

DEN IDEELLE 3-TONS LASTVOGN
UD FRA ENHVER SYNSVINKEL

MORRIS

SERIE FG. K 60





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



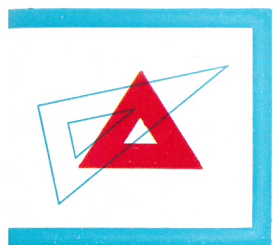
En helt ny førerhus-konstruktion sparer chaufføren tid og besvær

Førerhus-dørenes usædvanlige anbringelse, det specielle rude-arrangement og en række andre enkeltheder viser, at de ingeniører, som har konstrueret Morris FG lastvogne, har haft en udpræget forståelse af **vinklernes** 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.

Dette i forbindelse med den lave ladhøjde berettiger Morris FG. K 60 til betegnelsen: verdens sikreste og mest praktiske 3-tons lastvogn.







DEN NYE **MORRIS** SERIE FG. K 60

Denne lastvogn i 3-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 læsehøjden er usædvanlig lav, og fordi chaufføren har 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 FG. K 60 chassis kan forsynes med indtil 4,55 m langt lad, men trods den store ladelængde er vognens totallængde fra kofanger til bagsmæk kun 6,42 m og dens vendecirkel kun ca. 14,2 meter.

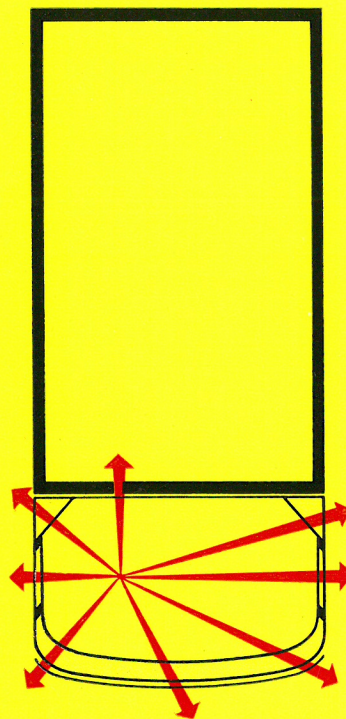
Vognen kan enten leveres med en overlegen 6-cylindret topventil-benzinmotor, som yder 90 HK ved den moderate omdrejningshastighed af 3000 omdr./min., eller med den robuste 4-cylindrede BMC-dieselmotor type OEA med direkte brændstofindsprøjtning, som allerede er velkendt herhjemme for sin trækraft og driftssikkerhed. Foruden i andre Morris lastvognsmodeller med indtil 4½ tons lasteevne er denne motor leveret herhjemme i tusinder af de berømte Nuffield landbrugs- og Industritraktorer. Enten De vælger Morris FG. K 60 lastvognen med benzin- eller med dieselmotor, vil De finde, at

Morris-hestekræfter er bjørnekrafter.

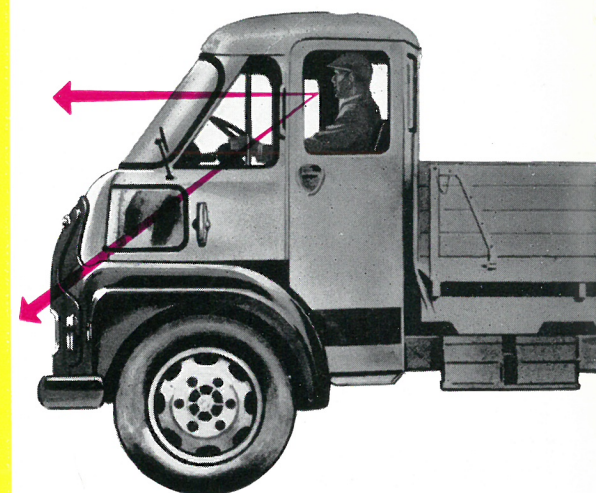
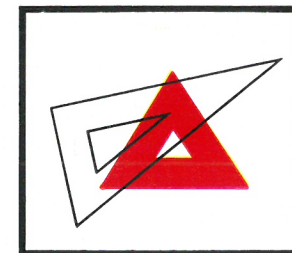


Enestående udsyn . . .

