

V létě 1964 založil francouzský koncern Matra divizi na výrobu sportovních automobilů. Připomeňme si slavná léta značky, která už v roce 1969 získala titul mistra světa a pohár konstruktérů formule 1, v letech 1972 až 1974 slavila tři vítězství v Le Mans, v sezonách 1973 a 1974 vyhrála mistrovství světa značek sportovních prototypů a dala světu osobitě řešené vozy M 530, Bagheera, Murena a Rancho.

MATRA

Příběh značky

*Matra M 530 LX
s motorem Ford V4 před
zadní nápravou*





Stewartovi zkomplikovalo začátek sezony 1968 vykoupené zápestí, a tak při debutu v květnu 1968 ve Španělsku pilotoval MS 10 Beltoise. V cíli byl pátý a upoutal pozornost tím, že zájel nejrychlejší kolo závodu. O dva týdny později v Monaku jel Beltoise poprvé s vozem MS 11 s motorem V12, ale pro závadu podvozku závod nedokončil stejně jako Servoz-Gavin, jemuž Tyrrell svěřil osmiválec MS 10. Největší úspěch sezony 1968 slavila Matra při červnové Velké ceně Nizozemska: zvítězil Stewart s vozem MS 10, druhý byl Beltoise s MS 11. „Létající Skot“ vyhrál srpnovou Velkou cenu Německa a říjnovou Grand Prix USA, takže ve finále mistrovství světa skončil druhý za Grahamem Hilem (Lotus Ford).

První závod sezony 1969 vyhrál Stewart počátkem března v Jižní Africe ještě s vozem MS 10, o dva týdny později už v Brands Hatch triumfoval

Závodní verze kupé Djet s motorem Renault Gordini (1963)

S Matrou MS 80 vyhrál Jackie Stewart mistrovství světa F1 1969

Sportovní prototyp MS 630 s motorem Matra V12 (1968)



V šedesátých letech byla Matra jedním z pilířů francouzského průmyslu, zejména v kosmické a výpočetní technice, zbrojařství a telekomunikacích. Do světa automobilů vstoupila v létě 1964, kdy převzala zadluženou společnost Reného Bonnetta, jež v malých sercích vyráběla sportovní kupé Djet s laminátovou karoserií a motory Renault před zadní nápravou. Na podzim 1964 se tyto vozy objevily na pařížském autosalonu pod označením Matra-Bonnet Djet a postupně modernizovány – od podzimu 1966 coby Matra Jet – se vyráběly až do roku 1967.

Mezitím Matra od počátku roku 1965 vyvíjela vlastní automobily. Její týmy pracovaly na čtyřech úkolech: na vývoji sportovního vozu pro sériovou výrobu, na monopostech formule 3 a 2 s cílem dostat se co nejrychleji do formule 1, na sportovních prototypech a na třílitrovém motoru V12. Už v sezoně 1965 vyhrál Jean-Pierre Beltoise mistrovství Francie formule 3 s monopostem Matra poháněným čtyřválcem Ford, počínaje rokem 1966 Matra



úspěšně vstoupila do formule 2 s vozy vybavenými motory BRM, které pilotovali Jean-Pierre Beltoise, Johnny Servoz-Gavin a Henri Pescarolo. V roce 1966 Matra poprvé nasadila i sportovní prototypy MS 620 s dvoulitrovým motorem BRM, na úspěch v Le Mans si však ještě musela počkat. V sezoně 1967 Matra slavila první titul mistra Evropy formule 2, který získal Belgičan Jacky Ickx. Události roku 1967 bylo založení stáje Matra International: šéfoval jí Ken Tyrrell a prvním jezdcem se stal Jackie Stewart. Na přelomu let 1967 a 1968 Matra vyvinula dvě verze monopostu formule 1: typ MS 10 s motorem V8 Ford-Cosworth a typ MS 11 s vlastním motorem V12.

s novým monopostem MS 80 s osmiválcem Ford-Cosworth. S ním pak zvítězil v pěti dalších podnikcích Grand Prix, přičemž v červencové Velké ceně Francie mu skydle sekundoval v cíli druhý Beltoise. Výsledkem byl Stewartův první titul mistra světa a prvenství značky Matra v poháru konstruktérů F1. Tím ale partnerství s Tyrrellem skončilo a počínaje sezonou 1970 Matra nasazovala ve formuli 1 jen monoposty MS 120 s motory V12. Jediné vítězství s tímto vozem vybojoval Chris Amon v lednu 1971 ve Velké ceně Argentiny, jež se ale nezačítávala do mistrovství světa.

