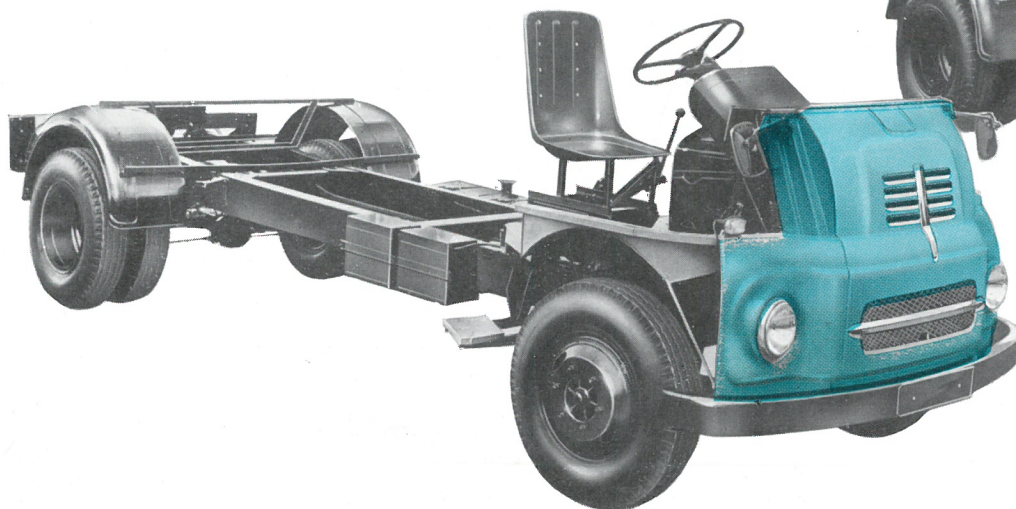


CHASSIS MED UKOMPLET FØRERHUS
uden tag, bagklædning, døre og stole



CHASSIS UDEN FØRERHUS

(den på billedet viste førerstol og bagskærmene er kun interimistiske, til brug under transporten af chassiset)





360 FG

Totalvægt 3500 kg

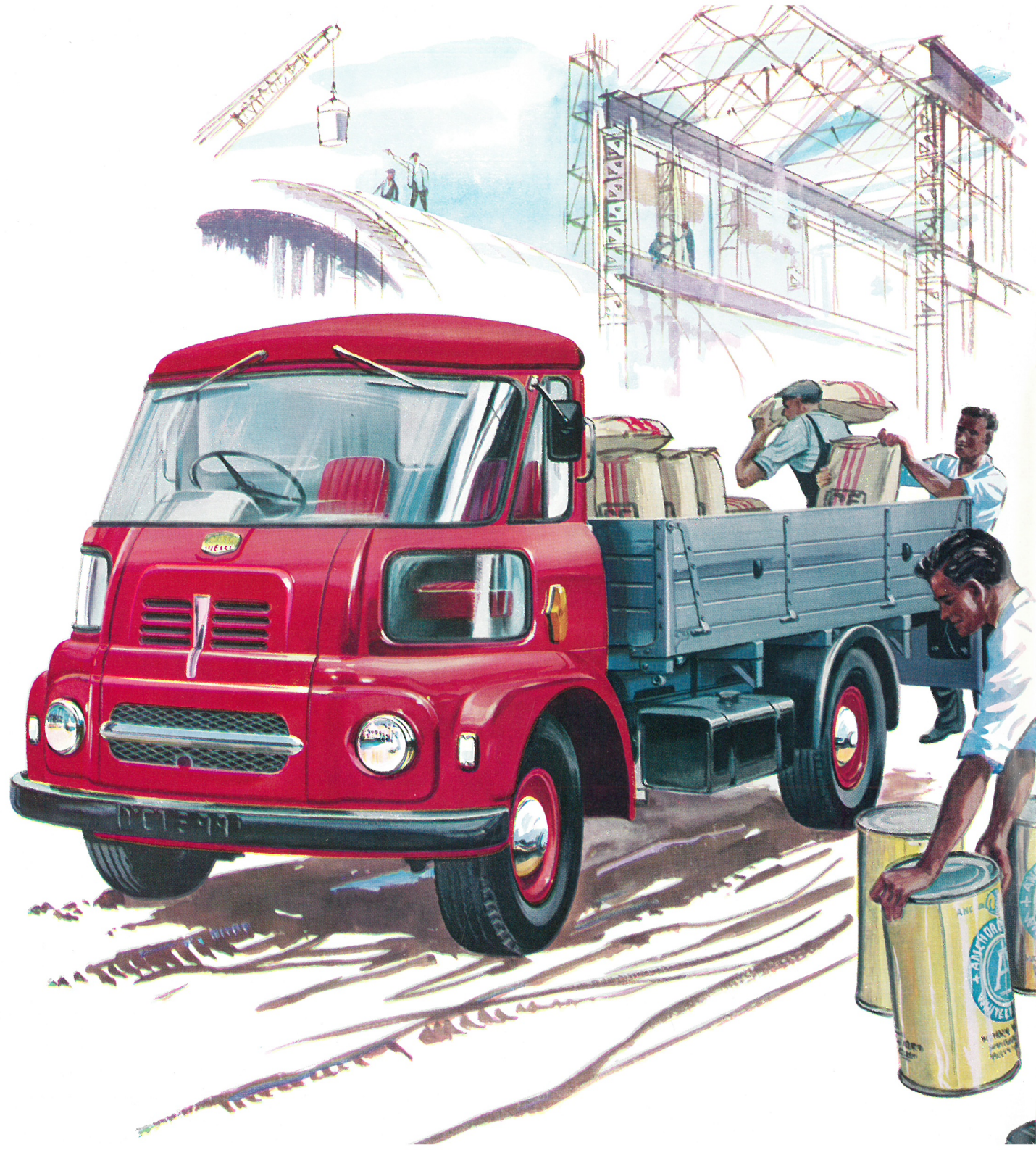
360 FG – den mindste vogn i Morris FG-serien – kræver kun det »lille førerbevis« og dens til-ladte maksimalhastighed er ikke begrænset til 70 km i timen. Lasteevnen retter sig efter kar-rosseriets og udstyrets egenvægt; med et al-mindeligt lad med nedfældbare sider af nor-mal højde, uden særligt ekstraudstyr, godken-des denne vogntype for en nyttelast af ca. 1600 kg.

