

Heft 1/93 Januar

Dr. 4,80 - Lit 5500,- - Pras 460,- - US 38,-  
Dr. 800,- - Kcs 54,- - Fmk. 25,- - 1Y1281 E DM 4,80

# M O L D T I M E R M A R K T

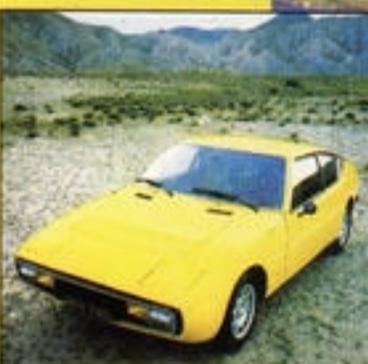
EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

**Tips & Technik:**  
**Alles über**  
**Autoglas**

**Ford P7:**  
**Ein Ami**  
**aus Köln**

## KAUFBERATUNG

Flotter Dreier:  
Stärken und  
Schwächen des  
Matra Bagheera.  
MARKT schaut  
dem Dreisitzer  
unters schicke  
Kunststoffkleid



## ZWEIRAD



Motorrad für  
jedermann:  
Mit der Z22  
landete  
Zündapp in  
den 20ern  
einen  
Volltreffer

## LEUTE

Phantasieprodukte:  
Ein Gespräch  
mit Graf  
Goertz



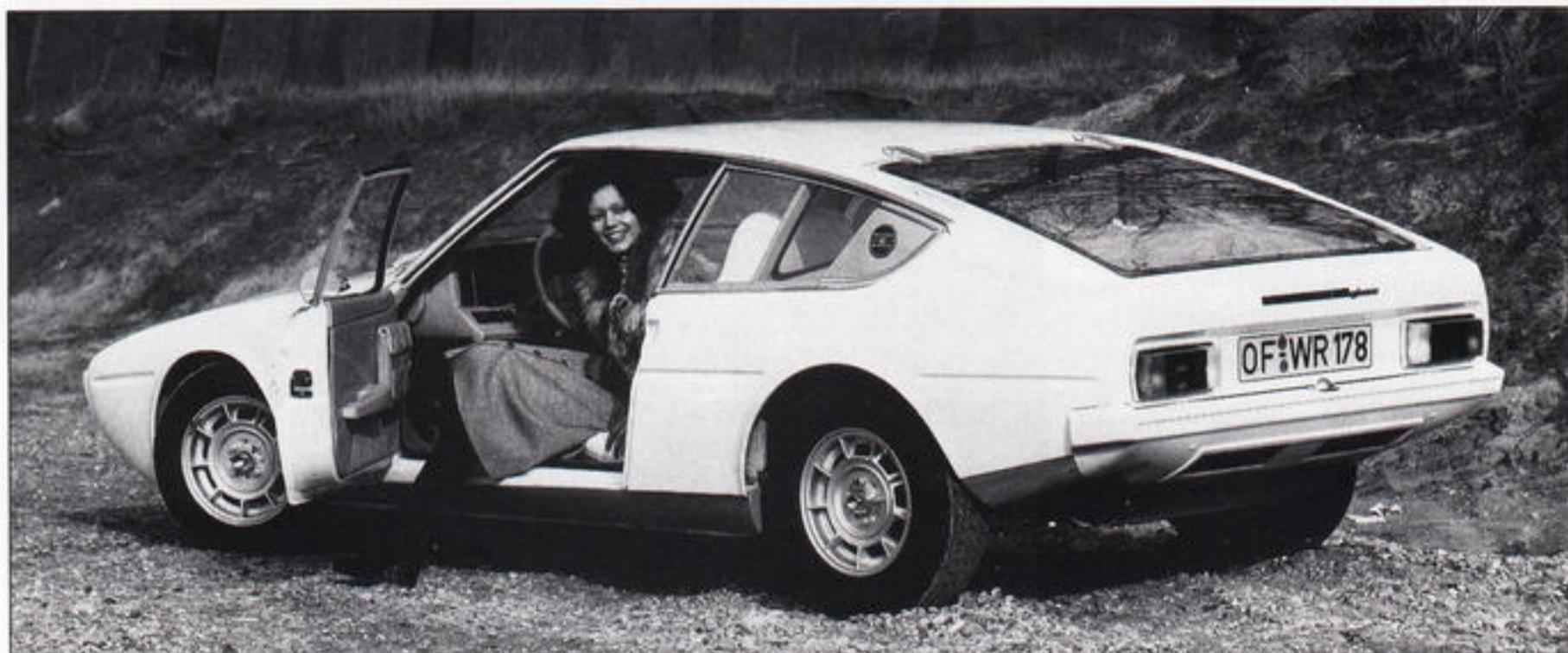
## GROSSE FARBSTORY

Jaguar SS 100:  
Die Ur-Katze aus Coventry ist stark,  
schnell und selten. Ein Lecker-  
bissen für Roadster-Freunde!

