

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 Gordini

Nästan varenda bilist drömmer ibland om att vara varg i fårakläder. Så gott som var-
enda "hundkoja" man ser är en Cooper-version. Det senaste att vara varg i är Gordinis
nya Renault, en komfortabel liten bil som gör drygt 165 km/tim och ser ut
att vara absolut standard.

Foto ULF URBAN

Tidigare variationer på Gordini-temat har varit ganska enkla trimningar, men den här gången handlar det om en totalt omkonstruerad motor med få delar som är utbytbara med standardmotorerna. Resultatet är 95 hk från 1 108 cc, fortfarande lika jämn gång som standardmotorn, utan olater och med en obetydlig förlust i dragkraft vid låga varv.

En nästan fördubblad motoreffekt har ökat toppfarten i en proportion som bestäms av aerodynamiska lagar, och Gordinin kan nu göra 166 km/tim och uppnå 80 km/tim på mindre än 10 sekunder. Bränsleförbrukningen varierar avsevärt mellan 1,17 liter per mil vid hårdkörning och 0,82 om man tar det lugnare.

Den största förändringen märks i våghållningen som kräver speciell uppmärksamhet med tanke på de högre hastigheterna. Sänkning och förstärkning av fjädringen och franska Dunlop SP däck har gjort stor skillnad och bilen är nu mycket stabilare vid höga farter och mindre påverkad av sidvindar; i kurvor kan man vräka in den glatt och sorglöst.

Bland det som imponerar mest hos Renault 8 Major är Akkomforten, över-

lägsen alla bilar av den storleken, men med sin styvare fjädring har Gordinin fått offra en del i det avseendet, fastän inte mer än vad som kan accepteras — den är bara en liten aning stötig.

Med undantag av lite rikhaltigare instrumentbräda är interiören i övrigt oförändrad från Major 1965; ypperliga säten, rymligt baksäte och ljudisolering av högsta klass.

Till ett pris av 14 157:— på gatan är Renault Gordini inte direkt billig, men den är verkligen trevlig att köra och hur behändig som helst i både stadstrafik, på småvägar och motorväg.

Utvecklingen gör oss alltmera vana vid stora effekter från små motorer, men få seriellverkade bilar utom sportvagnar för tävlingsbruk kan tävla med så höga siffror som 95 hk från 1 108 cc — 86 hk per liter. Standardmotorn ger från samma slagvolym 50 hk vid 4 600 varv/min — den extra effekten kommer från en omkonstruerad cylindertopp med snedställda ventiler och två axlar för vipparmarna. Förbränningsrummen är halvklotformiga med 50° mellan ventilerna. En vassare kam, specialtillverkat avgasgrenrör med fyra pipor och två Solex

dubbelförgasare fullständigt ombyggnaden. En oljekylare gör det möjligt att använda effekten under långa perioder.

Maximal effekt utvecklas vid 5 000 varv/min och handboken varnar för att det är farligt att överskrida detta. Vi nöjde oss med det vid accelerationen, proven fastän varvräknaren saknar markering. Om man skulle vänta sig, för att det hör, blev varven lätt astronomiska eftersom motorn går förvånansvärt jämnt vid 6 500 varv/min. Då maximalt vridmoment utvecklas hela vägen till 4 000 varv/min, håller man motorn om detta område större delen av tiden men den drar fint från ca 4 500 till 5 500 på fyran. Om man "golvar" gaspedalen vid 3 000 varv/min blir det en liten acceleration innan motorn fattar galoppen, men den stora prestanda kan användas med stor lätthet, och Gordinin är underbart lätt att ta sig fram med i trafiken, där den smidigt sticker förbi långsammare bilar.

Som ofta är fallet med välskötta och rade bilar med bra däck, blir körningen för ständigt inte representativ för dess prestanda. Däck och separering bak gör det omöjligt att få en



Inredningen skiljer sig obetydligt från Major 1965 — bara instrumenten är annorlunda. En varvräknare är nödvändig på en bil med en så extrem motor.



Motorn rummet verkar bekant, men inte dess innehåll. Den breda vridmomentet utvecklas vid två dubbla Solex-förgasarna och det effektiva avgasgrenröret.

Återgivet med tillstånd av Teknik för Alla 2002

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!



10-er som redan visat sig framgångsrik i rallyn, en pigg vagn för sportig körning, en rymlig och praktisk familjevagn för både stadstrafik och landsvägs-
körning — allt det är Renault Gordini.

