



autokampioen
ANWB

kampioen auto

Test:

Matra Simca

RANCHO

Oprijden

tot

stopstreep

Driekwart

eeuw

FORD

Het centrum van Oudewater

kampioen
**auto
est**

**Konsumenten
Voorlichting**
ANWB



RANCHO

in 't kort

De Matra Simca Rancho moet, als we bij terreinvoertuigen het kaf van het koren willen scheiden, duidelijk tot het kaf gerekend worden. Het ontwerp mag suggereren wat het wil, buiten het gebaande pad presteert de Rancho niet meer en niet minder dan iedere andere willekeurige voorwielaandrijver. Dat is nu ook weer niet zo'n ramp, want niemand zit erop te wachten dat het beetje natuur dat we hier nog hebben, vergeven wordt met echte terreinwagens.

Hetgeen niet wegneemt dat de Rancho toch ook zijn aantrekkelijke kanten heeft; de beschikbare ruimte is enorm groot en met de extra derde bank kan men er ook veel kinderen in meenemen. Maar origineel is het ontwerp niet. „Origineel plagiaat” zou men het kunnen noemen, waarbij men de vierwiel-

aandrijving gemakshalve heeft vergeten.

Op niet te slechte wegen is de Rancho redelijk comfortabel, hoewel de wagen bij hoge rijsnelheden knap rumoerig is. De rijeigenschappen op normale wegen zijn goed. De prestaties zijn niet imponerend, maar liggen desondanks op een acceptabel niveau. Het brandstofverbruik is bij hoge rijsnelheden niet gering, een consequentie van de hoge carrosserie.

De uitrusting van de Rancho is origineel en zeker exclusief; dit laatste geldt ook voor de aanschaffingsprijs.

plus en min

Markante vormgeving
zeer ruim interieur
originele uitrusting
goede rijeigenschappen
handige gebruiksmogelijkheden

Wat traag handelbaar
nauwe instap naar achteren
geen terreinwagen, hoewel het uiterlijk dit suggereert

prijzen

(per 1-6-'78)

Matra Simca Rancho	f 23.495,-
meerprijs	
3e bank	f 895,-
lichtmetalen velgen	f 595,-
lier	f 2.345,-
geteste uitvoering	f 24.985,-
Verzekeringspremie All Risks	
per jaar	f 2.588,-
Motorrijtuigenbelasting	
per jaar	f 505,-

Afleveringskosten: geadviseerd bedrag van f 210,-, excl. een ML-behandeling.

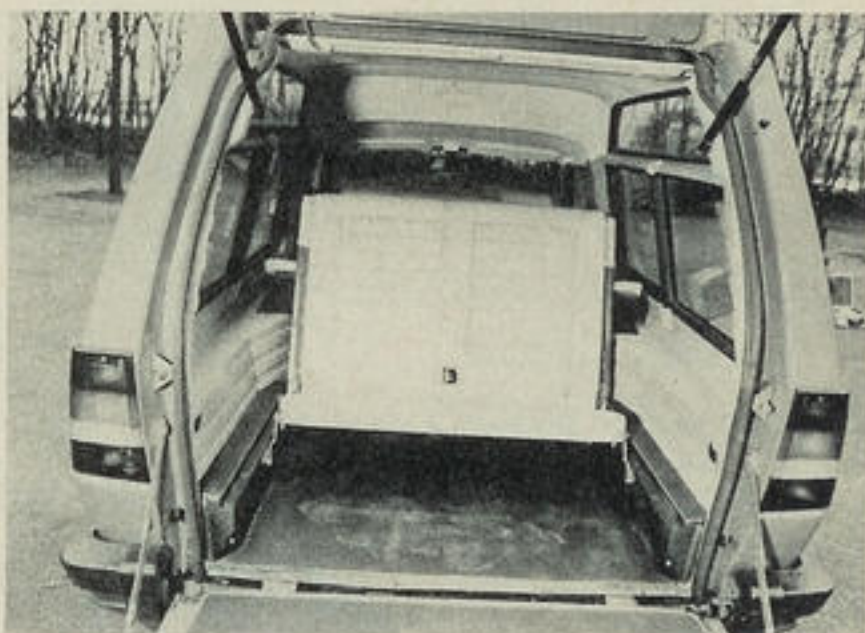
Chrysler France heeft, in samenwerking met dochter Matra, vorig jaar een geheel nieuw ontwerp geïntroduceerd, de Matra Simca Rancho. Bij dit ontwerp is duidelijk met een schuin oog naar de Range Rover gekeken; het is een relatief hoge combinatie van een auto en een vrachtwagen die men een erg stoer uiterlijk heeft gegeven. Aldus suggereert men met een voertuig te doen te hebben, dat, net als de Range Rover met zijn vierwielaandrijving, geschikt is voor het terrein. Maar niets is minder waar. De Rancho is een afgeleide versie van de Simca 1100 met aandrijving uitsluitend op de voorwielen en daar komt men buiten de gebaande wegen niet ver mee. Wel heeft men de Rancho voorzien van brede wielen, maar zelfs op normale wegen vertonen de voorwielen bij het accelereren al een vrij sterke neiging tot spinnen en in los zand graaft de wagen zich ogenblikkelijk vast.

