



Renault R8 Major är till det yttre svår att skilja från den vanliga R8 A. Kromlisten på sidan är dock ett av Majors kännetecken.

VI TESTAR

RENAULT R8 MAJOR

Renault R8 Major är en snabb liten bil. Särskilt när det gäller accelerationen. Det är många konkurrerande vagnar med större motor som har sämre acceleration. Majors motor på 50 hk ger också betydligt vassare "ax" än den på 48 hk som sitter i den vanliga R8 A. Men Major är inte bara snabb, den är också bensinsnål. Major-motorn på 1 108 cm³ är t o m lite bensinsnålare än 956 cm³-motorn i R8 A. I fråga om inredningen är Major lite lyxigare än R8 A som är 800 kr billigare. Sammanfattningsvis kan man om Major säga att den har få konkurrenter med lika många fördelar...

Foto ULF URBAN

4 TEKNIK för ALLA 23/64

Det tar Renault R8 Major 11,9 sekunder att accelerera från stillastående till 80 km/tim. Av de bilar vi testat under de senaste två åren är det många större vagnar som inte kan visa upp lika fin acceleration.

Det finns t o m bilar ända upp i 3-litersklassen som har sämre acceleration. Detta bevisar två saker:

- Cylindervolymen ger dåligt besked om prestanda.

- Den här vässade R8:an är en ovanligt snabb liten bil.

Men Major är inte bara en snabb bil. Den är också förhållandevis bränslesnål. Många större bilar med sämre acceleration har samtidigt större bränsleför-



Bagageutrymmet är rymligt för en bil med motor bak.

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!

brukning — och de som är mer ekonomiska än Major (oavsett storleken på motorn) är inte lika snabba.

■ Förhållandet prestanda/ekonomi är alltså anmärkningsvärt hos Renault RS Major. Men vagnens fördelar är inte slut med detta. Sittkomforten, den smidiga motorn och den effektiva ventilationen är av en klass som man annars hittar hos betydligt dyrare bilar.

En del av Majors konkurrenter har bättre väg- och köregenskaper, några är också rymligare men det är svårt att hitta en konkurrerande vagn som i stort har så många fördelar.

Major är en motorstarkare och lydigare variant av den vanliga RS:an (RS A). Motorn på 956 cm³ har bytts till en på 1108 cm³. Detta ger Major högre toppfart (138 km/tim mot 132 km/tim) men framför allt bättre acceleration både genom växlar och på höga växlar. Bränsleförbrukningen har inte ökat — snarare tvärtom.

Majors motor — som även finns i Caravelle — är i stort sett identisk med den femlagrade 956 cm³-version som alltså sitter i RS A.

Det som skiljer är cylinderdiametern. Den höjer volymen till 1108 cm³ och motorstyrkan från 48 hk SAE vid 5 700 varv/min till 50 hk SAE vid 4 800 varv/min.

■ Båda motorerna har samma slutna kylsystem, aluminiumtopp och automatchoke som ger snabba kallstartar (Major var dock ibland ovillig att starta när det var varmt).

Båda är bland de mjukaste fyrcylindriga motorer vi testat. Som siffrorna kommer att visa märks de extra hästkrafterna hos Major-motorn mindre i toppfart än i acceleration.

"Lilla" RS:an behövs bortåt 36 sekunder för att komma upp i 110 km/tim. Major klarar det på 27 sek. Att flexibiliteten inte har försämrats visar accelerationen på 4:an från 30 km/tim till 65 km/tim — 12,9 för 956 cm³-motorn och 10,3 för 1108 cm³-motorn.

Aluminiumtoppen gör att man kan köra på 94 oktän utan knackningar. Eftersom vanlig landsvägskörning ger en bränsleförbrukning på 0,7 l/mil kan man lugnt säga att Major är billig i drift.

Underhållet har reducerats till ett minimum.

■ Major har Renaults senaste helsynkroniserade växellåda. Eftersom motorn sitter bak blir länksystemet långt. Detta gör att växlingarna med den mycket smala spaken blir lite sladdriga.

