

# ALFA ROMEO MSIE

**GEREDEN: ALFETTA GTV 6 • MATRA MURENA  
TOEKOMST CITROËN IN GEVAAR?  
TEST SAAB 900 SEDAN TURBO**

PRIMAIR



**Dit is de Renault 19**



# RIJDEN MET MATRA MURENA

Hoe wisselvallig de berichten over de toekomst van Talbot ook zijn, één ding moet men de Franse fabrikant nageven: men zit niet stil. Onlangs introduceerde men het nieuwste Matra model, luisterend naar de suggestieve naam Murena. Deze opvolger van de Bagheera volgt het van die wagen bekende patroon, met drie zetels op een rij, middenmotor en kunststof carrosserie. Bovendien zijn twee motorvarianten beschikbaar, een 1,6 en een 2,2 liter. Het meest opvallende aspect van deze auto betreft echter de carrosserie, die een volgens de fabriek eindeloze levensduur heeft.

Omdat het chassis thermisch verzinkt is en de opbouw van polyester wordt gemaakt mag men roestproblemen als onmogelijk bestempen. Tenminste voorzover het onder- en opbouw betreft...

In de corrosie-bescherming van staal neemt de methode van het thermisch verzinken een vrij unieke plaats in. Algemeen wordt aangenomen dat deze methode, waarbij het werkstuk wordt ondergedompeld in een bad met gesmolten zink ( $\pm 460^\circ\text{C}$ ) waardoor een volkomen afsluitende zinklaag van behoorlijke dikte over het gehele oppervlak wordt aangebracht, de beste roestpreventie biedt. Matra koos voor deze

methode om het chassis van de Murena te beschermen, en de verwachting dat daaraan de eerste twintig jaar geen roestproblemen zullen voorkomen is dan ook zeker niet onterecht. De (met glasvezel gewapende) polyester carrosserie hoeft ons nog minder zorgen te baren, want roest kent dit materiaal natuurlijk niet. Wat overblijft zijn de mechanische componenten, die natuurlijk wel kunnen slijten of roesten.

## LAY-OUT

De indeling van de Matra Murena vertoont grote overeenkomsten met die van de Bagheera van hetzelfde merk, waarbij vooral de drie zittingen naast elkaar opvallen. Men koos wederom voor die opstelling, omdat na onderzoek is gebleken dat de meeste Bagheera-rijders deze opstelling niet anders zouden wensen. Ruimte voor twee noodzittingen achter de voorstoelen biedt het ontwerp natuurlijk niet, omdat daar reeds de middenmotor was voorzien. Door de krachtbron dwars achter de inzittenden te plaatsen bleef er tussen motor en achterlichten nog een behoorlijke ruimte over, die voldoende plaats biedt voor bagage van twee reizigers. De kofferruimte en de motor kan men bereiken door het openen van de achterraut. Ook de voorzijde van de wagen biedt nog enige ruimte, maar daar moet men wel rekening houden met het feit dat er geen bodemplaat bij de vooras zit, zodat kleine spullen zo op straat kunnen vallen, terwijl de grote zaken in ieder geval nat kunnen worden. Natuurlijk wordt deze beperkte ruimte ook niet als bagageruimte aangeprezen, maar als extra is hij toch niet te versmaden.

## TECHNIEK

De Talbot is rondom onafhankelijk geveerd, aan de voorzijde door middel van twee triangels en torsiestaven, achter door wieldraagarmen en schroefveren. Zowel voor als achter is een torsiestabilisator aange-

