



Matra «Djet» e Gordini

Due vetture per gli sportivi francesi * Il ricordo di vecchie competizioni * Da René Bonnet ad Amedeo Gordini

di PIERO TARUFFI



Una veduta esterna e una veduta interna della sportivissima Matra «Djet». Al cambio italiano viene a costare oltre 2 mi-

lioni e 500 mila lire. Nelle due versioni da 72 e 95 HP la Matra può raggiungere rispettivamente i 170 e i 190 km/ora.

Parigi, ottobre

TRA le vetture francesi, messe a disposizione della stampa durante il salone dell'automobile di Parigi, ho avuto occasione di provare sulla pista di Montlhéry due macchine legate al nome di due piloti e tecnici del settore sportivo francese: la Matra «Djet» e la Renault-Gordini. La prima costruita a suo tempo da René Bonnet ha il motore 1108 cc. Renault preparato da Amedeo Gordini, motore che è anche installato nella R8 speciale della Renault.

La Matra «Djet» è un filante coupé a due posti derivato dalla vettura di René Bonnet che da circa un anno ha ceduto alla Matra la fabbrica e la relativa produzione. Come molti ricorderanno è una vettura caratterizzata dall'avere il motore subito dietro ai sedili, ma avanti all'asse delle ruote posteriori, per cui si ottiene una eguale distribuzione di pesi sull'assale anteriore e posteriore. Ne deriva anche un ampio spazio per il bagaglio. Questa positiva soluzione conferisce alla vettura una caratteristica di guida neutra (né sottosterzante né sovrasterzante) che ne migliora la po-

tenza curvante. L'ho notato guidandola ad andatura sostenuta sulle varie curve del circuito che riuscivo ad affrontare, con la stessa sicurezza, a maggiore velocità di quello che non avessi potuto fare con altre vetture.

AL'INFUORI di questo pregio la vettura ha ancora alcuni difetti. La manovra dello sterzo diviene eccessivamente dura su forti angoli di rotazione, la corsa del pedale del freno tende ad allungarsi eccessivamente dopo alcune frenate effettuate in velocità. Il funzionamento del cambio, al primo contatto con la vettura, risulta qualche volta incerto forse per una eccessiva corsa del pedale della frizione non sempre realizzata ed eseguita dal guidatore e per una non perfetta sincronizzazione. Tutti difetti che potranno essere presto ovviati dato che la società Matra possiede un ufficio studi di prim'ordine, conosciuto in Francia per le ricerche spaziali, l'elettronica e gli esperimenti missilistici.

I risultati si sono già avuti nel campo della Formula 3 nel quale la Matra ha costruito e messo a punto in pochi mesi una vettura

una sosta felice sull'Autostrada del Sole



Mottagrill
di Somaglia
44 Km. da Milano



Mottagrill
di Badia al Pino
82 Km. da Firenze



Mottagrill
di Cantagallo
4 Km. da Bologna Sud

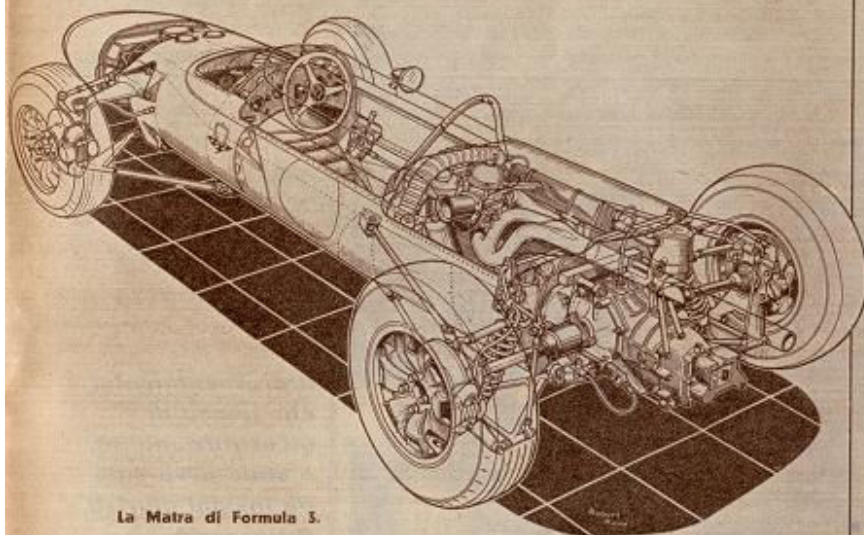


Mottagrill
di Teano
45 Km. da Napoli

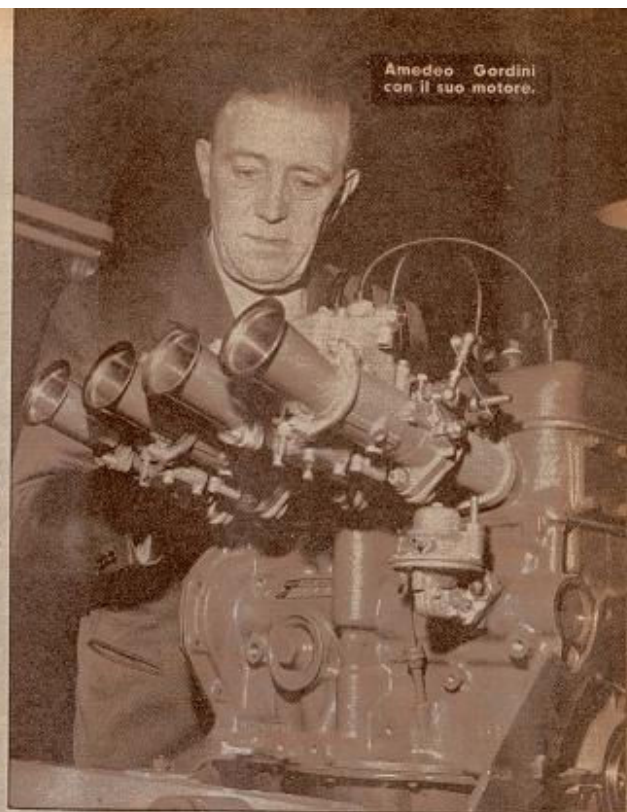
• ristorante • tavola calda • bar • self-service • pasticceria • confezioni speciali per viaggio e regali

**QUI
PARIGI**

**ABBIAMO PROVATO
PER VOL...**



La Matra di Formula 3.



