

Auto Visie

19e jaargang nr 8 22 februari 1974 f 1,95

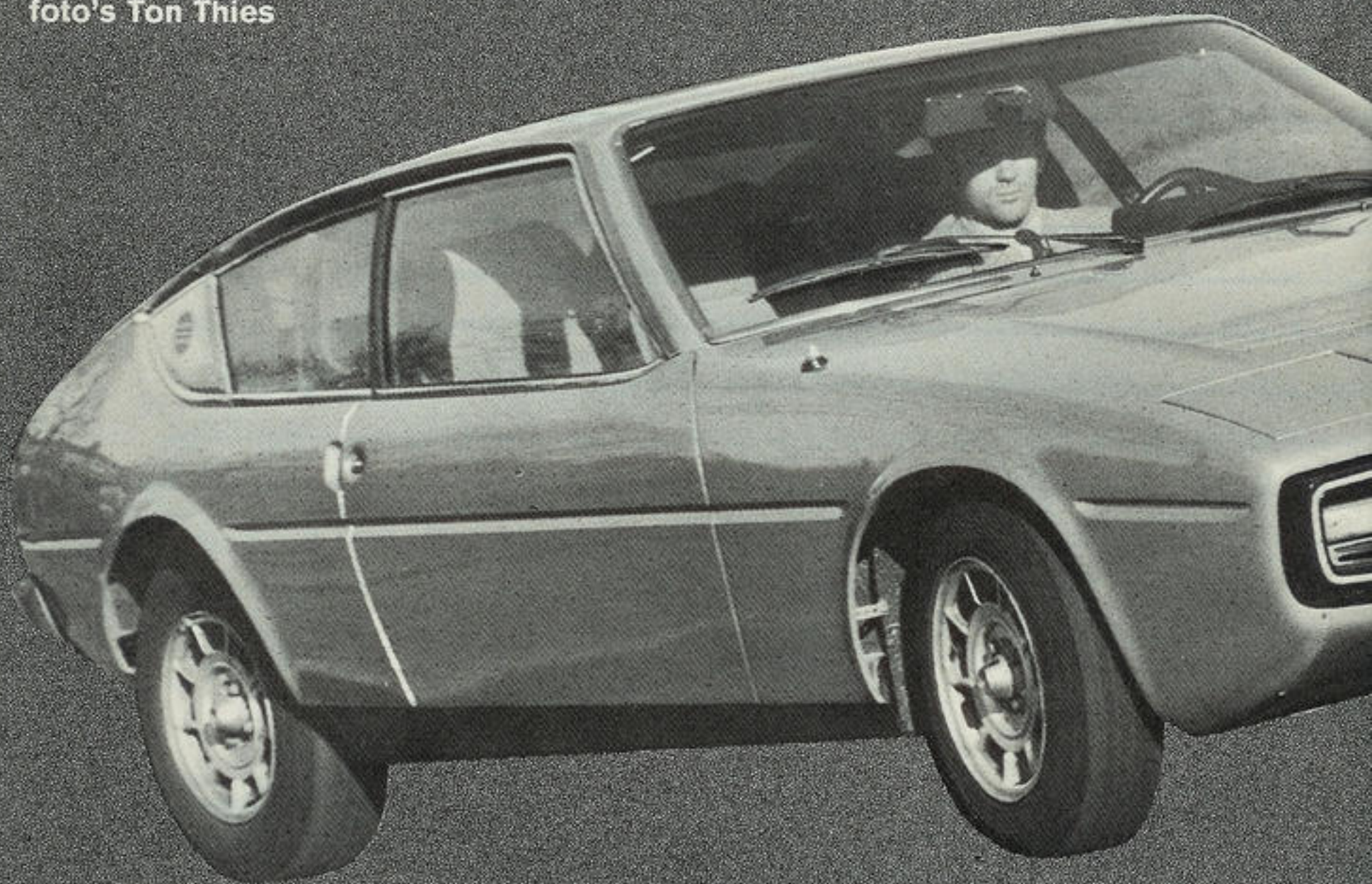
onafhankelijk objectief weekblad



IN DIT NUMMER:
MATRA-SIMCA-BAGHEERA

TEST MATRA S

door Hans Veldhuis
en Rudolph Polvilet
foto's Ton Thies



VOOR

- Goede prestatie van kleine, zuinige motor
- Uitstekend weggedrag
- Fraaie vormgeving van in- en exterieur, hoog comfort

