

Auto Visie

18e jaargang nr 24 15 juni 1973 f 1,75

onafhankelijk objectief weekblad





U8: 190 pk en 240 km/u...

Matra-Simca Bagheera met U8-motor

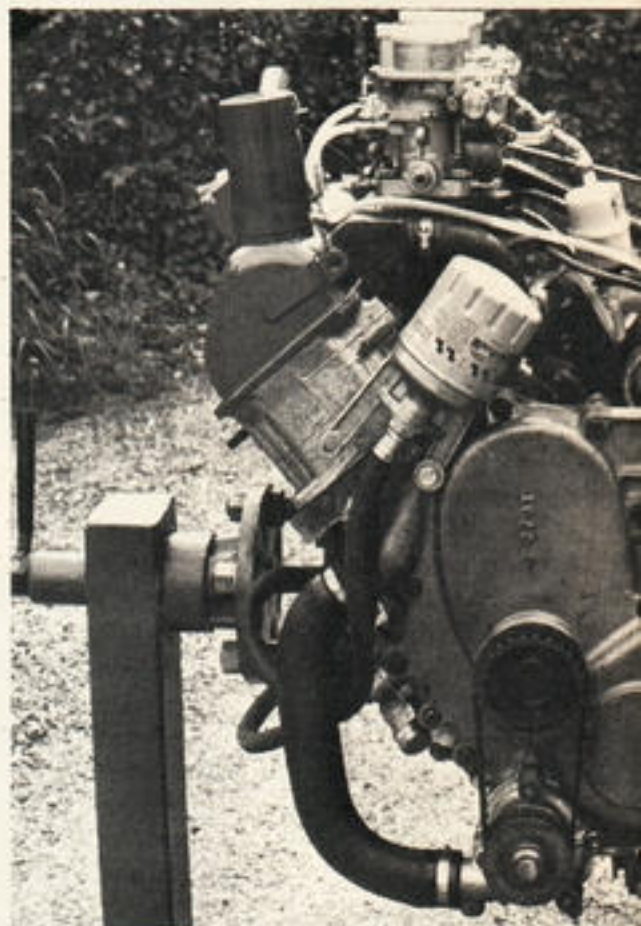
Nog maar nauwelijks heeft de Matra-Simca Bagheera als opvolger van de Matra 530 zijn officiële introductie beleefd, of er is alweer nieuws over een krachtiger versie van deze opvallende driezitter, waarvan de rij-eigenschappen volgens de eerste berichten inderdaad doen verlangen naar een krachtbron met wat meer vermogen. Om aan deze behoefte te voldoen is een team inventieve Matra-technici, aangespoord door de sterk meelevende president-directeur Marcel Chassagny, nu alweer even bezig met het vervolmaken van een constructie, waarmee op even simpele als slimme wijze veel pk's voor weinig geld worden verkregen.

De nieuwe achtcilinder-motor bestaat eenvoudig uit twee afzonderlijke viercilinders, die door middel van een hulpas en kettingoverbrenging aan elkaar zijn gekoppeld. De twee naast elkaar geplaatste blokken wekken door hun opstelling onder 82° ten opzichte van elkaar de indruk alsof we met een V8 te

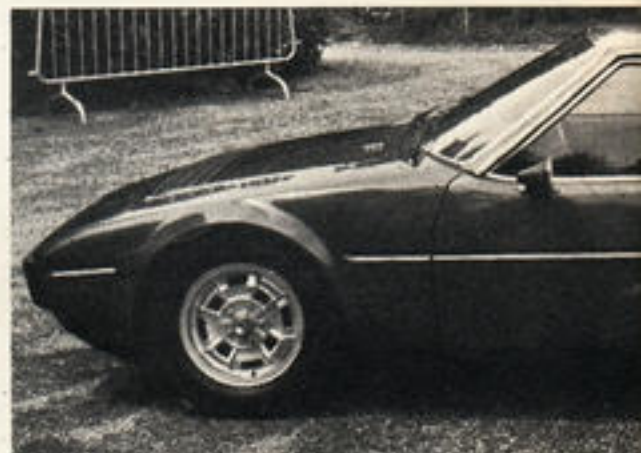
maken hebben, maar in werkelijkheid zijn het twee iets gewijzigde Simca Rallye 2-motoren van 1294 cc, die gezamenlijk zo'n 190 Din-pk kunnen leveren.