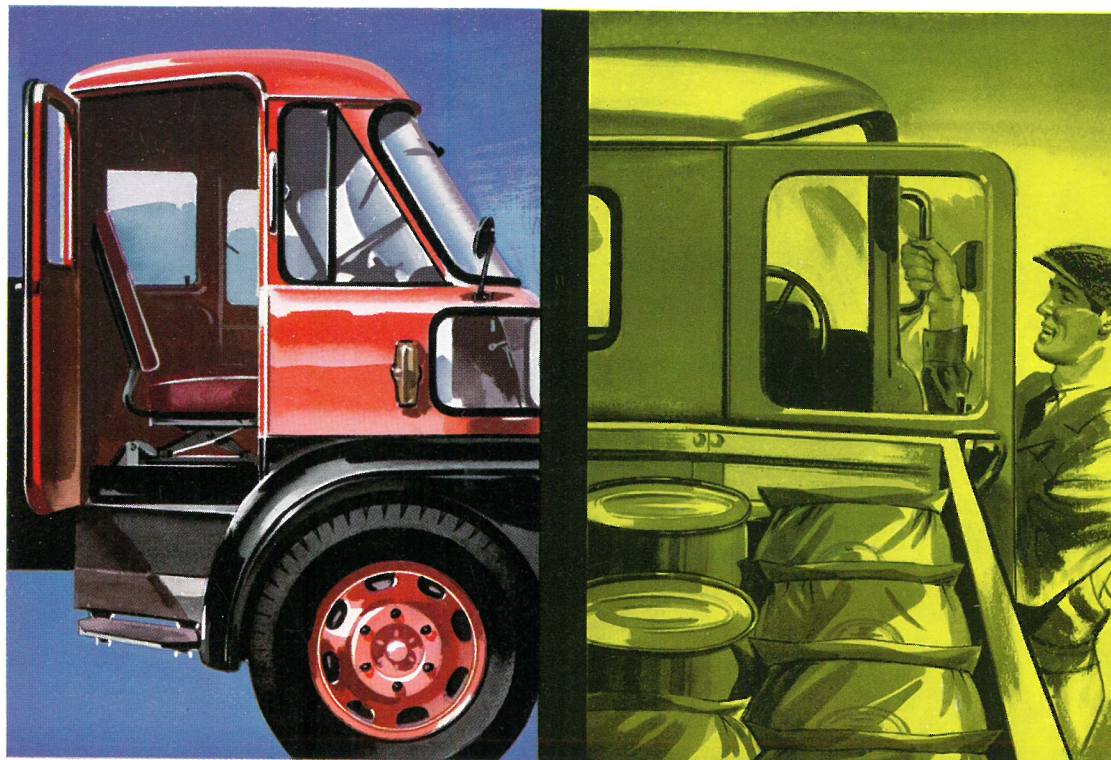
Ved konstruktionen af førerhuset til Morris FG lastvognene er der taget nøje hensyn til de vinkler, fra hvilke en chauffør skal kunne se fremad og til siderne, såvel som nedad og bagud. Derved har man opnået et udsyn til alle sider, der kun kan betegnes som enestående. Den buede panoramaforrude er i 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 vognen 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 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.

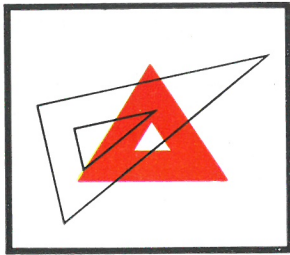


Ideelle indstigningsforhold ...



Indstigningsforholdene i førerhuset på Morris FG 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 siderne af førerhuset, men på skrå. Dette bevirker, at det meget lave optrin har kunnet gøres bredt og bekvemt, skønt det overhovedet ikke rager uden for vognens sider. Dørene kan lukkes helt op, selv om vognen holder »klemt inde« mellem andre køretøjer – i åben tilstand går døren nemlig kun få centimeter uden for 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. For yderligere at lette indstigningen er der foran døråbningen 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.

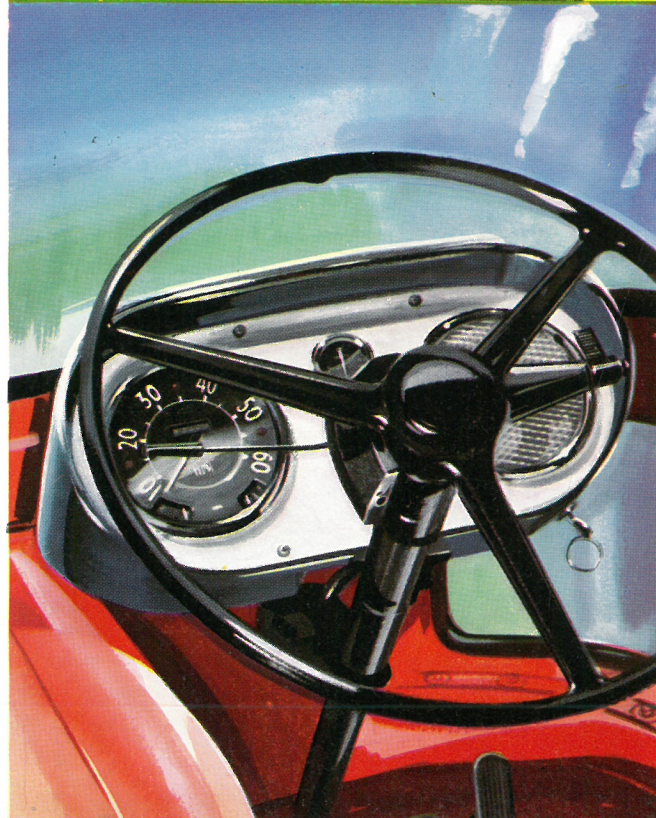


I førerhuset på Morris FG-lastvognene finder man for en gangs skyld en førerstol, som virkelig kan kaldes indstillelig, såvel i højden som frem og tilbage. Indstillingsmekanismen er umådelig solid og præcist arbejdende, og begge indstillinger kan foretages på et øjeblik, medens man sidder på stolen og kører.