TEGEN

- Acceleratie aan de matige kant
- Versnellingsbediening en overbrengingsverhoudingen niet geweldig
- Uitzicht rondom zeer beperkt

MATRA BAGHEERA

Sinds de Franse rakettenfabriek Matra een aantal jaren geleden samen met de auto-enthousiast René Bonnet besloot om een bescheiden sportwagenproduktie op te zetten, is er heel wat veranderd. Na de verschijning van de eerste Djet-typen – nomen est omen – die nog werden aangeduid als Matra-Bonnet kreeg het merk Matra in de internationale automobielwereld zo'n goede naam, dat men besloot om de ervaring die met deze elegante, compromisloos-eerlijke sportwagentjes was opgedaan elders nuttig te maken. Gekozen werd voor een soort nationaal project in de autosportsfeer, dat van vele kanten werd gesteund omdat het ten doel had om Frankrijks getaande autosportieve glorie over de hele wereld weer in ere te herstellen. En dat lukte wonderwel. De blauwe wagens maakten op de internationale race-circuits een goede start, bereikten – jammer genoeg onder

buitenlands management en veelal met buitenlandse rijders – voortreffelijke resultaten, waarna het winnen van de klassieke

24 Uren van Le Mans (overigens wel een puur-Franse gelegenheid) de kroon op het werk zette. Inmiddels was

Matra met zijn geslaagde auto-uitstapje wel erg ver van zijn oorspronkelijke specialiteit afgedwaald, ook al omdat

er naast geld- en tijdverslindende ontwerpen en bouwen van racewagens ook nog gelegenheid werd gevonden

om een nieuwe Matra voor het gewone publiek op de markt te brengen. Dat was de Matra 530, heel wat comfortabeler en civielier dan de Djet-volbloeds, maar daar-

door ook interessanter voor een grotere groep potentiële kopers. Door deze ontwikkelingen – de alles vergende race-

afdeling en het succesvolle commerciële 530-model – was het als hobby begonnen sportwagenproject van Matra uitge-

groeid tot een volwassen onderneming in de autosector. Dat was een van de belangrijkste redenen waarom contacten werden gelegd

met een gevestigde grootheid op dit gebied, die de kennis en ervaring bezat om het merk Matra na zijn komeetachtige start verder bekwaam te

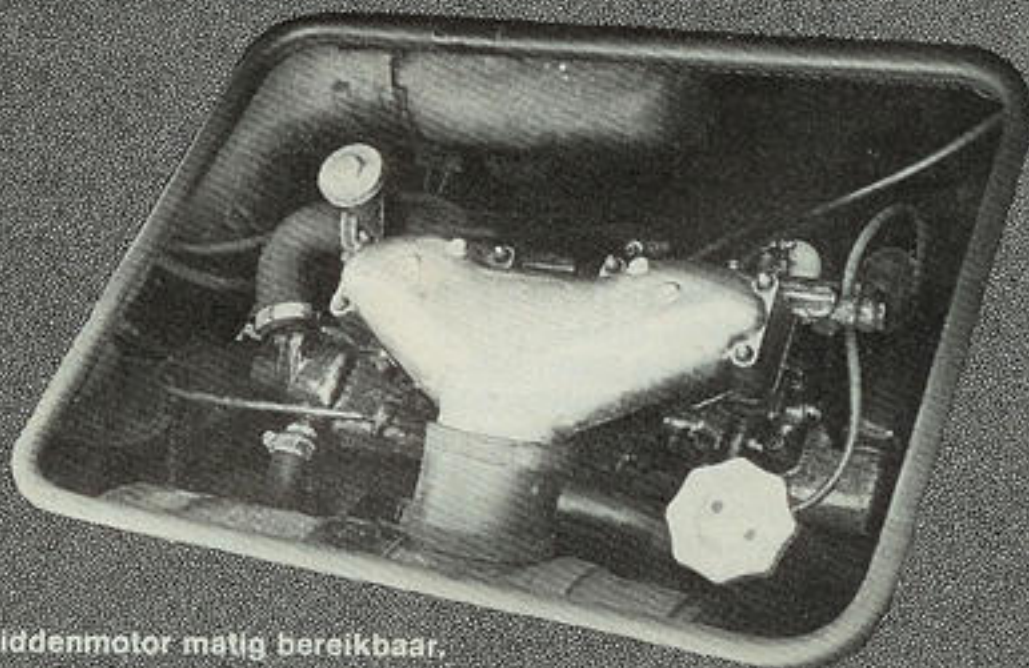
exploiteren. Die gevestigde grootheid was Simca-Chrysler: enerzijds best ge-

