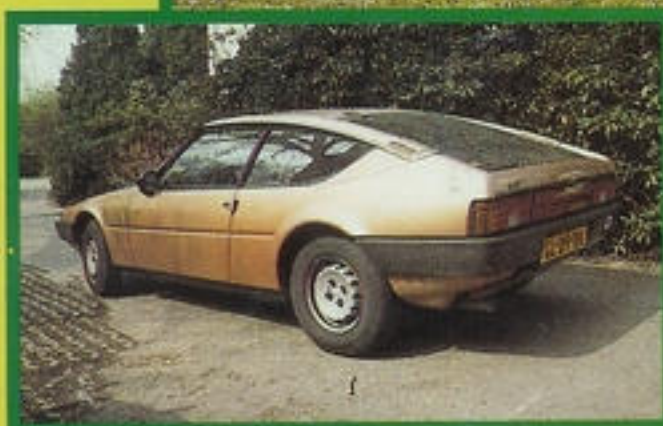


89

8e JAARGANG
AUGUSTUS 1987
PRIJS f 6,75/bfr. 125

het Automobiel



BMW 502 F BAUR

EEN BELGISCHE BUGATTI
AANKOOPADVIES: MATRA BAGHEERA
TWEDE JEUGD VOOR RASPAARDEN

EERST (GOED) KIJKEN, DAN KOPEN

MATRA BAGHEERA: EEN LEUKE SPORTAUTO

IGNATIUS DE BAKKER



De Matra Simca Bagheera kreeg in Het Automobiel 30 al het predikaat 'klassieker' toegekend. Heden ten dage wordt deze Franse sportwagen voor relatief weinig geld te koop aangeboden, waardoor hij toegankelijk is voor een grote groep autoliefhebbers. Hoewel de auto een aantal sterke punten heeft, is de bij het publiek overgebleven indruk niet onverdeeld positief. Niettemin blijft de Bagheera een betaalbare mogelijkheid om een sportwagen te bezitten die ook praktisch is in het dagelijks gebruik. In dit artikel zetten wij de sterke maar vooral ook de zwakke punten voor u op een rij.

De samenwerking tussen Matra en Simca, die begin 1970 een feit werd, betekende de nekslag voor de Matra M530, een sportwagen met een mar-

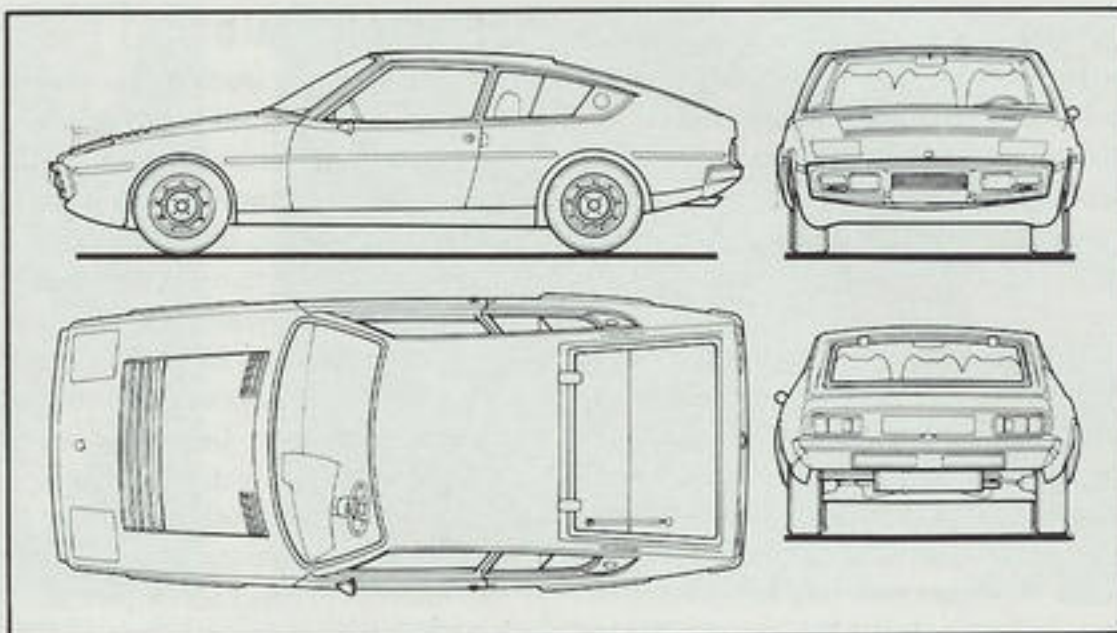
kant uiterlijk die voorzien was van een Ford V4-motor (wij schreven hierover in Het Automobiel 73). Het was duidelijk dat de nieuwe samenwerking moest leiden tot

