

19 november 1977
22e jaargang nr. 24
f 3,25

AUTO visie

••• Primeurs op Tokyo Motor Show •••
Rijden met Peugeot 305, Alfa Giulietta
••••• Walsend over de wegen •••••

AUTO visie TEST
MATRA RANCHO







AUTO VSE TEST

MATRA SIMCA RANCHO

Chrysler stelt met veel nadruk met de Matra Simca Rancho géén auto te hebben willen maken die als tegenzet van de Range Rover is bedoeld. Gezien echter het feit, dat ten eerste die zelfde Range Rover met name ook in Frankrijk erg populair is, ten tweede zóveel door niet-terreingangers wordt gekocht om zijn „appeal” dat Rover overweegt een uitvoering met tweé-wielaandrijving in produktie te gaan nemen, ten derde het woord Rancho méér dan een heel klein beetje lijkt op Range Rover, en ten vierde het uiterlijk, het „gezicht” van de wagens toch wel buitengewoon veel van elkaar wegheeft, doet deze opstelling van Chrysler bepaald een tikkeltje naïef (nou ja) aan. De Rancho wordt overigens met gevoel voor subtiliteit gepresenteerd als „tout-chemin”, wat een neologisme is en niet met de bestaande uitdrukking „tout-terrain”.

Motor

Gezien het feit dat Matra eigendom is van Chrysler France is het geen verrassing te constateren, dat in het vooronder van deze wagen een Simca-motor ligt, die van de 1308 GT. Omdat echter het hele voorgedeelte van de wagen op wat accessoires na identiek is aan dat van de 1100, moest er het één en ander aan diverse motor-appendages worden gesleuteld om de zaak erin te persen. Zo kreeg de motor het klependeksel, de uitlaat en de koppelingsbediening van de 1100 en zijn ook de accu, de radiator, de ventilator en de motorophanging dezelfde als in die wagen.

Een oude bekende dus, die motor. Een 1442 cc metende viercilinder met laagliggende nokkenas die volgens de fabrieksopgave 80 DIN pk levert, maar op de rollenbank slechts 60 stuks op de klok bracht. Ook de aan de wielen gemeten trekkracht van 9,6 mkg is nogal wat minder dan het opgegeven motorkoppel van 12 mkg. Het leeg totaal-gewicht van de wagen is met 1130 kilogram 55 kilo hoger dan dat van de 1308 GT. Bovendien is het frontaal oppervlak van de Rancho knap wat forser dan dat van de 1308. Dit alles maakt ondanks het feit dat de kortere differentieelreductie uit de 1307 werd gemonteerd de Rancho beslist niet tot een racer. Van 0 tot 80 kilometer per uur trekt de Rancho in 10,3 seconden – ter vergelijking: de 1100 TI heeft daar rond 8 voor nodig. Van nul tot 100 gaan de wijzers van de stopwatch 17,3 seconden verder, en van 0 tot 120 liefst 29,7. Van 0 tot 140 hebben we niet

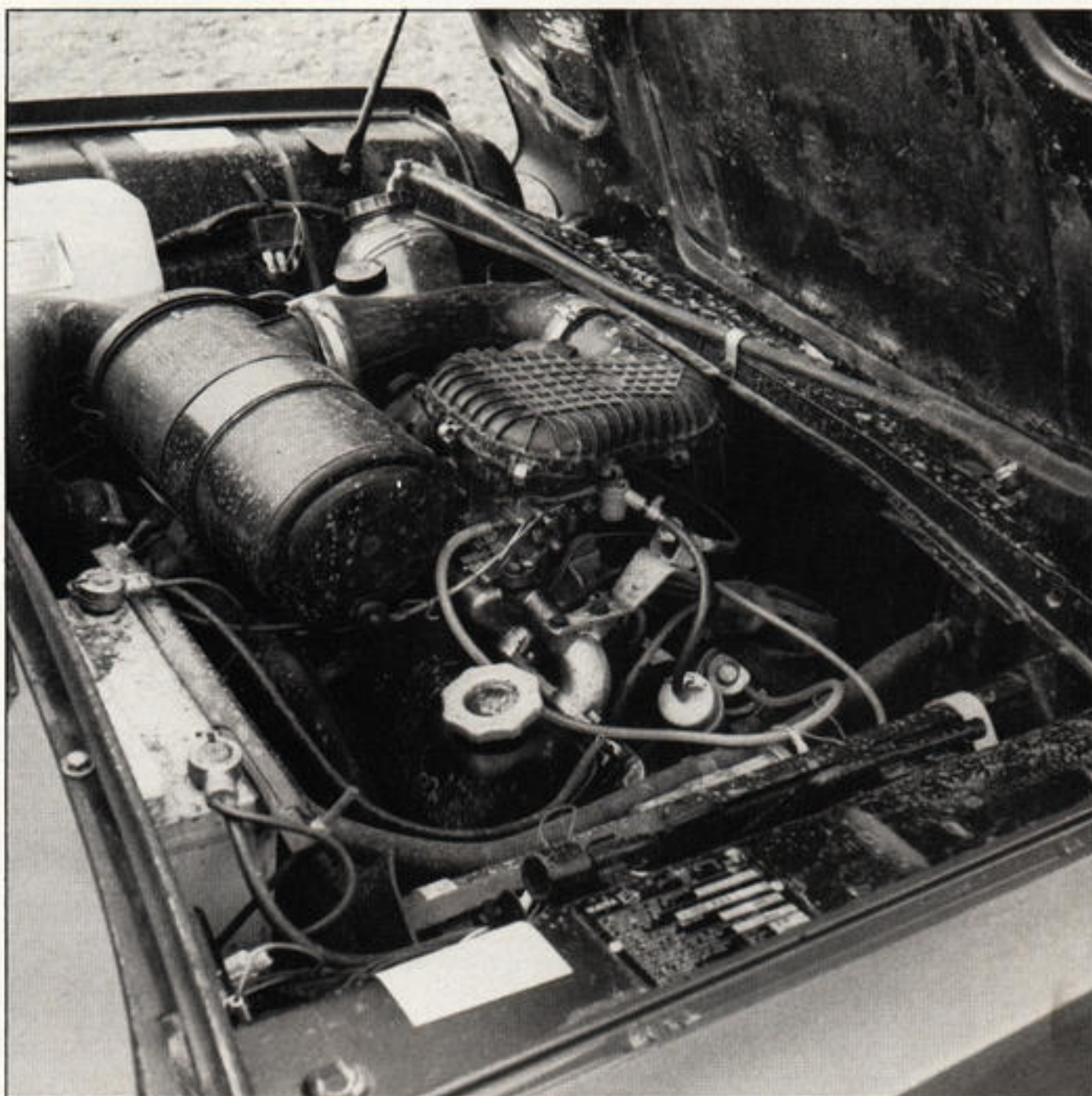
kunnen meten, omdat volgens onze metingen deze snelheid slechts wordt bereikt met wind achter of géén wind – en we voeren onze metingen steeds uit in twee tegengestelde richtingen om windinvloeden uit te schakelen.

