



MATRA 530

AVTO, KI GA NE BOSTE IMELI

Tom Pleterski

Mlad mož sedi v športnem avtomobilu katerikoli znamke že in vozi »rundo« mimo pošte po promenadi in nazaj, obrača na poi proti predpisom pred Figovcem in ponavlja svoj »show« v nedogled, s ponosno dvignjeno brado in važnim obrazom. Končno z muko parkira avto na več kot dovolj velik prostor med dvema avtomobila in izstopi. Brez avta je v hipu nepomemben in kljub važnemu izrazu, ga zlepa nihče ne opazi. Kot pešec je neviden. Nič več ne pritiska sklopke, da bi brez vzroka delal »brrrr... brrrr«.

»Supermans je postal navaden človek.

Bolj ali manj izmišljena zgodba prenesena na naše ulice, naj bi povedala, zakaj ljudje po svetu kupujejo športne avtomobile — če jim mošnjček seveda to dopušča. Pri tem so seveda izzeti tisti, ki si za drage denarje kupujejo svoj hobi in tisti, ki se s športnimi avtomobili vozijo na dirke in rallyjih zaradi športa samega.

Tovarne avtomobilov to vedo. In če je na primer Ford v Ameriki uspel s svojim mustangom, se mora za uspeh bolj zahvaliti psihanalizi klientov kot vozni kvaliteta avtomobila.

V ovinkih dirkališča v Montlheryju smo lahko preskusili, kako neverjetno dobro se vozilo s centralno nameščenim motorjem drži ceste. Kolesa so obsežna posamično in oprta na vijakne vzmeti, spredaj in zadaj sta prečna stabilizatorja.

Znano je, zakaj tovarne plačujejo drage dirkalne avtomobile in njihove voznike, natančno vedo, zakaj to počno. Tovarne vedo, da zmaga in ime dirkalnega avtomobila na pomembni dirki poskrbi za dobro prodajo povsem navadnih avtomobilov — ne da bi se kupci tega zavedali. Ljudje obožujejo dirkalne ase, tribune na dirkališčih so iz leta v leto bolj polne in obožujejo svoje obličje v ogledalu avtomobila, toliko bolj, kolikor bolj pomemben je avto.

In tako se (večkrat da kot ne) čudimo, zakaj so športni avtomobili tako pretirano dragi. Vsekakor dražji, kot bi smeli biti, če bi računali ceno pločevine in vložnega dela.

Premalo konj

Ko smo med pariškimi salonom na dirkališču v Montlheryju opazovali nenavadno oblikovane in pozornost vzbujajoče matre 530 in poslušali njihov športni zvok, je zaneslo tudi nas. Komaj smo čakali, da sedemo za volan bolida, ki je veliko obetala. Tudi s svojim imenom tovarne, ki se ukvarja z raketami sateliti in uspešnimi dirkalnimi avtomobili.

Nismo bili razočarani nad obliko in opremo in ne nad lego na cesti, pač pa nad tistim, kar se skriva pod pokrovom motorja, ki je po tradiciji tovarne nameščen centralno za voznikom in pred zadnjo osjo. Nedvomno je centralni motor

najboljše, kar si lahko mislimo v športnem vozilu, saj je teža kar se da dobro razdeljena na prednja in zadnja kolesa in zagotavlja odlično lego na cesti. Zaradi omejenega prostora, ki je na voljo — tako vsaj trdijo v tovarni — so morali izbrati kar se da kratek motor na »V« forda 17 M. Težko nas prepričajo, da taki izbiri niso botrovali tudi komercialni referenti tovarne, ki so izbrali motor, ki povsaj priliki ni drag, saj že dolgo časa poganja serijske forde. K temu mnenju se nagibamo toliko bolj, ko vemo, da je ista tovarna v model djet 5, ki ga ne izdeluje več, vgrajevala navit vrstni motor renaulta 8, v model djet 6 pa vgrajuje zelo dober motor — prav tako vrstni — renaulta gordini.

Kakorkoli že, motor forda 17 M je hudo datel od tega, da bi zadosti pričakovanjem voznika, ki se kolikor toliko spozna na avtomobile in bi ustrezal ostalim kvaliteta in sliki avtomobila pa tudi ceni.

Štirje valji na »V« pod 60° z vrtno 90 milimetrov in gibom 66,8 milimetrov imajo skupaj 16,9 kubikov gibe prostornine in zmorejo 85 KM (SAE) — po DIN žal ne vemo natančno koliko moči ima, ker je v tovarniškem prospektu napisano da ima 78 KM (DIN), v švicarskem katalogu pa, da jih ima 73. Motor ima kompresijo 9:1 napram 8:1 originalnega motorja, ki pa zmore le 65 KM (DIN).

Motor ni nikakršno čudo. Polni ga en

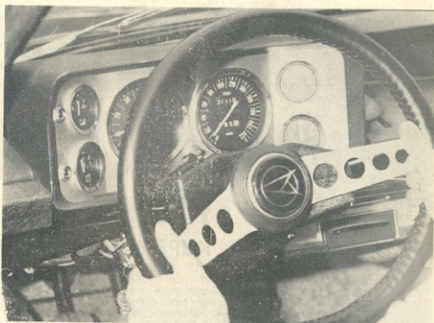
slekov uplinjač, odmična gred je stranska, poganjajo jo zobniki, ročnična gred pa je v treh ležajih.

