

**Test****Matra Simca Rancho**

Das Spielmobil

Freizeitauto im Geländewagen-Look
auf Simca-Basis.

Seitdem Playboys, die auf sich halten, nicht mehr im Porsche turbo St. Moritz heimsuchen, sondern im Chevy Blazer oder Range Rover, ist rustikale Motorisierung „in“. Selbst schlichte Normalbürger, denen es ihre gesellschaftliche Pflicht nicht unbedingt aufbürdet, im Auto verschneite Skihänge zu erklimmen, erliegen deshalb dem Reiz der Geländewagen. Zumal diese erfolgreich alles Kriegerische abgelegt haben und sich dem Auge nur mehr als urige, aus der eintönigen Massenmotorisierung herausragende Erscheinungen präsentieren.

Zugleich aber auch als Erscheinungen, die sich ihre Hersteller allesamt mit 20 000 bis 50 000 Mark honorieren lassen und die schon deshalb für die meisten Liebhaber der Gattung Traumwagen zuzuordnen sind. So erscheint es nur konsequent und zudem erfolgsträchtig, den Trend mit einem eigens konstruierten, vergleichsweise preiswerten Schaf im Wolfspelz zu nutzen: Mit dem neuen Matra Rancho bietet Chrysler France deshalb einen lediglich frontgetriebenen Fahrzeugtyp an, „den seine Schöpfer als Verbindungsglied zwischen den sogenannten Freizeitautos und den vierradgetriebenen Geländewagen verstanden wissen wol-

Auf befestigten Feldwegen in seinem Element: Matra Rancho



MATRA · BIMCA

OF-CH 594

len" (Chrysler-Pressetext). auto motor und sport untersucht die Qualitäten des Vielzweck-Franzosen, der im Matra-Werk Romorantin, 80 Kilometer östlich von Tours, gefertigt wird.

Tatsächlich muß der Rancho im Kreise der ähnlich karosierten Range Rover, Monteverdi Safari oder Chevrolet Blazer mit seinen 18 000 Mark als deutlich billigere Alternative gelten. Zumindest solange, als sich die Anschauung auf Prospekte beschränkt.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich indes, daß Matra gegenüber besagten Renommiermarken nicht nur am konstruktiv teuren Vierradantrieb sparen mußte. Der auf Fotos ausgesprochen wuchtig wirkende Rancho erscheint im Straßenbild trotz seiner Höhe von immerhin 1735 mm eher zierlich.

Kein Wunder, wurden doch der gesamte Vorderwagen, das Fahrwerk und damit die Fahrwerksmaße vom Simca 1100 übernommen, der gerade der unteren Mittelklasse zuzurechnen ist. Ausstattungsdetails wie die übersichtlichen Armaturen, die verwirrend angeordneten Bedienungsschalter oder die Schlösser stammen ebenfalls vom Typ 1100. Deshalb müssen auch Rancho-Piloten umständlich mit insgesamt drei Schlüsseln hantieren.

Erst hinter den Vordersitzen beweist der Matra formale Eigenständigkeit: Sein hoher und großzügig verglaster Kastenaufbau aus fiberglasverstärktem Polyester ist mit einem stützenden Metallgerippe verleimt, das seinerseits mit dem nach hinten um rund 20 Zentimeter verlängerten Grundrahmen verschraubt wird.

Zur professionell wirkenden Erscheinung des properen Franzosen tragen zudem die Karosserie umspannende voluminöse Polyester-Schutzsilde, ein vorderer Rammbügel, vergitterte Weitstrahler, der harmonisch integrierte Dach-Gepäckträger

auch technisch im Rahmen des vorgegebenen Grundkonzeptes den gestellten Aufgaben an.

So wurde zunächst der Wagenaufbau um fast acht Zentimeter höher gesetzt, wodurch die stattliche Boden-

und der von 13 Zoll auf 14 Zoll vergrößerte Raddurchmesser auszuhalten.

Da sich das Leergewicht des Rancho gegenüber seiner Ausgangsversion (Simca 1100) um 230 kg erhöhte, griffen die Franzosen auf das Antriebsaggregat des übergeordneten Modells 1308 GT zurück, das aus 1442 cm³ Hubraum 59 kW (80 PS) bei 5600/min entwickelt.

Damit schwingt sich das fast 1,2 Tonnen wiegende und mit einer großen Karosserie-Stirnfläche versehene Gefährt zu immerhin 150 km/h Höchstgeschwindigkeit auf, die jedoch erst nach langem Anlauf erreicht wird. Mit bloßem Auge kaum wahrnehmbare Steigungen honoriert der Rancho zudem mit sofortigem Geschwindigkeitsabfall.

Trotz des zerklüfteten Aufbaus halten sich die Windgeräusche selbst bei höherem Tempo im erträglichen Rahmen, was Matras Techniker auf ihren blendenartigen Spoiler über der Rancho-Windschutzscheibe zurückführen. So prägt stets der brummig agierende Motor die Geräuschkulisse im Rancho.

