

# AUTO MOTOR

klassiek

# 7

AL 20 JAAR ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

WWW.AMKLASSIEK.NL

22<sup>e</sup> jaargang, juli 2006 / € 2,95

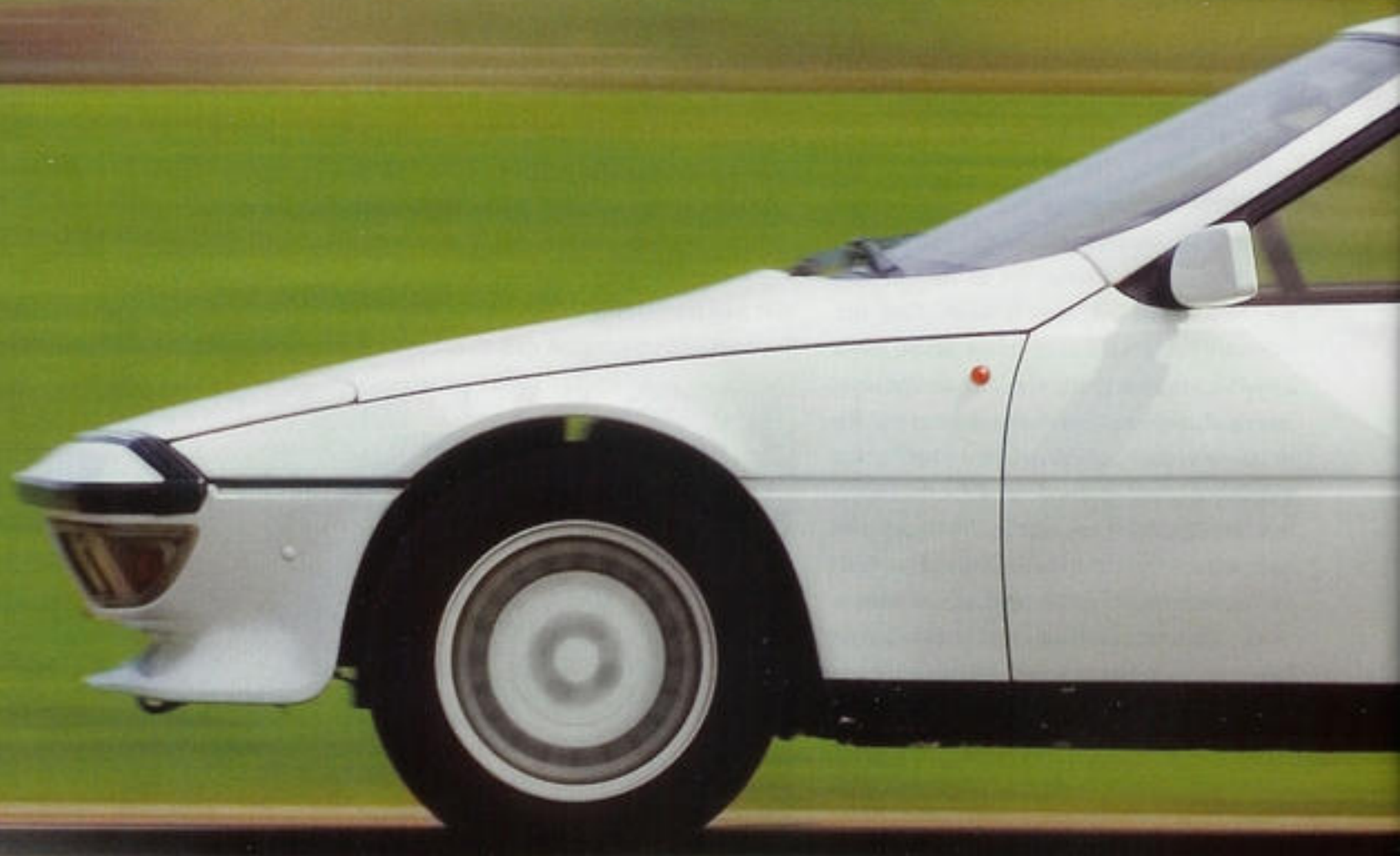
## DUIZENDEN KLASSIEKERS TE KOOP



• Verzameling in Israël • Sunbeam S7 • Ford Granada V6 • Chevrolet Biscayne •  
• Riley Pathfinder • APK • VoPo project deel 2 • Matra Murena • Mille Miglia • ...en nog veel meer!! •

