

autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

28e JAARGANG

NUMMER 23

11 NOVEMBER 1977

LOSSE NUMMERS f 2,30



Test: Matra Rancho
75.000 km met BMW 320
Na - praten bij Porsche

AR
TEST

Matra Rancho



Heeft u de Matra Rancho al gezien? En wist u evenals zovelen niet precies wat van dit nieuwe Franse voertuig te denken? Zo is het de meesten vergaan, want hoe men deze

Matra ook moge beoordelen, bij de eerste kennismaking is men doorgaans verrast. Zeer verrast, zoals wijzelf tijdens de introductie enkele maanden geleden ervoeren. Na die eerste kennismaking konden we nauwelijks wachten

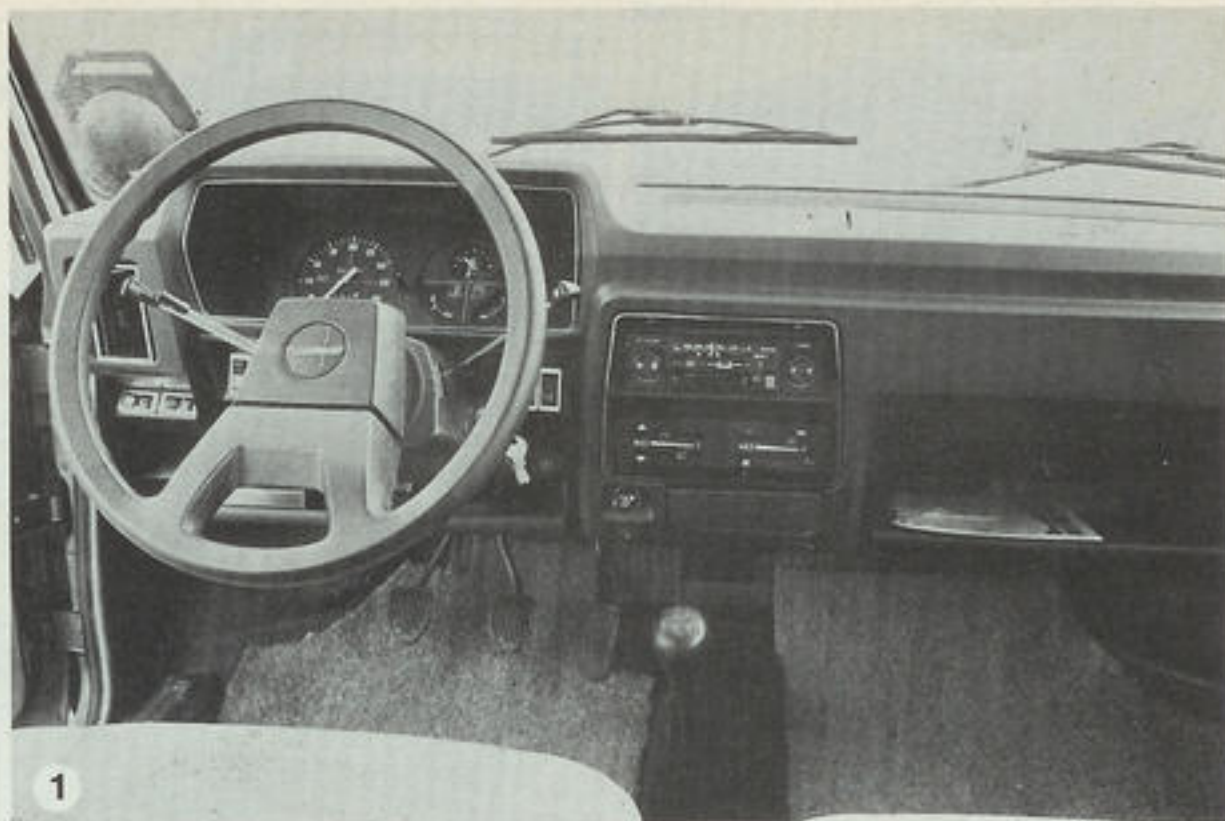
op een uitgebreide testmogelijkheid met dit wonderlijke vervoermiddel, dat onder zijn stoere uiterlijk zo veel praktische bruikbaarheid en opvallende rij-eigenschappen verbergt. Kortom: de Rancho is iets heel aparts.