Het onderstel van de Simca 1100 is in de Matra fabrieken verlengd en voorzien van een hoge opbouw, waarvan het achterste bovengedeelte gemaakt is van versterkt polyester. Ook de voor- en achterbumper en de brede beschermingsstrips op de zijflanken zijn van dit materiaal. De motor is dezelfde als die welke gebruikt wordt in de Simca 1308, echter met een aangepaste specificatie. Bovendien zijn diverse aanpassingen gemaakt om deze motor in de beschikbare ruimte te kunnen onderbrengen.

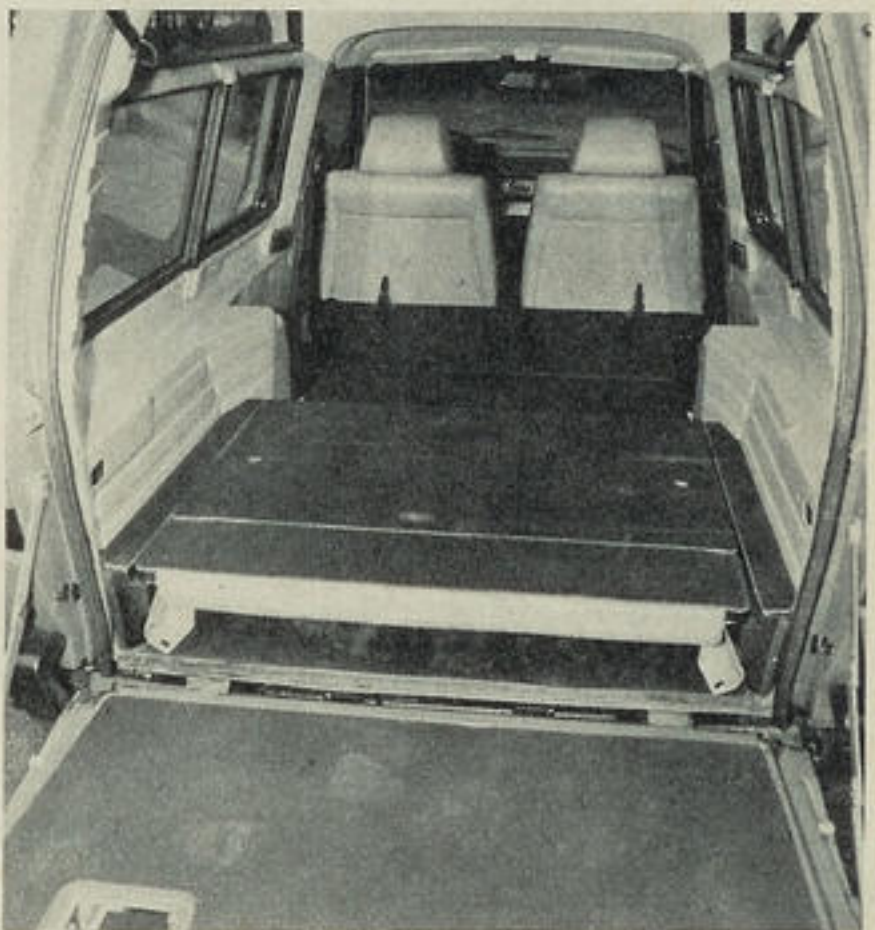
In standaarduitvoering heeft de Rancho een neerklapbare achterbank en een gedeelde achterklep. Bij neergeklapte positie van deze bank heeft men een enorme ruimte achterin, maar ook wanneer de achterbank gebruikt wordt, kan men daarachter nog heel veel kwijt. Tegen meerprijs is een derde bank leverbaar, waarop men achterstevoren zit. Van een kinderbankje kan men nauwelijks spreken, omdat er ook voor twee volwassenen voldoende plaats is, alleen is de bank wat smal. Eveneens tegen (forse) meerprijs is een elektrische lier leverbaar; een voorziening die erg nuttig kan zijn wanneer men zich toch laat verleiden ongebaande wegen op te zoeken.