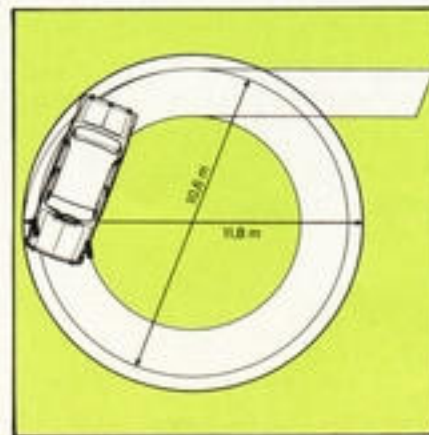
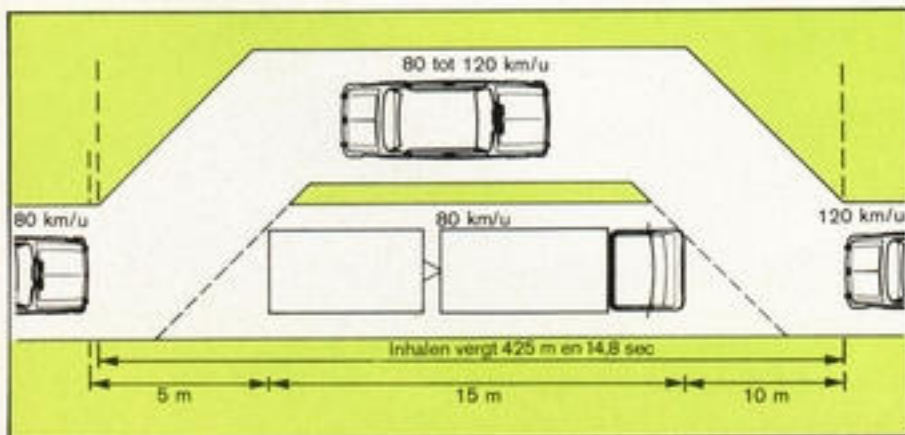
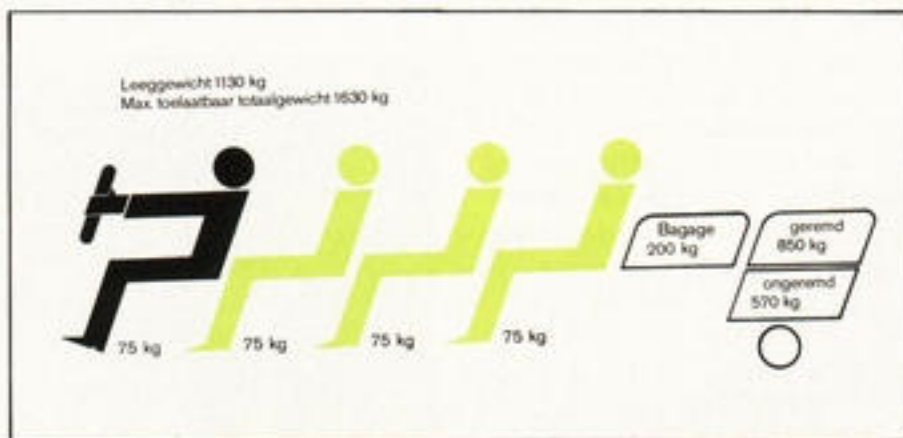
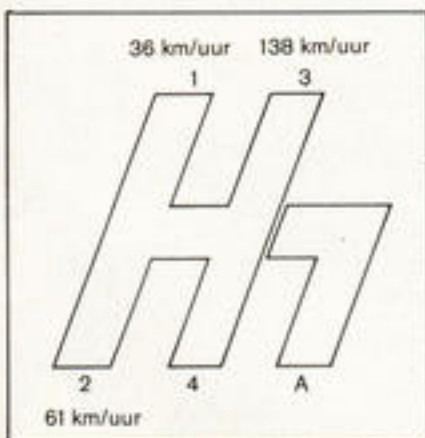
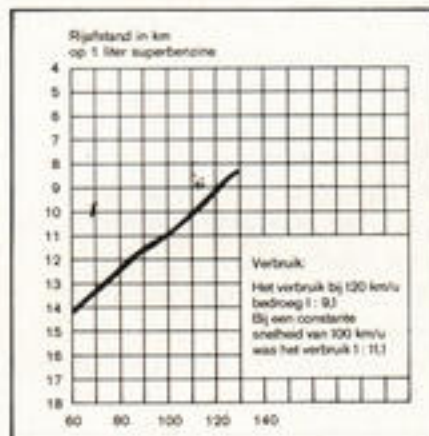
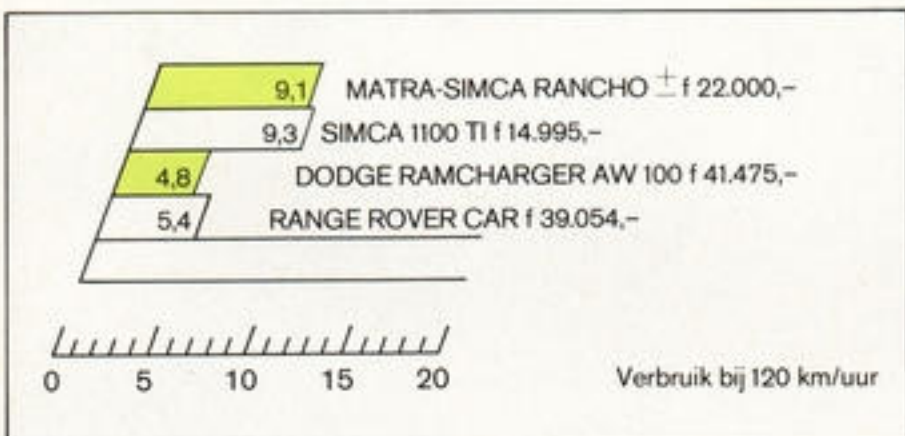
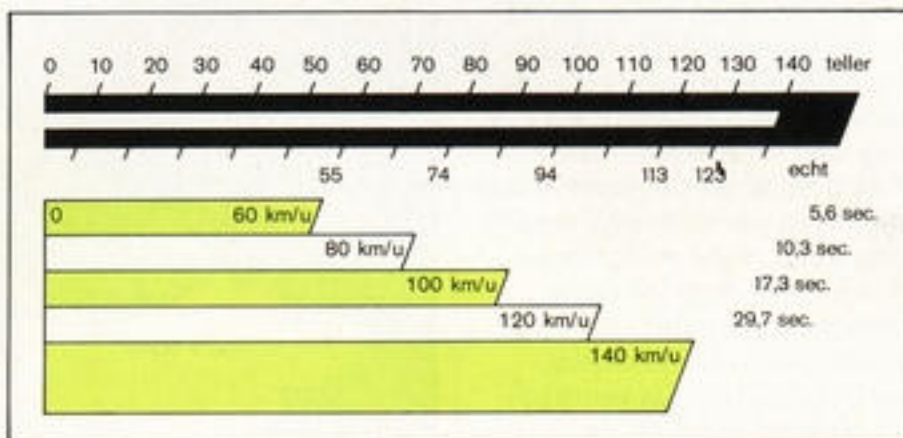
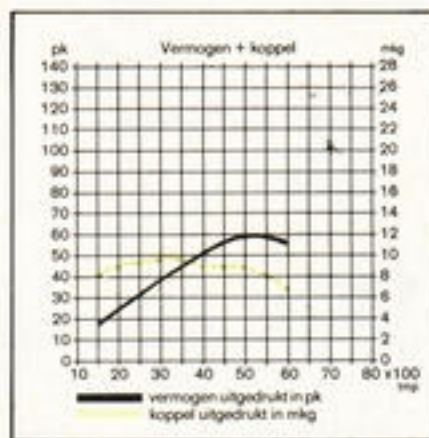
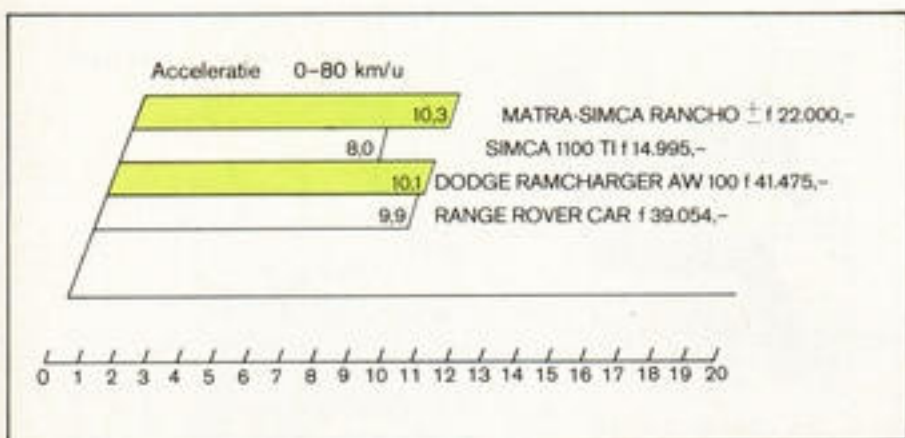
Nu mag je van een voor min of meer ongebaande wegen bedoelde wagen natuurlijk geen sedanprestaties verwachten, maar voor een anderhalveliter vielen mij deze cijfertjes toch een beetje tegen. De weinig stroomlijn biedende carrosserie komt ook tot uiting in de verbruikscijfers. Bij 80 kilometer per uur constant loopt de wagen 1 op 12,5 en bij 100 is dat 1 op 11,1. Dat zijn vriendelijke cijfers, maar daarna loopt het verbruik relatief snel op: 1 op 9,1 bij 120 kilometer per uur en bij 130 al 1 op 8,2.

