

MATRA SIMCA

à la RANCHO

recherche des chemins creux...



Une allure élevée qui autorise une charge de 500 kg ; l'accès arrière est aisé. Deux phares orientables, un poste de pilotage simple et deux roues motrices pour le tout-chemin.

LORSQU'ON examine une carte de France, on y voit à intervalles rapprochés des routes, des axes, des autoroutes, des rails de sécurité, des képis. En n'y prenant pas garde, la vision devient vite monotone et l'œil se fatigue inutilement.

Mais au travers de ces lignes, des dizaines de voies sauvages, des centaines de chemins empierrés cahotant lentement en pleine campagne. Malheureusement, les registres les mieux informés ne comptent que quelques automobilistes-aventuriers ; peu de citadins s'y perdent bien que l'asphalte soit de plus en plus encombré.

C'est un peu pour faire le trait d'union entre le monde minéral et l'homme des villes, pour le propulser de force dans les champs que Matra-Simca lance la « Rancho ».



Cette voiture revendique l'appellation tout-chemin, c'est-à-dire qu'elle est théoriquement prédisposée à franchir certains obstacles naturels dans certaines conditions point trop difficiles. Aller par exemple en forêt ou en montagne sans risque de faire éclater le carter moteur, enjamber les hautes herbes... Tâche de prime abord périlleuse pour Matra, car un conducteur qui achète une tout-chemin exige parfois le tout-terrain dans la réalité. De plus, le cahier des charges de la « Rancho » comprenait, inutile de le préciser, des clauses fort importantes d'économie et d'originalité.

La caisse est autoporteuse. Elle a été empruntée à la Simca 1100 fourgonnette VF2 (empattement de 2,520 mètres) à laquelle on a fait subir tous les renforts possibles et imaginables, capables de supporter les distorsions de l'acier et

tout effort encaissé en terrain varié. La plate-forme fut rallongée dans ses deux porte-à-faux, ce qui donne... une longueur totale et non révisable de 4,315 mètres; à l'avant cela est dû à un pare-chocs épais en plastique, à l'arrière, à un supplément de caisse augmentant le cubage général. Si l'on regarde bien, c'est une simple adaptation de la Simca 1100 dont l'essentiel a porté sur le remodelage de l'arrière. Les éléments avant (capot, ailes, portes, toit interne) sont en tôle, le reste étant un ensemble de métal et de polyester armé façon Matra, boulonné sur le soubassement. Un traitement aussi énergique n'engendre que du robuste, tout au moins dans la théorie.

La différence avec une 1100 est fondamentale. La « Rancho » bénéficie du groupe de la 1308 GT disposé transversalement, groupe

qui totalise 80 chevaux à 5 600 tr/mn. Le disque d'embrayage est également de type 1308 tandis que la boîte-pont tire son origine de la 1307. La « Rancho » est donc une traction avant de pur style Simca Chrysler. Avec ce moteur, elle est bien musclée, encore qu'on lui ait sacrifié un soupçon de nervosité en adoptant un rapport de pont long (17 x 63) afin de gagner en motricité, et d'éliminer au maximum les pertes d'adhérence à l'accélération. Les autres composants mécaniques sont ceux de la 1100, à quelques modifications près.

Les suspensions par exemple héritent de barres de torsion plus longues et de plus gros diamètre; les butées et les bras sont renforcés ainsi que les fixations des amortisseurs. Tout cela étant élémentaire pour un véhicule destiné aux rudes traitements de la terre et des

pierres. Le circuit de freinage provient de la 1100 TI (servo de 7 pouces); quant à la direction, elle est empruntée aux 1100.