**Blickfang:**  
**Buick 40C Special**  
**Phaeton**

# Zitronenpanther

Wer sich mit dem Bagheera einläßt,  
spielt ein gefährliches Spiel



Bekannt wurde der Matra Simca Bagheera durch zwei Umstände: Seine drei Sitze nebeneinander, die für einen Sportwagen einmalig waren, und sein Gewinn der „Silbernen Zitrone“, der ihm immer noch negativ nachhängt. Daß Matra eine exklusive und außergewöhnliche Karosserie in einer ebensolchen Technik fertigte, macht heute erhebliche Schwierigkeiten. **MARKT** zeigt, warum das so ist.

Mitten in der Energiekrise schickte Matra seine Neuentwicklung mit dem kraftvollen Namen ins Rennen. Im April 1973 wurde der „Bagheera“ der Öffentlichkeit vorgestellt, und obwohl er in dieser schwierigen Zeit geboren wurde, unterschrieben knapp 50.000 Interessenten einen Kaufvertrag, bevor er 1980 durch den „Murena“ abgelöst wurde.

Das erste von Matra in Eigenregie konzipierte und gebaute Auto war der M 530. Vorgestellt wurde er im März 1967 auf dem Autosalon von Genf. Zuvor hatten die Franzosen die Manufaktur von René Bonnet übernommen, die in Kleinserie den Djet gefertigt hatte. Für die direkt nach dem Zweiten Weltkrieg gegründete „Mécanique Aviation Traction“ war der Automobilbau nur eine Nebenbeschäftigung zur Imageaufbesserung, die Haupteinnahmen ver-



Gebaut nur von 1976 bis 1977: der Courrège mit Lederausstattung und speziellen abknöpfbaren Türtaschen.

Der Matra Simca Bagheera X verfügte über den 1,4-Liter-Motor mit 90 PS Leistung.

buchte man in der Satelliten- und Raumfahrttechnik. Von Simca war Philippe Guédon zu Matra gestoßen. Seine erste Arbeit war die Entwicklung des bereits erwähnten M 530. Seine wesentlichen Merkmale — Mittelmotor und Kunststoffkarosserie — sollten für den völlig neu zu konstruierenden Bagheera erhaltenbleiben. Einen neuen Wunsch diktierten ihm die Matra-Oberen aber zusätzlich ins Lastenheft: Der Siebziger-Jahre-Sportler sollte kein reiner Zweisitzer mehr sein. Keine leichte Aufgabe in Kombination mit einem Mittelmotor! Die außergewöhnliche Lösung, die Guédon schließlich fand, machte den dreisitzigen Bagheera populär. Bei der Technik vertraute der Konstrukteur seinem alten Arbeitgeber und wählte die komplette Simca-1100-Mechanik. Dies diente nicht nur der Einsparung von Entwicklungskosten, sondern

garantierte auch ein vorhandenes Werkstätten- und Service-Netz.

Sportappeal konnte also schwerlich von diesem Motor ausgehen, um so mehr bemüht sich die Hausdesigner um eine ansprechende Linie. Nicht ohne Erfolg, denn die kantige Form der Kunststoffhaut entsprach der zeitgenössischen italienischen Mode. Der Bagheera gewann kurz nach seiner Vorstellung sogar den „Style Auto Award“! Noch dazu klang der Name exotisch und sportlich: Die Franzosen liehen ihn sich von dem Panther des *Dschungelbuchs*.

