

Klassiek & Techniek

Restauratie:

Datsun 240 Z **Een perfecte Japanner!**

- Austin Seven
Brooklands Special
- Alles over bobine en
ontsteking
- Auto rijklaar maken
na winterslaap



Aankoopadvies:
Matra Bagheera



Restauratie:
Lambretta Li150



Goedkope, zuinige, unieke Francaise... Vive la France!

Aankoopadvies



Matra, een naam die sinds 2004 historie is, want de autofabriek ging failliet nadat Renault de stekker uit de Avantime trok, die de grootste inkomstenbron vormde voor Matra waar dit futuristische, geflopte model werd geproduceerd. Matra heeft het bijna zestig jaar volgehouden als autoproducent: in 1946 richtte Mr. Chassagny een bedrijf op, gespecialiseerd in geleide raketten, satellieten en allerlei wapens. Matra staat overigens voor Société Général de Mécanique Aviation Traction.

MISSCHIEN VREEMD dat Matra in 1964 de autoproductie startte met de Djet en later de M530 met Ford V4-motor. Niet als je weet, dat Matra als sponsor optrad in de automobielsport en later de autosportactiviteiten van René Bonnet (van Deutsch-Bonnet, 1938-1961) overnam. Bonnet was pionier in het toepassen van kunststof voor de carrosseriebouw. Zie hier de grondlegging van sportieve kunststof Matra's! In samenwerking met Chrysler kwam in 1973 de Bagheera. Een sportwagentje met unieke kenmerken. Matra beweerde namelijk, dat kopers van sportieve wagens meer wilden dan twee zetels, maar dat de krappe 2+2 oplossing nauwelijks voldeed aan deze wens. Daarom koos de Franse autofabriek voor drie voerstoelen tussen een iets breder wielspoor. Om de voeten de vrije ruimte te geven, was een cardantunnel uit

den boze. Achterwielaandrijving met de motor vóór de achteras werd zodoende een fraai alternatief en benadrukte tevens het sportieve karakter. De neus kon hierdoor mooi vlak gehouden worden en – voor die tijd – trendy klapkoplampen rondten het geheel af. Als naam werd gekozen voor die van de zwarte panter uit Kipling's Jungleboek: Bagheera. Eigenlijk is het Bagira, maar Simca is Frans, dus eigenwijs(?). In 1976 vond men het nodig de Bagheera een facelift mee te geven. Deze plastische chirurgie – wat hier letterlijk opgaat – resulteerde in een ietwat verlengde neus, aangepast achterste en vergrote zijruiten en andere achterlichten en bumpers. In deze gedaante bleef de Bagheera tot en met 1980 in productie (sinds 1978 onder controle van Peugeot). Hierna nam de Murena, met eveneens drie voerstoelen,

zijn plaats in. De laatste Matra liep in 1984 van de band, waarna het merk volledig overstapte op de productie voor derden, met name de Renault Espace. Terug naar ons onderwerp: de Bagheera. Simca leverde belangrijke mechanische delen voor dit model. Zoals de motor, maar ook de voorwielophanging en besturing, de 'remmerij' (schijfremmen rondom), elektrische installatie en de verwarmings- en



Matra Bagheera

ventilatie-unit. Matra was verantwoordelijk voor de onafhankelijke achterwielophanging met torsiestabilisatoren en de pneumatische bediening van de klappoplampen en – uniek – de verstelbare achterraut. De Bagheera kende als concurrenten wagens zoals de VW-Porsche 914/2.0 en Fiat X1/9. De Fransoos stak hierbij toch wel af vanwege zijn 'voorstoel-concept'. Hij is het breedst: 1734 mm, de 'VoPo' 914 meet 1650 mm en de Fiat 1590 mm.

HET UITERLIJK VAN DE WAGEN doet denken dat de Bagheera in 'no time' naar de 100 spurt. Helaas! Achter de voorstoelen zit een 1294 cc viercilinder uit de Simca 1100 Special. De 1100 TI en 1000 Rallye 2 peurden hier 82 pk uit. Matra verhoogde de compressieverhouding en monteerde twee dubbele Weber carburateurs waardoor er 2 pk bijkwamen. Dankzij de lichte kunststof koets en goede stroomlijn werd een snelheid van 185 km/u gehaald. 0 tot 100 verliep in 12 seconden. Zijn concurrenten deden het niet veel beter: VW-Porsche 0-100 in 11 seconden en top 190, Fiat X1/9 respectievelijk 13 seconden en 170. Waar alles om draait is uiteraard de kilogram per pk verhouding: Matra 10,5, VW-Porsche 9,5 en Fiat 8,9. Logisch eigenlijk, want van een 2-liter ("VoPo" 914) mag je meer verwachten dat een 1,3 liter. Meer vermogen kwam met de introductie van de Bagheera S in 1975 (1442 cc 90pk).