Wel tot de standaarduitvoering behoren halogeenværstralers, een zoeklicht op de motorkap, een klein imperiaal op het voorste gedeelte van het dak en een trekhaak.

Onze testwagen had als extra uitrusting een opklapbaar bankje, waarop men achterstevoren zit en dat ook voor twee volwassenen nog goed te gebruiken is.



Als het derde bankje in gebruik is, blijft er voor bagage nog maar heel weinig plaats over. In neergeklapte positie neemt het bankje alleen wat ruimte in de hoogte weg.



Met beide achterbanken neergeklapt krijgt men de beschikking over een enorme bagageruimte. Bovendien kan men nog maximaal 150 kg op de neergeklapte achterklep kwijt.



TESTRAPPORT

Autokampioen test nr. 22/'78 merk MATRA SIMCA model Rancho
 kenteken 71-UG-79 km-stand begin test 1668 einde test 4369
 gemonteerde banden Pirelli Cinturato CN 36

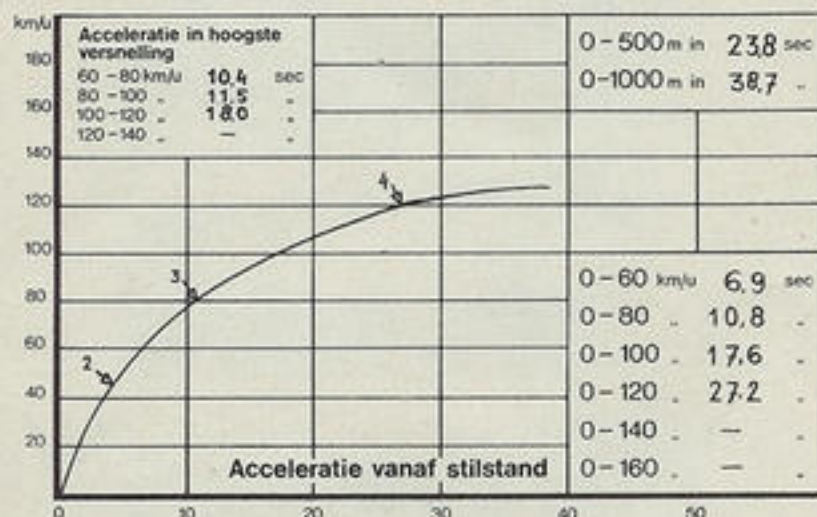
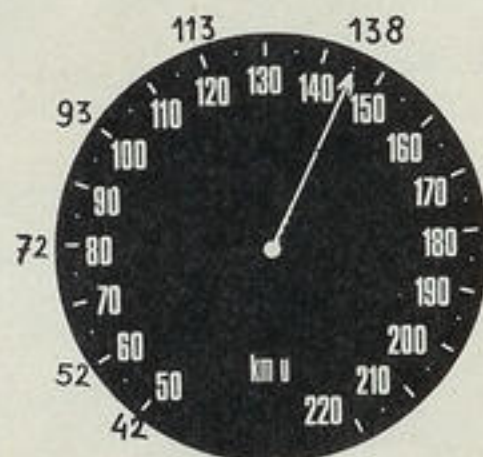
Afwijking snelheidsmeter