De vooruitstrevende Matra Murena

# Kind van de



# e rekening



**De trend naar de middenmotor voor sportwagens werd gezet toen in de zestiger jaren de Maserati Miura uitkwam. Het was de eerste supersportwagen met een middenmotor. In de racerij was het natuurlijk al langer gebruikelijk maar gaandeweg kwamen er ook steeds meer middenmotorauto's uit voor de openbare weg, het leek even het ideale concept voor een sportwagen. Maar... in de praktijk bleken er nog wat nadelen aan het concept te kleven waardoor het voorbehouden bleef aan het soort sportwagens dat de meeste tijd in de stalling doorbracht. Er waren (geslaagde) uitzonderingen. De Fiat X 1/9, de Lancia Montecarlo en Volkswagen Porsche om er maar eens wat te noemen. Ook Frankrijk was op dit gebied vertegenwoordigd, in de tachtiger jaren voor het laatst met de Matra Murena...**

De Matra Murena was natuurlijk bij lange na niet de enige, noch de eerste middenmotor-sportwagen. Zelfs niet van Matra, maar het was ondanks zijn kleine minpuntjes misschien wel de meest geslaagde. Maar laten we bij het begin beginnen...

Matra is geen autofabrikant van oorsprong maar heeft een uiterst interessante historie. De naam staat voor *mechanique Aviation Traction* en werd al in 1941 opgericht in het Zuiden van Frankrijk. Het bedrijf was voornamelijk werkzaam in de lucht- en ruimtevaartsector en haar belangrijkste producten waren geleide raketten en elektronicasystemen voor de voornamelijk Franse vliegtuigindustrie. Hoewel het het bedrijf zakelijk voor de wind ging vond de toenmalige directeur dat het imago van zijn

bedrijf als 'wapenfabriek' opgevijseld moest worden. Hij wilde een product realiseren dat Matra bij het grote publiek in een gunstig daglicht zou stellen. Hij kwam in contact met René Bonnet en onder de indruk als hij was van de technische capaciteiten en de sportieve successen besloot hij het kleine bedrijf financieel te steunen. Door oprichting van een dochteronderneming onder de naam GAP die de productie van polyester boten en auto's voor zijn rekening zou nemen bood men de helpende hand. Bonnet kreeg zo productiecapaciteit in Romorantin. Helaas liet het verkoopresultaat van Bonnet in 1964 nogal wat te wensen over. Bonnet kon zijn huurschuld niet meer betalen zodat hij uiteindelijk afrekende door de autoproductie aan Matra over te

doen. Het was het begin van Matra Sports, een nieuwe autotak en de algemeen directeur van Matra, Jean-Luc Lagardere komt aan het roer te staan. Hij werd de drijvende kracht achter de autotak van Matra die in 1964 van start ging. De eerste stap van de ambitieuze Lagardere is het verbeteren van de Djet op meer dan 100 punten. Deze wagen werd vanaf dat moment de Matra Djet 5 en later 6. Philippe Guedon, een van de vele topkrachten die Matra aan wist te trekken, zou de eerste 'echte' Matra gaan bouwen. Eigen ontwerpen in lijn met de ambitie om auto's met aansprekende techniek en sportieve successen te boeken. Het eerste resultaat was de M530 die in 1967 het daglicht zag. Grappig daarbij is dat de typeaanduiding in principe niets met de auto van doen heeft maar verwees naar Matra's meest succesvolle product, de geleideraket R530. De M530 was een sportwagen met een centraal geplaatste motor en een targabeugel met twee afneembare dakhelften. Men koos er niet voor een exotische en extreem dure sportwagen neer te zetten, maar juist het tegendeel, een uiterst betaalbare sportwagen. Het was een van de redenen dat voor de 1700 cc V4 motor uit de Ford Taunus werd gekozen. De andere reden was dat de motor bijzonder compact was, waardoor er zelfs ruimte was voor een (minimaal) achterbankje, een unicum voor een middenmotorwagen.

