

HET **Automobiel**

KLASSIEKER MAGAZINE

NUMMER 12 december 2002 23e jaargang € 4,52



NU INCLUSIEF
Voiture's

Elke maand 100 pagina's klassiekers!



Lex Beels

De laatste overlevende...



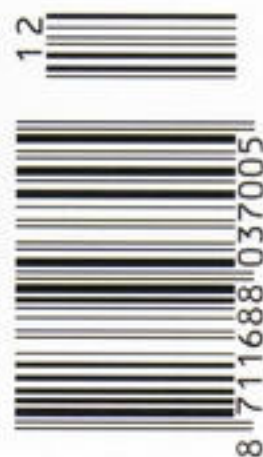
Citroën Mehari

Een veelzijdige dromedaris



Bentley MK6

Het einde van de carrosseriebouwer?



Matra

Tekst & foto's: Bart Ezendam, Henk Ezendam

Hoewel smaak per definitie te betwisten valt, is de Matra Murena toch een van de mooist gelijnde sportwagens uit de Franse automobiel historie. Uiteraard betreft het mijn persoonlijke mening. De auto ziet er veel tijdlozer uit dan z'n voorganger, de Matra-Simca-Bagheera. Alhoewel de allereerste sportwagen van Matra, de Djét, nog steeds puurder en spannender is voor de puriteinen onder ons, is de Murena de strakst afgewerkte en minst tijdsgebonden voiture van de gehele Matralijn. Hoe zal dat nou rijden, zo'n duurzame mini-Ferrari, op basis van een verzinkt chassis en met glasfiber koetswerk?! Je kunt er in ieder geval met drie man tegelijkertijd van genieten...



Rijïmpressie vooruitstrevende Matra Murena

's mooiste!



Automobiel





De 'zelfbouwkoplampen' zijn gelukkig niet meer zichtbaar wanneer ze nodig zijn; in het donker



Nooit meer ruzie over wie voorin mag zitten. Je kunt alleen maar voorin zitten....

De Matra Murena is geïntroduceerd in 1980/1981 als de fors verbeterde opvolger van de Bagheera. Het basis concept bleef ongewijzigd: het betreft een driezits sportwagen met middenmotor, zeer goede aerodynamische eigenschappen, handelbaar en zuinig en met de serietechniek van Simca-Talbot onder de 'motorkap'. De Murena is echter veel markanter gestileerd dan de Bagheera en het gehele chassis is verzinkt zodat je na drie jaar niet met een 'Flintstone mobieltje' rondrijdt waar je in kunt stappen zonder dat je de portieren hoeft te openen... Het chassis van de Bagheera was namelijk nogal roestgevoelig. Overigens doet de naam Murena denken aan de Murene, de bekende onderwatergriezel die nog het meest lijkt op een enorme kruising tussen een slang en een paling. Gezien de enorm goede Cx waarde van 0.328 kunnen wij in het geval van de vierwieler gerust van een gemotoriseerde Super Paling spreken, de Murene is tenslotte even elektrisch geladen als de rijeigenschappen van de Murena dynamisch zijn! De moeizame ontwikkeling van de Murena is overigens een apart hoofdstuk waard dat nog het meest lijkt op de totstandkoming van ons alom gewaardeerde ene Europa! We krijgen dus te maken met politieke beslommingen van het soort dat doet tandenknarsen.

HISTORIE & POLITIEKE SPELLETJES:

Matra staat voor Mechanique Aviation Traction en is in 1941 opgericht in het zuiden van Frankrijk. Matra werkte voornamelijk voor de Franse ruimtevaart maar na 1964 maakte men ook race- en sportwagens. Men denke bijvoorbeeld aan de onvergetelijke zelf gefabriceerde V12 Formule 1 racers. In 1964 namen ze het failliete Rene Bonnet over, waarvoor ze de glasfiber carrosserieën van het type Djet maakten. Matra nam de Djet zelf in productie en naderhand ontwierpen ze de M530, met een Ford V4 blok. In 1969 nam Simca de boel over waarna men de Bagheera ontwierp, het model dat zou worden opgevolgd door de Murena. Alle sportwagens van Matra hebben een ding gemeen: ze zijn allemaal voorzien van een middenmotor. Nou werd Simca weer gedeeltelijk overgenomen door het PSA concern in de zomer van 1978... Later ontwierp en fabriceerde Matra bijvoorbeeld de Renault Espace om eens iets te noemen. De Murena is eigenlijk opgezet rond het geheel aluminium 2 liter motorblok dat onder andere gemonteerd is in de Peugeot 505, de Citroen CX en de Renault Fuego. Maar... Renault had absoluut geen zin in een sportmobiel dat rondjes rond de Fuego zou draaien om vervolgens een welgevormde achterkant te laten zien... Renault sprak derhalve een veto uit maar Matra liet het er niet bij zitten,



