

## 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!



TfA:s testteam bedömer:

# RENAULT 8



Poängsättning: 1 = dålig, 2 = mindre god, 3 = god, 4 = mycket god, 5 = föredömlig.

MEDELPOÄNG 3,8

Testförares ikoner	Motor	Kraftöverföring	Styrning	Bromsar	Kör-egenskaper	Komfort Förarplats	Allmän	Värme, ventilation	Uttörande	Bagageutrymnen	Säkerhet	Summa poäng
Teknikern	4,0	3,8	4,0	4,5	3,8	3,6	3,5	3,7	3,2	3,3	3,7	41,1
Flygaren	4,0	4,1	4,0	4,2	3,5	3,8	4,1	4,0	3,9	3,3	3,7	42,6
Yrkeskvinnan	4,0	3,0	3,6	4,0	4,2	4,0	3,7	3,8	3,0	3,5	4,1	40,9
Journalisten	4,0	3,9	3,9	4,5	3,8	3,9	3,8	3,8	3,7	3,4	3,9	42,6
Summa poäng	16,0	14,8	15,5	17,2	15,3	15,3	15,1	15,3	13,8	13,5	15,4	167,2

3/63 TEKNIK FÖR ALLA 5

## 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!

### RENAULT 8 (forts)

# PIGG OMBONAD FAMILJEBIL



R 8 har blivit en trevlig och pigg bil. Utvändigt är den en typisk representant för den nu så populära två-koppastilen. De fyra dörrarna som öppnas i praktiskt taget rät vinkel medger bekväm in- och urstigning. Läs märke till de rejält tilltagna baklyktorna. Vagnen lämpar sig bra för stadskörning, trots den osynkade etta.

Renault 8 är en trivsamt familjevagn som ligger väl till i sin klass. Den kan betraktas som en vidareutveckling av den populära Dauphine, som emellertid fortfarande tillverkas. R 8 har en 956 cc motor på 48 hk och med femlagrad vevaxel. Motorn är placerad bak och trots allt har detta sina nackdelar vad beträffar köregenskaperna. Vagnen är oerhört sidvindskänslig, och detta är så mycket tråkigare, eftersom den i övrigt har mycket goda köregenskaper. Man blir obehagligt överraskad när det råkar friska till från sidan.

Annars måste vi säga att R 8 har blivit en lyckad bil. Den har förnämliga säten, nästan i bekvämaste laget. Utrymmena är hyggliga invändigt, och de fyra dörrarna — som öppnas i nästan

rät vinkel — gör in- och urstigning enkel. Stora rutor ger bra sikt åt alla håll. De breda sidostolparna bak skymmer faktiskt inte sikten snett bakåt.

#### BLIR FORT VARM

Instrumenteringen har fått en sober utformning med stoppad panel, reglagen har blivit överlag kraftigare och "mera att ta i" än på Dauphine. Men frågan är om arrangemanget med läderöglor som invändiga dörrhandtag är så lyckat. Ventilationen är verkligen förnämlig. På instrumentpanelen finns två luftinsläpp, reglerbara så att man kan rikta den inströmmande luften. Vagnens aerodynamiska utformning gör att luftinströmningen blir mycket stark redan vid måttlig fart. Värmen är utomordentlig,

fläkten har två hastigheter och uppvärmningstiden är mycket kort.

Växelspaken förtjänar ett särskilt omnämnande: äntligen har Renault gjort en ordentlig spak, kraftig och böjd bakåt, så att man inte behöver kräla på gevelen för att få in trean. Växellägena har också blivit exaktare och slagen väsentligt kortare. Synd bara att ettan är osynkroniserad. Denna vagn torde annars vara tänkt som lämplig för kvinnliga förare, men det är väl inte alla som kan konsterna att dubbeltrampa.

#### HÄRLIGA SKIVBROMSAR

Accelerationen får sägas vara normal och på det hela taget visar motorn sig vara pigg och villig. Den ger R 8 en toppfart på ca 125 km/tim. Tiden på 0—80 km/tim var för testvagnen (som hade avverkat drygt 600 mil) 15,1 sek.

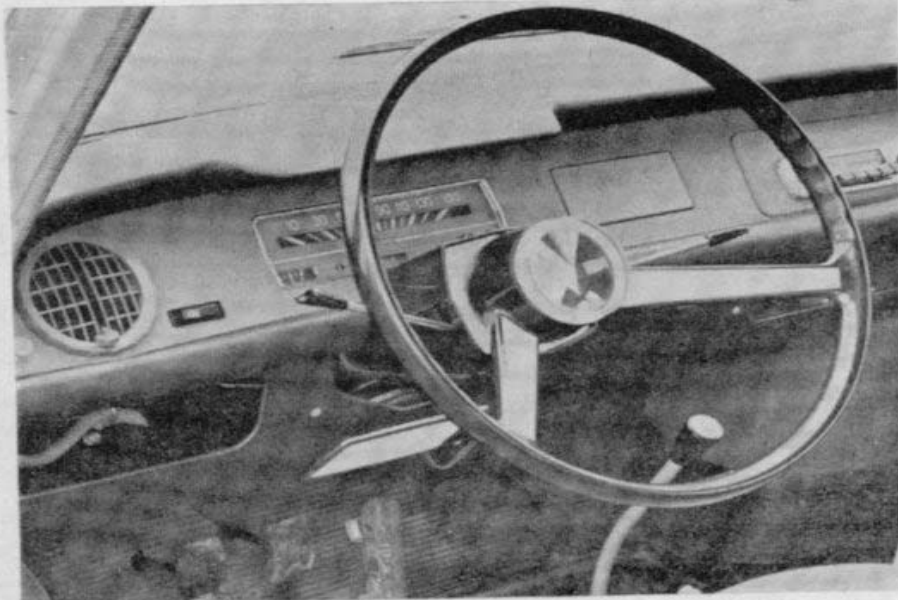
Givetvis måste vi säga ett par ord om bromsarna. R 8 har skivbromsar, och det t. o. m. på alla fyra hjulen. De ger också mycket riktigt en underbart härlig bromsverkan i alla fartregister, en säkerhetsfaktor av första rang. Eromsarna varken läser sig eller drar snett.