Foto 1: Dashboard vertoont overeenkomsten met Simca 1307 Instrumentarium.

Foto 2: Krappe instap naar ruime achterbank.

Foto 3: Slapen in de Rancho kan op de (als extra leverbare) matras.

Foto 4: Meer dan een kubieke meter laadruimte.



de Rancho. Inderdaad is het merkbaar dat die tien verloren pk's het maken van veel toeren een beetje in de weg staan; anderzijds trekt de Rancho ook onderin flink, hetgeen hem onder zware omstandigheden in terrein ten goede is gekomen.

Bepaald schokkende prestaties levert de Rancho daarom ook niet, en de topsnelheid van slechts 145 km/h is een direct gevolg van de ongunstiger aerodynamica, veroorzaakt door het hogere dak. Dat de Rancho ondanks zijn 1150 kg eigen gewicht en groter frontaal oppervlak toch gemiddeld 1 op 10 loopt is, een pluspunt dat hij ontegenzeggelijk vóór heeft op soortgelijke auto's die met grote V-8 motoren door het leven gaan. Natuurlijk kost zwaar trekken in terreinachtige omstandigheden veel meer benzine, doch zelfs dan zal de dorst niet ongunstiger dan 1 op 7,6 uitvallen. Helemaal stil is de Rancho motor niet, tenminste wanneer snel wordt gereden. Tot 100 km/h zal het verschil tussen de normale Simca 1100-versies nauwelijks merkbaar zijn, doch daarboven hoort men de motor wel werken, zij het niet in hinderlijke mate.

Lange pook

Of het nu de goedkoopste Simca 1100 betreft dan wel de Matra Bagheera „S”, alle Chrysler France

modellen hebben een en dezelfde vierversnellingsbak, met identieke overbrengingsverhoudingen. Het enige verschil zit hem doorgaans in de eindreductie, die van model tot model uiteenloopt. De Rancho heeft vanwege zijn vrij hoge gewicht een wat „kortere” eindreductie. Desondanks komt de wagen in de eerste versnelling niet zo rap van zijn plaats. Er moet kennelijk te veel gewicht ineens in beweging worden gezet, terwijl de wat brusk aangrijpende koppeling — in ieder geval bij ons testexemplaar — daaraan wellicht mede de schuld draagt. De synchronisaties van de bak gaan licht en vrij effectief, doch exactheid van het schakelmechanisme vinden wij wat te wensen over laten, hetgeen door de langere dan normale versnellingsbak nog eens in de hand wordt gewerkt. Qua transmissie vertoont de Rancho geen dramatische nieuwe ontwikkelingen; de naast de motor geplaatste versnellingsbak drijft gewoon de voorwielen aan, en eerlijk gezegd zijn we zeer benieuwd hoe Matra met de dwarse motor/transmissie-opstelling ooit de (beloofde) vierwielaandrijving wil realiseren.

Rijst bij u direct de vraag over de terreinwaardigheid van deze Rancho. Terecht, want met voorwielaandrijving alleen komt men doorgaans niet zo ver in het terrein. Nu impliceert de Rancho ook niet

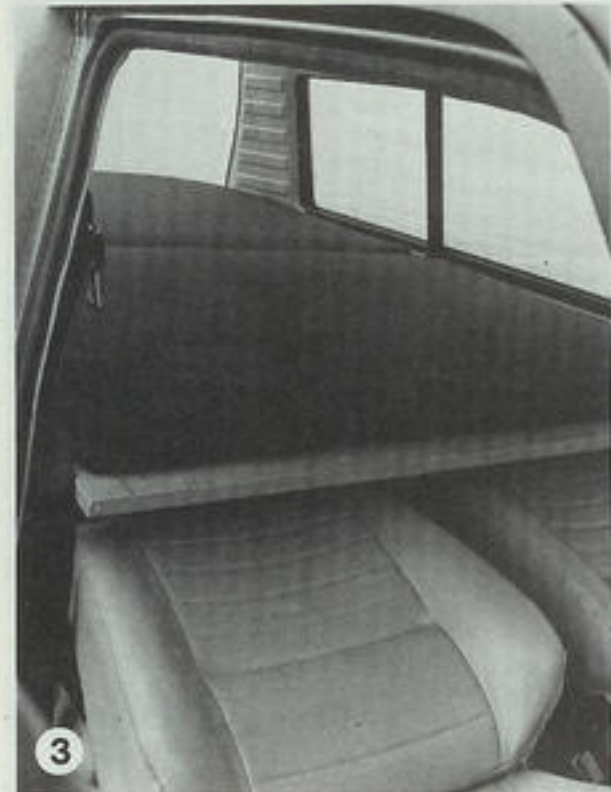




Foto 5: Forse banden en ruime wielkasten maken de Rancho geschikt voor de slechtste wegen.