een auto die het beste van beide merken in zich verenigde. Dit betekende dat de M550, zoals de Bagheera oorspronkelijk intern werd genoemd, de polyester koets

en de centrale motorplaatsing (kenmerkend voor de Matra-produkten) zou combineren met de techniek van bestaande Simca-modellen. Het resultaat was een uiterst ranke sportwagen, die in 1973 terecht de 'Style Auto'-prijs voor het meest geslaagde carrosserie-ontwerp won. Technisch gezien was de auto voorzien van veel standaard Simca-techniek, zoals motor, voortrein, voorwielophanging, rem- en koelsysteem, stuurinrichting en diverse kleinere onderdelen.

Nauwelijks 24 uur na de officiële introductie van de Bagheera op het circuit van Le Mans, behaalden Henri Pescarolo en Gérard Larrousse op 10 juni 1973 de overwinning in deze klassieker onder de autosportevenementen met een Matra Simca 670B: een mooiere start voor een nieuw produkt van een automerk met een sportief imago was niet denkbaar! Het gevolg was een verkoopexplosie van de nieuwe Bagheera in Frankrijk en het eerste productiejaar leverde al ruim 10.000 auto's op. In vergelijking met de concurrentie vond men de Bagheera met zijn 84 pk sterke 1294 cm³ metende motor wat 'ondergemotoriseerd' en in juli 1975 presenteerde Matra dan ook de Bagheera S met een 6 pk sterkere 1442 cm³ motor.

In juli 1976, met ingang van modeljaar 1977, onderging de Bagheera de enige ingrijpende face-lift in zijn bestaan. Voor- en achterzijde kregen grotere bumpers, het glasoppervlak en de interieurhoogte werden vergroot en tal van kleinere detailwijzigingen werden doorgevoerd. Het



technisch concept bleef echter ongewijzigd. In oktober 1978 werd de standaard Bagheera tenslotte ook voorzien van een 1442 cm³ motor, die weliswaar hetzelfde vermogen leverde als de oude kleinere motor, maar een aanzienlijk groter koppel bezat bij een lager toerental. In de loop van 1980 moest de Bagheera plaatsmaken voor de Murena; er werden in totaal 47.796 exemplaren geproduceerd.

POLYESTER EN METAAL

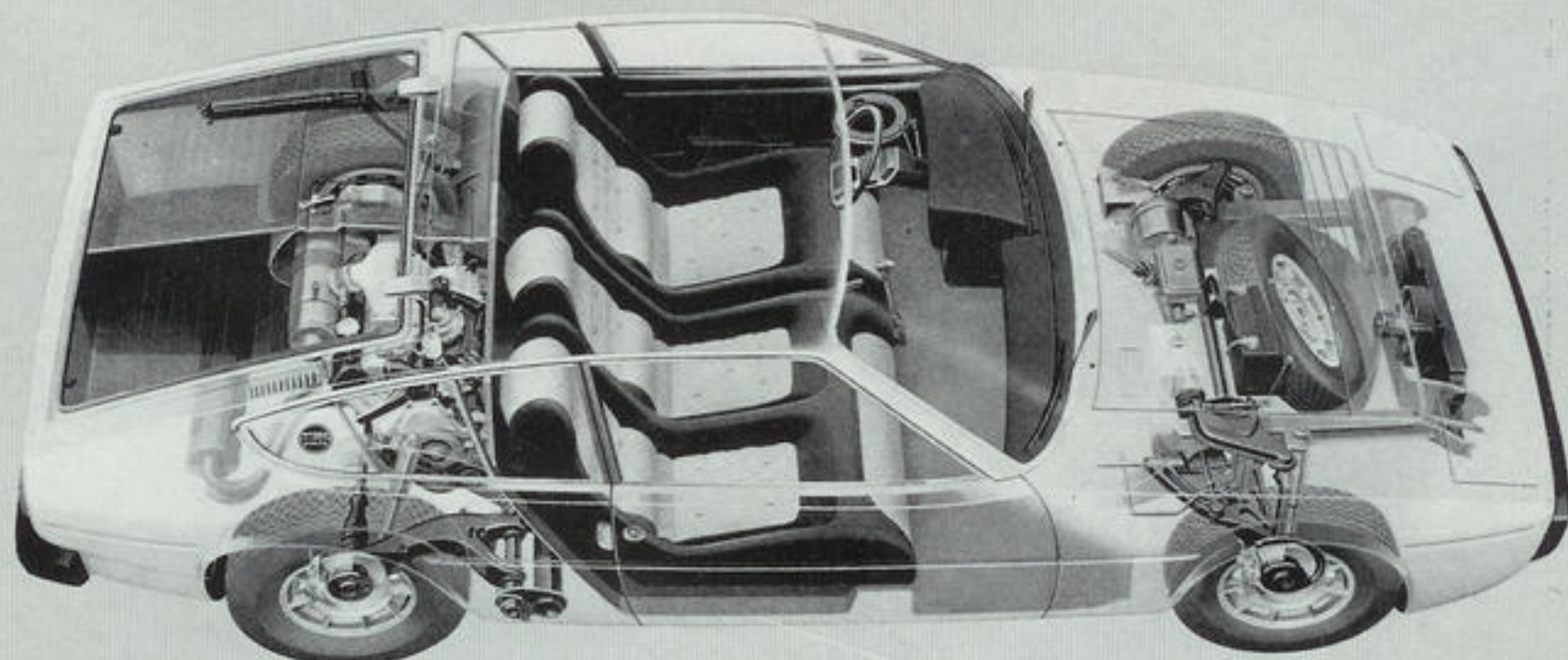
De fraaie polyester koets heeft menigeen ertoe overgehaald, de wagen aan te schaffen omdat het uiterlijk er nog zo 'goed' uitzag. Bedenk evenwel dat er onder dat polyester veel metaal hoort te zitten.

