

GEDETAILEERDE WEGTESTS

## ALFETTA QUADRIFOGLIO DATSUN 280 ZX TURBO SKODA RAPID COUPE

NOSTALGIETEST

### MURENA 140 pk



NIEUW MODEL

### RENAULT 25



REFERENDUM VAN DE EIGENAARS  
**HONDA CIVIC**





## Matra Murena 2.2 « kitée » : de gemiste kans van Peugeot

Tony Verhelle

De Matra Murena is dood, lang leve... Ja, lang leve wie? De Murena is een zachte, eenzame dood gestorven, in de steek gelaten door de zijnen, mag men wel zeggen. Er is geen echte opvolger binnen de PSA-groep. Nochtans waren er het laatste jaar nog pogingen geweest om de Murena een aantrekkelijker krachtbron en een agressiever uiterlijk te geven. Met één van deze « kit » versies reden wij.

De Matra Murena (en ook zijn voorganger de Bagheera) is steeds een buitenbeentje geweest op de sportwagenmarkt. Die is op zichzelf al niet zo groot en binnen die markt viel de Murena op door zijn originele motorplaatsing (centraal) en nog originelere zetelverdeling: 3 voorzetels op een rij naast elkaar, geen noodzitjes erachter. Met zijn centrale motoropstelling heeft hij beroemde « broers » als de Ferrari 308, de 512, de Lotus Esprit en in een meer betaalbare prijsklasse de Fiat X 1/9. De Murena werd voor het eerst gepresenteerd als opvolger van de Bagheera op het Salon van Parijs eind 1980. Een paar we-

ken later werd hij u voorgesteld in de AutoGids nr. 32 en 10 nummers later kon u een gedetailleerde wegstest ervan lezen, met de kleinste motor in het vooronder.

Hoewel de Murena wel heel wat onderdelen ontleende aan andere, meer burgerlijke wagens van het Talbot-gamma, kon men hem moeilijk als een industriële coupé bestempelen. Daarvoor was hij te eigenzinnig ontworpen en in elkaar gestoken. In die zin is hij wel degelijk de erfgenaam van een hele reeks sportwagens die Matra sinds 1965 voor de weg én voor het circuit in elkaar knutselde — de ietwat ouderen onder ons zullen zich nog goed

de Djet en de 530 kunnen herinneren, zodat elke geïnteresseerde kent nog het silhouet van de Bagheera.

### Ontwerp

De potentiële kopers van een Murena hadden de keuze tussen 2 krachtbronnen, beiden afkomstig uit andere modellen van het Talbot-gamma. De eerste was een 1,6 liter die 92 pk ontwikkelde, de tweede een 2,2 l die goed was voor 118 pk. Beide waren gekoppeld aan een vijfbak waarvan de eindverhouding iets langer werd gekozen voor de 2,2 liter. Die bak was op zijn



beurt afkomstig van de Citroën CX. De stuurinrichting was een tandheugel-systeem met 3,2 sturomwentelingen van aanslag tot aanslag en er werd geremd op 4 schijven, bekrachtigd en met een remkrachtverdelers op het achterste circuit. Vooraan was de wagen opgehangen via overlangse torsiestangen, overdwarse driehoeken, teleskopische schokdempers en een stabilisatorstang, achteraan via getrokken armen, elastische veerbenen en eveneens een stabilisatorstang.

De zelfdragende structuur was uit staal dat helemaal met zink gegalvaniseerd was om roestvorming tegen te gaan, en daarop werden koetswerkpanelen uit komposiethars geklonken of gelijmd. De 1.6 rustte op 13-duims stalen velgen waarop vooraan 175/70 en achteraan 197/70 Michelin XVS-banden gemonteerd waren. De 2.2 had daarentegen 14-duims lichtmetalen velgen met resp. 185/60 en 195/60 Pirelli P6 rubber. Binnenin waren er dus 3 zetels naast elkaar, in de sterk afhellende neus was enkel plaats voor de radiator, het reservewiel (geen mini-spare) en nog enkele technische onderdelen, en de niet zo kleine kofferruimte bevond zich samen met de motor onder de erg grote, sterk hellende achterraut (van in de deurstijl te openen).

