

AUTO

select

NUMMER 8 - AUGUSTUS 1981

LOSSE NUMMERS F. 6.25/95 B.FRS.



**NIEUWE BMW
FORMULE 1
OUDE TALBOT
GT WAGENS
TEST MATRA
MURENA 2.2
HERENVERBLIJF
ROYAL AUTOMOBILE CLUB**

ROADTEST

AUTO
selekt

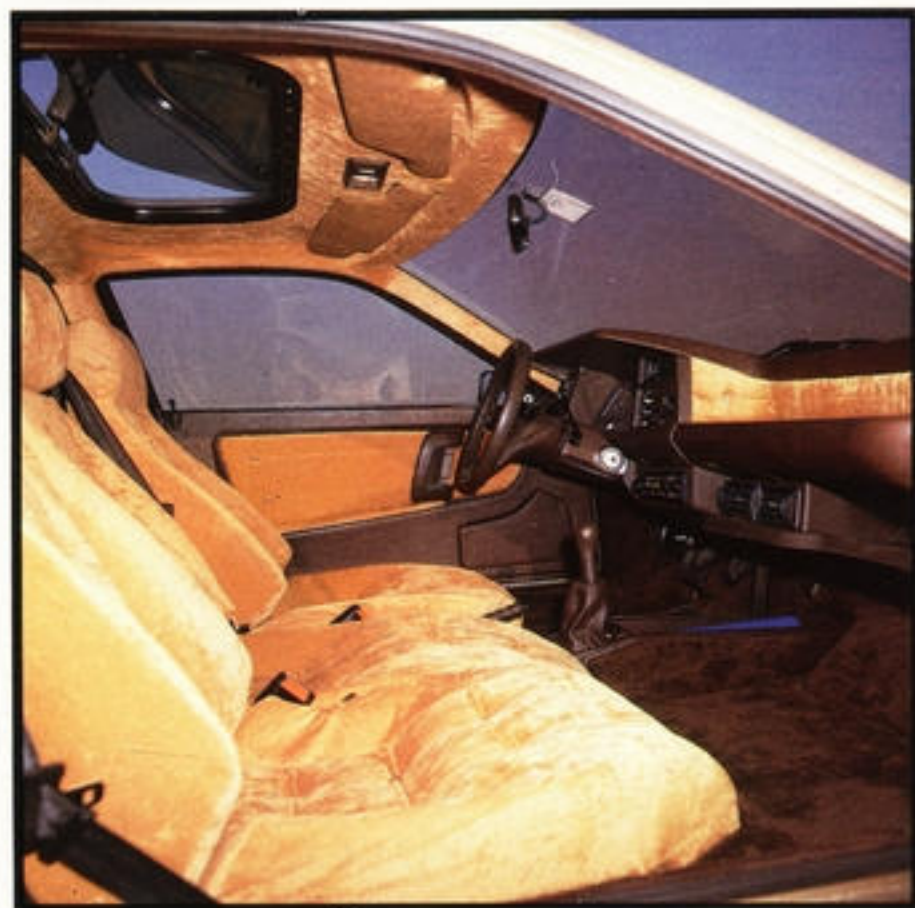


Talbot Matra Murena 2.2.

L'ART POUR L'ART

Peter Fokker

Dit motto moeten de ontwerpers bij Talbot en Matra in gedachten gehad hebben bij het op papier zetten van de Murena. Het moest een paradepaardje worden, in vrij korte tijd uit de grond gestampt om de nieuwe naam van Simca/Chrysler meer glans te geven. Dat blijkt uit de wat overhaaste introductie, samen met de Tagora, want de topmodellen van deze typen zijn nog steeds niet overal leverbaar meer dan een half jaar na de introductie. Wij wisten toch een Murena 2.2 te bemachtigen, die ten opzichte van de sinds 1973 geproduceerde voorganger Bagheera het meeste nieuws te bieden heeft. Want hoewel velen die Bagheera prezen om zijn uiterlijk en conceptie, bleef deze Matra-Simca altijd wat ondergemotoriseerd met zijn eerst 1294 en later 1442 cc grote viercilinder. Dat geldt wellicht nog een beetje voor de kleinere 1592 cc Murena, die er veelbelovender uitziet dan de oude Bagheera. De 2156 cc motor, afgeleid van de