De polyester carrosserie is in feite niet veel anders dan een schil die op een zelf-

dragend metalen frame zit gepopnageld. Als u de aanschaf van een Bagheera overweegt, dan dient u voor een goede eerste inspectie van het koetswerk in ieder geval behalve een schroevendraaier en een zaklamp ook een magneet en een naald mee te nemen. De carrosserie op zich zal er over het algemeen goed uitzien, maar scheuren of barsten in de lak kunnen duiden op veroudering van het polyester, of op niet vakkundig uitgevoerd herstelwerk van het materiaal daaronder.

Niet meer goed sluitende koplampen kunnen een dure (en bijna onmogelijke) reparatie betekenen: in het ergste geval is de vacuümpot van de koplampbediening doorgeroest. Daar deze pot deel uitmaakt van het chassis is hij alleen door een vakman voor veel geld te vervangen, waardoor aankoop van de auto in zo'n geval

Opvallend bij de Bagheera is de aanwezigheid van drie zitplaatsen voorin; het middenmotor-concept zorgt voor een optimale bagageruimte



eigenlijk is af te raden. Uiteraard kan het niet openen of sluiten van de koplampen ook een eenvoudige oorzaak hebben, zoals een defecte bedieningsklep (tegen het schutbord onder de voorklep), waarvan vervanging ongeveer f 150,— kost, of een lekkende cilinder onder de koplamp zelf.

Bij het openen van de portieren mogen deze niet te veel 'zakken', hetgeen veroorzaakt wordt door niet meer geheel aanwezig zijnde deurstijlen. Met behulp van de magneet is na te gaan in hoeverre deze stijlen nog van metaal zijn. Controleer dan gelijk de binnenzijde van het portier, alleen de buitenplaat behoort uit polyester te bestaan.

ONMISBARE NAALD

De voorruitstijlen moeten geheel van metaal zijn, maar vooral het onderste deel, juist boven de aansluiting op de neus, geeft vaak grote problemen. Is dit deel inmiddels opgelapt met behulp van plaamuur of polyester, dan is vrijwel zeker ook de onder het polyester liggende onderplaat van de voorruit, waaraan onder meer het ruitewissermechanisme is bevestigd, verdwenen. Dit is vast te stellen door de naald net onder het voorruitrubber te steken: hier hoort geen kit te zitten en de naald mag maximaal enkele millimeters onder het rubber verdwijnen alvorens het metaal wordt geraakt. Zakt de naald in het luchtledige, dan kunt u aannemen dat

het onderliggende deel niet meer aanwezig is. Deze plaats is ook na het openen van de voorklep niet waar te nemen.

