

CLASSIC DRIVER

Talbot Rancho

Auf Sand gebaut

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Matra / heuliez

Das geländeuntaugliche SUV ist keineswegs eine Erfindung der Neuzeit. Schon in den späten Siebzigern setzte Simca mit dem Rancho auf den Freiheitsdrang der Großstädter.

Die Siebzigerjahre waren im Hinblick auf ungezügelte Fortbewegung im Gelände ein Traum. Weder drohte der Führerscheinentzug beim Befahren des nächstbesten Feldweges, noch eine Anzeige wegen Belästigung von seltenen Krötenarten oder anderer Reptilien, bloß weil man mal wieder die Abkürzung über das Feld samt Furt genommen hatte. Beste Voraussetzungen also für echte Geländewagen. Wer sich die damalige Prominenz der Offroad-Marken – Range Rover und International waren ihre schillerndsten Vertreter – nicht leisten konnte oder wollte, dem offerierte Simca 1977 den ersten Offroader light in Gestalt des Rancho. Bei ihm handelte es sich um nichts anderes, als um eine Konversion des Kleinlastwagen Simca 1100.

Ausgestattet mit einer ansehnlich gestalteten Kombikarosserie, reichlich Plastikzierrat und diversen Offroad-Bauteilen, erblickte der Vorbote des heutigen SUV-Kults dann auf dem Genfer Salon 1977 das Licht der Welt. Rancho – das Abenteuer ruft, so titelte zweideutig der damalige Werbeprospekt und suggerierte dem Freizeitaktivisten der Sydney-Rome-Ära, jeder Herausforderung des Verkehrs abseits der befestigten Straßen gewachsen zu sein. Doch der aus Kostengründen lediglich mit einem Frontantrieb ausgerüstete Rancho machte diese Träume fast immer zunichte. Trotz einer ab 1981 verfügbaren Differentialsperre war die Traktion eher durchschnittlich, so dass die beim Sondermodell „Grand Raid“ enthaltene Seilwinde am Bug des Rancho bereits bei leichten Anstiegen ein unabdingbares Hilfsmittel darstellte. Dieses, in mattem Olivgrün lackierte Modell war dann auch die einzige Variante, die mit Suchscheinwerfern und auf dem Dach montierten Ersatzrädern versuchte, den Expeditionscharakter des Rancho zu betonen. Der Rest der Modellfamilie gab sich bis zur Produktionseinstellung 1984 bürgerlich und lud eher zur Fahrt in den nahen Gartenmarkt, als auf den Kilimandscharo ein.

Hoher Nutzwert, hohe Kosten

Mit dem Rancho bekam der Kunde 1977 für rund 18.000 D-Mark vor allem Eines: Ein ungemein praktisches und anspruchsloses Auto. Zumindest solange der Rost an der Karosse und deren Unterbau noch nicht allzu sehr genagt hatte, bestach der Rancho mit bis dahin selten anzutreffendem Nutzwert. Die zweigeteilte Heckklappe gab einen fast zwei Meter langen Laderaum frei, auf dem Dach bot ein integrierter Träger Platz für weiteres Transportgut und auch für die bis zu sechs Passagiere herrschte ein luftiges Raumgefühl.

Dazu schien auch antriebsseitig auf den ersten Blick alles in bester Ordnung zu sein. Mit dem robusten, aus dem Simca 1308 GT entliehenen 80 PS Motor ging es tagsüber mit maximal 145 km/h ins Büro, während sich das Fahrwerk mit einer Einzelradaufhängung und Drehstabfederung an allen Rädern um die Illusion von Komfort bemühte. Solange die Fahrbahn eben war, gelang dies auch recht ordentlich, und wer sich dabei mit dem Gasfuß zurückhielt, hatte sogar eine reelle Chance, die optimistischen Verbrauchswerte des Herstellers zu erreichen. Forderte man das Triebwerk hingegen zu Höchstleistungen heraus, verarbeitete der Weber-Doppelvergaser üppige zwölf bis 13 Liter Super auf 100 Kilometer. Dabei konnte der Fahrer noch nicht einmal von einem üppigen Drehmoment des betagten Stoßstangenmotors profitieren, denn der permanent zur Inkontinenz neigende Vierzylinder erwies sich nicht nur als außerordentlich zäh, auch das mit ihm verblockte Viergangschaltgetriebe (ein System von Porsche!) zeigte sich widerborstig. Die Gänge ließen sich mit dem labberigen Schalthebel entweder gar nicht oder nur mit geringer Treffsicherheit einlegen. An eine flotte Fahrweise war so nicht zu denken.