Fotografie: Pieter E. Kamp

eertijdse „2 Litres” krachtbron, lijkt al veel beter in staat de Murena en Tagora aan gepaste prestaties te helpen. Nog meer dan de Tagora dient de Murena om het nieuwe merk Talbot een naam te geven als bouwers van bijzondere auto's – om het tot de PSA-groep be-

horende bedrijf uit de rode cijfers te halen kunnen deze modellen geen directe bijdrage leveren. Een kunstwerk werd het, die Matra Murena, maar ook een bewijs dat schoonheid en functionaliteit moeilijk samen gaan. Vandaar de titel: de kunst om de kunst.

Bagheera als uitgangspunt

Voor de techniek van deze Talbot kon men teruggrijpen op het hoogstaande voorbeeld van de voorganger, die weer was gebaseerd op de 530 LX uit de tijd dat Matra nog Ford-motoren gebruikte en een min of meer zelfstandig onderdeel was van de gelijknamige lucht- en ruimtevaartindustrie. Die 530 LX kende al een midscheeps geplaatste motor en kunststof carrosserie. Als bijzonder kenmerk introduceerde de Bagheera een interieur met drie zitplaatsen naast elkaar, en dat alles vinden we terug in de Murena. Op een plaatstalen zelfdragende structuur, die thermisch verzinkt wordt, komt een uit gewapend polyester opgetrokken carrosserie waarvan een aantal panelen een meedragende functie hebben. Zoals in de luchtvaartindustrie gebruikt men lijm en klinknagels als bevestigingsmiddelen. Deze op-

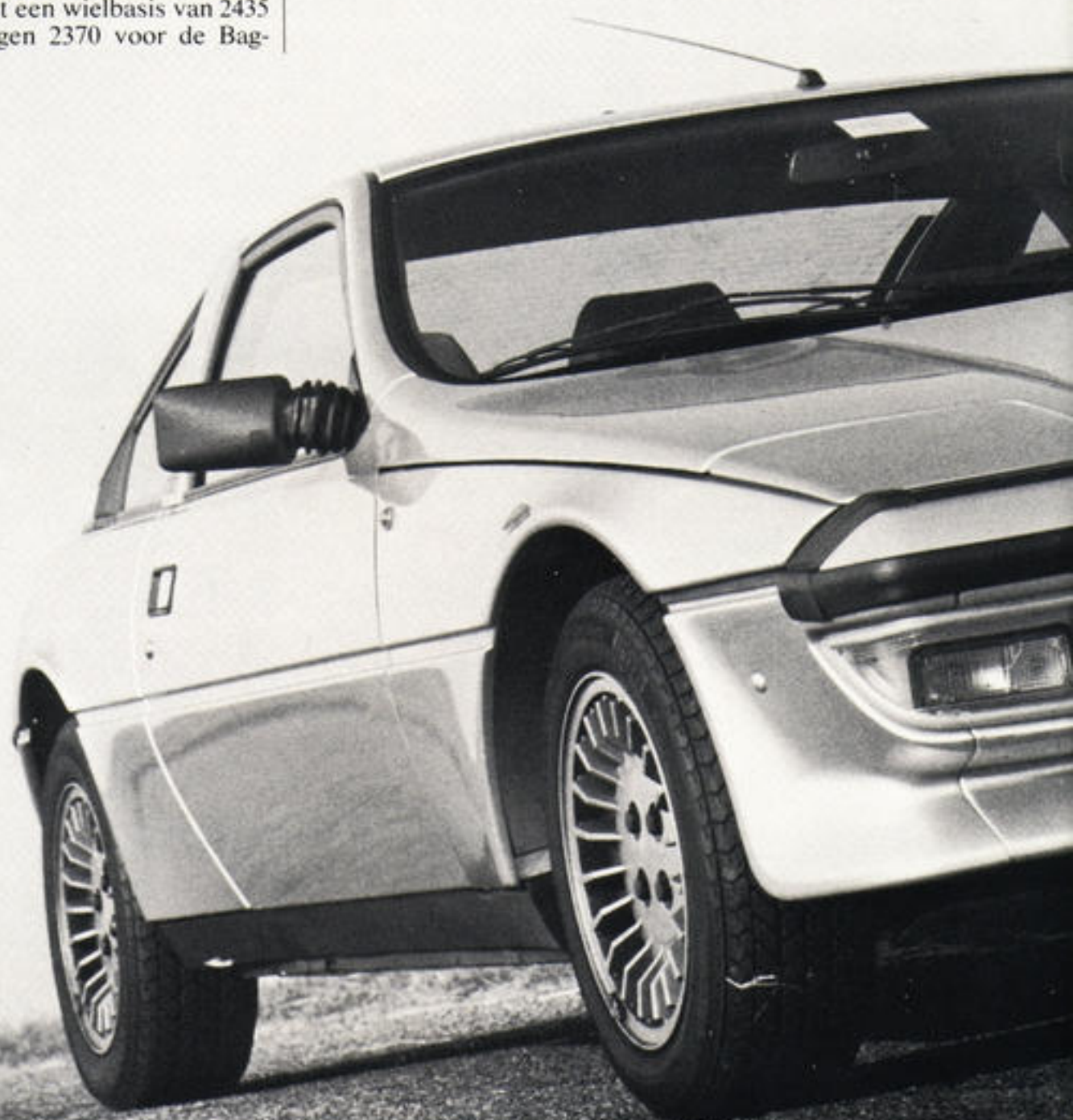
bouw biedt een langdurige garantie tegen roestvorming, terwijl de Talbot-motoren in het algemeen ook bekend staan om grote betrouwbaarheid en lange levensduur. Zoals de Bagheera heeft ook de Murena onafhankelijk opgehangen wielen rondom met torsieveren voor. Achter gebruikte men bij de Murena echter steviger schroefveren in plaats van de torsiestaven van de Bagheera. Overeenkomstig zijn weer de schijfremmen rondom, tandheugelbesturing en de genoemde drie zitplaatsen naast elkaar. Ondanks de kunststof carrosserie is de Murena geen lichtgewicht: de 2.2 brengt 1050 kg op de schaal, iets meer dan de Bagheera. Hij is ook wat groter, met een wielbasis van 2435 mm tegen 2370 voor de Bag-