... på torr vägbana, och en kvick
... omalle döda motorn — att slira
... kopplingen var nödvändigt. Den
... formen som har överraskande
... motstånd hjälper säkert accele-
... i det högre området, och det
... sponerande att en sådan bil kan
... km/tim på en tid som är pålit-
... lätt att uppmäta — det tar
... knapp minut och lite över 1600

... grammet för bränsleförbrukning
... mycket brant, och när vi höll på
... med att undersöka gränserna
... prestationsförmåga kom vi upp
... 25 liter/mil. Ett veckoslut med
... i tät trafik med en fart som
... gick över 80 km/tim gav som
... 0,75 liter/mil. Ett genom-
... melle mellan de två ytterlighe-
... get nästan vår siffra för gen-
... get vid testkörningen på 0,935
... vilket ger en aktionsradie på
... mil.

... man använder den manuella cho-
... arar bilen omedelbart, men det
... att inte röra gaspedalen på 30
... er eller så. Motorn värms upp
... med en aning choke över den
... kilometer. Den normala arbets-

... temperaturen är omkring 80 grader,
... men om man kryper i långsam trafik
... går den upp till 95 grader, men aldrig
... högre.

Standardvagnens växellåda och bak-
axelväxeln har bibehållits och utväx-
lingsförhållandena verkar ligga fint i
förhållande till varandra med lämpliga
toppfarter på växlarerna. Toppfarten på
fyran sammanfaller nästan med var-
talet för maximal effekt, ett bevis på
att utväxlingen är rätt vald.

Växelspaken känns inte så bra. Man
räkar visserligen inte ut för att få in
fel växel, men det är svårt att känna
om man kommer rätt, och det finns
en massa glapp i spakens rörelse. Man
lär sig att dra in glappet innan man
rör kopplingen, och på det sättet blir
växelrörelserna mindre vaga och mycket
kortare. Kopplingen är tung jämfört
med småvagnar i allmänhet och tycks
inte särskilt känslig. Inga ljud från
kraftöverföringen nådde in i bilen.

En Renault med toppfart över 165
mottogs med blandade känslor till en
början med tanke på standardversio-
nens överstyrning och känslighet för
sidvindar. Modifieringarna av fjäd-
ringen har gjorts på ett intelligent sätt

och ger en god kompromiss mellan kom-
fort och vägegenskaper. Styvare fjäd-
ring och en kraftigare krängningshäm-
mare fram håller krängningen vid ett
minimum och förhindrar därmed pen-
delaxlarnas lyfttendens att sätta in.
Därför kan man gå in i en kurva snabbt
med avsikten att sladda igenom, utan
fruktan för att man ska sno runt eller
tippa över.

Till att börja med är bilen kraftigt
understyrd och den slutliga överstyr-
ningen sätter in först vid mycket stora
sidokrafter. Vid vått väglag kan un-
derstyrningen bli i kraftigaste laget om
man vrider ratten för kvickt, så att
framhjulen förlorar greppet, men un-
der de flesta körförhållanden känns
styrningen neutral och välbalanserad.
På standardvagnen ger den konstgjorda
återgången med fjädrar en viss okäns-
lighet trots en castervinkel på 9 grader,
men de större sidkrafterna som kan
användas med Gordinin ger upphov till
nog känsla för att det ska kännas för-
troendeingivande, och man kan styra
med precision. I sidvindar märks en
tydlig förbättring; den reagerar fort-
farande för dem, men vid t o m 160

(Forts på sid 31)

Återgivet med tillstånd av Teknik för Alla 2002

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!

TEST 19/65

RENAULT 8 GORDINI
 Tillverkare: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine), Frankrike. Generalagent: Svenska Renault AB, Bromma. Pris på gatan i Stockholm 14 187.—

Motor
 Renault 8 GORDINI
 av de bästa

DATA OCH PRESTANDA

TESTFÖRHÅLLANDEN: Regnigt med lätt vind. Temperatur 18—19° C. Barometerstånd ca 745 mm Hg. Vägbanor: Fuktig asfalt. Bränsle: 97 oktanol.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade vid 50 km/tim 7% för mycket och vid 100 km/tim 6% för mycket.

TOPPFART: Genomsnitt av fyra körningar i båda riktningarna 165,9 km/tim. Bästa notering i ena riktningen 168,8 km/tim. Vid ett annat prov fick bilen accelerera från stillastående 1 600 m varefter tiden på efterföljande 400 m uppmättes. Genomsnittet motsvarade en hastighet av 162,7 km/tim.

TOPPFART PÅ VAXLARNÄR:
 Högsta tillåtna hastighet på
 3:an 112 km/tim
 2:an 74 km/tim
 1:an 46,7 km/tim
 Hastigheterna motsvarar ett motorvarv av 6 500 varv/min.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Se diagram. Totala bränsleförbrukningen motsvarar 1,09 liter/mil. Normal landsvägskörning 0,91 liter/mil. Värdet motsvarar förbrukningen mitt emellan 50 km/tim och vagnens toppfart, plus 5% tillägg för acceleration. Bränsletanken rymmer 38 liter.