interesseerd in een sportieve „bijkleuring” van het concern-image en anderzijds ook zeker gevoelig voor de chauvinistische aspecten van het Matra-succes. Het hoeft geen

verwondering te wekken, dat er kort na het akkoord tussen Matra en Simca een nieuwe sportieve automobiel verscheen, waarvan het ontwerp duidelijk de kenmerken van beide partners

droeg. Deze opmerkelijke kruising is het onderwerp van de roadtest-van-deze-week; de aan de naam Bagheera (de snelle panter uit Kiplings Jungle Book) verbonden verwachtingen worden in deze test aan

objectieve normen getoetst.



Middenmotor matig bereikbaar.

Motor

Juist vóór de algemene snelheidsbeperkingen van kracht werden, kon nog door middel van de exacte stopwatch-waarneming worden vastgesteld, dat de constructeurs van Matra en Simca bepaald niet optimistisch waren toen zij stelden dat een aerodynamisch gunstig gevormde carrosserie heus geen honderden pk's van node heeft om een indrukwekkende topsnelheid te kunnen halen. Ook al was de snelheidsmeter met zijn indicatie van 187 km/u wel behoorlijk overdrijverig, toch was de echte topsnelheid van 179 gechronometreerde kilometers per uur een verrassing, vooral met verwijzing naar de bescheiden cilinderinhoud van 1294 cc die deze verrichting mogelijk maakt. Nu is die motor bepaald geen zwakkeeling met zijn door de fabriek opgegeven vermogen van 84 krukas pk's, maar het is niettemin een hele prestatie voor een dertienhonderdje om een flinke auto met een snelheid van bijna 180 km/u voort te drijven. Buiten deze waardering staat overigens de vraag of een dergelijk potentieel in deze tijden nog wel zinvol is; het is leuk dat een auto zo hard kan, maar als het niet mag is er aan die wetenschap weinig plezier te beleven...

De Bagheera-motor is zoals bekend het evenbeeld van de krachtbron van de Simca 1100 TI, die weer sterk gepareteerd is aan de Simca Rallye II-motor. In tegenstelling tot deze familieleden is de viercilinder echter niet uiterst vóórin of achterin geplaatst, maar zo goed mogelijk boven de achteras, zodat de „ideale” middenmotor-conceptie werd benaderd. Dat maakt de bereikbaarheid voor kleine serviceklusjes bepaald niet eenvoudig, maar dat is nu eenmaal een nadeel dat alle auto's met centrale motorplaatsing bezitten als consequentie van een zeer gunstige zwaartepuntsligging. De Bagheera steekt echter gunstig af ten opzichte van overeenkomstig gebouwde concurrenten voor wat de geluidshinder uit het dicht achter de passagierscabine gelegen motorcompartiment betreft. Het gemeten aantal decibels in het interieur bedroeg niet meer dan 84; wie denkt dat dit aan de hoge kant is, moet bedenken dat deze registratie bij topsnelheid werd uitgevoerd, waarbij wind- en weggedruizen nu eenmaal een aanzienlijke bijdrage leveren. Bij 100 km/u was het dan ook plezierig stil in het Bagheera-interieur, zoals blijkt uit het geluidsniveau van nog geen 73 dB... Even terugkomend op de motorprestatie dient overigens nog wel gezegd te worden, dat de Bagheera ondanks zijn imponerende topsnelheid niet zo'n verschrikkelijk rappe sprinter is als zijn naam doet vermoeden. Dat is ten eerste een gevolg van het feit dat de enigszins getuneerde motor een nogal „piekige”

vermogenskarakteristiek bezit, waarbij de versnellingsverhoudingen lang niet ideaal aansluiten, en in de tweede plaats weegt een Bagheera altijd nog 885 kilo, wat vooral bij het accelereren merkbaar is. Wanneer de in vrijwel heel Europa geldende snelheidsmaxima een permanent karakter mochten krijgen, zit het er dan ook dik in dat de Bagheera-bouwers het draaigrage motortje wat meer soepelheid zullen meegeven (natuurlijk in combinatie met een andere overbrenging), hetgeen weliswaar ten koste van de topsnelheid zal gaan, maar een levendiger karakter bij lagere snelheden tot gevolg zal hebben.