Werkelijke snelheden in zwarte cijfers

Afwijking km teller

2,2% positief

Topsnelheid (km/u)
138



Brandstofverbruik in km/liter super benzine

gemeten over 63 km
buitenwegtraject bij
GEMIDDELDE snelheden

60 km/u	13,5 km/l
70 km/u	12,4 km/l
km/u	km/l
km/u	km/l
km/u	km/l

gemeten bij CONSTATE
snelheden

60 km/u	16,0 km/l
80 km/u	13,7 km/l
100 km/u	10,8 km/l
120 km/u	8,4 km/l
140 km/u	km/l
160 km/u	km/l

Brandstofverbruik

in de praktijk globaal tussen

1 liter op 7 km
en
1 liter op 9 km

voetrem koud
pedaalkracht 23 kg
vertraging 7,6 m/sec²

voetrem warm
pedaalkracht 28 kg
vertraging 6,4 m/sec²

handrem
(vanaf 40 km/u)
vertraging 2,7 m/sec²

afstanden in meters

Meetomstandigheden

prestaties gemeten in tegengestelde rijrichtingen, met belasting van 2 personen (150 kg); vermeld zijn de werkelijke snelheden.

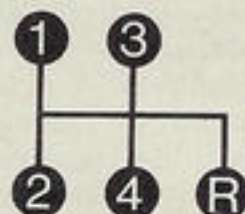
windrichting 45° op de rijbaan
 windsnelheid 14 km/u
 temperatuur 11 °C
 barometerstand 1018 mb
 relatieve vochtigheid van de lucht 63 %

Geluidsniveau in de wagen

bij 60 km/u	70 dB(A)
80 km/u	70 dB(A)
100 km/u	77 dB(A)
120 km/u	80 dB(A)
140 km/u	dB(A)
160 km/u	dB(A)
topsnelheid	82 dB(A)

Snelheidsbereik in versnellingen

1	0 - 45 km/u
2	5 - 80 km/u
3	15 - 120 km/u
4	20 - 138 km/u
5	km/u



Stuuruitslag en draaicirkels

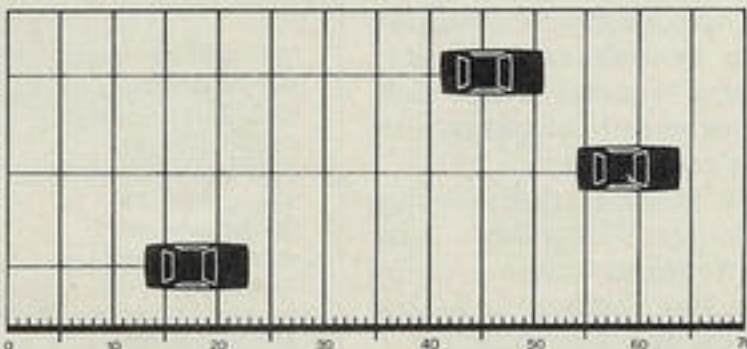
stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts
3½ omwentelingen

draaicirkel buitenkant carrosserie	11,7 m
buitenkant voorwielen	11,3 m

Gewichtsverdeling (%) en inverting (mm)

met 150 kg = 2 personen	voór	49 %	26 mm
	achter	51 %	21 mm
met 498 kg = max. toelaatbare belasting	voór	39 %	29 mm
	achter	61 %	114 mm

Remweg vanaf 100 km/u



Motor

Watergekoelde viercilinder-in-lijn, dwars voorin geplaatst. In principe dezelfde motor als van de 1308 GT, echter met een aangepaste specificatie. Bovendien zijn enkele elementen veranderd om de motor pas te maken voor de beschikbare ruimte.

