

**MATRA
SIMCA RANCHO**

VČASIH JE TUDI VIDEZ DOVOLJ

Pri matri in francoski podružnici Chryslerja se zavedajo, da terenskih voznihi lastnosti avtomobila večina kupcev ne potrebuje, da gre največkrat le za »rangerovski« videz, ki ga je treba doseči, da bi sosedje zavihali nosove – Rezultat takšnega mnenja je tudi matra simca rancho

»Oho!«, smo lani na salonu v Ženevi vzklknili ob pogledu na »rancho«, ki ga je tamkaj mala francoska tovarna Matra prvič postavila na ogled. Po »safari« kroju ušito oblačilo so namreč v zadnjih letih v modi tudi pri avtomobilih, pa »rancho« na prvi pogled nadvse učinkovito vabi k pustolovščini. No, potem smo bili pri lipanju pod spretno ušito pločevinasto in plastično obleko malce razočarani: nič pogona na štiri kolesa, nič reductorja prestav za »hojo« po težkem terenu.

Optična prevara torej? Niti ne. Nosovi so namreč ostali povešeni samo do preskusne vožnje nekaj mesecev pozneje. Kljub temu, da je matra simca rancho manj terenski, kot bi sodili po njegovem videzu, vendarle ima precej tovrstnih lastnosti, po drugi strani pa ga lahko gledamo tudi kot običajen vsakdanji avtomobil. Skratka, gre za kompromis, ki ga ni moč vtakniti v nobeno doslej znano avtomobilsko kategorijo.

Pozornost mladostnega – pri tem starost ni važna – občinstva, ki je nekoč veljala nizko nasajenim in športno urezanim dvosedom, v zadnjih letih vse bolj uhaja k visokom nasajenim škatlam »jeepovskega« in »landroverskega kova«. O tem pričata vztrajno naraščanje tovrstnega avtomobilskega tržišča, na katerem menca vrhunec predstavlja angleški »range rover«. Ki je enako dober tako za vožnje po terenu kot po avtomobilskih cestah. Še več kot zaresnih kupcev tovrstnih avtomobilov pa je tistih, ki o njih lahko samo sanjajo, saj je »vrhunec« v nedosegljivo visokih oblačih.

Po drugi strani pa je tudi res, da večina kupcev tovrstnih avtomobilov, in tudi tistih,

ki o njih samo sanjajo, veliko terenskih lastnosti tudi ne rabi. Več jim je do postavljanja s pustolovskim videzom, potrebujejo pa predvsem vsakdanje uporaben avtomobil.

Čisto dovolj jim je, če je z njim moč ob koncu tedna in med počitnicami pobeigniti nekoliko dlje kot z običajno limuzino – na nekoliko bolj razrito kolovozno pot, nekoliko višje v hrib, korak dije od prenaseljene civilizacije.

Vse to seveda pri Matri in francoski podružnici Chryslerja, s katero Matra tesno sodeluje, prav dobro vedo. Tako je nastal »rancho«, ki je na zunan na moč podoban pravim »terenskimi« vozilom, resničnih sposobnosti za vožnjo zunaj utrjenih cest pa ima samo toliko, kolikor jih je moč dobiti s preprostimi in poceni predelavami velikoserijske mehanike in opreme. Tako je »rancho« pod kožo mešanica simc 1100

in 1307 oziroma 1308, saj so morali zaradi čim nižje cene najprej črtati najdražji pritiklinski pravih »terencev« – pogon na štiri kolesa in reductor, s katerim bi dobili kratke prestave za vožnjo po brezpotju.

PROSTORNA KOMBI

»Rancho« pa ima vendarle precej uporabnih lastnosti, med katerimi je delna sposobnost za vožnjo zunaj cest morda še najmanj pomembna.

Poglejmo karoserijo. Njena osnova je primerno ojačana nosilna »ploščad« simc 1100, na katero je posajena nadgradnja, katere vsi nenosilni deli so izdelani iz s steklenimi vlakni ojačane poliestrske smole.

Oblikovalci so poskrbeli za »ekspedicijski« videz, ki pri-

vlači poglede. Karoserija je visoka, v zgornjem delu še dodatno zastekljena, nekoliko nižji prednji del strehe je dobil vlogo strešnega prtljažnika (do 30 kg). Težki odbijači in bočne zaščitne letve ter obrobe blatnikov, pa tudi zamrežena dodatna žarometa ter zaščitni drog pred hladilnikom, podkrepijo »terenski« stil, a imajo obenem tudi praktično vrednost.