De motoren zijn uiterst betrouwbaar en gaan moeiteloos 150.000 tot 200.000 kilo-

Deze zeldzame Courrèges werd getoond op een beurs in Reims. Niet te koop, overigens.



MODELLEN

Het modellenpallet van de Bagheera is redelijk overzichtelijk. Het eerste model werd geproduceerd van 1973 tot in 1977 en was er als basisuitvoering en S (vanaf 1976 met de 1442 cc motor uit de Simca 1308 GT). In 1975 bood Matra een luxe versie aan, de Courrèges genoemd naar een mode-ontwerper, in een oplage van 500 stuks. Deze Bagheera kenmerkte zich door zijn witte koetswerk met wit lederen interieur en speciale kofferset. Na 30.248 stuks werd er in 1977 een facelift doorgevoerd (serie 2) met o.a. grotere bumpers, grotere achterlichten (van Simca 1307/08) en de achterste zijramen werden verlengd om het zicht naar achteren te verbeteren. Het interieur werd aangepakt, wat resulteerde in iets meer hoofdruimte. De modellenreeks bleef bestaand uit de basisuitvoering en een snellere S-versie. Later kwam daar de X-versie bij en in 1979 de Jubilé. In 1980 viel na 17.554 stuks van type 2 het doek en nam de Murena het over.

In 1974 zijn er 2 prototypes gemaakt met een U8-motor. U8 staat voor twee viercilinder motoren, met elkaar verbonden door een ketting tussen de krukassen. De oliecrisis gooide roet in het eten en dus bleef het bij de zuinige viercilinders. In het Matra-museum te Romorantin is er één te bezichtigen.

GEGEVENS MATRA BAGHEERA

Model / type	basis, Courrèges type 1	S, Courrèges type 1	basis type 2
Bouwjaar	Bagheera 1973-1976, Courrèges 1975	1976	1977-1978
Motor			
Cilinderinhoud	1294 cc	1442 cc	1294 cc
Boring x slag	76,7 x 70 mm	76,7 x 78 mm	76,7 x 70mm
Compressie	9,8:1	9,5:1	9,5:1
Max. vermogen	84 pk/6000 tr	90 pk/5800 tr	84 pk/6000 tr
Max. koppel	10,8 mkg/4400 tr	12,5 mkg/3000 tr	10,8 mkg/3200 tr
Carburatie	twee dubbele	twee dubbele	twee dubbele
Wielophanging			
Voor	onafhankelijke draagarmen, torsieveren		
Achter	onafhankelijke draagarmen, torsieveren		
Remmen	schijfremmen rondom		
Maten en gewichten			
Gewicht	885 kg	980 kg	980 kg
Lengte	3,974 m	3,974 m	4,010 m
Breedte	1,734 m	1,734 m	1,737 m
Hoogte	1,175 m	1,175 m	1,220 m
Prestaties			
Topsnelheid	185 km/u	190 km/u	185 km/u

GEGEVENS MATRA BAGHEERA (tabel 2)

Model / type	basis type 2	S, X, Courrèges type 2	U8 prototype
Bouwjaar	1979-1980	S: 1977-1979, Courrèges: 1977-1978, X:	
1979-1980	1974		
Motor			
Cilinderinhoud	1442 cc	1442 cc	2588 cc
Boring x slag	76,7 x 78 mm	76,7 x 78 mm	76,7 x 70mm
Compressie	9,5:1	9,5:1	9,8:1
Max. vermogen	84 pk/5600 tr	90 pk/5800 tr	168 pk/6200 tr
Max. koppel	12,7 mkg/3200 tr	12,2 mkg/3200 tr	22 mkg/4000 tr
Carburatie	twee dubbele	twee dubbele	vier dubbele
Wielophanging			
Voor	onafhankelijke draagarmen, torsieveren		
Achter	onafhankelijke draagarmen, torsieveren		
Remmen	schijfremmen rondom, U8 geventileerd		
Maten en gewichten			
Gewicht	980 kg	1015 kg	niet bekend
Lengte	4,01 m	4,01 (X: 4,054) m	4,14 m
Breedte	1,737 m	1,737 m	1,734 m
Hoogte	1,220 m	1,22 m	1,220 m
Prestaties			
Topsnelheid	185 km/u	190 km/u	230 km/u



Details van de Bagheera uit de eerste serie.

