



RENAULT GORDINI 1300

TEKNIK FÖR ALLA

TEST

Text BJÖRN SVALLN

Foto BORJE SVENSSON

Renaults Gordini-vässade versioner av de vanliga familjebilarna har alltid varit en smula mer än andra fabrikers "sport"-modeller eller vad man nu kallar dem. Redan i sitt förra utförande RS Gordini en oerhört snabb vagn sedan man nu försett den med den närmare 1300 cm³-motorn har den blivit veritabelt krutpaket.

Om du ska det på en gång sägas att Gordini inte är en vagn som man utan vidare sätter sig i och sedan kör fort i. Det tar lång tid att lära känna bilen som har en hel del egenheter sig på gott och ont. Sedan man väl känner dem kan man dock köra betydligt fortare med den än med flest större och motorstarkare vagnar. Ett av de mest framträdande dragen hos Gordini är den extrema accelerationen, som gör det möjligt att utnyttja varje lucka i trafiken, som är oåtkomlig för en normal bil. På landsväg kan man ta omkörningar på mycket korta sträckor, vilket gör det möjligt att hålla i trafiken, som är oåtkomlig för andra fordon förmår, och detta utan säkerheten blir lidande.

ENHAGLIG I BLÅST

Tyvärr har nu inte Gordini bara goda egenskaper utan också en del obehagliga egen-

heter som kan komma som en överraskning för en förare som inte är förberedd på den saken. Bilen är oerhört sidvindkänslig, vilket kan ställa till med bekymmer vid snabb körning, då en liten avdrift i sidled mycket fort ökas till flera meter vid körning i hög fart. Vi fick tillfälle att verkligen känna på den saken då vi provade bilen på Västkusten under en ordentlig storm, som gjorde det omöjligt att hålla bilen på rakkurs i vindkytten.

Vid samma tillfälle fick vi även prov på att vindrutetorkarna inte är tillräckliga för vagnens prestanda. Det finns endast en fart på dem — 56 slag per minut — vilket visade sig otillräckligt. Vidare talde inte torkarmotorn flera timmars kontinuerlig drift i snögloppet utan började så småningom mattas av, varvid torkarnas fart ytterligare minskades. Sedan motorn fått vila en stund gick de åter med normal hastighet.

TVA BENSINTANKAR

Bilens tyngdpunkt ligger långt bak, eftersom man har motorn placerad bakom bakaxeln. För att i någon mån kompensera de mindre goda egenskaper detta medför har man placerat en extra bensintank i det främre bagageutrymme, där man har plats för 26 liter

bränsle till de 40 den bakre huvudtanken rymmer. För att koppla om bränsletillförseln från den ena eller den andra tanken till motorn vrider man en kran i golvet framför förarstolen, varpå man ställer om en strömbrytare för att bränslemätaren ska indikera bensinmängden i den tank man använder för tillfället. Vi fann att det lämpligaste var att i göriligaste mån försöka hålla nostanken full för att på så sätt ha maximal vikt där, medan man kör på bränslet i den bakre tanken.

Värt att notera är Gordinis låga bränsleförbrukning. Trots mycket hård körning steg inte förbrukningen över 1,2 liter per mil, vilket får anses som en mycket bra siffra. Under den tiden försökte vi inte köra speciellt ekonomiskt utan tvärtom passade vi på att göra en del accelerations- och toppfartsprov.

Tyvärr ser bränslesystemet en smula brandfarligt ut. Den främre tanken ligger längst fram i vagnen och blir en av de första delarna som tar emot vid en krock.

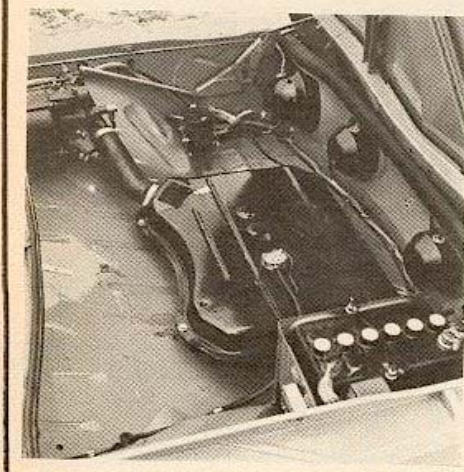
Den bakre påfyllningen sitter bara någon decimeter från fördelardosan, medan den främre visar en benägenhet att läcka ut ett par deciliter om man fyller ända upp till rörets överkant. Bensinen blir sedan liggande på bagageutrym-

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!



Till vänster interiören med den rikhaltiga instrumenteringen och den läderklädda treokrade rattan. Observera kurvhandtaget i dörrstolpen längst till höger på bilden. Till höger en bild av fronten med de dubbla extrastrålkastarna med jodlampor. För tävlingsbruk vill man kanske ha ytterligare ett par strålkastare och det är inte något problem då Renaultfabriken har förberett vagnen för den saken. Sälunda finns bland annat strömbrytare och kontrollampa monterade.