Wel zichtbaar onder die voorklep zijn de chassisbalken waaraan de voorwielophanging vastzit; na een lange periode van roestinvloeiing scheuren deze balken en is reparatie noodzakelijk. De bak voor het reservewiel en de accu is meestal slecht, maar eenvoudig in orde te brengen. Na demontage van het voorwiel is ook de onderkant van de voorwielophanging te controleren; let daarbij vooral op de bevestigingspunten van de stabilisatorstang aan het chassis.

Door opspattend water en vuil heeft het hoekpunt achter het voorwiel (het begin

De gunstige stroomlijn van de carrosserie is duidelijk merkbaar in het voor een sportauto lage benzineverbruik (foto Egbert de Bruyn)



De Matra's een uiterst strakke sportwagen die in 1973 de 'Style Award' voor de meest gestroomlijnde carrosserie ontwerper won (foto Egbert de Bruyn)



De onderplaat van de voorruit, waaraan het ruitwissersmechanisme is bevestigd, is hier geheel verdwenen



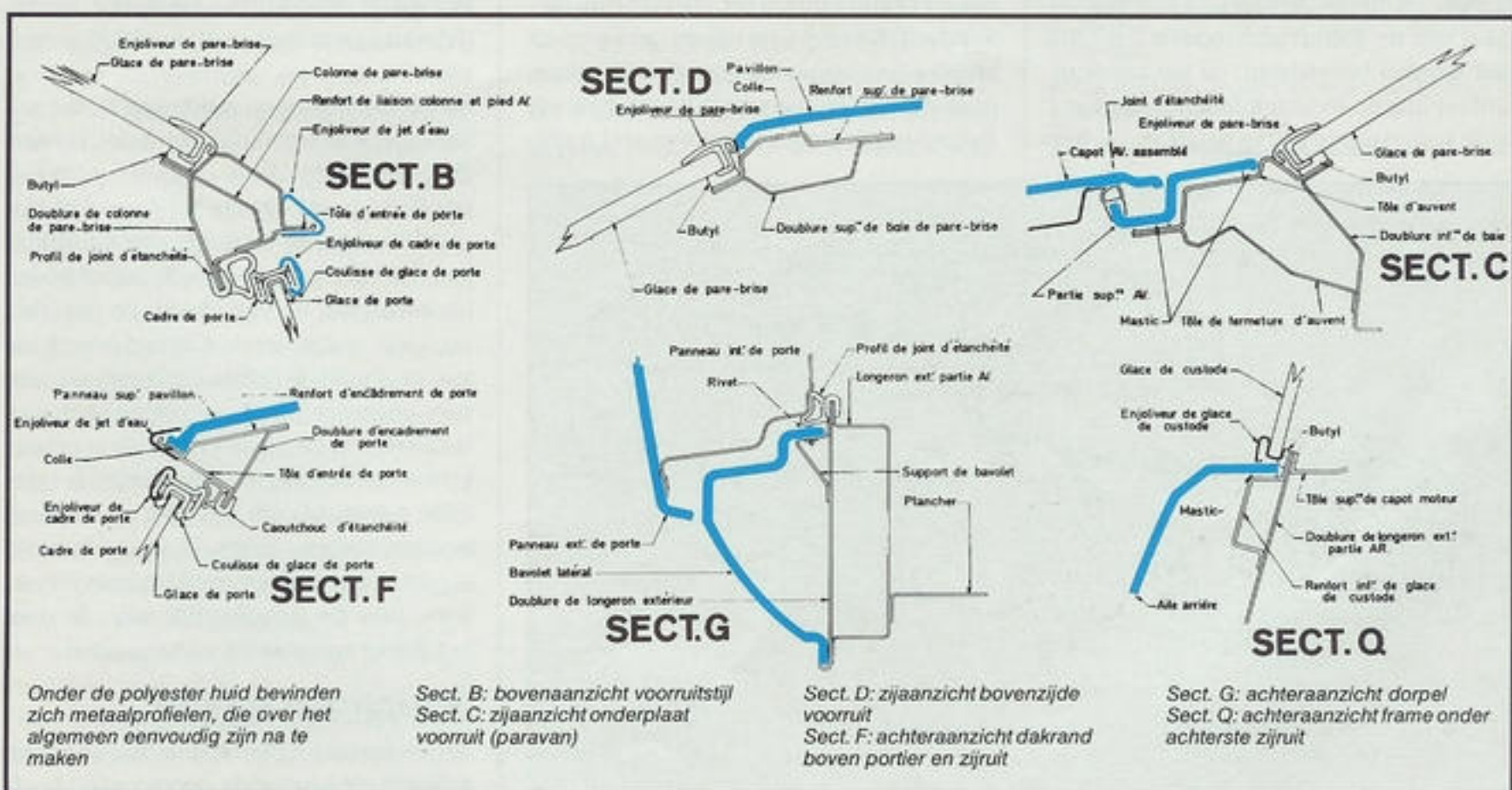
Het roestduiveltje en zijn helse praktijken. Hier (bij afgenomen carrosserie) onder de achterste zijruit. Goed zichtbaar is ook de bevestigingsbalk van de wieldraagarm