Såvel stolens hynde som dens ryg er polstret med skumgummi, som aldrig sætter sig eller går ud af facon, og betrukket med plasticlæder. Passagerstolen, der er fast, er polstret på samme måde. Der er armlæn indvendig på dørene.

Motorhuset er på indersiden omhyggeligt isoleret mod støj og varme. Der er to friskluftsvarmeapparater, et på hver side af motorhuset, regulerbare hver for sig. Deres ydeevne er usædvanlig stor: når de begge er i gang, indsuges der 246 kubikmeter frisk luft i timen, og varmeudvekslingen ved en kølevandstemperatur på 75° C og en ude-temperatur på 0° er 3250 kilogram-kalorier pr. time. Ventilationsmulighederne suppleres af de store, trekantede klappruder i siderne.

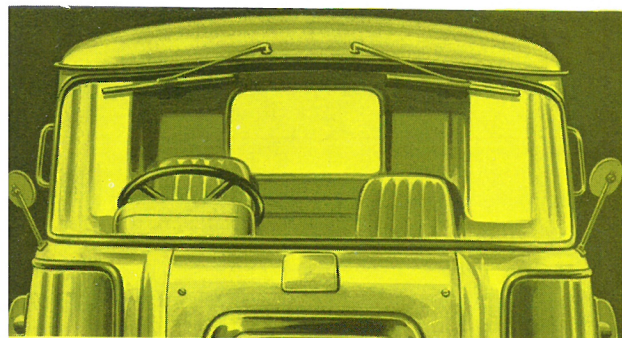
Chaufførens komfort...



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



Let at køre, let at læsse, let at passe...



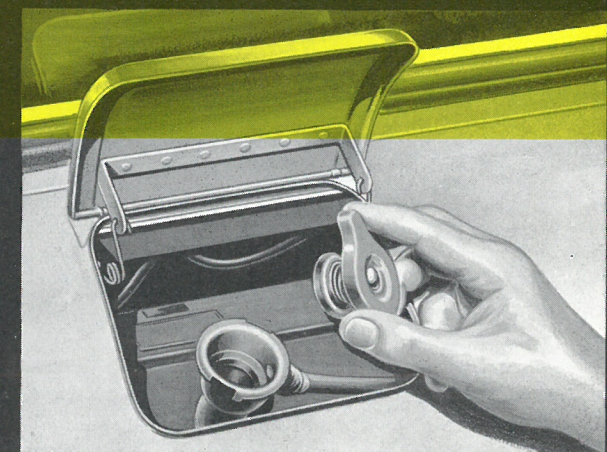
Panorama-forruden har to meget store elektrisk drevne viskere, som automatisk går ud af førerens synsfelt, når de standses. På billedet herover og til venstre herfor ses også indstigningsgrebene, som er anbragt foran dørene. Inde i førerhuset findes en loftslampe. Motorhuset har aftagelige lemme, som giver adgang til motoren for påfyldning og eftersyn, ligesom hele motorhuset kan aftages. Desuden kan man aftage hele forpanelet, hvis motor m. m. skal tages ud af vognen.

Ikke vist på hosstående billeder:

Herhjemme leveres vognene med polstret isole-ringskappe på motorhuset. Store, firkantede fører-spejle er anbragt på klappbare og indstillelige holdere, som også side-blinklysene er monteret på.



Deres lastvogn tjener kun penge til Dem, så længe den virkelig kører og beforder varer. Desværre må enhver lastvogn tilbringe noget af arbejdstiden med at holde stille, medens der læsses af og på. En lav læsehøjde medvirker til at nedsætte dette tab af tid. Takket være de moderne, lave hjul er læsehøjden for en Morris FG. K 60 kun ca. 97 cm i belastet stand.

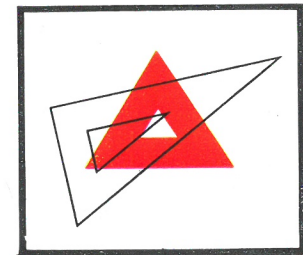


Påfyldning af kølevand sker udefra, gennem den her afbillede klap under forruden. Vognen har overtryk-kølesystem, d. v. s. at kølevandet ikke koger, selv om dets temperatur skulle stige til noget over 100°. Et kølevands-termometer på instrumentbrættet er standard-udstyr, og vognen med dieselmotor har automatisk, termostat-styret kølerjalousi.