Če matra simca rancho še zdaleč ni polnokrvni terenski avto, pa je po drugi strani velkopotezno odmerjena kombilimuzina. Že če je zadnja klop na mestu, je za njo 1,06 metra dolga in ravno toliko široka ter 1,12 metra visoka prtljažna prostornina, v katero gre do stropa naloženo za okroglo kubični meter prtljage, v primeru, da si kupec doplača polico za zadnjo klop, pa je pod njo tristolitrski prtljažnik. Pri podrti zadnji klopi se



prostor več kot podvoji. Povsem ravna nakladalna površina je v tem primeru dolga kar 2,11 metra in v najožjem delu široka 98 centimetrov. Tovarna dovoljuje skupno obtežbo 500 kg, kar pri dveh povprečnih popotnikih pomeni 350 kg prtljage. Ni slabo! Posebej ugaja tudi deljeno odpiranje zadnjih vrat – pol gor, pol dol, pri čemer je spodnji del praktična »polica« za pomoč pri nakladanju večjih predmetov.

Kadar je zadnja klop pokonci, je na njej velikodušna prostornost za tri sopotnike, ki imajo ob povsem nazaj pomaknjenih prednjih sedežih še vedno za kolena na voljo 18 centimetrov. V nastropju z udobjem zadnje klopi pa je obvezna telovadba pri vstopanju skozi ozek prostor med okviri vrat in prednjima sedežema, čeprav ju je moč tudi z zunanje strani premakniti naprej.

LIMUZINA Z DODATKI

Ob vseh kombijevskih in če hočete terenskih lastnostih pa je »ranchu« znotraj povsem spodobno opremljena vsakdanja limuzina. Sedeži so seveda ustrezno namenu avtomobila obloženi v umetno usnje in na tleh so gumijaste preproge, a vzdušje v vozilu je prijetno. Armaturni plošči, z nekaj spremembami povzeti po simci 1100, so vsi potrebni merilniki (hitrost, dnevni in skupni števec kilometrov, termometer, gorivo, ura), na dveh policah in v zaprtjem predalu ne manjka prostora za drobniarje. Sedeži so udobno obloženi in zadovoljivo oblikovani, sprejati opremljeni tudi z vzglavniki.

Poleg običajne opreme gre omeniti, da je »ranchu« že opremljen z zvočniki in anteno za naknadno vgradnjo radijskega aparata in da je motor blokiran zoper motnje.

Od dodatne opreme, ki jo je moč dokupiti, je kolikor toliko pustolovskim popotnikom namenjeno zložljivo ležišče, za katero je prostor na robovih nekoliko pod okni, tako da je pod ležiščem še dovolj prostora za prtljago. Kadar pa je ležišče zloženo, se spremeni v običajno polico za zadnjo klopjo.

Ker je na ta način »ranchu« lahko tudi kamping-avto, je škoda, da tovarna ni predvide-



la pritrditve zaves. No, v takem avtomobilu si spetneži lahko sami naredijo še marsikakšen dodatek.

Omenimo še, da je moč dokupiti tudi dodatne bočne sedeže za pritrditev v prostoru za prtljago za zadnjo klopjo.

Kakorkoli že, spisek dodatne opreme je kratek, saj tovarna tudi z »zunanjo« opremo ni skoparila. »Ranchu« ima že serijsko pritrjeno kiljuko za vleko priklole, halogenske žaromete, brisalnice in napravo za pranje zadnje šipe ter dve zunanji ogledali. Dokupiti pa je moč kolesa iz lahke litine, dodatne zaščite »sanke« za »trebuh« vozila, električni vtel in žaromet-iskalca za pritrditev na blatnike pred vetro šipo (žarometi-iskalci so pri nas za zasebno rabo prepovedani).

SIMCINA MEHANIKA

Po mehanski plati je »ranchu« križanec med raznimi simci. Tako ima 1442-kubični motor simce 1308, vendar rahlo (za 5 KM) zadušen

na 80 KM. Na motor je priključen menjalnik simce 1307, vendar preko sklopke simce 1308, ker je ta močnejša. Vsekakor ima veliko serijska mehanika tudi to dobro plat, da zagotavlja dobro preskrbo z rezervnimi deli in nezahtevno vzdrževanje.