Waarom zou je zoiets belangrijks als de krachtbron buiten laten staan? Onder de 'hoedenplank' vind je een 1,6 liter met 92 pk

maar moest voorlopig genoegen nemen met het 1.6 liter Simca blok dat al decennia geproduceerd werd en 92 din pk leverde. Het 1.6 blokje is ook te vinden onder de motorkap van de Peugeot 309. Later monteerde men een 2.2 liter Simca-Talbot blok dat 118 din pk produceerde. Om de 2.2 liter te herbergen waren omvangrijke modificaties nodig aangezien het blok veel forser is dan het tweeliter blok dat Matra in gedachten had. De ZF vijfbak dat voor beide modellen is gebruikt stamt weer van de Citroen CX. De Matra's werden in 1980 gepresenteerd en in 1981 in productie genomen. In het kort mag je gerust stellen dat het omvangrijke PSA concern de Murena effectief van grotere productieaantallen heeft weerhouden alhoewel er toch nog zo'n 10.500 gefabriceerd zijn. De meesten gingen overigens naar Duitsland of bleven in het geboorteland. Het probleem met de Matra Murena was hoofdzakelijk dat zowel de 1.6 liter als de 2.2 liter eigenlijk ondergemotoriseerd waren, de fabriek kwam later dan ook met sportkitjes die het vermogen van de 1.6 op 137 PK brachten en in het geval van de 2.2 liter werden dat er +/- 150. Saillant detail is dat de kitjes in eerste instantie geleverd werden aan de dealer die maar moest zien hoe de kits te monteren waren, in sommige gevallen werd het zelfs aan de klant zelf overgelaten! Er zijn dan ook slechts rond de 92 kitjes verkocht en dat is jammer want de Murena kon met de extra paardjes de concurrentie het hoofd bieden, zoals bijvoorbeeld de Porsche 924, maar over het algemeen genomen bood de concurrentie meer voor minder. De kitjes



Het lederen interieur is een begeerlijke optie



Laag en sportief, maar desalniettemin zeer bruikbaar, tot drie personen



2,2 liter met 118 pk. Let ook op de isolatiematten om nog enig geluidscomfort te hebben

bestonden trouwens uit een andere nokkenas, dubbele carburateurs op een speciaal inlaatspruitstuk en een sport uitlaatspruitstuk. Matra kwam (veel te laat) uit met een standaard versie met 142 paardenkrachten, maar het zal inmiddels duidelijk zijn dat de enthousiaste sportwagenbouwers zeer veel hinder ondervonden van het PSA concern. Als je 'tout l' histoire' in detail doorneemt doet het werkelijk denken aan Brussel...

KOUT AUTOMOBILES:

Het Automobiel mag twee Matra's aan de tand voelen bij Andre Kout, van het gelijknamige bedrijf Kout Automobiles. Als je de zaak betreedt waan je jezelf in een prachtige Franse garage, het is er sfeervol. Aan de muur van de verkoopruimte hangt reclamemateriaal en de Maserati trapauto blijft evenmin onopgemerkt. Niet Frans is de schone en nette garage, naast de verkoop wordt hier ook gesleuteld en (desgewenst) getuned.

Andre blijkt hier al vanaf 1993 te zitten met exclusieve en fraaie Franse en Italiaanse klassiekers. Maar liefst twee Maserati 3500 GT's staan hier mooi te wezen benevens een plaatje van een Lancia Fulvia Zagato, een opgevoerde Matra Djet en, en... Andre blijkt de liefde voor klassiekers 'gratis en om niet' van zijn vader te hebben meegekregen. Die verkocht onder andere een Simca 1200 S coupe aan Wil Hartog, de bekende motorcoureur die de TT van Assen won in de 70er jaren.

Het is dus niet vreemd dat Andre een zwak voor de eveneens ondergewaardeerde Simcaatjes heeft! En het zou een understatement zijn om hem simpelweg als liefhebber te betitelen, zeker als je weet dat hij 100.000 kilometers in een Djet heeft gestuurd. Maar zoals gewoonlijk wil ik weer eens te veel informatie kwijt terwijl we toch ECHT voor de Murena's komen, zowel in de 1.6 als de 2.2 liter versie. Andre heeft trouwens de kleinste versie hoog in het vaandel staan daar dat blok vrijwel onverwoestbaar is. De (van origine) Engelse 2.2 liter vindt hij minder interessant: 'De toleranties binnen het blok zijn nogal ruim bemeten en niet overal gelijk...' Beide Murena's staan al buiten. De platinum gekleurde 1600 is van een klant en de blauwe 2.2 is van Tako, de rechterhand en bedrijfsleider van Kout Automobiles. Het zonnetje schijnt vandaag en dat noopt tot de woorden: 'We hebben nu wel genoeg koffie geleuterd, er moet worden gereden, eh, gewerkt...!' Als eerste is de 1.6 aan de beurt.