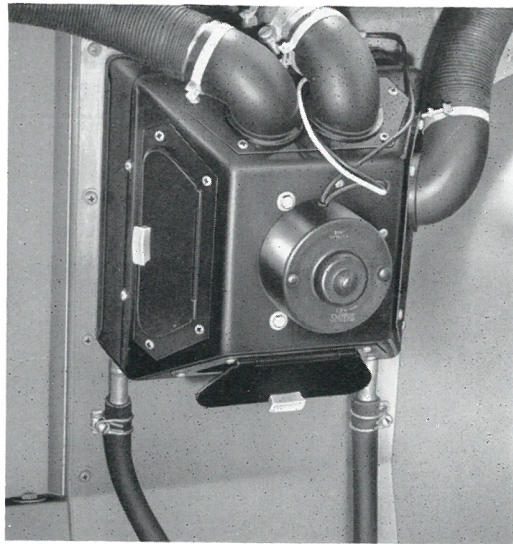
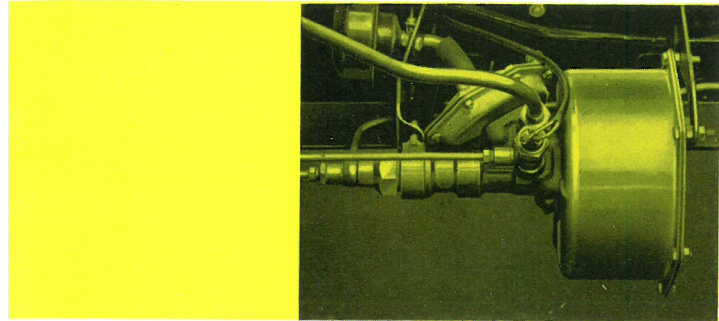
Nogle betydningsfulde detaljer ved MORRIS FG. K 60



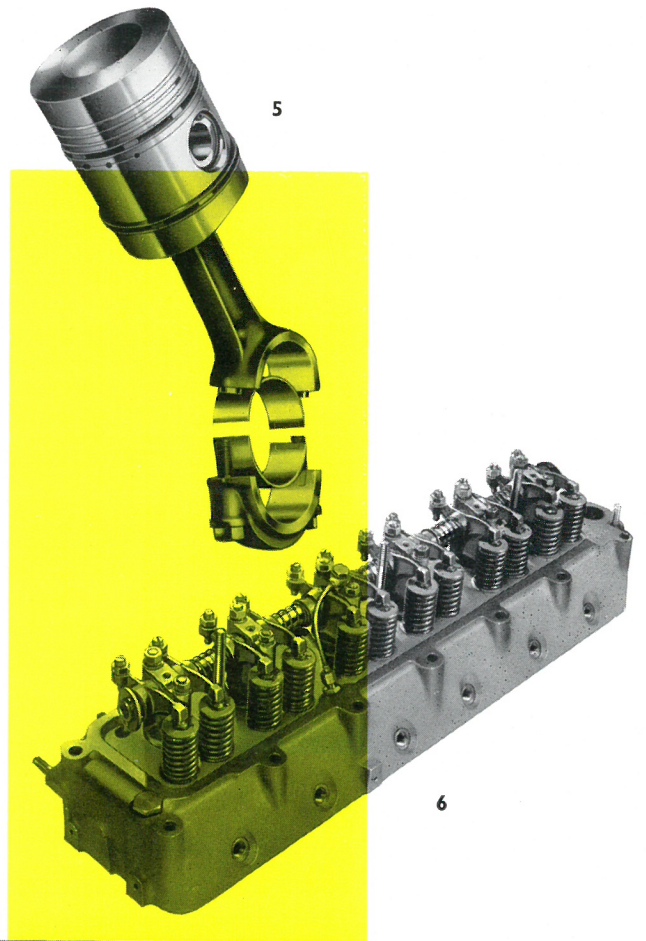
- 1 De meget effektive bremses, som har et samlet friktionsareal på 1419 cm², er forsynet med vakuum-forstærker.
 - 2 Der er to frisklufts-varmeapparater i førerhuset. Deres ydeevne er usædvanlig stor, og de reguleres hver for sig.
 - 3 Robust gearkasse med skråtskårne tandhjul og gearskifte ved hjælp af klo-koblinger for alle gear undtagen 1. gear og bakgear.
 - 4 Hydrauliske teleskop-støddæmpere foran giver en rolig og behagelig kørsel under alle forhold.
 - 5 Motoren har stempler af en speciel aluminium-legering. Den øverste ring er hårdtforchromet (illustrationen viser topstykket til benzinmotoren).
 - 6 Motorens topstykke kan aftages sammen med ventilerne og vippearmsmekanismen (illustrationen viser topstykket til benzinmotoren).
 - 7 Teleskop-støddæmpere bag kan leveres som ekstraudstyr mod pristillæg, hvis vognen skal bruges til transport af særlig ømfindtligt gods.
- Førerhusets indstigningstrin har en højde af kun 43 cm over jorden, når vognen er belastet.