BACKTAGNINGSPRESTANDA MED BIBEHÅLLEN FART:
 Största lutning på
 4:an 1:11,1
 3:an 1:6,9
 2:an 1:4,5

ACCELERATION:

km/tim	sek
0—50	5,0
0—65	6,9
0—80	9,8
0—95	13,6
0—110	17,9
0—130	26,2
0—145	39,6
0—160	58,1

400 meter med stående start 18,9 sek.

TEKNISK SPECIFIKATION

MOTOR: 4-cylindrig vattenkyld fyrtakts radmotor med våta, utbytbara föder. Boring 70 mm, slaglängd 72 mm, slagvolym 1 108 cc. Tappvar med stötstänger. Kompressionsförhållande 10,5:1. Två Solex 40P10 föder. Oljekylare. Max effekt 85 hk SAE vid 8 500 varv/min. Max moment 10 kpm mellan 4 000 och 6 000 varv/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Enskivig torklamellkoppling. Fyrväxlad låda med spekul, hetsynkroniserad och utan direktväxel. Utväxlingsförhållande 3,61:1, 2:an 2,25:1, 3:an 1,48:1, 4:an 1,03:1. Bakaxelutväxling 4,13 till 8/33, på begäran 4,57:1 (7/32) eller 4,375 (8/35).

KAROSS: Självbärande.

FJÄDRING: Fram separatfjädring med dubbla triangelviklar och fjädrar, bak pendelaxlar med momentsteg och spiralfjädrar Allisopex med stötdämpare, två fram och fyra bak.

BROMSAR: Lockheed skivbromsar runt om med Hydrovac servo. Stötar 10 tum.

STYRNING: Renault kuggstängestyrning.

DÄCK: 135X380 Dunlop SP.

TJANSTEVIKT: 890 kg.

UNDERHÅLL: Oljebyte var 500:e mil, smörjning av en nippel var 100:e mil.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

VI HAR TESTAT

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

Opel Rekord	15/63	Ford Zodiac Mk III	23/83	Vauxhall VX 430	13/64	Lotus Elan	14/64
Peugeot 404	16/63	Cortina GT	24/63	MG Midget Mk II	14/64	Hillman Super Mini	15/64
Porsche Super 75	17/63	Rolls Royce	25/63	Lancia Flavia Coupé	15/64	MGB	16/64
Skoda Octavia Super	18/63	Vauxhall Cresta	26/63	Triumph Herald 1200	17/64	Fiat 2300 S Coupé	17/64
BMC Cooper S	19/63	Panhard XL	1/64	Simca 1500	18/64	DKW F102	18/64
Volvo P 1800 S	20/63	Hillman 1600	2/64	Porsche SC	18/64	Rever 2 000	18/64
Seat 86	21/63	Citroën ID 16 Break	3/64	BMW 1800 Ti	18/64	NSU Prinz 1000	20/64
Fiat 2300 Familiare	22/63	Peugeot 404 stationsvagn	4/64	Fiat 1300	20/64	Vauxhall Cresta	21/64
		Triumph TR4	5/64	Austin 550 Countryman	21/64	Vauxhall Victor	22/64
		Lotus Cortina	6/64	Chevrolet Impala	23/64	Volkswagen 1100	23/64
		DAF de Luxe Extra	7/64	Austin 1300	24/64	Renault 1600 MB	24/64
		Ford Corsair	8/64	Renault 18 Major	25/64	Renault 8 Astoria	25/64
		Triumph 2000	9/64	Austin 1300	26/64	Ford Tempra 20 M TS	26/64
		Volkswagen Variant	10/64	Vauxhall Viva	1/65	Mercedes-Benz 200 SL	26/64
		Fiat 1100 D stationsvagn	11/64	Fiat 650	1/65	Formula Vee	26/64
		Renault Caravelle	12/64	Ford Mustang	2/65	Jaguar Mk X	26/64

6 **TEKNIK för ALLA** 19/65

Återgivet med tillstånd av Teknik för Alla 2002

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!