Cilinderinhoud 1442 cm³. DIN-vermogen 59 kW (80 pk) bij 5600 omw/min. Koppel 118 Nm (12,0 mkg) bij 3000 omw/min.

Specifiek vermogen 40,9 kW/dm³ (55,5 pk/l), een normale waarde. Specifiek gewicht 20,2 kg/kW (14,9 kg/pk), een nog redelijke verhouding.

Prestaties

Vormen geen uitschieters, maar liggen toch op een voldoende hoog niveau. Topsnelheid 138 km/uur, nogal wat lager dan de fabrieksopgave van 145 km/uur.

Acceleratie vanaf stilstand redelijk snel tot snelheden van omstreeks 100 à 110 km/uur; daarboven is de fut er goeddeels uit. Soepele motor, de trekkracht bij lage toerentallen is echter niet geweldig; om flink op te schieten moet men veel schakelen en ver doortrekken in de versnellingen. Ook de trekkracht in de hoogste versnelling is niet imponerend, in stadsverkeer heeft deze overbrenging dan ook weinig praktische betekenis.

Brandstofverbruik

Redelijk gunstig bij lage rijsnelheden, maar al direct sterk progressief stijgend met het oplopen van de snelheid; het relatief grote frontale oppervlak speelt in dit verband natuurlijk een belangrijke rol.

Bij de huidige snelheidsbeperkingen zal het gemiddelde brandstofverbruik schommelen rond de 1 op 9 à 10 km/l. Rijdt men de wagen naar wat hij waard is, dan zal het gemiddelde verbruik variëren tussen 1 op 7 en 1 op 9.

Transmissie

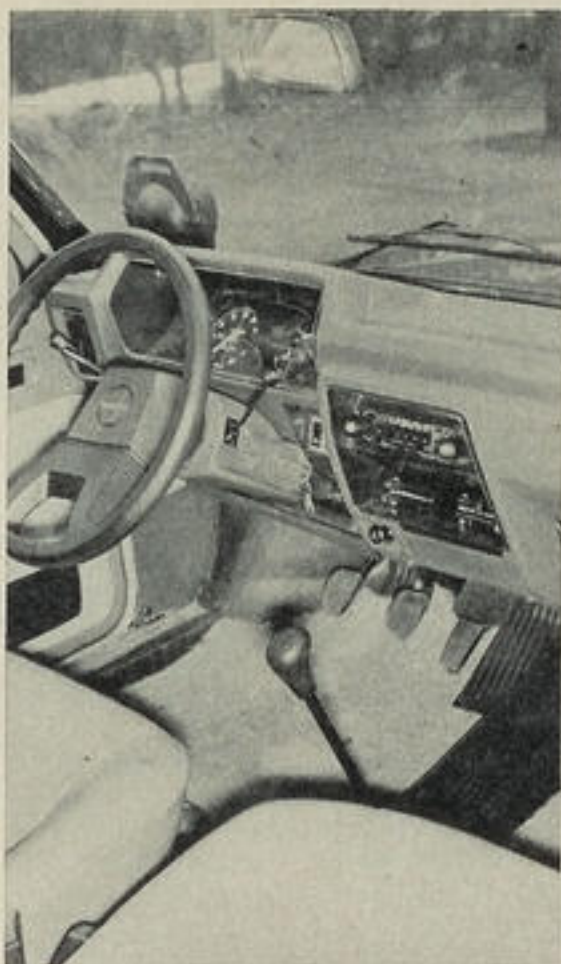
Voorwielaandrijving. Volledig gesynchroneerde vierversnellingsbak met vloerschakeling.

Flinke pook op lage middentunnel, goed onder handbereik. Bediening licht en gemakkelijk, maar wel erg indirect. Alleen het inschakelen van de eerste versnelling verloopt soms wat hakerig. Vrij korte slag. Uitstekend werkende synchromeshes, achteruit goed ver-grendeld.

De koppeling komt soepel in aangrijping, benodigde pedaalkracht gering.

Besturing

Nogal indirect, maar wel vrij precies. Het wegcontact is bij snelheden boven 100 km/uur nogal vaag, maar gezien de positieve koersstabiliteit is dit niet zo bezwaarlijk. Vrij sterk onderstuurkarakter; nauwelijks verschil in stuurkarakter bij al dan niet trekkende motor.