Achterraut klap in zijn geheel open.



„Slaapogen” verdwijnen fraai in carrosserie.

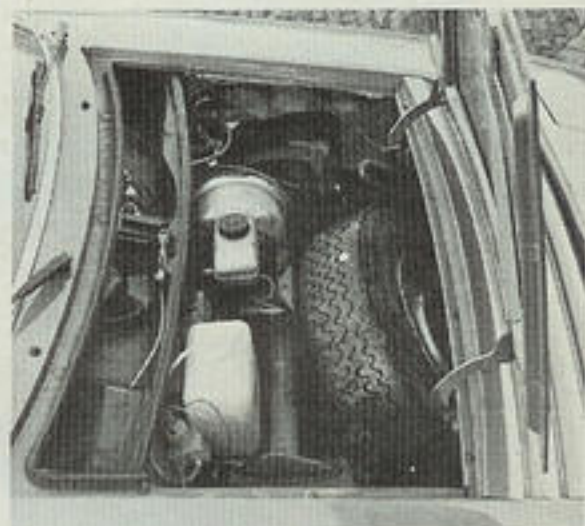


Het was natuurlijk te verwachten dat een zó weinig luchtweerstand opleverende carrosserie als die van de Bagheera een gunstige invloed op het brandstofverbruik zou hebben. Welnu, die verwachting is zeker niet beschaamd, want in de gemiddelde snelheidsbereiken scoort de motor in dit koetswerk nog aanzienlijk gunstiger cijfers dan bij voorbeeld in de 1100 TI en de Rallye II. Zolang niet het uiterste van de auto wordt geveerd, kan de Bagheera-bezitter een heel eind wegrijden op een tankvulling van 60 liter. Bij een constante snelheid van 100 km/u bedraagt de actieradius zelfs ruim-schoots meer dan 900 kilometers, het-

geen is te danken aan een verbruik van 1 : 14,8... In dit verband is het van belang om te weten dat het bij de technische gegevens gepubliceerde kruis-snelheidsverbruik alleen als vergelijkingswaarde betekenis heeft, omdat deze waarde onder meer sterk samenhangt met de bereikbare topsnelheid. Niettemin is ook het genoteerde verbruik volgens deze norm bijzonder gunstig: er zijn niet veel auto's die bij een gemiddelde snelheid van ruim 140 km/u slechts 1 : 10,4 gebruiken.

Transmissie

In het vorige hoofdstuk is al gezegd,



Ruimte voorin, wordt ingenomen door reserve-wiel en techniek.

Niet onplezierig stuur met fraai, maar reflecterend dashboard.



dat de versnellingsverhoudingen niet bijster goed passen bij de motorkarakteristiek. Dat is overigens geen nieuws van vandaag of gisteren, want ook de Simca Rallye II lijdt enigermate aan dit euvel, hoewel deze auto er met zijn geringere gewicht wat minder last van heeft. De eerder gesuggereerde oplossing van een vijfversnellingsbak geldt voor de Bagheera dan ook nog wat nadrukkelijker dan voor de grootste Rallye; niet alleen het rijplezier zal er beduidend door verbeteren, maar ook de motor zal in het stadsverkeer wat minder op laag toerental worden belast. De Bagheera schakelt lang niet zo plezierig als de meeste van zijn Simca-

verwanten. Vermoedelijk hangt dit samen met de ongebruikelijke motorplaatsing, maar dat is natuurlijk geen excuus voor een als „sportief” aangeprezen automobiel. Veel gevoel is er in de vloerschakelpook niet te bespeuren en zelfs wie goed aan het ietwat wazige contact met de tandwielen gewend is geraakt, wordt bij snelle acties toch steeds weer verrast door de elastiekige, onexacte bediening.