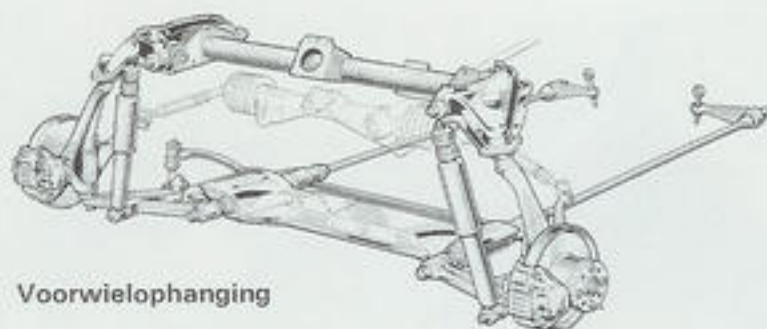


Enkele prototypes, genaamd M550 A en B. Zij aanzicht heeft wel iets weg van een Renault 15/17.

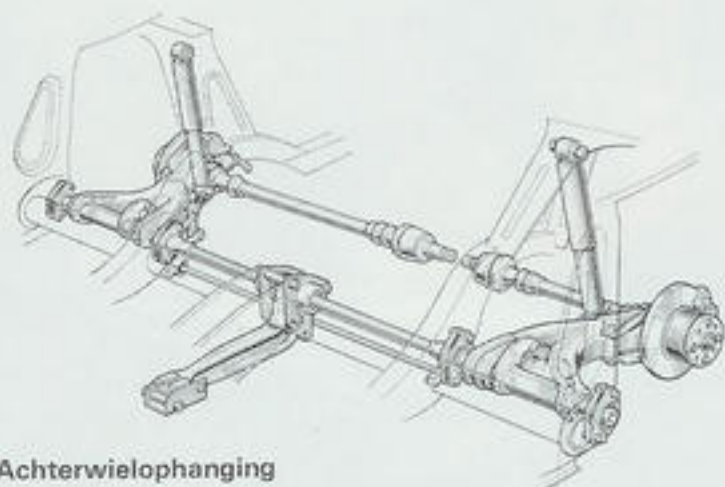


meter mee, mits uiteraard de normale onderhoudsintervallen gerespecteerd worden. Zo zal elke 10.000 km de olie vervast moeten worden en is het nodig de kleppen te stellen. Deze vertonen namelijk nogal eens speling en tijdig stellen is daarom het advies. Als het Simca-blok de 100.000 km is gepasseerd, neemt het olieconsumptie toe.

Veelal niet zorgelijk: nieuwe zuigerveren en klepzittingen verhelpen dit weer. Zijn de zuigers aan vervanging toe, dan hebben de originaliteitsfreks een groot probleem: Nieuwe, originele zuigers zijn niet meer te krijgen. Overige onderdelen zijn volop voorradig. Omdat de Bagheera's niet door hun assen zakken van de pk's, worden zij



Voorwielophanging



Achterwielophanging

De onafhankelijke voor- en achterwielophanging zijn afkomstig van Simca.

Marktprijzen

(Bron: Onschatbare Klassieker)

In onderstaande tabel enkele prijsindicaties

Model	A	B	C	D	E
Bagheera 1973-1978	9.000	5.500	3.700	2.100	1.000
Bagheera S 1975-1980	9.500	6.700	4.200	2.800	1.500

De waarde-indicaties zijn gebaseerd op transacties tussen particulieren:

A: Excellent; in winnende concoursstaat, met zorg gekoesterd, in alle details origineel, de historie is bekend. Restauratie in verleden is toegestaan mits uitgevoerd volgens de fabrieksspecificaties met originele onderdelen.

B: Goed; in goede tot perfecte staat. Geen afwijkende details. Een evt. restauratie is goed uitgevoerd en de techniek is in orde. Gebruik van de auto mag in het in-/exterieur in lichte mate waarneembaar zijn.