heera. De fraaie wigworm met zijn afgeronde lijnen zorgt voor een luchtweerstandscoefficient van 0,33, een zelfs voor dit type wagen mooie waarde.

Velours van boven tot onder

Door het grote glasoppervlak doet het interieur erg luchtig aan, mede door de grote breedte die natuurlijk nodig is om drie stoelen kwijt te raken. De bekleding van onze Murena was in twee kleuren bruin uitgevoerd, met op elkaar afgestemde stoffen. Veloursbekte-

ding vinden we zelfs op het dashboard en tegen het plafond. De „knopen” op de stofering van de smalle, maar comfortabele stoelen dragen verder bij aan een typisch Franse sfeer van verwenning. De zitpositie is goed, al valt er aan de stoelen weinig te verstellen. Alleen de linker stoel heeft een lengte- en rugleuningverstelling, de passagiers hebben echter een heel praktisch verstelbaar voetsteuntje. Wordt de middelste stoel niet gebruikt, dan kan de rugleuning daarvan worden neergeklapt en als enorme armsteun worden ge-



bruikt. Met drieën zitten is op niet te lange reizen best te doen, als de „middenman” maar goed oppast dat hij de bestuurder niet in de weg zit. De hoofdruimte in het interieur is beperkt, en erg veel ruimte om kleine dingen op te bergen is er ook niet; de ruimte onder de achterraut is door een aparte ruit, die voor extra geluidsisolatie zorgt, van de passagierscabine afgescheiden. Die ruit zorgt wel voor soms hinderlijke spiegelingen in de binnenspiegel en bij schuin naar achter kijken. De binnenspiegel vertoont ook een merkwaardige ver-