Groot probleem bij het realiseren van de toeloze ambities was het feit dat Matra als au-



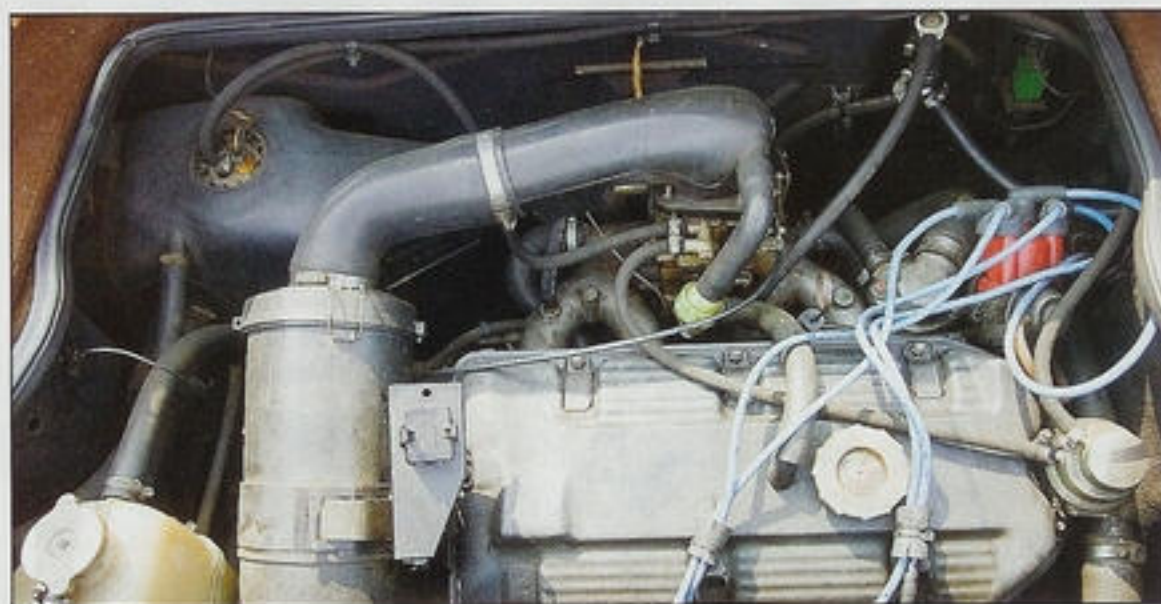
tofabrikant gewoon klein was en een goed geoliede dealerorganisatie en daarmee afzetmogelijkheden ontbraken. Niet zo bekend is het feit dat in het contract met Ford ook was voorzien in de verkoop van de M530 via de Ford-dealers. Ford heeft dat echter nooit gedaan. De verantwoordelijke directeur bij Ford France was inmiddels een paar deurtjes verder gaan werken en had nog steeds prima contacten met Matra. Zijn nieuwe werkgever, Simca-Chrysler, zag wel brood in een samenwerking, maar natuurlijk niet met de Ford V4 motor. Matra toog aan het werk en het resultaat van de samenwerking met Simca was de Bagheera, een auto met een paar grappige bijzonderheden. Hij is genoemd naar de panter uit 'Jungle Book' en hij heeft drie stoelen voorin! Aanvankelijk was het zelfs de bedoeling dat de bestuurder in het midden zou zitten, net als in de veel latere McLaren F1, maar dat idee werd uiteindelijk op praktische gronden verworpen. Drie stoelen op een rij was sowieso al bijzonder. Dat was nog niet eerder vertoond bij een dergelijke wagen. In 1973 werd de wagen geïntroduceerd tijdens de 24 uur van Le Mans, die overigens dat jaar voor de tweede keer door Matra gewonnen werd! Misschien wel mede daardoor was de naam Matra gevestigd. Het feit dat de Bagheera grotendeels gebruik maakte van Simca onderdelen mocht de pret niet drukken en de Bagheera werd een groot succes. In de periode van 1973 tot 1980 werden er maar liefst 47.796 van verkocht. Ter vergelijking: van de Djet gingen er maar 1495 de deur uit en van de M530 9610.

