

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

28e JAARGANG

NUMMER 12

10 JUNI 1977

LOSSE NUMMERS f 2,30

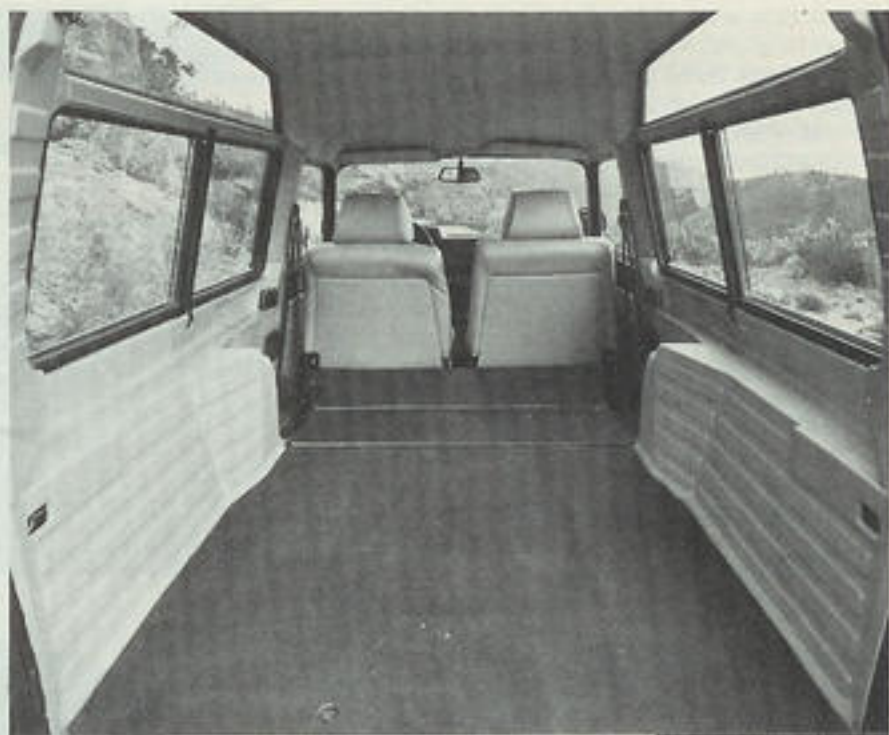


**Grote Prijs België
Pinksterraces Zandvoort
Test BMW 633 CSi
Rijden met Matra Rancho**

Rancho: de verrassing van Matra

DOOR WIM OUDE WEERNINK

Grimaud, juni. Vier klassementsproeven, waarop de Tulpenrally organisatie jaloers zou zijn, had Simca voor ons uitgezet. Om te laten zien dat de nieuwe Matra Rancho meer is dan alleen een fun-car met het uiterlijk van een terreinauto. Want eerlijk gezegd waren we daarvoor een beetje beducht. Maar nauwelijks hadden we het eerste slecht begaanbare geitenpad afgelegd, of de aanvankelijke gereserveerdheid van de autopers sloeg unaniem om in een enthousiasme voor de werkelijk unieke Matra Rancho. Een ware zomerverrassing van Chrysler France.



Veel bruikbare ruimte met de achterbank naar voren geklapt



Dat Chrysler met wat scheve ogen naar de succesvolle Rangerover van British Leyland keek alvorens met haar Rancho project te beginnen is begrijpelijk: de Rangerover is nu eenmaal een geweldige auto, waarnaar de vraag alsmaar groter wordt. Alleen kost die auto met zijn vierwiel-aandrijving een lieve duit. En Chrysler France schaat zich juist al jaren onder de gunstig geprijsde aanbiedingen op de automarkt. Een compromis – zonder dat de nieuwe Rancho alleen een leuk ogende automobiel mocht worden – werd dus het uitgangspunt voor de Simca- en Matra-ingenieurs, die gezamenlijk aan het project werkten.

Vierwielaandrijving – een van de kostbaarste voorzieningen bij een terreinwaardige auto – zou de nieuwigheid daarom niet krijgen, en evenmin mocht de auto een heel nieuwe constructie worden. Als uitgangspunt kreeg men zelfs de al weer tien jaar oude Simca 1100 voorgeschoteld, met als bijzondere karaktertrek de voorwielaandrijving. Daarmee moest men het doen.