De toestand van de kofferruimte kan zowel van buiten, als (zoals hier) van binnenuit worden beoordeeld



Vooraf de bevestigingspunten van de stabilisatorstang aan het chassis vragen extra aandacht: in dit geval zijn ze verdwenen!



van het passagierscompartiment) veel te lijden. Hoewel dit hoekpunt uit een driedubbele plaat bestaat, komt het vaak voor dat er niets meer aanwezig is. In het interieur is dit ook simpel vast te stellen door verwijdering van de daar aanwezige bekleding. De meeste Bagheera's lekken langs het voorruitrubber, dus een kijkje onder de vloerbedekking is een vanzelfsprekendheid. De dorpels zijn aan de buitenzijde van polyester, maar de binnenkant (onder de auto) is van metaal en dient derhalve op aanwezigheid te worden gecontroleerd.

Nieuwe dorpels zijn niet meer leverbaar, maar door het vlakke profiel kunnen ze eenvoudig uit een plaat worden gebogen.

BALK VAN BELANG

Na demontage van het achterwiel kunt u de opstaande balk die zich bevindt voor de bevestiging van de wieldraagarm inspecteren. Deze balk is van belang voor de stevigheid van de gehele achterkant van de auto, met name voor de ophanging van motor en achterwielen. Door het hoofd in de wielkast te steken en omhoog te kijken kan met behulp van een zaklantaarn worden vastgesteld of de aansluiting tussen carrosserie en achterste zijruit nog door het oorspronkelijk aanwezige stalen frame verzekerd is: door ophoping van vocht tussen polyester en metaal wordt het roestproces versneld. Van buiten af is deze plek niet zichtbaar daar het polyester doorloopt tot onder het raamrubber. Vanuit deze positie in de wielkast kan ook de staat van de kofferruimtebodemplaat en -zijkant worden beoordeeld, en het verdient aanbeveling de toestand hiervan ook vanuit de kofferruimte zelf te bekijken. Na het

openen van de grote achterraut zijn koffer- en motorruimte toegankelijk, van bovenaf is er echter van laatstgenoemde weinig te zien.

Een laatste controle van de carrosserie tenslotte betreft de metalen randen van het dak. Deze lopen tussen de sierlijst en het rubber van portieren en zijruiten. De magneet kan ook hier uitkomst brengen. Aan de achterzijde is de staat van de dakbalk te testen door de beide klepjes naast de achterraut te openen (aan de rechterzijde bevindt zich hier de benzinedop) en met de vingers de hardheid van het metaal aan het begin van deze balk te beoordelen.

Het lijkt nu wel of de Bagheera altijd roestproblemen geeft. Inderdaad is dit vaak zo, maar reparatie is wel degelijk uitvoerbaar. De handige doe-het-zelver kan de polyester delen van de carrosserie verwijderen, waardoor het metalen frame goed toegankelijk is voor reparaties. Vaak blijkt in de praktijk dat de staat van de carrosserie, of voornamelijk van wat daaronder zit, bepalend is voor het eventuele voortbestaan van deze automobiel.

BETROUWBARE TECHNIEK

Technisch gezien blijkt de Bagheera namelijk weinig problemen te kennen. De Simca-motoren zijn erg sterk en een zorgvuldig bereden en goed onderhouden Bagheera kan gemakkelijk kilometerstanden bereiken van 150.000 tot 200.000. Is de auto echter stevig bereden, dan zal bij ongeveer 100.000 km het olieconsumptie toenemen. Het vervangen van zuigerveren en klephoedjes is op zich niet moeilijk, maar door de lastige toegankelijkheid van het motorcompartiment is het wel veel werk.