#### SLUTET KYLSYSTEM

En annan finess är det slutna kylsystemet, man behöver aldrig tänka på kylvatten.

Bagageutrymmet (framtil) har blivit ganska hyfsat — om man jämför med andra svansmotordrivna vagnar, t. ex Volkswagen 1200 — även om det inte sväljer några enorma mängder. Under till ligger reservhjulet precis som på Dauphine, litet bökigt att få fram kanske, men placeringen har ju den fördelen att hjulet vid frontkrockar tjänar som buffert.

Sammanfattning: Renault 8 har blivit en mycket trivsamt familjebil med god prestanda och alldeles förträffliga bromsar — viktigt för säkerheten. Den är bekväm att sitta i och har mycket god sikt. Vagnen lämpar sig med de fyra växellarna bra för stadskörning. Den i i det närmaste neutralstyrd trots svansmotorn, som emellertid gör den mycket sidvindskänslig. R 8 blir med säkerhet ett starkt kort för Renault i det här spelet om köparna i den nu så populära mellanbilsklassen.



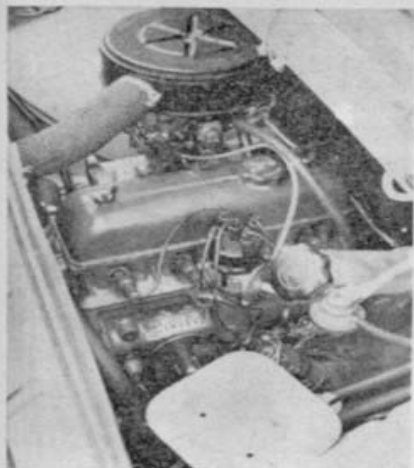
Man kan säga att R 8 är en vidareutveckling av Dauphine. Denna kommer dock att tillverkas även i fortsättningen. På det hela taget har utförandet blivit rejälare, det är mera "att ta i". Enkel och ren instrumentering utmärker vagnen. En finess är ventilationen. Luftinsläppet kan regleras med två inställbara ventiler.

6 **TEKNIK FÖR ALLA** 3/63



## 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!



### TEKNISK BESKRIVNING

**MOTOR:** Fyrcylindrig, fyrtakts, vätskekyld radmotor med toppventiler, placerad bak, driver bakhjulen. Cyl-diam. 65 mm, slaglängd 72 mm, slagvolym 956 cc. Maxeffekt 48 hk SAE vid 5 200 v/min. Kompression 8.5:1.

**TRANSMISSION:** Enkel torriamallkoppling. Fyra framväxlar, 2:a-4:a synkroniserade. Golvväxelspak. Slutväxel av hypoidtyp.

**HJULSTÅLL:** Individuell hjulupphängning runt om. Fram med tvärställda länkar, spiralfjädrar och krängningshämmare. Bak pendelaxlar med spiralfjädrar och reaktionsstag. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om.

**DÄCK:** 145 x 380

**BROMSAR:** Hydrauliska Lockheed skivbromsar på alla fyra hjulen. Mekanisk handbroms verkande på bakhjulen.

**ELSYSTEM:** 12 V

**TJÄNSTEVIKT:** 850 kg

**SKATT:** 110 kr

**BRÄNSLEMÄNGD:** 31 liter

**LÅNGD:** 4 000 mm

**BREDD:** 1 490 mm

Pris "på gatan" ca 10 400 kr

**BROMSPROV:**

Stoppsträcka från 100 km/tim

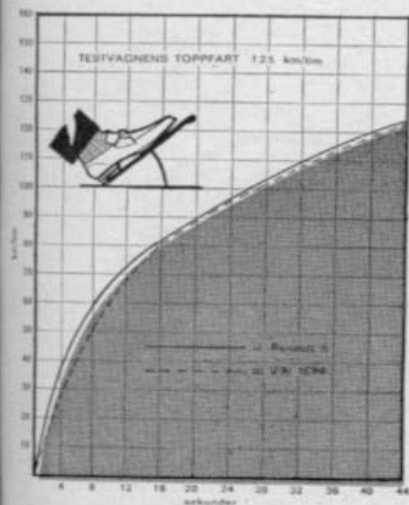
1:a inbromsningen	51 m
2:a	52 m
10:e	51 m
20:e	53 m
30:e	53 m

Ovan: Motorn på 956 cc utvecklar 48 hästar. T. h.: I stället för dörrhandtag har R 8 läderöglor invändigt. Frågan är om detta arrangemang är helt lyckat, öglorna går nog av ganska lätt. Nedan t. v.: Reservhjulet ligger framtilt under bagageutrymmet som ses på högra bilden. Vid frontkrockar tjänar hjulet som buffert.



### TEST-TEAM

Ingenjör Bertil Larsson, kapten Sven Sandberg, fru Aina Jansson, Håkan Kjell (text), Reijo Ruster (foto) och Carleric Jöranson (teckning).



ACCELERATION

BRÄNSLE-FÖRBRUKNING