1977 erlebte der Bagheera ein Facelifting, das ihn um einiges länger machte und dem veränderten Zeitgeschmack anpassen sollte. Nach seiner Einstellung drei Jahre später verschwand der Bagheera schnell von der Bildfläche. Zwar lebten seine Merkmale noch einige Zeit im Nachfolgemodell „Mu-

rena“ weiter, doch dann war das Ende des Dreisitzers besiegelt. Trotz der guten Verkaufszahlen hat der Bagheera zeitlebens Probleme mit seinem Image gehabt, vor allem hierzulande. Schon 1975, zwei Jahre nach seinem Erscheinen, bekam er vom ADAC die „Silberne Zitrone“ verliehen. Die Leidenstour, die der damalige Besitzer des 1974 neu gekauften Bagheera erlebte, liest sich wie eine Horrorgeschichte. Die Mängelliste umfaßte zeitweise über 40 Punkte, aber verschiedene Werkstätten waren nicht in der Lage, das Auto fahrbereit zu machen. Neben Kleinigkeiten wie Risse in der Karosserie, Undichtigkeiten überall und eine gelöste Bodenwanne gab es erhebliche Probleme mit einer verlorenen Antriebswelle, einer festgegangenen Lenkung und abgesacktem Motor. Nach zehn Monaten streckte der Neuwagenbesitzer die Waffen und meldete das Auto endgültig ab. In Anbetracht dieser Schilderung scheint es fast verwunderlich, daß knapp 20 Jahre nach der ersten Vorstellung überhaupt noch Bagheera auf unseren Straßen gesichtet werden. Der Zitronen-Sieger war zwar ein besonders schlechtes Exemplar, aber der heutige Interessent sei gewarnt: Die Mängel traten keineswegs zufällig auf, sondern sie waren die logische Folge einer Verarbeitung, die dieses Wort eigentlich gar nicht verdient hatte.

## Die Karosserie

Zu denken, eine Kunststoffkarosserie sei von Vorteil, weil sie nicht rosten kann, ist leider ein Trugschluß. Natürlich rostet das GFK-Kleid des Bagheera nicht, doch die Folgerung, die Kaufobjekte wären deswegen rostfrei, ist grundfalsch. Das liegt an der Konstruktion des Dreisitzers, die genauso exklusiv ist wie sein sportliches Äußeres. Auf einem selbsttragenden Stahlaufbau befestigten die französischen Kunststoff-Ingenieure ihre GFK-Karosserieteile mittels Hochleistungsklebstoff und Niete. Der Unterbau aus Stahlblechprofilen ist genau das, was zukünftigen Panther-Dompteuren zu schaffen machen wird. Das tückische an der Konstruktion ist, daß aller Rost hinter häufig unversehrtem Kunststoff blüht. Besonders unterstützt wird diese Neigung von dem äußerst sparsamen Umgang mit Farbe bei der Fertigung des Chassis. Insider sprechen liebevoll von einem „mattschwarzen Sprühnebel“, der vereinzelt dieses Bauteil überzieht. Für den Käufer gilt: Korrosionsschutz an tragenden Teilen gleich Null. Und verzinkt hatte Matra nur ein paar Chassis am Ende der Produktionszeit, um das Verfahren für den Murena zu testen. Der hatte dann von Beginn an ein solchermaßen geschütztes Blechwerk.

Beginnen sollte man die Untersuchung mit der Suche nach Rissen und Paßungenauigkeiten. Die Kunststoffhaut, die Matra für seinen Bagheera verwendet hatte, besitzt die doppelte Stärke wie später das Material



Verfeinertes Styling, Facelift und technische Verbesserungen zeichnen den Bagheera des Modelljahres 1977 aus.

Die drei nebeneinander angeordneten Vordersitze hatten maßgeblich zu der Bekanntheit des Bagheera beigetragen.

für den Renault Espace (der ebenfalls bei Matra gebaut wurde) und hat keine besondere Neigung zum Reißen. Trotzdem sollte die gesamte Außenhaut inspiziert werden, auch weil dabei eventuell vorgenommene Reparaturen festgestellt werden können. Einige Punkte sollten mit besonderer Genauigkeit unter die Lupe genommen werden, denn sie können gute Hinweise auf verborgene Rostschäden geben. Da wäre zum ersten der Windschutzscheibenrahmen. Im Bereich links und rechts der Scheibe ist die Blechkonstruktion nicht mit GFK verkleidet. Dort setzt gerne der Rost an, bei Fahrzeugen aus der zweiten Serie ist dort mitunter ein Metallbügel aufgeklebt. Der Rahmen ist deshalb häufig vermodert, und es läßt sich dafür sogar noch Ersatz beschaffen. Diese Sachlage ist bei den Bagheera ansonsten nicht mehr selbstverständlich. Allerdings besteht er aus neun Teilen (Kostenpunkt 650 Mark), die in eine Form zusammengeschweißt werden wollen, die dem Glas genügend Raum läßt. Nicht selten schon war alle Mühe vergebens, und die frisch eingeklebte Scheibe (um 400 Mark) meldete nach der ersten scharfen Kurve ihre Kapitulation vor den Spannungen an, indem sie riß. Gerne läuft auch Wasser zwischen Windschutzscheibe und Karosserie ins Innere und nagt am dortigen Blech. Auf der Fahrerseite unterstützt werkseitig eingebrachter Schaum-