Starten såg bra ut
erjan men så bar det
svårt läge och där
te Ambjörn parera
starka vinden utan
öskoppla på ca 30
öjd. Men turen fanns
av en termikblåsa
le upp modellen på
till en maxtid. Med
kunde Heggelund
ana. Reservmodellen
s så gott vädret
så gick normmän-
ll start, men turen
vara med. Det blev
sek vilket i och för
n bra tid i det väd-
t över minuten kuns-
som godkänt.)
lagel måste ta till
modell sedan hans
fått kroppen
d en våldsam land-
fjärde start. Själv
oll inte på sin re-
"Mr Max" gjorde
rättvisa och note-
grant slutresultat.
hoppet om en lag-
D:2 då Hans Ahl-
rick sin bortflugna
ans visade stor sä-
å han sände iväg
till en perfekt max.
av lagtävlingen i
dde nu på Harri
fed ett enormt ut-
drar just hur myc-
i gör i spjut? —
han upp sin modell
xtid. Så kunde man
—svenskarne hade
utan allt men fick
gggern i D:2 till

RESULTAT

A:2	
Wahlund, Sv...	613
Heggelund, No...	528
Janne, Fi...	516
Täkkäpää, Fi...	488
Sköld, Sv...	462
C:2	
Håkansson, Sv...	768
Enstedt, Da...	735
Engsberg, Da...	697
Ahman, Sv...	677
Bagge, Sv...	654
D:2	
Agö, Sv...	783
Isopeläinen, Fi...	701
Janhonen, No...	611
Laslo, Fi...	588
Agger, Da...	563
Lag A:2	
.....	1 402
.....	1 300
.....	1 399
.....	1 094
Lag C:2	
.....	2 090
.....	2 002
.....	1 716
.....	1 690
Lag D:2	
.....	1 649
.....	1 519
.....	1 369
.....	1 051
Lag totalt	
.....	5 020
.....	4 695
.....	4 252
.....	3 963

RENAULT GORDINI

(Forts fr sid 5)

km/tim kräver förelserna på vägen bara små korrekationer.

De fyra skivbromsarna har ny hjälp av en Bendix servo. De stannar upp bilen anmärkningsvärt bra från höga farter och fortsätter att göra det utan större mattning. Vid lägre farter är deras verkan inte progressiv, och det fordras ett visst tryck på pedalen innan de börjar fungera alls. Efter två körningar genom en dryg vattenpöl ökade pedaltrycket något, men återgick snart till normala värden. Handbromsen tar betryggande.

Akningen blir inte lika skakfri som i standard-Majoren och blir stötig på dålig väg, men sätena är mjuka och så bekväma att man knappast märker någon försämring. Med justerbart ryggstöd och god justermån i längsled kan man alltid få en bekväm körställning. För den som är tung nog att sjunka ned ordentligt i siten är stödet i sidled tillfredsställande. Alla reglage är bekvämt placerade även om man har dragit tillbaka sätet så mycket det går. Värme/ventilationssystemet med separata friskluftinsläpp vid båda ändar av instrumentbrädan håller även en mycket kinkig förare obehövrad och utvilad över långa sträckor. En god hjälp i detta avseende ger den låga nivån för både motor och vindljud.

För baksätesspassagerare är knäutrymmet lite begränsat med framsätet helt tillbakaskjutet, men ryggstöden till framstolarna är tillräckligt urholkade för att personer av medellängd ska sitta bekvämt. Sikten är god runt om, och när man parkerar är det möjligt att se bilens bakända om man sträcker på sig en aning. Strålkastarna har ett bra asymmetriskt halvljus och har lång räckvidd och god spridning, så de är fullt tillräckliga med tanke på vagnens prestanda.

För att tillfredsställa kunder med smak för det sportiga har instrumentbrädan nu fått fyra runda instrument: Hastighetsmätare, varvräknare, temperatur- och bränslemätare. Belysningsreglaget påverkar också signalhornet, som är ett kompressorhorn med genomträngande ljud.

Småsaker kan plockas in i de två handskfacken eller läggas på hyllan bakom baksätet, en rejäl fördjupning bakom ryggstödet. Det finns fickor i dörrarna. Normalt levereras vagnen med säkerhetsseklar, och det finns även rejäl stoppning runt instrumentbrädan och i solskyddet.

NY TFA-HANDBOK

praktisk maskinkunskap



Pris
12:50

Praktisk maskinkunskap innehåller i koncentrerad form massor av upplysningar som en praktisk jordbrukare ständigt måste ha till hands. Hur mycket avverkar en spannmålskruv, hur mycket luft behövs till en spannmålstork, hur beräknas remskivans dimension, hur många kubikfot går det på en kubikmeter...? Praktisk maskinkunskap är en ovärderlig "lathund" i det dagliga arbetet på gården. Innehållet är uppställt i den ordning arbetena förekommer på ett jordbruk.

TEKNISKA FÖRLAGS AB

Till Tekniska Förlags AB, Box 3137, Stockholm 3.

Sänd mig omg. ex. Praktisk maskinkunskap, kr 12:50 + oms och porto.

Namn:

Bostad:

Postadress: TFA

19/65 TEKNIK för ALLA 31