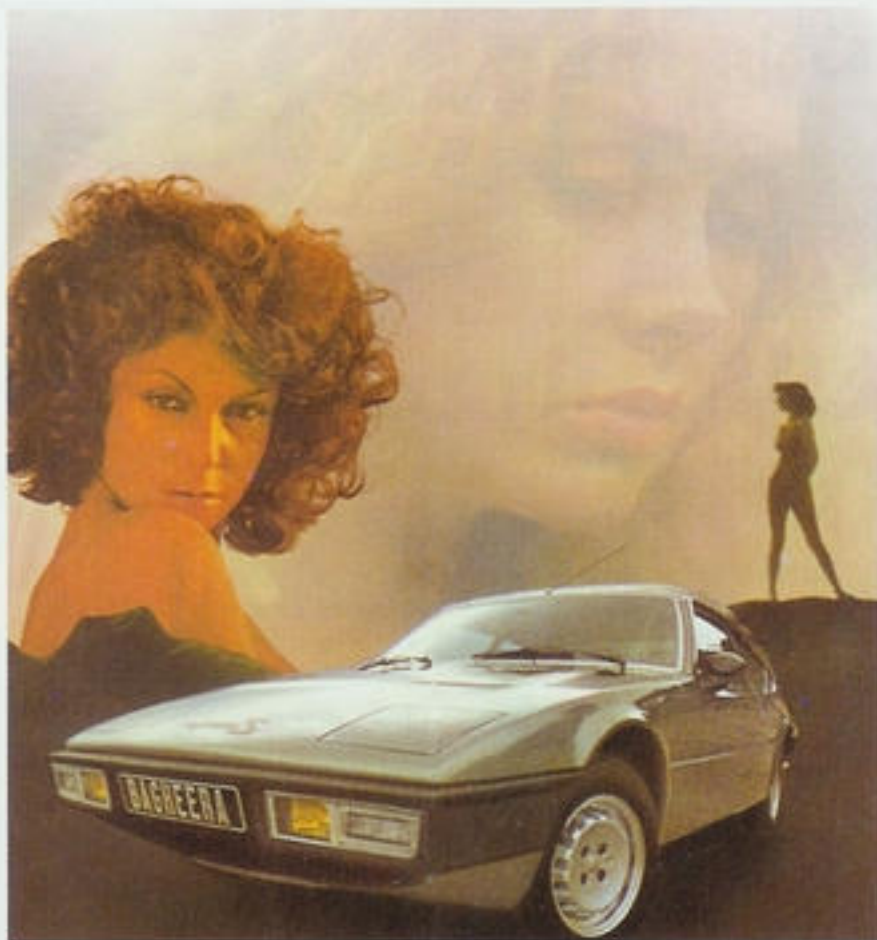
C: Voldoende; in voldoende tot goede staat met kleine optische onvolkomenheden of technische veranderingen. De totale indruk is gebruikt maar zeker niet versleten. Voor deelname aan verkeer is de auto rijklaar.

D: Redelijk; in redelijk tot voldoende staat, echter met de nodige gebruik-/slijtagesporen. Met de auto kan worden gereden. Er dienen lichte werkzaamheden verricht te worden. In totaliteit is alles goed te overzien.

E: Onvoldoende; in onvoldoende tot matige staat. Niet geheel compleet, het verleden heeft duidelijk zijn sporen achtergelaten. Rijden is niet mogelijk. Restauratie vraagt de nodige kennis en investering.

Een type 2 met vouw-dak.

vaak getuned. Een zogenaamde 'cassette-verdeler' van Marschal wordt soms toegepast, welke een vast vervroegingstijdstip heeft. Na verloop van tijd resulteert dit in ingebrande contactpunten en allerlei nevenproblemen. Wees hier dus kritisch op! Veel beter is een elektronische ontsteking van bijvoorbeeld een Talbot Horizon. Een verdere vorm van tuning is het inlepen van een 1.6 liter uit de Matra Murena (basis van motorblok is identiek aan die van de Bagheera). Ook zijn er voorbeelden van de 1.9 liter uit de Citroën BX. De 2.2 liter uit de Murena past echter niet; te krappe motorruimte. De inbouw van een V6 wordt door de club afgeraden.