stoff noch diese Neigung. Untrügliches Zeichen dafür ist ein feuchtes Handschuhfach. Andererseits dürfte es auch nicht einfach sein, ein Exemplar aufzutreiben, das in diesem Bereich absolut dicht ist. Besser konstruiert ist das häufig vorhandene große Faltdach, es macht hinsichtlich Wassereintrich weniger Probleme.

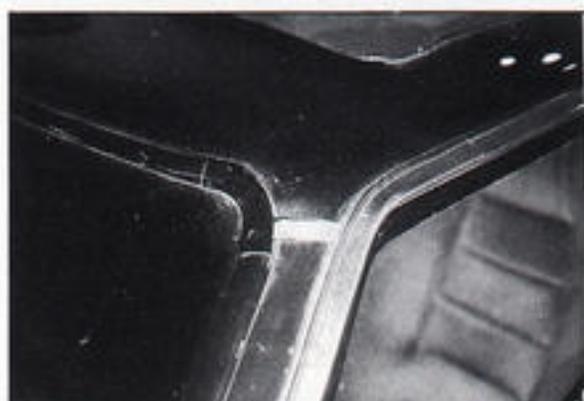
Die weitere Untersuchung gilt den Radhäusern. Blickt man in die hinteren nach schräg oben, werden Rahmenteile sichtbar, ursprünglich beschichtet mit dem schon bekannten mattschwarzen Nebel. Die Neigung zur Selbstauflösung ist bei derartig schlammiger Vorsorge programmiert. Problematisch sind die Endspitzen der Karosserie im Kofferraumbereich. Auch der Bereich unter den Seitenscheiben ist häufig im Stadium fortgeschrittenen Verfalls — leider für den Betrachter nicht sichtbar. In den vorderen Radhäusern ist die Situation ähnlich. Aufmerksamkeit verdient der Bereich der Bleche, die den Fußraum begrenzen. Öffnet man die Klappe zum vorderen Raum, der keinen Namen trägt, weil weder Motor noch Gepäck dort ihren Platz fanden, finden sich links und rechts ebenfalls Rahmenteile, deren Zustand überprüft werden sollte. Aufschlußreich sind Spuren, die auf ein Schleifen der Klappe schließen lassen. Wenn sich die Kunststoffhaut löst und verschiebt, kann das bis zum Verklemmen des Deckels füh-



Für den Betrachter leider nicht einsehbar ist der Zustand des Blechs unter den Seitenscheiben.



Erst nach Abnahme der Kunststoffhaut ist das Ausmaß der Verrottung erkennbar.



Schwachpunkt Windschutzscheibenrahmen: Gefährdet ist der rechte und linke Bereich.



Der Rahmen der Frontscheibe besteht aus neun Teilen, die exakt zusammengefügt werden wollen.



Hier bahnte sich das Wasser auf der Fahrerseite unterhalb der Windschutzscheibe seinen Weg.



Der Schrecken wohnt unter der Kunststoffhaut, wo der Rost sein Unwesen treiben kann.

ren. Ebenso empfiehlt sich ein Blick auf die Reserveradwanne und die dahinterliegende Batteriehalterung. Beide bestehen aus ganz ordinärem Blech und rosten deswegen wie bei jedem anderen Auto auch. Der Blick vorne unter das Auto zeigt eine Quertraverse mit Abschlepphaken, die nicht selten mit bloßen Händen zu entfernen ist. Ein weiteres Kapitel sind die Türen. Ihre Konstruktion entspricht der des ganzen Fahrzeuges: Auf einer tragenden Blechkonstruktion sind die Kunststoff-Türhäute aufgeklebt. Gleich vorweg: Ersatz gibt es nur noch gebraucht. Sind die Türen geöffnet, sollte der Interessent die B-Säule prüfen. Im unteren Bereich ist diese gerne marode, Ersatz ist vereinzelt für die Beifahrerseite lieferbar. Bei den Türen selbst nistet sich an den Klebestellen gerne Rost ein, die Folge ist ein Lösen der Deckschicht. Unterstützt wird dies durch die serienmäßig schlechte Passung der Türen, die ein heftiges Zuschlagen erforderlich machen. Durch diese Belastung beschleunigt sich der Prozeß zusätzlich.