Af en let lastvogn at være er Morris 360 FG meget robust konstrueret. Dens små hjul med kun 16" diameter giver en lav læsehøjde. Samtidig er vognen meget kompakt og let at manøvrere – dens totallængde med det læn-gste tilladelige lad (udvendig lادلængde ca. 3,60 m) er kun 5,46 m, og dens vendecir-keldiameter kun 10,6 m, d.v.s. at vognen kan vende på samme plads som de fleste små personbiler!

360 FG leveres med benzin- eller dieselmotor efter ønske. I begge tilfælde er der tale om 4-cylindrede motorer med et slagvolumen på ca. 2,2 liter.

Begge motorer er af BMC's eget fabrikat. Die-selmotoren arbejder efter Ricardos princip med indirekte brændstofindsprøjtning og hvir-velkamre. Den kan nå helt op på 3500 omdr. pr. minut. og giver derved vognen en tophastighed af omkring 90 km/t. Den støjfri gear-kasse med synkron gearskifte er legende let at betjene – en stor behagelighed netop i en let lastvogn som denne, der ofte bruges til kørsel i tæt bytrafik.

De mange vigtige fordele ved FG-førerhusets særlige konstruktion er allerede omtalt udfør-ligt på de foregående sider. Dette førerhus bidrager til, at Morris 360 FG i dag kan be-tegnes som den ideelle lette lastvogn.





420 550 FG

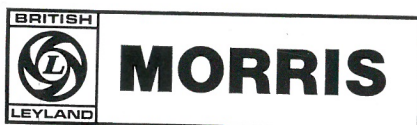
Totalvægt 4275 kg
5600 kg

Typebetegnelsen 420 FG og 550 FG dækker over FG seriens 2 og 3 tons modeller.

Type 420 FG har en lasteevne med alm. lad på ca. 2 tons. Den findes i 2 aksel afstande, det korte chassis er beregnet for ladelængder op til 3,40 meter, og det lange chassis for ladelængder indtil 4,10 meter.

6.50×16" tvillingdækkene gør Morris 420 FG let at læsse og aflæsse – ingen anden lastvogn i 2 tons klassen har lavere læssehøjde. 550 FG har en lasteevne med almindeligt lad på ca. 3 tons. Dens lad kan blive indtil 4,55 meter langt, og da den er forsynet med 7.50×16" hjul, er dens læssehøjde så lav, som den overhovedet kan blive på en vogn med 3 tons lasteevne.





700 FG

Totalvægt 7100 kg

Også i 4-tons klassen findes der en Morris lastvogn af FG-typen, nemlig 700 FG, som kan forsynes med indtil 4.45 m lange lad, og som almindelig ladvogn har en lasteevne af ca. 4400 kg. Denne vogntypes bærende dele er naturligvis væsentligt kraftigere dimensioneret, end de foran omtalte mindre typers. Især bagtøjet er påfaldende solidt. Som benzinmotor anvendes samme 6-cylindrede topventilmotor, som i de fleste af de øvrige FG-lastvogntyper. Denne motor yder 90 HK netto ved 3000 omdr./min. Som dieselmotor leveres BMC's 4-cylindrede type med 3.77 liter slagvolumen, som yder 71 HK netto ved 2400 omdr./min. (76 HK brutto ved 2600 omdr./min.). Det er den samme motor, som benyttes i den berømte Nuffield landbrugs- og industritraktor type 4/65, altså en motor, der er konstrueret til det hårdeste slid.

For di Morris lastvognen type 700 FG således forener en robust konstruktion med en kraftig motor og med de fremragende manøvre-egenskaber, som skyldes FG-førerhusets særlige indretning, finder denne biltype anvendelse overalt, hvor der stilles særlig store krav til en 4-tons lastvogn. Foruden bykørsel med f. eks. brændsel, korn, kemikalier og andre varer, der leveres i partier, finder Morris 700 FG også anvendelse, hvor en del af kørslen foregår på dårlige veje, idet 20" hjulene gør vognen særdeles velegnet til at køre under sådanne forhold.