Tack vare den oslagbara synkroniseringen blir växlingarna ändå snabba, mjuka och lätta. Att motorn är följsam har också sin betydelse.

En del testförare kritiserade den lilla knoppen på växelspaken och ville hellre ha en större rundare knapp, andra menade att växelspaken över huvud taget inte var i klass med växellådan.

Renault RS Major (10 400 kr) är utifrån svår att skilja från RS A (9 600 kr). En kronlist på sidan och ett anorlunda monogram bak på bilen skiljer dock vagnarna åt.

Lilla RS:an säljs i Sverige i den så kallade EFTA-modellen där man genom en rad förenklingar i interiören kunnat pressa priset åtskilliga hundralappar.

RS är en typiskt fyrkantig bil. Många av testförarna var av den mening att vagnen är föga lyckad utseendemässigt men ansåg också att konstruktionen utan tvivel är funktionell.

Den fyrkantiga utformningen av frampartiet gör i ex att RS har ett ovanligt stort bagageutrymme för att vara svansmotordrivna.

Trots att batteriet är placerat i bagageutrymmet har det fortfarande en volym på cirka 250 liter. Bakom baksätet är bagagevolymen cirka 60 liter. Det yttre bagageutrymme läses inifrån bilen.

■ Reservhjulet ligger under golvet i ett fack bakom främre nummerplåten. Det tar bara några sekunder att få ut hjulet — eller lägga in det.

Bilar med motorn bak och med svängaxlar har tidigare haft rykte om sig att vara överstyrda; styrstången har också ofta ansetts vara alltför känslig.

RS-konstruktörerna har undvikit dessa karakteristika på flera sätt. Styrningen är med allt mycket tyngre än den skulle vara annars (castervinkeln är på hela 9°, extra fjädrar har satts på för att ratten snabbt skall gå tillbaka).

Vänddiametern är bara 9,15 meter. Styrningen måste anses lågväxlad, det behövs 3,75 varvs utslag från sida till sida.

På vägen är denna låga utväxling märkbar endast när man svänger myc-

ket kraftigt i tåg fart. När man närmar sig fullt rattutslag blir styrningen lite tung.

I vanliga fall märker man bara att kuggstångsstyrningen är mycket mjuk och precis. Det behövs inte mycket passning av ratten för att bilen skall gå rätt genom kurvorna som den tar med ett minimum av krängning.

■ En kraftig krängningshämmare fram, svagt negativt camber på bakhjulen och en stor skillnad i ringtrycket fram och bak ger en märkbar understyrning vid normal körning, och även när man tar kurvorna nog så bårt.

Kör man RS riktigt sportigt kommer man till slut till en gräns där understyrningen övergår till överstyrning. Bakhjulen ger sig iväg men det är lätt att klara i torrt väglag. I vått väglag sker övergången snabbare.

Renault har inte försökt att tillverka en vagn som man åker speciellt mjukt i. Man märker alla ojämnheter i vägbanan, särskilt i låga farter. Men man blir aldrig särskilt omskakad.

De behagliga framsätena i RS Major är något av det bästa som finns i marknaden. De har en justeringsanordning för ryggstöds lutning.

Sittdynorna som inte lutar kan endast ändras några grader, men detta räcker eftersom hela sätet kan justeras ordentligt framåt eller bakåt.

Det är nog med plats för knäna för dem som sitter i baksätet och är av normal längd. Inre höjden är tillfredsställande fram men väl knappt tilltagen bak för en lång passagerare.

I båda ändarna på den modifierade instrumentbrädan sitter ventilationsinlag som är ställbara, riktningen på den inströmmande luften kan förändras.

■ Sidorutorna bak kan öppnas utan att vinden tjuvar alltför mycket. Värmeanläggningen har hög effekt.

