

succesului. Ea clarifică și disputa privind rolul calității automobilului, demonstrând că este vorba de fapt de o problemă de tehnică accesibilă oricărui pilot.

Subvirator și supravirator

Acești doi termeni se utilizează în ultimul timp tot mai frecvent. Fiecare automobil este construit astfel încât să „țină” drumul cât mai bine, să nu fie nici prea mult, nici prea puțin virator, adică centrul lui de greutate să asigure echilibrul. Un automobil subvirator, în sensul general al cuvântului, este acela al cărui centru de greutate este deplasat înainte (de exemplu, automobilele cu motorul și tracțiunea pe față sînt teoretic cele mai subviratoare).

Un automobil supravirator are partea din spate foarte îngreuiată.

Care sînt consecințele acestor modificări ale plasării centrului de greutate? La un automobil virator, în curbă îi „fuge” partea din față, în timp ce la unul supravirator fenomenul se observă la partea din spate.

Ultimul automobil cu care am circulat destul de mult era un „Porsche” și avea montat în partea din spate un motor mai mare decît cel pentru care fusese proiectat. Motorul obișnuit avea doar 1 600 cmc, 4 cilindri și o greutate de cca 100 kg. Cel montat pentru raliu avea 2 000 cmc, 6 cilindri și cîntărea peste 170 kg, centrul de greutate aflîndu-se mai înapoi decît la primul (se afla mult în afara axei din spate), astfel încît automobilul era puternic supravirator.

Cînd am vrut să vînd automobilul unui conducător obișnuit, am fost obligat să mă adresez fabricii, care i-a montat în partea din față niște tampoane speciale, grele de 28 kg, pentru a echilibra parțial mașina și a permite o conducere normală.

În raliuri aceste greutateți, în pofida caracterului supravirator al mașinii, se îndepărtează pentru a permite o viteză crescută.

Caracteristica supraviratoare nu se repercutează negativ asupra performanțelor sportive. Mai mult chiar,

automobilul se comportă foarte bine, roțile din spate se desprind ușor în derapaje, lucru ce ajută efectiv conducerea pe traseele cu multe curbe. !

Am participat o dată la marele raliu „Pace și Prietenie” pe ruta Moscova — Varșovia — Berlin — Praga, concurînd pe o „Warszawa”. Acest tip de mașină este subvirator, partea din față fiind deci grea. La fiecare curbă partea din față ar fi trebuit să „fugă” (cînd partea din față este grea, tracțiunea trebuie să ușureze parcurgerea curbelor; cînd este prea grea, creează dificultăți în schimbarea traiectoriei și automobilul are tendința de a ieși cu botul de pe șosea). Revenind la ce spuneam, acest fenomen nu s-a produs, căci după cîteva curse de antrenament m-am acomodat cu mașina. Astfel, deși motorul avea o putere relativ mică, am putut executa derapajul controlat, cu desprinderea roților din spate, care-mi permitea în raliu abordarea corespunzătoare a curbelor.

Prin urmare, în ceea ce privește caracterul supra și subvirator — ca și celelalte particularități proprii oricărui automobil — o importanță hotărîtoare are cunoașterea perfectă a mașinii pe care o conduci. Aceasta duce la o unitate a sistemului om-mașină. Omul nu mai conduce doar un mecanism oarecare, ci se identifică cu el, simțind fiecare denivelare, fiecare dificultate, ajutîndu-l s-o depășească. Această „simbioză” face ca importanța anumitor particularități ale mașinii să dispară pentru conducător, el orientîndu-se după zgomotul motorului. Faptul presupune însă existența a două elemente: o tehnică de conducere bună și capacitatea de acomodare rapidă cu orice automobil.

Bineînțeles că marca automobilului și cerințele circulației impun anumite limite, de care trebuie să se țină seama. Un automobil de curse, rapid, sensibil, nervos, trebuie „domesticit”, ceea ce solicită răbdare și intuiție.