tekening, maar gelukkig zijn er standaard twee van binnenuit verstelbare buitenspiegels. De overzichtelijkheid van de carrosserie is maar matig: de neus is in het geheel onzichtbaar, de achtersteven laat zich wat moeilijk inschatten. Die lange neus kan ook nauwelijks nog bagage opnemen, daartoe is men aangewezen op de ruimte achter de motor die redelijk van omvang is. De openslaande achterraut zonder frame vertoonde bij de testwagen wat lekkage, maar het ging hier om een van de eerste serie-, auto's, en inmiddels schijnt deze kwaal verholpen te zijn. Een verder nadeel van de extra binnenruit blijft, dat de grote achterraut snel tot beslaan neigt. Een ruitewisser achterop zou toch ook nuttig zijn. Het ondiepe dash-

board ziet er aardig uit, maar heeft wat onpraktische kenmerken. De tellers zijn overzichtelijk geplaatst, maar het rijtje knoppen ernaast valt deels achter het stuur. Dat stuur heeft overigens onderaan een platte kant (in verband met beenruimte) en een naaf met trapeziumvormige doorsnede. Liever had ik een gewoon rond stuur met ronde naaf, en als het kan in hoogte verstelbaar. Nog even over die knoppen voor diverse accessoires: inschakelen geschiedt door ze half in te drukken, bij helemaal indrukken schakelen ze weer uit, en dat gebeurt nog wel eens onbedoeld als niet heel voorzichtig gedrukt wordt. Zoals bijna elke goed gestroomlijnde wagen heeft ook de Murena nauwelijks natuurlijke ventilatie. Vaak moet dus naar de aanjaegerknop gegrepen worden, of men moet een glazen dak monteren zoals in de testwagen (geen origineel Talbot accessoire). De elektrisch bediende zijramen zijn in de Murena dan ook zeer welkom.

Het middenmotor-concept is de grote attractie

Het uiterlijk van de Matra Murena is niet alleen erg mooi, het doet ook grootse prestaties verwachten. Helemaal als men bedenkt, dat een dwars voor de achteras geplaatste motor een uit de rensport stammende constructie is, die zorgt voor een sterk rond het zwaartepunt geconcentreerde massa en daardoor laag polair traagheidsmoment van de auto. In rij-eigenschappen vertaald betekent dat een zeer neutraal weggedrag en geringe rol- en duikneiging van de carrosserie. De besturing is licht, direct en zeer gevoelig. Ook de remmen laten zich licht en nauwkeurig bedienen, de capaciteit is enorm, maar in de testwagen traden wel forse vibraties op bij stevig remmen. De richtingsstabiliteit is zowel remmend als accelererend goed, hoewel dat voor een middenmotor-concept geen natuurlijke eigenschap is. Het grensbereik van de Murena-





Voor eventuele noodreparaties is de motor moeilijk bereikbaar en zijn warmte doet de achterste ramen vrij makkelijk beslaan. De bagageruimte is nog vrij diep.



De verstralers, die ook het lichtsein geven, kunnen helaas alleen in combinatie met de hoofdverlichting branden en geven dan niet veel extra licht.

wegligging ligt zeer ver weg, maar is ook smal. De auto wordt dan wat onzeker: iets te weinig gas en de wagen wil rechtdoor, iets te veel en de achterkant breekt resoluut weg. Af en toe was merkbaar dat de achterwielen bij lastwisseling wat meestuurden, maar daar is inmiddels in de produktiemodellen wat aan gedaan. Gelukkig reageert de motor soepel op het gaspedaal, ontwikkelt hij een redelijk vermogen en grote souplesse. Het is eigenlijk helemaal geen sportief aggregaat, maar eerder een sterk werkpaard. Hoge toerentallen kosten hem moeite, de behoorlijke prestaties van de Murena zijn meer een gevolg van de goede stroomlijn. Dankzij de goed gespatieerde en prettig schakelende vijfbak, bijgestaan door de souplesse van de grote viercilinder zullen de prestaties in het dagelijkse gebruik echter niet tegenvallen. Met name moet daarbij het verbruik genoemd worden, dat alweer dankzij de stroomlijn erg gunstig uitvalt. Veel langer dan 1 : 9 zal het nooit komen, een gemiddelde van beter dan 1 : 10 is makkelijk haalbaar.

