



autokampioen
ANWB

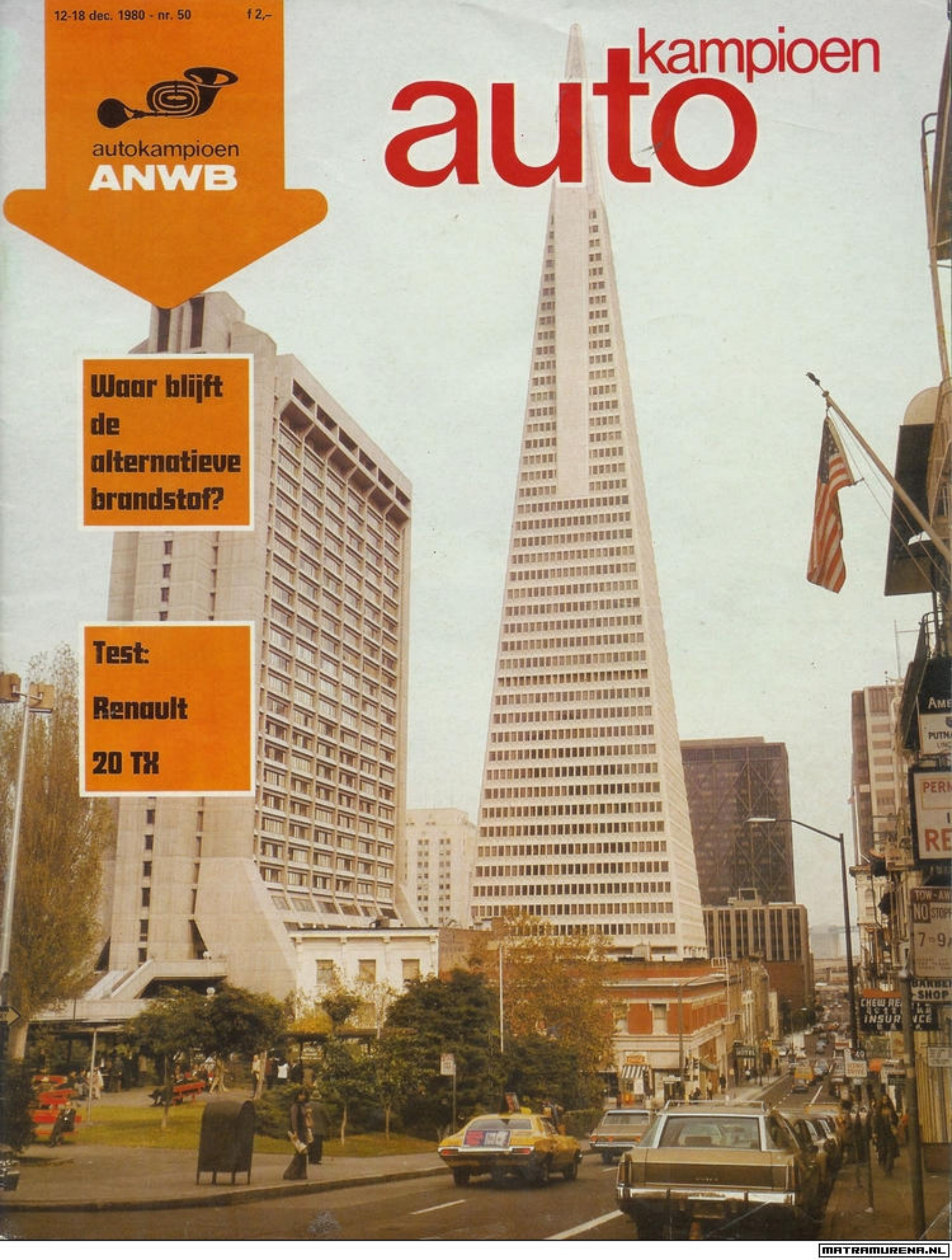
kampioenen auto

**Waar blijft
de
alternatieve
brandstof?**

Test:

Renault

20 TX



ALS opvolger van de in 1973 gelanceerde en sindsdien in 50.000 exemplaren vervaardigde Bagheera heeft Talbot de Matra Murena uitgebracht. Alweer een driezits sportcoupé met „centraal“ geplaatste motor.

