

Auto Visie

18e jaargang nr 37 14 september 1973 f 1,75

onafhankelijk objectief weekblad



**In dit nummer:
Grand Prix van Italië**

BAGHEERA: driepersoons sportcoupé van Matra-Simca

door
Hans Veldhuis



De samenwerking tussen het „sportieve” merk Matra en massa-producent Simca-Chrysler heeft geresulteerd in de verschijning van een weliswaar industrieel vervaardigde, maar toch hoogst exclusieve sportcoupé, die een aantal opvallende bijzonderheden heeft te bieden. De meest opmerkelijke demonstratie van originaliteit openbaart zich zonder twijfel in de opstelling van de drie zitplaatsen, die naast elkaar voorin zijn opgesteld. Nochtans is de Bagheera (vernoemd naar de zwarte panter in Kiplings Jungle Book) geen centimeter breder dan de bepaald toch niet kolossale Chrysler 180, waarvan de grootste dwarsafmeting door de Matra-ontwerpers als uitgangspunt werd genomen.

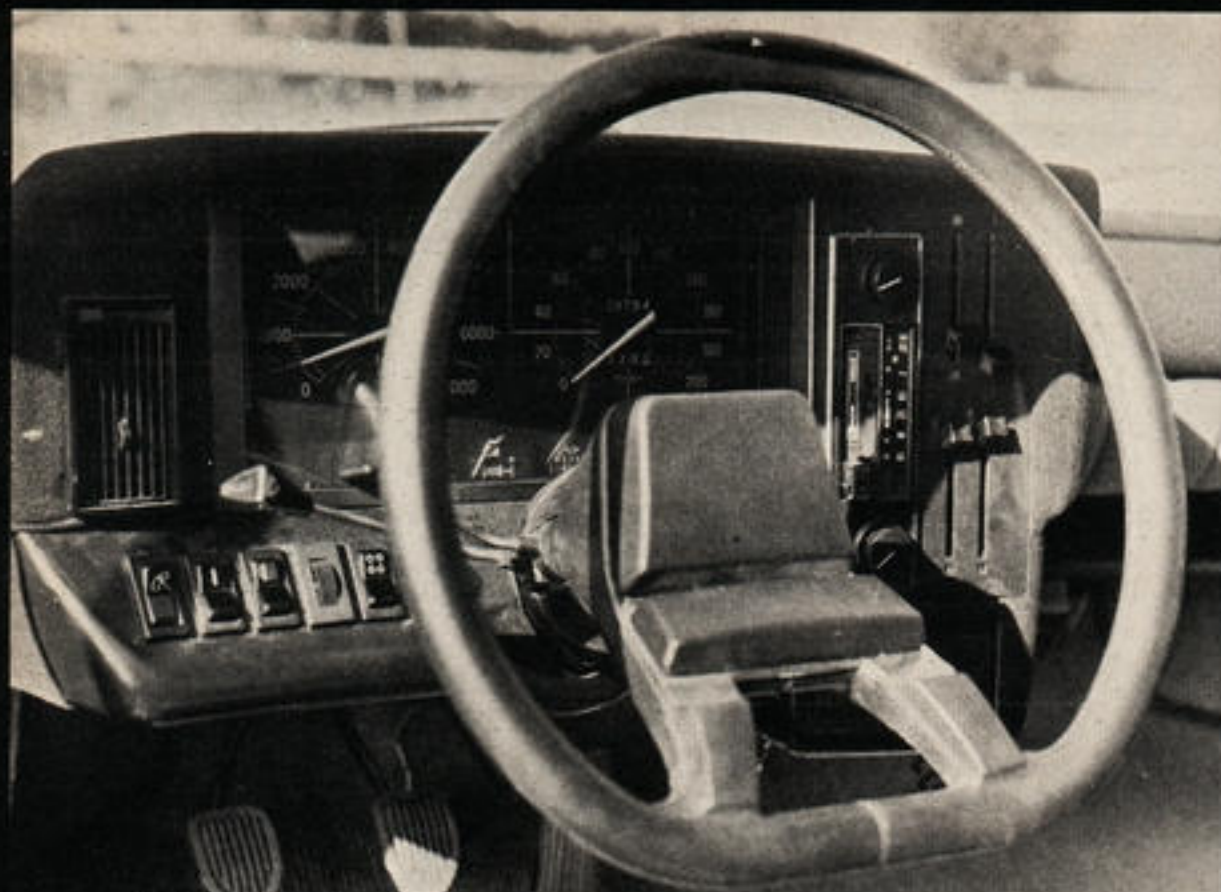
De driezits-opstelling werd gekozen naar aanleiding van de observaties van Simca's marketing-experts, die tot de conclusie zijn gekomen dat de beperking van twee zitplaatsen voor veel mensen een belemmering vormt om een sportieve coupé aan te schaffen.

De twee-plus-twee-conceptie die een aantal andere fabrikanten heeft gekozen, biedt veelal niet meer dan een noodoplossing; reden waarom Chrysler-Simca bijzonder in zijn schik is met het drie-voorin-concept. En eerlijk gezegd, wanneer er drie men-



Middenmotor erg slecht bereikbaar.

sen met een niet al te uitgedijd postuur moeten worden vervoerd, bevalt die slimme Franse vondst lang niet slecht. Vooral omdat er ruimschoots voldoende aandacht is geschonken aan de kwaliteit van de zitaccommodatie is het met zijn drieën naast elkaar heel best



Een zeer fraai dashboard.

uit te houden, ook tijdens de lange ritten waartoe de sportieve conceptie van de Bagheera welhaast vanzelfsprekend uitnodigt.

