

21 februari 1981
26e jaargang nr. 4
f 3,95 - Bfr 65

AUTO VISIE O

TEST TALBOT MATRA MURENA



HOOPVOLLE RAI

NIEUW: VOLKSWAGEN SANTANA



fotografie helmuth vonk, metingen jeroen jongeneel

AUTO VISIE TEST

Talbot Matra Murena



Eind vorig jaar berichtten wij voor het eerst over de opvolger van de Matra Bagheera, de Murena. Nu onderstreept Autovisie zijn naam als primeurbrenger met de eerste test van deze wagen in Nederland. Talbot heeft bij het tot stand brengen van dit sportieve vlaggeschip de Bagheera niet vergeten. Sterker, de opvolger van deze populaire sportieveling herbergt behalve een handvol verbeteringen ook vele goede eigenschappen van het vorige model, dat vele fervente aanhangers kende. Op het eerste gezicht valt bij de Murena de „traditioneel-ongebruikelijke” opstelling met drie voorstoelen op. Onderhuids is een thermisch verzinkt chassis gebruikt; voor de eerste maal in een dergelijke constructie. Terwijl het RAI-publiek zich op de Talbot stand aan deze Murena vergaapte, deden wij de volgende ervaringen op.

Motor

De krachtbron van de Murena is een oude bekende; hij drijft onder andere ook de Solara aan. In de Murena wordt deze vierpitter echter gevoed door een dubbele Weber carburateur, terwijl de tammere versie het met een enkele Solex doet. Daardoor verschilt ook de vermogensopbrengst aanzienlijk. De Murena levert aan de krukas 67,6 kW (92 pk) waarvan aan de achterwielen 75 pk overbleven. Een verlies van 18,5% dus. De constructie van de motor (centraal geplaatste nokkenas, compressieverhouding 9,35 op 1) duidt niet direct op een super sportief toerenmachiën, dat de bestuurder dwingt de toerenteller nauwgezet in de gaten te houden. Eerder is het een goeie all-rounder, die door wat krachtvoedsel via de Weber carburateur tot bovengemiddelde prestaties in staat is. Voor de bestuurder van de Murena zijn er veel goede kanten aan die zaak. Ten eerste mag men zeggen dat nervositeit deze motor volkomen vreemd is. Ten tweede is de trekkracht ook bij lage toerentalen zeer behoorlijk, wat de wagen voor het gebruik van alle dag zeker geschikt maakt. Daartegenover staat dat de motor zich niet erg gemakkelijk in het echt hoge toerengebied laat jagen. Het is dan alsof de timing van de nokkenas een nog sneller ademhalen onmogelijk maakt. Wel een veilige karaktertrek overigens, want onwillekeurig schakelt men over voor het te laat is. De toerenteller (zonder rode streep) hoeft dan ook alleen bekeken te worden om te zien dat het echt nog wel „effe kan”.