De Murena, waarvan Matra er volgend jaar 9000 denkt te maken en te verkopen, is voorzien van een uitermate gunstig gestroomlijnde kunststof koets waarvan de ruggegraat een hechte stalen kooiconstructie met kreukelzones voor en achter is. Nieuw is dat dit stalen fundament, nadat het in elkaar is gelast, verdwijnt in een heet bad waarin het thermisch wordt verzinkt. Een zeer effectieve methode tegen roestvorming.

De zes jaar garantie die Talbot op de Matra Murena geeft tegen roest, doet in dit licht bezien een tikkeltje knullig aan. Een zegsman van Talbot wil dan ook wel kwijt dat net zo goed twintig jaar garantie zou kunnen worden gegeven, maar om wille van de eenheid binnen het concern – op alle Talbot's wordt zes jaar gegeven – is dat niet gedaan. Het lijkt niet nodig ook.

Belangrijker is, dat de constructie van de Matra Murena het vertrouwen geeft dat deze auto bij een normaal onderhoud inderdaad zeer lang mee zal gaan. Daardoor kan de afschrijving op zo'n wagen laag komen te liggen, wat dan weer uitermate gunstig is in verband met de bedrijfskosten.

Die bedrijfskosten kunnen in principe ook laag blijven omdat Matra gebruik maakt van vele normale onderdelen uit het huis Talbot. Neem bij voorbeeld de aandrijfaggregaten – naar keuze de 1,6 liter viercilinder met vijfbak uit de Talbot 1510 of de 2,2 liter viercilinder uit de nieuwe Tagora, gekoppeld aan dezelfde vijfbak – die uit normale produktiewagens stammen.

Een verder belangrijk punt in verband met de kilometerkosten is het gunstige brandstofverbruik. Volgens ECE-cijfers verbruikt de Murena 1,6 bij 90 km/h 1 op 16,7, bij 120 km/h 1 op 13,7 en in stadsverkeer 1 op 9,5. Voor de 2,2 liter versie zijn deze cijfers: 90 km/h 1 op 14,7, 120 km/h 1 op 11,8 en stadsverkeer 1 op 7,7.

Deze gunstige cijfers zijn voor een belangrijk deel te danken aan het feit dat

de Murena een luchtweerstandscoefficiënt heeft van slechts 0,328. Dit is lager dan de Cw-waarde van de concurrentie en het is veel lager dan de gemiddelde Cw-waarde van sedans. Die waarde ligt in de buurt van de 0,44.

De lage luchtweerstand maakt ook een hoge topsnelheid mogelijk. De 1,6 liter, die beschikt over een vermogen van 67,6 kW (92 pk) bij 5600 toeren per minuut van de krukas, haalt volgens fabrieksgegevens een top van 182 km/uur. De 2,2 liter, die de beschikking heeft over 86,8 kW (118 pk) loopt maximaal 197 km/uur.

Ook de acceleratiecijfers van beide typen mogen als voldoende worden beschouwd. De rond 1000 kg zware Murena trekt met de 1,6 liter dwars tussen de aangedreven achterwielen in 11,8 seconde van 0 tot 100 en zijn 2,2 liter broer doet daar slechts 9,3 seconde over.

Toch vormen die prestaties op de weg niet het sterkste punt van de wagen. Dat is de combinatie van de uitermate comfortabele vering, de uitstekende rijeigenschappen en de nagenoeg neutrale besturing. In snelgenomen bochten blijft de carrosserie mooi vlak en wanneer je over de schreef gaat, breekt de auto eerst netjes achter uit zodat alle mogelijkheden voor handen zijn de wagen weer op te vangen. Met name de vroegere Matra M530 had een veel minder vergevingsgezind weggedrag.

De Murena is een echte rijdersauto die het best tot zijn recht komt op mooie bochtige trajecten, maar die eveneens heel comfortabel bruikbaar is om met een behoorlijk gemiddelde autosnelweg af te snellen. Daarbij ligt bij de 2,2 liter het geluidsniveau in de wagen op een volledig acceptabel niveau. De 1,6 liter is bij hogere snelheden wat te ruoerig.

De Matra Murena heeft drie smalle zitplaatsen en een flinke kofferruimte helemaal achterin de wagen. Deze koffer is, net als de motor, bereikbaar via de opklapbare achterraut.