Bei einem Leistungsgewicht von 14,9 kg/PS können in Sachen Temperament zwar keine Wunder erwartet werden. Mit einer Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h in 16,2 s ist aber für ein problemloses Mitschwimmen im Verkehr gesorgt.

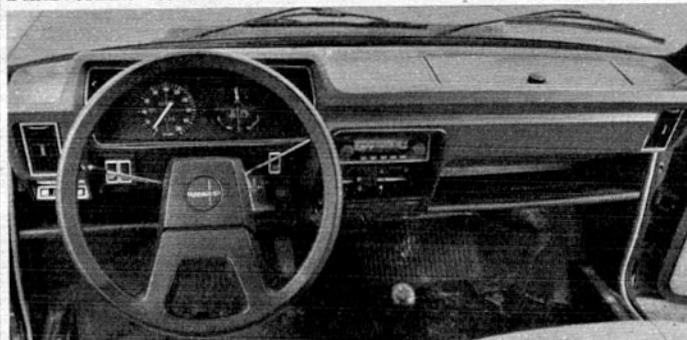
Beim Anfahren wird der Rancho jedoch von auffälliger Drehmomentschwäche behindert. So bedarf es schon erhöhter Einkuppeldrehzahlen, um den Vierzylinder nicht augenblicklich wieder abzuwürgen, und na-



Rancho-Zutaten: Simca 1100-Vorderwagen, Polyester-Heck



Platzverhältnisse: zu zweit oder zu viert



Cockpit: klare Armaturen, verstreut angeordnete Schalter

und die serienmäßige Anhängerkupplung bei.

Gleichwohl beschränkten sich die Matra-Techniker nicht auf die optische Modifikation ihres „perfekten Alleskönners“ (Chrysler-Pressetext), sondern paßten ihn

freiheit von 21,7 cm erzielt werden konnte. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil gerade auf unwirtlichen Pfaden. Dort sollen sich auch Verstärkungen an den Simca-Radaufhängungen und den Karosserie-Längsholmen, straffere Stoßdämpfer

türlich beeinträchtigt die mangelnde Elastizität auch harmonisches Fortkommen im Gelände.

Zu alledem hat der ohne Differentialsperre laufende Rancho schon auf nassem Asphalt Mühe, seine Kraft auf die Straße zu übertragen, wodurch er auf feuchten Wiesen oder gar Schnee und Eis erst recht im Nachteil ist. Bei Betrachtung der Achslastverteilung erklärt sich die unerwartete Schwäche: Über 50 Prozent des Leergewichtes lasten nämlich auf der Hinterachse und sorgen dort, unterstützt vom hebelartig wirkenden großen hinteren Karosserie-Überhang, für eine unvorteilhafte Entlastung der vorderen Antriebsräder.

Somit gilt der hohe Anspruch, „daß Matra Simcas

Neuschöpfung auch im Allweg-Betrieb und unter allen Belastungsbedingungen selbst höchsten Anforderungen entspricht“ (Presstext), zumindest mit der serienmäßigen Serie 70-Bereifung lediglich mit einer Einschränkung: Naß darf es dabei nicht sein. Zumal sich das Profil der HR-Pneus von Pirelli (185/70 HR 14) nur allzu schnell mit Schmutz zusetzt.

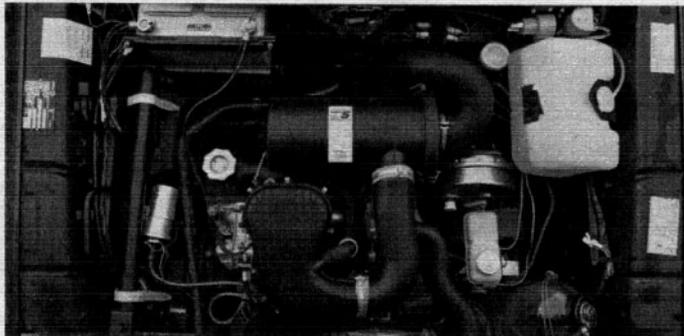
Bedauerlicherweise wird die dann wünschenswerte Seilwinde, mit deren Hilfe sich allzu Wagemutige selbst aus dem Schlamm befreien können, erst ab Juni geliefert – vorausgesetzt, der Technische Überwachungsverein hat nichts dagegen.

Deshalb wendet sich der Rancho-Pilot erleichtert wieder befestigten Pfaden zu, die jedoch durchaus höhere

Schwierigkeitsgrade aufweisen dürfen. Bei Trockenheit überklettert der Franzose erstaunlich hohe Hindernisse und schreckt, wenn es denn sein muß, auch nicht vor tiefen Furchen zurück.