Remmen

Vanzelfsprekend remt de Bagheera met zijn vier rondom gemonteerde schijven en zijn vacuümbekrachtiger adequaat

Weggedrag

Dank zij de centrale motoropstelling en de kundige toepassing van Simca-componenten voor de wielophangingen ligt de Matra Simca Bagheera uitstekend op de weg. Weliswaar getuigt de onderstelconceptie van aanzienlijke concessies aan het comfort, maar de rijkwaliteiten hebben daar opmerkelijk weinig onder geleden. Vooral in lange, snelle bochten toont de Bagheera een rotsvaste adhesie, die gelijkmatig genoeg over voor- en achterwielen is verdeeld om als verregaand neutraal te kunnen worden bestempeld. Op natte wegdekken en in korte bochten maakt de wagen een

nogal gevoelig is, zodat de berijder af en toe echt wel attent moet reageren. Daarmee is verder niets gezegd van de algemene rijkwaliteiten van deze auto, want die staan onbetwist op een bovengemiddeld niveau. Zoals het een Matra trouwens betaamt.

Besturing en rijpositie

Met het stuurwiel van de Bagheera wordt een oude Matra-traditie voortgezet, want ook deze wagen heeft weer geen gewoon rond stuur, maar een aan de onderzijde afgeplat exemplaar met twee dicht bij elkaar staande spaken. De vormgeving is weliswaar niet zo buitenissig als die van het model 530, maar afwijkend is het kleine, leerbeklede wielte toch wel. Het besturingsmechanisme werkt erg direct (2,3 omwentelingen links-rechts) en dank zij het geringe gewicht op de voorwielen hoeft men voor het manoeuvreren bepaald geen krachtpatser te zijn.

De rijpositie in de meest linkse zetel van de drie naast elkaar opgestelde stoelen is prima, aangezien de bedieningsorganen correct zijn geplaatst voor een in de goede houding zittende bestuurder. Een duidelijke omissie is echter het ontbreken van een steunpunt naast het koppelpedaal voor de linkervoet; vooral op lange ritten geeft dat maar aanleiding tot rusteloos geschuifel. Het uitzicht rondom is in de Bagheera meer dan gebrekkig: naar achteren en opzij zijn vrijwel alle blikrichtingen – ook via de binnenspiegel – geblokkeerd en ook in voorwaartse richting nemen de dikke raamstijlen en de lage daklijn veel zicht weg.

Dit alles is duidelijk een gevolg van het feit, dat de stilistische opvattingen met betrekking tot in- en exterieur hebben geprevalleerd boven doelmatigheid. Het esthetisch resultaat is natuurlijk erg fraai, maar het is toch de vraag of de daarmee verband houdende concessies aan het uitzicht en dus aan de veiligheid niet een te hoge prijs vormen.

Rij- en zitcomfort

De uitstekende vering van de Bagheera zorgt voor een verhoudingsgewijs hoog comfort, dat overigens mede te danken is aan de zeer gerieflijke stoelen. Spijtig is echter dat de goedgevormde, van een hoofdsteun voorziene bestuurdersstoel geen rugleuningverstelling heeft te bieden, waardoor niet al te lange berijders nogal dicht op het stuurwiel komen te zitten omdat ze nu eenmaal ook de pedalen moeten kunnen bereiken. De „tweezitsbank” naast de bestuurder biedt ruimschoots plaats aan twee rijders; ook deze biedt een zeer goed comfort, terwijl er beslist niet over gebrek aan beenruimte valt te klagen.

Interieur en accessoires

Het is natuurlijk erg gezellig zitten,



Heel exclusief: drie zitplaatsen naast elkaar.



Weinig te zien in achteruitkijkspiegel.

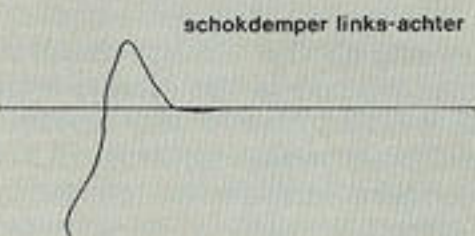
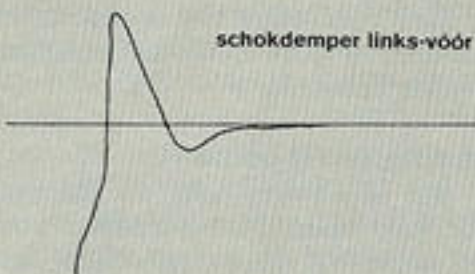


Kleine bergruimte onder achterklep.