Till vänster det främre bagageutrymme med den extra bensintanken. Vid väggen bakom tanken skymtar kompressorn till det högeffektiva signalhornet. Nostanken rymmer närmare 30 liter, vilket ger ett välbehövligt viktillskott i nosen då bilen annars är alltför baktung. Tanken ligger dock minst sagt olyckligt vid en krock, även om nu reservhjulet ligger i ett utrymme under tanken så att det tar de den första stöten. Gordinin har följande mått: längd 399 cm, bredd 149 cm, höjd 137 cm. Hjulbasen är 227 cm.



mets botten — i ett slutet rum där mängder av elektrisk utrustning finns placerad.

Säkerheten i övrigt sätter vi också ett frågetecken för trots vissa försök i den vägen. S-bältena är under all kritik i en sådan här vagn, då infästningarna gör att bältet inte ligger an mot kroppen på mer än en liten punkt, om man sitter med stolen fullt tillbakaskjutet. Bröstkorgen ligger då ungefär en halv decimeter bakom bältet, som är spänt direkt mellan fästpunkterna.

Utan tvekan väcker Gordini fortärlustan hos de flesta förare som provar den, och så snart man hamnat bakom den eleganta läderklädda rattan känner man sig som en ny Sputnik Källström. Det vassa motorljudet gör också sitt till för att förstärka intrycket av fart redan innan bilen rullar. Då man petat i den lägsta växeln och gett ordentligt med gas — ettan ligger nämligen så högt att det kan vara svårt att starta utan att få motorstopp om man är ovan — visar det sig dock att det inte bara är bilen det hänger på om man ska köra fort.

Visst går det lätt att köra Gordinin snabbt på bra väg, men börjar det bli kurvigt bör man nog slå av på taktens

ordentligt om man nu inte lärt känna vagnen ordentligt.

REN TAVLINGSBIL

Renault Gordini är en ren tävlingsmaskin, även om man kan placera in ett par passagerare i det bekväma baksätet. Att vagnen främst är avsedd för tävling visar bland annat att fjärrljus är standard, likaså är allt klart för inställning av ytterligare extrabelysning. Såväl strömbrytare som kontrollampa finns redan på instrumentpanelen, där man också finner uttag för kartlampa. Ett av de tre handskfacken är vidare som skräddarsytt för en Haldal Speed-pilot samt trippmätare. Instrumenteringen är som standard mycket rikhaltig och innefattar bland annat elektronisk varvräknare, trippmätare, temperaturmätare samt amperemätare. Vad vi saknade var dock en oljetrycksmätare. Man varnas nu bara av en röd lampa då trycket sjunker — vilket det också gör då vagnen dricker en hel del olja, åtminstone så länge man utnyttjar dess fartresurser.

Att man har att göra med en trimmad motor märker man på att draget inte kommer förrän man fått varvräk-narnålen över markeringen för 3 000

varv på mätaren. Bilen har en fernvärd lada, som är helsynkroniserad, men till något diffusa lägen. De fem växarna gör att man ständigt har en som passar för den aktuella hastigheten, även om nu ettan som tidigare sagts ligger för högt för att man ska kunna göra en start på normalt sätt.

VI ANSER ATT

Renault R8 i den Gordini-trimmade versionen är en ren tävlingsvagn som visserligen går att köra till och med i tät stadstrafik men i alla fall främst hemma på tävlingsbanan. Den trimmade motorn ger vagnen en personlighet som kan ställa till bekymmer för den ovana och det kan också vägegenskaper. Vindkänsligheten är också ett problem som kan ställa till med förtretligheter om man inte hela tiden är på alertans

Att köra Renault Gordini kan alltid vara nog så besvärligt innan man har vant sig vid fordonet, men sedan är det en härlig bil som det verkligen går att köra undan med. Höga genomsnittsfarter är inte något problem och till detta kommer så att man sitter mycket bekvämt i de typiska franska stolarna som bjuder en komfort som är bättre än i de flesta andra bilar.

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!

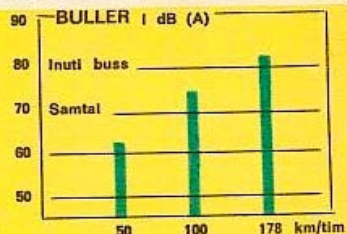
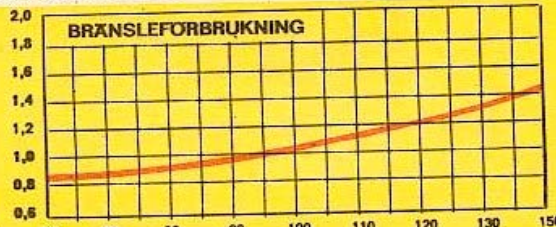
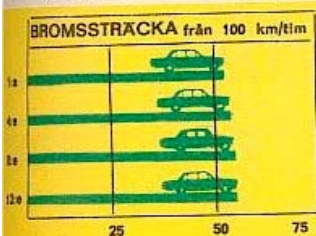
SÄKERHETSBEITYG:

21 POÄNG

Sikt	2	Kaross	2
Väghållning	3	Passagerarskydd	2
Bromsar	4	Förarskydd	2
Acceleration	5	Säkerhetsbälten	1

Inga speciella säkerhetsfinesser, selarnas fästpunkter sitter fel, karossen är ganska vek, bromsarna är fina men har endast en krets. Acceleration i toppklass, god väghållning.

