

Klassiek & Techniek

Aankoopadvies **BMW E21** 'Die 3er-Reihe'



- **Saab-familie**
- **Nieuwe lastechnologie**
- **Project BMW 02 Cabrio**



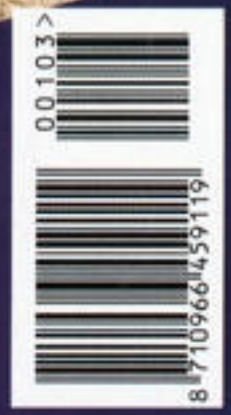
Restauratie
Matra Rancho



Concours d'Élegance
Paleis het Loo



Onderhoud
VW Kever



SUV avant la

De Talbot-Matra Rancho. Een SUV avant la lettre. Deze multifunctionele Fransoos was eind jaren '70 zijn tijd ver vooruit. Succes bleef uit. De schaarse uitvoering is de Découvrable. Juist daarom restaureerde Piet van Veldhoven één van de 597 exemplaren naar beter dan nieuw.

IN DE PRIJSLIJST prijken accessoires als een campingbed, een richtlicht en een extra achterbank waarmee je een Rancho in een zevenpersoons kon transformeren. Deze Fransoos was zijn tijd ver vooruit. Tot dan toe kon je voor zulke 'handige' auto's alleen terecht bij Land Rover of Volkswagen, respectievelijk een lompe 4 x 4 en een busje. De Talbot-Matra Rancho was al een *special utility vehicle* voordat deze term geboren was.

Ja en dan de Découvrable. Wie de foto's bekijkt ziet meteen dat deze Rancho helemaal de overtreffende trap is. Een stoere en eigenwijze auto, die ook nog bijna een cabrio is. Daarom werd juist deze obscure uitvoering tot restauratieproject verheven door Piet van Veldhoven. De inwoner van Bergeijk weet waarover hij praat, want zoon van een voormalig Simca-garagist en ook nog eens voorzitter van de Simca Automobielen Club Nederland. De Découvrable werd gevonden bij Carjoy, de specialist in Murena's. De Rancho was ooit eens meegekomen met een partijtje andere auto's. Wonderlijk genoeg wist Piet na een snelle blik al dat de Rancho niet zou voortleven. Oef, wat was 'ie slecht. Maar het was wel een Découvrable, dus met de vinyl kap en bijbehorende opbouw en interieur. Piet zocht en vond in België een donor. Twee Rancho's werden samen één van de 597



lettre



Exclusief voor de Découvrable: vinyl bekleding. Een donor bestuurderstoel werd in Drenthe gevonden.

exemplaren met een softtop. "Dat kan, want de opbouw achter zit gewoon met bouten op de carrosserie. Maat M8." Elke Rancho kan daarom worden getransformeerd in een Découvrable, mits je de opbouw hebt liggen. "En dat is nou juist niet zo eenvoudig", benadrukt Piet van Veldhoven.

De Zuiderbuur Rancho was in een veel betere conditie dan de eigenlijke Talbot, maar nog steeds paste de kwalificatie (project) prima. Niet verwonderlijk, want de bouwkwiteit van de Simca's en Talbots uit die jaren waren niet afgestemd op een wereld waarin het wel eens regent. Piet somt op: "Eén dorpel kapot, de A-stijl slecht, C-stijl matig maar wel te redden en voorschermen en een front die aan vervanging toe zijn. Voor het perfecte wilde ik ook de buitenplaten van de deuren vernieuwen." Zo met de jaren hamsterde Piet in het magazijn van het bedrijf van zijn vader en zette steeds wat plaatwerk opzij, waaronder de buitenplaten van de deuren. "De originele deuren waren best redelijk, maar ik wilde niet dat na een half jaar weer een pukkelkje door de lak zou komen." Na een urenlang samenzijn met de puntlasboor lieten de deurplaten los en konden de nieuwe exemplaren weer vast worden 'gepunt'. "Het was origineel plaatwerk, dus de pasvorm was perfect."