## De kit

Eén van de belangrijkste, steeds terugkomende kritieken op de Murena was het duidelijk gebrek aan vermogen. De motoren konden het potentieel van het onderstel bijlange na niet voldoende benutten. Na anderhalf jaar wachten ging de constructeur dan schoorvoetend en ietwat « slinks » tot de aktie over. In Frankrijk werd aan de dealers een « kit » aangeboden die op nieuwe of reeds gebruikte Murena's 2.2 kon gemonteerd worden. Het ging meer bepaald om een meer gekruiste nokkenas met meer kleplichting, twee dubbele, horizontale Solex-karburatoren op een nieuw inlaatspruitstuk met gescheiden inlaatkanalen, een transistorsteking met andere voorontstekingsregeling.

Uiterlijk werd de aldus gewijzigde Murena wat « virieler » gemaakt door een imposante achterspoiler en schorten onder de deurdrempels. De produktie van de Murena werd echter in juli 11. gestaakt en momenteel worden in Frankrijk nog enkel zgn. Murena « S » modellen geleverd (zolang de voorraad nog strekt), d.i. Murena's die van huis uit de kit hebben meegereggen. Ook in België bestond er belangstelling voor dergelijke Matra's. De heer Meeus, koncessiehouder Peugeot-Talbot in de Akkerstraat te Temse is al 13 jaar een Matra-specialist en vatte het plan op ook zo'n kit uit te werken. In plaats van echter de Franse kit over te nemen, ging hij gedeeltelijk anders te werk. Om



de soepelheid van de motor niet aan te tasten wordt geen « scherpere » nokkenas gemonteerd. Op het nieuwe inlaatspruitstuk komen geen Solex maar wel 2 dubbele Dellorto-karburatoren, en door een ander uitlaatspruitstuk met volledig dubbele uitlaat konden evenveel pk vrijgemaakt worden als bij de Franse kit, nl. iets meer dan 140, terwijl de koppelkromme vlakker bleef. Voor het uiterlijk kan men bij de heer Meeus ook terecht voor de achterspoiler (in het zwart of in de koetswerk-kleur gespoten) en voor de schorten (idem), terwijl op aanvraag ook nog een speciale zijstriping kan aangebracht worden. Indien er voldoende vraag naar komt is deze Matra-liefhebber ook bereid een gelijkaardige tuning te verrichten op de 1,6 l motor (waarbij het vermogen op het peil van de gewone 2,2 l gebracht kan worden, dus 115 tot 120 pk) en hij speelt ook met de idee een Murena of gewoonweg Matra Drivers Club op te richten. Belangstellenden zijn altijd welkom.

## Op de weg

Wij moeten toegeven dat wij enigszins onder de indruk kwamen van de Murena die men ons toevertrouwde. Gewoonlijk zijn wij niet zo'n liefhebber van aanhangsels allerhande, maar helemaal in het wit uitgevoerd (ook antenne en ruitewissers) heeft deze Murena stijl en wij hebben zelf ondervonden dat de grote spoiler wel degelijk een stabiliserende functie heeft bij hoge snelheden. De reclame-striping op de flanken en bumpers was natuurlijk minder diskreet maar wij kunnen de heer Meeus moeilijk verwijten dat hij op zijn