Chrysler wijst erop, dat polyester betere geluiddempende eigenschappen heeft dan staalplaat. Zulks omdat het hele achtergedeelte (vanaf de achterzijde van de portieren) plus het hele dak van met glasvezel versterkt polyester is vervaardigd. Dat neemt natuurlijk niet weg dat het koetswerk van deze wagen werkt als een grote klankkast, wat in de geluidsmetresultaten ook wel naar voren komt. Bij 80 kilometer per uur staat de wijzer van ons geluidsmetinstrument al op 72 dB, bij 100 is dat 77 en bij 120 boven de 80 decibel. Dat is wat rumoerig allemaal. De wagen start goed.

Transmissie

De Rancho heeft voorwiel-aandrijving. Dat stempelt de wagen meteen als ongeschikt voor werkelijk zwaar terrein, ondanks zijn stoer, ruig uiterlijk. Voor moeilijk terrein is vierwielaandrijving nodig, bij dit wagengewicht zelfs eigenlijk nog gecompliceerd door een tussenbak met lage overbrenging. En als dit alles mankeert is voor een beetje terreinvaardigheid in ieder geval achterwielaandrijving nodig. De Rancho kan zich buiten de wegen begeven op redelijk vlakke, harde grond en is verder (dus) uitmuntend





geschikt voor niet al te beroerde zandwegen en bospaden.

Maar wie er echt de bushbush mee inwil, moet vooral de volgende jaar als extra verkrijgbare op de neus gemonteerde lier erbij bestellen want anders komt hij er beslist niet uit.

Vandaar dus het woord „tout-chemin“, dat Chrysler France speciaal voor deze wagen heeft uitgevonden in de plaats van het meer prestaties aanduidende „tout-terrain“. De versnellingsbak van de Rancho is die uit de Simca 1307. Het ding schakelt goed, maar het is hinderlijk dat je voor het inschakelen van de één en de drie met je schouders moet loskomen van de rugleuning - vooropgesteld dat je je stoel op redelijke wijze naar achteren hebt gezet.

Remmen

De wagen staat op het onderstel van de Simca 1100. Dat betekent schijfremmen voor en trommels achter, een remdrukverdelers en een voor-achter gescheiden circuitsysteem. De wagen heeft er echter een vrij stevige rembekrachtiging bij.

De Rancho remt goed en mooi recht, de pedaaldruk is gering - misschien onder sommige omstandigheden zelfs iets té gering voor goed doseren. Je remt vrij gemakkelijk zó hard, dat de wielen tot blokkeren komen. Dat mag natuurlijk nooit, want het maakt de besturing onwerkzaam en de remweg onnodig lang. Het is natuurlijk altijd op te lossen door de pedaaldruk te verminderen, maar omdat dit een onnatuurlijke handeling is die lang niet iedere automobilist in een panieksituatie zal kunnen uitvoeren, had ik persoonlijk die rembekrachtiging graag een ietsje minder sterk gehad. De handrem werkt op de achterwielen en doet zijn taak naar behoren.

Weggedrag

De wagen staat op knap brede banden, die een vrij grof profiel hebben - net geen M + S. Ze vormen een com-

promis tussen banden die het op de weg goed doen en banden die voldoende trekkracht op losse oppervlakken kunnen uitoefenen.

Als consequentie hiervan is het weggedrag van de Rancho precies eender als dat van de Simca 1100 die hij in feite qua onderstel is, alleen een tikje meer geaccentueerd. Op droog wegdek een klein tikje, op nat wegdek een grotere tik. Door die banden.

Een vrij stevig onderstuur bij omlaaggehouden gaspedaal, overstuur bij gasloslaten. Wel dociel en goed te corrigeren, maar ikzelf prefereer een weggedrag dat dicht rond neutraal ligt en blijft liggen.

Besturing, rijpositie

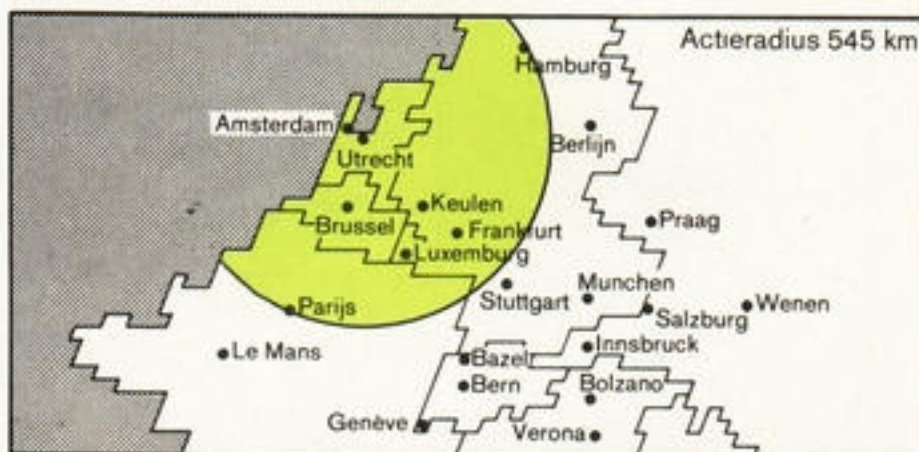
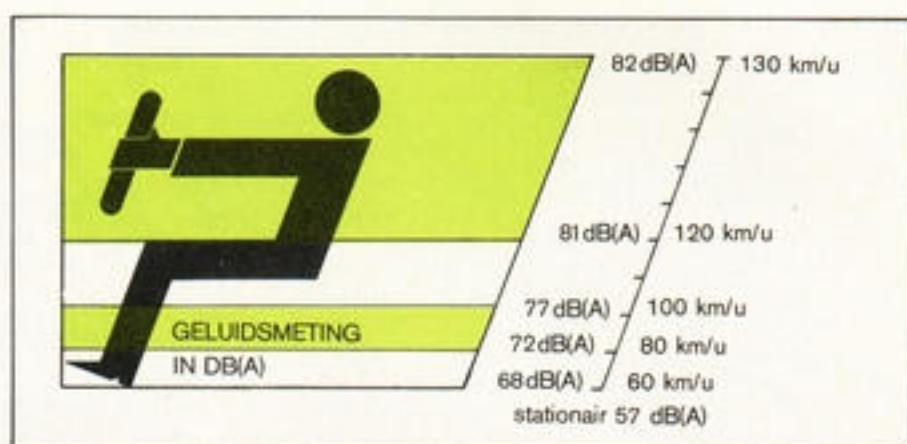
De besturing is door de dikkere banden een haartje zwaarder dan die van de 1100, maar ondanks dat toch uiterst aanvaardbaar, met een goed gevoel van contact met de weg. De draaicirkel is aan de grote kant. Door de hoge onderklep achter wordt het uitzicht naar achteren wat bemmerd, wat lastig is bij parkeren. Verder is het uitzicht goed, behalve naar links voor bij regen, daar blijft een vrij groot stuk ruit ongewist. De achterraut heeft een ruitewisser en -wasser. Dat accessoire kan alleen bediend worden door een knop in te drukken en ingedrukt te houden, wat lastig is omdat je die achterrautewisser bij nat weer erg vaak nodig hebt. In zo'n geval is een gewone schakelaar waarmee je de zaak constant kunt laten werken aanzienlijk handiger. De achterrautewisser laat ook een fors stuk ruit ongeveegd. De rijpositie is door de erg vlakke stoel wat ongemakkelijk. Ikzelf kon geen houding vinden die voor langere duur echt lekker was. Bovendien heb je de neiging in bochten opzij te glijden door tekort aan zijdelings houvast. Ik zou deze auto liever rijden met niet-oprollende gordels, die je stijf kunt aantrekken.