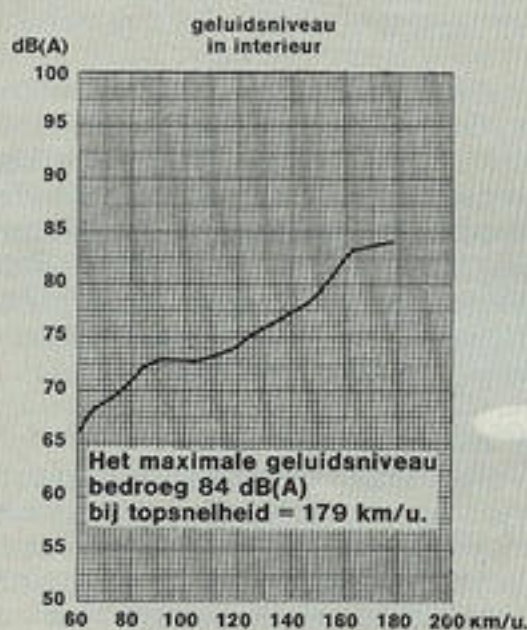
aan het niet geringe snelheidspotentieel dat de bestuurder in extreme gevallen ter beschikking heeft. Maar toch, ondanks alle lof voor fadingvrijheid en korte, rechte remwegen is de response van het rempedaal niet helemaal zoals men van een snelle, op haarscherp reageren gebouwde sportcoupé zou verwachten. Het pedaal voelt een beetje sponzig, de dosering komt er weinig op aan, kortom: meer een rem die geconstrueerd is op onverschillig gemak dan op uiterste vertragsprecisie.

Nogmaals, de wagen remt uitstekend, maar het contact met de materie is vrij vaag.

lichtjes onderstuurde indruk, die vrijwel niet met behulp van het gaspedaal kan worden geredresseerd. Dat is trouwens bepaald onnodig, want de neiging tot rechtdoor-gaan groeit nauwelijks uit tot meer dan een indicatie. Voor een echte sportwagen vertoont de carrosserie in bochten wat al te veel bodyroll-reacties, maar aangezien deze geen waarneembaar-nadelige invloed hebben op de gekozen koers, kan men daar door de bank genomen toch wel vrede mee hebben. Op rechte, snelle trajecten imponeert de Bagheera enerzijds door zijn onaantastbaarheid voor zijwind en aan de andere kant valt daardoor extra op, dat de besturing onder die condities



De schokdempers werden aan de gebruikelijke test onderworpen. De dempers vóór functioneerden redelijk maar ongelijk en de werking van de schokdempers achter was prima.



Ter vergelijking: 50 dB komt overeen met het geluidsniveau in een rustige huiskamer, 75 dB kan worden gemeten op een trottoir in de binnenstad, 100 dB is ongeveer het lawaai in een plaatwerkerij. Een toename van 10 dB betekent ruwweg: 2 x zoveel lawaai.

zo met z'n drietjes naast elkaar in de cockpit van de Bagheera. Aan die indruk wordt meegewerkt door een warm aandoende stoffering volgens een erg genoeglijk kleurschema, dat ook nog uitstekend met het exterieur blijkt te harmoniëren. Het dashboard bestaat in feite uit een zeer forse console voor de bestuurder, waarin de meeste knoppen, meters en indicaties zijn aangebracht. De grote, getinte glasruit, waarmee het centrale gedeelte is afgedekt, maakt een fraaie, ietwat futuristische indruk, maar het is niet erg begrijpelijk dat het glas zó verschrikkelijk moet spiegelen dat de bestuurder overdag wordt gehinderd door reflecties.

Het verwarmings- en ventilatiesysteem functioneert niet meer dan matig; het duurt bij voorbeeld erg lang voor een beslagen voorruit helemaal helder is geblazen. Over beslaan gesproken: de vlak liggende achterrauit, die van het interieur is gescheiden door een apart tussenraampje achter de hoofden van de inzittenden, is bij vochtig weer vrijwel doorlopend beslagen, zodat de elektrische verwarming voortdurend in werking moet zijn. De bagageruimte is voor een auto met middenmotor nog zo kwaad niet, al valt een vergelijking met de gemiddelde gebruikswagen op dit punt natuurlijk in het nadeel van de Bagheera uit.