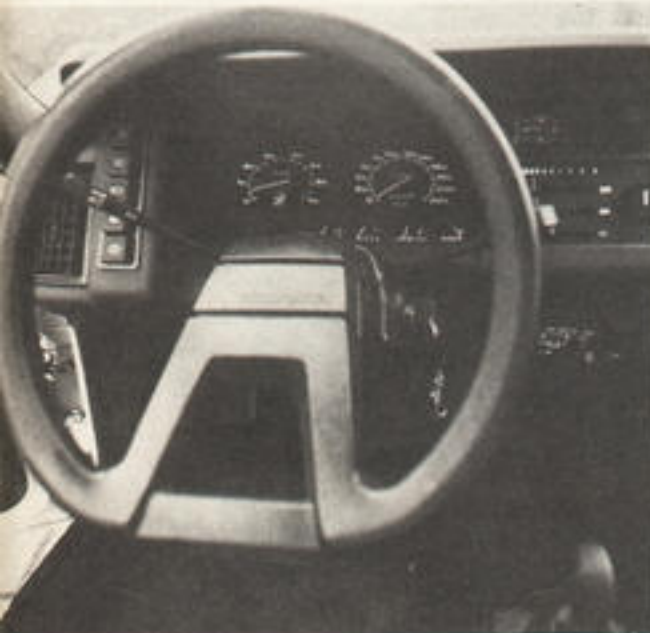
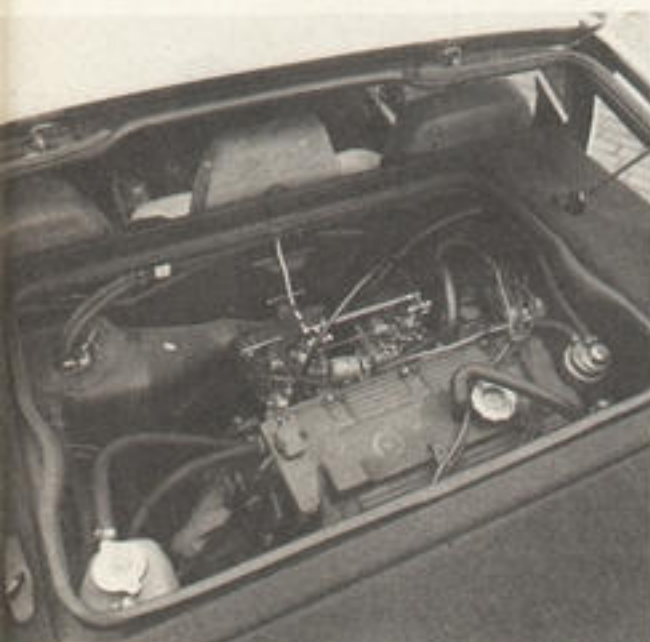
2 elementen van de kit : de dubbele uitlaat en de imposante achterspoiler.

persoonlijk voertuig wat publiciteit maakt. Maar nu de weg op. Van bij de eerste versnelling voelden wij het al. Dit is andere koek. De motor klimt gezwind in de toeren en is krachtig genoeg om de Murena in iets meer dan 8 seconden naar 100 km/u te jagen en een top te laten bereiken van 205 km/u chrono. Nog opvallender is dat deze « opgefokte » motor daarbij merkwaardig soepel blijft, zodat ook vanaf 1500 o/m in vijfde zonder horten mooi kan opgetrokken worden. Oorstrelend (voor de liefhebber) is daarbij het geluid dat de dubbele uitlaat produceert en het sonoor gebrom is toch niet al te vermoeiend op langere ritten. De toegankelijkheid van de motor is uiteraard niet je dat, maar dat is inherent aan de opstelling. Wel liet de hele installatie op ons een indruk van degelijkheid na. Een bezadigd rijder zal qua verbruik met 9 tot 10 l/100 km rondkomen maar een meer geïnspireerd bestuurder (waarvoor deze tuning toch is bestemd) moet wel rekening houden met 12 tot 15 l. Een wisselende rijstijl in verschillende verkeersomstandigheden (stad, plattelandswegen, snelwegen) kwam ons op een gemiddelde van 12,5 l te staan. Nogal veel natuurlijk tegenover de « zuinigheidswonders » die men nu op de markt brengt, maar dezen kunnen ook aardig drinken als men ze te fel « op hun staart trapt », en van de Matra is men zeker dat men er enig rijplezier voor in de plaats krijgt.