bracht. Rondom zijn schijfremmen gemonteerd. Men koos voor een tandheugel stuurinrichting, die bediend wordt door een apart gevormd stuurwiel, dat een driehoekige doorsnede heeft en verder een gewone ronde vorm, met uitzondering van de afgeplatte onderkant. Goed bij het stuurwiel past het dashboard, dat zeer compleet en overzichtelijk is uitgevoerd. Het gehele interieur vertoont goede - Franse - smaak, maar daarbij moet wel opgemerkt worden dat de 2punt2 aanmerkelijk luxueuzer materialen kreeg toebedeeld. In onze prototypen ontbrak nog het een en ander aan verfijning, maar die punten zullen we - zo nodig - nog in een test naar voren laten komen. Er zijn zoals gezegd twee motortypen, die beide afkomstig zijn uit het huis Talbot. De kleine motor is dezelfde als in de 1.6 SX, maar dan met iets meer vermogen. Ook ten opzichte van de oude Bagheera zit er een kleine vermogensverbetering in. Met de kleine motor uiteraard, want de 2,2 maakt van deze prettig ogende coupé nog meer een sportwagen. Deze snelste uitvoering levert prestaties die goed zijn in vergelijking met de directe concurrenten. Acceleratie van nul tot honderd levert bij voorbeeld een tijd van rond tien seconden op. De top ligt bij zo'n 200 km/h.

## RIJDEN

Al rijdende in deze nieuwe Talbot Matra valt het op hoe stil en soepel de wagen is. De bediening vergt op geen enkel punt extra spierkracht, zo zelfs dat men hem als sportwagen wat té zacht zou kunnen noemen. Anderzijds levert het natuurlijk wel een gemakkelijk rijdende auto op. De wielophanging maakt ook royaal gebruik van geluid en trilling onderdrukkende middelen, waardoor het directe gevoel iets verloren gaat. Daardoor aarzelt men aanvankelijk wat met het echt snelle bochtenwerk, maar wie de grens van de

adhesie opzoekt wordt niet teleurgesteld. Beide wagens beschikken over een uitstekende wegligging, die slechts op natte wegdekken te veel onderstuur etaleert. Voor het overige rijdt de Murena als een goede sedan wat souplesse en eenvoud van bediening betreft. Er zijn nog wel opmerkingen te maken over de slechte ruitontwasming en het ontbreken van een intervallenschakelaar, maar men mag aannemen dat de eerste produktiemodellen (wij reden echte voorserie exemplaren) aanmerkelijk beter zullen zijn uitgevoerd. In ieder geval bezit de Talbot Matra Murena (alweer zo'n mondvol) voor ons voldoende eigenschappen om nu al uit te zien naar de test met deze leuk ogende driezitter.

*Ric van Kempen*

## MOTOR

Type	4 cil. lijn; centraal; overdwars
Cilinderinhoud	1592 (2156) cm <sup>3</sup>
Boring	80,6 (91,7) mm
Slag	78 (81,6) mm
Comp. verhouding	9,35 (9,45) op1
Maximum vermogen (fabrieksopgave)	92 (118) DIN-pk 67,6 (86,8) kW
Maximum koppel	13,5 (18,5) mkg 132 (181) Nm
Topsnelheid (fabrieksopgave)	182 (200) km/h

## TRANSMISSIE

Aantal versnellingen	5
Aandrijving	achter

## ONDERSTEL

Voorwielophanging	triangels; torsiestaven
Achterwielophanging	onafhankelijk; schroefveren
Remmen	schijven rondom
Bekrachtiging	ja
Bandenmaat voor	175x70HR13 (185x60) radiaal
Bandenmaat achter	195x70HR13 (195x60) radiaal

## MATEN EN GEWICHTEN

Lengte	407 cm
Breedte	175,2
Hoogte	122 cm
Massa leeg	1000 (1050) kg
Massa toelaatbaar	1260 (1310) kg

## PRIJZEN (indicatie)

1.6	f 30.000 à 32.000
2.2	f 35.000 à 37.000





De Talbot Matra Murena wordt geleverd met twee motorvarianten, te weten een 1.6 en een 2.2 liter. Beide uitvoeringen hebben de motor achter de - drie - stoelen, maar voor de bagageruimte. Op het thermisch verzinkte chassis staat een polyester carrosserie, die geen last heeft van roest. Veel typische Bagheera-trekjes bleven behouden; de achterraut die tevens als klep van de bagageruimte dienst doet, de opklappende koplampen, drie zittingen naast elkaar. Ondanks de lichte voorkant van de wagen (waarin alleen een reserve wiel past) is de stabiliteit ook bij hoge snelheden - hier 180 op de teller - goed.