MET SCHAKELN BEN JE SNEL KLAAR in de Bagheera: alle versies hebben een vierbak, die een goede reputatie heeft. Let bij aankoop wel op versleten beschermhoezen/moffen van de aandrijfassen. Als deze gescheurd zijn, is vaak de homokineet van de aandrijfjas versleten. Deze as is lastig te vervangen; ruilexemplaren zijn gelukkig wel te krijgen. Als de vervanging uitgevoerd wordt volgens het werkplaatshandboek, dan kost dit enkele uren. Daarbij komt nog, dat na jaren trouwe dienst alles muurvast zit en grof geweld noodzakelijk is. Je zou zo het handboek de open haard in willen gooien en dat is nu precies wat je zou moeten doen! De klus kan het beste aangepakt worden door de homokineet bij de bak los te maken, bij het naaldlager (dit hebben 'die Fransen' niet in het boek gezet). Zo heb je de aandrijfjas er binnen een kwartiertje uit!



De Bagheera Courrèges was aangekleed door een Franse modeontwerper, die tal van leuke details bedacht.



Het wit lederen interieur van de Bagheera Courrèges. Er zouden er slechts 500 van zijn gemaakt.

Mannen dromen van een Bagheera S en... mooie vrouwen!

Als de koppeling versleten is, mag er 250 euro (kost complete set) van de prijs afgepingeld worden. Geen sportwagenprijs dus, die onderdelen. Vervangen is een lastig klusje, want door het middenmotorconcept dien je hiervoor twee dagen verlof op te nemen. Alles is echter goed door de doe-het-zelver te doen en je hebt er geen specifiek gereedschap voor nodig.

De startmotor wil nog wel eens kapot gaan. Logischerwijs verwacht je deze naar boven uit te bouwen. Bespaar jezelf de bloed, zweet en tranen, want dit lukt nauwelijks. Doe maar langs onder!

EEN ZWAK PUNT IS HET UITLAATSPRUITSTUK, dat gegoten is uit gietijzer. De Bagheera heeft een specifiek spruitstuk, herkenbaar aan een hamertje dat ingegoten is. Het is dus anders dan een Simca-spruitstuk, zoals sommigen pretenderen. Als dit spruitstuk enigszins slecht gemonteerd is, dan scheurt 'ie. Bij Carjoy in Herwijnen (www.carjoy.nl) zijn imitatie rvs-spruitstukken verkrijgbaar, die steviger zijn en tevens een mooier geluid produceren. Originele rvs-spruitstukken duiken soms in de UK op (www.matramagic.co.uk). Imitatie sportuitlaten van Ansa van weleer zijn absoluut niet meer te krijgen.

De Bagheera heeft schijfremmen rondom

en een handrem die op de achterwielen aangrijpt. Deze heeft een aluminium huis met een ijzeren mechanisme. Deze twee metalen hebben vaak ruzie, wat resulteert in spanningscorrosie en het vastzitten van de handrem. Als een wagen lang stil heeft gestaan is dit ingeprogrammeerd. Revisiesetjes van Bendix en Até zijn overigens nog normaal verkrijgbaar. Opleuken met een sportsetje met dubbele zuigers kan ook. De voorwielophanging met torsieveren is erg roestgevoelig. Daar waar de torsieveren in de ophanging bevestigd zijn, treedt met name het roestproces in werking. Als hier speling op zit en/of je ziet hier veel roest, dan betekent dit het uitbouwen van de complete ophanging en restauratie. De achterwielophanging is redelijk probleemvrij, afgezien van de APK-keurpunten (spelling, versleten rubbers). Het is wel raadzaam een achterwiel eraf te halen om de bevestiging van de wieldraagarm aan de balk te inspecteren op roest.

Tegen de rugleuning van de zitting, aan de zijde van de kofferbak, zit een verstevigingsschot. Als deze verrot is, gaat de auto wringen wat als eerste herkenbaar is aan een gescheurd uitlaatspruitstuk.

DAN DE POLYESTER CARROSSERIE! Polyester roest uiteraard niet, maar kent specifieke aandachtspunten. Kleine scheurtjes in de toplaag zorgen ervoor dat er vocht onder komt. De toplaag zet uit en scheurt verder. Tevens wordt de lak dof. Veel schuren en goed spuitwerk kunnen dit probleem verhelpen. Het spuiten van een polyester carrosserie is overigens geen standaard karwij; de carrosserie moet in een oven, zodat de lak als het ware ingebakken wordt. Carrosseriedelen zijn nog volop ver-

Boekentips

- **Matra Limited Edition 1965-1983.** Brooklands Books, Eur 21,65

Verzameling van 28 tijdschriftartikelen in één uitgave bijeen gebracht door de Engelse uitgever 'Brooklands Books'. Artikelen over o.a. de Bonnet Djet 5, M530, the MS84, 660 Le Mans car, MS120, Bagheera, Rancho en de driezits Murena. Voorzien van 200 zwart/wit illustraties, 92 blz. Engels.

