

Klassiek & Techniek

RESTAURATIE

SIMCA MATRA BAGHEERA

KRACHT EN VRIENDSCHAP



- OP BEZOEK BIJ GOSLIGA • PEUGEOT 403 CABRIO PROJECT
- WAT TE DOEN BIJ OVERSLANDE MOTOR

Aankoopadvies
Audi 100

Klassiekerpassie
Morgan +4

Even kennismaken
Allegro vs. Zastava

Tweewieler
BSA





Kracht en vriend

Bij de naam Bagheera denk je wellicht eerst aan de Disney-film 'Jungle Boek'. Bagheera is daarin een panter, het meest gevreesde dier van de jungle. Maar hij is ook één van de beste vrienden van hoofdpersoon Mowgli. Ook in de padvinderij kom je de naam Bagheera tegen. Hij staat daar voor kracht en vriendschap. En dat zijn precies de twee eigenschappen die de Matra Bagheera in zich verenigt: een krachtige sportwagen die tegelijkertijd vriendelijk is, voor de portemonnee en voor de jonge familie. Vandaag de dag is de Bagheera om een andere reden gevreesd: onderhuids kan de roestduivel voor onaangename verrassingen zorgen. Maar de echte liefhebber laat zich daardoor niet afschrikken.

Tekst Jan-Bart Broertjes, fotografie: Robi Rizvić

De 34-jarige Robi Rizvić is al vanaf zijn geboorte, of eigenlijk nog eerder, besmet met het Matra-virus. Toen zijn vader in 1974 wist dat er gezinsuitbreiding aan stond te komen, was hij bang dat hij zijn liefde voor sportwagens moest opgeven. Totdat hij de aankon-

diging zag van de Matra Bagheera, een driezitter. Samen met zijn vrouw toog hij naar de Amsterdamse firma Motormeyer, die zo'n hagelnieuwe Simca Matra in de showroom had staan. Het praktische aspect overtuigde mevrouw Rizvić en zodoende kwam er in juli 1974 een gele Bagheera.

In september werd Robi geboren, die op dat moment dus al de nodige Matra-kilometers achter de rug had. Sinds 1974 hebben vader en zoon Rizvić alleen maar Matra gereden! Met de Bagheera reisde het jonge gezin regelmatig naar Joegoslavië. Dat gaf soms problemen, want niet in



schap

alle landen was het bevoegd gezag ervan overtuigd dat je met drie personen in een Bagheera mocht zitten.

Na verloop van tijd werd de gele Bagheera type 1 ingeruild voor een zilveren type 2, die in 1985 op zijn beurt werd ingeruild voor een Murena. De laatste is nog steeds in het bezit van de familie. Toen Robi zijn rijbewijs haalde, kreeg hij de Murena-sleutels van zijn vader overhandigd. Later kwam er nog een tweede en een derde Murena bij en door de jaren heen is de familie altijd Matra's blijven verzamelen. Als je klassiekers hebt, is een goede stalling belangrijk. Die heeft de familie Rizvić... in Kroatië. Het is 1400 kilometer rijden, maar die auto's knappen altijd op van zo'n rit, vindt Robi. Vader en zoon Rizvić werken allebei bij de KLM, wat het gemakkelijk maakt om "even" naar Kroatië te gaan en alle auto's te starten en na te lopen.

Alleen maar ellende

Enkele jaren geleden besloten vader en zoon om de cirkel rond te maken, ze wilden graag weer een Bagheera type 1 bezitten. Die zijn lastig te vinden, want hoewel de Bagheera een kunststof carrosserie heeft, zijn de delen bevestigd aan een stalen frame. Die frames waren niet tegen roest behandeld, en bovendien gemaakt van heel slecht staal, er was ten tijde van de productie een staalcrisis. Kortom, je komt niet vaak meer een type 1 tegen, en als je er één vindt, weerhoudt de staat van het frame je meestal van de aankoop. Het polyester kan er nog goed uitzien, maar als je het eraf haalt, vind je alleen maar ellende