### De Murena

Bij de ontwikkeling van de Murena had men geleerd van zijn fouten. De Bagheera was weliswaar een enorm succes, maar er zaten toch ook wel wat minpuntjes aan. Een van de belangrijkste was de extreme roestgevoeligheid. Er is er dan ook niet één bewaard gebleven. Nou ja, misschien een handvol, maar het was wel een serieus probleem. Om het roestspeek volledig uit te bannen werd gebruik gemaakt van een volledig verzinkt zelfdragend frame, een noviteit in de autotechniek. Het resultaat is dat vrijwel geen enkele Murena roestproblemen heeft. Het enige gevoelige punt zijn de achterste wieldraagarmen, die kunnen nogal eens doorrotten, maar dat is dan ook vrijwel het enige onderdeel dat niet verzinkt is. Daarnaast werd de kleine motor uit de Bagheera (met een cilinderinhoud van 1294 of



*De achterkant van de Murena is laag en breed, de achterbanden zijn ook breder dan voor. Nog niet eerder vertoond, behalve dan bij de Bagheera... drie stoelen voorin. Aanvankelijk was het zelfs de bedoeling dat de bestuurder in het midden zou zitten, à la McLaren F1, maar dat is er in de praktijk nooit van gekomen. Onder de motorkap: de 2,2 liter motor van de Tagora, heeft die toch nog wat goeds opgeleverd... Pas in de laatste uitvoering, de Murena S, kreeg hij het vermogen dat hij verdiende... De twee stoelen aan de rechterkant zijn niet verstelbaar... omdat te compenseren is de vloer verstelbaar. Kwestie van waarom makkelijk doen als het ook moeilijk kan?*



1442 cc) vervangen door grotere versies. Er was de 1,6 liter motor, afkomstig uit de Simca die in de Murena uitvoering 92 pk leverde. Later werd ook een 2,2 liter motor leverbaar, van Britse oorsprong, die ook in de wereldvermaarde Talbot Tagora werd gemonteerd. Sommige zweren bij de 1,6 en houden vol dat het de betere motor is, maar de meeste Murena liefhebbers hebben het liefst de 2,2 liter motor, omdat deze gewoon wat meer trekkracht heeft. Overigens zijn er ook nogal wat liefhebbers die dat niet genoeg is en overgaan tot de montage van een Alfa Romeo V6 motor, maar zelfs de Saab Turbomotor zijn we al tegengekomen.

Veel zaken werden van de voorganger overgenomen, onder andere de karakteristieke opstelling van drie stoelen op een rij maar in tegenstelling tot de Bagheera was de Murena standaard voorzien van een vijfversnellingsbak. De opvallende Murena carrosserie was meer dan alleen maar mooi: de luchtweerstand was met een waarde van 0.328 ook nog eens extreem laag en tezamen met het kleine frontaal oppervlak zorgde dat - ondanks de motorisering - voor verrassende prestaties bij een redelijk gunstig brandstofverbruik. De Matra's werden in 1980 gepresenteerd, maar de eerste exemplaren rolden pas in 1981 uit de fabriek. De ontvangst was op zich positief. Men liet zich lovend uit over de stilering en het weggedrag. Maar zowel de prijs als de prestaties kregen kritiek te verduren. Vooral op exportmarkten had de Murena het moeilijk. Vergeleken met een Scirocco GTi bleven de prestaties achter. Ook qua prijs lag de Murena niet goed. De Alfasud Sprint en de genoemde Scirocco waren aanzienlijk sneller. Ook auto's die vergelijkbaar waren qua prijs, zoals de Porsche 924 en de Alpine-Renault A310 waren sneller.

In antwoord op de kritiek ontwikkelde Matra een verbeterd 4S model met een slimme zestienklepscilinderkop, de Murena 4S. De toevoeging 4S verwijst overigens naar de 'quatre soupapes' ofwel vier kleppen.

De motor was gebaseerd op het standaard 2,2 liter leverde dus dankzij de speciaal ontwikkelde cilinderkop een vermogen van 180 pk. De versnellingsbak bleef ongewijzigd, blijkbaar kon deze het vermogen aan want bij de eerste tests bleek de 4S opvallend betrouwbaar. Om de super-Murena ook optisch te onderscheiden van de andere Murena's kreeg deze voor- en achterspoilers, een aluminium targadak en spatbordverbredingen. De nieuwe Murena 4S

kon een snelheid van meer dan 225 km/h halen. In november van 1981 nam Peugeot echter de beslissing om het model niet in productie te nemen, waarschijnlijk door de desolate staat waarin het concern op dat moment verkeerde.