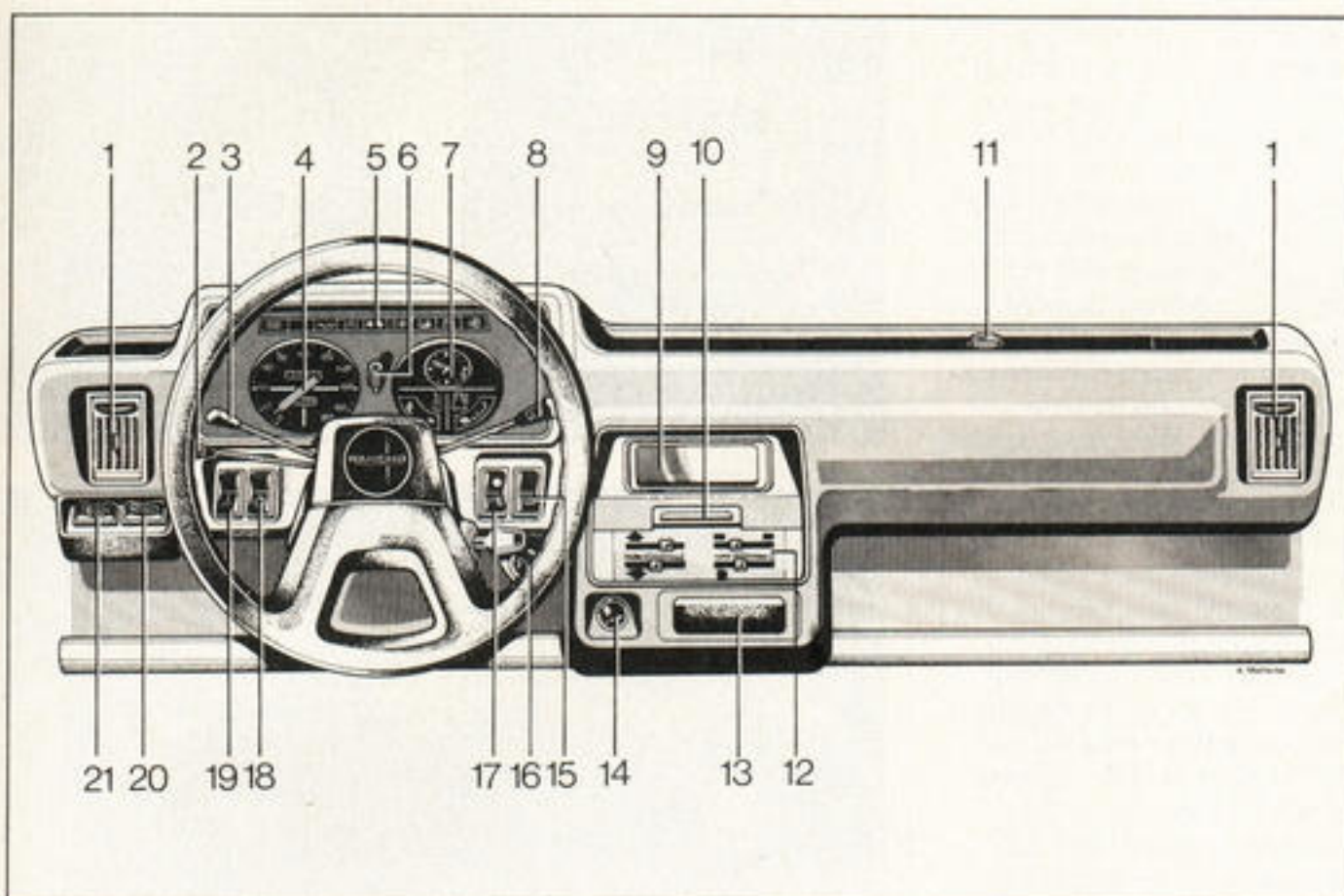
Het stuur - een 1307-variant - pakt lekker aan, is goed van dikte en fijn stroef. Jammer dat het embleem in het



ROB SLOTEMAKER

Hoewel het uiterlijk van de Rancho anders doet vermoeden is deze auto in feite op de weg niet verschillend van de Simca 1100. Het is jammer dat de wagen geen vierwielaandrijving heeft, want in dat geval zou het een heerlijk cross-autootje zijn, maar op de weg voldoet deze Matra-Simca uitstekend. Met zijn voorwiel-aandrijving reageert hij in bochten precies zoals je mag verwachten, dus bij loslaten van het gaspedaal wordt hij overstuurd en bij gasgeven is hij typisch onderstuurd. Niet overmatig veel, want in beide gevallen valt de auto goed te corrigeren. Hij ligt als een blok op de weg, die Rancho, echt heel plezierig. Het is alleen jammer, dat je in het stuur soms kunt voelen dat de voorwielen worden aangedreven. Vooral in korte bochten is dat gevoel tamelijk sterk. De stabiliteit van de Matra-Simca Rancho verdient alle lof. Hij is nauwelijks uit zijn koers te brengen en ook bij oefening twee, waar we pal na elkaar een obstakel rechts en een obstakel aan de linker kant van de weg ontwijken, is het een probleemloze wagen. Op de slipbaan is de Rancho al evenmin een lastige auto. Hij laat zich, net als de gewone Simca's 1100, probleemloos uit een slip halen en heeft een zeer acceptabele veiligheidsgrens van 55°. Een beslist niet voor het zware terrein geschikte, maar op de weg alleszins acceptabele auto, deze Rancho.