Zgodnja vrtoglavica

Ni čudno, da nam je zastopnik tovarne, ki nam je dal vozilo za preskušajo dejal, naj pazimo, da ne bomo prekorajčili 5000 vrtljajev v minuti. Motor doseže največjo moč že pri 4800 vrtljajih, največji navor 13,5 kpm (DIN) pa pri 2800 vrtljajih (po SAE 14,8 kpm pri 2500 vrtljajih). Nako število vrtljajev zagotavlja, da motor ne smore spreveče moči in zagotavlja — po nekoliko zastarelih pojmih — dolgo življenje vsakdanji limuzini in verjetje tudi športni materi, a športom pa nima obenega opravka. In z voznikovimi užitki tudi ne. Tovarna je izbrala menjalnik forda 15 M in tudi na kratko prestavljeno zadnjo os z razmerjem 3,56:1. Tako motor v hipu zaide v previsoke vrtljaje. Pri približno 36, 67, 97 kilometrih na uro od prve do tretje prestave doseže motor vrtljaje, kjer ima nazivno moč. In v četrthi prestavi se vrta z nazivnimi 4800 vrtljaji že pri hitrosti 150 km na uro, pri 170 km na uro, kolikor jih vozilo zmore, pa se motor vrta skoraj s 5500 vrtljaji v minuti.

Menjalnik nedvomno prisi za peto prestavo. Svojevrstna zanimivost menjalnika je, da ima prestavna ročica obratne lege kot smo jih vajeni, tako da je prva prestava tam, kjer je ponavadi tretja, druga pa na mestu četrte, tretja in četrta pa na mestu prve in druge.

Sodimo, da je največja hitrost 170 km na uro dovolj velika, pa tudi, da je trajna potovalna hitrost, pri kateri motor ne trpi, precej manjša. Pospeški, ki jih daje motor športnemu kupeju, so pa očitno preblabi. Matra 530 pospeši z mesta na 100 kilometrov na uro v približno 14,5 sekunde. Take pospeške ima veliko število cenejših športnih in navadnih avtomobilov!



Pričujemo se nad slabokrvnim motorjem in hvalimo športno opremo. Armaturna plošča je bogate založena z instrumenti. Ugajal nam je tudi zelo neposreden športen volan.

In blišč

Motor, ki se vozilo ne poda, je pravzaprav povsem v skladu s tistim, kar smo zapisali na začetku da večina kupecov plača prej svoj blišč kot pa športno srce.

In če smo se razjezili nad motorjem, smo se predvsem zato, ker bi bil matra 530 lahko zelo spodoben športni avto.

Nenavadna oblika karoserije nam je ugajala, tako kot njena zunanja in notranja oprema.

Vozilo je opremljeno z jedovimi žarometi, ki jih voznik podnevi potegne v karoserijo, če pa želi na avtomobilski cesti dati svetlobni signal, jih s pritiskom na ročico ob volanu v hipu potegne na plano.

Notranjost je od lupinastih sedežev in bogate armaturne plošče pa do ozke zadnje noge klopi, ki je kot v večini športnih avtomobilov namenjena prtljagi, otrokom ali akrobatskim odraslim, športna in zelo ugaja.

Ob vsem športnem videzu pa ima vozilo odlično vzmetenje. Vsekakor mnogo boljše, kot smo ga vajeni v tej vrsti avtomobilov.

Odlična razporeditev teže, zasnova povozja s posamično obremenjeni kolesi — zanimivost so različne gume; zadaj 165 x 14, spredaj 145 x 14 so krivi, da se vozilo drži ceste kar se da dobro in je skoraj odveč napisati kaj več, kot da je lega na cesti v vseh osirih najboljša, kar poznamo.

Vozilo ima tudi odlične kolutne zavore in športen neposreden volan. Oboje skupaj s odlično lego na cesti zagotavlja okretno in gibčno vožnjo — kolikor seveda dovoljuje motor.

Ob avtu matra 530, ki je nedvomno zelo atraktivna zanimivost, a pri nas male znan, naj še enkrat spomnimo na »probleme« v sredini — motor nameščen centralno, ki edini zagotavlja najboljše razporeditev teže. O tem smo nekaj več pisali v letošnjih peti številki »Avta« v »vozili smos matra djet 5.

In če smo v naslovu zapisali nekoliko zlobno, da avta ne boste imeli, smo zapisali zato, ker tovarna pri nas nima zastopnika, ker je avto hudo drag — v Franciji stane 17.000 F, v Nemčiji 12.500 DM in ker pri nas za znak navidezne pomembnosti za zdaj uporabljajo povsem drugačne sorte avtomobile.



Matra je svojevrstno vozilo s plastično karoserijo na jekleni nosilni ploščadi. Deli karoserije so narejeni tako, da jih je moč poljubno zamenjati, kadar je to potrebno. Del strehe je moč sneti.