Elke motor bezit zijn eigen paar dubbele Weber-carburateurs, evenals een afzonderlijke stroomverdeler, waterpomp, benzinepomp en oliepompe. Als verbinding tussen beide motorblokken - en ook als mogelijkheid tot lagering van de enigszins tordeerbare verbindingssas - fungeren twee zware jukken aan weerszijden en een gemeenschappelijk tussencarter. In de Bagheera U8 is de motor gewoon in de lengterichting op de vertrouwde midscheepse plaats opgesteld; de verbinding met de achterwielen wordt verzorgd door een vijfversnellingsbak.

De inbouw van een grotere motor heeft het noodzakelijk gemaakt om de wielbasis van de Bagheera U8 met 23 centimeter te verlengen, terwijl de carrosserie aan de achterzijde enigszins moest worden gewijzigd en de spatborden in verband met de montage van bredere banden (185/70 voor en 205/70 achter) enige uitbouw behoeften. De voorwieloophanging, zoals veel Bagheera-componenten ontleend aan de Simca 1100, bleef ongewijzigd, maar achter besloot

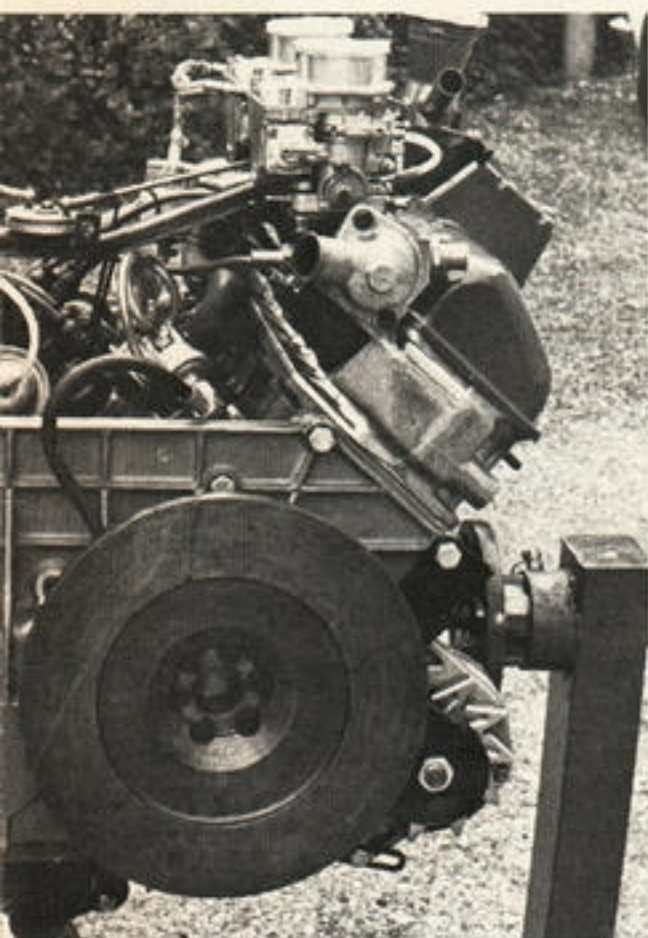


Twee motorblokken onder 82 graden...