Gerade hier sollte man auf Pfusch achten, denn eine beliebte Methode der Reparatur ist neben der schwerlich zu übersehenden

## Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

**450 Fahrzeuge**

**vom Typ Matra Simca Bagheera**

Stichtag: 1. Juli 1991

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Befestigung der Außenhaut mit Blechschrauben das Vernieten mit dem Türträger. Wird anschließend ordentlich gespachtet und lackiert, ist der Murks schwer festzustellen. Spätestens mit den ersten Rissen um die verborgenen Nieten wird er offensichtlich. Warum wird nicht verklebt? Für Laien ist das besonders im Bereich der Türen schwierig, denn wer sich schon die Mühe macht, einen passenden Kleber zu besorgen, der wird im allgemeinen an dem hohen erforderlichen Druck scheitern. Es gibt nur wenige Spezialisten, die sich dieser Aufgabe stellen. Das gilt generell für alle Reparatu-

ren am „Bag“, wie ihn seine Fans zu nennen pflegen. Zwar können die immer seltener werdenden Karosserieteile gut mit üblichen Methoden ausgebessert oder repariert werden, aber das Problem ist das Anbringen und Befestigen der mitunter großen Teile. So bestehen bei Exemplaren bis 1977 die beiden hinteren Kotflügel zusammen mit dem Dach aus einem Stück. Ähnliches gilt für den Vorderwagen.

Tückisch, da verborgen, sind die tragenden Schwellerbleche. Innen von einem weiteren Blech und außen von der obligaten Kunststoffschicht umgeben, verhindern sie jede Inspektion. Ein gutes Zeichen für schlechten Zustand bietet die untere Kante: Dort greift die Kunststoffverkleidung in den Blechfalz des Schwellerbereichs. Tut sie das nicht mehr oder ist hier gefuscht worden, ist Vorsicht angebracht.

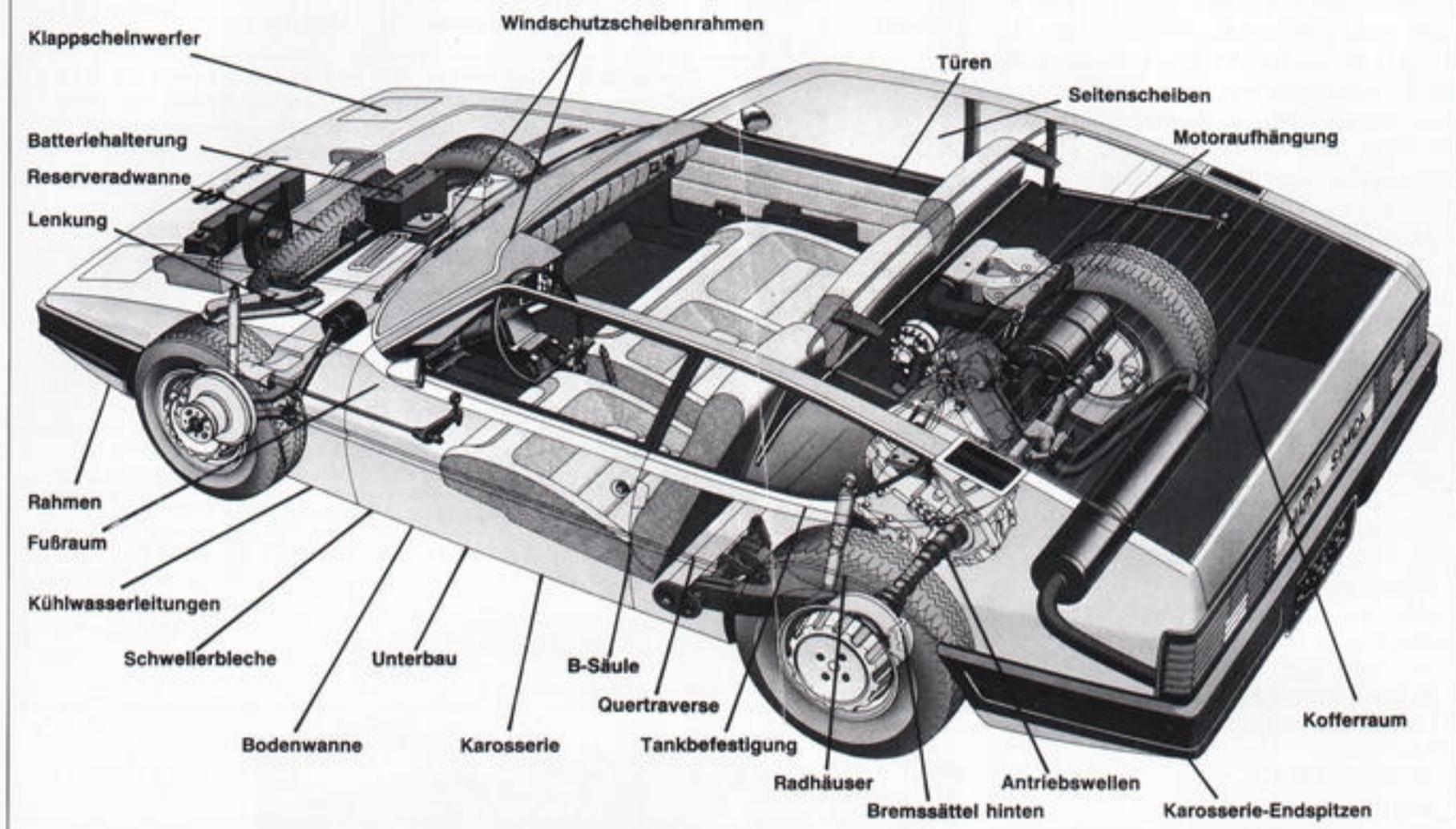
Eine weitere Bagheera-Spezialität ist die verkleidete Bodenplatte. Der GFK-Schutz verhindert zwar sämtliche Steinschlagschäden und hält Spritzwasser fern, doch die Feuchtigkeit findet bekanntlicherweise immer einen Weg, und so blüht der Rost unbeachtet vor sich hin. Der Blick unter die Teppiche im Innenraum ist obligat, allerdings selten ergiebig. Erst das Entfernen der Bodenverkleidung gibt Auskunft über den wahren Fortschritt der Korrosion. So ist die braune Pest auch beim kunststoffummantelten Bagheera ein schwerwiegendes Problem. Hinzu kommt, daß nur wenige Vorbesitzer Liebhaber im pflegenden Sinne waren. Der Erhaltungszustand ist entsprechend.