Een tweede bijzonderheid van de Bagheera vormt de frequente toepassing van Simca-standaardonderdelen in de basisconstructie van de nieuwe Matra. Zo zijn motor, transmissie, voortrein, stuurinrichting en nog een groot aantal elementaire componenten ongewijzigd overgenomen van standaard-Simca's; de motor is bij voorbeeld nagenoeg exact gelijk aan de 1300 cc'er van de 1100 TI. De dragende metalen structuur, alsmede de kunststof carrosserie-jas, de achterwielophanging, het interieur en nog een handvol detailwerk vormen de Matra-inbreng, waartoe we natuurlijk ook het totale ontwerp in zijn algemeenheid moeten rekenen.

Hoewel het verleidelijk is om de Bagheera te kenschetsen als opvolger van de au fond niet razend populair geworden, nogal eigenzinnige Matra 530, is dat in letterlijke zin misschien niet onjuist, maar qua emotionele betekenis in ieder geval bezijden de werkelijkheid. Want behalve de onmiskenbare originaliteit en de nadruk op rijkwaliteiten die Matra altijd met dikke letters in zijn blazoen heeft geschreven, is geen snippertje van de Bagheera een „erfenis” van het 530-project. De wagen is van top tot teen een nieuw ontwerp: de carrosserie met zijn uitzonderlijk lage luchtweerstandscoefficiënt, het totale onderstelconstructie, de sterk door nieuwe veiligheidsinzichten geïnspireerde opbouw van het stalen „skelet” en zeker ook het hoogst oorspronkelijke interieur, waarin een ernstig streven naar gemak en doelmatigheid valt te bespeuren.



Bijzonder mooie lijn van driezits-coupé.

Dit geldt zeker voor de rijpositie, die dank zij de gerieflijke, voldoende verstelbare stoel, alsmede het prima uitzicht naar voren en opzij en ten slotte de doordachte plaatsing van de bedieningsorganen een zeer ruime voldoende verdient. Wanneer het achteruitzicht door de sterk hellende, in zijn geheel opklapbare achterrauit wat minder problematisch zou zijn (een beter verstelbare spiegel zou al veel helpen) en wanneer het stuurwiel door een iets vlakker, gewoon rond exemplaar zou worden vervangen, zou de waardering zelfs tot „voortreffelijk” kunnen toenemen.

Duidelijk kleine inconvenienten dus, zoals ook de sterk reflecterende glasplaat voor het zo fraai ingedeelde instrumentenpaneel er één is, evenals de afwezigheid van een steuntje voor des bestuurders linkervoet en wonderlijk genoeg een teveel aan beenruimte voor de beide bijrijders, waardoor deze zich bij voorbeeld niet tegen het schutbord kunnen afzetten.

Overigens wordt er volgens de stellige verzekering van de Matra-Simca-Chrysler-technici hard gewerkt aan het corrigeren van dit soort schoonheidsfoutjes, dat de verschijning van een nieuw auto-

model vrijwel onvermijdelijk begeleidt. Voor het overige zijn inrichting en lay-out van de Bagheera ronduit loffelijk en goed doordacht. Zeer opvallend voor een dergelijk type auto is zeker ook de bagageruimte achter de motor (dus onder de wijd-openzwaaiende, hydraulisch afgeremde achterrauit), die voldoende plaats biedt aan de normale reisuitrusting van twee - of drie! - inzittenden.

Tijdens een uitvoerige proefrit met de Bagheera in de bergachtige omgeving van het Franse Annecy, waarbij onder meer ook de uit de „oude” Tulpenrallye bekende Col de la Forclaz werd bestegen, betoonde de nieuwe Matra-Simca zich een behoorlijk pittige, voorbeeldig sturende en stabiel remmende rij-auto, waarvan de gedragingen en reacties op voorhand de bestuurder begunstigen. De bochtadhesie is dank zij de middenmotorplaatsing, het lage zwaartepunt en de goed uitgekende wielophangingen bovengemiddeld, terwijl uitbreekneigingen in het grensbereik geen overdadige correctie vereisen.

Zelfs tijdens zeer snel rijden over zeker niet biljartlakenvlakke bestratingen is het comfort hoogst acceptabel, hetgeen natuurlijk wel weer merkbaar is aan een wat te sterke carrosserie-overhang in op maximale snelheid genomen bochten. Zowel rijwind- als motorgedruis zijn ook op hoge snelheid beslist niet hinderlijk, terwijl de polyester carrosserie al evenmin storende geluiden produceert.

Evenals bij de kennismaking met de Simca Rallye II al eerder werd betoogd, is de combinatie tussen de tamelijk nerveuze motor (optimaal bruikbaar toerenbereik tussen de 4500 en 6500 toeren) en de standaard vierbak verre van ideaal. Vooral tijdens het rijden in de bergen noodzaakt deze niet vlekkeloze samenwerking tot veelvuldig schakelen, wat ten gevolge van de ver uiteen liggende overbrengingsverhoudingen ook nog maar een gedeeltelijke oplossing biedt. Op de vlakke weg is dit nadeel echter minder geprononceerd; dan accelereert de Bagheera zelfs heel rap en behaalt hij in ieder geval een op-180 km/u. Niettemin zou een vijfbak de appreciatie nog zéér vergroten.

Over omstreeks een maand zal de Matra-Simca Bagheera in ons land verkrijgbaar zijn voor een bedrag dat vermoedelijk tussen de 18.000 en 19.000 gulden zal liggen. Wie nog niet tevreden is met wat de Bagheera heeft te bieden, zal nog ruim een half jaar moeten wachten op de Bagheera U8, die wordt aangedreven door twee samengebouwde Simca 1300-motoren. De aanschaf van deze super-panter zal een aangepaste financiële opoffering vergen ter waarde van ruimschoots meer dan 30 mille. ●