A-STIJL: DRIE LAGEN PLAAT

Om de A-stijl weer in topvorm te krijgen – een zeer gevoelig punt bij Rancho's – werd de buitenplaat weggeslepen en een reparatiedeel ingezet. De kwaliteit van de koets op deze plek is vaak de

Seventies/eighties in optima forma: zwart plastic zo ver het oog rijkt.

DE RANCHO IN VOGELVLUCHT

De voorloper van de overweldigende hedendaagse stroom SUV's debuteerde in mei 1977 als Matra-Simca Rancho. Het verhaal van de P12, zoals de codenaam van de Rancho luidde, was gebaseerd op twee belangrijke observaties. Met de oliecrisis van 1973 achter de rug vermoedde Matra Automobielen dat de vraag naar sportwagens wel eens sterk zou kunnen teruglopen, inclusief de belangstelling voor de eigen Matra Bagheera. Ook zagen de Fransen hoe goed de Range Rover verkocht, ondanks een V8 met de dorst van een tempelier. Matra bedacht een variant op dat thema: stoer, ruig, maar kleiner en minder dorstig. Vandaar ook dat de Rancho het zonder vierwielaandrijving doet. Een bewuste keuze, die wel gevolgen heeft voor het werkpaardgehalte. De basis van de Matra was een gewijzigd Simca 1100 Pickup chassis. Maar dankzij het stoere uiterlijk, met dank aan de grille, dikke spatborden en bodemvrijheid van 21 centimeter, leek het in niets op zijn familielid. De prestaties kwamen niet helemaal overeen met het uiterlijk. De 1442cc motor uit de Simca 1308 van 80 pk gaf de auto een top van 145 per uur. De Rancho was weinig aerodynamisch en zo ook niet echt zuinig. Eigenlijk wilde Matra met de tijd een 1600 injectiemotor monteren, maar dat bleef een droom. De Rancho kwam in verschillende versies, naast de normale onder meer als de X, die luxer was met onder meer metallic lak, stoelen met stoffen bekleding en getinte ramen. Daar tegenover stond de Rancho AS, een Spartaanse tweezits uitvoering die nooit in Nederland leverbaar was.

De Grand Raid was de stoerste uit de familie. Dankzij het sperddifferentieel hield deze Rancho grip waar zijn familieleden met spinnende wielen achter bleven. Standaard had deze auto een uitrusting die als optie op de andere modellen werd geboden: bodembescherming, elektrische lier, getint glas en een richtlicht. De terreinbanden werden er nog aan toegevoegd; één op het dak en één onder de achtervloer. Er was maar één kleur beschikbaar, matgroen, met een beige-safari stoffen bekleding. In 1981 verscheen een afwijkende en exclusieve Rancho: de Découvrable. Een bijna cabrioversie waarin het achtergedeelte uit een afneembaar vinyl bestaat met daarin zacht plastic ruiten. De auto was leverbaar in twee kleuren: Vert Sologne (groen) en Terre Battue (bruin). De bekleding van het interieur was vinyl. Er werden 597 exemplaren gebouwd. Tot 1980 als Matra-Simca, daarna als Talbot-Matra toen Peugeot Chrysler-Europe (en daarmee Simca) had overgenomen.

In totaal zagen 56.457 Rancho het levenslicht tussen 1977 en 1984. Midden jaren 80 liet niemand een traan om het heengaan van deze eigenzinnige Fransoos. Jaren later weten liefhebbers dat het een echte voorloper was.



Tekst: Bart-Jan Keizer, fotografie: Bart-Jan Keizer/Piet van Veldhoven.

Technische gegevens

Carrosserie:

Zelfdragend van staal. Opbouw van vinyl.

Motor:

Viercilinder in breedte geplaatst. 1592 cc. Twee dubbele Weber-caburateurs. Geschat vermogen 100 pk.

Versnellingsbak

Handgeschakelde vierversnellingsbak. Hydraulische koppeling, enkele plaat.

Onderstel:

Voor en achter: onafhankelijk met draagarmen met torsieveren.