## Die Mechanik

Auch die Mechanik ist im Stande, den potentiellen Käufer irrezuführen. Ersatzteile sind vergleichsweise gut erhältlich. Gebrauchte Teile findet man unter anderem auf Schrottplätzen. Man orientiert sich dort nach den aufgebrauchten Simca 1308, Horizon oder Rancho. Problematisch werden die mechanischen Komponenten des Bagheeras dort, wo sie speziell für die Dreisitzer entwickelt worden sind.

Wer die Wahl hat, sollte die 1,4-Liter Ausführung wählen. Der größere Motor ist elastischer und kraftvoller. Vorsicht ist aber bei sportlichen Vorbesitzern angebracht: Die Motoren können zwar ganz ordentlich gedreht werden, sie mögen es allerdings nicht besonders. Der rote Bereich ist absolut tabu — der Bagheera-Kenner bleibt deutlich darunter. Einen Drehzahlbegrenzer gibt es leider nicht. Dafür darf bleifrei gefahren werden, wenn die Zündung entsprechend eingestellt wird. Der Leichtmetall-Zylinderkopf macht's möglich. Ein Schwachpunkt sind die Motoraufhängungen — sie sind nur äußerst umständlich zu ersetzen. Noch schlimmer: Teilweise sind sie gar nicht mehr lieferbar. Wenn doch, müssen 300 Mark veranschlagt werden.

## Die typischen Schwachstellen



Probleme bereiten mitunter auch die nur schwer zu synchronisierenden Doppelvergaser. Leistungsschwäche läßt sich häufig dadurch erklären, daß der Vorbesitzer statt der Originalbestückung Weber 36 DCNF montiert hat. Talbot-Werkstätten griffen gerne auf den einfachen Vergaser vom 1308 zurück, der zwar fünf PS Leistung schluckte, aber dafür weniger verbrauchte und zuverlässiger war. Selbst das Licht macht mitunter erhebliche Schwierigkeiten. Die sportlichen Klappscheinwerfer werden pneumatisch ein- und ausgefahren. Als Unterdruckbehälter dient die Quertraverse, an der die Längslenker der Hinterräder befestigt sind. Dieses Rohr zeigt erhebliche Neigung zur Korrosion — die Folge ist, daß die Scheinwerfer nicht mehr ausfahren. Es ist ein gu-

tes Zeichen, wenn die Licht-Mechanik auch einige Zeit nach dem Abstellen des Motors funktioniert. Selbstverständlich besteht bei den Klappscheinwerfern nur der obere Deckel aus Kunststoff, der Rest der Beleuchtung verbirgt sich in einem erheblich korrosionsgefährdeten Blechkasten. Anfällig für Defekte ist auch das Magnetventil für die Scheinwerferbetätigung. Im Notfall kann der Fahrer sich manuell Helligkeit verschaffen.