900 FG

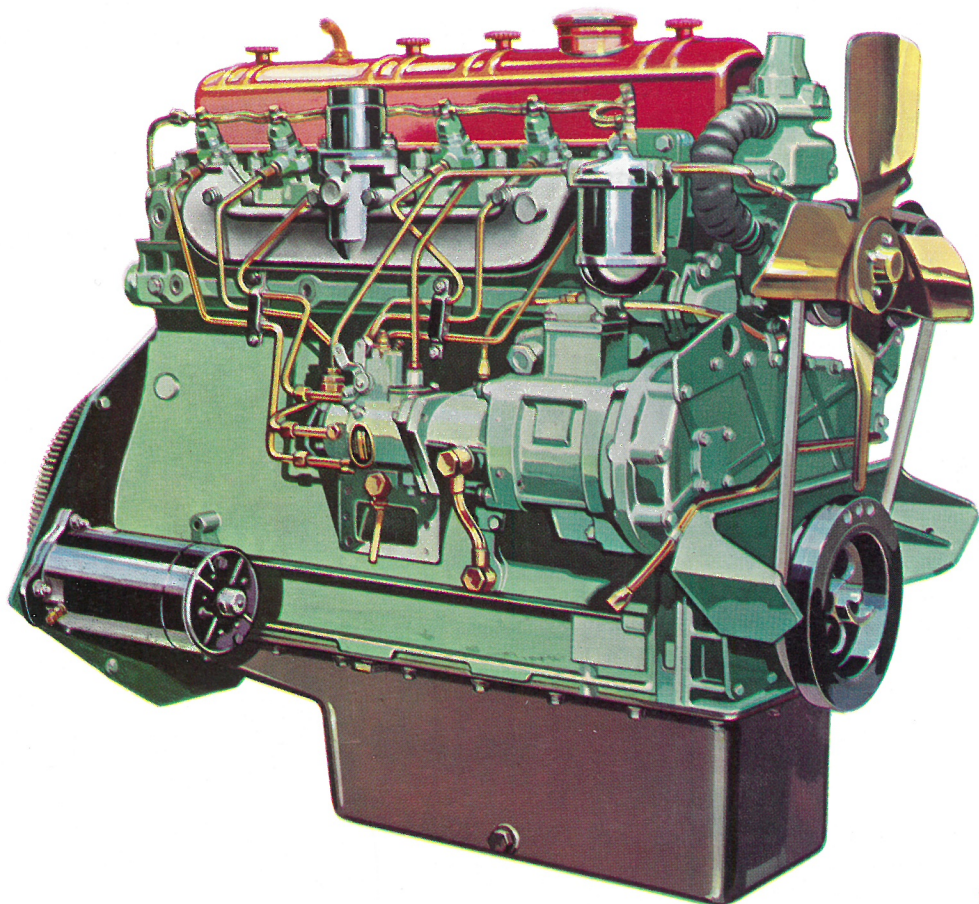
Totalvægt 9150 kg

Den største af Morris FG-lastvognene, type 900 FG, kan med almindeligt lad laste ca. 6 tons, når den er udstyret med benzinmotor, og ca. 5,8 tons med dieselmotor. Lادلængden på den benzindrevne udgave kan blive indtil 5.22 m, med dieselmotor indtil 5.40 m.

Vognen har de moderne, små 17" hjul (dækdimensionen er 8.25-17"), og læsehøjden er derfor meget lav. Denne kombination af stor ladelængde og lav læsehøjde gør Morris 900 FG til den helt ideelle vogn for de virksomheder, der skal transportere varer, som fylder forholdsvis meget, og som skal læsses og aflæsses med hånden. Den ringe ladhøjde bevirker desuden, at vognen ligger ualmindeligt godt på vejen; derfor er den lige velegnet som landevejsvogn til langturskørsel og som »stor byvogn«. I det sidste tilfælde får man særlig megen glæde af den særlige FG-førerhuskonstruktion med »gulv-vinduer«, som gør det muligt at manøvrere hurtigt og sikkert med denne store lastvogn på steder, hvor selv et mindre køretøj af almindelig konstruktion ellers ville få svært ved at komme igennem.

Som alle de andre Morris lastvogne af FG-typerne kan også 900 FG leveres såvel med benzinmotor (6-cylindret, 90 HK netto) som med dieselmotor. I sidstnævnte tilfælde leveres den berømte 6-cylindrede BMC 5.1 liter motor, som maksimalt yder 91 HK netto ved 2400 omdr./min. (105 HK brutto ved 2600 omdr./min.). Denne motor er kendt for sin driftssikkerhed, overlegne trækraft og fremragende brændstof-økonomi. For at få plads til den større motor er kølerpartiet på 900 FG bygget en smule frem foran førerhusets forpanel.





5,1 liter dieselmotor monteret i 900 FG. Topventilet. 6 cylindre, boring 95 mm, slaglængde 120 mm, slagvolumen 5103 ccm. Kompressionsforhold 16,5:1.

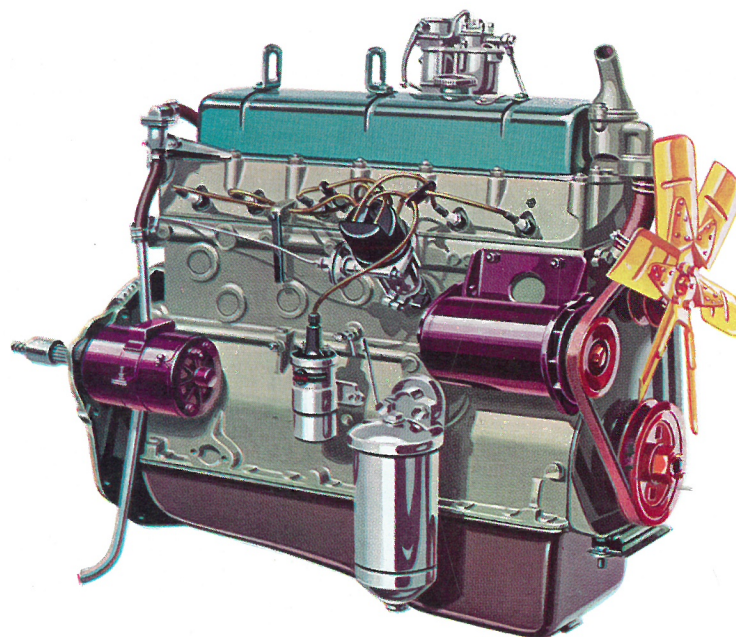
105 HK brutto v/ 2600 omdr./min., 91 HK netto v/ 2400 omdr./min. Største drejningsmoment 32,1 kgm netto v/ 1750 omdr./min. Sænk-smedet krumtapaksel af chrom-molybdænstål med kontravægte og gummiaffjedret vibrationsdæmper. 7 blybronceforede hovedlejer. Sænkmedede plejlstænger i H-profil, blybronceforede plejlstangslejer delt på skrå, så stempel og plejlstang kan tages ud fra oven. CAV indsprøjtningpumpe af fordelertypen. Udskifteligt oliefilter af full-flow typen. 12 volt el-anlæg.