De versnellingsbak heeft met het verhoogd vermogen nu zeer goed gespreide verhoudingen en de korte schakelpook is makkelijk te bedienen voor de hoogste versnellingen. Eerste en tweede zitten erg kort bij het rechterbeen en er moet een nogal sterke veer overwonnen worden. De koppeling is zacht en progressief. De tamelijk direkte en nauwkeurige stuurinrichting is nooit zwaar en mede dank zij het goed in de hand liggende maar wat eigenaardig gevormde stuur, voelt de wagen soms als een go-kart aan. Dat stuur ligt trouwens nogal laag en is niet verstelbaar. De remmen hebben wij nooit op een fout kunnen betrappen en het rempedaal is steeds voldoende progressief om een goede dosering mogelijk te maken. Met zijn wegligging kan deze wagen pas echt schitteren. Op droog wegdek is ze heel lang neutraal, op nat wegdek breekt de achtersteven heel geleidelijk uit als men met het vermogen speelt. Dank zij de fantastische gewichtsverdeling en de goede banden heeft de wagen ook een uitstekende grip. Onderstuur komt bijna nooit voor, tenzij men echt domme dingen doet. Meest verbaasd waren wij over het rijcomfort. Voor een sportieve wagen is deze Matra merkwaardig comfortabel afgeveerd (ook dank zij de goede steun biedende zetels) en wij moeten de eerste Duitse wagen nog vinden die dit compromis kan aanbieden : praktisch geen rol,



De opgevoerde motor heeft hier eindelijk de kracht die hem ontbrak, dank zij o.a. de 2 Dellorto's. De toegankelijkheid is natuurlijk niet te best.



Het instrumentenbord is eigenaardig gevormd maar goed leesbaar. De zetels zitten goed als de personen niet té breed zijn.

**VERGELIJKINGSTABEL**

	Murena 2.2	Murena 2.2 « kitée »
Max. vermogen DIN	118 pk	+ 140 pk
Topsnelheid	197 km/u	206 km/u
400 m vanuit stilstand	17,0 sek.	15,8 sek.
1000 m vanuit stilstand	31,0 sek.	29,2 sek.
0-100 km/u	—	8,5 sek.
Gemiddeld verbruik	—	12,5 l

**PRIJZENTABEL**

**«KIT GARAGE MEEUS»**

2 dubbele karburatoren + nieuw inlaatspruitstuk	45.000 fr.
Nieuw uitlaatspruitstuk + dubbele uitlaat	± 19.000 fr.
Achterspoilers zwart	± 9.000 fr.
Achterspoiler in kleur wagen	± 10.500 fr.
Schorten onder deurdrempel	± 15.000 fr.
Specifieke zijstriping	5.500 fr.

Alle prijzen BTW en montage inbegrepen

**TECHNISCHE**

**KENMERKEN**

Merk : **MATRA**  
 Model : **Murena**  
 Type : **2.2 « kitée »**

**MOTOR** (centraal overdwers)  
 Fisikaal vermogen : 12 PK  
 Cilinderinhoud : 2156 cm<sup>3</sup>  
 Aantal cilinders en hun opstelling : 4 in lijn  
 Boring x slag : 91,7 x 81,6 mm  
 Max. DIN-vermogen : ± 102 kW bij 6000 o/m  
 Max. DIN koppel : ± 190 Nm bij 3000 o/m  
 Kompressieverhouding : 9,45 : 1  
 Brandstof : superbenzine  
 Verdeling : bovenliggende nokkenas, kettingaandrijving  
 Voeding : 2 dubbele Dellorto-karburatoren, 4-voudig inlaatspruitstuk  
 Type choke : handbediend  
 Type ontsteking : transistors

**OVERBRENGING** (op achterwielen)  
 Versnellingsbak : met 5 verhoudingen  
 Koppeling : enkelvoudige droge plaat met diafragma  
 Snelheid bij 1000 o/m in 5e : 33,79 km/u

**ONDERSTEL** (zelfdragend koetswerk)  
 Ophanging vooraan : onafhankelijke, overlangse torsiestangen, overdwarse driehoeken, stabilisator  
 Ophanging achteraan : onafhankelijk, elastische veerbenen, getrokken armen, stabilisator  
 Stuurinrichting : tandheugel  
 Draaicirkel tussen voetpaden : 10,8 meter  
 Remmen V : schijven  
 Remmen A : schijven  
 Bekrachtiging : ja  
 Remdrukverdelers : ja, op achterwielen