Au plan aménagement, un réservoir plastique de type Bagheera, une climatisation très poussée (la plus puissante qu'on ait pu trouver dans la gamme Simca-Chrysler). L'équipement est soigné. Il comprend en série un pare-brise laminé, un essuie-glace arrière, un crochet de remorque, une petite galerie prévue pour une charge de 30 kg. Tout cela pour révéler les amateurs de tout-chemin qui s'ignorent encore. Afin de compléter ce tableau déjà impressionnant, une série d'options telles que vitres teintées, phares d'ailes orientables, pré-équipement, radio, tablette arrière rabattable, bref une panoplie de gadgets propres à emporter la

Suite page 51

LA MATRA SIMCA RANCHO

Suite de la page 47

décision des tout derniers indécis. Le premier angle sous lequel m'apparaît la « Rancho » est le plein profil. Avec son énorme surface vitrée, l'aspect est étonnant : quant à l'arrière dont la vitre n'en finit pas de s'élever vers le ciel, il engendre une impression non moins surprenante. Cette surface vitrée, démesurée, déforme quelque peu l'esthétique. Elle donne en revanche une clarté intérieure et une visibilité parfaite sous tous les angles. Les deux portes s'ouvrent sur un espace largement calculé. C'est au moins l'impression qui se dégage car je le rappelle, l'habitacle avant est ni plus ni moins celui de la 1100 toujours muni de son tableau de bord, et des sièges de 1308. Garnissages et aménagements ont attrapé la griffe Matra donnant finition et facture visuelle de qualité.