Robuste og gennemprøvede diesel- og benzinmotorer

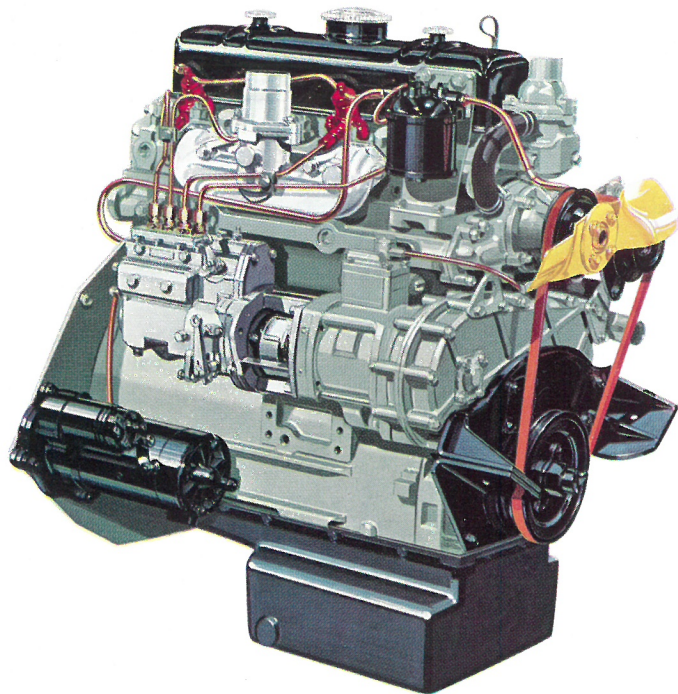
I de forskellige Morris lastvogne i FG serien anvendes BMC motorer i flere størrelser, passende til de forskellige vogntyper, nemlig 3 diesel og 2 benzinmotorer.

Alle disse motortyper er specielt konstrueret til lastvogne, alle motorer er af gennemprøvet konstruktion, og har med stadige forbedringer været produceret gennem flere år. De større dieselmotorer har mange dele fælles, hvilket har stor betydning for reservedels-betjeningen.

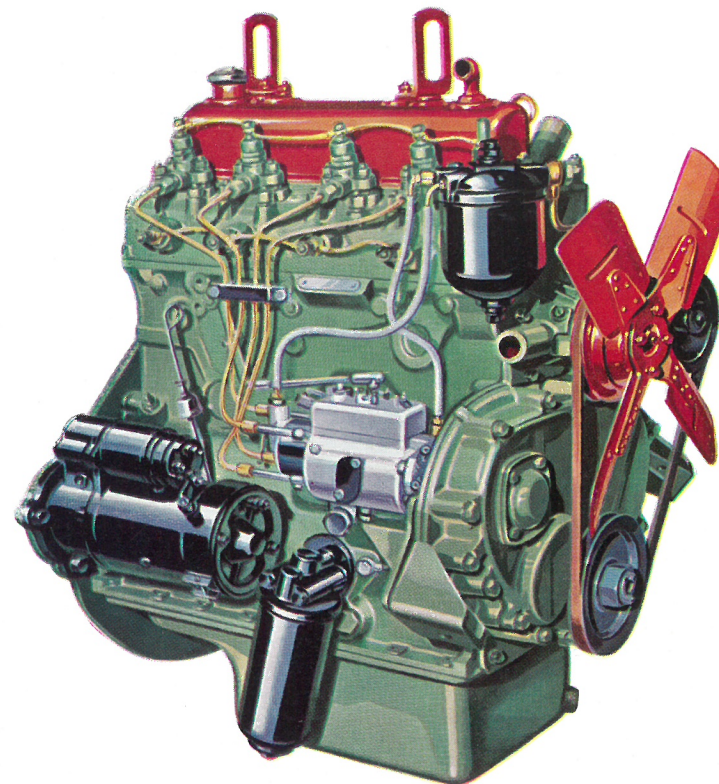


4-liter benzinmotor monteret i 420 FG, 550 FG, 700 FG og 900 FG. Topventilet. 6 cylindre, boring 87,3 mm, slaglængde 111,1 mm, slagvolumen 3993 ccm. Kompressionsforhold 6,8:1.

90 HK netto v/ 3000 omdr./min. Største drejningsmoment 28,0 kgm v/ 1000 omdr./min. Sænkmedet krumtapaksel med kontravægte og vibrationsdæmper. 4 hvidmetalforede hovedlejer. Mekanisk benzinpumpe. Zenith faldstrømskarburator. 12 volt el-anlæg.