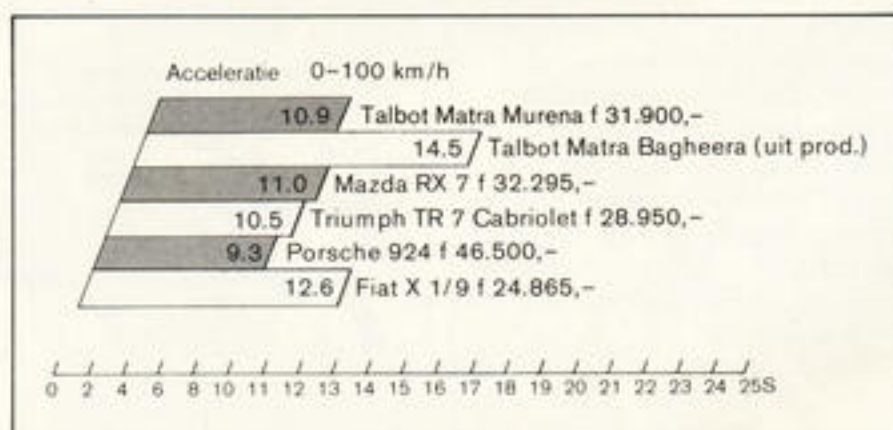
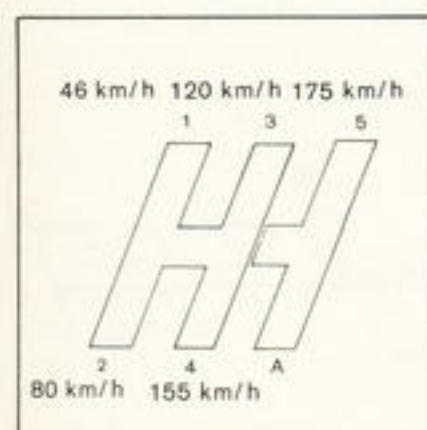
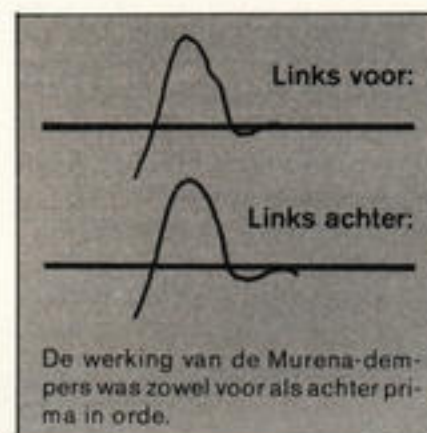
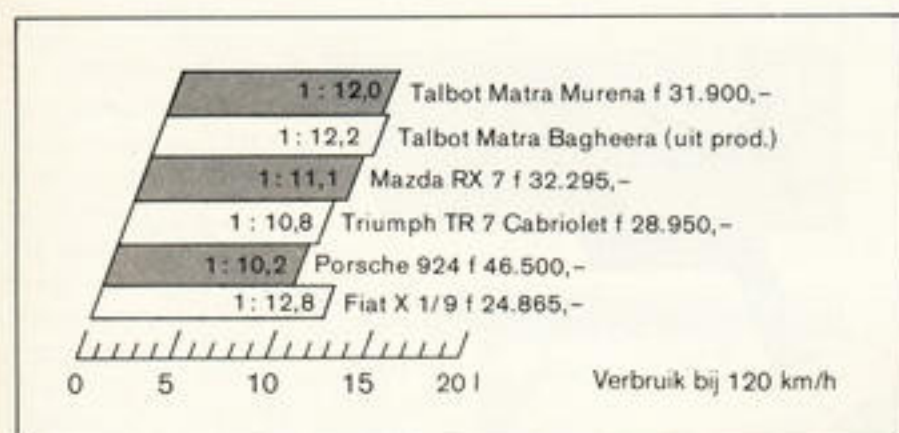
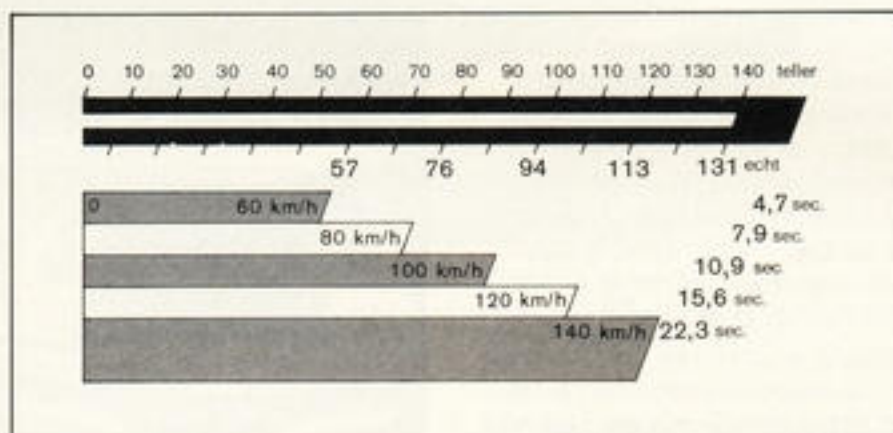
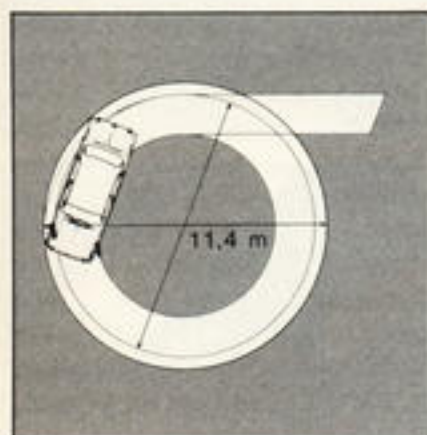
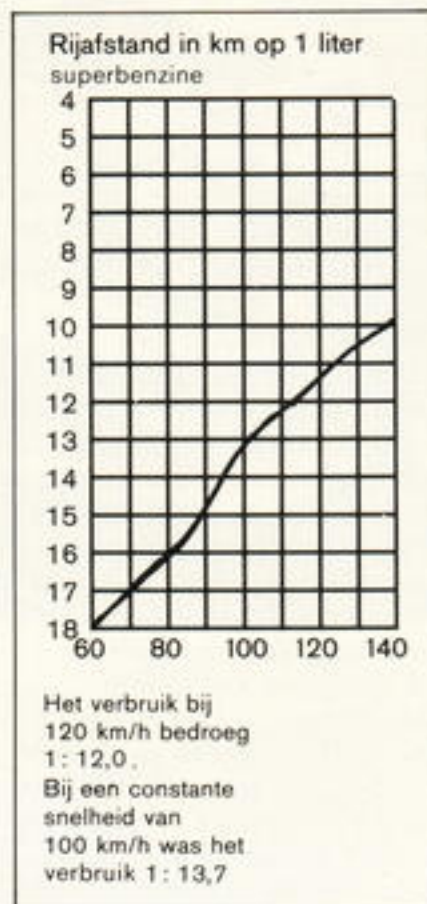
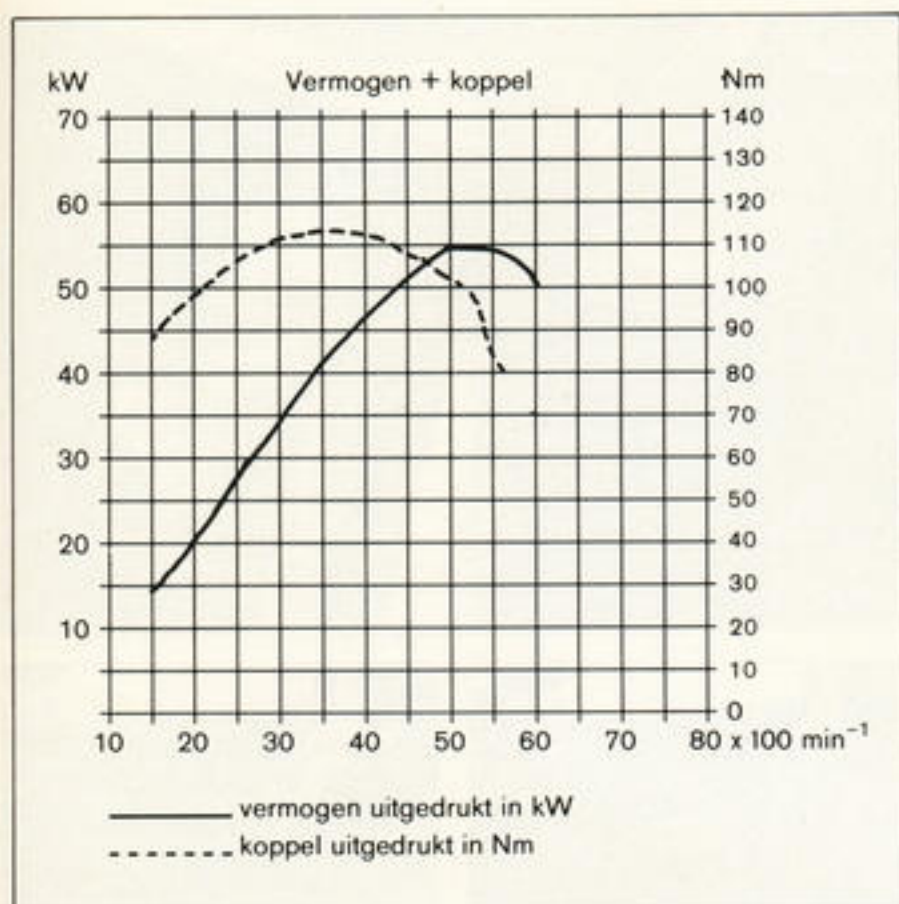
We noemden het rustige ka-