Primerno ojačeno z debelejšimi stabilizatorji in močnejšimi blažilniki je podvozje s kretnim in zavornim mehанизmom vred vzeto iz simce 1100. Pač pa so druga, večja kolesa z gumami 185/70 SR 14 na pet in pol palčnih platiščih.

Na običajnih cestah ima »ranchu« povsem spodobne zmogljivosti tako glede pospeškov kot glede največje hitrosti. Tudi poraba goriva je do zmernih hitrosti le nekoliko večja d porabe simce 1308. Pač pa slabša aerodinamičnost karoserije in večja teža prideta do izraza pri hitri vožnji in seveda pri vožnji v nižjih prestavah zunaj dobrih cest. V teh dveh primerih gre računati s porabo med 12 in 14 litri na 100 kilometrov, medtem ko je pri dovolj zmerni vožnji in hitrosti do nekako 100 km na uro računati z 9 do 11 litri na 100 km.



Prednji pogon in dobra porazdelitev teže med prednjo in zadnjo premo »ranchu« zagotavlja skoraj nevtravno lego na cesti, ki šele pri ostri vožnji pokaže nekaj podkrmarenja in zahtevo po dodajanju volana. Skratka, vozne lastnosti so varne, takšne, kot jih pri prednjem pogonu pričakujemo s to izjemo, da je visoka karoserija nekoliko bolj občutljiva na bočni veter.

Vzmetenje predstavlja dober kompromis med francosko mehkim udobjem in koke-tiranjem s kolovozji. Na dobrih cestah podvožje dovolj dobro opravi s kratkimi neravninami, veliko bolje pa še, če je avto dovolj naložen. Po drugi strani vzmeti tudi »na terenu« prav dobro sledijo velikim gibom koles. Preskusna vožnja po drvarskih poteh in kozjih stezah je pokazala, da jim je »ranchu«, kar se tiče udobja vzmeti, povsem dorasel.

Ob udobju gre dodati, da je »ranchu« pri vožnji po običajnih cestah dovolj tih avtomobil, le pri velikih hitrostih in pogonjanju v visoke vrtiljaje v nižjih prestavah bi si želeli več dušilnega materiala med motorjem in karoserijo. »Črčkov«, ki se poredkoma oglašajo v zadnjem delu karoserije, pa pri tovrstnem avtomobilu ne gre zameriti.

Močan grelnik skrbí, da je v »ranchu« kljub veliki notranji prostornosti vedno dovolj toplo. Tudi prezračevanje ima veliko zmogljivost, v poletni vročini pa so seveda na voljo tudi velika okna, spredaj v vratih klasična, zadaj drsna.

NA TERENU DO NEKE MERE

Z vožnjo zunaj utrjenih cest, ki jo objublja »ranchu« videz, pa je takole: zmore manj, kot kaže, a precej več, kot bi pričakovali, potem ko vidite, da nima pogona na štiri kolesa.

Kot že rečeno, vzmeti se proti pričakovanjem dobro obnesejo tudi na najbolj nemogočih kolovozih, tudi velika razdalja karoserije od tal – spredaj 22, zadaj 26 cm, in pri povsem obteženem vozilu še vedno 17,5 cm – omogoča brezskrbno veseljenje v globokih kolensnicah in zunaj njih. S prednjim pogonom si voznik lahko marsikaj privošč pri terenski vožnji navzdol na



Kot pritice avtomobilu, ki se spogleduje s kolovozni, na sedežih ni tkanine, marveč umetno usnje, tla pa so prekrita z gumijasto preprogo; sicer pa je notranost bolj podobna običajnim avtomobilom. Sedeži so udobni, zadovoljivo oblikovani in predvsem zelo prostorni. Armatura plošča, na kateri ne manjka nič bistvenega, je v najbližjem sorodstvu s simco 1100.

spolzkih blatnih in peščenih poteh.

Slabe strani se pokažejo šele pri plezanju navzgor, ko na strmehjših klanecih pri močnejšem plinu pogonski kolesi — zdaj levo, zdaj desno — pri vožnji čez izbokline in luknje izgublata stik s cesto in se zavrtita v prazno. Priregel bi se vsaj diferencial, ki bi mu bilo moč vključiti zaporo, tako pa mora voznik vrtenje v prazno krotiti s hitrim, kratkim odvze-

manjem plina, pri čemer »rancho« izgublja hitrost. V ta koš sodijo tudi terenski vožnji neprimerna prestavna razmerja, ki so prilagojena vožnji na običajnih cestah. Za vožnjo zunaj cest so spodnje tri prestave in še zlasti prva.