Het exemplaar van Robi werd toevallig gevonden op Marktplaats toen hij Bagheera per ongeluk met één "e" had ingetypt. De omschrijving zag er goed

uit, dus werd er direct telefonisch contact gelegd. De auto had veertien jaar stilgestaan, maar wel in een droge stalling en hij was rolbaar. Om zeker te zijn dat het stalen frame goed was, werd Ruud Jong van Matra-specialist Carjoy er op afgestuurd om de staat te beoordelen. Toen Robi hem belde om te vragen wat hij ervan vond, antwoordde Ruud: "Hij staat al hier". De auto was zo goed dat hij hem maar gelijk had meegenomen. Er waren inmiddels meer kapers op de kust, met hogere biedingen, maar de verkoper was fair en verkocht hem aan Robi voor de vraagprijs. Voor een Bagheera was de basis erg goed, zo bleek, er kwamen geen grote verrassingen tevoorschijn. Carjoy heeft twee dagen besteed aan laswerk aan de bodem en de kokerbalken. Daarna had roestbescherming prioriteit. Omdat de Bagheera een rijdende restauratie zou worden, moest dit



Een Bagheera is breed

goed aangepakt worden. Het budget was echter beperkt. Deze klus aan een bedrijf uitbesteden was daarom niet haalbaar. Na uitgebreide oriëntatie op Internet viel de keuze op RX, omdat Robi daar veel positieve berichten over tegenkwam. De kokerbalken en de onderkant werden behandeld met RX 5, RX 7 en RX 10, en worden nu jaarlijks bijgehouden. Een grappig detail over roest bij Matra's:

de achterste draagarmen van de Bagheera zijn van aluminium en roesten dus niet. Bij zijn opvolger de Murena is het chassis verzinkt en dus roestvrij, maar de achterste draagarmen maakte Matra nu van staal: en die roesten dus wel!

Osmose

Nu de basis goed op orde was, werd het tijd om de techniek aan te pakken. De

Ongekend veel beenruimte

motor aan de praat krijgen ging redelijk soepel. De benzinepomp was stuk en werd vervangen, de carburateur werd schoongemaakt en er werden verse olie en nieuwe bougies ingedaan, dat was alles. Sindsdien is er niet meer naar de motor omgekeken, al staat een grondige controle en zo nodig revisie nog wel op de rol.

Wonderlijk genoeg zaten de remmen na veertien jaar stilstand niet vast. Toch leek het Robi en zijn vader verstandig om deze te reviseren. Na demontage van de remklauwen werden de remschijven geschuurd. De klauwen werden gedemonteerd, schoongemaakt, gereviseerd en netjes in de lak gezet, hierdoor zijn alle vier de remklauwen nu zo goed als nieuw. In de voorruit zat een barst in, dus die moest vervangen worden. Bij een Bagheera is de raamstijl overigens één van de kwetsbaarste plekken als het om roest gaat. Na het verwijderen van de voorruit werd eerst alle kit weggeschraapt. Vervolgens werden alle roestplekken aangepakt met een slijptolletje. Nadat alles grondig was schoongemaakt en ontvet, werd de raamstijl met zink beschermd. Daarna werd de nieuwe voorruit gemonteerd, die zijn gelukkig gewoon verkrijgbaar. Bij aankoop van de Bagheera lagen in de achterbak de originele spiegels. Deze waren wel in slechte conditie. Robi's vader pakte ze grondig aan en nu zien ze er weer als nieuw uit. Ook de velgen werden in eigen beheer aangepakt, deze werden gestraald en gespoten. De chromen kapjes die erop zaten werden opgepoetst zodat ze weer glommen. Met een set nieuwe banden erom waren de wielen helemaal af. Nadat de koppeling gangbaar was gemaakt, kon er gereden worden. Het schakelen gaf wat problemen, dus de ver-