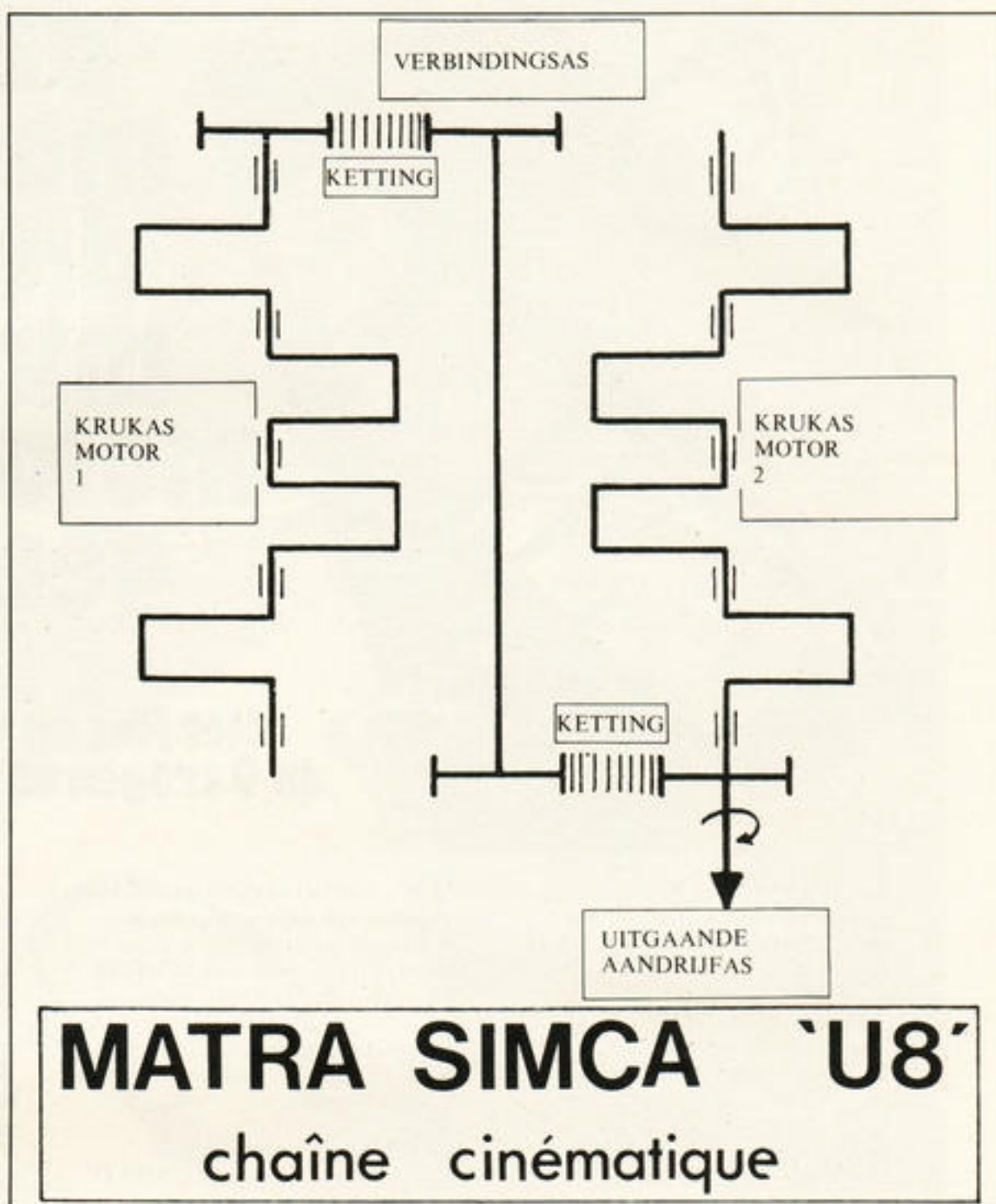


men tot montage van een Fl-achtige geometrie.

Over de prestaties van de U8 is nog niet veel meer bekend dan dat een prototype al een topsnelheid van 240 kilometer (!) zou hebben gehaald. Over de laatste finesses van de definitieve uitvoering (misschien al te koop in de laatste helft van 1974) wordt natuurlijk nog gewikt en gewogen; denk alleen maar eens aan het dashboard met al zijn dubbele meters voor temperaturen en drukken. Wat de standaard-Bagheera met zijn viercilinder-motor aangaat, kan worden meegedeeld dat de produktie voorlopig 24 stuks per dag bedraagt, maar dat zal worden overgeschakeld op 50 auto's per dag wanneer vermoedelijk dit najaar de liefhebbers buiten Frankrijk zullen worden bediend.



Achterkant iets gewijzigd.



Schematische voorstelling van de U8-opbouw.

Snelle VW K70 op de markt

Deze maand al komt er een „sportieve” versie van VW's K70 op de markt, waarvan de 1,8 liter-motor 10 pk meer levert dan de krachtbron van de K70 L. In het kader van een speciale promotie-actie wordt de nieuwe K70 LS gepresenteerd in een fel gele kleur met zwarte sierstrepen op de flanken en een matzwart gespoten achterpaneel. Tevens is in deze uitvoering een elektrische achterrautverwarming gemonteerd. De K70 LS kost f 557,96 (incl. BTW) méér dan de gewone K70 L.