1. Regelbare uitstroomopeningen-verwarming en frisse lucht. 2. Bedieningshendel voor verlichting, lichtsignaal en claxon. 3. Richting-aanwijzerhendel. 4. Snelheidsmeter met kilometerteller en dagteller. 5. Controlelampjes voor elektrische achterrautverwarming, oliedruk, verlichting, richtingaanwijzers, grootlicht, laadstroom, watertemperatuur, brandstofvoorraad en rem-

conditie. 6. Stelknopje dagteller. 7. Combi-instrument met brandstofmeter, temperatuurmeter koelvloeistof en klok. 8. Ruitewisser/sproeierhendel. 9. Ruimte voor radio. 10. Extra binnenverlichting. 11. Handschoenenkastje. 12. Bedieningshendels voor verwarming, ventilatie en aanjager. 13. Asbak. 14. Aansteker. 15. Schakelaar achterrautverwarming. 16. Choke. 17. Schakelaar

mistachterlicht (met controlelampje). 18. Controleschakelaar remsysteem. 19. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie. 20. Schakelaar achterrautewisser/sproeier. 21. Schakelaar verstralers/richtlicht.

midden geen claxondrukknop is: je bedient de toeter door middel van het indrukken van het linker hefboompje onder het stuur, wat dun is en (bij mij althans) nog al eens tot mistasten leidde.

Het dashboard is afgeleid van de 1100 GLS, echter hier en daar nogal ingrijpend gewijzigd. Het ziet er goed uit, leest prettig af en verschaft voldoende informatie. Op één na: ik zou op een auto van deze prijs een toerenteller wensen. Desnoods terreinvoertuigachtig los bovenop het dashboard gemonteerd.

Rij- en zitcomfort

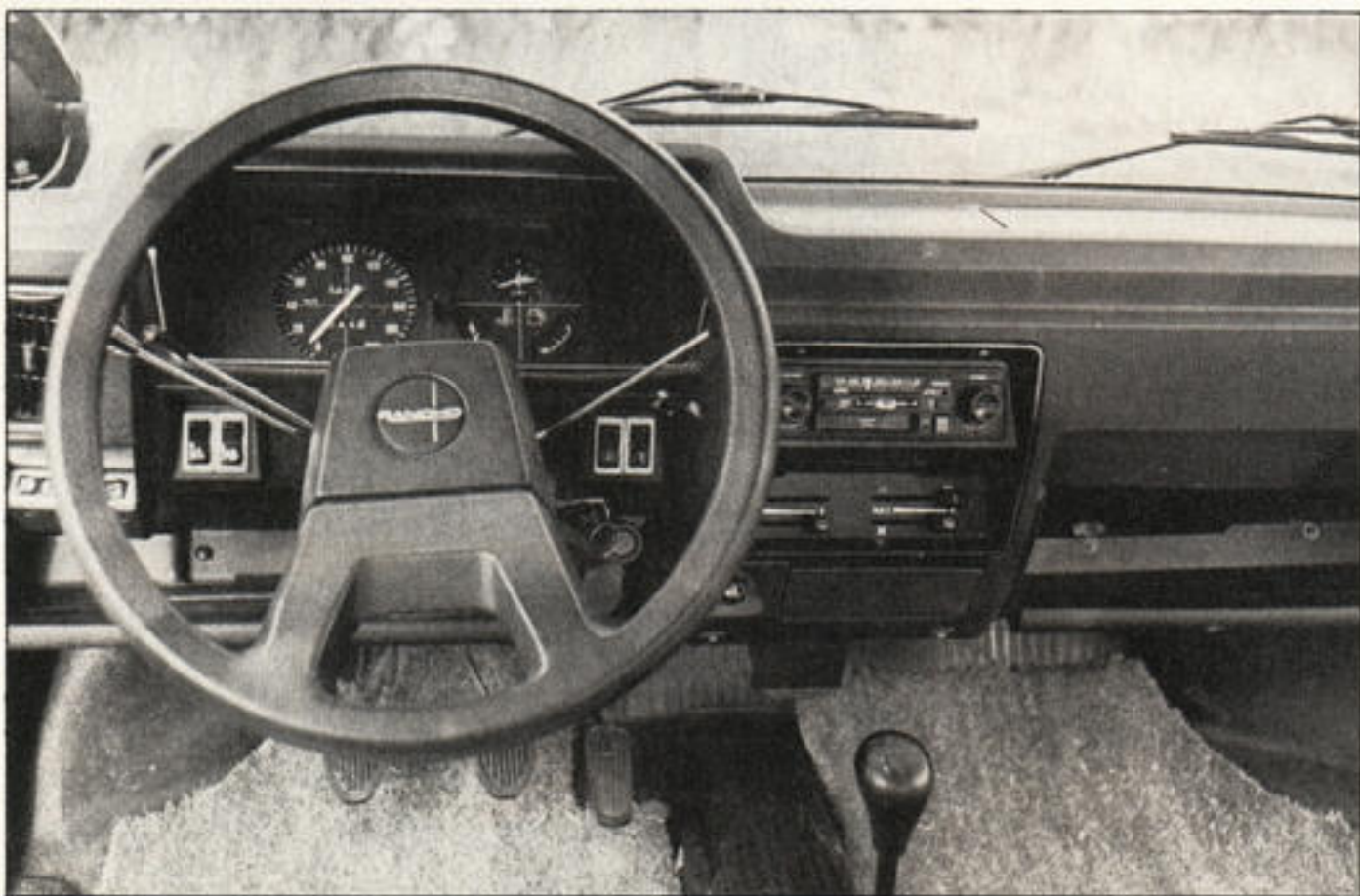
De vering en demping zijn wat verzwakt, wat samen met de stuggere banden karakteristiek de wagen een prettig-pittige vering geeft, die van mij zelfs best nog wat harder zou mogen zijn. De passagiersstoel voor lijdt aan hetzelfde euvel als de bestuurdersstoel: te vlak van zitting en rugleuning. Achterin zit je prettig, echter niet met een overmaat aan beenruimte.