De Talbot Matra Murena is een zeer sportief gelijkende wagen, met enige unieke eigenschappen. Allereerst is de carrosse-

rie van kunststof, verder biedt het interieur plaats aan drie personen en bovendien is de motor dwars tussen achteras en pas-

sagierscompartiment opgesteld.



rakter van de motor, maar ook zijn werkwillegheid verdient een pluim. Zowel koud als warm start hij bijzonder goed. Typisch een motor met een royale carburatie. Natuurlijk zijn de prestaties van de 1.6 liter uitvoering niet zodanig dat men rimpels in het asfalt achterlaat, maar dit is dan ook de tammere versie. Voor de haasthebbers is er een 2.2 uitvoering te verwachten, die een fors stuk sneller is. Overigens is ook de gewone Murena al rapper dan zijn voorganger: zie de cijfers. Acceleratie van nul tot honderd duurt 10,9 seconden, de inhaalmanoeuvre van 80 tot 120 km/h neemt 7,4 seconden in beslag. Heel behoorlijke cijfers. Als je zo dicht op de motor zit, kan het interieur nooit echt stil zijn; toch heeft men bij Matra wel een behoorlijke isolatie weten te bereiken. Zie maar: 80 km/h, 73 dB(A); 120 km/h, 79,5 dB, en stationair draaiend slechts 52 dB. Dat een goede Cw waarde ook in een pittige auto tot uitstekende verbruikscijfers kan leiden, wees onze meting van het brandstofverbruik uit. Bij 80 km/h loopt de wagen één op zestien komma vier, bij honderd nog slechts een op dertien komma zeven en bij honderdtwintig kilometers per uur nog maar één op twaalf. Cijfertjes om je pet voor af te nemen.

Transmissie

Dwars achter de inzittenden staat de motor met versnellingsbak, die de achterwielen van de Matra aandrijft. Voor de bediening van de bak is dat geen ideale opstelling. Het stangenstelsel waarmee de zes posities gekozen worden, moet immers om de motor heen geleid worden, en dan ook nog dwars de bak in. Très compliqué!

Wel, dat merkt de bestuurder dan ook. Het pookje, dat omwille van de drie zitplaatsen wat erg dicht bij de bestuurder is geplaatst, voelt niet altijd even duidelijk aan. Voor misschakelen (vijf naar twee op de snelweg bij voorbeeld) hoeft men geen angst te hebben, want daarvoor liggen de verschillende standen te ver

uit elkaar. Sportieve rijders kunnen echter met recht een kortere slag eisen, waarbij een wat duidelijker gevoel welkom is. Over de werking van de bak zelf hoeft geen misverstand te ontstaan: de synchromesh doet zijn werk goed, zonder voelbare weerstand. Wij constateerden dat in de versnellingen kan worden doorgetrokken tot 46 km/h, 80 km/h, 120 km/h, 155 km/h en topsnelheid, maar die waarden zijn nogal arbitrair. Wie op het gehoor afgaat, zal wellicht eerder schakelen. Ook dan voldoet de spatiëring echter nog prima.

De koppeling werkt licht en heeft een royaal aangrijpingsgebied, wat soepel rijden mogelijk maakt.

Remmen

Vier schijven rondom, bekrachtigd en met een remdrukbe grenzer voor de achterremmen doen de Murena uitstekend vertragen. We hebben de wagen flink aan de tand gevoeld, maar het remsysteem weerde zich goed. Pas als je na zo'n rit uitstapt, ruik je hoe zwaar de remmen het te verduren hebben gehad. Geen fading dus, en ook de bediening van een en ander voldoet steeds goed. De pedaaldruk is goed gekozen, zodat men flink wat kracht moet gebruiken voor maximale remmingen. Dat is het meest logische, en voorkomt bovendien dat op gladde wegen te hard geremd wordt. Alleen is het contact tussen de voet van de bestuurder en de geremde wielen wat onduidelijk; je moet aan de auto als geheel voelen hoe hard je remt. In gladde grenssituaties soms wat lastig. Ook niet ideaal is de vrij sterke duikneiging van de Murena als flink geremd wordt. De stabiliteit lijdt er niet onder, maar prettig is het niet. De handrem werkt zeer behoorlijk, laat zich ook gemakkelijk bedienen.