Erlöst wurden die Besitzer des Rancho erst, als der TÜV-Beamte den Schraubenzieher in das mürbe Blech des Offroaders stach. Dass das meist schon nach vier Jahren ohne große Gegenwehr möglich war, ließ die Verantwortlichen bei Talbot kalt. Sie hatten den Stab rechtzeitig an Peugeot weitergereicht.

Sondermodelle mit Flair

Diese Melange aus wegweisendem Freizeitkonzept und erschreckend schlechter Qualität ist es, die dem Rancho im Alter seinen Ehrenplatz in der Autoahnegalerie sichert. Begehrt und rar gibt er sich heute, denn von den 56.457 gebauten Fahrzeugen existieren heute nur noch wenige. Nur wer wirklich hinter dem Rancho stand, war geneigt, dem Prototyp wahrscheinlichen aller Lifestyle-SUVs über all die Jahre die Stange zu halten oder ihn gar zu restaurieren.

Bevorzugt waren vor allem die zahlreichen Sondermodelle, mit denen Matra versuchte, das mäßige Interesse an dem Fahrzeug zu erhöhen. So sorgten neben der Top Serienversion „X“ mit Alcantarasitzen, Metalliclack und bronze getönter Verglasung die Versionen „Davos“, „Nautica“ und „Midnight“ für Steigerung der Absatzzahlen. Letztere Version wurde nur 100 Mal an Freunde des Hauses verteilt. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Eine besondere Pretiose im Sortiment stellt die Cabrioletvariante „Decouvrable“ dar, bei der das hintere Dachelement durch eine Plane ersetzt wurde und auch die hinteren Seitenfenster wegfielen. Das Modell kam jedoch nur in Frankreich in den Verkauf, so dass es vermutlich nur in extrem geringer Stückzahl überlebt haben dürfte. Die ebenfalls seltenen Modelle mit absenkbarem Heck und seitlich öffnender Heckklappe waren vor allem für den Transport von Rollstuhlfahrern gedacht und hielten sich erstaunlich lange im Straßenbild. Doch seit Mitte der Neunziger sind auch sie weitgehend verschwunden.

Hohes Preisniveau dank knappem Angebot

Rund 30 Jahre nach Produktionseinstellung im Matra-Werk Romorantin, dem Ort, an dem auch der Renault Espace und der wegweisende Avantage das Licht der Welt erblickten, sind alle noch verbliebenen Ranchos in fester Hand. Durchgerostete Exemplare wechseln für ein Handgeld den Besitzer, während Top-Fahrzeuge und die genannten Sondermodelle gerade dabei sind, die 20.000-Euro-Schwelle zu durchbrechen. Wer mit dem stylischen Vorreiter der SUV-Welle unterwegs sein will, ist gut beraten, in den sonnigen Ecken Südfrankreichs zu suchen und sich zur Not mit einem verbeulten, aber rostfreien Modell zu bescheiden. Die simple Technik bereitet bei der Instandsetzung kaum Probleme, zumal eine umtriebige Clubszene mit Rat und Teilen zur Seite steht. Wer dann mit einem sanierten Rancho erstmals den Boulevard der automobilen Eitelkeiten in den Metropolen betritt, kann sich eines exklusiven Auftritts sicher sein. Eine späte Genugtuung für das wegweisende Konzept.

Fotogalerie











Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/talbot-rancho>
© Classic Driver. All rights reserved.