- **Matra de Route, auteur D. Pagneux, ca. Eur 45,00**

Dit boek beschrijft de complete historie van het Franse sportwagenmerk met vele z/w en kleurenfoto's. Taal Frans. In Nederland moeilijk verkrijgbaar, maar te bestellen via www.etai.fr

Clubs

- Simca & Matra Sports Club, Postbus 4015, 2003 EA Haarlem, e-mail info@simcamatrasportsclub.nl, www.simcamatrasportsclub.nl (met veel handige links);
- Belgian Matra Club, Chemin Saint Pierre 43, 1400 Nivelles (B), tel. +32-67-211006, fax +32-67-218478

krijgbaar in o.a. Frankrijk.

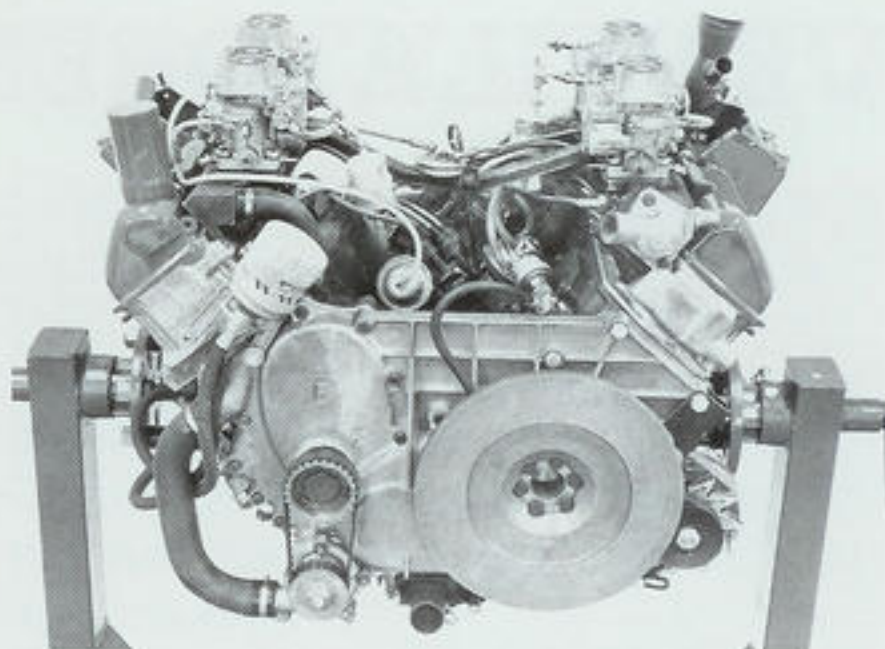
Controleer de dorpels nauwkeurig. Onder de kunststof dorpel zit de metalen dorpel die uit drie platen is opgebouwd en vaak roestig is. Nieuwe zijn niet meer verkrijgbaar, maar eenvoudig na te maken. Ditzelfde geldt voor het voetencompartiment: rotgevoelig, maar rechttoe, rechtaan plaatwerk.

Gegalvaniseerde chassis waren een tijdje verkrijgbaar. Er lagen namelijk ooit een 10-tal in het gras bij de fabrikant van de Murena-chassis en die heeft deze alsnog gegalvaniseerd, net zoals die van de Murena. Wees zuinig op de voorruit! Ze zijn nog verkrijgbaar bij de specialisten, maar veroorzaken een kostenpost van 1600 euro! Goed verzekeren dus! Tweedehands kosten ze circa 300 euro, maar dan moet die er nog in en er zijn niet veel bedrijven die dit op eigen risico doen. Achterruit zijn volop te krijgen.

De voorruit is gelijmd in de carrosserie. Rondom zit een sierstrip die het geheel verfraaid. Maar... is deze aan vervanging toe, reken dan op 500 euro als je er een vindt. Het alternatief is een ander rubber kiezen zonder uitsparing voor de sierstrip.