Tot de uitgebreide standaarduitrusting behoren onder meer lichtmetalen wielen, halogeen verstralers, een toerenteller, een klokje, automatisch oprollende driepuntsgordels, getinte ruiten en een uitneembaar looppompje met kaartlees-vergrootglas, dat tevens als interieurverlichting dient. Ten slotte is de ruitewisser natuurlijk van het tweesnelheden-type, maar de snelste gang is beslist te langzaam voor efficiënt wisselen bij hoge snelheden.

Conclusie

De Matra Simca Bagheera is een erg controversiële auto, die veel goeds en vooral fraais heeft te bieden, maar op het punt van doelmatigheid hier en daar duidelijk tekort schiet. De rijkwaliteiten zijn uitstekend, de motor is zuinig en behoorlijk stil, de zitruimte is ingenieus en zeer bevredigend ingedeeld en ten slotte zijn carrosserie en inrichting bijzonder fraai. Maar de wagen schakelt niet geweldig, het uitzicht is zeer matig, de doorlopend beslaande achterrauit is een permanente ergernis en ook het reflecterende dashboard past niet in een doordachte opzet. Geruime tijd geleden beloofde de fabriek tijdens de persintroducties in Frankrijk, dat een aantal van deze evidente minpunten in de produktieversie zouden worden gecorrigeerd. Dat dit niet is gebeurd is werkelijk te betreuren, want de Bagheera is voor het overige beslist een begerlijke automobiel. ●

Matra Simca Bagheera in cijfers:

MOTOR:

Elasticiteit:	7
Geluidsniveau:	7½
Koude start:	7
Prestaties:	7½

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	6
Bedieningsgemak:	6½
Synchronisatie:	8
Geluidsniveau:	8-
Koppeling:	8

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

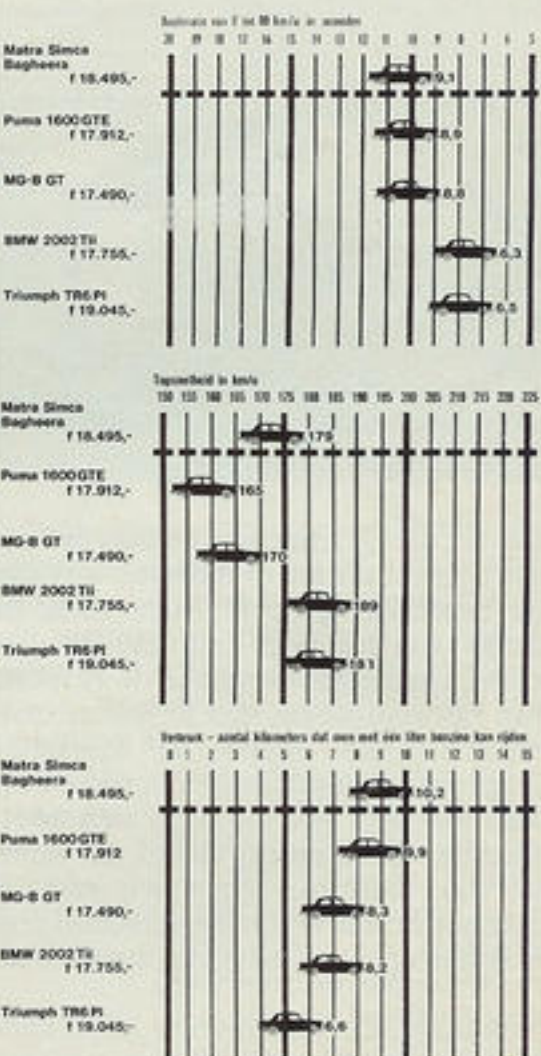
Besturing:	7
Remmen:	8-
Bochtgedrag:	8+
Zijwindongevoeligheid:	8½
Veerkarakteristiek:	7½
Veerdemping:	7+
Veerccomfort:	8+

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	6
Uitzicht:	5
Bagageruimte:	6½
Afwerking:	7
Rijpositie:	8

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.