Matra gaf de strijd echter niet op en Peugeot gaf geen duimbreed toe. Een veelbelovend V12 ontwerp van André Legan kwam nooit veel verder dan de tekenafel en een versie uitgerust van de 2,9 liter PRV V6 motor (zoals gemonteerd in de Tagora, Volvo 760, Peugeot 604 en vele anderen) werd ook afgekeurd. Een hernieuwde poging om Peugeot goedkeuring te krijgen voor de 4S maar dan met brandstofinjectie bleek ook vruchteloos.

Uiteindelijk deed Peugeot een heel klein beetje water in de wijn en gaf Matra toestemming om een tuning kit op de markt te brengen waardoor het vermogen steeg tot 142 pk. De kit bestond uit een scherpere nokkenas, twee

*Om het roestspook volledig uit te bannen werd gebruik gemaakt van een volledig verzinkt zelfdragend frame...*

dubbele Solex carburateurs en een vier-in-een uitlaatspruitstuk. Maar aangezien deze kit door de dealer gemonteerd moest worden en dat maar liefst 25 uur kostte verbeterde dat de positie ten opzichte van de concurrentie ook niet bijzonder.

Pas op het laatst werd de 'S'-kit een fabrieksoptie, mede om de overblijvende chassis' en carrosserieën op te gebruiken. In juni van 1983 werd de Murena S een volwaardig nieuw familielid.

Ondanks de positieve ontvangst van de Murena zijn er relatief weinig verkocht. Dat lag er mede aan dat er maar één productiestraat beschikbaar was voor de Murena en de productiesnelheid mede door het galvaniseren lager lag dan gewenst. Met een aantal van 10.680 exemplaren ligt dat duidelijk lager dan zijn voorganger, maar hij was dan ook een stuk korter in productie. Al in 1984, na amper drie jaar, viel het doek voor de Murena. Toch had de wagen alles in zich om een succes te worden. Maar het heeft allemaal niet zo mogen zijn. 'Waarom?' zult u zich misschien afvragen. In eerste instantie had het natuurlijk te maken met het in moeilijkheden verkerende Peugeot en de gehele Franse auto-industrie die

in het slop lag. Het voortijdige einde had daarentegen weer meer te maken met de Renault Espace, hoe onwettelijk dat ook over mag komen. Dat zat zo, Matra had het concept ontwikkeld voor een ruime gezinswagen met een modulair multifunctioneel interieur en bood het prototype in 1979 aan bij Peugeot. Deze was geïnteresseerd maar uiteindelijk was Peugeot te krap bij kas om in zo'n product te willen investeren. Ook Peugeot-dochter Citroën wees het project af, om heel andere redenen. Bij Matra was men echter zodanig overtuigd van het concept dat men Renault benaderde. Eind 1982 presenteerde men het concept bij Renault. Daar was men enthousiast. Een maand later kocht Matra zich uit bij Peugeot Talbot en was het vrij om met een andere partij verder te gaan. Het betekende tevens de roemloze ondergang van de Murena. Een schitterende auto die meer had verdiend, maar die het ondanks de enorme Matra inzet, door Peugeot nooit gegund werd...