Matra-historie

In 1962 verschijnt de René Bonnet Djet, een vooruitstrevende sportwagen met buizenframe en middenmotor. De polyester carrosserie wordt geleverd door Matra (= Mécanique, Aviation, Traction). Dit is een groot bedrijf, onder andere actief in de bewapening van vliegtuigen, geleide raketten, ruimteonderzoek, elektronica en telecommunicatie. Uit imago-overwegingen wil Matra zelf sport- en racewagens gaan bouwen. De nieuwe divisie 'Matra Sports' krijgt een vliegende start met de overname van René Bonnet. Eind 1964 komt de Djet in een verbeterde versie als Matra Bonnet op de markt. Tegelijkertijd ontwikkelt Matra eigen raceauto's. Het succes komt razendsnel. In 1965 behaalt Jean-Pierre Beltoise de eerste overwinning in de Formule 3, in 1967 is Jacky Ickx Europees kampioen formule 2 en in 1969 is Matra wereldkampioen Formule 1 met Jackie Stewart. De eigen Matra V12 motor speelt daarbij geen rol, maar dat wordt rechtgezet in de 24 uur van Le Mans. In 1972 winnen Henri Pescarolo en Graham Hill deze race en in 1973 en 1974 doen Pescarolo en Gérard Larousse het nog eens dunnetjes over. De Matra V12 is uiteindelijk ook in de Formule 1 succesvol, want met Ligier worden drie overwinningen behaald. Matra timmert ook aan de weg met straatauto's. In 1967 verschijnt de M530, een opvallend vormgegeven sportwagen met middenmotor (Ford V4), kunststof carrosserie en een in twee delen afneembaar dak. Voor verkoop en onderhoud wordt in 1970 een deal gesloten met de Chrysler-Simca-dealerorganisatie. Het is een kwestie van tijd voordat er een nieuwe sportwagen verschijnt, waarin Simca-techniek wordt toegepast. De Matra Simca Bagheera is qua ontwerp een bijzondere en praktische sportwagen die dankzij het gebruik van massatechniek betaalbaar blijft. Van de Bagheera worden er zo'n 50.000 gemaakt voordat hij in 1983 wordt opgevolgd door de Murena. Matra bedenkt ook andere concepten, zoals de Rancho, een ruime vrijetijdswagen en een vooruitstrevende gezinswagen. Die laatste is te modern voor partner PSA, maar niet voor Renault, die dit Matra-product vanaf 1984 op de markt brengt als de Espace. Helaas betekent de samenwerking met Renault het einde voor de Matra-sportwagens omdat Renault geen Alpine-concurrent wenst. In 2002 verschijnt een soort kruising tussen een MPV en een sportcoupe, de Renault Avantime. Dit is de laatste auto die Matra zal produceren, want in 2003 wordt de autofabricage beëindigd en de fabriek in onderdelen verkocht. De ontwikkelingsafdeling, de productiefaciliteiten voor prototypes en de testafdeling zijn thans eigendom van Pininfarina.