Tamelijk zware bediening in bochten als gevolg van het onderstuurkarakter, ook bij het parkeren moet men flink aan het stuur sjoeren.

Koervastheid op rechte weg

Zeer positief. Oneffenheden in het wegdek hebben vrijwel geen invloed op de koers. Zijwind is bij hoge rijsnelheden wel merkbaar, maar niet in hinderlijke mate.

Gedrag in bochten

Goed. Uitbreken is er normaliter niet bij, maar de trekkracht is dan ook niet groot. De carrosserie helt betrekkelijk weinig over, wel relatief sterk bij geringe stuuruitslag. Dribbelverschijnselen doen zich slechts incidenteel voor.

Handelbaarheid en bediening

Algehele bediening licht en gemakkelijk, met uitzondering van het vrij zware sturen bij parkeersnelheden en in bochten. Benodigde apparatuur goed onder handbereik. Schakelaars voor licht, ruitewissers en -sproeijs aan stuurkolom. Tipstanden voor clignoteurs en ruitewissers. Vlotte starter, handbediende choke.

De handelbaarheid wordt wat nadelig beïnvloed door de vrij zware besturing bij lage rijsnelheden, bovendien is de draaicirkel tamelijk groot.

Goed uitzicht, goede markering van voor- en achterzijde. Alleen als de rugleuning van de derde bank opgeklapt is, is het uitzicht naar achteren beperkt.

Vering

Voldoend soepel en comfortabel.

Grote oneffenheden worden goed verwerkt, kleine worden in verhouding veel sterker doorgegeven, waardoor de vering op minder goede wegen toch een wat stoterige indruk wekt. Goede schokdemperwerking.

Algeheel comfort

Staat op een acceptabel niveau, maar vormt toch niet het sterkste punt van de wagen. De motor is bij hoge toerentallen nogal rumoerig en de wagen bepaald niet vrij van resonanties. Bij hoge rijsnelheden is bovendien windgeruis duidelijk waarneembaar, voor een deel afkomstig van het vaste imperiaal op de voorzijde van het dak. De banden slaan vooral sterk op dwarsnaden.

De besturing is doorgaans voldoende rustig. Prettige zitpositie. De vering beïnvloedt het comfort normaliter in positieve zin.

Remmen

Voor schijfremmen, achter trommels. Rembekrachtiger en belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer.

Bereikbare vertraging bij koude remmen ruimschoots voldoende. Blokkeer-verschijnselen doen zich praktisch niet voor, zodat de wagen bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid uitstekend onder controle blijft. Bij warme remmen is de bereikbare vertraging aanmerkelijk lager, de achterwielen neigen dan tot blokkeren. Benodigde pedaalkracht gering.

Bereikbare handremvertraging ruim voldoende.

Carrosserie

Zelfdragend, tweedeurs met gedeelde achterklep. Bovenste achtergedeelte van de carrosserie, evenals de bumpers en de brede beschermstrips op de zijflanken, van versterkt kunststof. Markante vormgeving. Goed verzorde afwerking.

Interieurruimte

Bijzonder ruim. Voorin is de hoofdruimte meer dan voldoende, de beenruimte iets minder, maar wel toereikend. Achterin geeft de verhoogde carrosserie erg veel hoofdruimte. De beenruimte achterin is voldoende, ook wanneer de voorstoelen ver naar achteren staan.

Bagageruimte

Bijzonder grote bagageruimte, die ook in de hoogte veel te bieden heeft. De bagageruimte is te bereiken via een gedeelde achterklep. Het bovenste deel, de ruit, scharniert naar boven; twee gasgevulde schokdempers zijn aan de ruit gemonteerd om de bewegingen van de ruit te beheersen. Het onderste deel van de klep scharniert naar beneden tot horizontaal. Het maximum draagvermogen van deze klep is 150 kg.