## Op jacht...

Dirk Steenbergen is helemaal gek van sportwagens met middenmotor. Het liefst klassiek. En dat heeft hij niet van een vreemde. Pa Steenbergen is tenslotte full-time Morganeer. Maar hoe vooruitstrevend Morgan ook is, een model met middenmotor hebben ze nooit in het programma gehad. Wat dat betreft heb je bij de Italianen meer kans op succes. Een Lamborghini Miura of een Ferrari 512 BB zaten net even niet in het budget. Ook een andere favoriet de De Tomaso Pantera moet even op het verlanglijstje blijven staan. Dirks meest haalbare keus is niet van Italiaanse afkomst maar Frans. Een Matra Murena, dat is het helemaal. Een unieke sportwagen met een interessante bloedlijn en Franse flair... bovendien betrouwbaar, economisch en toch snel. Een soort van insider-tip? Niet helemaal, want alhoewel een Murena zeker niet tot de meest populaire klassiekers behoort zijn de voordelen meer dan bekend. Bovendien zijn er natuurlijk niet zo gek veel van gemaakt. Voor een prikje een mooie Murena, dat gaat dus al een tijdje niet meer op. Wil je wat moois vinden, dan moet je echt op jacht. Dat was dus precies wat Dirk deed toen hij in 2005 zijn rijbewijs gehaald had. Net als voor vader alleen een Morgan in aanmerking kwam, zo was Dirk even stellig in zijn keuze: een Murena moest en zou er komen. Het verlangen stond echter nogal op gespannen voet met het beschikbare

budget. Er werd her en der eens rondgekeken maar het bleek nog niet zo gemakkelijk om iets te vinden dat Dirk aansprak. Toch werd eens een afspraak gemaakt met een Matra specialist met het verzoek om er eens een in het echt te mogen zien en berijden. Dat bleek geen probleem. Na een uitgebreide proefrit sloeg de vlam helemaal in de pan en was Dirk helemaal verkocht aan het Murena idee. Helaas had de Matra-specialist niets staan in de beoogde prijsklasse. Dat was wel even jammer. Gelukkig kreeg hij een lijstje mee van een aantal Matra's dat her en der in Nederland te koop stond. Een ervan stond in het Gelderse Zelhem, op een flinke steenworp afstand van de thuishaven. Onmiddellijk werd per telefoon een afspraak gemaakt zodat de Murena dezelfde dag nog bezichtigd kon worden. De eerste aanblik overtrof de verwachtingen. De

wagen was koelkastwit, voorzien van sportvelgen en verder geheel origineel, op de 'Devil' uitlaten na. Natuurlijk had de wagen wat gebruikssporen, maar zowel technisch als optisch viel er bijzonder weinig op aan te merken. Als kers op de cake zat er ook nog een "S" opvoerset bij de wagen met een scherpere nokkenas en twee dubbele carburateurs.

Het zal u niet verbazen dat de koop snel gesloten was. Maar het moeilijkste kwam nog. De auto kon niet onmiddellijk meegenomen worden en Dirk onderging de ultieme beproeving: hij moest een paar dagen wachten. Om dat goed te maken probeert hij nu zoveel mogelijk te rijden met de Murena. Soms met vrienden, maar meestal met vriendin Nicol. Ook is hij lid geworden van de Matra Simca Sports Club, waarvan hij zoveel mogelijk meetings bezoekt. Natuurlijk is het nieuwe er nu al



Links Niet origineel, Devil uitlaten

Rechts: Typisch tachtig: hoekig dashboard met gevaarlijk veel bruintinten

De afzender: helaas is Matra geen autofabrikant meer

Onder: Het vooraanzicht van de Murena is heel rank, bijna fragiel en draagt in hoge mate bij tot de extreem lage luchtweerstand



even af, maar het enthousiasme blijft. Dat is een goed teken, toch?

## Rijden...

De Bagheera was een auto die onmiddellijk indruk op me maakte toen ik er als jochie eens een in het echt zag. De felgele fraaie gelijnde en goed geproportioneerde carrosserie lag eigenlijk bij iedereen goed, iets dat je van de voorganger, de Matra 530 maar moeilijk kon zeggen. We zullen hem niet lelijk noemen, maar de Bagheera is ontegenzeggelijk veel mooier. En dat het interieur, in 1973 was dat tamelijk spectaculair, met die felgeel met zwarte kuipstoelen, en dan drie op een rij. Het typisch Franse stuur was een soort van anti-climax, maar een mooi sportstuur is er natuurlijk gauw opgezet.