SUPER GRANDE TOURISME:

Zo'n Matra Murena is laag, echt laag en de automobiel is behoorlijk breed van achteren, het instappen gaat gemakkelijk omdat de portieren wijd openen. Het interieur is ernstig 'Eighties': het dashboard en de stoelen houden het tussen gevaarlijk bruin en beige. Naar alle waarschijnlijkheid komen deze kleuren volgend jaar weer 'in'. De bestuurdersstoel is verstelbaar, de beide stoelen voor de passagiers zitten vast verankerd. Da's toch aardig van de ingenieurs van Matra, je kan naast je vriendin ook nog eens je schoonmoeder meenemen. Wat per direct opvalt is het slechte overzicht naar voren: bij de voorruit houdt de auto op te bestaan en je moet schatten waar de voorbumper ongeveer zit, omdat je de 'motorkap' in het geheel niet ziet. Het Simca motortje slaat aan met een sportieve grom en 'Nous sommes en route!' De wagen ontpopt zich al snel als de perfecte metgezel op de slingerende dijkwegen rond Wieringerwaard. De auto stuurt met zijn perfecte gewichtsverdeling waanzinnig licht en direct en op de openbare weg ontbreekt het mij aan het lef om de grens op te zoeken, de grip is fabuleus. Het is echter wel duidelijk dat het autootje veel meer vermogen nodig heeft om echt spannend te zijn, wat niet wil zeggen dat de 1.6 een slechte metgezel is, integendeel. Ik kan het rijgedrag van de Murena niet treffender verwoorden dan Andre Kout: 'Je zult zien dat het een blijde enthousiaste auto is!' En inderdaad spreekt mijn grijns van oor tot oor boekdelen, en komt daar niet een haarspeldbochtje aan? Het zou reuzeleuk zijn om de Matra eens op het circuit te testen... Door het mechaniek heeft de Matra wel een tweeledig karakter: in het pure stuur-



Zij aan zij; de 2,2 en 1,6 liter uitvoering. Vreemd genoeg is volgens kenners de 1,6 liter de begeerlijkste

werk is het overduidelijk een perfect en neutraal sturende sportwagen, door het blokje en de overbrengingsverhoudingen moet je de wagen echter meer beschouwen als een fijne GT, een fijne reiswagen om comfortabel en in stijl lange afstanden mee te draaien. In de vijfde versnelling draait de motor bij 120 kilometers per uur 3.000 toeren en je kun rustig 140 aan 3.500 toeren kruisen en nog een redelijk verbruik verwachten ook! Middels de introductie van dit verhaal zal duidelijk zijn dat ik nogal gecharmeerd ben door het uiterlijk en de eigenzinnigheid van deze Matra, ik zou zelfs zo ver willen gaan om er zelf een aan te schaffen. Pure prestaties boeien me namelijk minder dan een perfect stuurgedrag en je kan met deze voiture rondjes draaien om snellere Super Cars als de wegen geschikt zijn. En het is gewoon ontstellend leuk om bijvoorbeeld een zescilinder BMW M serie binnendoor te 'pakken' met maar 92 paardjes... Nee, ik word inderdaad zelf blij en enthousiast van de Matra en ik kan dan ook maar een minpunt aanvoeren: de versnellingsbak schakelt niet prettig als je van de vijfde terug moet naar de vierde versnelling, dat vereist oefening. Andre verzekert me naderhand dat dat komt omdat de auto lange tijd niet gebruikt is geweest waardoor het schakelmechanisme aandacht nodig heeft. Na de fotosessie moet het wagentje toch echt terug en kan de 2.2 worden geprobeerd. Dat zal natuurlijk veel spannender rijden met een top van dik 195 tegen 182 en een vlammerende acceleratie?!

Technische gegevens Murena 1600

Motor:	4 cilinder in lijn 1.592 cc
Boring x slag:	80 maal 78mm
Compr.verh.:	9.3:1
Vermogen:	92 PK bij 5.600 t/p.m.
L x B x H:	407 x 175 x 122cm
Gewicht:	930 kilo
Topsnelheid:	182 km/u.
Acceleratie:	0-100: +/- 12.5 seconden

(de 2.2 liter weegt 1.000 KG, heeft 118 PK bij 5.800 toeren, Top 197 km/p.u.)

Productiejaren van de Matra Murena: 1981-1984

Productieaantallen 1.600: 5.640/2.200: 4.560/ 'S': 480



De man wiens naam in tegenspraak lijkt te zijn met zijn passie: Andre Kout met de Matra Djet

DOE MIJ DE 1.6 MAAR...