Foto 6: Stoer front met stevige bumpers en veel licht.

Foto 7: Betrouwbare Simca-aandrijftechnieken in het vooronder.

een volwaardige „off-the-road“ auto te zijn; hij is alleen aangepast voor zwaardere omstandigheden dan alleen het rijden op verharde wegen. De vering is verzwakt en de auto staat een paar centimeters hoger terwijl de wieluitslag en de ruimte in de wielkasten heel wat oneffenheden kunnen verwerken. Wanneer men niet door werkelijke modderpoelen rijdt en mul zand mijdt, blijkt de Rancho toch wel erg veel in zijn mars te hebben. Het wordt zelfs duidelijk dat men meer heeft aan een grote bodemvrijheid dan aandrijving op alle wielen. We hebben inderdaad de meest woeste paden moeiteloos genomen, en zou de auto met moderne M&S banden in plaats van de brede 185/70-14 radiaalbanden zijn uitgerust, dan hadden we wellicht nog moeilijker omstandigheden hebben aangedurfd. Dus om kort te gaan: de Rancho voelt zich met uitzondering van de zwaarste terreingesteldheden op alle onverharde wegen heel best thuis. En is daarbij zelfs ongelooflijk soepel en comfortabel. Natuurlijk heeft Matra ten aanzien van de rij-eigenschappen enkele concessies moeten doen om die terreinwaardigheid te kunnen realiseren. Dat de auto niettemin nog erg rap om een hoek valt te sturen bleek echter een tweede verrassing. In feite zijn de hogere bouw van de auto en de dito zitpositie de enige beperkende factoren voor wat

betreft de rij-eigenschappen. De auto helt nogal, ondanks de torsiestabilisatoren voor en achter, maar de al genoemde brede banden, grotere spoorbreedte (vergeleken met de Simca 1100 Special), aangepaste schokdempers en ophangingsgeometrie hebben van de Rancho een erg strak sturende auto gemaakt. Met wel voelbare stuurreacties op vooral slechte wegen, wat ondersteunt en als gevolg van de grotere carrosserie een beetje gevoeligheid voor zijwind. Tevens willen de voorwielen nogal gauw doorslaan. Het van de Simca 1100 overgenomen remsysteem kan het stoppen van de auto heel wel aan, voornamelijk doordat de auto van niet zo hoge snelheden behoefte te worden afgeremd. Herhaalde remmanoeuvres hebben echter toch wel een beetje fading tot gevolg.

Te gek

Ja, het is inderdaad het uiterlijk van de Rancho dat je als „te gek“ kunt beoordelen. Want hoe men de auto vindt, iedereen zal moeten beamen dat er geen tweede auto zo bestaat. En dat met de basis-carrosserie van een Simca 1100 bestel! Alleen is er weinig aan originele Simca onderdelen voor de Rancho gebruikt.