Pick up

Matra ontwierp in eigen huis eerst een model voor de Rancho: het dak werd verhoogd à la Simca 1100 bestelwagen maar is door wat geraffineerde carrosserieplooien, veel glas en een wegklapbare achterbank mooier en praktischer geworden.

Aangezien de auto bij Matra in Romorantin gebouwd gaat worden, en de constructeur van de Bahgeera nu eenmaal veel ervaring met kunststof carrosseriebouw heeft, is het logisch dat ook de Rancho van die kennis heeft geprofiteerd. Alle carrosseriedelen zijn daarom van een kunststof, dat voor verwerking in verwarmde mallen een extra stijve structuur heeft meegekregen. Om dit materiaal verder een dragende functie te kunnen laten vervullen heeft Matra de kunststofpanelen verder gelijmd op de stalen structuur, die voor het overgrote deel van de Simca 1100 pick up is overgenomen. Aan de basis-structuur – met de achterzijde van de auto via schroefverbindingen aan het platform chassis bevestigd – veranderde verder weinig; wel nam Matra Simca de wielophanging de bevestiging daarvan aan het chassis onder handen. De langsliggers voor, de motorophanging en de wiel draagarmen zijn door extra profileringen verstevigd en schokdempers met een veel efficiëntere demping van de uitgaande slag moeten de harde klappen, die de ophanging op slechte wegen te verduren krijgt, verwerken. Standaard torsies-afleveren van de Simca 1100 bestelwagen bleken sterk genoeg om dit werk te doen, doch ze zijn wel iets hoger afgesteld ten behoeve van een grotere bodemvrijheid. Trouwens, de grotere wielen met 185/70 banden (van 13 naar 14 inch) geven niet alleen meer grip, doch hebben de bodemvrijheid eveneens vergroot. Veel aandacht heeft Matra besteed aan de wegligging en het op zodanige wijze verwerken van oneffenheden, dat niet alleen verticale bewegingen doch ook carrosserierol en zijdelingse bewegingen van de carrosserie tot een aanvaardbaar peil worden beperkt.

Tot slot gaf Simca aan de Rancho de uit de 1308 GT bekende 1442 cc motor mee in iets tammere 80 pk (56 kW) versie, met het oog op een beter koppel onder zware omstandigheden.

Aarzelend

De eerste kilometers deden we het op de slechte stukken echt rustig aan. Normale personenwagens zijn nu eenmaal niet zo geschikt voor het rijden door kuilen of tegen keien. Maar binnen een paar minuten sloeg de rijstijl al aardig om, tot we onszelf na verloop van tijd betrapten op een stijlje dat meer van rallyrijden weghad dan zwaar terrein-gezwoeg. Deels werd dat veroorzaakt door de wat erg lange overbrengingsverhoudingen waardoor men er echt gang in moest houden

om niet te veel moeilijkheden te krijgen in het geval men vast kwam te zitten. De achterstevan van de auto komt met wat spelen met het gaspedaal zelfs mooi omzetten en hairpins vol steen en zand kunnen wonderlijk snel worden genomen. Voor echt terreinwerk is de Rancho niet geschikt – dat impliceert hij ook niet te kunnen – maar alle andere wegen naast normaal asfalt zijn bereikbaar alsof het slechte wegdek niet bestaat. Opvallend goed en effectief bleek de wielophanging, die maar hoogst zelden – en dan spreken we over kuilen van meer dan twintig centimeter – wil doorslaan. Natuurlijk is het in zo'n auto zaak het stuurwiel stevig vast te houden; en helemaal rammelvrij kan een zo aan de tand gevoelde auto natuurlijk ook nooit zijn.