V březnu 1967 Matra představila v Ženevě 2+2místný sportovní vůz M 530 s motorem Ford



*Světlomety na předí
prozrazují model M 530
SX (1971)*

*Na jaře 1973 debutovala
Bagheera se třemi
sedadly v jedné řadě*

• V4 podélně před zadní nápravou. Osobitě tvarovaný 4,2 m dlouhý automobil s laminátovou karoserií měl plochou předí s vyklápecími světly, výrazný bezpečnostní oblouk a nahoru vyklápecí zadní okno, jež otvíralo přístup k motoru. Zavazadlový prostor v zádi měl své vlastní víko. Čtyřválec 1,7 l dával výkon 72 k (53 kW), byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou a vůz o hmotnosti 935 kg s ním jezdil nejvíce 170 km/h. Vývoj M 530 vedl dvaatřicetiletý inženýr Philippe Guédon, který k firmě Matra-Sports přišel na jaře 1965 z automobilky Simca. Linie nového vozu navrhl ve volném čase jeho přítel Jacques Nochet, stylisty firmy Simca. Matra M 530 měla mimo jiné dvoudílnou odnímatelnou střechu se samostatnými panely nad hlavami řidiče a spolujezdce.

V továrně Matra-Sports v Romorantinu, 150 km jižně od Paříže, dojíhala v roce 1967 výroba kupé Jet, zatímco produkci M 530 zadali subdodavatelům. Podvozky dodávala firma Carrier z Alençonu, laminátové karoserie byly dílem karosárny Brissonneau et Lotz v Croille, u níž také probíhala konečná montáž. Do poloviny dubna 1969 tak vzniklo přes dva tisíce kusů M 530. Od dubna 1969 se vozy vyráběly v Romorantinu, což se projevílo změnou označení na M 530 A, současně se začal montovat motor o výkonu 78 k (57 kW) díky němuž vzrostla maximální rychlost na 175 km/h.

V roce 1969 byla uzavřena smlouva o spolupráci firem Matra-Sports a Chrysler France, podle níž se od dubna 1970 vozy Matra 530 prodávaly v obchodní síti značky Simca. V březnu 1970 debuto-



vala Matra 530 LX s lehce retušovanou karoserií – vpředu se po stranách otvoru pro vstup vzduchu k chladiči objevily dva svislé členy, změnila se i řada dalších detailů. Od podzimu 1971 se prodávala také levnější Matra 530 SX s černými nárazníky, čtyřmi kruhovými světly připevněnými nahore na ploché předí (místo dvojice vyklápecích světel) a pevnou střechou. Velký úspěch tato verze nezaznamenala – do února 1973 se prodalo jen 1146 vozů Matra 530 SX, zatímco produkce modelu 530 LX dosáhla od března 1970 do února 1973 hodnoty 4732 kusů. Od počátku sériové vy-

roby v létě 1967 vzniklo přes 9600 automobilů Matra M 530 všech provedení.

V letech 1972 až 1974 Matra sklízela největší úspěchy na závodních tratích. Prototypy MS 670 s třílitrovým motorem V12 vybojovaly v červnu 1972 dvojnásobné prvenství v Le Mans; zvítězili Henri Pescarolo a Graham Hill, druzí dojeli Francois Gevert a Howden Ganley. O rok později opět triumfoval Pescarolo, s nímž se tentokrát střídal za volantem vozu MS 670 B Gérard Larrousse. Jean-Pierre Jabouille a Jean-Pierre Jaussaud s dalším spidrem MS 670 B byli třetí. První a třetí příčka patřila



Jeho tvary opět navští Jacques Nochet, jemuž asistovali Jean Toprieux a Antoine Volanis. Vůz měl výklopné světlomety, rozšířené nahoru vyklápěcí bezrámové okno v šikmé zádi umožňovalo přístup k motoru i k zavazadlovému prostoru. Bagheera využívala mechanické skupiny vozů Simca 1100, zejména přední nápravu a hnací agregát – ovšem uložený napříč před zadní nápravou. Čtyřválec 1,3 l dával 84 k (62 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou uděloval vozu o hmotnosti 885 kg rychlost přes 180 km/h.

Už v roce 1974 dosáhla produkce kupé Bagheera rekordní výše přes 11 tisíc kusů, v letech 1975 až 1978 se pak pohybovala v rozmezí 7 až 8 tisíc vozů ročně. V červenci 1975 nabídka rozšířila Bagheera S poháněná čtyřválcem 1,4 l naladěným na

Od léta 1976 se vyráběla Bagheera s novou předí a zádi

Matra MS 650, vítěz automobilového Tour de France 1970

MS 670 C přispěla k prvenství Matry v mistrovství světa značek 1974



vozem Matra MS 670 B v Le Mans i v červnu 1974: vítězství si zopakovali Pescarolo s Larroussem, třetí Jabouille měl tentokrát za partnera Françoise Migaulta. Díky dalším úspěchům v závodech sportovních prototypů vyhrála Matra v letech 1973 a 1974 i mistrovství světa značek. V prvním případě před konkurencí Ferrari a Porsche, ve druhém před značkami Gulf, Porsche a Alfa Romeo.