**ANDERE**  
 Aantal deuren : 2  
 Wielbasis : 2435 mm  
 Spoorbreedte V : 1410 mm  
 Spoorbreedte A : 1506 mm  
 Lengte : 4100 mm  
 Breedte : 1752 mm  
 Hoogte : 1220 mm  
 Leeggewicht : 1.050 kg  
 Toegelaten belasting : 260 kg  
 Gewicht aanhanger geremd : 700 kg  
 Volume kofferruimte : 290 dm<sup>3</sup>  
 Bandenmaat : V : 185/60 HR 14 ; A : 195/60 HR 14  
 Pirelli P6  
 0-100 km/u : ± 8,5 sek.  
 1 km vanuit stilstand : ± 29 sek.  
 Topsnelheid : ± 205 km/u  
 Tankinhoud : 56 liter  
 Verbruik (DIN-normen 70030) :  
 — bij 90 km/u : —  
 — bij 120 km/u : —  
 — in de stad : —  
 Gemiddeld verbruik test : 12,5 liter

steiger- of duikneigingen en toch een relatief soepele vering. Het deed ons sterk aan de Lotus Esprit denken. Je bent voor- of tegenstander van de 3-op-een-rij oplossing maar niet al te grote passagiers vinden er makkelijk plaats. Jammer genoeg is enkel de bestuurderszetel verstelbaar en moeten beide passagiers het stellen met een verstelbare voetsteun die niet ver genoeg naar achter komt. De kofferruimte viel aardig mee maar de verwarming/verluchting is duidelijk een zwak punt van deze Matra, evenals de geringe opbergmogelijkheden in het interieur.

De boordplank is nogal « origineel » maar de instrumenten zijn wel duidelijk afleesbaar en alle bedieningen goed bereikbaar, hoewel niet steeds zichtbaar. De « opklap » lampen bieden een goede verlichting, bij groot licht bijgestaan door de in de bumper verwerkte verstralers, die overdag ook als lichtklakson dienst doen. De brede ruitewissers komen nooit los van de sterk hellende voorruit en maken een breed gezichtsveld vrij. Kortom, een wagen met gebreken maar ook zo'n kwaliteiten dat men ervan kan gaan houden, zodat die gebreken minder hard vallen.

**Jammer**

Regelmatig worden wij geconfronteerd met jammerkreten van onze Franse collega's over het marktaandeel buitenlandse wagens dat steeds maar toeneemt bij onze zuiderburen. In de sportieve wagenklasse dreigt dit zelfs een overwicht te worden en zijn de Golf GTI's en andere BMW's 3-reeks niet meer van de Franse wegen weg te slaan. Vandaar dat wij de houding van Peugeot-Talbot tegenover zijn Murena deels niet begrijpen en betreuren. Wij herinneren ons nog een anekdote die een vriend op het Brussels autosalon in 1982 is overkomen. Na herhaaldelijk aandringen op een testrit met een Murena en een uur wachten heeft hij moedeloos de Peugeot-stand verlaten : de « bevoegde » persoon was nog steeds niet komen opdagen. Wij moeten het PSA wel toegeven dat men nu verwoede en interessante pogingen doet om het (vooral Duitse) gevaar in te dijken (we denken hierbij aan de 505 GTI, de 505 Turbo Injection, de 205 GT en vooral de toekomstige 205 GTI), maar vragen ons af waarom zo'n potentieel machtig wapen als de Murena werd vergooid (terwijl nu ook heel Matra uit handen werd gegeven).

Wij zijn ervan overtuigd dat een op bepaalde punten herziene Murena een zeer gevaarlijke concurrent zou zijn voor b.v. een Porsche 924, een Mazda RX-7, een Mitsubishi Starion, enz. ... en (met een goede motor) zelfs voor een Porsche 944. Was het werkelijk nodig dat de Murena werd opgeofferd aan de nieuwe afgod die « rationalisatie voor alles » heet ? Was het wel zo rationeel ?