



Vi testar:

# RENAULT MAJOR

Foto ULF URBAN

Renault Major är bättre än det mesta i sin klass, om man undantar vägegenskaperna. Prestanda och bränsleekonomi är mycket bra för en fyrdörrars bil med motor på 1100 cc. Den når ledigt dryga 130 km/tim och med ett genomsnitt av 90 km/tim drar den inte mer än dryga 0,6 liter per mil.

Den nya längre Majoren är något långsammare än sin föregångare. Det är inte undra på, motorstyrkan är oförändrad och bilen har blivit ungefär 40 kilo tyngre. Vår testbil hade bara gått 500 mil när vi fick hand om den. Förmodligen var den fortfarande litet kärv. Trots det är toppfarten, som vi mätte till 133,4 km/tim (förra modellen gjorde 138 km/tim) fortfarande vassare än de flesta andra familjevagnarna. Accelerera-

4 **TEKNIK** för ALLA 24/65

tionen var bättre än hos många vagnar i 1½-litersklassen. Även när man kör hårt låter Majorens motor inte ansträngd och man tvekar inte att ta ut allt vad motorn har att ge. På motorvägar kan man utan vidare marschera 125 km/tim utan att den lilla femlagrade motorn låter speciellt ansträngd. Farten motsvarar ett motorvarv av ungefär 4700 varv/min.

Kallstarter är inga problem. Automatchoken kopplas in genom att gaspedalen trycks i botten. SA länge choken är i funktion är motorvarvet så högt att man inte behöver riskera tjuvstopp i några situationer. När motorn kommit upp i arbetstemperatur sjunker varvet till en behagligt tyst tomgång.

När vi publicerade diagrammet över

bränsleförbrukning i vår förra test av Major (TfA 23/64) misstänkte några läsare att det var felaktigt. Man undrade hur en bil kunde dra så litet. Nya Majoren visar ännu bättre testvärden. Knappt 0,5 liter per mil vid en konstant fart av 50 km/tim och 0,9 liter per mil vid en konstant fart av 130 km/tim.

Under förutsättning att man inte kör med gasen i botten hela tiden har man säkerligen svårt att komma upp i högre förbrukning än 0,8 liter per mil. Vid mera sansad körning ligger värdena omkring 0,65—0,70 liter per mil. Vi anser att Renaults ambition att göra en bil med 1000-kubikarens ekonomi men 1500-kubikarens prestanda är mycket lovvärd.

Växelspaken ser mest ut som en krokig strumpsticka och känns som om den var nedstoppad i lös sand. Trots det går växlingarna fort och lätt. Hur man än misshandlade växellådan gick det inte att växla så fort att synkroniseringen inte hann med. Enda felet var att ettan är för högt växlad för att bilen ska kunna komma igång i vår branta testbacke. När vi försökte starta slirade kopplingen, men vi tror inte att Majoren hade klarat provet ens med en starkare koppling.

Både gas- och kopplingsreglagen är mycket lätta att arbeta med och en ovan eller oteknisk förare bör inte ha några större problem att växla utan hopp eller ryck.

Renaults medfödda svaghet är den kraftiga överstyrningen. Den är misö-

## 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!



Redan innan Renault introducerade sin nya långnosade Major var typen en ovanligt bra allroundbil. Svagheter var att bagageutrymmet var i minsta laget, att bilen var så överstyrd att man var tvungen att ta det verkligt försiktigt vid hård kurvtagning och att karossen inte direkt var det formskönaste man kunde uppbringa. Med den nya, längre karossen har man fått fram en stilfull ersättare till den förra "tvålkoppen". Dessutom har den ökade vikten på framhjulen otvivelaktigt en viss betydelse för vägegenskaperna. Trots att ändringarna egentligen är ganska små — mekaniskt är bilen helt oförändrad — är förbättringarna märkbara och Majoren behåller sin position som en av världens bästa små familjebilar.

är ganska stor. Man kan få bilen något stadigare genom att lägga ordentligt med gods i bagageutrymmet framtill.

I normala fall är belastningen på framhjulen mycket liten. För att kompensera den lätta framvagnen och få ratten att återvända till neutralläge av sig själv är kuggstängsstyrningen försedd med en kompensationsfjäder. Detta är förmodligen anledningen till att styrningen känns ganska livlös och ger dålig väggkänsla. Vändradien är blygsamma 4,6 meter vilket gör att Majoren är lättparkerad.

Skivbromsar på alla fyra hjulen är något som Renault är ganska ensam om. Men egentligen är det helt logiskt på en bil med motorn bak. Vid bromsning vilar ju fortfarande en stor del av tyngden på bakhjulen. Överraskande nog är bromsarna långt ifrån mattningsfria. Efter upprepade inbromsningar från 90 km/tim var all bromsverkan plöteligt borta vid en hård bromsning från dryga 120 km/tim. Men när beläggen fått kallna en liten stund var det inga problem längre. Normalbilisten behöver med andra ord inte vara särskilt bekymrad över bromsarna. Men det är i alla fall intressant att inte ens skivbromsar stoppar alla gånger.