Technische gegevens

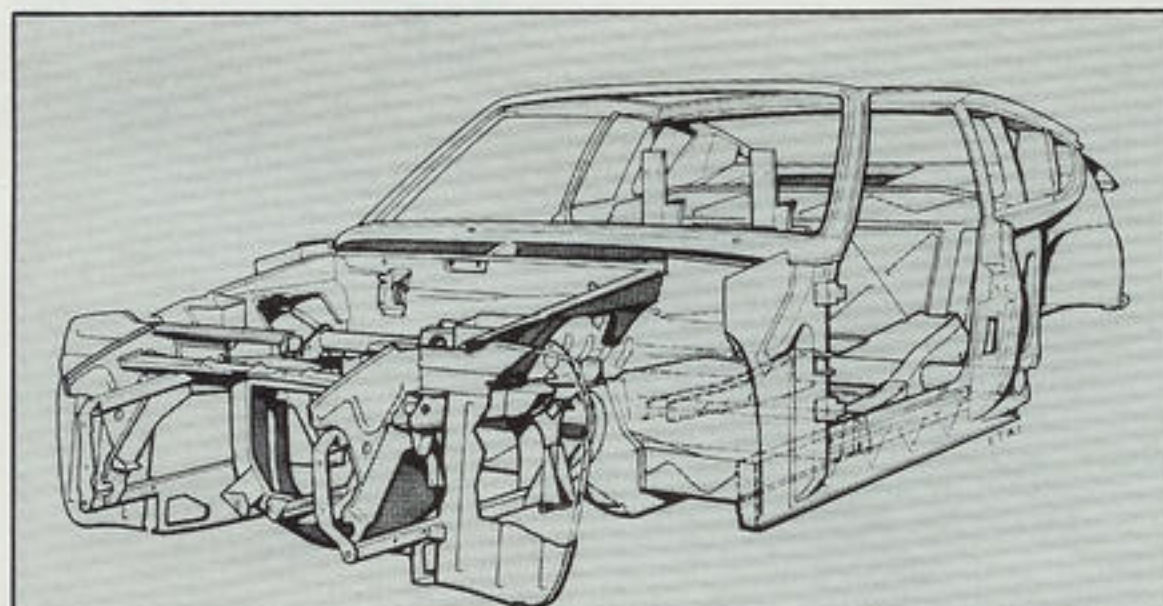
Merk Type	Matra Simca Bagheera, Courrèges (1974)	Matra Bagheera
Bouwjaar	1973-1976	1976-
Cilinderinhoud (cm³)	1294	1442
Boring x slag (mm x mm)	76,7 x 70	76,7 x 70
Vermogen (DIN-pk/kW)	84/62	84/62
bij toerental (per min)	6000	5600
Koppel (mkg/Nm)	10,8/106	12,5/106
bij toerental (per min)	4400	3000
Carburatie	2 dubbele valstroom	1 dubbele valstroom
Topsnelheid (km/h)	185	185
Gewicht (kg)	885	980
Aantal versnellingen	4 gesynchroniseerd v	
Remsysteem	bekrachtigd, geschei	
Bandenmaat voor	155 HR 13	
achter	185 HR 13	
Afmetingen:	1974-1976:	
Wielbasis (cm)	237	
Lengte (cm)	397,4	
Breedte (cm)	173,4	
Hoogte (cm)	117,5	
Spoorbreedte voor (cm)	138,1	
achter (cm)	143,1	
Inhoud benzinetank (l)	60	

De vierversnellingsbak kent eveneens weinig kuren. Een synchromesh (kosten ongeveer f 15,—) vervangen is voornamelijk arbeidsintensief omdat de bak helemaal onder de auto zit. Veel meer werk is het vervangen van de koppeling, waarvoor toch gauw een bedrag van f 1200,— tot f 1300,— moet worden uitgetrokken, ook al omdat de versnellingsbak, startmotor en aandrijfassen gedemonteerd moeten worden vanuit een moeilijke positie. De montage van een niet-originele koppelingsplaat moet worden afgeraden, omdat deze kan gaan slippen boven 5000 toeren per minuut.

Als de aandrijfassen rammelen bij het nemen van een bocht, betekent dat vervanging: een ruilas kost ongeveer f 300,— per stuk en ook hier is het karwei tijdrovend. Verkeerde montage van de uitlaat kan door het kantelen van de motor leiden tot breuk van de pijp vlakbij de pot. Een originele uitlaatdemper is nog leverbaar via de Peugeot-Talbot-dealerorganisatie voor ongeveer f 700,—. Volgens kenners verdient een originele uitlaat de voorkeur boven een imitatie in verband met de optimale benutting van het niet overmatige motorvermogen. Eenmaal juist afgesteld is een Bagheera een goed lopende bruikbare auto die gemakkelijk door de doe-het-zelver kan worden onderhouden.

