

vozili smo

Tom Pleterski

MATRA DJET 5

Direktor Matrinega programa za vesoljska potovanja in gradnjo avtomobilov Jean Luc Legardere lahko dela 17 ur na dan z svojo paroš. Star je 38 let, po poklicu inženir elektronike, preden je prišel k Matri, je delal v velikem koncernu za zrakoplovni promet.

Za vse, kar smo zapisali, boste rekli, da gre težko skupaj. Rakete, avtomobili, elektronika. Nekej posebnega. Kdove že tovarna tudi ne izdeluje kaj posebnega.

Matra je dojenček v francoski avtomobilski industriji, rojen leta 1954 iz propadajoče tovarne René Bonnet, ki je izdelovala hitre sportne avtomobile, v katere je vgrajevala frizuren Reahaultove motorje. Dojenček je shodil tako, da je pod imenom matra djet prodajal Bonnetove avtomobile toliko časa, dokler niso skonstruirali svojih Francoska viada je s posojili skrbelila, da je dojenček kmalu zadel teči oziroma tekmovati v dirkah formule 2 in 3, letos pa sili tudi v formuli 1. Gre tudi za francoski prestiž v avtomobilskem športu, kjer se Francosci zadnja leta niso dobro odrezali.

Matra torej izdeluje športne in dirkalne avtomobile. Rakete nas takrat ne zanimalo.

Na zunanji je djet 5 nenevaden avto. Za vides pove, da ima motor nekje zadaj, saj je nos močno potlačen in zasiplen, zadak pa visok.

Sportni avtomobili nikoli niso prevedi udobni. Da je tako, smo videli, ko smo

slegli pod volan. Dolgonogi voznik ima nekaj težav, kako naj zloži okončine tako, da jih bo spravil v vozilo in da mu potem ne bodo delale preglavje. Nerodno je za desno noge, ki se tišči volama, pri tem pa mora se prestopati s pedala za plin na pedala za zavoro. Kaze, da so Francosci edeljani po drugačnih normah, kot so JUS.

Zapisali smo, da voznik leže pod volan – nismo prevedi pretiravali. Lupinasti sedelci so niti nad tiemi, tako da ima voznik noge skoraj vodoravno. Avto je visok samo 1,15 metra. Sedelci se dobro oprimejo vozniku, in sopotnika, so zelo tanki, vendar smotorno oblažnjeni, da niti niso pretrdi. Druga notranja oprema je seveda športna, pa naj bo to volan, armaturna plošča, kjer ne manjka instrumentov, ali pa izredno kratka ročica za pretiskanje prestatv.

70 konjev in 1100 kubikov

Pri prvem speljavanju tudi vozniku, ki je valjen menjati avtomobile kot spodnjičico, zaduši motor Delorna je kriv zelo trd pedali za plin, deloma pa motor, ki noče imeti nekoliko več vrtljajev, dasiravno bi po zvoku motorja sodili, da že dovolj lepo teče.

Nagajalo nam je pretiskanje iz tretje prestave v drugo, ko včasih ročica ni in ni hotela v drugo. Vajenemu vozniku se to z vmesnim plinom sicer igraje posreči, toda ne verjamemo, da so milijonarski si-

novi, ki jim kupujejo matre, mojstri prestavljanja, in ko bi bili, se tovarni najbrez ne bi zdelo potrebno vgrajevati povsem sinhroniziranega menjalnika.

Sicer pa so prestava razmerja zelo dobro prilagojena motorju, avto še vedno več kot zadovoljivo pospešuje, tudi če pretaknemo v višjo prestavo že pri 5.000 vrtljajih. Tovarna dovoljuje največ 7.000 vrtljajev v minutu, nominalno moč pa do seje motor že pri 6.000 vrtljajih.

Motor ima 70 KM (SAE) – žal nimamo podatkov v DIN, računamo pa, da jih je po nemških normah, ki so pri nas bolj v rabi – kakih 61 KM. Motorja torej ne razvajajo od športne moči, težko bi ga seje, saj 1108 kubikov ni veliko.

Slabo vreme nam je preprečilo, da bi na letališču izmerili najvišjo hitrost in pospeške. Tako lahko le po občutku zapisimo, da djet 5 verjetno doseže 170 kilometrov na uro, kakor piše v tovarniških podatkih. Pri pospeskih je čutiti, da matra pri snavljaju Renaultovega motorja noče pretiravati – žal tudi tega nismo mogli izmeriti, zato navajamo le podatki, ki navajajo Francosci; od 0–100 v 11,8 sekundah kilometror brez zaleta 32,3 sekunde.

Ce se pri teh pospekih spomnimo moči, je evidentno da mora biti matra lahek avto. Kljub časiji s osrednjim nosilcem in okvrom iz cevi, na katere so pritrjeni obe kolesa, menjalnik in motor, tehta prazn avto le 615 kilogramov. Temu pripomore karoserija iz poliestrské smole. En konj tako vleče samo dobrih 8,5 kilograma.

Rešitev problema je v sredini

Ko smo prvič pognali motor djeti 5, smo zacutili, da brni tik za našim hrbotom. Matrini avtomobili imajo sicer motor zadaj, toda vgrajene pred zadnjim os.

Kaj to pomeni, smo občutili na cesti. Matra se je čudovito dobro dirži, pa naj bo cesta masta in mokra. K temu seveda pripomorejo dobre obese in vzmeti (kolesa so obesena posamično, opirajo se na vijačne vzmeti in hidravlična blažilice, zadnji kolesi imata dvojne vzmeti in blažilice), predvsem pa je dobre lege na cesti skriveni predvsem konstruktor, ki je postavil motor pred zadnjim os.