Van de drie zitplaatsen zijn wij persoonlijk niet erg stuk. Als bestuurder zou je best wat meer naar binnen kunnen zitten, zodat ook de pedalen recht



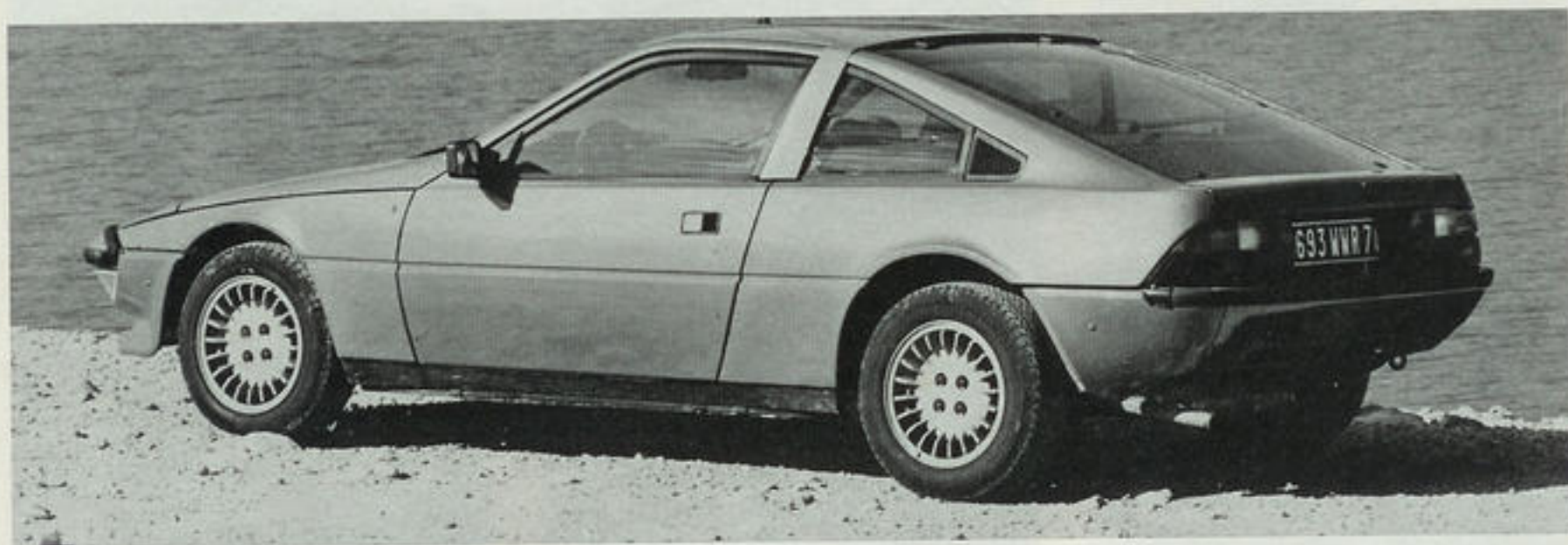
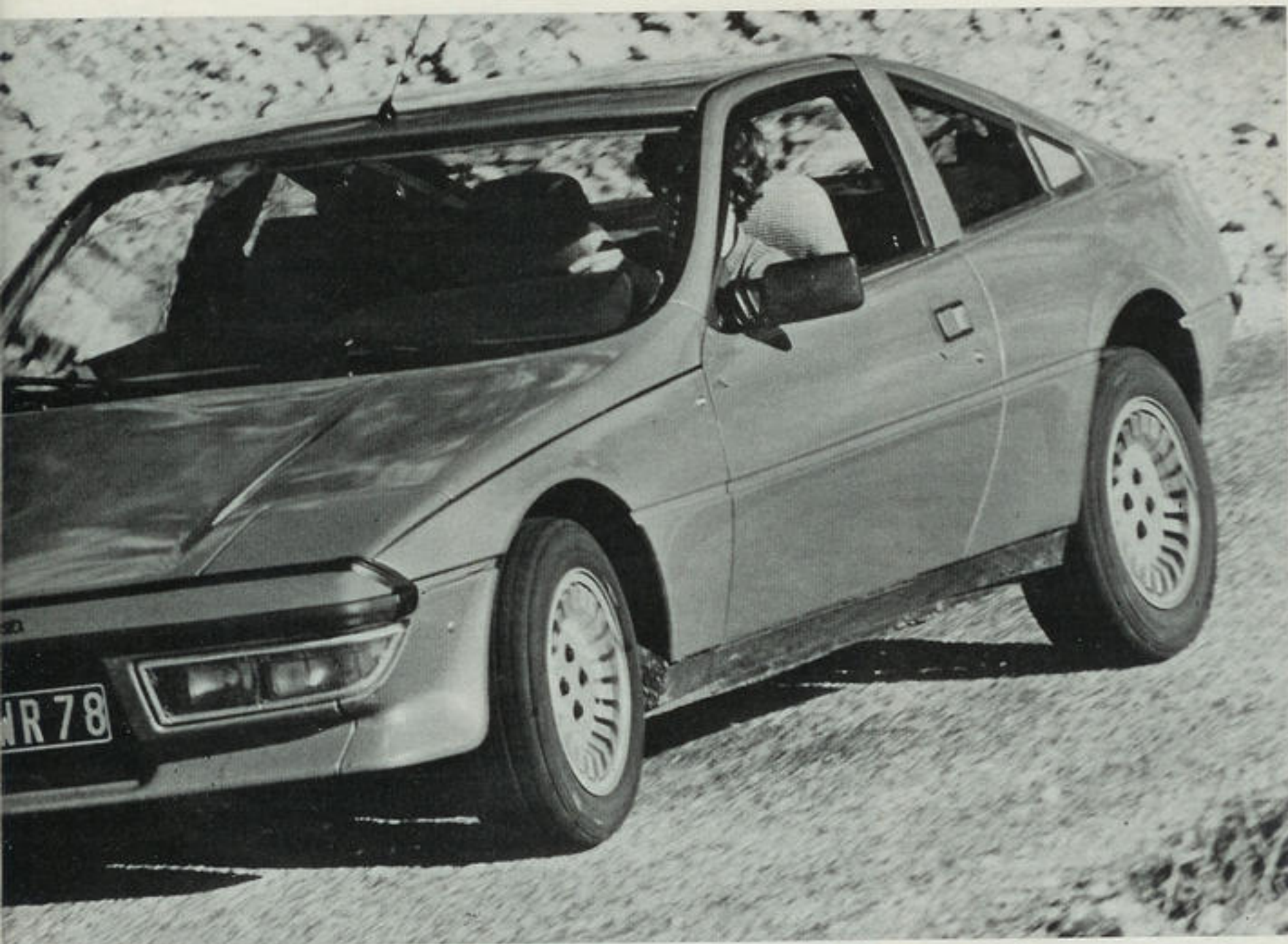
vooruit bereikbaar zijn en als passagier hang je wel erg ver naar rechts tegen de deur aan. De rugleuning van de middelste stoel kan worden neergeklapt waardoor hij dienst kan doen als armsteun. Feit blijft echter dat de ruimte voor drie erg krap is en dat er bij voorbeeld geen portiertassen af konden, zodat de praktische opbergruimte in het interieur sterk te wensen overlaat.