Werk aan de voorruitomlijsting



De remmen werden in eigen beheer gereviseerd



Nog in de oorspronkelijke kleur



Laatste voorbereidingen voor de spuits



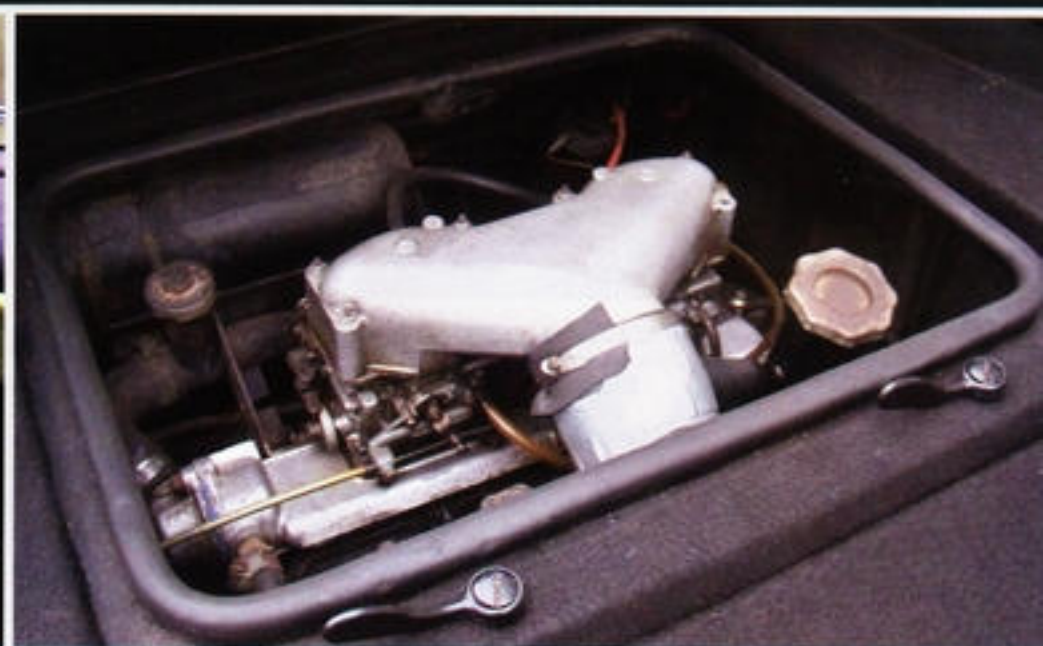
Laswerk aan de onderzijde



Afbouw in volle gang



Typisch seventies dashboard



De middenmotor is niet optimaal bereikbaar

snellingsbak kreeg de nodige aandacht. Toen was het tijd voor de APK, waar de Matra probleemloos doorheen kwam. Vanaf dat moment reed Robi's vader geregeld in de Bagheera. Er kwamen - uiteraard - nog kleine storingen aan het licht, wat ertoe leidde dat de startmotor en de uitlaat werden vervangen.

De eerste meeting van de Bagheera was de Zandvoort Club Special in 2005, waar vader en zoon zelfs het circuit op gingen. Technisch was de auto nu in orde, maar optisch nog niet. Hij zag er vaal uit, er zat osmose in het polyester. Maar het geld was even op, dus er werd besloten om het een tijdje zo te laten.

Zeventiger jaren sfeer

Begin 2007 kreeg fase twee van de restauratie een onverwachte impuls door een aanrijding. Er reed iemand achterop de Matra, gelukkig zonder persoonlijk letsel.

Er zat op dat moment nog een trekhaak op, en dat was wel prettig want die ving een groot deel van de klap op. Toch was er aardig wat schade, het polyester was zelfs ingescheurd. De achterlichtunits, die uniek zijn voor de Bagheera type 1, hadden de klap gelukkig ongeschonden doorstaan. Met het geld van de verzekering en wat eigen geld kon de auto overgespoten worden. Uiteraard in de gele kleur van de oorspronkelijke eigen Bagheera type 1 van toen. Polyester is toch wel een apart materiaal om te spuiten en dus werd via Carjoy een expert op dit gebied geregeld. De osmose werd verwijderd, alle scheurtjes werden behandeld en er werd een speciale epoxyprimer opgebracht voordat hij afgelakt werd. Ondertussen was er een doel gesteld: de auto moest bijtijds klaar zijn om 35 jaar Bagheera te vieren. Dat evenement stond gepland voor mei 2008, een maand na vader's zestigste verjaardag.