Poor man's Ferrari

Terugkomend op het comfort heeft de midscheepse motoropstelling natuurlijk wel gevolgen voor het geluidsniveau in het interieur. Vooral bij lage toerentallen produceerde de motor een nogal doordringend gebrom, dat door de inmiddels

verbeterde geluidsisolatie waarschijnlijk nog niet is weggenomen. Het leek meer een geval van resonantie in het toerengebied tussen twee- en drieduizend, hetgeen opgelost zou moeten worden door een gewijzigde motorophanging. De afstemming van vering en demping is eveneens gewijzigd. De testwagen had vrij soepele vering en stugge demping, zodat het veercomfort in het algemeen aangenaam was, maar de vering op korte stoten niet reageerde. Mede door de lage 60-serie banden komt het op slecht wegdek daardoor wel tot schudden en duidelijk afrolgeluid. De carrosserie zelf rammelde echter weinig en doet best degelijk aan. De uitrusting is compleet, met aandacht voor praktische details. Zo werkt het lichtsein via de verstralers onder in de neus, in plaats van via de toch snel (pneumatisch) opklappende normale koplampen. Model en conceptie met middenmotor maken de Murena tot een „poor man's Ferrari", waarbij dan te denken valt aan de 308. De wegligging is daar ook naar, maar een motor met wat levendiger karakter miste ik toch wel een beetje, al zijn de feitelijke prestaties niet slecht. De uiterlijke schoonheid moet wel worden betaald met een aantal praktische nadelen, en met f 36.900,-. Daarmee plaatst de Murena zich toch in een wat exclusievere klasse dan zijn voorganger, want de Bagheera bleef ruim onder de f 30.000,-. Concurrentie is er dan ook in overvloed, al heeft de Murena een apart karakter. Nog meer dan de Bagheera moet de Murena het daarom hebben van een opwindend uiterlijk, waarbij het voor een sportwagen heel gunstige brandstofverbruik dan een bonus is. Of de oorspronkelijke voorstelling van Talbot-Nederland om in een jaar 600 Murena's te verkopen realistisch is? Het zal erom hangen. 



Voor hetzelfde geld

Alfa Romeo GTV 6 – f 36.490,-

Het nieuwste model in de Alfetta coupéreeks heeft een opwindend uiterlijk, een 118 kW/160 pk sterke zescilinder en sportieve rijeigenschappen. Bovendien een heel behoorlijke binnenruimte, maar wat gebrek aan verfijning. De prestaties zijn goed, al kan het verbruik van zo'n motor natuurlijk niet echt laag zijn: ECE-verbruik 7,7/9,9/14,8 l/100 km.

Lancia Beta Montecarlo – f 40.390,-

Het exclusieve middenmotor-model van Lancia, voorzien van een dwarsgeplaatste tweelitermotor met 89 kW/120 pk. Niet zoveel binnenruimte, uitstekende wegligging en voldoende prestaties. Een luxueus afgewerkt raspaard, waarmee Lancia het wereldkampioenschap voor merken behaalde. ECE-verbruik 7,2/9,2/14,5 l/100 km.

Opel Monza 2.5 E – f 42.510,-
Zeer gedistingeerd en luxueus topmodel van het Opel-programma, nu met kleiner en zuiniger zescilindermotor van 100 kW/136 pk. Ruimte voor vier personen, redelijke prestaties en een zeer beschaafd maar toch ook sportief karakter. Alleen al door de afmetingen nog niet erg zuinig.

VW Scirocco GLi – f 34.597,-
De geheel nieuwe carrosserie biedt meer ruimte, al blijft de VW coupé een echte 2+2. Wel een variabele bagageruimte en vooral in combinatie met „zuinige” versnellingsbak (tegen meerprijs) een buitengewoon laag verbruik. Dankzij de lichte constructie met de slechts 1600 cc metende viercilinder van 81 kW/100 pk behoorlijke prestaties.

Zo ontstond de Talbot Matra Murena

1967

Matra presenteert als opvolger voor de Djet 5, door deze ruimtevaartfirma samen met René Bonnet ontwikkeld, het type 530. Net als de Djet een auto met kunststof carrosserie en middenmotor, echter met Ford- in plaats van Renault-krachtbron. Het hoogstaande onderstel heeft een carrosserie met eigen gezicht, terwijl de Djet veel leek op de Renaults Alpine A 110.