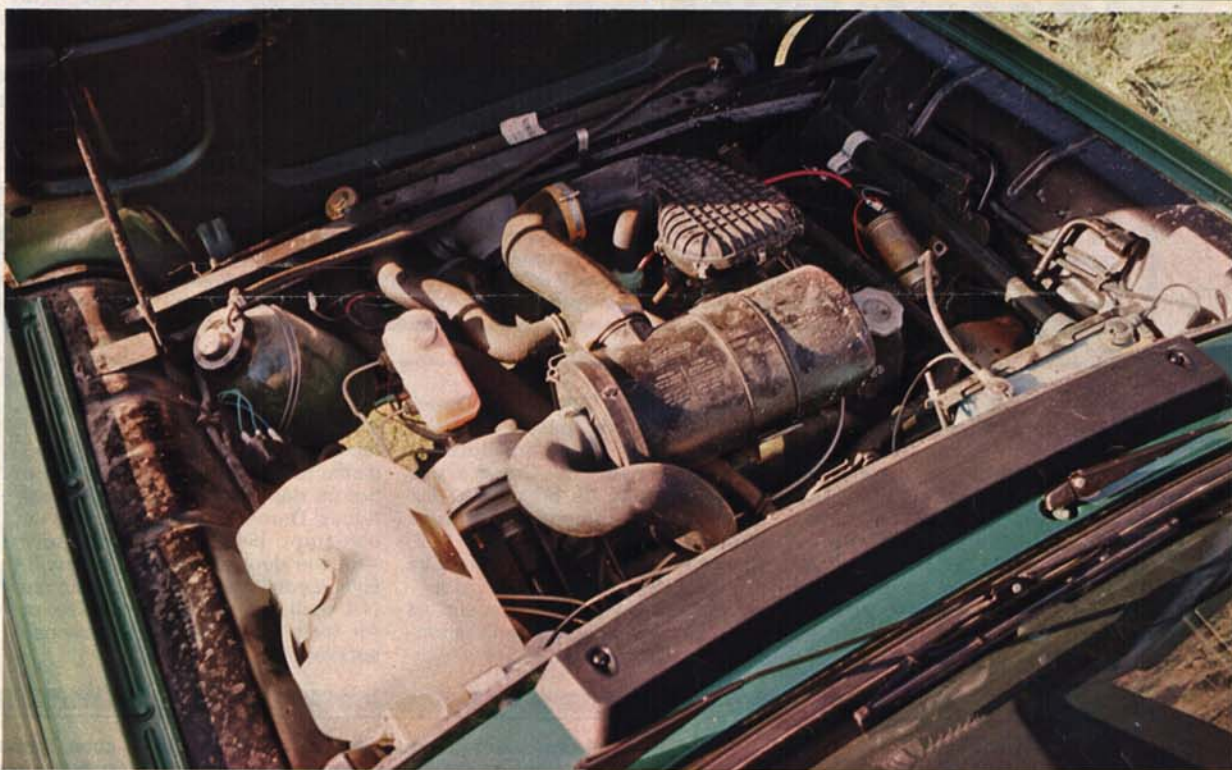
DANS UN IGLOO

Si la première moitié de la voiture se compose d'une suite de formes connues, tout l'espace arrière est nouveau. Il y a la banquette qui se rabat, les larges glaces coulissantes... et le plan de chargement d'une capacité remarquable en profondeur et en hauteur. Le malheur vient des dossiers de sièges que le passager arrière bascule pour accéder à sa place. C'est un peu entrer dans un igloo, plié sur soi-même tant la faille est étroite. De nouveaux sièges mobiles sont à l'étude, mais à l'heure actuelle, le passage demeure délicat.

Avec 80 chevaux sous le pied et un poids de 1 130 kg à emporter, la « Rancho » sera vraisemblablement dotée d'accélération excellentes. Manifestement, elle n'est pas prévue pour se traîner sur les faux plats et dans les côtes. La vitesse de pointe est donnée pour 145 km/h, vitesse honnête compte tenu de sa destinée plutôt de tout-chemin. Point n'est besoin de rouler avec cette automobile pour se douter que les bruits moteur seront perçus dans l'habitacle ; en effet, l'insonorisation n'a pas été poussée dans ses derniers retranchements. Et si l'on peut parler d'accélération des plus convaincantes, on inversera le compliment pour la souplesse. D'abord parce que le couple ne monte pas bien haut (12,7 mkg à 3 000 tr/mn), ensuite parce que la démultiplication de la boîte-pont est augmentée, et que les roues de 13 pouces de la 1308 GT sont remplacées par des 14 pouces.

Cette automobile est originale par sa destination et ses lignes postérieures. Mais il y a un détail qui vaudra son pesant d'agrément : l'épaisseur de la jante du volant ainsi que son diamètre. Des qualités qui donneront un côté suave à la conduite, en supposant bien sûr que les réactions qu'on connaissait sur la 1100 et qui remontaient des sols défoncés par la colonne de direction aient été gommées.

La tenue de route sera sans sur-



prise malgré la hauteur de caisse plus élevée que le commun des véhicules classiques ; et il est certain que la voiture se couchera moins qu'une 1100 normale puisque les suspensions sont durcies. La voiture présentée était équipée de Pirelli Cinturato 185 x 70 x 14.

La Rancho sera une remarquable dévoreuse de goudron. Peu gourmande (8,9 litres de super à 90 km/h stabilisés), solide également. Mais ne sera-t-elle que cela ?

Elle se veut plus ambitieuse qu'une voiture courante, plus complète, plus multiple. Se dire tout-chemin, se prétendre voiture de loisirs signifie passer sans appréhension sur des pierres, franchir un gué même modeste ou traverser un champ détrempé. Or, la garde au sol est insuffisante. Théorique-

ment de 21 cm à vide, elle passe à 18 cm sous l'échappement. D'où le risque quasi certain de l'accrocher, de le détériorer à la première sortie. Matra-Simca offre bien une protection inférieure du carter, mais contre supplément.

Par essence, la nouvelle Matra est une traction avant. La direction de la firme indique qu'elle le restera encore longtemps car il n'est pas question pour l'instant de lui adjoindre des roues motrices postérieures propres à faire monter le prix de revient. Le projet est tout de même à l'étude ainsi qu'un treuil électrique. Conformément à sa constitution donc, les roues devraient perdre une partie de l'adhérence en terrain gras : un différentiel à glissement limité est indispensable.

La Rancho possède quatre véritables places qui maintiennent parfaitement le corps au niveau des reins. Le moteur est celui de la 1308 GT qui développe 80 chevaux.

Avec ce véhicule aux destinations multiples, Matra-Simca s'attaque à un créneau guère fréquenté. La tâche sera rude, la clientèle est mal définie. Puis, il n'est pas sûr que l'auto verte se développe en France aussi promptement et avec autant de facilité qu'aux Etats-Unis. Reste l'esthétique particulière qui devra conquérir le cœur des jeunes et des autres.

La Rancho sortira en septembre 77 à un prix de 32 000 F à 35 000 F.

Jean-Loup NORY