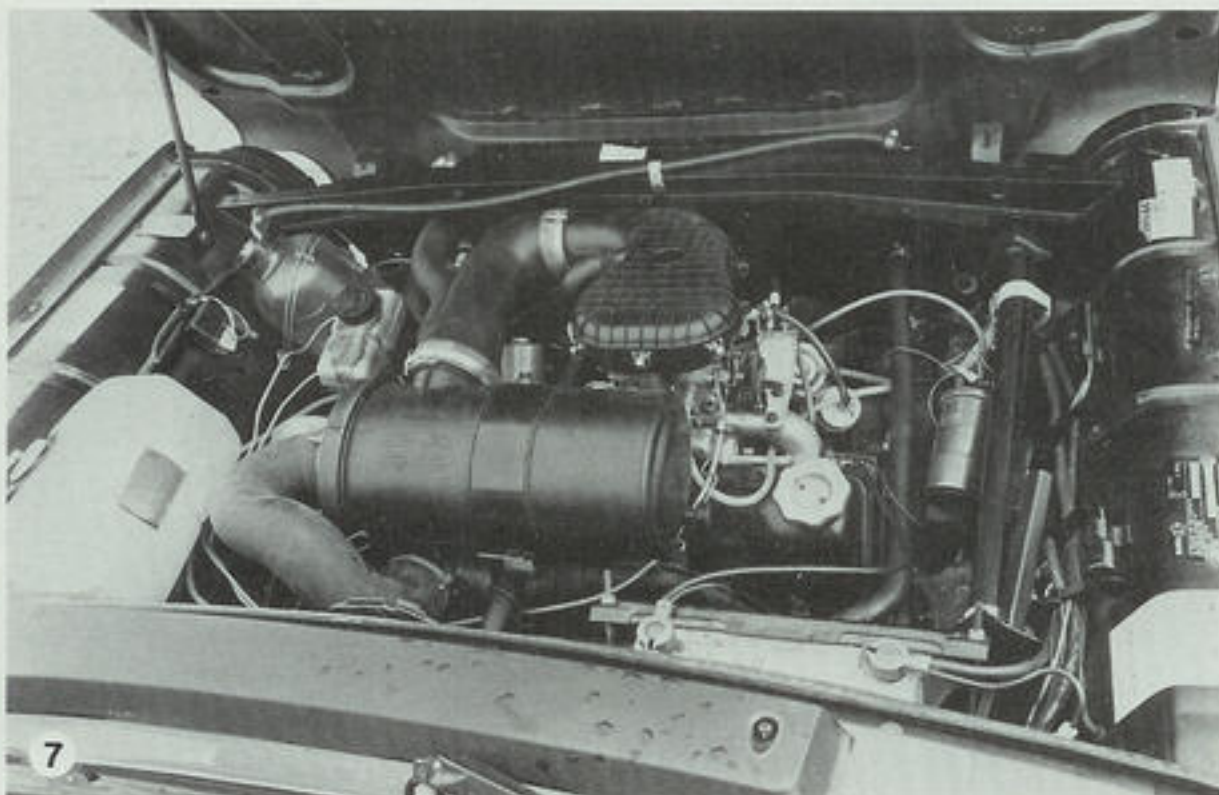
Het stalen chassis is verstevigd en van extra fra-

mewerk voorzien, waarover de kunststof panelen zijn aangebracht.

Het zijn echter een verhoogd dak, een fraai imperial, een stoere grille en de matzwarte spatbordranden en stootstrips op de carrosserie, die de Rancho zijn excentrieke aanzien verschaffen. Van binnen zit men op met kunststof beklede stoelen, die voor een beetje ruw gebruik prima geschikt zijn, maar weinig ventilatie-mogelijkheden bieden. De zitpositie is hoog, en dat heeft een riant uitzicht rondom – vooral door de grote zijruiten – tot gevolg. Wel zit ook de binnenspiegel wat ongunstig, waardoor men hetgeen zich direct achter de auto afspeelt niet kan waarnemen. De tweede buitenspiegel rechts is dus geen overbodige luxe. Het dashboard heeft veel weg van het Simca 1307 instrumentarium, waarvan de meeste componenten zijn overgenomen. Een toerenteller ontbreekt, doch verder is de Rancho uiterst compleet; standaard zijn: een ruitewisser/sproeier achterop, twee verstralers, een zoeklicht en een verwarmde achterraut. Achter op de bank is ruimte voor twee tot drie personen, en die hebben een zee van hoofdruimte. De instap naar achteren verloopt echter via een niet overdadige doorgang. Een tweede achterbank of een eenvoudig bed zijn extra leverbaar. Zonder die accessoires is de bagageruimte groot en bepaald groots wanneer de achterbank naar voren wordt geklapt. Weliswaar is de laadvloer wat hoog, maar de dubbele achterklep (met onhandig geplaatste ontgrendelknop voor de onderste helft) opent ter hoogte van de laadvloer, en de verhoogde carrosserie maakt een enorme kubieke inhoud mogelijk. Schuifruitjes achter helpen de ventilatie verbeteren.