Weggedrag

Wedstrijdtechnisch gezien is de gewichtsverdeling bij een wagen met middenmotor ideaal. De achterwielen krijgen voldoende druk door het gewicht van de motor, de mid-



EXTRA-VISIE

Wat mij het meest opviel aan deze Murena (behalve dat ik hem beeldschoon vind) is dat een op zichzelf niet in alle opzichten serieus aandoende automobiel zo verschrikkelijk strak en lekker de hoek om gaat. Een kostelijke stuurauto. Nou moet ik natuurlijk meteen uitleggen, waarom ik deze auto niet in alle opzichten serieus vind aandoen. Wel - dat zit zo. Je hebt sedans, doodgewone broodverdiensauto's, coupé's ook nog wel desnoods, die weinig prententius zijn wat prestaties en weggedrag betreft. Je verwacht ervan dat ze gaan lopen als je de contactsleutel omdraait, dat ze er niet bij elke honderdste lantarenpaal mee ophouden, dat je ze niet voor de deur hoort roesten. Keurige, degelijke spullen derhalve. Je hebt ook lage, ranke sportmodellen met een gezicht of ze zo uit de racerij stammen, leuke auto's waarvan je onmiddellijk rasprestaties verwacht. In de meeste gevallen is dat ook wel zo. Maar deze Murena, die wel degelijk het laatstgeschetste uiterlijk heeft, blijkt een uiterst civiele motor te hebben die weliswaar uiterst braaf zijn best doet, maar ook niet méér dan dat. Er zit niet eens een rode streep op de toerenteller omdat het risico dat je hem overtoert vrijwel is uitgesloten. Niet zo'n lekker nerveus jankertje als het exterieur suggereert. En dat valt me dan een tikje tegen. Wat de rest betreft in één adem: je zit goed in het ding, het uitzicht valt best niet mee, van de reflexen word ikzelf niet goed (vooral de onophoudelijk bewegende lichtflits in de rechterachterzijruit!), waarom het stuur niet rond is begrijp ik niet, het dashboard is zeer slecht bekeken, en de prijs valt me niet helemaal mée!

Nico de Jong

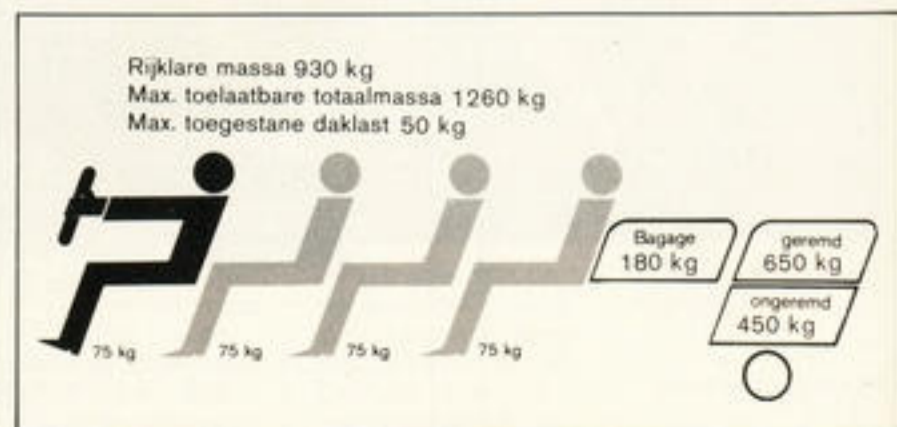
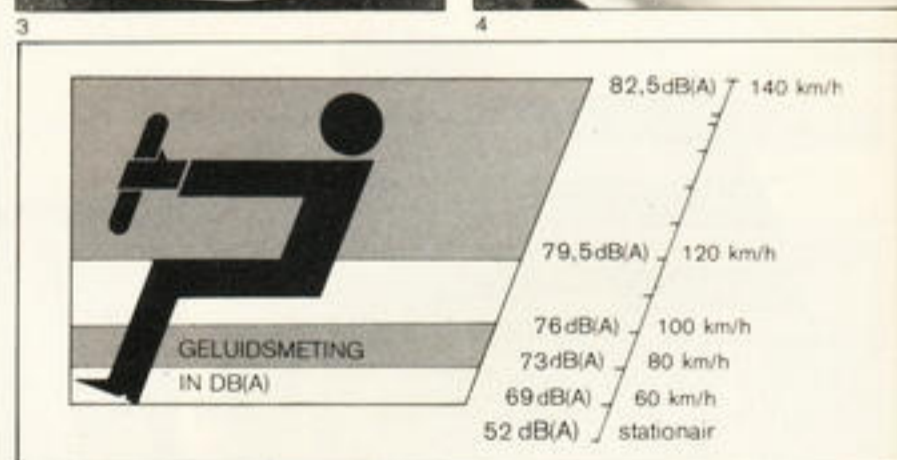
1. De Murena heeft zowel links als rechts een van binnenuit verstelbare buitenspiegel.

2 (a-b). De middelste stoel kan neergeklapt worden en funktioneert dan als armsteun.

3. Onder de voorklep zijn het re-

servewiel en de hoofdremcilinder met bekrachtiger geplaatst.

4. Argeloze bestuurders die niet weten dat de vuldop van de tank onder het linker roostertje zit kunnen geruime tijd zoeken.



delpuntvlindende kracht grijpt ongeveer midden tussen voor- en achteras aan. Voor gebruik op de weg ligt dat natuurlijk niet precies zo. Daar tellen ook andere begrippen mee, die het weggedrag positief of negatief beïnvloeden.