Besondere Beachtung verdienen die Kühlwasserleitungen, die unter dem Fahrzeugboden verlaufen. Sie rosten gerne durch — die Folge ist ein Motorschaden, denn auf die Instrumente ist kein sicherer Verlaß. Auch Luft im Kühlsystem kann ein Grund für einen vorzeitigen Exitus sein. Entlüften

des Bagheera-Kühlsystems erfordert besondere Kenntnisse und Spezialwerkzeug. Die Bremsen besitzen ebenfalls eine kritische Schwachstelle. Es sind die hinteren Bremsattel, die gerne festgehen. Diese Neigung ist konstruktiv bedingt. Laut Bedienungsanleitung soll beim Ziehen der Handbremse gleichzeitig das Bremspedal getreten werden. Nur — welcher Vorbesitzer hat das schon getan? Schwierig ist das Auswechseln der Bremsbeläge. Wenn der Kolben ohne Spezialwerkzeug in die falsche Position gedrückt wird, zerstört er seine Führung. Für den Ersatz müssen mindestens 600 Mark veranschlagt werden. Die Schaltung ist grundsätzlich hakelig. Dies gilt besonders für die ersten beiden Baujahre, denn damals geschah der Gang-

## Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 0 23 05/2 90 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Bagheera	↗	DM 12.200	DM 9.100	DM 6.400	DM 3.300	DM 1.500
Bagheera S	↗	DM 12.600	DM 9.400	DM 6.400	DM 3.300	DM 1.600
Bagheera Courège	↗	DM 13.200	DM 9.700	DM 6.700	DM 3.500	DM 1.700
Bagheera X	↗	DM 12.400	DM 9.200	DM 6.400	DM 3.200	DM 1.500

**Note 1:** Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

**Note 2:** Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

**Note 3:** Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

**Note 4:** Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

**Note 5:** Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

wechsel noch mittels Seilzügen. Das Getriebe ist laut, aber haltbar. Ein krachendes Geräusch beim Schalten liegt mitunter an den weichgewordenen Silentblöcken der Motoraufhängung. Anfällig sind zudem die Synchronisationsringe des zweiten Ganges. Die ungleich langen Antriebswellen sind ebenfalls recht verschleißfreudig, und die Befestigung des Kunststofftanks, bestehend aus zwei Blechbändern, ist häufig im Endstadium.

Bei der Bereifung auf Originalität Wert zu legen kommt den Bag-Fan teuer zu stehen. Die werksseitigen Reifengrößen 185 HR 13

## Aus dem MARKT- Clubadressen-Verzeichnis\*

### IG Matra 530

Frithjof Papke, Schmarjestr. 42  
2000 Hamburg 50  
Tel.: 040/387605

### Matra Club Deutschland

Helge Mattes, Segeberger Landstr. 45  
2300 Kiel 14  
Tel.: 0431/714109

### Bagheera/Rancho Register Europa

Philippe Gukelberger, Postfach 311  
7144 Asperg  
Tel.: 07141/62169

### Matra Team Südwest

Rolf Leonhardt, Grimmelshausenstr. 31  
7600 Offenburg  
Tel.: 0781/34160

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

hinten und 155 HR 13 vorne sind so selten, daß Michelin eine kleine Neuauflage gestartet hat und sich dies überaus teuer bezahlen läßt. Es gibt aber auch diverse Gutachten, unter anderem von Peugeot-Talbot, die vorne 175/70 HR 13 und hinten 195/70 HR 13 bzw. 205/70 HR 13 zulassen. Eine Alternative bieten die Größen 185/60 HR 13 vorne und 205/60 HR 13 hinten. Bei der breiten Variante für die Hinterachse muß allerdings der Kotflügel falz umgebördelt werden.