Tako vožnja po kolovoznih klanecih zahteva veliko pretikanja jemanje strmin z zaletom, dober občutek za pravočasno izbiranje prave prestave in »čutečo« nogo za plin. Na

strmih spolzkih vzponih se namreč »izkaže« tudi prenašanje teže nazaj, tako da so pogonska kolesa razbremenjena in so tudi speljavanju z mesta v klanec zastavljene omejitve. Ostanje seveda še »klasična« rešitev, če je le dovolj prostora za obračanje — vzvratna vožnja v prestrm klanec.

Mimogrede: dobra preglednost na vse strani, vključno nazaj, kjer je zadnje okno praktično mera za dolžino karoserije in običajen rajdni krog okoli 11 metrov, so v prid okretnosti avtomobila, manj pa to velja za volan, ki pri manevriranju zahteva kar krepak prijem, deloma tudi na račun širokih gum.

Opisovanja omejenih terenskih zmogljivosti pa vendar ne gre jemati kot strogo kritiko. Vsekakor je moč z »rancho« zunaj cest priti veliko dlje kot z običajnim avtomobilom. Če pa bi hoteli še kaj več, bi avtomobil postal predrag. Poceni sicer »rancho« tudi zdaj ni (toliko manj pri nas, kjer stane preračunano okoli 30 starih milijonov: 26.000 francoskih frankov in dinarske dajatve), vendar pa je v tujini še vedno pol cenejši od podobnih avtomobilov s štirikolesnim pogonom in reduktorjem.

Kakorkoli že: ob povprečnih lastnostih dobrega avtomobila srednjega razreda matra simca rancho navzgor privlačnost uspelega »ekspedicijskega« videza, vsestransko uporabno prostornost kombija in šport svoje vrste — popotovanje in potepuštvu na kratke in dolge proge.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiriktaktni — vrtni — vgrajen prečno nad prednjo premo — nagnjen za 41° nazaj — vrtna in gib 76,7 x 78 mm — gibna prostornina 1442 kubikov — kompresija 9,5 : 1 (gorivo super) — največja moč po DIN 80 KM (58,9 kW) pri 5600/min. — največji navor po DIN 12 kpm (117,6 Nm) pri 3000 min glava iz aluminijeve litine — ročična gred v 5 ležajih — stranska odmična gred (veriga) — dvojni padotočni uplinjač solex — vodno hlajenje, električni ventilator s termostatskim vklopom — alternator 560 W — akumulator 12 V, 40 Ah.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — platišča 5 1/2 J, gume 185/70 SR 14.

Voz in obese: kombi-lumizina za 4—5 oseb — dvojna vrata in dvokrilna dvizna vrata na zadku — samonosa karoserija z nosilnim okvirjem iz prešane pločevine, nadgradnja iz s steklenimi vlakni ojačenega poliestra na kovinskem ogrodju — prednji kolesi posamično na prečnih vodilih, vzdolžne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadnji kolesi posamično na vzdolžnih vodilih prečne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore, dvokrožni sistem, servovočevalnik, regulator zavorne moči na zadnjih zavorah glede na obtežbo — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži — volan na zobato letev (rajdni krog med pločniki 10,6 m, med zidovi pribli 11,4 m, 3 3/4 obrata volana).

Mere in teže: dolžina 4,31 m širina 1,67 m višina 1,74 m — medosna razdalja 2,52 m — kolotek spredaj/zadaj 1,41/1,35 m — najmanjša razdalja od tal 0,17 m (polna obtežba) — teža praznega vozila, pripravljene za vožnjo 1130 kg — dovoljena obtežba 500 kg — prtljajnik 1005dm³ (zadnja klop na mestu, merjeno do stropa), oziroma 2200dm³ (zadnja klop podrt) — posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 145 km/h (tovarna) — pospeški z mesta na 100 km/h v 14,5 sekunde (naša meritev) — poraba goriva (tovarna): pri enakomerni hitrosti 90 km/h 8,9 pri 120 km/h 11,5 litra, po mestu 10,8 litra na 100 km.



V karoseriji ne manjka večnamenskega prostora. Sprejme lahko do 2200 dm³ prtljage na povsem ravni nakladalni ploščadi, na kateri je dovolj prostora tudi za prenočevanje; dobiti je moč tudi zložljivo ležišče, pritrjeno pod stranskimi okni, tako da prtljaga pri spanju ni v napoto.

Tekst in foto:
TOM PLETERSKI