Tako smo lahko prvič preskusili zasnovno, ki jo pri dirkalnih avtomobilih že davno poznajo, na navadno cesto pa zlepa ne najde poti. Motor med osema ima le malo športnih avtomobilov, ki niso namenjeni na dirke.

Misel, da so športni avtomobili zaradi velike hitrosti nevarno orodje v rokah neodgovornih voznikov, ni ravno redka. Zagovorniki športne vožnje pa trdijo, da je v zamislu o vožnji na starih kolesih, ki jih pogarjan stroj, najbolje izpeljana prav v modernih športnih avtomobilih — tistih na dirkalničnih in tistih na cestah.

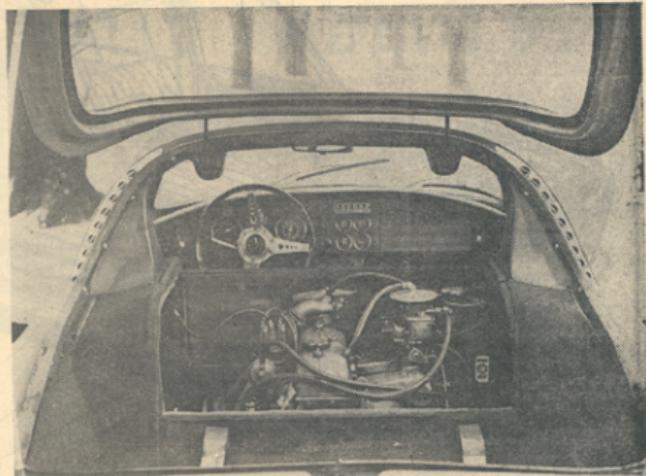
Nadela, ki jih vsljujejo dirkalni avtomobili, se prenemaja na cesto za zdaj le v redkih športnih avtomobilih. Pri dirkah gre za to, da doloceno progo prevozimo v najkrajšem možnem času. Samo z motorom tega ne moremo dosediti. Dirkalni avto mora zadovoljiti še trem zahtevam: imeti mora odlične pospeške, zelo učinkovite zavore in v ovinkih se mora diržati, kot da je izpljen s cesto. Motorja ni težko vgraditi v medosje. Težave se pojavljajo čisto druge. Cene takega vozila je previsoka. Udobje se zmanjša, premalo je prostora za potnik, težko je zmanjšati težo vozila, a imeti dobro dušenje zvokov. Avto mora pač biti tih in ne sme umiravati živce.

Ko bodo tovarne lahko vgradile motor pod zadnje sedeže v limuzini, bo težava rešena. Motor bo moral imeti dobro zvočno in toplotno izolacijo, moral biti čim manjši in čim manj razvajen, kar zadeva vzdrževanje, a kljub temu dostopen mehanikovim rokam.

Matra — trije spački

Zahteve za dirkalne avtomobile, ki danes ne bi več uspeli, če ne bi bili grajeni do podrobnosti premišljeno, upoštevajo pri cestnih vozilih le tovarne, ki za drag denar prodajajo na serijske športne avtomobile: Lotus, Matra Lamborghini in še nekateri. Športni avtomobili, ki jih izdelujejo v vseh serijah, pa imajo še vedno motorje zadaj ali spredaj. Zato pri motorju sprejda zadnja kolesa niso dovolj obdržana, volan je brez servomehanizma trd, v ovinkah pa prednji konec sila naizven. Pri motorju zadaj pa so premalo obtezena prednja kolesa, zadek poplesuje, avto zanaša na bočni veter.

Težav ni le, če je motor v sredini. Po-gonske kolesa so brezhibno obtezena, volan pa teče tako dobro, da tudi težka vozila ne potrebujejo servovalana. Prtljaga, ki pogost kvarno spremeni porazdelitev teže, pri motorju v sredini ne moti. Prostor zaajo je spredaj in zadaj.



In matra djet 5 je tačkem avto. Seveda je zato v njem prostora le za dva, saj je motor tam, kjer naj bi bili zadnji sedeži. Zapisali smo že, da je v matri motor namrečen tik za sedežema, vendar ga kljub temu voznik in sопotnik ne siščita preved. Zvočna izolacija je dobra, prav tako topotna. Tudi dostop do motorja ne dela preglavici, saj dvignemo zadnjo del streha, in motor je pred nama.

Prav odlična lega na cesti nam je pomagala, da smo v zelo slabem vremenu — ne skoz Chamoniški predor, ampak čez zasnežene Alpe — v desetih urah pripravili iz Ljubljane v Grenoble, še pravi čas, da smo videli zadnje gole na hokejski tekni Sovjetska zveza : Kanada. Le malo

avtomobilov je, s katerimi bi nam to uspelo.

Na avtomobilski cesti v severni Italiji je seveda marsikatera velika limuzina hitrejša kot matra, toda na ovinkih gibčemu avtomobilu, ki se prilepi ceste, ni kos.

V motorju sicer res ni enormnih moči, toda malodane ves čas lahko izkoriscimo svo moč, ki je na voljo, tudi tam, kjer morajo drugi s sicer močnejšimi avtomobili previdno brzdati konje pod pokrovom motorja.

Matra še ne uvažajo, pa jo bodo menili kramu. Poceni seveda ni — v Franciji stane 17.869 frankov — trikrat več kot spaček.