1



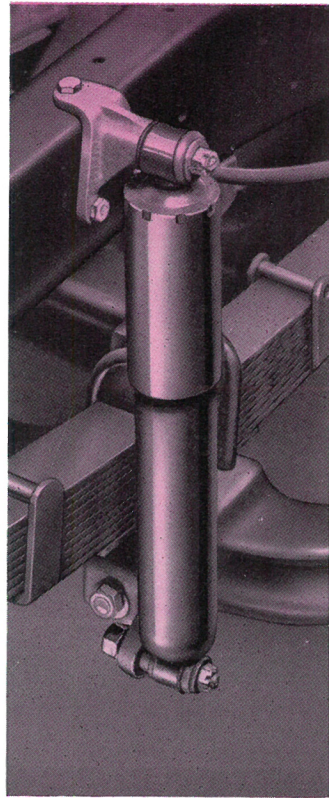
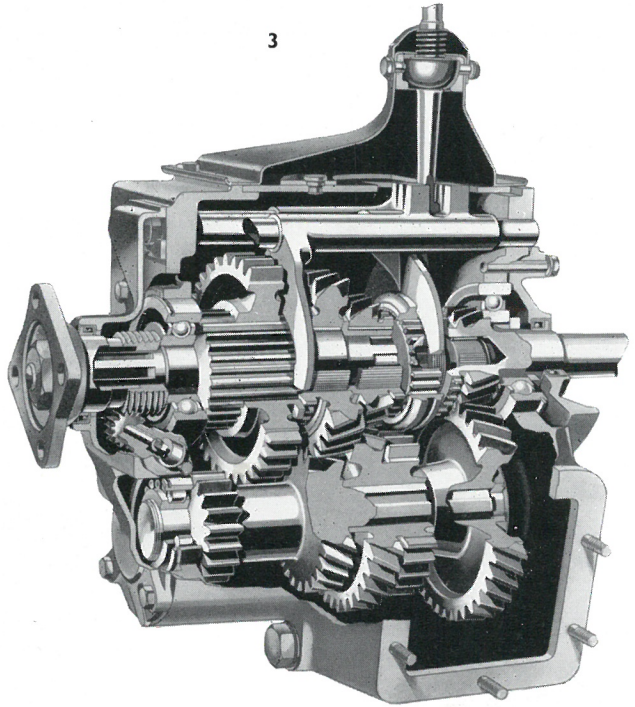
2