Remmen:

Massieve schijven voor, achter trommelremmen.

Maten & gewichten:

Lengte x hoogte x breedte (in cm): 431,5 x 166,5 x 173.

Totaal rijklaar gewicht 1090 kg.

Prestaties:

Topsnelheid 165 km/u. 0 naar 100 km/u 13,5 seconden.

scherprechter. Op deze plek komen drie lagen plaat bij elkaar, zijn de onderste twee weg dan wordt restaureren wel héél erg gecompliceerd. De eigenlijke Découvrable viel ook op deze plek door de mand. "Bij de Belgische auto was alleen de buitenplaat aangetast", aldus Piet. "Dus nog goed te repareren." Sterker nog, na reparaties werd de boel afgekit, zodat water geen kans meer heeft. Beetje bij beetje werd de Rancho beter dan nieuw.

Nieuw zijn ook het voorfront en de voorschermen. Piet vond ze in het onderdelenmagazijn van de club waarvan hij al jaren voorzitter is. "Van een Simca 1100", zegt de Simca-man achteloos. Simca 1100? Maar we hebben het hier toch over een Rancho? "Ja, klopt. Maar

die zijn identiek. Door de andere bumper en de kunststof verbredingen zie je dat alleen niet." Een slim staaltje bouwdoos-principe...

De spatborden waren niet bepaald *plug & play*, want in tegenstelling tot zijn eenvoudige Simca broer heeft de Rancho stoere plastic verbreders. "Om dat pas te maken moet je de wielbogen vermaken en gaten boren." Als



Zeldzame optionele velgen van Mille Miglia.

voorbeeld dienden de gare schermen van de Découvrable. "Met het monteren van de verbreders ben ik uiteindelijk nog wel even zoet geweest, voordat het recht en strak zat." Zo was Piet zo weer een halve dag verder. "In de fabriek werd het er met de Franse slag tegen aan geschroefd, maar dat wilde ik niet."

Uiteindelijk werd alle plaatwerk aan de buitenzijde vernieuwd. Inclusief allerlei aanpassingen om de houdbaarheid van deze bijzondere Fransoos ingrijpend te verlengen. Zo dekte men af fabriek de B-stijl aan de onderzijde niet af. Daar waar de achterbank wordt geschroefd kon het water en modder onder de verbreders naar binnen zonder kloppen. Piet van Veldhoven zette recht wat ze in Frankrijk waren vergeten door watervast kunststof te plaatsen. "In Frankrijk hebben ze er gewoon niet over nagedacht." Plastic binnenschermen van een Talbot horizon houden de wielkuipen schoon en roestvrij. Op de bekende listige plekken werd kwistig met epoxy gespoten. En met de kitspuit werden diverse naden en kieren waterproof gemaakt.

SUCCES IN BELGIË

Piet deed al deze werkzaamheden zelf. Tot aan het strakmaken toe. "Een lastige klus", bekent hij. "Een vriend van me heeft een shadebedrijf. Hij heeft me tips gegeven en geholpen als ik er niet uit kwam." Nadat de huid zo strak was, kwamen de laklagen. De originele groene kleur. "Lekker dik opgezet", benadrukt de liefhebber.