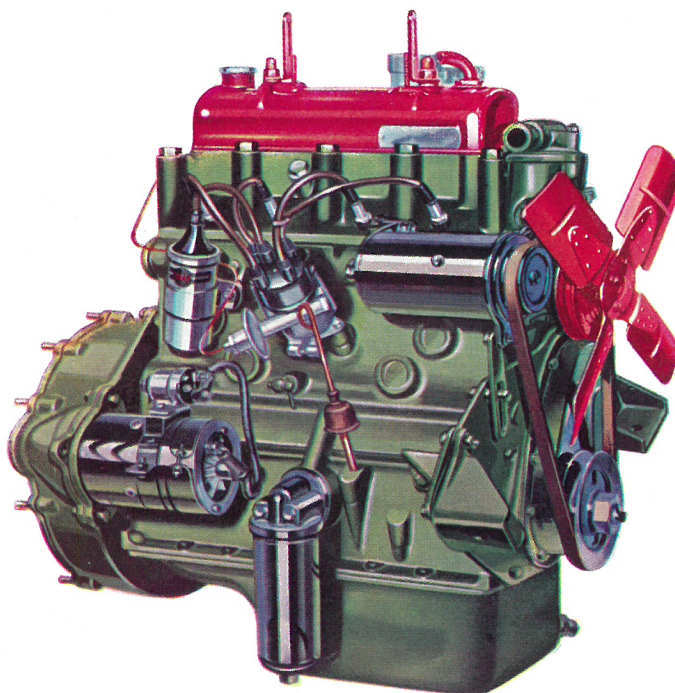


2,2 liter benzinmotor monteret i 360 FG. Topventilet, 4 cylindre, boring 79,4 mm, slaglængde 111,1 mm, slagvolumen 2199 ccm. Kompressionsforhold 6,8:1. 61 HK netto v/ 3500 omdr./min. Største drejningsmoment 15,3 kgm netto v/ 1750 omdr./min. Sænksmedet krumtapaksel med kontravægte. 3 hvidmetalforede hovedlejer. Sænksmedede plejlstænger, hvidmetalforede plejstangslejer. Mekanisk benzinpumpe, Solex faldstrømskarburator. 12 volt el-anlæg.



2,2 liter dieselmotor monteret i 360 FG. Topventilet, 4 cylindre, boring 82,6 mm, slaglængde 101,6 mm, slagvolumen 2178 ccm. Kompressionsforhold 20:1. 56 HK netto v/ 3500 omdr./min. største drejningsmoment 12,3 kgm netto v/ 2800 omdr./min. Sænksmedet krumtapaksel med kontravægte. 3 bly-indiumforede hovedlejer. Sænksmedede plejlstænger, bly-indiumforede plejstangslejer. CAV indsprøjtningpumpe af fordelertypen. 12 volt el-anlæg.