Bromsarna saknar servo och fordrar därför ett visst pedaltryck. På torr väg känns bromsarna bra, men om det gäller att stanna fort på en våt väg får man ta det försiktigt med bromspedalen för att undvika låsning av hjulen.

Kraven på komfort växlar från person till person men på det stora hela kan nog de flesta vara överens om att Majoren är en bekväm bil. Sätena, åkkomforten, ventilationen och den tysta gången är några av de ting som gör att vi tycker att Major är bland det bästa man kan hitta i familjevagnsväg. Testbilen var utrustad med ställbara fäthöljor. De är extra tillbehör och höjer priset med ungefär 175 kronor. De har många justeringsmöjligheter och bra

stöd åt lären. För långkörning var de kanske i mjukaste laget.

Baksätet är större än vanligt i klassen och man kunde sträcka ut sig riktigt behagligt. Avsaknaden av kardantunnel är ett stort plus.

På instrumentbrädan finns värme-reglagen samlade i en central panel. Vid första anblicken verkar panelen litet rörig, men man märker snart att den fungerar bra och är lätt att komma överens med. Tyvärr dröjer det ganska länge innan man får värme från elementet. Längst ut till höger och vänster på instrumentbrädan finns två stora ventilationstrummor för friskluft. Med spjäll kan man rikta friskluften dit man vill ha den. Olyckligtvis står luftmängden i direkt proportion till farten. Kör man fort kommer det enorma mängder luft, kör man sakta blåser det nästan inget. Det vore bättre om friskluften fördes in med en fläkt.

På de senaste modellerna av Majoren har instrumentbrädan fått nytt utseende. Den rektangulära panelen med den glädebetonade hastighetsmätaren, bensinmätaren och diverse varningslampor har fått en infattning av gulaktig valnötsimitation som inte föll någon i smaken. Ratten och växelspalkknoppen har fått samma utsmyckning. De flesta detaljerna på instrumentbrädan är tilltalande och riktiga men knappen för vindrutetorkarna och de vassa dörrhandtagen är det inte. Tändningsnyckeln sitter så nära styrstången att den är svår att vrida om. Med undantag av dessa detaljer är inredning och instrumentbräda väl genomtänkta och snygga.

Den längre nosen har ökat bagageutrymmet väsentligt. På grund av det sluttande golvet gör man klokt i att packa sina saker i små väskor i stället för några stora om man verkligen vill utnyttja allt utrymme.

Service är inga större problem på Renault. Man behöver egentligen bara tänka på oljebytet, det finns bara fyra smörjpunkter och kylsystemet är slutet.

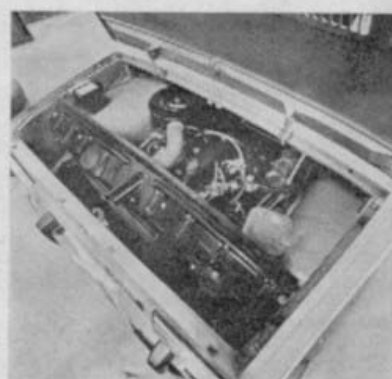
allvarlig på den senaste modellen, som fortfarande så besvärlig att ett ord kan vara på sin plats. Så länge man håller sig i normala gränser är väggreppet utmärkt, delvis vare Michelin Bält-X-däcken. Men bakvagnen har kommit för långt ut för det mycket svårt att häva sladden. Om man passerat gränsen för Majorens väghållning släpper den från väntat fort. Det beror nog i viss mån också på X-däcken. De håller mycket länge, men släpper plöteligt utan varning. Sidvinds känsligheten



Uttrymmet har blivit större på den nya modellen. Observera att luckan fälls upp lodrätt. Men den släpper inte slå i huvudet när man lastar upp.



Renault Major från förarsplatsen: I stort är förarsplatsen bra utformad, men handbromsen sitter absolut för långt ner på golvet. De båda runda hälen på instrumentbrädan är friskluftintag.



Åtkomligheten under motorhuven är inte lika bra som på en del bilar med motorn fram, men räcker gott och väl till för enklare kontroller av oljenivå, fördelare, bensinpump och generator.

## 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 24/65

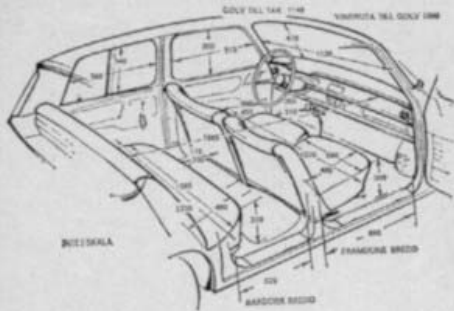
### RENAULT MAJOR

Tillverkare: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt, Frankrike. Generalagent: Svanata Renault AB, Bromma. Pris på gatan i Stockholm: 11 872.—. Med tillbehör stolar 11 248.—.

World Copyright

**Motor**

Reproduced by permission of the publishers



## DATA OCH PRESTANDA

**TESTFÖRHÅLLANDEN:** Väder: Varmt och torrt. Temperatur 14–18° C. Lufttryck omkr 760 mm Hg. Vägbeläggning: Asfalt och betong. Bränsle 97 oktan.