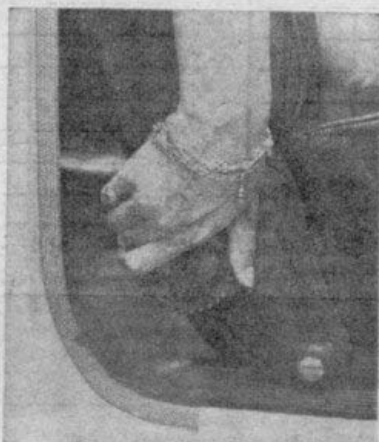
Vindrutespolare är standard. Genom spakar på rattroret sköts avbländning, blinkvisare och signalering. Det finns också ljusstuta. Strålkastarna är kraftiga, ljuset har bra spridning men halv-ljuset är lite "avsloppet".

Till utrustningen på Major har bl a ett läsbart handskfack, rockhängare, askkoppar samt kurvhandtag. Ljuddämpningen har förbättrats. Motorljudet är ändå framträdande.

Skivbromsarna runt om är utmärkta vid torrt väglag.



Det är framför allt Majors 50 hk-motor som skiljer den från RS A.



De bakväma framsätena har justerbara ryggstöd. Justeringsratten sitter illa till.



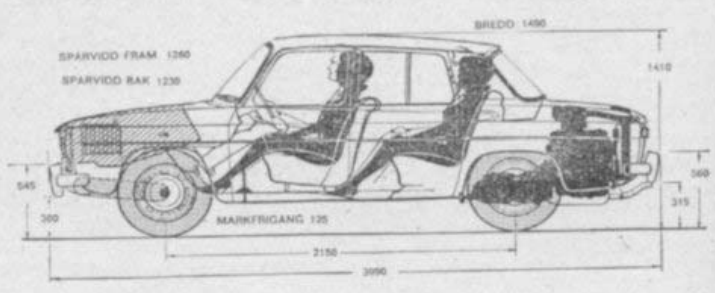
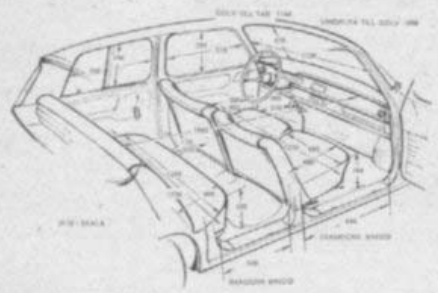
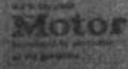
Sätena har sänkts på Major RS för att huvudrummet skall bli bättre.

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!

TEST 23/64

RENAULT 10 MAJOR
 Ett av de bästa bilarna som någonsin byggts.
 Enkelhet, praktisk, komfortabel, lätt att
 tillåta. Renault 10 är gyllene i konstruktion
 10 400 kr



DATA OCH PRESTANDA

TESTFÖRHÅLLANDEN: Väder: Varmt och torrt. Temperatur 14–18° C. Lufttryck omkring 700 mm Hg. Vägbeläggning: Asfalt och betong. Bränsle 97 okt.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade 8,5 % för mycket vid 50 km/tim och 8 % för mycket vid 85 km/tim. Vågmatören visade 3,75 % för kort sträcka.

TJANSTEVIKT: 800 kg.
MAXIMHASTIGHET: Medelhastighet på doserad rundbana 138 km/tim. Bästa tid på uppsett raksträcka i en riktning (400 m) motsvarar hastigheten 143 km/tim. Vid ett annat prov fick bilen accelerera från stillastående en sträcka på 1 600 m, varefter tiden för efterföljande 400 m mättes. Medelvärdet av flera prov i båda riktningarna blev 134 km/tim. Bästa tid i en riktning motsvarar 138 km/tim.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Se diagram nedan. Totala bränsleförbrukningen motsvarar en förbrukning av 0,8 l/mil. Normal landvägskörning 0,71 l/mil. Värdet motsvarar förbrukningen vid en hastighet mitt mellan 50 km/tim och vägens toppfart, plus 5 % tillägg för accelerationen. Bränsletankens rymd 38 l.