Voor wie

U ziet, we zijn best tevreden geweest met de Rancho die vanaf januari leverbaar wordt. Hij is praktisch bruikbaar voor alledag, heeft een beproefde technische ondergrond en is mede daardoor economisch te runnen. Voor het uiterlijk en de redelijke terreinwaardigheid moet men dus extra betalen, en wel enkele duizenden guldens, wanneer men de Rancho naast zijn Simca-zuster zet. De voorlopige richtprijs bedraagt iets meer dan 22.000 gulden. Is de Rancho dat waard? In ieder geval. Tenminste, wanneer men van iets unieks en toch nuttigs wakker ligt.



Technische gegevens Matra Rancho

Motor

viencilinder lijnmotor, dwars voor in de wagen gemonteerd; waterkoeling; boring x slag 76,7 x 70 mm; cilinderinhoud 1442 cc; compressieverhouding 9,5 : 1; DIN vermogen 59 kW (80 pk) bij 5600 omw/min.; DIN koppel 118 Nm (12 kgfm) bij 3000 omw/min.; gem. zuigersnelheid bij max. vermogen 13,06 m/s; vijfmaal gelagerde krukas; enkele onderliggende nokkenas/kopkleppen; lichtmetalen cilinderkop, gietijzeren motorblok; mechanische benzinepomp; 1 Weber 36 DCNV valstroom-register carburateur; druksmering m. tandwielpompe en oliefilter in hoofdstroom; elektronische ontsteking; accu 12 V/40 Ah; dynamo 40 A, wisselstroom

Transmissie

Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling; volledig gesynchroniseerd vierversnellingsbak m. pookschakeling; overbrengingsverhoudingen (: 1): 3,91/2,31/1,52/1,08/A. 3,77; eindaandrijving op de voorwielen m. aandrijfassen m. homokinetische aandrijfkoppelingen; eindreductie (: 1): 3,706.

Chassis/carrosserie

Geheel zelfdragende chassis-structuur m. kunststof carrosseriedelen; onafhankelijke voorwielophanging m. dubbele wiellaagarmen en in langsricting geplaatste torsiestaven; onafhankelijke achterwielophanging m. getrokken wiellaagarmen en dwarsgeplaatste torsiestaven; torsiestabilisatoren en telescoopschokdempers voor en achter; tandheugeltype stuurinrichting; 3,75 omw. van links naar rechts; hydraulisch bediende en m. vacuüm bekrachtigde remschijven voor en trommels achter; systeem gescheiden; handrem mech. op de achterwielen; velgmaat 5,5I-14; bandenmaat 185/70 SR-14

Maten en gewichten

Wielbasis 252 cm; spoorbreedte voor/achter 141/135 cm; lengte x breedte x hoogte 431,5 x 166,5 x 173,5 cm; diameter draaicirkel 11 m; rijklar gewicht 1130 kg; max. toelaatbaar gewicht 1630 kg; max. toelaatbaar aanhangergewicht (geremd) 850 kg; inhoud kofferruimte tussen 1 en 2,2 m³; inhoud motorcarter 3 liter; inhoud koelsysteem 6 liter; inhoud transmissiecarter liter; inhoud benzinetank 60 liter.

Onderhoud/rijkosten

Motorrijtuigenbelasting f 505,— p.j.; verzekering (richtingprijzen), all risks ca. f 1550,— p.j., wett. aanspr. ca. f 575,— p.j.; motorolie vervangen iedere 5000 km; grote servicebeurten iedere 10.000 km; gem. uurtarief afhankelijk van plaats en omstandigheid tussen f 25,— en f 40,— excl. BTW

Prestaties

Snelheidsmeter afwijking: 50 = 46; 80 = 73; 100 = 90; 120 = 109; topsnelheid (fabrieksopgave) 145 km/h; verbruik, afhankelijk van rijstijl tussen 8,8 en 12,1 l/100 km; gem. testverbruik 10,8 l/100 km; actieradius ca. 500 km

Prijzen/adressen

Merk en type: Matra Rancho
prijs (incl. BTW): f 22.000,— (richtprijs november 1977)
importeur: Chrysler Nederland, Breevaartstraat 12, Rotterdam, tel.: 010-152088