Den Passagieren kommt dabei zugute, daß sich der Rancho durch einen für Geländewagen ungewöhnlichen Fahr- und Sitzkomfort auszeichnet. Dies erleichtert die Entscheidung des Piloten, auch angesichts rüder Passagen „Gas stehen zu lassen“ und die Angelegenheit mit Schwung zu regeln.

Ein Vorzug, der naturgemäß auf Landstraßen besonders zur Geltung kommt, denn hier animieren sichere Fahreigenschaften zu forciertem Gangart. Dabei zeigt sich der Rancho für einen Fronttriebler auf trockener Fahr-



Vom Simca 1308 GT: unelastischer 1,4 Liter-Motor mit 80 PS

Technische Daten und Meßwerte

Matra Simca Rancho

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 76,7 x 78,0 mm, Hubraum 1442 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,5 : 1, Leistung 59 kW (80 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 117 Nm bei 3000/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle mit 8 Ausgleichsgewichten, seitlich liegende Nockenwelle, hängende Ventile über Stößel, Stößelstange und Kipphebel gesteuert. Flüssigkeitskühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Fallstrom-Doppelvergaser WEBER Typ 36 DCNVA, mechanische Benzinpumpe, 60 L-Kraftstofftank, Batterie 12 V 40 Ah, Drehstromlichtmaschine.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,900, II. 2,312, III. 1,524, IV. 1,080, R. 3,769, Achsantrieb 3,706:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Drehstabfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Drehstabfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, vorn Scheiben- hinten Trommelbremsen, Bremskraft-

verstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlgürtelreifen Pirelli CN 36 SM 185/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2520 mm, Spur 1410/1352 mm, Außenmaße 4315 x 1665 x 1735 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, hinten 1280 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hinten 1070 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 160-330 mm, Normknieaum 160 mm, Wendekreis links 11,5 m, rechts 11,6 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 272 Liter, bei umgeklappter Rücksitzlehne 776 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1190 kg, davon Vorderachse 590 kg, Hinterachse 600 kg, Gewichtsverteilung 49,6 : 50,4, zulässiges Gesamtgewicht 1648 kg, Zuladung 458 kg, Personenindexzahl 5,4, zulässige Anhängelast gebremst 850 kg, ungebremst 570 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 49,4 kW/t (14,9 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 38,5 kW/t (19,1 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 150,0 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0- 40 km/h	3,5 s
0- 60 km/h	6,3 s
0- 80 km/h	9,9 s
0-100 km/h	16,2 s
0-120 km/h	25,0 s
0-140 km/h	67,9 s
400 m mit stehendem Start . . .	19,8 s
1 km mit stehendem Start . . .	37,4 s
Elastizität (im IV. Gang)	
40- 60 km/h	9,7 s
40- 80 km/h	19,2 s
40-100 km/h	29,3 s
40-120 km/h	45,3 s
1 km ab 40 km/h	43,2 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	51 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	82 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	12,8 L/100 km

RICHTPREIS

Matra Simca Rancho DM 17 910,-

Importeur: Chrysler Deutschland GmbH, Schleußnerstraße 92, 6078 Neu-Isenburg.

bahn recht kurvenwillig und drängt beim Lastwechsel sanft mit der Heckpartie zum Kurvenaußenrand. Einzig die etwas schwergängige und zerrende Lenkung verweist auf die doch immerhin schon zehn Jahre alte Fahrwerkskonstruktion.

Weniger harmlos zeigt sich der Franzose im beladenen Zustand. Dann reagiert er deutlich hektischer auf abruptes Gaslupfen und beendet im Extremfall die Kurvenfahrt gar auf nur zwei Rädern — Folge des hohen Schwerpunktes.

Dies erscheint um so bedauerlicher, als der Rancho dank seiner praktischen Karosserie zum Beladen geradezu einlädt. So bietet die zweigeteilte, auf ihrem nach unten klappenden Teil mit 150 kg belastbare Hecktür guten Zugang zum zwar schmalen, aber außerordentlich hohen Gepäckraum. Mit zwei Zuggriffen läßt sich die Rücksitzbank entriegeln, wonach im Rancho immerhin ein Ladevolumen zur Verfügung steht, welches mit 776 Liter (nach auto motor und sport-Norm) gar dasjenige eines Ford Granada Turnier (724 Liter) übertrifft.

Damit bietet sich der Rancho als zugleich außerordentlich originelles wie auch vielseitig nutzbares Transportmittel an. Jene „99,99 Prozent der Welt, die unwegsames Gelände sind“ und die es gemäß einer Jeep-Werbung zu erschließen gilt, bleiben dagegen auch dem Rancho-Piloten weitgehend verschlossen.

Dies muß jedoch zumindest in deutschen Landen nicht von Nachteil sein: Ohnehin verwehren hier zumeist Verbotsschilder den Ausflug „fern üblicher Normen“ (Pressetext) ins Gelände.

Dirk-Michael Conradt