Verschrikkelijk hinderlijk is het dat je, als je de achterbank neerklaapt om een vlakke laadvloer te krijgen, je een allemachtig stuk met de voorstoelen naar voren moet. Voor de passagier aanvaardbaar, voor de bestuurder tot een ongewenste, verkrampte zithouding leidend. Wie de voorstoelen normaal wil laten staan krijgt een laadvloer die naar voren toe schuin oploopt, en daar, doordat hij slechts tegen de voorrugleuningen rust, beslist geen zware lasten kan verwerken.

De instap naar achteren is, doordat de voorrugleuningen maar een klein stukje naar voren kunnen klappen, lastig.

Interieur, exterieur

Ik heb maar zelden met een wagentje gereden, dat zoveel bekijks had. Het oogt verschrikkelijk leuk. Er zitten veel aardige „eyecatchers” op, zoals een via het voorzijraam verstelbare, zeer sterke verstraler en nog een paar extra verstralers onder de koplampen. Die drie lampen zijn



voorzien van een ruig-uitziend kunststoffen rooster, dat op de koplampen ontbreekt. De zogeheten richtlamp naast de voorruit kun je alleen bedienen met ingeschakeld stadslicht. Als je hem dus wilt gebruiken moet je stilstaan, zo wil het de wet. Want met stadslichten mag je niet rijden. Toch een leuk ding. De wagen is rondom van zware beschermingen voorzien. Op de flanken met een forse plasticstrip. Voor door een matzwarte bumper met stoer-uitziende extra beschermingsstang. Achter alweer door een massale zwarte bumper. Op het voorste, verlaagde gedeelte van het dak zit een matzwart imperiaal (dat niet fluit, zoals zovele imperiaals) dat eruit ziet alsof het is gemaakt om een geschoten eland te vervoeren. Dat kan dan ook, mits het beest niet meer weegt dan dertig kilo want dat is het draagvermogen van het dak. Alles met alles is het een machtig-aantrekkelijk uitziend wagentje, dat ook van binnen voorbeeldig is afgewerkt.

Accessoires

Zoëven kwamen al die drie lampen ter sprake, die als standaard-accessoire op de Rancho zitten. Ook de achterruitwischer en -wasser zijn al gemeld. Er zitten meer zinnige extra's op de wagen, zoals zonwerend glas rondom, een trekhaak, een klok, halogeen koplampen, tankdopslot en aparte binnenverlichting achterin. Een goed uitgeruste automobiel.

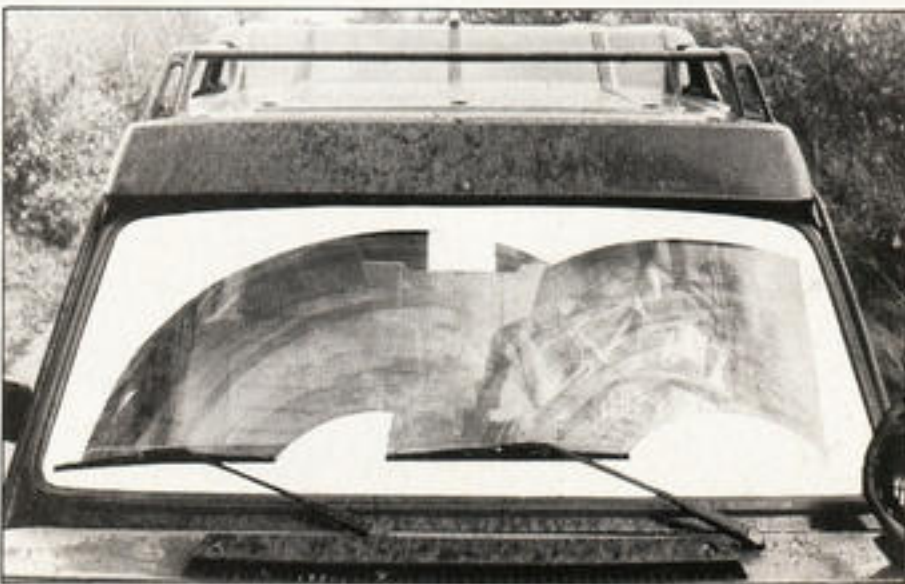
Conclusie

Het is géén terreinwagen, deze Rancho. Het is ook geen echte, gewone straat-sedan. Al zullen vele mensen met een beetje gevoel voor snobisme deze wagen voor dit laatste doel ongetwijfeld wensen, en al zal binnen niet te lange tijd het straatbeeld in Parijs en aan de Riviéra ongetwijfeld door vele Rancho's worden verlevendigd.

Het is een erg leuke wagen voor mensen die graag met een grote uitrusting gaan

kamperen, voor jagers en vissers, die tot hun jachtveld of stek over redelijke wegen kunnen komen. Voor buitensporters, mensen met grote honden of landbouwers. Een prima boodschappenwagen ook voor mensen met een erg grote vrieskist thuis of een knappe volkstuin. Maar die mensen moeten dan wel over een dikke knip beschikken. Want deze wagen heeft weliswaar nog geen vastgestelde prijs, maar zal echt niet onder de f 22.000,- komen. Voor deze bepaald niet geringe prijs koop je dan een wagen met bescheiden prestaties, zowel op de verharde weg als op de ongebaande. Je koopt er evenwel óók een verschrikkelijk origineel, in het oog lopend en leuk-uitziend apparaat voor met verschillende aantrekkelijke praktische eigenschappen. Matra heeft er nooit op gemikt een massaproduct te vervaardigen, maar altijd iets exclusiefs willen aanbieden. Dat is met de introductie van de Rancho nog in geen enkel opzicht veranderd.