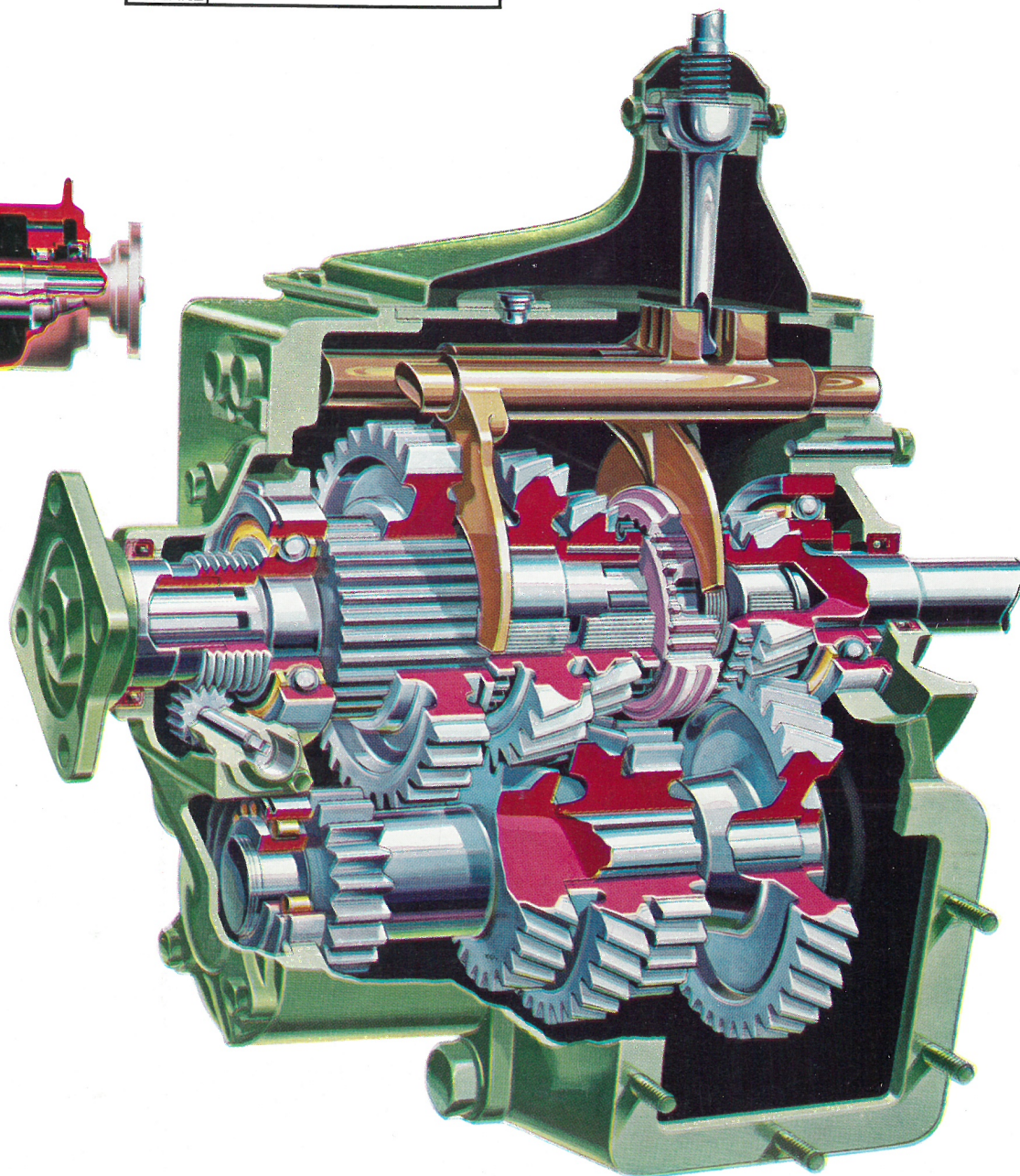
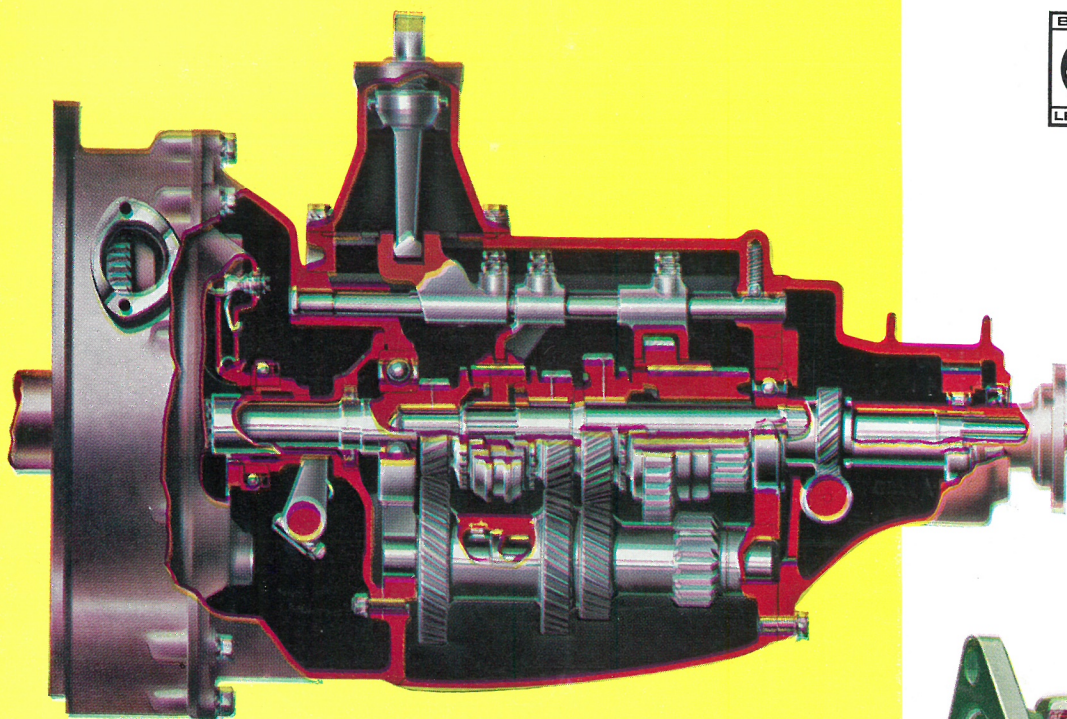
3,8 liter dieselmotor monteret i 420 FG, 550 FG og 700 FG. Topventilet. 4 cylindre, boring 100 mm, slaglængde 120 mm, slagvolumen 3770 ccm, kompressionsforhold 16,5:1. 76 HK brutto v/ 2600 omdr./min., 71 HK netto v/ 2400 omdr./min. Største drejningsmoment 23,2 kgm netto v/ 1750 omdr./min. Sænksmedet krumtapaksel af crom-molybdænstål med kontravægte. 5 blybronceforede hovedlejer. Sænksmedede plejlstænger i H-profil, bly-bronceforede plejstangslejer delt på skrå, så stempel og plejlstang kan tages ud fra oven. Simms indsprøjtningpumpe af rækketypen. 12 volt el-anlæg.