Geen wonder dus dat ik ook een zwak voor de opvolger had die overigens net zo mooi is. Maar de Murena was ontegenzeggelijk veel subtieler en zeker qua bouwkwiteit veel beter. In plaats van het opvallende felgeel met zwart werden Murena's vaak in subtiele kleu-

ren geleverd. Net als dat alle Bagheera's bijna felgeel lijken, zo zijn voor mijn gevoel vrijwel alle Murena's bronsmetallic. Niet echt zo opvallend, misschien dat het bestaan van de Murena daardoor aan veel mensen voorbij is gegaan. Natuurlijk kan de korte bouwperiode er ook wat mee te maken hebben. Als autoliefhebber ontgaat je zoiets natuurlijk niet, maar ik moet bekennen dat een rij-impresie er tot nog toe nooit van is gekomen. Dankzij de enthousiaste Dirk gaat dat nu veranderen. De Murena is een lage sportwagen, heel rank en licht van voren maar breed en indrukwekkend in zijn achteraanzicht. Die eigenschappen deelt hij met andere auto's met middenmotor, maar ook met de motor achterin, zoals een Alpine A310 of een Porsche. De instap is ondanks zijn laagte comfortabel, mede doordat de portieren zeer breed openen. Dan is het even schrikken. Het interieur is zo ernstig jaren tachtig dat je in gedachten spontaan Jan Hammer synthesizer muziek hoort en de neiging moet onderdrukken om je witte 'Miami Vice' shirt met katoenen colbertje met opgerolde mou-

wen weer uit de kast te halen. Gelukkig heeft mijn vrouw hem ontdekt en weggegooid... De hele vorm en kleuren van het interieur zijn typisch jaren tachtig met de gevaarlijke bruin en beige tinten. Daar moet je gewoon weer even aan wennen. Het stuur heeft ook al zo'n typisch Franse look, hetgeen natuurlijk niet vreemd is in een Franse auto. Voor je neus zit een vierkant cluster waarin netjes alle instrumenten en waarschuwinglampjes ondergebracht zijn. Uiteraard een toerenteller, een snelheidsmeter. Daaronder op rij de lampjes en accu, oliedruk, watertemperatuur en benzine-meter. Had ik al gezegd dat het dashboard bruin is?

Je hebt de illusie dat de auto vlak na het dashboard ophoudt te bestaan. Het is zaak die illusie snel kwijt te raken want er zit wel degelijk een heel vlakke, onzichtbare neus aan de Murena.

Helemaal leuk zijn de drie zittingen voorin, is knus en gezellig voor als schoonmoeder ook mee wil...

Starten doet de 2,2 liter Tagora krachtbron on-





middellijk op commando. Enige nervositeit is de krachtbron vreemd, hij loopt dodelijk saai en regelmatig stationair en trekt al vanaf lage toerentallen prima. Veel toeren heeft de motor ook al niet nodig, het rode gebied begint bij 6500 toeren per minuut, maar de 118 pk zijn al bij 5800 toeren beschikbaar.

Schakelen gaat altijd wat minder exact naarmate de versnellingsbak verder van het pookje afzit. Schakelen doet de Murena op zich prima, alleen liggen de schakelwegen net iets verder uit elkaar dan gewend. Het zijn allemaal details want waar de Murena voor gebouwd is, dat doet hij bijna perfect. Het wagentje blijkt bijna de ideale auto te zijn voor een bochtig parcours en ondanks zijn allesbehalve harde vering stuurt de wagen haarscherp en direct. De 2,2 liter motor is - ondanks de klachten - een uitermate prettige krachtbron in deze auto. Hij heeft niet veel toeren nodig om vlot onderweg te zijn, maar heeft er ook geen moeite mee als dat wél moet. Natuurlijk trek je met 118 pk en een kleine 1000 kg gewicht geen spoor van dwarrelende straatklinkers maar in