DE DAGELIJKSE PRAKTIJK

Als we ervan uitgaan dat de Bagheera op de hiervoor genoemde punten goed heeft



Onder de fraaie polyester koets gaat veel metaal schuil, dat nogal eens tot roestproblemen aanleiding geeft

Simca Bagheera	Talbot Matra Bagheera	Matra Simca Bagheera S, X, Courrèges	Talbot Matra Bagheera X
1980	1980	1975-1980	1980
1442	1442	1442	1442
76,7 x 78	76,7 x 78	76,7 x 78	76,7 x 78
84/62	90/66	90/66	90/66
5600	5800	5800	5800
12,5/123	12,2/120	12,4/122	12,4/122
3200	3200	3000	3000
1 dubbele valstroom	2 dubbele valstroom	2 dubbele valstroom	2 dubbele valstroom
173	190	178	178
980	960	1015	1015
	(tot 1976)	(vanaf 1976)	(vanaf 1976)

ruit, 1 achterruit
nremssysteem met voor en achter schijfremmen

1976-1980:

237
401
173,7
122
140,2
146,6
56

gescoord, kan de auto prima als dagelijks vervoermiddel worden ingezet. Hoewel velen het motorvermogen aan de lage kant vinden, leveren de 84 of 90 pk sterke motoren toch goede prestaties. Een vlotte acceleratie en een top die tussen de 185 en 195 kilometer ligt moeten voor ons land toch voldoende zijn. Het voordeel van de kleine motor en de gunstige stroomlijn van de polyester carrosserie is duidelijk merkbaar in het voor een sportwagen lage benzineverbruik. Bij een vlotte rijstijl bedraagt dit gemiddeld 1 op 12, terwijl bij normaal gebruik 1 op 15 geen uitzondering is. Door de centraal geplaatste motor heeft de Bagheera een perfecte, bijna neutrale wegligging, waardoor het een plezier is om niet altijd de snelweg te nemen.

Eén van de meest opvallende eigenschappen van de Bagheera is de aanwezigheid van drie zitplaatsen voorin. Het is even wennen, maar drie niet te grote mensen kunnen inderdaad op de eerste rang zitten. Een ander voordeel van het middenmotor-concept is de aanwezigheid van een royale, door zijn rechthoekige vorm optimaal bruikbare kofferruimte achterin. Het gewicht van de Bagheera schommelt rond de 1000 kg voor de latere types, hetgeen voor een auto van dit kaliber niet bepaald hoog kan worden genoemd.

De aanwezigheid van de vele Simca-onderdelen impliceert dat voor service en onderdelenvoorziening een beroep kan worden gedaan op de Peugeot-Talbot-dealerorganisatie, al zal in de praktijk met

wat levertijd rekening moeten worden gehouden. Gebruikte onderdelen zijn gemakkelijk te vinden op de sloop waar regelmatig Bagheera's worden aangetroffen, maar vooral ook veel Simca's 1100 en 1308.

Let u er overigens wel goed op dat de voorruit niet gebarsten is? Deze zijn namelijk moeilijk te vinden en bepaald niet goedkoop. Verder is het van belang te weten dat de bandenmaat voor en achter verschillend is. Het is belangrijk deze maten aan te houden, omdat de voorwielen de snelheidsmeter laten draaien en de achterwielen bepalend zijn voor het toerental van de motor bij hogere snelheden. Wilt u bredere banden, zorg er dan voor dat in ieder geval de door de fabriek gehanteerde verhoudingen gelijk blijven.

CONCLUSIE

Bij aanschaf van een Bagheera zal het meestal gaan om een auto van het latere type voorzien van de grotere bumpers. Het eerste type komt steeds minder vaak voor en is meestal op een gunstige uitzondering na in zeer slechte staat. In de praktijk blijkt het 'S'-type het meest aangeboden, terwijl de uiterst complete en luxueuze 'X' en 'Jubilée'-typen qua prijs nauwelijks méér opbrengen. Een witte raaf onder de Bagheera's is de Courrèges-uitvoering die uitsluitend in mat wit werd geleverd met een interieur van echt leer in een fraaie kleurcombinatie van wit met cognac. Van deze versie zijn er slechts weinig verkocht.

Niet zo zeer de uitvoering of de accessoires zijn bepalend voor de prijs, maar veel meer is de totale staat van de auto doorslaggevend. Onder de vijf mille weet u zich

(uitzonderingen daargelaten) verzekerd van een onderdelendonor of een flink restauratie-object; een APK-goedgekeurde Bagheera brengt – afhankelijk van het bouwjaar – tussen vijf- en achtduizend gulden op, terwijl een puntgaaf exemplaar gemiddeld tussen negen- en dertienduizend gulden van eigenaar verwisselt.

