



Renault 20 som dragbil:

Fransk — på gott och ont

□□□ I England utser man inte bara årets bil, man har också den speciella utmärkelsen årets dragbil. Bakom arrangemanget står husvagnstillverkaren CI, och juryn utgörs av motor- och husvagnsjournalister som provkör och poängbedömer kandidaterna. Förra årets segrare blev Renault 20 TS, tätt följd av Peugeot 604 och Opel Rekord Combi.

Typisk landsvägsvagn

Är då Renault 20 en så bra husvagnsdragare att den kan utklassa större och dyrare konkurrenter som Peugeot 604, Saab Turbo, Volvo 265 GLE och Citroën 2500 D för att nu nämna några andra av fjolårets kandidater till utmärkelsen.

Våra provkörare är kanske inte lika entusiastiska som engelsmännen. Det förklaras till en del av att vi endast kört modell 20 TL. Den har svagare motor än TS, 96 hk/71 kW jämfört med 109 hk/80 kW, och lägre vridmoment: 13,6 kpm jämfört med 17 kpm för TS-modellen.

Renault 20TL tillhör enligt vår mening inte de körglada bilarna. Med husvagn efter får man bereda sig på att använda växelspaken flitigt. Men har man väl fått upp farten, ja då går 20 TL lugnt och tryggt. Med andra ord en typisk landsvägsvagn i fransk tradition.

Knepigt med sikten

Man sitter lågt men bekvämt i såväl fram- och baksäte. Tack vare de stora fönstertygorna känns vagnen luftig. Sikten framåt

och åt sidorna bedömer vi som mycket bra – under förutsättning att det inte regnar. Vindrutetorkarna lämnar nämligen alltför stora delar av rutan osvepta.

Bakåtsikten är usel, och det gäller som bekant de flesta kombimodeller. Det är mycket svårt att hålla kontroll över bakvagnen och t ex backa in till husvagnsdraget.

Som husvagnsförare saknar man också servostyrning (finns på modell TS). Eftersom Renault 20 är framhjulsdreven, blir den ganska svårjobbad vid parkeringsmanövrer och liknande. Däremot besväras man inte av det till synes stora överhänget fram.

Ställbart ljus

En gammal fin Renault-finess återfinns också på 20-modellen: höjdställningen av strålkastarna kan justeras från förarplatsen. På så sätt slipper man lampor som pekar rakt upp i skyn när man lastat tungt eller hakat på en husvagn. Till saken hör förstås att bilen tack vare sin mjuka fjädring sätter sig ordentligt på stjärten med tung last.

Renault 20 är ju en sk halvkombi, vilket innebär att man kan fälla undan baksätet och få ett mer eller mindre plant lastutrymme. Baksätet fälls framåt på vanligt sätt, medan ryggestödet hängs upp i stroppar i taket. Det är en väldigt krånglig lösning, som därtill begränsar lasthöjden. Inte heller gillar vi den höga tröskeln.

Som mest får man lasta 340 kg (max 60 kg på taket). Då släpar stänkskydden i

marken. Högsta tillåtna släpvagnsvikt är 1 300 kg.

Tillförlitlig

Vår testvagn har gått över 4 000 mil, därav kanske 500 mil med husvagn efter.

Det betyder att vi också kan ge några kommentarer beträffande service- och reparationskostnader. De har varit mycket blygsamma för vår 77:a. Reparationerna har inskränkt sig till ett byte av bromsbelägen fram. Det gjordes vid ca 3 500 mil, men nu är det dags igen. Någon riktig förklaring till fenomenet har vi inte, eftersom vagnen inte körs speciellt hårt.

Bensinförbrukningen ligger stadigt kring 1 liter per mil, vilket får anses hyggligt för en 1 350 kg tung bil. Med husvagn har vi mätt förbrukningen till ca 1,4 – 1,5 liter milen.

AoH tycker: Renault 20 TL erbjuder bra komfort och goda vägegenskaper, den är förhållandevis tyst och fungerar hyggligt som husvagnsdragare. Dock skulle vi önska lite fler hästkrafter och mer temperament – det finns förmodligen hos den bara ca 3 500 kr dyrare TS-modellen (som kan fås med automat för ytterligare ca 2 000 kr). I förhållande till utrustningen kan Renault 20 TL sägas vara ganska dyr i inköp, men i gengäld tycks den bli relativt billig att äga. ■