1973

De Matra 530 wordt vervangen door de Matra Simca Bagheera, met eenzelfde middenmotorconcept maar nu een Simca-krachtbron. Oorspronkelijk meet deze 1294 cc, later komt er ook een 1442 cc versie. Simca is inmiddels allang opgenomen in het Chryslerconcern, wordt dan overgenomen door de Peugeot-groep en gaat Talbot heten. De afdeling van Matra verbindt zich eveneens zeer nauw met het nieuwe merk.



1980

Als bewijs van technische vaardigheid komt Talbot met de Murena, voorzien van een zeer aantrekkelijke carrosserie en technisch voortbordurend op het Bagheera-concept. De aandrijving verzorgt een 1,6 liter motor uit de Talbot Solara/1510, of een tot 2,2 liter opgeboorde variant van de Simca 2 Litres krachtbron. Matra zorgt niet alleen voor technische kennis, maar bouwt ook de carrosserie.

Motor

Watergekoelde viercilinder lijnmotor, dwars voor de achteras geplaatst. Door ketting aangedreven bovenliggende nokkenas. Lichtmetalen cilinderkop, gietijzeren motorblok. Tweetraps valstroomcarburateur. Elektronische ontsteking.

Boring x slag	91,7 x 81,6 mm
Cilinderinhoud	2156 cm ³
Compressieverhouding	9,45:1
Vermogen (DIN)	87 kW/118 pk bij 5800 tpm
Koppel (DIN)	181 Nm bij 3000 tpm
Accu/dynamo	48 Ah/770 W wisselstroom

Transmissie

Vijfversnellingsbak, enkele droge plaatkoppeling, aandrijving op de achterwielen.

Overbrengingsverhoudingen (:1)	3,17/1,83/1,25/0,94/0,73/A 3,15
Eindreductie (:1)	4,36
Snelheid per 1000 tpm in vijfde versnelling	33,8 km/h

Onderstel

Onafhankelijke voorwielophanging met dubbele dwarsarmen, torsieveren en stabilisator. Onafhankelijke achterwielophanging met schuine langsarmen, schroefveren en stabilisator. Tandheugelbesturing. Schijfremmen rondom met bekrachtiging, handrem mechanisch op achterwielen.

Velgmaat/bandenmaat	6J 14 - 185/60 HR 14 voor, 195/60 HR 14 achter
---------------------	---

Carrosserie

Kunststof carrosserie met zelfdragende stalen onderbouw. Twee portieren en scharnierende achterraut. Tweevoudig verstelbare bestuurdersstoel.

Wielbasis	2435 mm
Spoorbreedte voor/achter	1410/1526 mm
Lengte x breedte x hoogte	4070 x 1752 x 1220 mm
Diameter draaicirkel	11,2 meter
Rijklare massa/max. toelaatbare massa	1050/1310 kg
Inhoud motorcarter/koelsysteem/benzinetank	4,5/11,5/56 liter

Prestaties

Topsnelheid (fabrieksopgave)	197 km/h
Acceleratie 0- 50 km/h	2,9 s
0- 80 km/h	6,5 s
0-100 km/h	9,9 s
0-120 km/h	12,9 s
Snelheidsmeterafwijking	ca. 3%
Verbruik (ECE cyclus)	6,8/8,5/13,0 l/100 km
Gemiddeld testverbruik	9,9 l/100 km

Uitrusting, prijzen, adressen

Standaarduitrusting: elektrisch bediende zijramen, verstralers, van binnenuit verstelbare spiegels, mistachterlamp, lichtmetalen velgen.

Talbot Matra Murena 2.2, Nederland – f 36.900,- incl. BTW
België – B.frs. 456.250 incl. BTW

Importeur Nederland – Talbot Nederland N.V.,
Breevaartstraat 12, 3044 AH Rotterdam,
tel. 010-152088.

Importeur België – Talbot België N.V.,
Rue de l'Industrie, 1400 Nivelles.