Maxpoäng 8x5 = 40 p. Genomsnittspoäng hittills: 21 p.



Pedaltryck 20 kp
Handbroms 30 m (50 km/tim)



Motor: 1,3 l, 110 hk SAE; Vikt: 940 kg
Effektbelastning: 9,4 kg per hk DIN
Acceleration: 0—100 11,5 sek
Pris på gatan: 16 400:—; Skatt 138:— per år
Försäkringsklass 418

RENAULT GORDINI 1300 DATA OCH PRESTANDA

TILLV.: S A DES USINES RENAULT, BIL-LANCAULT, FRANKRIKE.

GENERALAGENT: SVENSKA RENAULT AB, STOCKHOLM.

MOTOR: Fyrcylindrig fyrtakts vattenkyld radmotor med toppventiler och femlagrad vevaxel. Cylinderdiameter 74,5 mm, slaglängd 72 mm, slagvolym 1 255 cm³. Kompression 10,5:1, maxeffekt 100 hk DIN vid 6 500 varv/min, eller 110 hk SAE vid 6 750 varv/min. Max vridmoment 12,7 kpm SAE vid 5 000 varv/min. Specifik effekt 80 hk DIN per liter slagvolym. Kolvmedelhastighet vid 4 000 varv/min: 9,6 m/sek.

KRAFTÖVERFÖRING: Enkel torrlamellkoppling av solfjäderstyp. Femstegad hel-synkroniserad växellåda manövrerad med golvspak. Utväxling från 1:a till 5:e växeln: 3,61, 2,37, 1,70, 1,30, 1,03:1. Backen 3,08:1. Slutväxel valfritt 4,125:1, 3,78:1 eller 4,57:1. Den första får betraktas som "normal". Med denna utväxling gör bilen vid 1 000 motorvarv/min 25,85 km/tim, på femmans växel.

HJULUPPHÄNGNING, FJÄDRING: Fram individuell upphängning med tvärliggande länkar och spiralfjädrar. Bak delad axel, spiralfjädrar och reaktions/stabilisatorstag. Teleskopstötdämpare runtom.

STYRNING: Kuggstång med returfjäder. Minsta vänddiameter 9,25 m. Antal ratt-

varv mellan fulla hjulutslag var 3,2 (utväxling 17:1).

BROMSAR: Servoassisterade skivbromsar runtom, en krets. Tryckbegränsningsventil. Skivdiameter 26 cm runtom, total effektiv bromsytta 280 cm² (yta på belägen). Handbromsen är mekanisk och verkar på bakhjulen.

ÖVRIGT: Förgasaren är en dubbel Weber 40 DCOE (horisontal). Dubbla tankar, den fram rymmer 26 l, den bak 40 l, totalt alltså 66 l. Elsystemet är på 12 V, växelströmgenerator lämnar max 480 W. Batterikapacitet 45 Ah. Däck av bältyp, storlek 135x380. (Tryck fram 1,3 kg, bak 210 kg.)

FÖRHÅLLANDEN: Blidväder, delvis torra vägar. Endast 100-oktanig bensin användes.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade 50 vid 47, 70 vid 66, 90 vid 84, 100 vid 95, 110 vid 106, 130 vid 125, 150 vid 146 och 170 vid 165 km/tim. Vägmatern visade 4 procent för kort sträcka.

TJANSTEVIKT: 940 kg. Effektbelastning 9,4 kg per hk DIN. Viktfördelning fulltankad 47/53.

BULLER: På tomgång 62 dB(A), vid 50 km/tim 74, vid 100 km/tim 76 och vid 178 km/tim 83 dB(A). Motsvarar vanlig samtalston vid 100 km/tim.

MAXIMIHASTIGHET: Kloklad över 1 000 till 178 km/tim (20,3 sek). På fyran 135 km/tim, trean 105, tvåan 85 och ettan 45 km/tim.

ACCELERATION:

0—50 0—80 0—100 80—120 90—130 km/tim
3,1 7,3 11,5 7,2 13,6 sek

UNDERHÅLL OCH RESERVDSPRISER:

Fabriksny motor 5 126:90
Sats avgasventiler komplett 99:20
Bromsbelägg fram 95:—
Bromsbelägg bak 98:—
Sotningsatts 79:70
Packningssats 105:40
Avgassystem komplett 202:10
Kolvar kompletta 554:60
Olackerad framskärm 77:20
Olackerad bakskärm 96:50
Olackerad dörr 191:10
Stötfångare fram 156:60
Stötfångare bak 159:30
Fälg grundlackerad 56:20
Stötdämpare bak per styck 84:10
Vindruta lamell 380:—
Strålkastare per styck 57:40