Het ligt voor de hand de Fransen te verwijten dat zij iets te veel het comfort gezocht hebben, wat ze zich bij een zorgvuldige ophanging ook best kunnen veroorloven. Toch is de wagen naar onze smaak iets te slap geveerd. Juist de torsieveren vóór missen een beetje progressiviteit, waardoor de veerweg onnodig lang is. Bij het insturen van een bocht merkt men dit het meest. Wat straffere veren en/of pittiger schokdempers zouden die eigenschap hebben kunnen onderdrukken. Daarmee zou dan tegelijkertijd het duiken van de wagenneus bij hard remmen worden vermindert. Over de achtersteven zijn we enthousiaster: alleen in zeer krappe bochten met zeer slecht wegdek voelt men dat het binnenwiel soms heel even het contact met het wegdek verliest.

Wat het snelle bochtenwerk betreft verdient de Matra een compliment. De wagen is - op droge weg - zeer lang zeer neutraal. Zo sterk, dat het zoeken van de grens uw redacteur enige tijd kostte, omdat de wagen van huis uit zo volkomen neutraal is. In grenssituaties treedt een licht onderstuur op, dat plots kan omzwaaien in een uitbrekende achterkant.

Op natte ondergrond wil de wagen aanvankelijk rechtdoor glijden, maar met het gas kan men ook een controleerbaar overstuur creëren. Eén compliment als waarschuwing (of andersom): de grens van de adhesie ligt bij de Murena op een erg hoog niveau, mede dank zij de P-zessen van Pirelli, dus forceer uzelf niet om die grens op te zoeken...

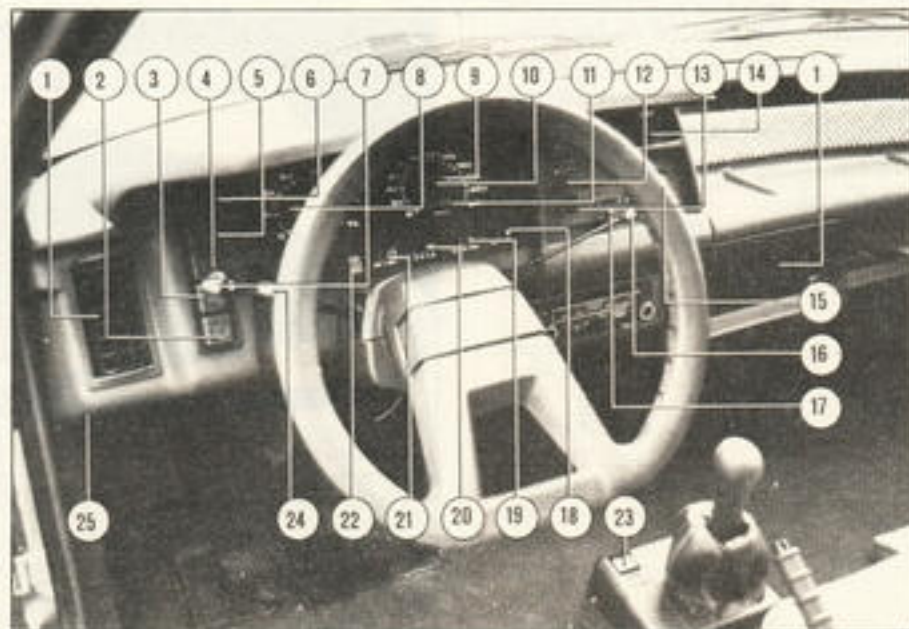
Besturing, rijpositie

De wagen stuurt direct, middels een goed in de hand liggend stuurwiel. Dat rad is fijn klein (maar ook weer niet te) en voelt lekker aan. De informatie die de bestuurder via



1. Uitstroomopeningen ventilatie. 2. Schakelaar extra lampen vóór. 3. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie. 4. Controle-schakelaar remvloeistofniveau. 5. Schakelaar achterrautverwarming. 6. Schakelaar mistachterlicht. 7. Lichtschakelaar. 8. Toerenteller. 9. Kilometer-teller. 10. Snelheidsmeter. 11. Dag-teller. 12. Regeling luchtstroom (boven). 13. Regeling luchtstroom (onder). 14. Controlelampjes voor: minimum motorolie-niveau, handrem, mistachterlicht, achterrautverwarming. 15. Aan-jager. 16. Ruitewisser/sproeier. 17.

Regeling verwarming. 18. Brandstofmeter. 19. Koelvloeistof-temperatuurmeter. 20. Oliedrukmeter. 21. Voltmeter. 22. Controlelampjes voor: richtingaanwijzer, batterij-spanning, verlichting, groot licht, brandstofreserve, remblokslijtage. 23. Choke. 24. Schakelaar richtingaanwijzer. 25. Ontgrendeling voorklep.



het tandheugelsysteem bereikt is niet overvloedig, maar er valt prima en scherp mee te sturen. Bij lage snelheden (parkeren) blijft de benodigde spierkracht ook zeer acceptabel. Duidelijk anders is het met de rijpositie gesteld. Ten eerste is de zitting van de bestuurdersstoel veel te kort, en bovendien zit men niet in, maar op die stoel. De zijdelingse steun is daardoor niet helemaal voldoende. Men kan zich wel lekker schrap zetten op een steuntje voor de linker voet, terwijl de bekledingsstof ook voorkomt dat men wegglijdt. Toch zit ik (net als mijn collega's) nooit helemaal lekker.