Nog even terug naar wat technische details. De Murena heeft net als de Bagheera verschillende maten banden voor en achter. Op de 1,6 liter, die is uitgerust met stalen velgen zijn voor 175/70 HR 13 radiaals gelegd en achter 195/70 HR 13 en bij de 2,2 liter, standaard voorzien van lichtmetalen velgen, zijn Pirelli P6 60-serie banden gemonteerd. Voor 185/60 HR 14 en achter 195/60 HR 14. Rondom zijn schijfremmen gemonteerd, die bij sterk remmen de neiging tot blokkeren niet kunnen onderdrukken. De stuurinrichting is van het tandheugel type.

De wielen van de wagen zijn rondom onafhankelijk opgehangen. Voor zijn in de lengterichting geplaatste torsiasten als veerelement gebruikt en achter

Wij reden de

MATRA MURENA



schroefveren. Zoals gezegd, is de auto zeer comfortabel terwijl hij toch perfect op de straat ligt.

De Murena heeft een wielbasis van 2,44 meter en een grootste lengte van 4,07 meter. De wagen is – de buitenspiegels niet meegerekend – 1,75 meter breed en slechts 1,22 meter hoog. Het spoor is voor 1,41 meter en achter 1,51

meter (1,6 liter) of 1,53 meter (2,2 liter).

Onder de sterk hellende neus hebben de radiator, accu en het reservewiel een plaatsje gevonden. De motor ligt zoals gezegd ongeveer tussen de achterwielen. Tussen motor en het stalen schot dat het interieur van de motorruimte scheidt, is de brandstoftank geplaatst.

De Murena is mooi compleet uitgerust. De 1,6 liter versie komt begin volgend jaar naar ons land en de 2,2 liter volgt later. De prijzen van de wagens zijn nog niet bekend, maar verwacht mag worden dat de 1,6 liter rond de 30 mille komt te liggen en de 2,2 liter rond de 35 mille. En dat zou bepaald niet te veel zijn.