Hieruit blijkt dat de Bagheera (nog) niet geschikt is als geldbelegging. Wie echter tijd en geld in deze auto durft te investeren, weet zich verzekerd van een mooie, goed op de weg liggende, redelijk snelle en zuinige sportwagen, die veel rijplezier kan brengen. Bovendien rijdt u dan in een auto van een inmiddels historisch merk dat in het verleden vele overwinningen in de autosport heeft behaald. Dit gegeven alleen al zou de Matra Simca Bagheera tot een klassieker moeten maken.

BOEKEN

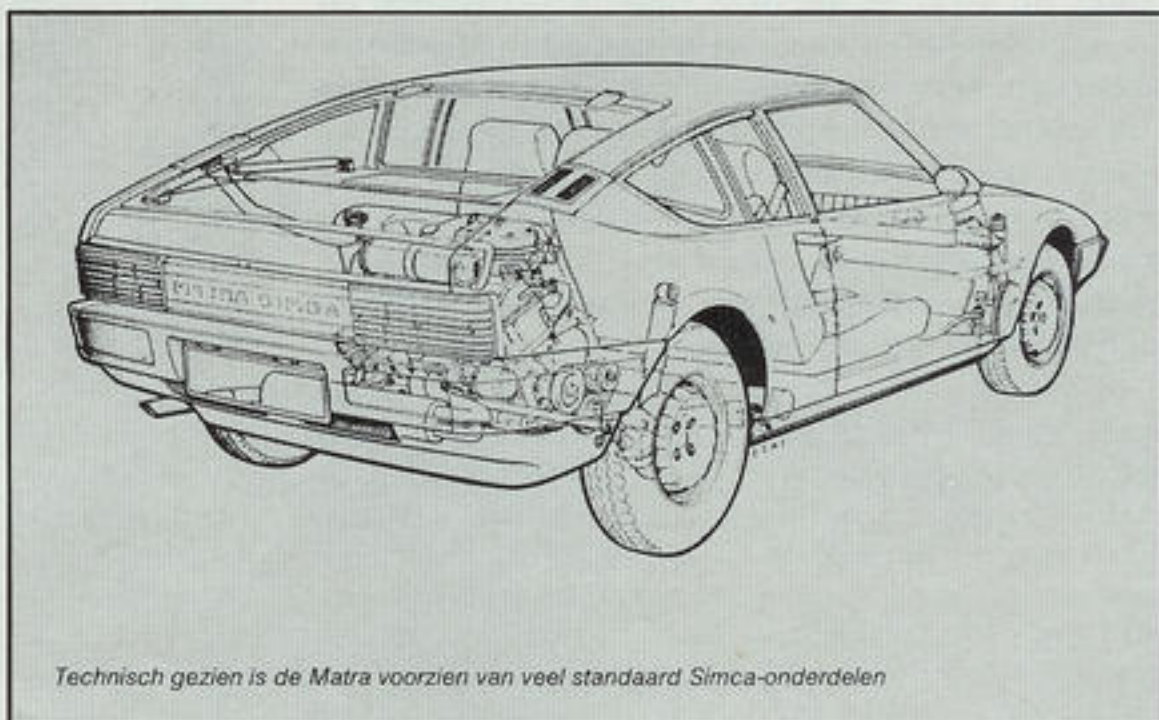
Bucheli, Reparatiehandleiding Matra Bagheera 1973-1980.
Revue Technique Automobile, Matra Simca Bagheera 1973-1980.
Werkplaatshandboek en onderdelenboek: als copie verkrijgbaar via de club.

CLUB

De Bagheera is ondergebracht in de Simca en Matra Sports Club, die ook bezitters verenigt van Simca's Rallye 1, 2 en 3, Sunbeam's T1 en Lotus en Matra Djet, M530, Murena en Rancho. De club heeft geen onderdelenvoorraad, maar kan wel bemiddelen bij het zoeken, mede dank zij de goede contacten met Peugeot-Talbot Nederland en de diverse onderdelenleveranciers.

Secretariaat: Simca en Matra Sports Club, Postbus 4015, 2003 EA Haarlem, tel. 023-333997.

Contactpersoon Matra Bagheera: André Kout, tel. 02240-96359.



Technisch gezien is de Matra voorzien van veel standaard Simca-onderdelen