Amedeo Gordini
con il suo motore.

che ha riportato numerosi successi nelle corse francesi per merito di Beltoise e Jaussaud. L'entusiasmo dei tecnici e dei piloti è molto elevato: hanno già in avanzato studio la Formula 2. Su questa fabbrica è rivolta anche l'attenzione e la speranza di molti sportivi francesi.

La «Djet» viene costruita in quattro modelli: lusso e normale, con motore da 72 e da 95 CV SAE.

Con il tipo da 72 CV, la «Djet 5», ho percorso i 100-400 e 1000 metri con partenza da fermo in 8,2-20 e 36 secondi registrando così una prestazione modesta. Migliore quella in velocità nella quale, per la buona profilatura aerodinamica della carrozzeria, ho raggiunto i 170 all'ora.

Con il tipo di 95 CV, la

«Djet 5S», i tempi di accelerazione sono passati a 8-18 e 33 secondi ed in velocità ho sfiorato i 190 all'ora.

Il prezzo della versione con 72 CV tipo lusso è di 18.300 franchi: circa 2.350.000 lire.

La Renault-Gordini. Prestazioni velocistiche quasi analoghe alla «Djet-5» si ottengono dalla berlina 4 posti Renault modificata da Gordini specialmente nel motore che sviluppa 95 CV SAE a 6500 giri ed è lo stesso montato sul «Djet 5S».

Esternamente la vettura è identica alla R8; la si contraddistingue da due strisce bianche dipinte sul cofano e all'interno da un contagiri affiancato al tachimetro.

Ho effettuato la partenza da fermo spingendo il motore, prima di cambiare, a 6500 giri: la velocità corri-

spondente è di 52 all'ora in prima, 84 in seconda e 125 in terza. Ho percorso i 100-400 e 1000 metri in 8-19 e 35 secondi e in velocità ho raggiunto i 165. Le prestazioni di accelerazione potrebbero migliorare spingendo il motore a 7000 giri.

La tenuta di strada e il comportamento di guida è all'incirca quello della R8, migliorato però in alcuni particolari. Come avviene nella R8, vettura tendenzialmente sovrasterzante entrando in curva a forte velocità a causa del maggior peso sulle ruote posteriori, conviene addolcire il movimento di rotazione del volante aumentando il tempo della manovra. Conviene anche accelerare più progressivamente a metà curva e anticipare maggiormente la manovra di controsterzo prima che la vettura inizi

per inerzia la sbandata del posteriore che, per la maggior potenza del motore, avviene in maniera più brusca che sulla R8 normale. La direzione sembra più diretta e i freni, servoassistiti, denunciano leggeri fenomeni di «fading» se molto sollecitati. È una vettura a caratteristiche sportive, meno adatta per una guida cittadina: il motore alimentato da carburatori con grandi diffusori ha un «passaggio» irregolare sui 2000 giri, ma tale regime non è certo quello da impiegare in una vettura di questo tipo molto adatta invece a partecipare a competizioni nella categoria turismo.

Questa vettura porta il nome di Amedeo Gordini, un italiano che a 23 anni, dopo la prima guerra mondiale, si trasferì in Fran-

cia come in precedenza fece Ettore Bugatti.

Molti ricorderanno le sue vetture da corsa pilotate da Manzon, Simon e Trintignant nel periodo '48-'50 e successivamente nel '52 anche da Jean Behra. Personalmente io fui loro avversario al volante della nostra Cisitalia prima e della Ferrari poi. Solo la mancanza di mezzi costrinsero Gordini a ritirarsi definitivamente dalle competizioni nel '57. Ma per poco: la Régie Renault gli affidò l'incarico di creare una nuova versione della Dauphine alla quale seguì il nuovo motore installato sull'Alpine ed ora sulla R8 che porta il suo nome. L'apparizione di queste vetture sui circuiti gli consentono di ritornare nell'ambiente delle corse, in quell'ambiente che è sempre stato la ragione della sua vita.

LOS

**VISITATE, AL SALONE INTERNAZIONALE DELL' AUTOMOBILE
DI TORINO, LO STAND SIFAT N. 709 - 4° PADIGLIONE B**



**LAVATE DA SOLI
LA VOSTRA AUTO
CON UNO SHAMPOO CALDO**

IN SOLI 8 MINUTI

**E CON LA MINIMA SPESA
GRAZIE ALLA RIVOLUZIONARIA
MICROLAVATRICE
"LILY,"**

Ideale per i condomini, i noleggiatori e le piccole stazioni di servizio, la MICROLAVATRICE LILY, a shampoo caldo, funziona con una presa d'acqua ed una di corrente, non necessita di spazio o d'impianti fissi.

SIFAT - Via Zamboni, 1 - Tel. 226520 - 266770 - BOLOGNA