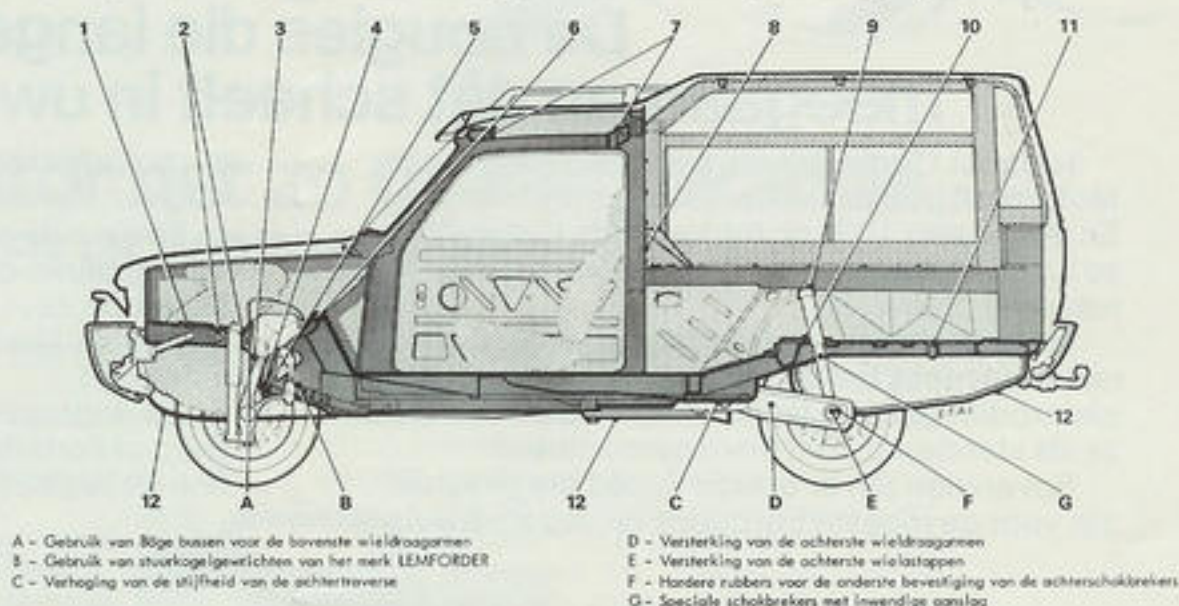
Het andere gezicht van de Matra Rancho is zijn alledaagse bruikbaarheid. Dankzij de alleen in terrein wellicht iets te lange overbrengingsverhouding draait de auto op de normale weg toch niet te veel toeren, en het benzineverbruik van 1 op 8,7 bij 120 km/h is daarom slechts te wijten aan de slechtere aerodynamische vorm van de wagen.

Qua wegligging scoort de auto trouwens hoog, zij het dat hij het tegen een normale Simca 1100 ti wel moet afleggen, voornamelijk als gevolg van de hogere rolcentra.

Een smaakvol en voor zwaar werk praktisch interieur (met een snel te reinigen kunststof bekleding, die niet zo goed ventileert) en een wegklapbare achterbank maken de Rancho uiterst geschikt voor gebruik rond-de-deur, met als extra voordeel ten opzichte van de gewone Simca 1100 combi een nog grotere laadruimte. De instap naar de achterbank is minder ruim. Een bagarek op het voordak, zware kunststof bumpers en stootranden rondom en een ruitewisser achterop zijn standaard aan de Rancho, waarvoor men twee zoeklichten, een extra bodemversterking, lichtmetalen wielen en zelfs een voorop gemonteerde elektrische lier als extra kan bestellen.

U begrijpt wel: onze eerste indruk van de Matra Rancho is onverdeeld goed. Een auto waarvan een alternatieve automobilist met vrijbuiters-ideeën tot voor kort droomde om van een veearts of boswachter nog maar te zwijgen. Daarom zal de Rancho – die rond de twintigduizend gulden zal gaan kosten wanneer hij eind dit jaar naar ons land komt – beslist vele kopers trekken. En zelfs al komen hier te lande de slechte omstandigheden waarvoor hij geschikt is niet zo frequent voor, ook zonder te zweegen over slechte wegen zal de Rancho een praktische en tevens exclusieve auto zijn.

- 1 - Versteking van de motorsteunen op de langsligger
- 2 - Versteking van de schokbrekersteun op de voorste langsligger
- 3 - Versteking van het kokerprofiel van de voorste langsliggers
- 4 - Versteking van het aanslagblok van de voorvering
- 5 - Versteking van de voorste langsliggers
- 6 - Versteking van de verbinding tussen schuifbord en voorste langsligger
- 7 - Versteking zijprofiel aan de bovenzijde
- 8 - Versteking van de verbinding tussen de zijplaten en de centrale kokerboog
- 9 - Versteking van de schotel aan de bovenzijde van de achterschokbreker
- 10 - Verstekte verbinding tussen wielkast en vloer
- 11 - Verstekte verbinding tussen de langsligger en de achterste vloerwandbalk
- 12 - Bodembeschermingsplaat "alle wegen" (optie)



Doorsnede van de Rancho met de verschillende verstevigde punten

Een bestaand Simca 1100 dashboard werd min of meer voor de Rancho overgenomen.