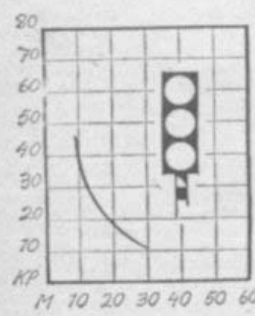
BÅCKTAGNINGSFÖRMÅGA MED BIBEHÅLLEN JÄMN FART:
 Max lutning på 4 an 1:11
 3 an 1:6,9
 2 an 1:4,8

ACCELERATION: Från stillastående se diagram.
 Acceleration på de två högsta växlar:
 4 an 3 an
 15–50 km/tim 11,8 sek. 8,7 sek.
 30–65 km/tim 10,3 " 6,4 "
 50–80 km/tim 10,6 " 7,8 "
 65–95 km/tim 12,4 " 10,7 "

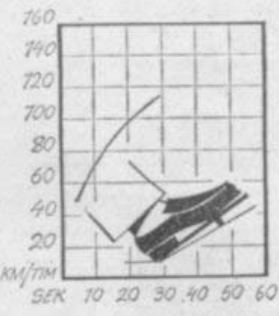
TEKNISK SPECIFIKATION

MOTOR: Fyrcylindrig radmotor. Cylindervolym 1 108 cm³, cylinderdiameter 70 mm, slaglängd 72 mm. Kompression 8,5.
FORGASARE: Solex 32 DISTA.
BRÄNSLEPUMP: Mekanisk.
MAXEFFEKT: 50 hk SAE vid 4 900 varv/min.
KRAFTÖVERFÖRNING: Gulvväxelspak. Utväxling: 4 an 1,03, 3 an 1,48, 2 an 2,26, 1 an 3,62, bick 3,08.
BROMSAR: Lockheed skivbromsar på alla hjulen.
HJULSTÅLL: Individuell fjädring på alla fyra hjulen med skruvfjädrar och hydrauliska stötdämpare. Stötdämpande gummibufferar. Krängningshämmande stabilisatorstötning fram.
STYRNING: Kuggstyrning med kompensationsfjäder.
DÄCK: Michelin X 145–300.

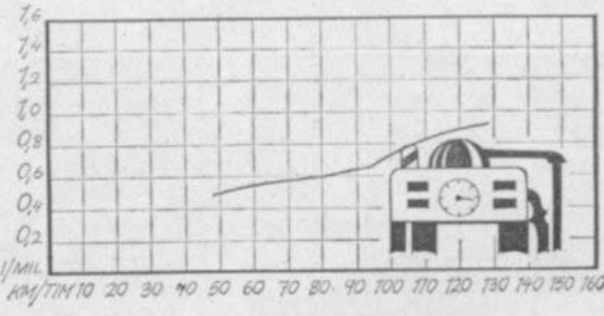
BROMSSTRÄCKA



ACCELERATION



BRÄNSLEFÖRBRUKNING



VI HAR TESTAT		Ford Zetec Mk II		Volkswagen Variant	
1100	1100	1100	1100	1100	1100
1200	1200	1200	1200	1200	1200
1300	1300	1300	1300	1300	1300
1400	1400	1400	1400	1400	1400
1500	1500	1500	1500	1500	1500
1600	1600	1600	1600	1600	1600
1700	1700	1700	1700	1700	1700
1800	1800	1800	1800	1800	1800
1900	1900	1900	1900	1900	1900
2000	2000	2000	2000	2000	2000
2100	2100	2100	2100	2100	2100
2200	2200	2200	2200	2200	2200
2300	2300	2300	2300	2300	2300
2400	2400	2400	2400	2400	2400
2500	2500	2500	2500	2500	2500
2600	2600	2600	2600	2600	2600
2700	2700	2700	2700	2700	2700
2800	2800	2800	2800	2800	2800
2900	2900	2900	2900	2900	2900
3000	3000	3000	3000	3000	3000