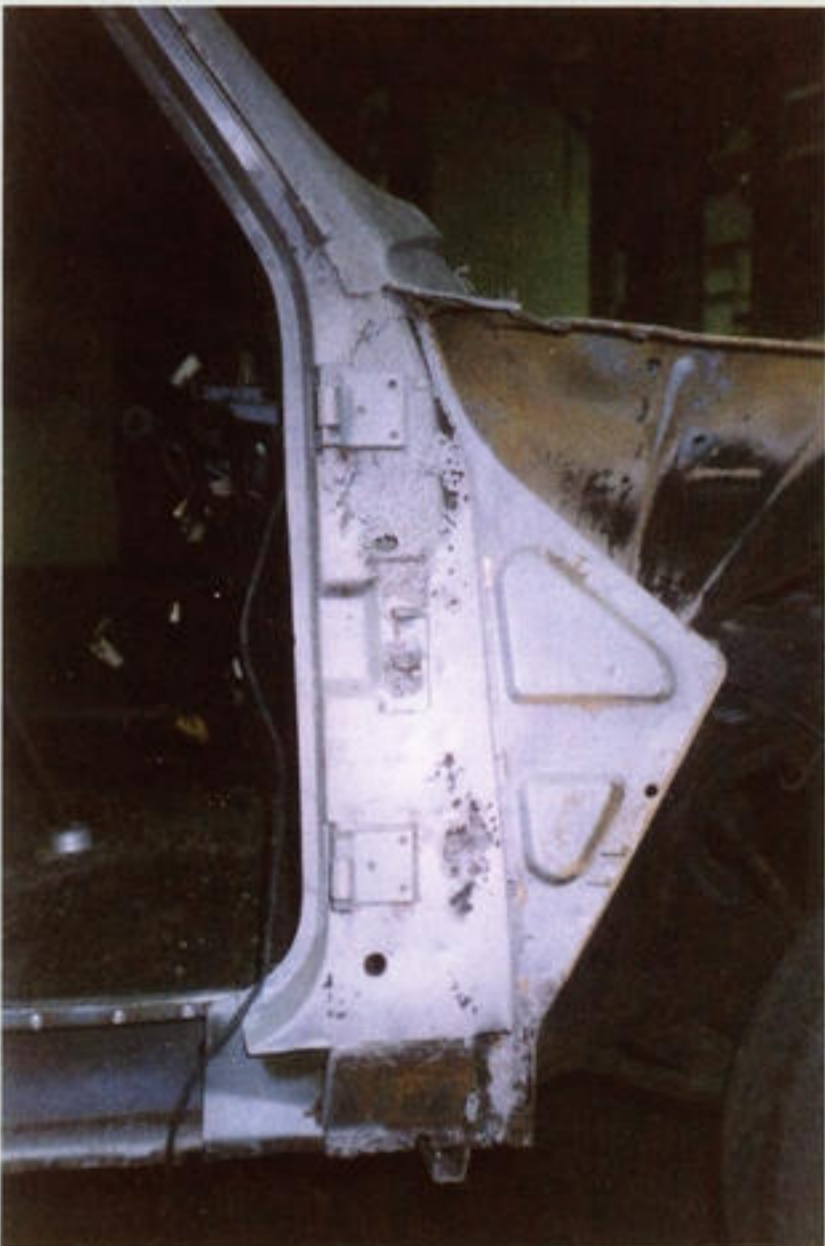
Het opbouwen van de auto ging voorspoedig. Toch bleef er een probleem: de kap. Na 15 jaar was daar absoluut het beste vanaf. Het vinyl was hard, de drukknopen gaar, de plastic ruiten dof. Een bekleeder in de buurt van Bergeijk bedankte voor de eer. Hoe dan verder? Op de beurs in het MECC in Maastricht, waar Piet was met de Simclub, trof hij een Belgische fabrikant van cabriokappen en -daken. Na het uit de doeken doen van de hoge nood en de vraag "Kunt u misschien helpen?", luidde het antwoord 'zeker en vast'. Dus toog Piet met auto en half vergane kap naar België. Nog steeds zag de Belgische vakman een uitdaging in het fabriceren van een nieuw exemplaar.

Als een Simca 1308, maar door een stoere bumper, grille en koplampen met beschermingskap een heel andere auto.





Roest. De A-stijl is vergaan. Dorpel slecht. Daarom was de Découvrable alleen maar donor.



De A-stijl van de nieuwe Découvrable. De buitenplaat is gatenkaas, maar daarachter is het gelukkig wel hard.



Découvrable! In België werd een nieuwe kap gemaakt. In de zomer kan het aan alle kanten worden open geritst en zelfs helemaal verwijderd.



Zeeën van ruimte. Optioneel kon een tweede bank worden geplaatst, zodat 7 mensen plezier beleefden.



