

9 oktober 1976
21e jaargang nr. 21
f 3,25

AUTO

visie

GEROMMEL IN FORMULE EEN
AUTO'S KIJKEN IN BEAULIEU .. RIJDEN
MET MATRA BAGHEERA FINALE-
RACES IN ZANDVOORT

AUTO TEST
MAZDA 121



RIJ-IMPRESSIE

MATRA SIMCA

Ter gelegenheid van de vrij ingrijpende aanzichtsverandering die de Bagheera onlangs onderging heeft Chrysler een heel erg mooie nieuwe folder uitgegeven. Een beetje een droomfolder: op de matzilveren omslag staat één auto - en over elkaar heengedrukt maar liefst drie vrouwen. Waarvan de meest op de voorgrond tredende een uitgesproken zwoele verschijning mag heten. Naast de nuchtere technische informatie aan de binnenzijde van die folder staan ook een aantal diepzinnig-klinkende kreten afgedrukt. Zoals: „Elke man heeft de kracht om verleiding te weerstaan - slechts een enkeling durft ervoor bezwijken” of: „Sommige mannen ruilen hun vrijheid voor liefde. Anderen ontberen liefde om vrij te zijn. Slechts weinigen weten hoe je allebei kunt krijgen”.

Er staat ook een uitspraak in die volmaakt, volkomen wáár is. Deze: „De Bagheera: niet om mee te racen. Wel om van te genieten”.

Tijdens een lange proefrit in de Jura heb ik met de nieuwe wagen niet geraced. Nou ja, niet veel dan. Maar ik heb er wél van genoten. Volop.

Onder het merk Matra zijn eigenlijk nog nooit gewone auto's uitgekomen. Gewoon in de zin van alledaags. Want als we gemakshalve even afzien van de racers, krijgen we een mooi stelletje automobielen bij elkaar, die stuk voor stuk ooit aanspraak mogen maken op het kenmerk „klassieker”. Dat begon al bij de oer-Matra, die toen nog helemaal geen Matra heette: de René Bonnet Djet. Een ongekend rank, slank wagentje (er is natuurlijk al een club van Djet-bezitters in ons land) dat indertijd voor een bepaald sensationeel lage prijs sensationele vervoerskwaliteiten bood. Aan twee man die nimmer meer bagage met zich konden voeren dan een kleine reisnecessaire, maar bijzonder was-ie. In die wagen, met Renault-machinerie uitgevoerd, zat toen al een groot aantal revolutionaire, baanbrekende zaken.

Later kwam de Matra 530 uit - weer een tweezitter. Achterin deze wagen huisde een 1700 cc Ford Taunus motor. En toen Chrysler de controle over de Matra-fabriek (die de meest avantgardistische spullen maakt naast auto's: bij voorbeeld raketonderdelen) verwierf was het duidelijk dat de 530, hoe geavanceerd en bijzonder ook niet erg lang meer kon blijven voortbestaan: Chrysler kan natuurlijk géén Fordmotoren verkopen! En een Chrysler- of Simca motor paste met geen mogelijkheid in de auto.

Oude zwarte panter

Daarom kwam het verschijnen zélf van een opvolger niet als een verrassing. Wat wél een surprise was, was de vormgeving van de nieuwe wagen, die Bagheera ging heten. Naar de oude zwarte panter uit Rudyard Kiplings Jungleboek.

Deze Bagheera werd de enige serieproductie-driezitter ter wereld. De wagen is gewaagdbreed wat zijn lage, agressieve vorm alleen maar benadrukt. Hij is erg „glad” van vorm - zijn stroomlijn is bijzonder goed. Het verbruik is dan ook verbazend laag. En hij is zeer,

zeer exclusief.

Dit jaar kwam er een „tweede generatie” Bagheera uit, waarin een groot aantal kleinigheden werd veranderd en verbeterd. De carrosserie werd 3,5 centimeter langer en kreeg geïntegreerde bumpers in de koetswerkkleur. Het glasoppervlak steeg tamelijk dramatisch waardoor het uitzicht in niet geringe mate verbeterde. De inwendige hoofdruimte werd door een andere daklijn anderhalve centimeter vergroot. Nu mag vijftien millimeter niet zo'n indrukwekkende maat lijken - als je erin zit denk je daar gans anders over. Die anderhalve centimeter zijn erg belangrijk. In de vorige Matra zat ik steeds met mijn haar langs de dakbekleding te vegen (en dat werd dan lekker statisch allemaal) terwijl ik in de nieuwe precies vrij bleef van de hemelbekleding. Het ventilatiesysteem werd ingrijpend verbeterd - en alweer: wát een verbetering.

Technische verbeteringen

Afgezien van een forse handvol uitsluitend de fraaiheid dienende verdere zaken gebeurden er nog een paar interessante dingen: de remmen werden door een nieuwe bekrachtiger, nieuwe schijven en nieuwe remdrukverdelers aanzienlijk effectiever, de vering werd verbeterd, de uitlaat werd stiller en de achteras-overbrengingen werden langer. Helaas werd door dit hele complex van maatregelen de auto ook enkele tientallen kilo's zwaarder, terwijl de motor wat minder vermogen ging leveren.

De typische sportwagenachtige pit die je van het Matra-uitertje zonder meer zou afleiden en die de vorige wagen al niet helemaal waarmaakte, mis je in de vernieuwde versie nog iets meer. Zonder de Matra nu meteen voor „lahme Ente” te willen uitschelden moet toch worden aangetekend, dat met name in de 1294 cc uitvoering de in de aanhef genoemde folderregel geheel en al van toepassing is: „Niet om te racen

maar wel om te genieten”. Want erg veel fut heeft deze versie niet. Mag je ook niet verwachten van een 84 krukspk's leverend Simca 1100 motortje in een wagen die een ton weegt. In de „S” versie heeft de motor 1442 cc en een vermogen van 90 DIN-pk. Die wagen is dan ook een tikkeltje vlotter, alhoewel je hem ook hier niet echt fel mag noemen.

Rij-eigenschappen

De ietwat tekortschietende motorprestaties (wát een wagen zou dit zijn met een tweeliter erin! . . .) worden echter ruimschoots gecompenseerd door de prima stuur- en wegliggings-eigenschappen. Je kunt deze wagen haarscherp dirigeren en de grenzen van de wegvastheid liggen plezierig verweg.

In de omgeving van de Jura kwam het niet overhoudende vermogen nadrukkelijk tot uiting. De voortreffelijke stuurkwaliteiten overigens ook. Maar - en heus, Chrysler verdient respect voor het afwijzen van een zó aantrekkelijke, eigenlijk voor de hand liggende verleiding - op een ander stukje van onze wereldbol, een stukje dat wat vlakker zou hebben kunnen zijn en wat méér rechttoe-rechtaan wegen zou hebben kunnen kennen, waren de goede kwaliteiten van deze wagen er sterker, en de wat minder geslaagde eigenschappen er wat minder uitgekomen. Zo'n stukje wereld - wel we wonen er zelf middenin. Een prima auto voor Nederland!

De Bagheera is duidelijk een auto voor extraverte typetjes. Want je kunt onopvallender manieren bedenken om drie personen te vervoeren, eerlijk. Maar wie helemaal geen bezwaren heeft om een beetje in de gaten te lopen en zijn vervoersnood beperkt ziet tot maximaal twee passagiers, die dan overigens niet tot het corpulentste deel van onze bevolking mogen behoren plus een niet al te grote hoeveelheid bagage, die heeft er een leuke, speelse, goedsturende en zuinige automobielen aan.

Nico de Jong

A BAGHEERA

breakthrough in design