DE KOPLAMPEN KLAPPEN middels een vacuümmechanisme. Een holle balk bij de motor achterin zorgt als vacuumreservoir. Na het rijden, als de motor is uitgeschakeld, moet er nog voldoende vacuum in de balk aanwezig zijn, om de koplampen nog zeker 3 tot 4 keer op en neer te laten gaan. Als dit niet meer lukt, dan kan dit verschillende oorzaken hebben: Een lekkage in de bedieningspomp voorin of een afdichting die stuk is van het reservoir. Een rubberetje vervangen lost dit op. 'Worst case' is het reservoir compleet doorgeroest. Nieuwe koplampen zijn na wat zoeken nog wel te krijgen (setje 80 euro). De lampen hebben een binnenframepje, dus een willekeurig ander passende koplamp kan erin. De achterlichten zijn afkomstig van Simca-modellen. Een typisch Bagheera-euvel is de behuizing van het ruitenwissermechaniek. Het beste is dit te zien als de gehele neus van de auto is gedemonteerd (popnagels doorboren e.d.). Een verkoper zal niet snel zeggen "toe maar, ga je gang" en daarom een tip: Wring voorzichtig met een kleine schroevendraaier onderaan tussen het voorruitrubber en de carrosserie. Kun je er diep insteken, dan is het foute boel: de bak van het ruitenwissermechaniek is verrot. Als er kit zit – wat daar niet hoort – is dit eveneens een slecht teken.

De non-plus-ultra Bagheera U8 met een dubbele viercilindermotor. Helaas bleef het bij 2 prototypes.



HET INTERIEUR KENT VELE VARIATIES in stoffen en

kleuren: tweed, tartan, velours en leder. Sommige stoffen zul je pas na lang zoeken vinden.

Uitzonderlijk mooi is uiteraard een vouwdak. Controleer deze nauwkeurig! Het dak op zich is veelal slecht. Tussen het frame komt water, wat zijn vernietigende werking ijerig doet. De dakpanelen zijn wel na te maken. Let bij aanschaf of het geheel goed gemonteerd is met een passend rubber en goed is afgekit. Een ijverige bezitter zal dit regelmatig hebben ingespoten met siliconenspray. Verder is het interieur probleemloos.

Controleer de kofferbak op lekkage. Onder de bekleding komt namelijk gemakkelijk vocht.

De gaskabel is vrij lang en origineel erg prijzig (100 euro). Bij de fietsenhandel kun je echter een handremkabel van de rol halen. Middels hardsolderen het kogeltje overzetten en voor een prikkie heb je een nieuwe binnenkabel.

Het oog wil ook wat en daarom kiezen velen voor andere, grotere wielen. Een Bagheera heeft vóór een kleinere bandenmaat dan achter. Als de voorbanden/-velgen te breed zijn, verandert dit het hele stuurkarakter van de auto. Houdt daarom de verhouding tussen vóór- en achterbanden in de gaten. Deze moet hetzelfde blijven.

EN HOE RIJDT NU ZO IETS? De Bagheera is geen oncomfortabele sportwagen. Je hebt geen schoenlepel nodig om in te stappen, alhoewel het voor stramme bejaarden een hele exercitie is met de wagenhoogte van slechts 1,18 meter. Lange mensen vinden echter een goede zitplaats, dankzij de over een lange afstand verschuifbare bestuurdersstoel. De passagiersstoelen zijn niet verstelbaar. Het met leder beklede stuurwiel meet slechts 350 mm in doorsnede en is aan de onderzijde afgevlakt, zodat de benen meer ruimte krijgen. Het dashboard is lekker onconventioneel met de bediening voor radio en verwarming/ventilatie verticaal, rechts van 'de klokkenwinkel'.

Het is geen stoplichtsprinter, zoals de specificaties al duidelijk maken. Maar mits wat getuned is een snelheid van 200 haalbaar en goed te doen, zonder dat je met angstzweet in de bilspleet achter het stuur zit. De wegligging is zoals zijn uiterlijk doet vermoeden: plakt aan de weg en gaat haaks de bocht om. Tel hierbij op een brandstofverbruik van 1 op 14 en je hebt een zuinige, unieke, plezierige, goed te onderhouden sportwagen.

Vive la France! ■

Met dank aan Hans van Lent / Simca Matra



Te mooi voor woorden...