Geen 1400, maar een 1600. Deze auto kreeg de grotere motor die Matra eigenlijk ook wilde plaatsen.

Jazeker, twee dubbele Weber carburateurs voedden de vier cilinders. Het resultaat is een lekker pittige Rancho.





De Découvrable in wording. Alle plaatwerk aan de buitenzijde is nieuw. Inclusief deurplaten uit de voorraad van vaders bedrijf.



Bijna klaar. In één van de twee leverbare kleuren Vert Sologne gespoten en met optionele Mille Miglia velgen. Nog wel met de oude kap.

Nieuwe neus! Nieuw front, binnenschermen en later ook verse buitenschermen.

"Zes weken later was het klaar. Perfect passend en in precies de goede kleur." Piet kan er nog steeds van glunderen. De Zuiderbuur deed perfect werk. Ook nu de auto al jaren klaar is ogen de kap en de ruiten fris en fruitig, zijn de ritsen nog soepel en klakken de drukknoppen nog altijd vrolijk. "De bekleder had nog nooit een Découvrable gezien, maar vond het een uitdagende klus."

Onder de andere kap, de motorkap, ligt een speciaal stukje huisvlijt. De oorspronkelijke krap 1500 cc vierpitter maakte plaats voor een 1600cc uit een Talbot Solara. "Reviseren is eigenlijk nooit aan de orde bij Simca of Talbot", legt Piet uit. "De techniek overleeft vaak de carrosserie." De 1600 kocht hij van een monteur die in het bedrijf van zijn vader werkte. Het torretje had nog maar weinig gelopen en was ondanks jarenlange stalling nog gewoon 'los'. Dus nam Piet een kleine gok, maar niet zonder eerst alle pakkingen en keerringen te vernieuwen en een nieuwe waterpomp plus benzinepomp te plaatsen. Maar dat was niet alles. Piet smeedde een snood plan. Op de plank lag nog een setje dubbele carburateurs van een Simca 1100 TI en een dito inlaatspruitstuk. "Dat leek me wel een leuke combinatie, maar niemand wist of het werkte. Toen ik had gezien dat de nokkenassen identiek waren vermoedde ik van wel." Dus zette hij door, want meer pk's en een lager verbruik lagen in het verschiet. De Webers kregen een ultrasoon bad, wanneer het geheel op het blok werd geschroefd. Het was bijna plug & play, op de carterontluchting en een waterslang na. "Die zaten in de weg en heb ik om moeten leggen." Na een afstelbeurt met de vacuümmeters, uiteraard door Piet zelf, bleek de missie geslaagd. De 1600 heeft door het ademen door vier kelen (in plaats van twee) flink meer pep. Het vermogen wordt geschat op 100 pk, ongeveer plus tien ten opzichte van de standaard motor. Een normale Rancho moet het doen met 80 pk uit 1442cc. De versnellingsbak werd ongemoeid gelaten. In technisch opzicht werden alle risicodelen vernieuwd door Piet. Koppeling, aandrijfassen, radiator, thermostaat, remschijven, wiellagers en stuurkogels kwamen zo van het schap. De remklauwen werden verwend met een revisiesetje.

DE MOOISTE RANCHO

Het interieur van de oorspronkelijke Découvrable was in prima staat, zo bleek na een grondige reinigingsbeurt. Op de bestuurdersstoel na. Die was op. In Drenthe vond Piet zo'n zelfde interieur. De bestuurdersstoel werd omgevormd tot bestuurdersstoel, zodat de auto als nieuw oogt. Niet alleen van buiten, maar ook van binnen. In Zwitserland sleept Piet van Veldhoven een gedeelte eerste prijs in de wacht op het internationale treffen van liefhebbers van Simca's en afgeleiden, dat om de twee jaar wordt gehouden. Zijn Rancho werd samen met een Oostenrijks exemplaar gekroond tot mooiste en origineelste van de show. De jury sloeg daarmee de spijker op z'n kop. "Het oorspronkelijke idee was om de auto zo origineel mogelijk te houden. En dat is aardig gelukt, dacht ik." ■