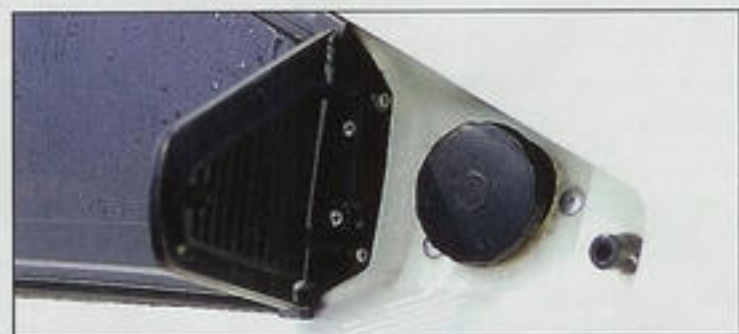
combinatie met het perfect neutrale en directe stuurgedrag moet een concurrent van goede huize komen om de Matra daadwerkelijk de achterlichten te kunnen laten zien, zeker op een bochtig traject. Het is een superlekker sportwagentje, maar aan de andere kant door zijn comfort ook een fijne GT. Je komt echt niet autistisch aan wanneer je besluit om er mee naar het zuiden van Frankrijk te rijden. In de vijfde versnelling draait de motor bij 120 km/h nog geen 2800 toeren. Je kunt rustig lange afstanden afleggen met een kruissnelheid van 140-150 km/h, je prima op je gemak voelen, daarbij relaxed wat muziek luisteren, en daarna nog tevreden terug kijken op het brandstofverbruik. Maar echt in zijn element is het wagentje natuurlijk wanneer de uitdaging wat groter is... een paar bergpasjes, of een bochtrijk parcours...

Al met al is de Matra Murena een zeer praktische en comfortabele wagen. Het verbruik is meer dan acceptabel, de techniek is in principe probleemloos en solide en de afwerking was

aanzienlijk beter dan die van de Bagheera. De carrosserie is roestvrij, altijd, want die is van polyester. Maar waar een Bagheera er onder het polyester jasje naar hartelust op los roestte daar beschikt de Murena over een volledig verzinkt chassis. Als er geen schade is geweest is roest geen probleem. Op een onderdeel na; de draagarmen van de achterwielophanging zijn zo'n beetje de enige stalen delen die niet galvaniseerd zijn. Deze kunnen doorroesten, dus dat is zeker een punt van aandacht. Gelukkig is vervanging niet moeilijk en zijn nieuwe gewoon leverbaar. Je kunt er niet omheen dat een Murena veel positieve eigenschappen heeft en alsof de genoemde nog niet genoeg zijn ziet een Murena er ook nog eens prima uit. Wanneer je je dat realiseert kun je niet anders dan je afvragen waar je zo'n auto kopen kunt. Nu, meteen...

Tekst: Henk de Vree

Foto's: Maarten Wilbers



Talbot Matra Murena 2.2, dat was zijn officiële naam. Meestal was een Murena uitgevoerd in subtiele kleuren. Gevoelsmatig zou je zeggen dat ze allemaal brons metallic zijn, maar er schijnen ook exemplaren ook andere kleuren uit de fabriek gerold te zijn...

Onder: Trotse eigenaar Dirk Steenberg zag zijn jacht naar een goede Murena beloond...



#### Technische gegevens: Matra Murena 1.6 (2.2)

<b>Motor:</b>	viencilinder in lijn, gietijzeren blok, aluminium cilinderkop, boring x slag: 80 x 78 mm (91,7 x 81,6 mm) cil. inhoud: 1592 (2155) cc, compr. verhouding: 9,35:1 (9,45), max. vermogen: 93,3 DIN-pk@5600 t/min (120@5800 tpm), max. koppel: 132 Nm@3400 t/min (188Nm@3200 tpm),
<b>Chassis en wieloph.:</b>	polyester carrosserie, verzinkt geperst stalen chassis, onafhankelijke wielophanging rondom, voor torsieveren, achter schroefveren, telescopische schokdempers, bekrachtigde schijfremmen rondom
<b>Maten en gewichten:</b>	L x B x H: 4070 x 1752 x 1220 mm, spoorbreedte: 1410 (v) 1510 (1530) mm achter, gewicht: 950 (1050) kg, gewichtsverdeling: 41/59%, tankinhoud 56 l, Cw-waarde: 0,318, bandenmaat: 175/70 HR13 (185/60 HR 14) (v) 195/70 HR 13 (195/60 HR 14) (a)
<b>Prestaties:</b>	acc. 0-100 km/h: 11,8 (9,3) s, Topsnelheid: 182 km/h (200 km/h)
<b>Bouwperiode:</b>	totaal 5640 (4560) 480 ("S" model) gebouwd
<b>"S" model:</b>	maximum vermogen: 142 pk@6000 tpm, acc. 0-100 km/h: 8,4 s, max. snelheid: 209 km/h