**INSTRUMENT:** Hastighetsmätaren visade 8,5 % för mycket vid 50 km/tim och 8 % för mycket vid 95 km/tim. Vägmataren visade 3,75 % för kort sträcka.

**TJÄNSTVEIKT:** 890 kg.

**MAXIMIHASTIGHET:** Medelhastighet på doserad rundbana 133,4 km/tim. Bästa tid på uppmätt raksträcka i en riktning (400 m) motsvarar hastigheten 136 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 131 km/tim. Bästa tid i en riktning motsvarar 134,6 km/tim.

**BRÄNSLEFÖRBRUKNING:** Se diagram nedan. Totala bränsleförbrukningen motsvarar en förbrukning av 0,8 l/mil. Normal landsvägskörning 0,70 l/mil. Värdet motsvarar förbrukningen vid en hastighet mitt mellan 50 km/tim och vagnens toppfart, plus 5 % tillägg för accelerationen. Bränsletankens rymd 38 l.

**BACKTAGNINGSFÖRMÅGA MED BIBEHALLEN JÄMN FART:**

Max lutning på 4:an 1:11  
3:an 1: 6,9  
2:an 1: 4,8

**ACCELERATIONSTIDER:**

0–50 km/tim 5,2 sek  
0–95 km/tim 8,3 ..  
0–80 km/tim 13,1 ..  
0–95 km/tim 18,9 ..  
0–112 km/tim 28,6 ..

## TEKNISK SPECIFIKATION

**MOTOR:** Fyrcylindrig radmotor. Cylindervolym 1 108 cm<sup>3</sup>, cylinderdiameter 70 mm, slaglängd 72 mm. Kompression 8,5.

**FORGASARE:** Solex 32 DISTA.

**BRÄNSLEPUMP:** Mekanisk.

**MAXEFFEKT:** 50 hk SAE vid 4 900 varv/min.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Golvväxelspek. Utväxling: 4:an 1,03, 3:an 1,48, 4:an 2,25, 1:an 3,62, back 3,08.

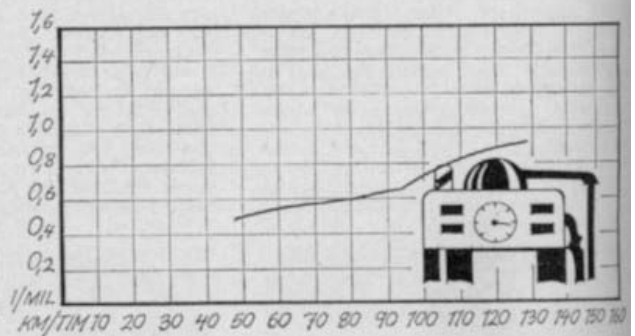
**BROMSAR:** Lockheed skivbromsar på alla hjulen.

**HJULSTÅLL:** Individuell fjädring på alla fyra hjulen med skruvfjädrar och hydrauliska stötdämpare. Stötdämpande gummibufferar. Krängningshämmande stabilisatorstång fram.

**STYRNING:** Kuggstångsstyrning med kompensationsfjädrar.

**DÄCK:** Michelin X 145–380.

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING



## VI HAR TESTAT

Är ni intresserad av att läsa vår test av någon av de nya bilar som nämns här i Teknik för Alla expedition, Box 3137, Stockholm 3.

Volvo P 1800 S	20/83
Saab 96	21/83
Fiat 2300 Familiere	22/83
Ford Zodiac Mk II	23/83
Cortina GT	24/83
Rollie Royce	25/83
Vauxhall Cresta	26/83
Renault 4L	1/84

Hillman 1800	2/84
Citroën ID19 Break	3/84
Pagot 404 stationsvagn	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 4/90	13/84
MG Midget Mk II	14/84
Lancia Flavia Coupé	15/84
Triumph Herald 1200	16/84
Simca 1500	17/84

Porsche 9C	18/84
BMW 1900 T1	19/84
Fiat 1500	20/84
Austin 550 Countryman	21/84
Chevrolet Impala	22/84
Renault RS Major	23/84
Austin 1800	24/84
Wartburg 1900	25/84
Vauxhall Viva	1/85
Fiat 550	2/85
Ford Mustang	3/85
Lotus Elan	4/85
Hillman Super Minx	5/85
MGB	6/85
Fiat 2 300 S Coupé	7/85
DKW F102	7/85

Rover 2000	8/85
NSU Prinz 1000	9/85
Vauxhall Cresta	10/85
Vauxhall Victor	11/85
Volkswagen 1200	12/85
Skoda 1000 MB	13/85
Ford Taunus 20 M TS	14/85
Mercedes-Benz 230 SL	15/85
Formula Vee	16/85
Jaguar Mk X	17/85
Renault 8 Gordini	18/85
VW 1900 TL	19/85
Isuzu Belllet	20/85
Toyota Corona	21/85
Triumph TR 4A	22/85