Brzy po spojení s automobilkou Simca byl zahájen vývoj nového sportovního vozu M 550. Philippe Guédon se snažil prosadit kompaktní dvoumístné kupé, marketing firmy Chrysler-France to však odmítl. Do hry však vstoupila náhoda. Jednou se Guédon se dvěma kolegy vracel z Romorantinu do Paříže v plně naloženém kombi Ford Taunus, takže se všichni museli stěsnat na nedělné přední sedadlo. Kupodivu to nebylo až tak nepohodlné a přeměněním zjistili, že jimi ve třech stáří vnitřní šířka 1,43 m. Nápad byl na světě – nová Matra dostala tři sedadla v jedné řadě, samostatně seřiditelné pro řidiče a dvoustupňové pro dva spolu-



jezdce. To spolu s napříč uloženým poháněcím ústrojem umožnilo zkrátit rozvor na 2,37 m, takže délka kupé M 550 zůstala těsně pod čtyřmetrovou hranici (3,95 m). Souběžně s vývojem nového vozu museli v Romorantinu výrazně rozšířit výrobní kapacity – zatímco dřívější typ M 530 vyráběli v počtu osmi vozů denně, produkce nového se měla vyhoupnout na padesát exemplářů za den.

Třímístné kupé představené na jaře 1973 pod označením Matra-Simca Bagheera mělo ocelový skelet a povrchové panely karoserie z laminátu,

90 k (66 kW), s nímž jezdili rychlostí až 190 km/h. V létě 1976 dostaly všechny vozy Bagheera novou předí a záď s plastovými nárazníky, jejich délka tím vzrostla na 4,01 m. Od léta 1978 se základním motorem stal čtyřválec 1,4 l o výkonu 84 k (62 kW), dražší provedení nadále disponovala výkonem 90 k (66 kW). Po převzetí firmy Chrysler-France koncernem Peugeot dostalo kupé v létě 1979 označení Talbot-Matra Bagheera. To už se ale blížil konec jeho kariéry – na jaře 1980 opustily továrnu poslední čtyři stovky z téměř 48 tisíc vozů Bagheera.



Na podzim 1980 debutovalo třímístné kupé Murena.

Silnější verzi Mureny poháněl čtyřválec 2,2 l

V letech 1977 až 1984 Matra vyráběla vůz pro volný čas Rancho

V té době už probíhala jednání o budoucnosti firmy Matra Automobiles, přesněji o převzetí podílu Peugeotu firmou Renault. Jediným vozem značky Matra, který tuto neklidnou dobu přežíval na výrobní lince, byl automobil pro volný čas Rancho. Ten debutoval na jaře 1977 ještě pod značkou Matra-Simca a byl postaven na upraveném podvozku dodávky Simca 1100 VF2 s rozvorem 2,52 m. Přední část 4,3 m dlouhého vozu Rancho převzala většinu karosářských dílů z dodávky Simca, zadní polovina karoserie však byla zcela nová. Měla kovový skelet, povrchové panely z laminátu a bohatě prosklené boky. Vůz měl jen dvoje boční dveře vpředu, takže nastupování na zadní sedadlo nebylo zrovna pohodlné. V zadní stěně byly dvoudílné dveře, jejichž horní díl se vyklápěl vzhůru, zatímco spodní se spouštěl dolů do vodorovné polohy.

Rancho mělo vpředu napříč uložený čtyřválec 1,4 l o výkonu 80 k (59 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou a navzdory „terénnímu“ zevnějšku muselo vystačit jen s pohonem předních kol. Při hmotnosti 1080 kg dosahovalo rychlosti 145 km/h, díky zvětšené světlosti a pneumatikám s hrubým vzorkem si mohli troufnout i na venkovské cesty a necesty. Rancho si získalo velkou popularitu jako rodinný vůz a automobil pro volný čas, ale také coby praktický pomocník farníků



Stafetu převzalo kupé Talbot-Matra Murena představené koncem září 1980. Atraktivní 4,07 m dlouhý a 1,22 m vysoký vůz, jehož tvary navrhl Antoine Volanis, převzal koncepci s trojicí sedadel v jedné řadě a poháněcím ústrojí napříč před zadní nápravou. Ocelový skelet byl tentokrát chráněn proti korozi zinkováním, povrchové panely karoserie byly opět z laminátu. V prosinci 1980 přišla na trh Murena s motorem 1,6 l o výkonu 92 k (68 kW) spojeným s pětistupňovou převodovkou Talbot, na jaře 1981 následovalo kupé poháněné čtyřválcem 2,2 l převzatým ze sedanu Talbot Tagora, naladěným na 118 k (87 kW) a doplněným pětistupňovou převodovkou ZF. Slabší model o hmotnosti 985 kg jezdil nejvíce 182 km/h, dražší Murena 2.2 vážící 1050 kg dokázala flirtovat s hranicí 200 km/h.

Od léta 1982 si zákazníci mohli za příplatek objednat kupé s motorem 2,2 l o výkonu 142 k (105 kW), jež uhánělo rychlostí až 210 km/h. Takto



upravených vozů se do června 1983 prodalo jen 112, během léta 1983 pak vznikla poslední série 480 kupé Murena S se zlepšenou výbavou a motorem 2,2 l ve stejné úpravě. Do ukončení výroby v červenci 1983 vyjelo z Romorantinu celkem 10 680 vozů Murena, z toho 5640 s motorem 1,6 l

a živnostníků, kteří si je mohli pořídit v daňově zvýhodněné verzi bez zadního sedadla. Do jara 1984 vzniklo téměř 58 tisíc vozů Rancho, pak je na výrobní lince nahradil revoluční Renault Espace.

Jan Tuček