Rij- en zitcomfort

Wat mag je van een dergelijke, sportief ogende auto verwachten? Geen „zwevend tapijt”, maar - gezien de herkomst en de doelgroep - ook geen spijkerhard rij-ijzer. Matra heeft dat compromis zeer goed gevonden. Alleen de duik- en de inneigingen zijn iets te duidelijk, maar dat noemden we reeds. Verder kan men zich op zeer comfortabele wijze vervoeren in de Murena, waarbij de derde stoel een aardige functie vervult. Wanneer deze niet als zitplaats in gebruik is, kan hij neergeklapt worden, waardoor een armsteun voor beide inzittenden ontstaat. Overigens gaat het best met drie naast elkaar, maar het schakelen vraagt dan wat medewerking van de man-in-het-midden.

Voor de passagiers is het vervelend dat een voetsteun ontbreekt, die ons bij de introductie overigens wel was beloofd. De bestuurder kan zijn stoel behoorlijk afstellen, maar lange chauffeurs komen niet goed terecht. Geen auto die populair zal worden bij basketballers...

Nog even dit: naast de bestuurders linkeroor wordt een hinderlijke ruis van de rijwind gehoord, alsof de deur niet goed dicht zit. Dat laatste was echter wél het geval.

Interieur, exterieur

Compleet is dit dashboard zeker wel, maar de wijze waarop de diverse klokjes en waarschuwingslichten gegroepeerd

zijn, verdient de chaos-prijs-van-de-maand. De reden: de twee grootste klokken (snelheid en toerental) zitten niet midden achter het stuur, maar zo dat snelheden boven de 100 km/h niet meer af te lezen zijn; er zijn drie groepen waarschuwingslichtjes, die ook nog verschillende sterkte hebben; de kleine klokjes zijn op hun kop gezet; het uurwerk kan niet worden afgelezen als men gewoon rechtop zit; kortom, hier kan een latere editie nog aanzienlijk verbeterd worden. Toch is het interieur verder best wel prettig afgewerkt. De bekleding zal menigeen aanspreken, de afwerking is voor een Frans produkt bovengemiddeld. Over de volle rechterbreedte is een plank voor spulletjes met daaronder een extra vak aangebracht; beide deuren hebben nog een klein flexibel vakje en de bergruimte is dus ruim voldoende. De koffer-ruimte, die wordt bereikt via de opklappende achterrait is niet kolossaal, maar voldoende voor twee forse koffers en nog wat kleiner spul. De koffer-ruimte wordt aan het oog van grijpgrage auto-inbrekers onttrokken door een keurige klep. Bij het sluiten van die achterrait moet men rekening houden met enigszins vuile handen; men moet namelijk op de ruit drukken om deze te sluiten. Voor treft men ook nog een ruimte aan, waarin het reservewiel ligt.

Het tweede deel van dit hoofdstuk is natuurlijk voornamelijk een smaakkwestie. Daaraan voorbijgaand (smaken verschillen immers juist bij auto's enorm) willen we wel wijzen op het koetswerk, dat uit met glasvezel verstevigd polyester bestaat. Dat spul roest niet, nooit. Daaronder zit een verzinkt chassis, dat minstens twintig jaar vrij van roest zal kunnen blijven. Wie niet veel kilometers maakt, zal lang, erg lang met deze auto kunnen doen.

De afwerking van de polyester carrosserie is goed, de tand des tijds zal echter wel enige invloed hebben op de brillance van het lakwerk. Ga maar eens in een jachthaven kijken...

De verlichting is van uitstekende kwaliteit, jammer is het daar-

om dat de wagen geen goed uitzicht rondom biedt. Zowel bij het parkeren (voor- en achterzijde moet men schatten) als op de weg heeft men last van dit euvel. De vele ruiten hebben dan ook nog de neiging om vrij snel te beslaan, iets waaraan de matig regelbare kachel niet veel kan doen.