Wer am Bagheera reparieren muß, wird schnell das Fluchen lernen. Die Zugänglichkeit ist mittelmotortypisch. Der Luftfilter ist gut zu erreichen, der Rest versteckt sich irgendwo. Kupplungs- und Antriebswellenwechsel geraten zum Horrortrip. Werkstätten arbeiten an diesen Fahrzeugen gar nicht gerne, und wenn, dann nur gegen fürstlichen Lohn. 1200 Mark Arbeitslohn laut Liste für eine Kupplung reichte einer Fachwerkstatt nicht aus — sie schickte den Kunden wieder weg.

## Preise und Teile

Offiziell zuständig für Ersatzteilbestellungen wäre der Peugeot-Talbot-Importeur in Saarbrücken. Doch dort erinnert man sich kaum noch an das dreisitzige Auto — der Restaurator ist so auf die raren deutschen

## Technische Daten: Matra Bagheera

Modell	Bagheera	Courrège	Bagheera S	Bagheera S, X und Courrège
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, quer zur Fahrtrichtung vor der Hinterachse angeordnet; wassergekühlt; hängende Ventile, von unten liegender Nockenwelle über Kipphebel und Stoßstangen betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; zwei Weber-Doppelvergaser			
Hubraum	1294 ccm		1442 ccm	
Bohrung x Hub	76,7 x 70 mm		76,7 x 78 mm	
PS bei U/min	84 bei 6000		90 bei 5800	
Karosserie	Selbsttragende Kunststoffkarosserie mit integriertem Stahlrahmen			
Getriebe	Viergang			
Vorderradachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Drehstabfedern, Stabilisator und Teleskopstoßdämpfern			
Hinterradachse	Einzelradaufhängung an gezogenen Aluminium-Längslenkern mit querliegenden Drehstabfedern, Stabilisator und Teleskopstoßdämpfern			
Länge x Breite x Höhe	Bis 1976: 3974 x 1734 x 1175 mm; ab 1976: 4010 x 1737 x 1220 mm			
Bauzeit	1973 bis 1980	1974 bis 1976	1975 bis 1976	S: 1976 bis 1979 X: 1977 bis 1980 Courrège: 1976 bis 1977
Stückzahl	47.802			



Die Innenausstattung des Bagheera X: Gebaut wurde er zwischen 1977 und 1980.

Spezialisten angewiesen. Und die haben auch ihre Lieferprobleme, denn nachgefertigt wird so gut wie nichts. Wo nicht Standardteile aus dem Simca-Regal passen, wird die Situation kompliziert.

Und die Prognose ist noch düsterer, denn seit vor etwa zwei Jahren die ersten Bagheera restauriert wurden, stieg die Nachfrage nach den knappen Liefermengen. Bald hilft nur noch der Griff zum Schlachtfahrzeug, was hinsichtlich der Kunststoffhaut keine großen Probleme bereitet. Die Innenausstattung aus plüschartigem Stoff ist hingegen meistens verschlissene und Ersatzmaterial nur noch vereinzelt zu bekommen.

Ein Austauschmotor kostet komplett um die 3000 Mark. Erfreulich wenig für ein sonst recht teures Auto. Ersatz kann generell auch der Simca 1308 GT liefern, aber selbst der ist auf heimischen Schrottplätzen selten geworden. Dasselbe gilt für das Sondermodell 1308 Jubilee, das baugleiche Rückleuchten besaß. Technik wie Vorderachsteile oder Lenkung findet der Bagheera-Restaurator auch beim Rancho.

Die Preise für ein Auto, bei dem selbst Fans die Verarbeitungsqualität als „Frechheit“ bezeichnen, sind schwierig festzulegen. Eine gesunde Portion Optimismus samt Geduld und einer nicht zu knappen Brieftasche sollte der Bagheera-Aspirant schon vorweisen können. Vergammelte oder ausgelutschte Exemplare können so ab 1000 Mark auf dem Hänger nach Hause gezogen werden. Für 4000 Mark erhält man ein mittleres Dreier-Exemplar. Optimaler Pflegezustand wäre mit nicht unter 8000 Mark zu honorieren, allerdings werden nur wenige Fahrzeuge diese Qualitäten aufweisen können. Restaurationen gehen sehr ins Geld, es dürfte so gut wie kein ordentlich restaurierter Matra zu haben sein. Falls doch, sind die geforderten Preise nach oben offen. In Frankreich hat der Bagheera keinen so schlechten Ruf wie in Deutschland. Ein billiger Einkauf im Nachbarland hat somit keinen günstigeren Preis zur Folge. Wer sich in den problematischen Panther verliebt hat, muß sich auf eine schwere Aufgabe gefaßt machen.

Cal Kaminski