Het was dus in twee opzichten een mooi moment voor een gezamenlijke trip. Met het interieur ging Robi zelf aan de slag. Hij wilde het graag zo origineel mogelijk krijgen. Bij het gele uiterlijk hoort bekleding in zwart met lime-groen. De juiste stof is echter niet meer te krijgen. De firma HB Pieces in Frankrijk heeft, toen Matra overschakelde op de Renault Espace, alle oude onderdelen opgekocht. Het is verbazend wat zij nog "new old stock" kunnen leveren, maar stof in die combinatie was er niet meer. Robi moest dus op zoek naar alternatieve stoffen. Er werd een geschikte bekleder in Kroatië gevonden. Om zeker te zijn dat de kleur goed was, werden de juiste codenummers van de stoffen achterhaald en doorgemild. De stoelen werden in Kroatië gedaan. Daarvandaan werd extra stof meegenomen en Robi maakte zelf de hemel, het dashboard, de deurpanelen en het tapijt. Hij heeft

Trotse vader en zoon tijdens het Bagheera-jubileum in Frankrijk.

zelfs een tweede set gemaakt die als reserve op zolder ligt. Alleen over de ventilatieroostertjes is hij niet tevreden. Hij dacht dat die er van voren in geschoven moesten worden, maar dat bleek van achteren te moeten. De openingen moet hij daarom nog een keer netjes afwerken met een extra randje. Het interieur ziet er nu als nieuw uit, met die bijzondere zeventiger jaren sfeer die zich onder andere uit in de aparte vormgeving van de raamslingers.

Nog een droom

Hoe rijdt zo'n Bagheera nu? Om te beginnen is er oneindig veel beenruimte. Hoewel je met je achterwerk zo'n beetje op de krachtbron zit, is deze toch redelijk stil. En het is zeker geen straf geveerde wagen, er is sprake van Frans comfort. De zitpositie is prettig, de vierbak laat zich gemakkelijk schakelen en er zijn aangename details zoals de voetbediende interval voor de ruitenwisser. De grote bagagebak achter de motor maakt de Bagheera tot een praktische auto en omdat het een driezitter is, kan Robi zijn twee zontjes meenemen. De gehele auto ziet er nu heel netjes uit, maar is niet 100% perfect. Je mag de leeftijd er best vanaf zien, vindt Robi, het is immers geen nieuwe auto. De bumpers hebben bijvoorbeeld wat gebruikssporen.

De restauratie van de Bagheera was bijtijds klaar voor de internationale Bagheera meeting in Frankrijk. In mei 2008 was het exact 35 jaar geleden dat de Bagheera daar aan de internationale autopers voorgesteld werd. Op dezelfde locatie als destijds verzamelden zich Bagheera's uit Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Italië, Zwitserland en één uit Nederland. Robi en zijn vader reisden samen naar Frankrijk, een probleemloze en onvergetelijke trip. De Bagheera wordt 's



Verrassend grote bagageruimte

zomers regelmatig gebruikt en slaapt dan in een garage in Amsterdam. 's Winters wordt hij gestald en wordt er vooral gereden in de gezinsauto. Ook dat is een Matra-product, een Renault Avantime. Voor de toekomst hebben Robi en zijn vader nog een droom: een Matra M530. Die zijn echter heel zeldzaam, dus het zal nog wel even duren voordat die droom werkelijkheid kan worden. |

Technische gegevens Simca Matra Bagheera type 1 (1974)

Motor:	watergekoelde viercilinder lijnmotor
Cilinderinh.:	1294 cc
Boring x slag:	76,6 x 70 mm
Compr.verh.:	9,5:1
Br.stofvoorz.:	dubbele Weber 36DCNF valstroomcarburateur
Vermogen:	84 pk/6000 tpm
Koppel:	105,9 Nm/3200 tpm
Transmissie:	handgeschakelde vier-versnellingsbak
Aandrijving:	middenmotor, dwarsgeplaatst, achterwiel-aandrijving
Wieloph. V:	onafhankelijk d.m.v. triangels met torsiestaafvering, stabilisatorstang, telescoopschokdempers
Wieloph. A:	onafhankelijk d.m.v. langsdragers met torsiestaafvering, stabilisatorstang, telescoopschokdempers
Remmen V/A:	schijfremmen
L x B x H:	397,5 x 174 x 117,5 cm
Gewicht:	885 kg
Banden:	voor 155HR13, achter 185HR13
Topsnelheid:	185 km/uur