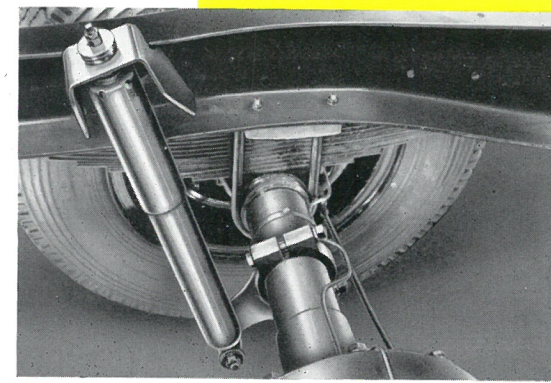
5

6

3

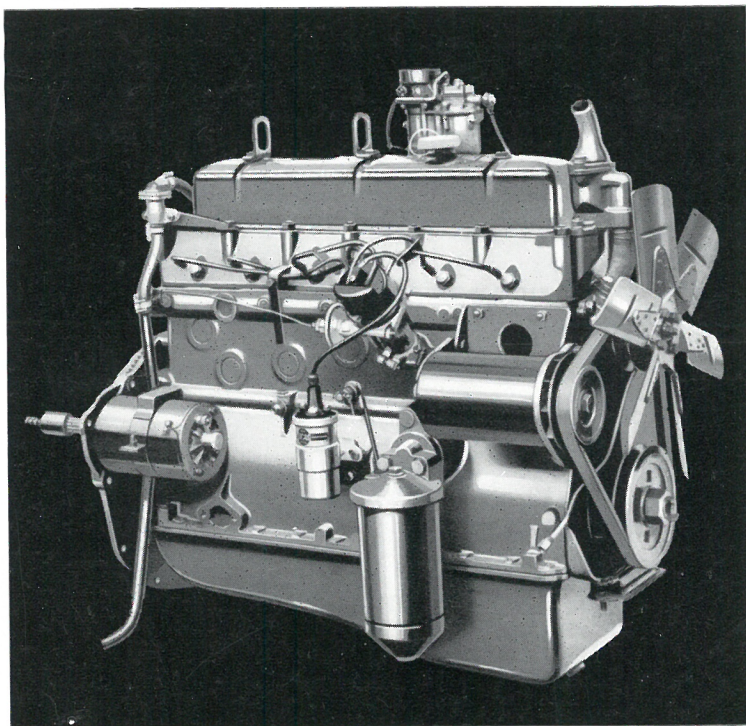


4

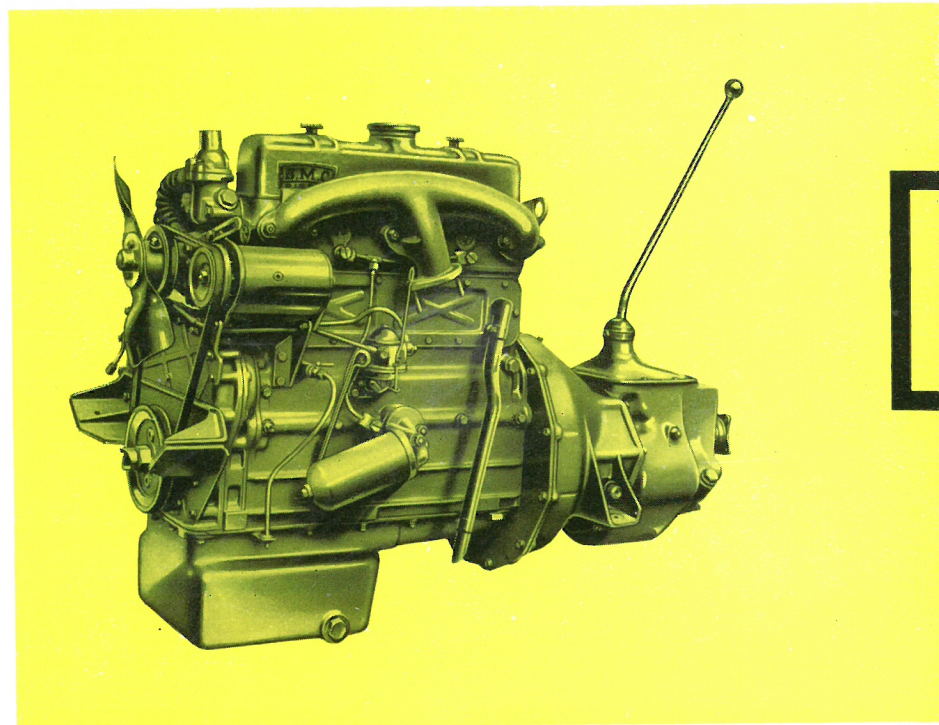


7

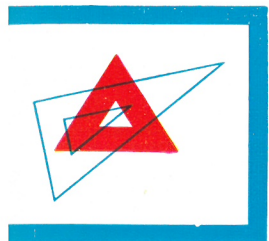
Motorer, som forlængst er gennemprøvet under alle forhold



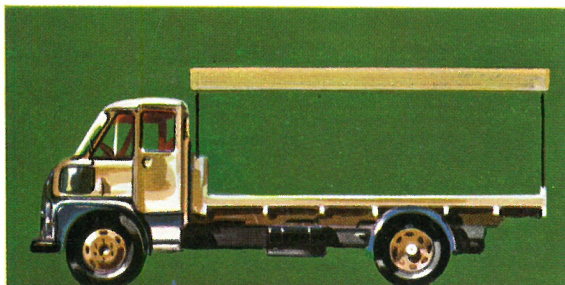
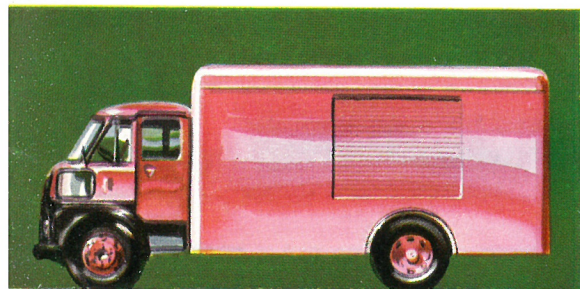
Den benzindrevne udgave af Morris FG. K 60 lastvognen har den samme 6-cylindrede topventil-motor med 4 liter slagvolumen, som anvendes i de øvrige Morris lastvognstyper. Denne motor er lige fra første færd konstrueret specielt til anvendelse i lastvogne, og er gennem mere end 12 års stadige forbedringer blevet 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. 95 km/t. Dens største drejningsmoment – 28,1 kgm – ydes allerede ved 1000 omdr./min., således at vognen præsterer sin største trækraft ved kun ca. 32 km/t i 4. gear og 17,5 km/t i 3. gear. Dette gør Morris FG. K 60 usædvanlig levende og smidig i trafikken.