Stînd comod în scaunul automobilului, mă simt atît de legat de mașină, încît aproape toate vibrațiile șasiului le recepționez ca pe ale mele. Doresc să mă înțelegeți bine și am să folosesc pentru aceasta un exemplu din schi. Cei care schiază își amintesc desigur primele lecții. Schiurile fug de sub picioare, deși sînt legate. Închipuiți-vă ce s-ar întîmpla dacă fiecare dintre ele ar pleca în altă

direcție. Pentru realizarea celei mai simple întoarceri ar fi nevoie de un efort deosebit. Chiar un schior relativ avansat „simte” schiurile legate de picioare și depune eforturi pentru a le orienta în direcția dorită. El se gândește permanent la necesitatea de a le păstra paralele și de a acționa simultan. Schiurile sînt încă ceva străin pentru el, ceva care îi provoacă o serie de greutăți. În ceea ce-i privește pe schiorii buni, aceștia știu că nu trebuie să „înrobească” schiurile, ci să folosească reacțiile acestora, căutînd cele mai bune soluții de evoluție pe pantă, în funcție de teren și zăpadă.

Sportivul de clasă nu se mai gîndește la schiuri, așa cum omul de pe stradă nu se gîndește la pantofii pe care-i poartă, decît dacă îl strîng.

Prin urmare, nu trebuie să fetișizăm termenii care sînt la modă și care caracterizează viciile sau calitățile unui automobil, raportate la ușurința de a-l conduce.

Contează în principal să conduci bine și să „simți”, să te acomodezi cu automobilul. Aceste două calități îți conferă siguranța și capacitatea de a conduce cu ușurință orice automobil.

Încărcare și descărcare

Și aceste expresii se folosesc astăzi foarte frecvent. Este bine să le cunoaștem și să ne lămurim care le este înțelesul. Încărcarea părții anterioare se produce la fiecare frînare, deci implicit la fiecare reducere de viteză.

Descărcarea părții din față se produce totdeauna la creșterea vitezei. Ea poate fi totuși neutralizată uneori prin alunecarea roților din spate.

Dacă aderența este bună și roțile din spate nu derapează, în funcție de mărimea accelerării se produce o descărcare a părții din față.

În cazul mașinilor cu tracțiune pe roțile din față, accelerarea va fi tot o descărcare a părții anterioare. De aceea automobilele cu tracțiune pe față — lucru foarte important în circulația pe drumuri de munte — trebuie

să aibă partea din față grea. În caz contrar, la accelerarea în rampă se poate întîmpla ca efectul, sub aspectul deplasării, să fie nul.

Cînd sîntem nevoiți să abordăm un drum în rampă, cu un anumit grad de înclinație, pe care teoretic automobilul nostru cu tracțiunea pe spate ar trebui să-l urce, și constatăm că el nu înaintează, vom urca cu spatele înainte. Se procedează astfel pentru că :

— marșarierul are un raport de multiplicare mai favorabil decît viteza I, deci mai multă putere ;

— cînd se merge cu spatele înainte, se produce încărcarea roților de tracțiune, adică a celor din spate. Deci vom circula cu un automobil cu tracțiune pe spate al cărui volan se află... în spate. Altă deosebire, în ceea ce privește circulația, nu există.

În acest capitol am vorbit cîte ceva despre sensul noțiunilor și mai mult despre formarea convingerii că știința conducerii și unitatea dintre om și mașină sînt mai importante decît semnificația particularităților de construcție.

Pornind de la ideea că fiecare uzină de automobile își dă silința să asigure piața cu mașini de bună calitate, nu considerăm că se justifică problemele pe care unii autori și le fac privind caracteristica supra sau subviratoare a automobilului.

Circulînd, conducătorul își cunoaște automobilul și își adaptează tehnica la particularitățile lui. Important este să „simtă” automobilul, indiferent dacă acesta este sub sau supravirator.