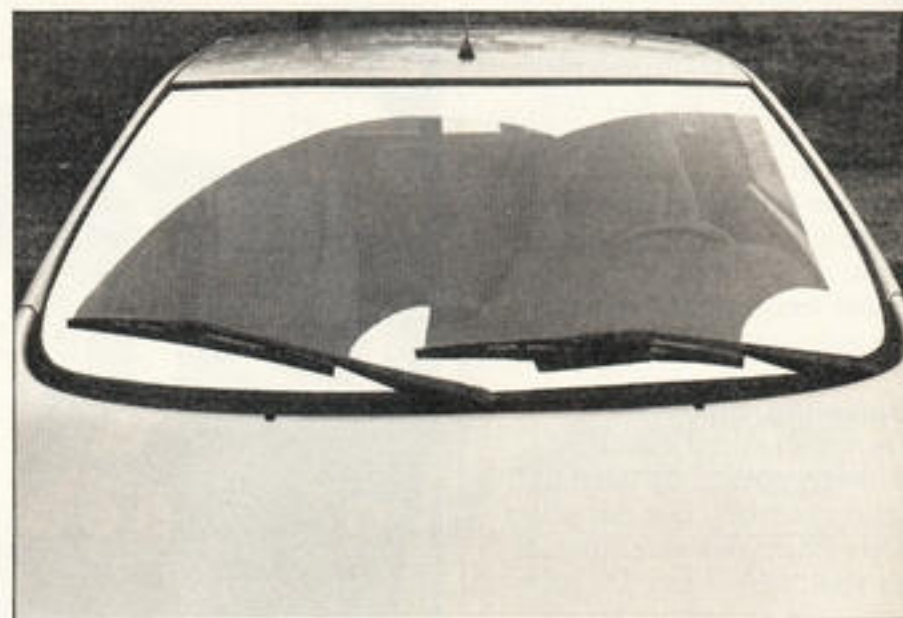
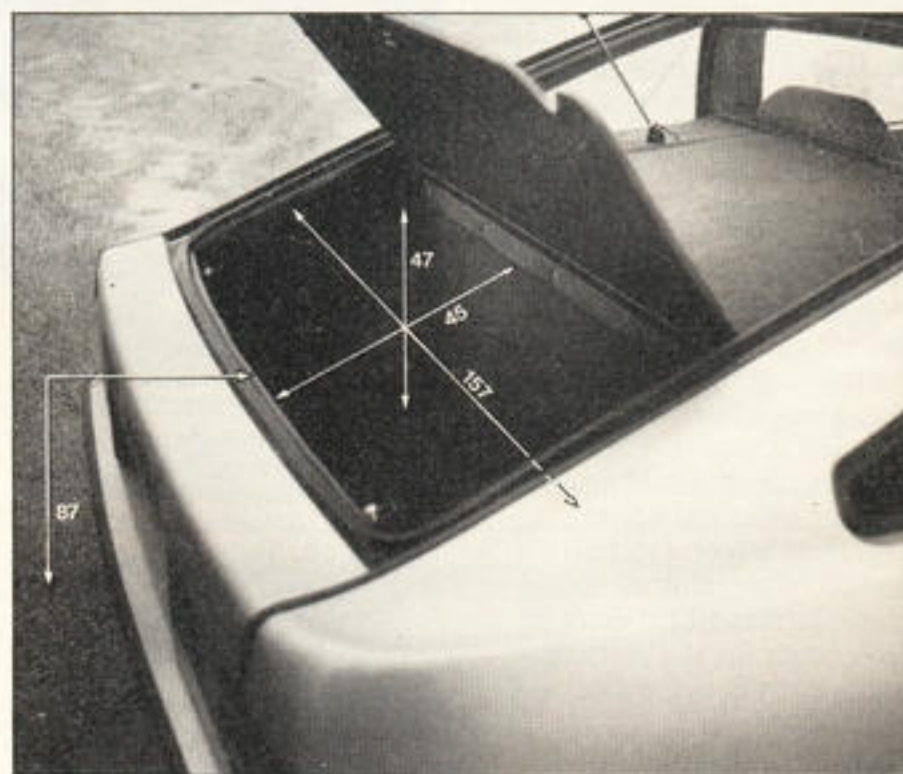
Accessoires

Handig is de toepassing van één enkele sleutel, maar helaas kan men daarmee de achterklep niet openen, want daarvoor moet de hefboom in de linkerportierlijst bediend worden. Keurig is de (typisch Talbot) leeslamp voor de passagiers, die de bestuurder niet hindert. Noodzakelijk is de elektrische ruitbediening, niet zozeer vanwege de eigen zijruit, maar wel om die aan de andere zijde te bedienen. Door de grote breedte van de wagen is dat namelijk niet gemakkelijk. De buitenspiegel kan van binnenuit versteld worden met het uitstekende Talbot-systeem; mechanisch en dus nooit last van doorgebrande zekeringen, kortsluiting of iets dergelijks.

Conclusie

De Talbot Matra Murena is door zijn chassis en koetswerk onvergelijkbaar met andere wagens. Zoekt men (sportieve) concurrenten op, dan blijkt dat men voor f 31.900,- ook een Alfa Romeo GTV of Lancia Beta HPE kan aanschaffen. Dat gegeven, gekoppeld aan het feit dat men de goede levensduurverwachting nog bewijzen moet, maken dat de verkoop van deze wagen geen sinecure zal zijn. Was hij een paar duizend gulden goedkoper, dan zou de Murena waarschijnlijk het succes krijgen dat hij uit technisch oogpunt zeker verdient.

Ric van Kempen



MOTOR

plaatsing	centraal overlangs
bouwwijze	lijn
cilindertal	4
cilinderinhoud	1592 cm ³
boring	80,6 mm
slag	78,0 mm
compr. verhouding	9,35 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	69,6 kW (92 DIN/pk) bij 5600 min ⁻¹
specifiek vermogen	43,7 kW (57,8 DIN/pk)/liter
max. vermogen (rollenbank)	55,0 kW (75 pk) bij 5500 min ⁻¹
specifieke massa (rollenbank-leeg)	16,9 kg/kW (12,4 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	19,8 kg/kW (14,5 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	132,4 Nm (13,5 mkg) bij 3200 min ⁻¹
trekkracht aan de wielen (rollenbank)	112,0 Nm (11,3 mkg) bij 3500 min ⁻¹
topsnelheid volgens fabrieksopgave	182 km/h
topsnelheid gemeten	175 km/h
koeling	vloeistof-gesloten
nokkenas	1/centr. gepl.
nokkenasaandrijving	ketting
krukaslagers	5
carburateurs	1/dubbele/merk Weber/type 36 DC NVA 16
brandstof	super benzine
dynamo	wisselstroom, vermogen 600 Watt/ max. stroomsterkte 50 A
batterij	12 Volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietsijzer
materiaal kop	lichtmetaal

TRANSMISSIE

aandrijving	achter
plaats versnellingsbak	achter motor
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	3,166 op 1
2e versnelling	1,833 op 1
3e versnelling	1,25 op 1
4e versnelling	0,939 op 1
5e versnelling	0,733 op 1
achterruit	3,154 op 1
differentieel	4,77 op 1
sperdifferentieel	nee