TECHNISCHE GEGEVENS

OP DE ROLLENTSTBANK

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 84 DIN pk bij 6000 omwentelingen per minuut, bleek op de rolleentstbank neer te komen op maximaal 68 pk bij 6300 omwentelingen per minuut, gemeten aan de aangedreven wielen.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

teller/echt	70 is 66	110 is 103
40 is 37	80 is 76	120 is 112
50 is 47	90 is 85	130 is 122
60 is 56	100 is 94	140 is 132

Het benzineverbruik werd in enkele etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde een verbruik op van 1 : 18,1. Een zeer snel gereden traject bedroeg 1 : 6,0. Het kruissnelheidsverbruik bedroeg 1 op 10,2. Bij een constante snelheid van 100 km/u was het verbruik 1 op 14,8.

Motor

Watergekoelde 4-cilinder lijnmotor; dwars voor de achteras gemonteerd; boring 76,7 mm; slag 70 mm; cilinderinhoud 1294 cc; compr.verh. 9,8 op 1; max. verm. vlg. fabrieksopgave 84 DIN pk bij 6000 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 68 pk bij 6300 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksopgave 10,8 mkg. bij 4400 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroomgenerator 420 watt; accu 45 ah; 2 dubbele Weber-carburateurs; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4-versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 3,901 op 1; 2e versn. 2,315 op 1; 3e versn. 1,524 op 1; 4e versn. 1,080 op 1; achteruit 3,774 op 1; differentieelreductie 3,703 op 1.

Onderstel

Zelfdragende kunststofcarrosserie met geïntegreerd chassis; onafhankelijke voorwielophanging met torsieveren; achter onafhankelijk met torsieveren; dubbelwerkende telescoop schokdempers rondom; stabilisator voor en achter; rembekrachtiger; schijfremmen rondom; bandenmaat vóór 155 HR 13; achter 185-HR 13; tandheugel- en rondsel-stuurinrichting; 2,25 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud

Wielbasis 2,370 m; spoorbreedte voor 1,381 m; achter 1,431 m; max. lengte 3,974 m; max. breedte 1,734 m; max. hoogte 1,175 m; rijklaraar gewicht 885 kg; draaicirkel 10 m; inhoud benzinetank 60 liter; motorcarter 3 liter; gesloten koelsysteem 10,5 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; ampèremeter; oliedrukmeter; watertemperatuurmeter; toerenteller; dagkilometerteller; laadstroomcontrolelamp; oliedrukcontrolelamp; brandstofreservewarschuwinglamp; klok; anti-verblindingspiegel; sigaretaansteker; elektrische ruitensproeier; ruitewisser met 2 snelheden; kachel; verklekerlamp handrem; achteruitrijlampen; binnenverlichting, automatisch



bij openen portier; lichtschakelaar op dashboard; dimschakelaar aan stuurkolom; noodknipperinstallatie; achterruitverwarming; choke op de vloer; handrem op de vloer; hoofdsteunen; getinte ruiten; halogeen verstralers; luchthoorn; lichtmetalen wielen.

Service

Aantal smeerpunten geen; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 10.000 km; motorolie ververset om de 5.000 km; olieverset versnellingsbak en cardan vlg. instructieboekje om de 10.000 km.

Prijzen onderdelen

Voorspatbord f 189,67; achterspatbord f 346,34; portier f 529,80; rûilmotor f 1.348,23; koppellingsplaat f 75,99; drukgroep f 96,72; complete uitlaat f 276,24; uitlaaldemper idem; inlaatklep f 6,21; uitlaatklep f 13,80; ruitewisserblad f 19,85; koplampglas incl. reflector f 99,64; koplamp f 28,65; wielop f 10,84; schokdemper voor/achter f 99,99/f 99,99; set remvoeringen (4 wielen) f 143,73; achterbumper f 525,28; voorruit f 577,23.

Alle prijzen zijn exclusief montage en incl. B.T.W.

Afmetingen interieur

Voorzitting: breedte (zitvlak) 52 cm; lengte (zitvlak) 54 cm; hoogte rugleuning 71 cm; afstand zitvlak-dak 81 cm; wagenbreedte schouderhoogte 147 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 93 en 108 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 20 cm. Bagageruimte: lengte 53 cm; breedte 160 cm; hoogte 44 cm; reservewiel ligt in de neuspartij.

Verzekeringspremies:

AR van f 900,- tot f 1.850,- per jaar; WA van f 250,- tot f 525,- per jaar (Europa).

Wegenbelasting:

f 289,31 per jaar.

Prijs:

f 18.495,-.

Importeur:

Chrysler Nederland N.V.
Breevaartstraat 12, Rotterdam. Tel. 010-152088.

