

4 juni 1977
22e jaargang nr. 12
f 3,25

AUTO visie

..... Rijden met Matra Rancho
.. Jody Scheckter wint GP Monaco ..
..... 50.000 km met Alfasud

AUTO TEST
SKODA 120 L



RIJDEN MET MATRA-SIMCA

Bij de introductie van het jongste produkt van Chrysler France, de Matra-Simca Rancho op de Salon van Genève in maart dit jaar, hebben wij ons afgevraagd wat de bedoelingen zijn met deze auto. Want duidelijk is dat de Rancho geen Franse tegenzet is tegen de ook in Zuid-Frankrijk buitengewoon populaire Range Rover, hoewel de naam aanvankelijk anders doet vermoeden. Na een testrit over deels haast onbegaanbare wegen is het Massif des Maures bij het Zuidfranse Grimaud weten wat de werkelijke waarde van deze auto is: hij zal af-trek vinden bij landbouwers en dergelijke personen, die regelmatig slecht begaanbare wegen moeten berijden, en bij hen die als snob willen worden aangezien maar niet het geld voor een Range Rover over hebben.

Onwillekeurig en onterecht worden veel vergelijkingen getrokken met genoemd produkt van British Leyland, maar Chrysler France heeft ook geen enkele moeite gedaan vergelijkend zo niet onmogelijk, dan toch moeilijk te maken. Van voren en van opzij lijken de wagens sterk op elkaar, en de naam heeft ongeveer dezelfde klank. De Matra-Simca Rancho is een auto, die is ontwikkeld uit bestaande en dus in de praktijk beproefde onderdelen, voornamelijk van de Simca's 1100 en 1308. Van de 1100 zijn onder meer afkomstig de hydraulische bediening en het pedaal van de koppeling, de

voorwielophanging, de rem-circuits, het onderstel (weliswaar verlengd en versterkt bij de lengte- en dwarsbalken en steunen), het voorste gedeelte van het koetswerk, motorkap en voorruit, ventilatie- en verwarmingssysteem en de halogeene koplampen (van de 1100 TI). Van de diverse 1308-types komen de motor-unit, de koppelingsplaat en het stuurwiel. Ten slotte is ook een aantal elementen van Matra gebruikt.

Kunsthars carrosserie

Bij het ontwerpen van de carrosserie is men uitgegaan van de Simca 1100 Pick-Up, omdat deze auto een vlakke bodem heeft waarop alleen maar een achteropbouw behoefde te worden aangebracht. Bovendien bezit het onderstel van de Pick-Up voldoende stijfheid en zijn de verstevigingen van het achterste gedeelte ontworpen voor een gebruik met zware belasting. De achteropbouw van de Rancho bestaat uit een huid van kunsthars, die op een stalen structuur is gelijmd. Het geheel is met bouten bevestigd op het achterste gedeelte van het chassis. De ontwikkeling van de kunsthars elementen geschiedde in vier fasen, via de Matra's Jet, 530 en Bagheera tot de Rancho. Thans worden verwarmde mallen met contramallen gebruikt, waardoor harsen met betere technische eigenschappen kunnen worden gebruikt, zoals grote vormvastheid aan beide zijden, waardoor een stevige assemblage kan plaatsvinden. Belangrijkste voordelen van kunsthars zijn de corrosievrijheid en een lager geluidsniveau in het interieur dank zij de lagere eigen frequenties van dit soort elementen.

Grote bodemvrijheid

Belangrijk voor een off-the-road auto als de Rancho is een grote bodemvrijheid, die in deze auto ongeveer 19 centimeter bedraagt. Bovendien heeft men schokdempers met een bijzondere curve toegepast, waardoor de demping bij het uitveren verzwaard is, en dus plotseling uit de veren komen wordt verminderd.

Vrij verrassend is de bandenkeus: Pirelli 185/70 x 14 CN 36. Op deze Italiaanse band is de keus gevallen na uitvoerige proefnemingen, waarbij bleek dat deze banden mechanisch erg sterk zijn, in het bijzonder in de wanden.

De standaarduitrusting is vrij compleet, met bovendien een vrij grote keus aan extra accessoires. Een van de aardigste daarvan is een richtlicht, links naast de voorruit, met een grote lichtsterkte. (Het op de foto's zichtbare rechter richtlicht is in Nederland niet toegestaan.) In de standaarduitvoering bezit de Rancho bovendien verstralers, die evenals het richtlicht zijn beschermd tegen steenslag, dit in tegenstelling tot de gewone koplampen.

Opvallend detail aan de carrosserie is een glasvezel strip langs de gehele zijkant, die de auto een behoorlijke bescherming geeft bij rijden in geaccidenteerd terrein met veel uitsteeksels. Standaard zijn ook de schildbumpers voor en achter, een beschermbeugel aan de voorzijde en een imperiaal voor een belasting van dertig kilo op het voorste gedeelte van het dak.

Extra's zijn nog een stalen plaat ter bescherming van de onderzijde en een elektrische lier om de auto los te trekken als hij vast is komen zitten. In het interieur zitten de stoelen van de Simca 1100 TI, bekleed met een speciaal soort kunstleer, die de beide voorzittenden goede steun verlenen. Daarachter zit een neerklapbare achterbank, die echter buitengewoon lastig kan worden bereikt doordat de rugleuningen van de voorstoelen slechts een klein stukje naar voren kunnen worden geklapt. Aan de achterzijde - die overigens beslist niet het mooiste gedeelte van de auto is - zit een in tweeën verdeelde deur, waarvan het onderste gedeelte in neergeklapte toestand exact in het verlengde van de laadvloer ligt. De lengte van de laadvloer tussen voorstoelen en achterdeur bedraagt maximaal 2,11 meter.

Eerste rijervaringen

De ruim elfhonderd kilo

wegende Rancho voelt zich niet alleen op slecht begaanbare wegen, maar ook op de gewone weg redelijk tot goed thuis. De acceleratie is natuurlijk niet flitsend, maar voldoende om goed mee te kunnen komen met het overige verkeer. De topsnelheid ligt tegen de 140 km/uur, maar door het grote frontale oppervlak is het benzineverbruik natuurlijk wel aan de hoge kant. Volgens de fabriek ligt dit rond 1 : 9 op gewone wegen, maar hoeveel dit in geaccidenteerd terrein bedraagt is niet opgegeven en kon tijdens onze testkilometers ook niet worden gemeten. De Rancho heeft voorwiel-aandrijving, vierwielaandrijving is ook niet als extra verkrijgbaar, hetgeen toch wel als na-deel in zo'n auto wordt gevoeld. Gaat het wat hard op een modderige, stoffige of steenachtige weg, dan glijdt de auto soms te ver door. Overigens trekt de 1442 cc-motor, waarvan het vermogen is teruggebracht tot 80 Din-pk, de Rancho wel vrijwel overal doorheen - de grote foto hier-naast geeft een aardige indruk van het soort wegen waarop we een vijftig kilometer hebben gereden. Het uitzicht kent één dode hoek, linksvoor, waar de redelijk brede voorruitstijl gecombineerd met het richtlicht en de te geringe uitslag van de ruitewisser linker bochten tot een moeilijk zichtbare manoeuvre maken. Vanzelfsprekend zullen we zodra de Matra-Simca Rancho in ons land is gearriveerd een complete test van de auto maken, maar dat zal wel begin volgend jaar worden. Dan zal tevens de prijs bekend worden gemaakt, die volgens verwachting net boven de twintigduizend gulden komt te liggen. En voor die prijs verwacht Chrysler Nederland zo'n driehonderd Rancho's te kunnen verkopen.

Gert Enklaar

RANCHO