Bij een tweepersoonsbezetting kan de achterbank naar voren worden ge-

klapt, waardoor een zeer grote, vrijwel vlakke laadvloer ontstaat.

Bovenop de cabine is aan de voorzijde een bagagerek gemonteerd; het maximum draagvermogen hiervan is 30 kg. Het reservewiel bevindt zich onder de kofferbodem.

In het interieur een tamelijk groot dashboardkastje. Links en rechts een plank onder het dashboard.

Zitplaatsen

Voorin vrij forse, redelijk comfortabele stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Door de nogal gladde stoelbekleding gaat de zijdelingse steun voor een groot deel verloren; ook zijn de zittingen wat aan de vlakke kant.

Vaste hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen. De voorstoelen zijn in juist voldoende mate achterwaarts verstelbaar.

Licht geprofileerde achterbank. De instap achterin is erg krap; in de meeste gevallen zal het nodig zijn om de voorstoelen naar voren te schuiven.

Onze testauto was als extra uitgevoerd met een opklapbaar bankje. Hierdoor ontstaan twee extra zitplaatsen, waarop men achterstevoren zit en men geniet van een onbelemmerd uitzicht naar achteren, vooral kinderen vinden dat prachtig. Een nadeel van een dergelijke voorziening is dat er vrijwel geen ruimte voor bagage overblijft. Het bovenste gedeelte van de rugleuning van de derde bank fungeert tevens als hoofdsteun voor de passagiers op de tweede bank; voor de bestuurder wordt het uitzicht naar achteren enigszins belemmerd.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, rustige besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits.

Diverse uitspringende delen op kniehoogte. Korte, gedeelde stuurkolom. Hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen. Voorruit van gelaagd glas.

Voorin driepuntsgordels met oprolautomaat, éénhandbediening en drukknopsluiting. Het oprolmechanisme is niet weggewerkt. Zowel het heup- als het schoudergedeelte liggen in de meeste stoelposities goed aan.

Dashboards

Netjes en overzichtelijk uitgevoerd. Duidelijk afleesbare snelheidsmeter, die over het gehele meetbereik nogal optimistisch is.

Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur en benzinevoorraad, de laatste meter is gecombineerd met een lampje.

Waarschuwinglampjes voor olie-druk, laadstroom, clignoteurs, ingeschakelde verlichting, grootlicht, achterrautverwarming, mistachterlicht en te lage druk in één der remcircuits.

Bekleed stuurwiel en een klokje.

Ventilatie en verwarming

Kachelcapaciteit voldoende, maar de temperatuur is moeilijk te regelen.

Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via verstelbare roosters aan weerszijden van het dashboard; de luchtstroom kan niet naar de voetenruimte geleid worden. Afzuiging uit het interieur. Traploos regelbare ventilator. Achter schuiframen.

Verlichting en signalering

Hoofdverlichting met uitstekende lichtopbrengst, halogeen duplolaampjes. Apart in te schakelen halogeen verstralers. Grootlicht-signalering. Verstelbaar zoeklicht op de motorkap; dit is alleen bij ingeschakeld stadslicht te gebruiken. Geen aparte parkeerlichten, wel achteruitrijlampen. Mistachterlicht.

Interieurverlichting, één lichtpunt, werkt over beide portieren. Voor de achterpassagiers apart in te schakelen verlichting. Bedieningsapparatuur van kachel e.d. verlicht.

Standaarduitrusting

Sloten op beide portieren. Alleen voor de voorpassagier een handgreep aan het dak. Ruitewissers, twee snelheden, nemen ook bij hoge rijnsnelheden goed af. Elektrische ruitesproeier. Verder op de achterraut een wisser en een elektrische sproeier; een haast noodzakelijke voorziening, die nog aan waarde zou winnen wanneer men de wissers continu zou kunnen laten werken.

Binnenspiegel met antiverblindingsstand. Links en rechts een buitenspiegel. Contactslot met stuurslot. Dagtel-ler, aansteker, elektrische achterrautverwarming, afsluitbare tankdop. De bovenste ruiten in het achtercompartiment zijn van getint glas. Trekhaak. Kunstleren bekleding. Rubber-vloerbedekking.

Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

Documentatie

Duidelijk en voldoende uitgebreid, Nederlands instructieboekje. Werkplaats-handleiding en onderdelenboek niet voor particulieren verkrijgbaar.

belangrijkste gegevens

Motor: Watergekoelde viercilinder-in-lijn, dwars voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tulmelaars. Nokkenaandrijving d.m.v. een ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud gesloten koelsysteem 6 l. Thermostatisch geregelde ventilator. Inhoud oliecar-ter 3,3 l. Cilinderinhoud 1442 cc, boring 76,7 mm, slag 78 mm, compressieverhouding 9,5 : 1. Maximum DIN-vermogen 59 kW = 80 pk bij 5600 omw/min. Maximum DIN-koppel 118 Nm = 12,0 mkg bij 3000 omw/min. Specifiek vermogen 40,9 kW/dm³ = 55,5 pk/l. Specifiek gewicht 20,2 kg/kW = 14,9 kg/pk. Rijnsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 29,5 km/u. Eén dubbele valstroomcarburateur met handbediende choke. Elektrische installatie 12 V, accu 48 Ah, vermogen wisselstroomgenerator 600 W.

Transmissie: Voorwielaandrijving. Hydraulisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesyn-chroniseerde vierversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,90, 2e versn. 2,31, 3e versn. 1,52, 4e versn. 1,08, achteruit 3,77, reductie eindoverbrenging 3,706.

Carrosserie: Zelfdragend, tweedeurs met tweedelige achterklep.

Onderstel: Onafhankelijke wielophanging. Voor met draagarmen van ongelijke lengte en torsiestaven in langsrichting. Achter: draagarmen in langsrichting en dwarsgeplaatste torsiestaven. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met voor schijf-, achter trommelremmen. Rembekrachtiger. Belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 185/70 HR 14, met binnenband.

Maten en gewicht: Wielbasis 152 cm. Spoorbreedte voor 141 cm, achter 135 cm. Totale lengte 432 cm, breedte 167 cm, hoogte 174 cm. Totaalgewicht (rijklaar, volle tank) 1190 kg. Max. draagvermogen 498 kg. Inhoud benzinetank 60 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:

10% helling 2603 kg.	16% helling 1938 kg.
12% helling 2336 kg.	18% helling 1786 kg.
14% helling 2119 kg.	20% helling 1656 kg.

Volgens opgave van de importeur is het maximum toegestane beladen aanhangwagengewicht 850 kg.

Interieurafmetingen in cm:	voor	midden	achter
breedte op schouderhoogte	128	127	86
afstand zitting tot dak	103	113	99
diepte zitting	52	48	36
hoogte rugleuning	60	57	62
hoogte zitting	27	38	26
afstand stuur tot zitting	gem.	20	—
afstand stuur tot rugleuning	(max-min)	50-29	—
afstand rempedaal tot zitting (max-min)	53-32	—	—
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	—	91-71	—

Koffer: breedte 112 cm, diepte 101 cm, hoogte 86 cm.

Servicebeurten en garantie: servicebeurten elke 15.000 km, vaste werktijden olie vervangen elke 7.500 km geen doorsmeerpunten filterelement vervangen elke 15.000 km garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers lakgarantie: 12 maanden

Prijzen van enkele onderdelen: (excl. B.T.W.):	
uitlaat compleet	f 253,03
koppelingplaat	f 83,53
schokdemper voor	f 76,52
schokdemper achter	f 118,01
voorwielaggers voor 2 wielen compleet	f 82,80
voorremblokken compleet	f 39,82
radiateur	f 291,06
thermostaat	f 12,55
voorbumper	f 409,45
achterbumper	f 449,37
voorportier (ongespoten)	f 296,64
voorruit	f 249,98
naafdop	f 9,34
ruitewisserbladen	f 20,45
oliefilterelement	f 9,38

Fabrikant: Chrysler France, Poissy, Frankrijk.
Importeur: Chrysler Nederland N.V., Rotterdam.
Aantal dealers in Nederland: 340.