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	2
voorwielophanging	onafhankelijk/torsieveren
achterwielophanging	onafhankelijk/schroefveren
schokdempers	telescoopdempers rondom
torsiestabilisator	voor en achter
remmen	schijven rondom
rembekrachtiging	ja
remdrukbe grenzer	
achterwielen	ja
gescheiden circuits	voor-achter
parkeerrem	op achterwielen handbediend
plaats parkeerrembediening	op vloer centraal
velgmaat	5 1/2 J x 13

bandenmaat	voor 175/70 HR 13 radiaal achter 195/70 HR 13 radiaal
bandenmerk	diverse merken
besturing	tandheugel
stuurbevestiging	nee
totaal aantal stuurwielomw. links/rechts	3,25
diameter stuurwiel	35 cm

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	307 cm
breedte	175 cm
hoogte (onbelast)	125 cm
wielbasis	244 cm
spoorbreedte voor	141 cm
spoorbreedte achter	151 cm
bodemvrijheid	12 cm (beladen)
draaicirkel koetswerk	1142 cm
draaicirkel wielen	- cm
bumperhoogte voor	52 cm
bumperhoogte achter	60 cm
massa leeg	930 kg
max. toelaatb. totaal massa	1260 kg
max. belasting vooras	560 kg
max. belasting achteras	900 kg
max. toegestane daklast	50 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	450 kg
max. massa aanhanger (geremd)	650 kg
inh. brandstoftank	56 l
inh. motorcarter met filter	3,3 l
inh. versnellingsbak	1,3 l
inh. differentieel	1,3 l
inh. koelsysteem	10,5 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	50, 40 en 43 cm
lengte zitvlak	59 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	68 cm
afstand zitvlak-dak	85 cm
wagenbreedte schouderhoogte	150 cm
min. en max. afstand rugleuning gaspedaal (over zitting gemeten)	96 cm en 113 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	8 cm
Bagageruimte:	
lengte	45 cm
breedte	157 cm
hoogte	47 cm
bilhoogte	87 cm
reservewiel	onder de voor-klep

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie verversen	7.500 km of 6 mnd
type motorolie	SAE 15 W 50
versnellingsbakolie verversen	30.000 km of 24 mnd
type versnellingsbakolie	SAE 80
doorsmeren	niet
aantal smeerpunten	geen
servicebeurten	15.000 km/ zonder diagnose
standaardprijs diagnose	-
standaardprijs servicebeurt	-
garantie	12 mnd. km onbepaald 6 jaar anti-corrosiegarantie
prijs incl. BTW van een:	
complete uitlaat	f 502,55
achterste pot	f -
koppingsplaat	f 131,96

drukgroep	f 175,32
oliefilter	f 13,23
schokdemper voor	f 166,18
schokdemper achter	f 227,96
radiateur	f 509,83
thermostaat	f 44,67
voorrui	f 914,19
ventilatorriem	f 9,94
ruitwischerblad	f 51,96
stel banden	Michelin 1.105,66 Pirelli 1.184,72
set remblokken	f 81,29 (1 set)

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achterruiwerverwarming	ja
getint glas	nee
choke	handbediend
neerklapbare middenstoel	ja
halogeen dimlicht	ja
extra lampen voor	ja, verstralers
achteruitrijlampen	ja
mistachterlicht	ja
hoofdsteunen voor	ja, niet verstelbaar
hoofdsteunen achter	n.v.t.
rugleuningverstelling	ja
tankslot	nee
stootrand	op bumpers
sleeppoog	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	nee
toerenteller	ja
brandstofmeter	ja
voltmeter	ja
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	ja
vacuümmeter	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
uurwerk	ja
verklipperlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motortemperatuur	nee
licht	ja
grootlicht	ja
mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
veiligheids gordels	nee
ruitesproeier	elektrisch handbediend
wissersnelheden	2
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	nee
tipcontact	ja
achterruiwischer	nee
achterruiwischerproeier	nee
koplampwischer/sproeiers	nee
snelheden aanjager	3
dimspiegel	ja
kleerhaken	nee
asbakken	1
tassen rugleuning	n.v.t.
aansteker	ja
handschoenenkastje	zonder deksel
dashboardverlichting	
regelbaar	ja
portiertassen	links en rechts
middenconsole	nee
bergruimte onder dashboard	rechts
radio	nee
cassette recorder	
standaard	nee
inbouwruimte voor radio	ja, voorbedraad
antenne standaard	ja, dak
beste plaats antenne	dak
rechter buitenspiegel	ja
van binnenuit verstelb. buitenspiegel	ja

zonnekleppen	
zijdelings wendbaar	ja
make-up spiegel	in rechterzonne-klep
binnenverlichting met portierschakelaar	ja
dasboardasbak verlicht	ja
elektrische ruitbed.	nee
tochtruiten uitstelbaar	n.v.t.
achterzijruiten	n.v.t.
gordels voor	driepunts, rol
gordels achter	n.v.t.
handgreep voor passagiers	1
armleuningen	2
centrale deurvergrendeling	nee
kindersloten op achterportieren	n.v.t.

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 424,- per jaar
WA + casco verzekering	van f 2.350 tot f 2.450,- per jaar
WA-verzekering	van f 825,- tot f 850,- per jaar

PRIJZEN

catalogusprijs	f 31.900,-
afleveringskosten	f 356,-
extra's aan testwagen	getint glas + elektrisch bediende zijruiten f 700,- metaallak f 550,- radio lichtmetalen velgen 185/60 HR 14 voor / 195/60 HR 14 achter f 1.000,-
andere extra's:	geen

OVERIGE MODELLEN

Matra Murena 2.2	prijs n.n.b. (ca. f 36.000,-)
------------------	-------------------------------

IMPORTEUR:

Talbot Nederland
Postbus 164
3100 AD Schiedam
Tel. 010-152088