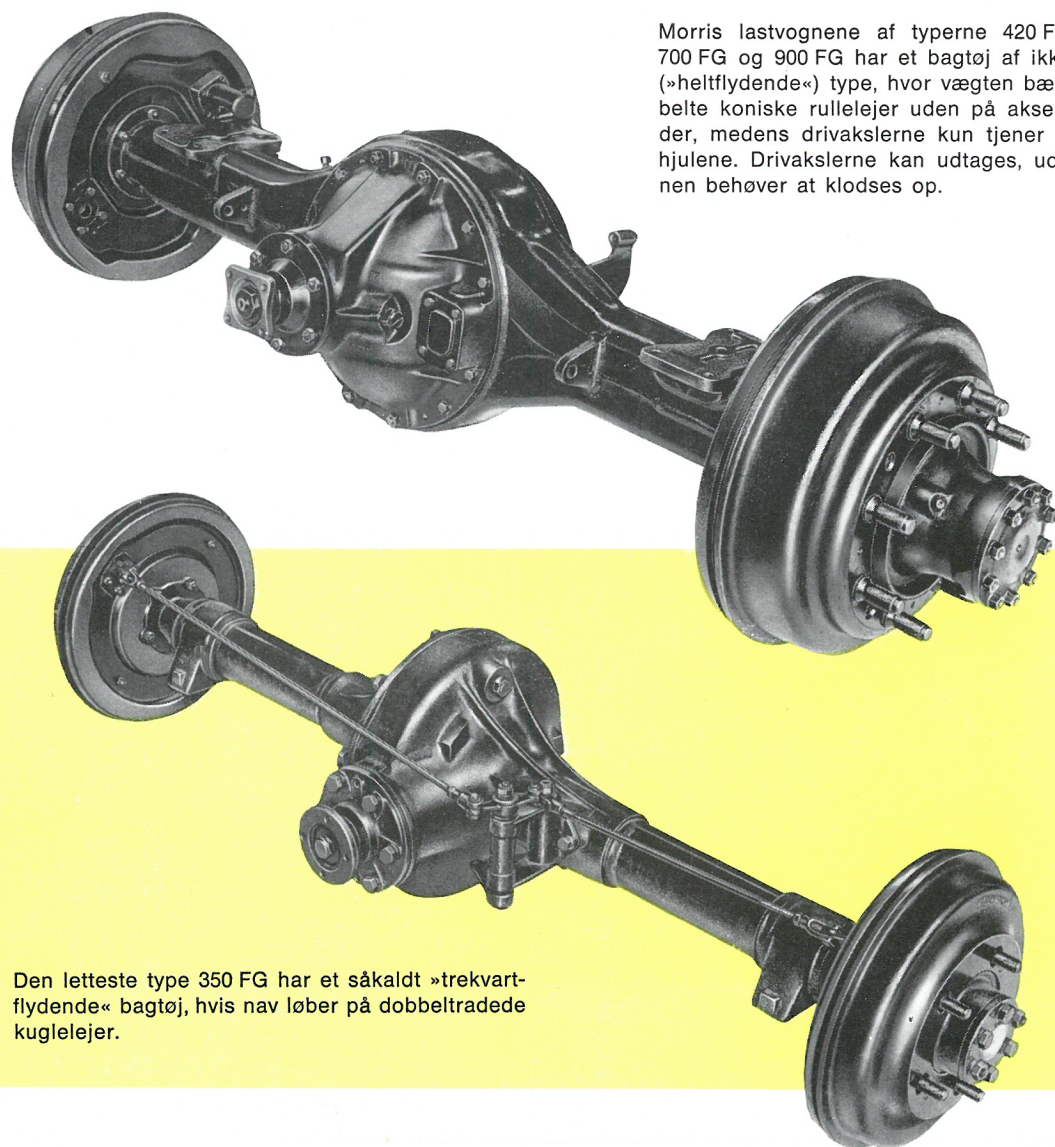
MORRIS

Gearkasser og



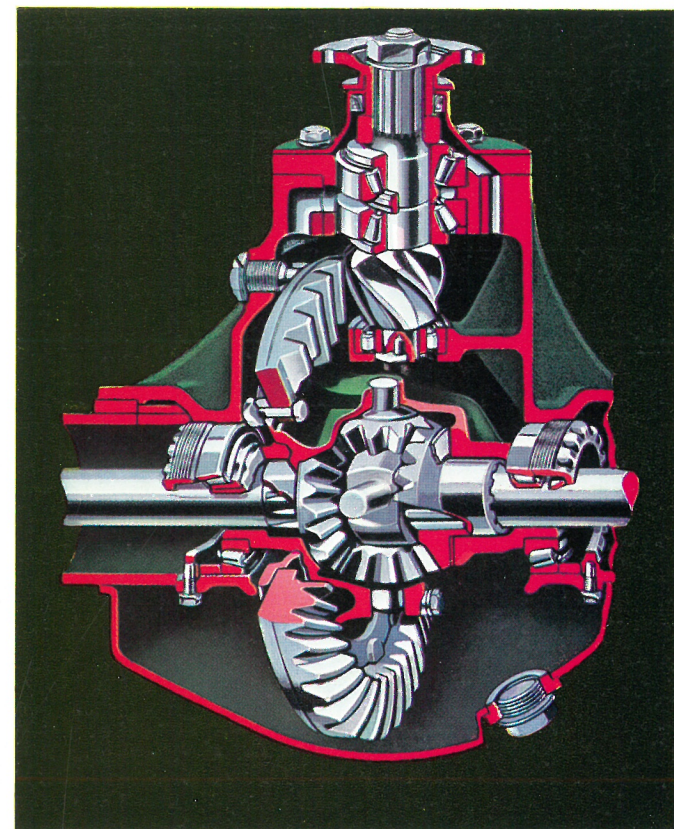
De gearkasser, som bruges i Morris FG-lastvognene, er af BMC's eget fabrikat, og har igennem flere år bevist deres holdbarhed og driftssikkerhed under de mest krævende arbejdsforhold. Udvexslingerne i de forskellige gear er valgt således, at motorens drejningsmoment udnyttes bedst muligt, og man får en jævn acceleration gennem gearene. Akslerne i disse gearkasser er af specielle stål-legeringer, og er monteret i svære kugle- og rullelejer. Samtlige gearkasser har 4 fremadgående gear, og kan forsynes med kraftudtag.

bagaksler der er konstrueret til hårdt arbejde



Morris lastvognene af typerne 420 FG, 550 FG, 700 FG og 900 FG har et bagtøj af ikke-bærende (»heltflydende«) type, hvor vægten bæres af dobbelte koniske rullelejer uden på akselhusets ender, medens drivakslerne kun tjener til at dreje hjulene. Drivakslerne kan udtages, uden at vognen behøver at klodses op.

Den letteste type 350 FG har et såkaldt »trekvart-flydende« bagtøj, hvis nav løber på dobbeltradede kuglelejer.