Op zich is de blauwe standaard 2.2 liter Murena dezelfde auto als de kleinere versie, alleen beschikt de auto over meer koppel en paardenkrachten. Toch gedraagt hij zich heel anders omdat er een goede 80 kilogrammen extra op de achteras rusten, precies daar waar je ze niet wil hebben. Bij het instappen is het interieur een verademing, alles is overtrokken met leer.

Bij vertrek blijkt de auto veel zekerder aan te voelen, minder lichtvoetig, hij stuurt zwaarder en minder direct dan de 1.6. Ondanks het feit dat deze 2.2 L 181.000 km heeft gelopen tegen 113.000 van de 1.6, schakelt dit exemplaar veel fijner, maar misschien komt dat wel doordat deze dagelijks gebruikt wordt. Uiteraard is de acceleratie een stuk beter, maar toch voelt de dikkere motor minder sportief aan. In het bochtenwerk is de Murena ook al een minder 'blij en enthousiast' autootje dan de 1.600. De conclusie zal al duidelijk zijn: wat mij betreft is minder meer in dit geval en persoonlijk zou ik voor de 1600 gaan in plaats van de snellere versie. Pure prestaties zeggen tenslotte niet alles...

WAAR MOET JE OP LETTEN?

Om maar met het uiterlijk te beginnen: je vindt de vormgeving mooi, of je vindt hem afschuwelijk, een middenweg is er niet. Toch is het design vooruitstrevend want anno 2002 oogt de wagen nog redelijk up-to-date, wie zou vermoeden dat de Murena rond 1980 is ontworpen? Mocht je voor het uiterlijk vallen, dan koop je met de Matra een zeer praktische en comfortabele wagen, met een ruime kofferbak - achter de motor - die voorzien is van vrijwel probleemloze techniek en zeer solide is uitgevoerd. Je merkt duidelijk dat de Matra een productiewagen is geweest, in plaats van een met de hand gebouwde vierwieler met afwerkingsproblemen. Volgens de mannen van Kout Automobiles kan de 1600 motor, mits een beetje intelligent gereden, probleemloos 2 tot 3 ton aan en de onderdelenvoorziening vormt in geval van nood geen enkel probleem. De koets is van glasfiber en dus roestvrij, net als het compleet gegalvaniseerde chassis. Theoretisch bezien kan de Matra vrijwel een mensenleven mee. Toch heeft het chassis een achilleshiel: bij Matra verzuimde men de draagarmen van de achtervering te galvaniseren! Aangezien dit onderdeel tamelijk belangrijk is voor de structuur en het weggedrag mag je daar gerust heel goed



Hard gaan, plezier hebben en niet afzien. Dat is waar de Murena voor staat. Over de vorm valt te twisten, maar veel mensen vinden hem mooier dan de Bagheera, maar ook minder karakteristiek

naar kijken... Via de Matra club kun je trouwens nieuwe exemplaren bestellen.

Het tweede punt van aandacht betreft de versnellingsbak, aangezien de synchromesh ringen het laten afweten als je slordig schakelt, wanneer je bij 6.500 toeren ineens van de vijfde naar de derde gang teruggaat kán het zijn dat je te maken krijgt met vreemde geluiden en nog mallere overbrengingsverhoudingen... De draagarmen van de achtervering en de versnellingsbak dus, voor de rest heb je aan de Murena een probleemloze en fijne automobiel die goed kan zijn voor jaren rijplezier, als je er tenminste een kan vinden. Dat laatste doet Andre graag voor je, op het moment van schrijven staan er twee 1600tjes met werk en de door ons geteste 1600 waar je zo mee op vakantie kunt.

Qua prijzen kan je rekenen op 2.500 euro voor een auto 'Met Veel Werk', tot 7.500 euro voor een zeer goed exemplaar. Vanuit verzamelaars oogpunt zijn de versies met open (linnen) dakje het leukst en de 2.2S, waarvan slechts 480 stuks de fabriek te Romantin verlieten en die standaard van 142 pk is voorzien. Aangezien voor de meeste mensen het motto 'des te sneller des te beter' opgeld doet zijn de 2.2 L versies over het algemeen duurder dan de slomere Murena's.

Aangezien ik inmiddels in Frankrijk woonachtig ben word het wellicht tijd voor een Franse sportwagen! Eentje waarmee ik kan jagen op bochtige Franse B-wegen, zonder vangrails...

Met dank aan:

Kout Automobiles, Wieringerwaard, Tel: 0224-221325

* op Zaterdag hebben ze daar een 'Koffie Klets', die zeer gezellig schijnt te zijn!



Duidelijk herkenbaar als Talbot - Matra, ook voor niet kenners



Typische tachtiger jaren kleur, en het lijkt soms wel alsof 99% in die kleur is uitgevoerd!