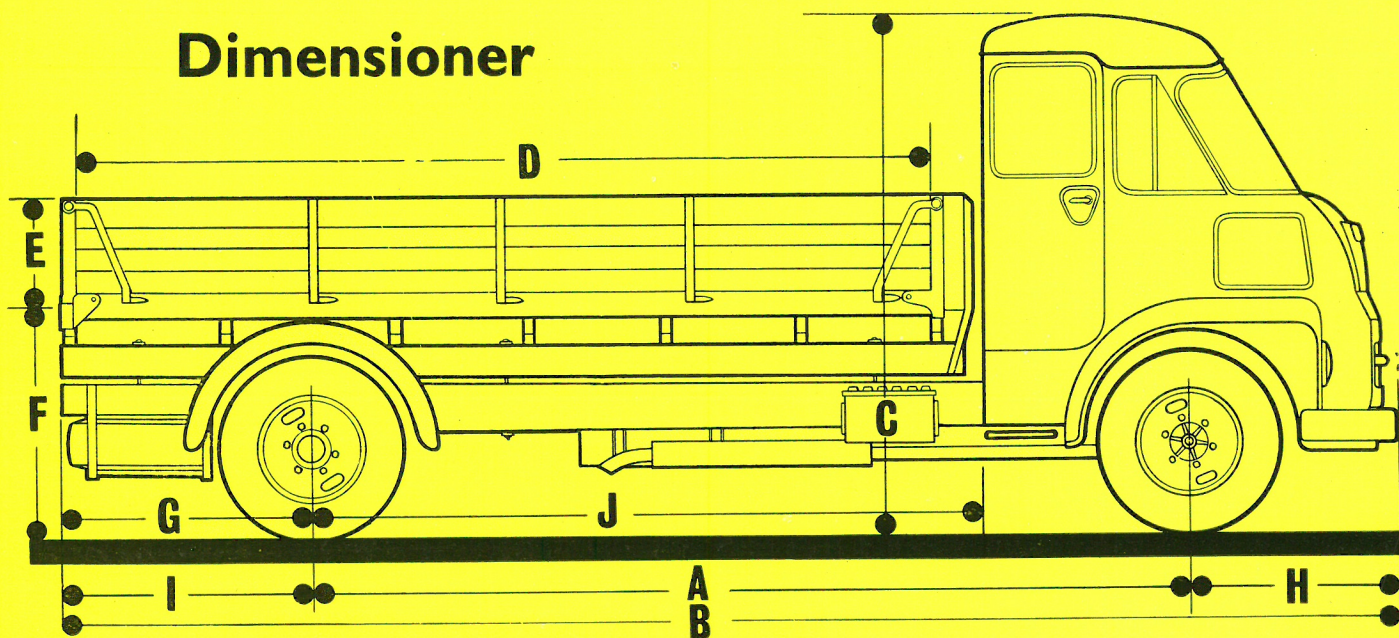
Som dieselmotor anvendes den berømte 4-cylindrede BMC-motor type OEA med direkte brændstofindsprøjtning – samme motor som i de øvrige Morris lastvognstyper med indtil 4 tons lasteevne, samt i den største af Nuffield-traktorerne, hvis ry for arbejdsevne og driftssikkerhed næsten er legendarisk. Motoren har samme stempler, cylinderforinger, plejstænger og andre bevægelige dele, som dens 6-cylindrede »storebror«, der anvendes i de tungeste 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 FG. K 60** chassis kan der bygges åbne og lukkede karrosserier til alle formål



Dimensioner



	Alle mål er i millimeter
Akselafstand A	3681
Totallængde m. længste lad ca. B	6400
Højde til førerhustag, belastet C	2190
Største udv. lادلængde, ca. D	4550*
Ladsidernes højde E	efter ønske
Læsehøjde til overkant af ladbund, belastet, ca. F	967
Rammeoverhæng bag G	1066
Fremhæng inkl. kofanger H	874
Største ladoverhæng, ca. I	1866
Førerhustil bagakselmidte J	2818
Største bredde over forskærmene	2127
Indv. førerhusbredde i al-buehøjde	1645
Sporvidde foran	1683
Sporvidde bag	1616
Mindste frihøjde over vejbanen	203
Vendecirkel-diameter, ca.	14230

*) Hvis forsmækken udføres med skrånede hjørner (af hensyn til førerhusdørenes åbning) kan lادلængden forøges til ca. 4,65 m udv.).

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, indsugningsventiler af chromsiliciumstål, ventiler og vippearmsmekanisme aftages sammen med topstykket. Krumtap med kontravægte. 4 hvidmetal-forede hovedlejer. Plejlstang-lejer med hvidmetal-foringer. 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 ved vakuumregulator. 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 blybronceforede stål-hovedlejer. Stållejlstanglejer med blybronceforinger, lejerne delt på skrå, så stempel og plejlstang kan tages ud fra oven. Stempler af aluminium-legering med et specielt formet hulrum i stempeltoppen, 3 kompressionsringe og 2 olieringe pr. stempel. Topventiler, ventilmekanisme med vippearme og stødstænger, indsugningsventilerne er afskærmede for at sætte luften i hvirvelbevægelse. Knastaksel med 5 lejer, drevet ved tredobbelt rullekæde. Tryksmøring ved hjælp af tandhjulspumpe, gennemstrømningsoliefilter med udskifteligt element. Brændstof-indsprøjtningsspumpe af fabrikat Simms med vakuum-hastighedsregulator, indsprøjtningssdyser med fire huller. Brændstoffiltørsel ved membranpumpe, forsynet med brændstoffilter. Et yderligere brændstoffilter med udskifteligt papirelement er indskudt i brændstoffledningen. Oliebads-luftrensere. Termostat-reguleret køling med centrifugalpumpe. Overtryk-køler (0.3-0.5 ato). Automatisk, termostat-styret 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 baggear. Alle undtagen 1. gear og baggear 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, baggear 6,05:1. 6-bolts standard-kraftudtagåbning på gearkassens højre side. Olieindhold 3.4 liter.

STYRETØJ: Fabrikat Cam Gears Ltd., type HQL med snække og taparm, udvekslingsforhold 18:1, ratdiameter 457 mm.

FORAKSEL: Sænkmedet, øjeformet foraksel, I-profil mellem fjedrene, rektangulær mellem fjedrene og styreboltene. Koniske rullelejer i hjulnavene. Største tilladelige forakseltryk 2275 kg.

BAGAKSEL: Ikke-bærende («helteflydende») aksler, som kun overfører drejningen til hjulene, og kan demonteres uden oplodsning af vognen. Spiral-skåret kron- og spidshjul med udvekslingsforholdet 4.585:1, spidshjulet monteret mellem to rullelejer. Udvekslingsforhold 5.714:1 kan mod merpris leveres til særlige formål. Største tilladte bagakseltryk 3850 kg.

KARDANAKSLER: To åbne, rørformede, afbalancerede kardanaxler. 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, 13 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.

ELEKTRISK ANLÆG: Fabrikat Lucas, 12 volt, med spændingsreguleret dynamo og 12-volts starter. Forlygter, sidelygter, to bag- og stoplygter, nummerpladelys, instrumentbelysning, loftsbelysning i førerhuset. Elektrisk horn, dobbelt elektrisk visker. Blinklys (sideblink på indstillelige arme samt for- og bagblink). Batteri: 12 volt 64 amperetimer til benzinmotor, 2×6 volt 121 amperetimer til dieselmotor.

BREMSER: Hydrauliske Lockheed-bremser, begge sko i forhjuls-bremsetromlerne er påløbende. Tromlediameter for og bag 305 mm, belægningsbredde foran 57 mm, bag 76.2 mm, samlet belægningsareal 1419 cm². Vakuumbremseforstærker. Håndbremsen virker mekanisk på baghjulsbremsetromlerne.

HJUL OG GUMMI: 7 stk. pladehjul med 6 hjulbolte, tvillinghjul bag. Fælgdimension 6.00G×16" type SDC («halvdyb» fælgprofil), afstand mellem tvillinghjulenes fælgmidter 242 mm. 7,50-16" 10-lags dæk.

INSTRUMENTER: Afskærmet instrumentbræt umiddelbart foran rattet med speedometer og kilometertæller, olietrykmåler, kølevandstermometer, ampere-meter og brændstoffmåler. 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. To store, firkantede bakspejle. Solskærm for chaufføren. Polstret isoleringskappe på motorhuset.

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

VÆGT OG BELASTNING

	med benzinmotor	med dieselmotor
Største tilladelige totalvægt	5600 kg	5600 kg
Chassisvægt m. orig. førerhus, uden brændstof og vand, udstyr som beskrevet, ca.....	2000 kg	2050 kg
Egenvægt som alm. ladvogn, uden brændstof og vand (skønnet)	2450 kg	2500 kg
Lasteevne som alm. ladvogn, inkl. brændstof, vand og mandskab (skønnet)	3150 kg	3100 kg

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

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** (20.000 km). 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.

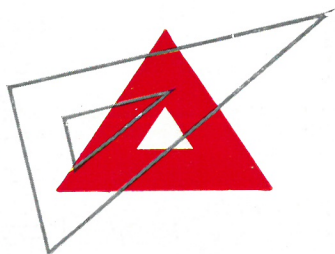
Gennem sine forhandlere overalt i landet yder DOMI Dem desuden to gratis service-eftersyn (efter henholdsvis 1000 og 3000 km kørsel). Under Deres videre kørsel med vognen vil det være af værdi for Dem, at DOMI-forhandlernes værksteder præsterer arbejde af en høj standard, bl. a. takket være de stadige specialkursus i reparation af Morris-vogne, som DOMI afholder på sin serviceskole for forhandlernes mekanikere og værkførere. Forøvrigt begynder DOMI's service allerede **før** De har anskaffet vognen, idet DOMI's erfarne lastvogns-specialister gratis og uden forbindelse for Dem nårsomhelst 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 lastvognene 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 FG. K 60, 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, plejlstænger 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: