

OBS! Dessa artiklar erbjuds för gratis nerladdning från Renault 10-siten eftersom de inte finns att köpa från förlaget längre!

Ursäkta den delvis dåliga kvaliteten på detta exemplar, vilket beror på att sidorna scannats från hela inbundna årgångar av tidningen!

## Vi testar:

# RENAULT 8 AUTOMATIC

Renault 8 Major beskrevs i TfA nr 23/64, där vi också jämförde den med Renault 8A, systemmodellen med 956 cc motor. Renault 8 Automatic är i stort sett en 8A med den gamla treväxlade lådan, försedd med en serie anordningar som sköter växlande och koppling. Eftersom Renault 8 beskrivs tidigare, tycker vi oss med att beskriva vad som skiljer Automatic från de båda vanligare typerna — och trots att det verkar vara litet, är skillnaden stor under körning.

Skillnaderna på förarplatsen är, att kopplingspedal saknas, och att växelspaken ersatts av fem tryckknappar på vänster sida av instrumentbrädan. På dessa står det 2, 1, A, N och R. Om man jämför knapparnas funktion med motsvarande inställningar på den lilla spaken för en amerikansk automatlåda, så är N friläge och R back precis som i dessa, medan 2 motsvarar "L", alltså lågväxel — bara ettan och tvåan — I motsvarar P för parkering — endast ettan — och A motsvarar D på den amerikanska lådan och är alltså den normala inställningen för lådan under körning, då alla växlar används.

Till höger i bagageutrymmet framtill finns en svart låda som inte känns igen från de vanliga modellerna. Det är reläboxen, som "tänker ut" vilken växel som är den rätta för tillfället. På växellådans utgående axel har man kopplat servon, som registrerar fart och gaspådrag, och impulserna vidarebefordras till reläboxen.

Under förgasarens ordinarie gasspjäll sitter ännu ett, som manövreras av en elektromagnet. Vid växling stänger elektromagneten gasspjället för att hindra att motorn rusar. Omedelbart efter att växlingen utförts, öppnar extraspjället direkt.

Själva växlingen sköts av växelväljaren, som monterats i gaveln på växellådan. En elektromagnet och en elmotor sköter växelrännans rörelser. Auto-

matkopplingen har en spalt mellan motor- och växellådsdelen, som är fylld med fint järnpulver. När knappen för neutralläge är intryckt, roterar båda delarna fritt i förhållande till varandra, då pulvret ligger löst mellan dem. När en växel trycks in och varvtalet på motorn ökas, bildas ett magnetfält mellan växellådans båda delar. Pulvret i spalten binder samman kopplingens motor- och växellådsdel.

Ju högre motorvarv, desto starkare magnetfält får man, och desto hårdare tar kopplingen.

Växellådan är givetvis helsynkroniserad. Bredvid knapppanelen finns en vippströmbrytare med symbol för tätbebyggelse uppåt och motorväg nedåt. Vid stadskörning hindrar den att man i onödan får in ettan, varigenom körningen skulle bli onödigt ryckig. Uppväxlingarna påverkas inte.

Man startar motorn med N-knappen intryckt. Den har automatchoke, som på brukligt sätt träder i funktion när man trycker ned gaspedalen innan nyckeln vrids om. När motorn gått igång, får den gå på tomgång, man trycker in knapp A (eller R om man ska bakåt) och behöver därefter inte växla förrän man är framme.

Genom att kopplingen genom sin konstruktion tar lätt i början av inkopplingen och hårdare sedan, blir växlingarna mjuka och behagliga. Med lätt gaspådrag sker växlingen från 1:an till

2:an vid 20 km/tim och från 2:an till 3:an vid ca 40 km/tim. Med stark pådrag ligger man kvar längre på 1:an och 2:an, hur långt beror på mycket gas man ger. Vid accelerationsprovets fullgaskörning skedde de sista växlingen vid 36 och den andra vid 72 km/tim. Därvid utnyttjas växlingarna så bra som strängt taget är möjlig maxeffektvarvet är 5 200, och vid 3 000 sker mycket nära det. Om man skulle bara kunna ge en förbättring på någon tiondel.

Accelerationen blir trots det tydligt långsammare än med vanlig låda, beroende på att växlingarna är längre. Särskilt vid starten på delarna till spillo i massa, genom det tar ett ögonblick innan servon talar om för reläboxen vad man på färde, och innan reläboxen skicka order till koppling och växlar, och dessutom tar det en stor bråkdel av en sekund innan kopplingen griper för fullt.

Med bara tre växlar och lite men mjuka växlingar är 8 Automatic ingenting för sportvagn. Det är heller inte meningen. Det ser ut att vara en lite lyxig och småvagn, en stadsbil som går lätt som möjligt att stå ut med. Ute på landsbygden bekämlas ibland att det saknas en accelerationsväxel för omkörningar med snitt upp till 90–95 km/tim.

I storstadstrafik är däremot lådan idealisk. Det kan inte pånas något av sport i att röra spak var femte sekund i en bil med automatlåda som sköter växling och koppling blir det betydligt mindre tröttnande. Vid stadskörning ser man heller ingen saknad i fjärde växel. Bränsleförbrukningen är också mindre än vad man är beroende på att växlingarna är längre än vid körning med vanlig låda man helst varvar ut på var. De vanligaste invändningarna mot automatlådan är inte helt tillämpliga den som sitter i Renault 8 A.

● Kraftförluster och sämre drivkraft är normalt för amerikanska matlådor genom deras hydrauliska



Först i världen med tryckknappsväxling var Chrysler för ungefär tio år sedan, men idén är bra, så Renault behöver inte skämmas för att ha tagit upp den. Siffror respektive bokstäver är belysta inifrån då belysningen tänds.

4 TEKNIK FÖR ALLA 14/65



Det är inte mycket i motorrummet som skiljer Automatic-utförandet från den vanliga Renault 8A. Man ser varvtalsregulatorn, som manövrerar förgasarens extra gasspjäll, och nedtill servon, som drivs med wire från växellådans utgående axel.



Några utvändiga skillnader jämfört med 8A finns inte, om man undviker "baksätet" på höger baklygel. Baksetet är det harmoniska att andra bilstyrelser i finish är bra, bland prisklassens bästa.

## Återgivet med tillstånd av Teknik för Alla 2003

OBS! Dessa artiklar erbjuds för gratis nerladdning från Renault 10-siten eftersom de inte finns att köpa från förlaget längre!

Ursäkta den delvis dåliga kvaliteten på detta exemplar, vilket beror på att sidorna scannats från hela inbundna årgångar av tidningen!



svandlare, i vilka kraftförluster beror från ca 25 % vid acceleration stillastående på ettan till 4-5 hög fart på högsta växeln. Några förluster förekommer inte i Renault 8. Längre växlingspauser ger sämre acceleration än med en 3-växlad låda, men skillnaden är liten och fullständigt beaktad för den kundkrets som normalt köper denna vagn.

En bra bränsleförbrukning brukar komma just på grund av förlusterna vid växelskiftet, men även de ellipserna med magnetpulverkoppling. Renault 8 Automatic är sämre på mindre förbrukning vid låga och oförändrade värden vid långkörning.

En kängel till följd av att bilen är komplicerad och fått flera fel. Naturligtvis finns det en del saker som en så komplicerad konstruktion som denna kan ställa till trasor. På andra sidan måste man tänka på att automatlådan genom att förhindra felaktiga växlingsövergångar och felaktiga växlingsövergångar på både motorn och växellådan. Om man inte vill ha gasen för att avsiktligt

få automatiken att blockera, så kan det hända, att man lyckas. För att den ska fungera normalt igen behöver man bara trycka in knapp N för att få friläge, och därefter A igen, varefter den växlar på normalt sätt.

Automatlådan har varit under utveckling under flera år, och det är förmodligen därför som den levereras tillsammans med den gamla 956 cc-motorn. På långkörning med bra vägar skulle det vara lyckat med Major-motorn på 1108 cc, men i stadstrafik är den inte tillräcklig. Båda motorversionerna är varvilliga, vibrationsfria och smidiga, vilket den femlagrade vevaxeln säkerligen har del i. Motorljudet är diskret vid låga varv och ljudisoleringen måste anses bra för denna prisklass. Vid högre varv börjar det låta vassare baktill, men aldrig i störande grad.

För övrigt återstår bara att upprepa lite av vad vi skrev i TFA 23/64, exempelvis att bromsarna är förtroendeingivande i alla situationer men som alla skivbromsar utan servo kräver ganska högt pedaltryck, att man sitter utmärkt och har lätt att komma i och ur om man inte är över 1,90 lång, att styrning och vägegenskaper förtjänar

åtminstone med nöje godkänt, och att inredningen måste anses elegant och smakfull för en liten bil. En liten anmärkning: Det lilla emblemet i rattcentrum ger solkatter i ögonen när man har solen snett bakom sig.

Formgivningen är särpräglad och måste anses ovanligt elegant för en relativt liten bil — det är lättare att rita en större bil så att den blir snygg. Den som är lite konservativ har kanske lite svårt att tåla "vägdalen" i mitten på huven framtill.

Renault 8 Automatic kan rekommenderas till äldre personer, som vill ha en så lättkörd bil som möjligt, till vem som helst som kör mycket i stadstrafik, och för en grupp till — den som är invaliderad måste välkomna en liten och ekonomisk bil med automatlåda efter att tidigare mest ha varit hänvisad till amerikanska modeller.

Den som är rädd för att Renaults automatlåda ska vara otillförlitlig kan lugna sig med att fransmännen sedan början på trettioalet byggt förväjlarväxellådor (Cotal), som har mycket gemensamt med den, och att dessa haft rykte om sig för utmärkt driftsäkerhet.

## Återgivet med tillstånd av Teknik för Alla 2003

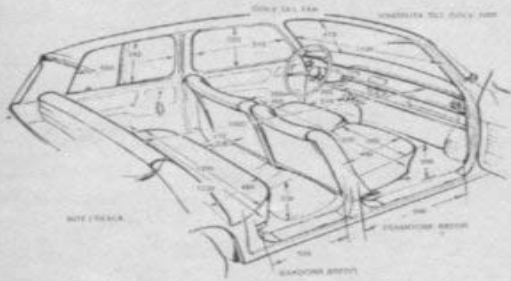
OBS! Dessa artiklar erbjuds för gratis nerladdning från Renault 10-siten eftersom de inte finns att köpa från förlaget längre!

Ursäktas den delvis dåliga kvaliteten på detta exemplar, vilket beror på att sidorna scannats från hela inbundna årgångar av tidningen!

# TEST 14/65

## RENAULT 8 AUTOMATIC

Tillverkare: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine), Frankrike.  
 Generalagent: Svenska Renault AB, Bromma.  
 Pris på gatan i Stockholm: 11 359.—



## DATA OCH PRESTANDA

**TESTFÖRHÅLLANDEN:** Torr, varmt väder, måttlig vind. Vägbanor: Torr asfalt. Bränsle: Premiumbensin, 100 oktanol.

**TJANSTEVIKT:** 860 kg.

**TOPPFART:** Genomsnitt av ett försök i vardera riktningen 125 km/tim. (Detta är ett lägre värde än för den 4-växlade Renault 4A, som har samma bakaxelutväxling på 4:an som Automatic har på 3:an. Som 3-växlad behöver vägnen betydligt längre ansats för att nå fartområdet ovanför 120 km/tim, vilket kan förklara skillnaden).

**BRÄNSLEFÖRBRUKNING:** Se diagram. Totala bränsleförbrukningen mättes i detta speciella fall separat för stadstrafik och landsvägskörning, och motsvarade 9,84 resp 0,73 liter/mil. Normal landsvägskörning 0,68 liter/mil. Värdet motsvarar förbrukningen vid en hastighet mitt emellan 50 km/tim och vägnas toppfart. Bränsletanken rymmer 38 liter.

**ACCELERATION:**

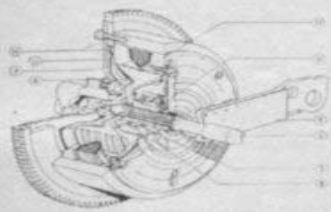
0—50 km/tim 5,8 sek  
 0—65 km/tim 12,5 sek  
 0—80 km/tim 18,5 sek

## TEKNISK SPECIFIKATION

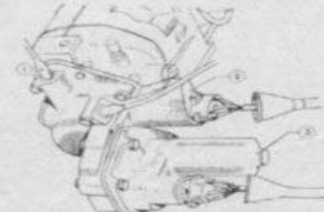
**MOTOR:** 4-cylindrig vattenkyld radmotor. Cylinderdiameter 65 mm, slaglängd 72 mm, slagvolym 956 cc. Kompression 8,5:1. Maxeffekt 40 hk DIN (48 hk SAE) vid 5 200 varv/min. Max vridmoment 7,0 kpm DIN eller 7,65 kpm SAE vid 2 500 varv/min.

Motorn är placerad baktrill i vagnen i dess längdriktning. Toppventiler med stötstänger, topplock i lättmetall. Cylinderblock i gjutgoda med våta utbytbara cylinderfoder, 5-lagrad växellåda. Slutet kylsystem.

**KOPPLING:** Jaeger automatkoppling med magnetpulver.



Magnetpulverkopplingen i genomskärning. Magnetpulvret (kornstorlek 1/1000 mm) finns i spalten som markeras med bokstaven U.



Växelväljaren sitter på växellådans gavel och har en elmotor och en solenoid som huvudbeståndsdelar. Vid "1" servos drivwire.

**AUTOMATVÄXELLÅDA:** Växellåda utan direktväxel, med tre sv växlar framåt samt bakväxel. Manövrering med tryckknapp på brädan. Växellådashus av aluminiumlegering, gemensamt för växellåda, den spiralskurna slutväxeln. Utväxlingsförhållande i slutväxeln 4,125:1 (8X35).

**Utväxlingsförhållande i växellåda**

Etan	3,54:1
Tvåan	1,81:1
Treen	1,03:1
Backen	3,60:1

**Motorsvår vid 7,0**

**FIXDRING:** Individuell fjädring på samtliga hjul med spiralfjädrar liksom teleskopstöttdämpare. Krängningshämmare framtrill. Framning: Tvärliggande länkar. Bakhjulsupphängning: Svänglång liggande drivtag.

**STYRNING:** Kuggstängsstyrning med retur fjäder för mittläget. rättsvarv mellan ändlägena 3,6.

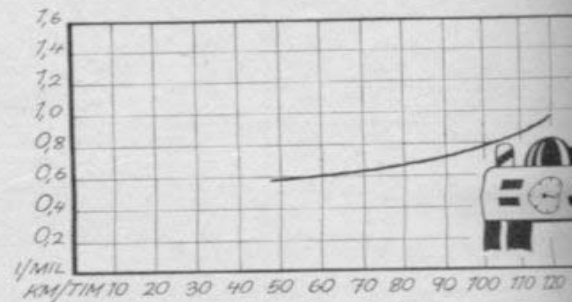
**BROMSAR:** Skivbromsar på samtliga hjul, hydrauliskt med tryckbegränsningsventil, som förhindrar låsning av bakhjulen. Skivdiameter 230 mm. Bromsytans bredd 40 mm.

**ELEKTRISK UTRUSTNING:** Spänning 12 V. Generatoreffekt 22 A citet 40 Ah.

**DÄCK:** Dimension 145X380. Typ: Vanliga eller 135X380 bilda från 1,00 kg/cm<sup>2</sup>, bak 1,8 kg/cm<sup>2</sup>.

**UNDERHÅLL:** En enda smörjnippel (pedalagren) var 20 000 e km motorn var 5 000 e km.

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING



## VI HAR TESTAT

Är ni intresserad av att läsa vår test av någon viss vagn går det bra att rekommendera det aktuella numret från Teknik för Allas expedition, Box 3137, Stockholm 3.

Fiat 1500	10/83
Hillman Super Minx	11/83
Volkswagen 1500	12/83
Hillman Imp	13/83
Opel Rekord	14/83
Peugeot 404	15/83
Porsche Sup3r 75	16/83
	17/83

Skoda Octavia Super	18/83
BMC Cooper S	19/83
Volvo P 1800 S	20/83
Saab 96	21/83
Fiat 2300 Familiare	22/83
Ford Zodiac Mk III	23/83
Cortina GT	24/83
Rolls Royce	25/83
Vauxhall Cresta	26/83
Renault 4L	1/84
Hillman 1800	2/84
Peugeot 404 stationsvagn	3/84
Citroën ID 19 Break	4/84
Triumph TR4	5/84
Lotus Cortina	6/84
DAF de Luxe Extra	7/84

Ford Corsair	8/84
Triumph 2000	9/84
Volkswagen Variant	10/84
Fiat 1100 D stationsvagn	11/84
Renault Caravelle	12/84
Vauxhall VX 4300	13/84
MG Midgat Mk II	14/84
Lancia Flavia Coupé	15/84
Triumph Herald 1200	16/84
Simca 1500	17/84
Porsche 9C	18/84
BMW 1800 Ti	19/84
Fiat 1505	20/84
Austin 850 Countryman	21/84
Chevrolet Impala	22/84
Renault R8 Major	23/84

Austin 1300
Wartburg 1000
Vauxhall Viva
Fiat 850
Ford Mustang
Lotus Elan
Hillman Super Minx
MGB
Fiat 2 300 S Coupé
DKW F102
Rover 2 000
NSU Prinz
Vauxhall Cresta
Vauxhall Victor
Volkswagen 1200
Skoda 1000 MB