Nico de Jong





MOTOR

bouwwijze	lijn
inbouw	overdwars voor
cilinders	4
koeling	vloeistof
boring	76,7 mm
slag	78 mm
cilinderinhoud	1442 cc
compr. verhouding	9,5 op 1
maximum vermogen (fabrieksopgave)	80 DIN-pk (58,9 kw) bij 5600 tpm
specifiek vermogen	55,5 DIN-pk (40,3 kw) per liter
maximum vermogen (rollenbank)	60 pk (44 kw) bij 5000 tpm
kg per rollenbank-pk/kw (leeg)	18,8/28,2 kg
idem bij 160 kg extra (2 personen en bagage)	21,5/32,3 kg
maximum koppel (fabrieksopgave)	12 mkg (117,5 Nm) bij 3000 tpm
topsnelheid (volgens fabrieksopgave)	140 km/uur
trekkracht a. d. wielen (rollenbank)	9,6 mkg (94 Nm) bij 3000 tpm
nokkenas	1 onderliggend
krukaslagers	5
carburateur	1 dubbele merk Weber type 36DCNVA
benzine	super
dynamo	wisselstroom vermogen 14 V, 40 A
batterij	12 Volt, 40 Ah
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja

TRANSMISSIE

aandrijving	voorwielen
versnellingsbak	handbediend, vloer
1e versnelling	3,900 op 1
2e versnelling	2,312 op 1
3e versnelling	1,524 op 1
4e versnelling	1,080 op 1
achterruit	3,769 op 1
differentieel	3,708 op 1
sperdifferentieel	nee

ONDERSTEL

voorwielophanging	triangels torsieveren onafhankelijk
achterwielophanging	torsieveren
torsiestabilisator	voor en achter
schokdempers	telescoop rondom
remmen	schijven voor trommels achter
rembekrachtiging	ja
parkeerrem	op achterwielen
plaats parkeerrem	vloer
remkrachtverdelers	ja
gescheiden circuits	voor-achter
velgmaat	5,5J x 14
bandenmaat	185 x 70 x 14
bandenmerk	Pirelli CN 36
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	nee
totaal omwentelingen	3,75 van links naar rechts
diameter stuurwiel	38 cm

MATEN

lengte	431,5 cm
breedte	166,5 cm
hoogte (onbelast)	173,5 cm
wielbasis	252 cm
spoorbreedte voor	141 cm

spoorbreedte achter	135,2 cm
draaicirkel	11,8 m (koetswerk) 10,6 m (wielen)
bumperhoogte voor	51 cm
bumperhoogte achter	66 cm

GEWICHTEN

leeggewicht	1130 kg
max. totaalgewicht	1630 kg
belasting vooras	567 kg
belasting achteras	563 kg
aanhanger (geremd)	850 kg
aanhanger (ongeremd)	570 kg
max. dakbelasting	30 kg

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	59 cm
lengte zitvlak	50 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	69 cm
afstand zitvlak-dak	92 cm
wagenbreedte schouderhoogte	130 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	89 en 102 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	28 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	122 cm
lengte zitvlak	41 cm
hoogte rugleuning	53 cm
afstand zitvlak-dak	108 cm
wagenbreedte schouderhoogte	136 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitting gemeten)	63 en 78 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	38 cm
Bagageruimte:	
lengte	90 cm
breedte	111 cm
hoogte	50 cm
reservewiel	hangt onder bagageruimte

INHOUDEN

brandstoftank	60 l
carter	3 l
versnellingsbak-differentieel	1,1 l
koelsysteem	6 l
ruitesproeiertank	5 l

SERVICE

olieverversen	per 7.500 km
doorsmeren	niet
servicebeurten	per 15.000 km
standaardprijs beurt	f 120,84
	15.000 km-beurt f 152,64
	30.000 km-beurt
servicepunten	331
garantie	km onbepikt/ 12 maanden

ONDERDELEN (incl. BTW)

nog niet bekend

STANDAARDUITRUSTING

portieren	2
gelaagde voorruit	ja
verwarmde achterruit	ja
choke	handbediend
neerklapb. bank achter	ja
halogeendimlicht	ja
halogeengrootlicht	ja
extra lampen	ja verstralers en richtlicht
achteruitrijlampen	ja
mistachterlicht	ja
getint glas rondom	ja

trekhaak	ja
hoofdsteunen	ja
rugleuningverstelling	ja
tankslot	ja
stootrand	op bumpers/ op flank/
sleepoog	voor en achter
verstelbaar stuur	nee
toerenteller	nee
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
oliedrukmeter	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
verklipperlampen	ja
dynamo	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motortemperatuur	ja
licht	ja
groot licht	ja
handrem	nee
brandstofreserve	ja
remconditie	ja
achterruiwverwarming	ja
ruitesproeier	elektrisch bediend
wissersnelheden	2
wis-was-schakelaar	ja
intervalschakelaar	nee
achterruiwvisser	ja
koplampvisser	nee
snelh. aanjager	traploos
dimspiegel	ja
kleerhaken	2
asbakken	3
handschoenenkastje	niet afsluitbaar
aansteker	ja

ONDERHOUDSKOSTEN

AR-verzekering	van f 1.950,- tot f 2.250,- p.j.
WA-verzekering	van f 500,- tot f 650,- p.j.
wegenbelasting	f 505,- p.j.

PRIJZEN

catalogus prijs ± f 22.000,-

extra's aan testwagen:

radio	
andere extra's:	
metallisch lak	
beschermingsplaten motor, versnellingsbak, brandstoftank, enz. in combinatie met elektrische lier	
afdekplaat voor kofferruimte	
lichtmetalen velgen	
1 slaappleats	

IMPORTEUR

Chrysler Nederland N.V.
Postbus 164
Schiedam
Telefoon 010-152088