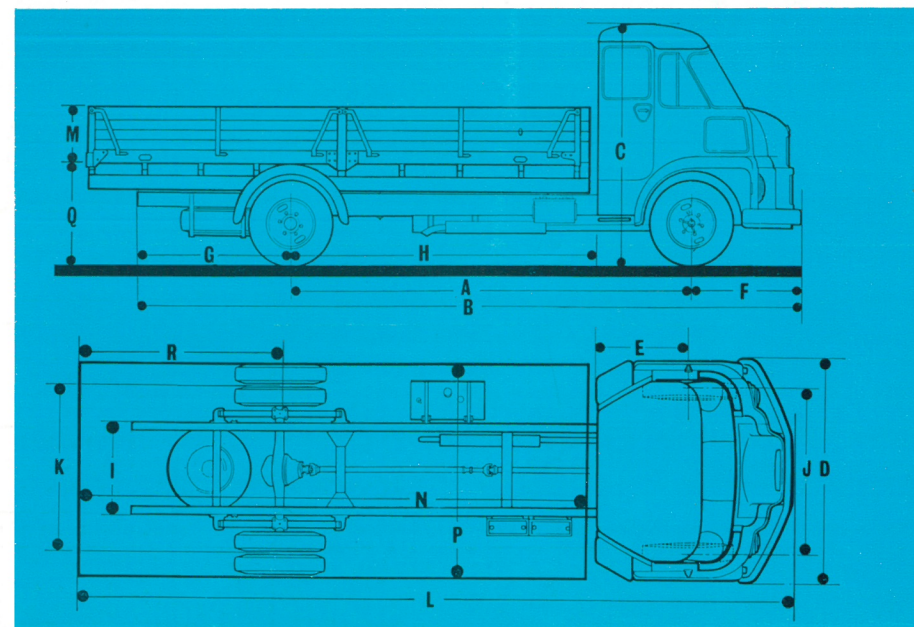
De indvendige dele i alle Morris FG-lastvognes bagtøj er dimensioneret, så de kan stå for de voldsomme påvirkninger, som de lejlighedsvis kan blive udsat for, når vognen skal sætte i gang under særlige vanskelige forhold. På ovenstående billede, der viser et snit gennem bagtøjet på type 900 FG, ses tydeligt, hvor svære lejer der er anvendt. Spidshjulet, der er monteret mellem to lejer (hvoraf det forreste er dobbelt), er fremstillet af en special-stållegering med en enorm styrke.

Dimensioner

BEMÆRKNINGER TIL MÅLENE N OG Q:

* Udføres ladets forkant med skråt afskårne hjørner (af hensyn til førerhusdørenes åbning), kan laddængden på samtlige typer forøges med ca. 100 mm.

** Læsehøjden er overalt angivet med »fuld slaghøjde«, som selv under kørsel i ujævnt terræn sikrer imod, at ladet støder mod dækkene. Til kørsel udelukkende på gode veje kan man, alt efter forholdene, nedsætte læsehøjden med 50 à 100 mm ved at bygge ladet lavere – men husk, at det sker på bekostning af slaghøjden mellem dækkene og ladets underside, og vil skabe ulemper på dårlige veje!



		360 FG	420 FG	550 FG	700 FG	900 FG
Akselafstand	A	2895 mm	2895 mm	3276 mm	3681 mm	4064 mm
Totallængde af chassis .. .	B	4837 mm	4837 mm	5218 mm	5622 mm	6637 mm
Totalhøjde, belastet .. .	C	2175 mm	2160 mm	2160 mm	2190 mm	2280 mm
Største bredde over forskærne ..	D	2127 mm	2127 mm	2127 mm	2127 mm	2127 mm
Største bredde over bagdækkene ..		1761 mm	2057 mm	2057 mm	2074 mm	2200 mm
Foraksel til bagkant af førerhus ..	E	875 mm	863 mm	863 mm	863 mm	864 mm
Fremskæp, inkl. kofanger .. .	F	863 mm	875 mm	875 mm	875 mm	1053 mm
Rammeoverhæng bagud .. .	G	1067 mm	1067 mm	1067 mm	1067 mm	1520 mm
Førerhus-bagkant til bagakselmidte ..	H	2032 mm	2032 mm	2414 mm	2818 mm	3200 mm
Rammebredde .. .	I	879 mm	879 mm	879 mm	879 mm	879 mm
Sporvidde, foran .. .	J	1573 mm	1573 mm	1573 mm	1683 mm	1701 mm
Sporvidde, bag .. .	K	1473 mm	1616 mm	1616 mm	1616 mm	1672 mm
Totallængde med længste lad .. .	L	Benzin 5305 mm	5140 mm	5950 mm	6400 mm	6320 mm
Ladsidernes højde .. .	M	Diesel 5460 mm				
Største tilladte udvendige laddængde ..	N*	Efter ønske	Efter ønske	Efter ønske	Efter ønske	Efter ønske
Korteste till. lad under hensyntagen til forakseltrykket .. .	O	Diesel 3620 mm				
Største till. ladbredde, inkl. beslag ..	P	Benzin 3490 mm				
Læsehøjde, belastet ladvogn, ca. ..	Q**	Diesel 3100 mm				
Største tilladte ladoverhæng .. .	R	Benzin 2670 mm	2700 mm	3625 mm	3750 mm	4000 mm
Førerhusets indv. bredde i albuehøjde ..			2500 mm	2500 mm	2500 mm	2500 mm
Mindste frihøjde over vejbanen .. .			950 mm	950 mm	1030 mm	1050 mm
Vendecirkel-diameter .. .		Diesel 1492 mm	1468 mm	1866 mm	1738 mm	2300 mm
		Benzin 1672 mm	1645 mm	1645 mm	1645 mm	2120 mm
			185 mm	185 mm	199 mm	1645 mm
			12.9 m	14.0 m	14.2 m	203 mm
					14.9 m	15.3 m



DOMI A/S

GLOSTRUP – TLF. (01) 96 14 10

AUTORISERET FORHANDLER:

