

Federungsausgleich entsteht. Nimmt das Rad wieder seine normale Lage ein, so entlastet sich die Gummi-Schubfeder, und die verdrängte Flüssigkeit kehrt durch das Doppelventil in die untere Kammer zurück, aus der sie verdrängt war, Bild 6. Tritt an Vorder- und Hinterrad gleichzeitig ein Stoß auf, so versteift sich die Federungswirkung insgesamt; die Dämpfung steigt dabei mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit an, Bild 7.

Die im Morris „1100“ vorn und hinten verwendeten „Hydrolastic“-Federelemente sind vollkommen gleich, und die Drehstab-Stabilisatoren an den hinteren Radaufhängungen tragen auch dazu bei, die dort auftretenden größeren Belastungsschwankungen zu bewältigen, insbesondere da in dieser Verbundfederung keine hydraulische Niveauregelung verwendet wird.

In Fahrerproben zeigte die „Hydrolastic“ Verbundfederung am Morris „1100“, daß sie Drehschwingungen um die Querachse („Nicken“) sowie die beim Überfahren von Unebenheiten auftretenden gradlinigen Schwingungen in der Richtung der Hochachse („Heben und Senken“) und auch die Drehschwingungen um die Längsachse („Kippen“), die bei Befahren von Kurven auftreten, weitgehend bewältigt. Der mit dieser Federung erzielte Fahrkomfort ist weit über dem Durchschnitt, wie man ihn in einem Mittelklasse-Fahrzeug in

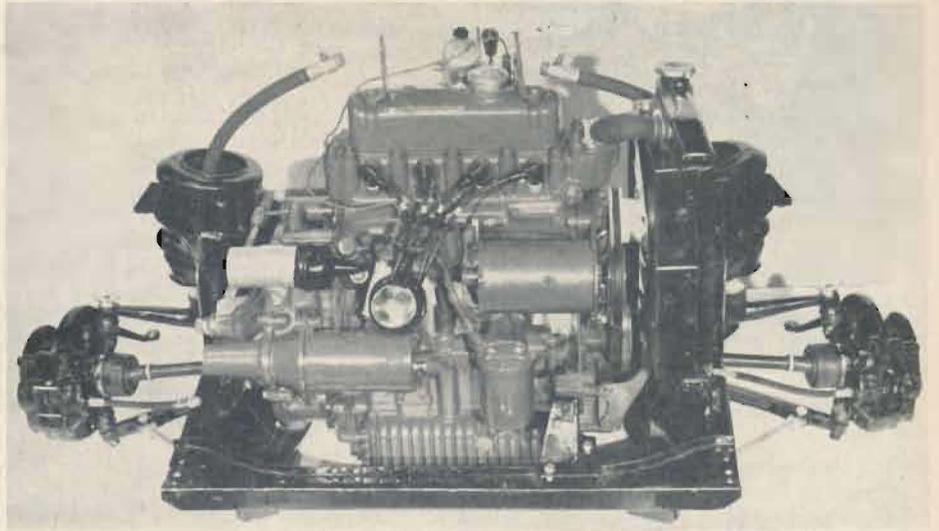


Bild 8a. Motoraggregat mit Vorderradantrieb; Motor steht quer; 50 SAE-PS bei 5100 U/min; 1098 cm³ Hubraum, Hub/Bohrung = 83,72/64,58 = 1,3; 14,3 m/s mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 5100 U/min

der Preisgruppe des Morris „1100“ oder M. G. „1100“ erwartet.

Weitere technische Einzelheiten des Morris „1100“ und M. G. „1100“

Die selbsttragende zwei- oder viertürige Karosserie ist, wie oben ausgeführt, vorn und hinten mit je einem in Gummi gelagerten Hilfsrahmen versehen, Bild 2 und 3. In dem vorderen Hilfsrahmen befindet sich das in Gummi gelagerte, quer zur Fahrrichtung stehende Frontantriebsaggregat komplett mit Radaufhängungen und Lenkung, Bild 8a und b, der rückwärtige Hilfsrahmen nimmt die hinteren Radaufhängungen auf.

Das Frontantriebs-Aggregat im Morris „1100“ und M. G. „1100“ entspricht in technischen Einzelheiten³⁾ dem im Austin und Morris „850“ verwendeten mit der Ausnahme, daß die auf 64,58 mm vergrößerte Zylinderbohrung und der auf 83,72 mm vergrößerte Hub dem wassergekühlten Vierzylinder-OHV-Reihenmotor ein Hubvolumen von 1098 cm³ gibt; er leistet mit einem SU-Halbballstromvergaser Typ HS-2 bei einer Verdichtung von 8,5 : 1 50 SAE-PS bei 5100 U/min und hat ein max. Drehmoment von 8,3 mkg bei 2500 U/min.

Beim Typ M. G. „1100“, der mit zwei SU-Halbballstromvergaser HS-2 und einer Verdichtung von 8,9 : 1 ausgerüstet ist, wurde eine Leistung von 55 SAE-PS bei 5500 U/min erzielt; das max. Drehmoment beträgt 8,3 mkg bei 2500 U/min.

3) Ausführliche Beschreibung s. Fußnote 2).

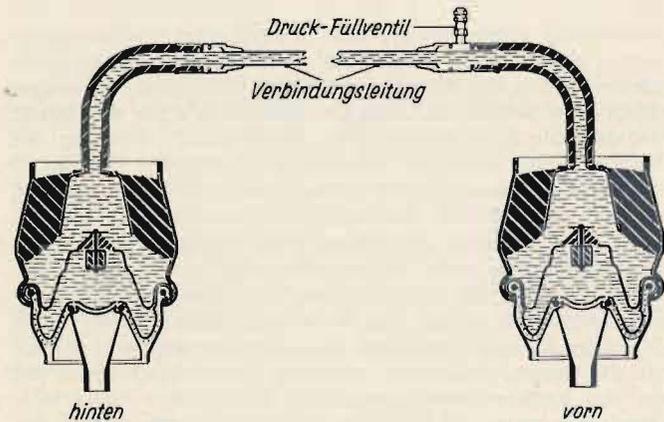


Bild 6. Ruhelage der Federanlage einer Seite

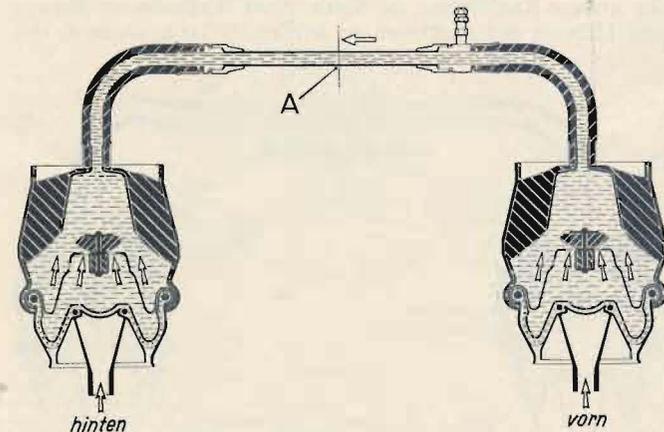


Bild 7. Wirkung der Federung bei gleichsinnigem Stoß von beiden Rädern der gleichen Seite; bei A in der Leitung ist mit steigender Geschwindigkeit progressiv steigende Dämpfung.



Bild 8b. Blick auf den eingebauten quergestellten Motor