

1980

1980/1990

MATRA

A © Archives Dominique Pascal.

Matra Murena

De laatste Matra

Matra schoot als een komeet omhoog in de Formule 1 en de klasse van de Sport-Prototypen. De seriemodellen waren helaas niet van gelijke kwaliteit. De Murena was van al die weinig geliefde en motorisch ondermaatse sportmodellen zonder twijfel nog het meest succesvol.



De spitse, krachtige lijnen van de Murena betekenden een duidelijke breuk met het nogal plumpe voorkomen van zijn voorganger, de Bagheera.

Toen Peugeot in 1979 de Franse tak van Chrysler (voorheen Simca) had opgekocht, zag Matra daarin een uitgelezen kans motoren van meerdere donoren te betrekken. Het imago van Matra, wereldkampioen in de Formule 1 en drievoudig winnaar van Le Mans, zou, verwachtte men, een injectie krijgen wanneer de seriemodellen met middenmotor meer dynamiek en een betere structuur konden krijgen. Om deze omslag te benadrukken, werd er een nieuw model gelanceerd, de Murena, die de Bagheera zou vervangen

De Murena, een fellere Bagheera

De Murena behield de wezenlijke kenmerken van de Bagheera: de dwarsgeplaatste middenmotor, drie stoelen naast elkaar en opklapbare koplampen. Ook op technisch gebied was uitgegaan van dezelfde basis, met een geschroefd en gelast stalen casco waar kunststof carrosseriepanelen, versterkt met glasvezel, op werden aangebracht. Voor de vormgeving koos Antoine Volanis, de ontwerper van de nieuwe Talbot-Matra,

voor elegantere lijnen dan bij de Bagheera, want hij ontwierp een strak gelijnde carrosserie met vele spannende accenten. Met zijn hoekige, dynamische profiel, de langere voor- en achterzijde en het grote glasoppervlak was de Murena eleganter en geraffineerder, terwijl de subtiel gesneden vormen kracht suggereerden. De Murena profiteerde onmiddellijk van de nieuwe productiefaciliteiten van de fabrieken van Matra in Romorantin. Het was daardoor de eerste auto ter wereld die optimaal tegen roest was beschermd door thermische verzinking van het complete chassis. Bijkomend voordeel van deze nieuwe productiemethode was bovendien dat de torsiestijfheid van het casco er aanzienlijk door werd vergroot. Deze techniek wordt ook tegenwoordig nog toegepast op de Renault Espace.

PRODUCTIECIJFERS

1980:	1 375	1982:	2 164
1981:	6 141	1983:	1 000
Totaal : 10 680			

TECHNISCH REGISTER

Merk:	Matra
Type:	Murena S
Motor:	4 cilinders in lijn
Cilinderinhoud:	2156 cc
Boring en slag:	91,7 x 81,6 mm
Vermogen:	142 pk bij 6000 omw./min.
Carburatie:	2 dubbele Solex-carburateurs
Distributie:	1 bovenliggende nokkenas
Transmissie:	bobine/stroomverdeler
Banden:	175/70 HR 13 of 195/70 HR 13
Wielbasis:	243,5 cm
Spoorbreedte:	141 (v) en 150,5 (a)
Lengte:	407 cm
Breedte:	175 cm
Hoogte:	122 cm
Gewicht:	1050 kg
Topsnelheid:	210 km/u



© Archives Dominique Pascal

Voordat de Murena voorin drie stoelen had, sprak hij in principe een grotere kopersgroep aan.

MONO-CONCEPT SPECIALIST

De in 1953 naar Frankrijk geëmigreerde Griek Antoine Volanis trad in 1969 bij Matra in dienst. Aan hem hebben we de fraaie lijnen van de Murena en de Matra-Simca Rancho te danken. Ook was hij betrokken bij de ontwikkeling van de Renault Espace. In 1980 startte hij zijn eigen ontwerpstudio. Twee van zijn latere modellen, de Helios en de Apollo, waren gebaseerd op hetzelfde concept van de monospace.

De erfenis van de Bagheera

Helemaal aan de begin van de jaren '70, toen Matra de Bagheera uitbracht, maakte het merk in sportief opzicht een glorieus door. In 1969 had Matra het wereldkampioenschap in de Formule 1 behaald, en men maakte zich op voor de 24-uursrace van Le Mans. Het was daarom een uitgemaakte zaak dat de middenmotor, die ook al in de Matra-Bonnet Djet en de 530 had gezeten,



© Archives Dominique Pascal

ook op het nieuwe model zou worden toegepast. Het was mooi meegenomen dat dit nu ook kon worden gezien als een directe verwijzing naar de sport-successen. Toch mocht het geen zuivere tweezitter worden, want daar waren altijd te weinig kopers voor. Toen de toenmalige technisch directeur van Matra, Philippe Guédon, een keer in een stationcar met drie zitplaatsen achterin meereed, kreeg hij het lumineuze idee dit bouwprincipe ook toe te passen op de nieuwe sportwagen. De Bagheera werd daardoor een buitenbeentje, een 2 plus 1. Het voordeel dat deze opmerkelijke en originele formule ten opzichte van de meer conventionele opzet van de 2 plus 2 had, was dat de wagen kort van afmeting kon blijven, met een wielbasis van slechts 2,37 m, hetgeen ook ten goede kwam aan de torsiestijfheid.

Eindelijk een geschikte motor!

De Murena zou worden verward met een motor die veel krachtiger was dan in de Bagheera had gezeten, wat mogelijk moest zijn door het zeer brede modellenpalet van Peugeot-Talbot. De eerste versie die ervan op de markt kwam, in september 1980, was uitgerust met een 1600 cc viercilindermotor van 92 pk, die weldra gezelschap kreeg van een uitvoering met een 2,2-litermotor van 118 pk. Het motorvermogen werd

via een 5-versnellingsbak overgebracht op de achterwielen. De mogelijkheden van het chassis en de centrale plaatsing van de motor waren daarmee echter bij lange na niet uitgeput, want dit pakket kon veel grotere vermogens aan. De Murena deed het in de verkoop echter beduidend minder goed dan de Bagheera. In september 1980 kwam er een versie van 142 pk uit, de Murena S, die een topsnelheid had van 210 km/u. Het moedermerk Peugeot verkeerde echter in moeilijkheden, en door de overname van Chrysler en de mislukte wederopstanding van Talbot moest de ontwikkeling van de Murena stopgezet worden. De krachtige motoren die dit type verdiende, waren daardoor niet beschikbaar. De wagen beëindigde zijn carrière zodoende reeds in 1983, toen ook het contract dat Matra had met Peugeot afliep. In de vier jaar dat de Murena werd geproduceerd, zijn er ruim tienduizend exemplaren van gemaakt, terwijl van de voorgaande, constructief veel minder fraaie Bagheera in 8 jaar tijd 47 duizend exemplaren verschenen. Menigeen had hierdoor het gevoel dat het project onaf was en betreurdde het feit dat het potentieel van deze ranke sportwagen niet beter was benut. ■

55_008_010

DE PRIJZEN IN 1982

Matra Murena 1,6 liter (92 pk):
31.900 gulden.

Matra Murena 2,2 liter (118 pk):
82.800 gulden.

Matra Murena S (142 pk):
48.800 gulden.

Om een idee te krijgen van deze prijzen: een Citroën 2 CV 6 kostte destijds 6.500 gulden en een Ferrari BB 512 165.500 gulden.

EEN ROEPING ALS UITVINDER

Toen Matra de vrijetijdswagen Rancho had uitgebracht, een soort Range-Rover op basis van een huis-tuin-en-keukenwagen, bleef men broeden op nieuwe concepten. Dat leidde tot totaal nieuwe typen automobielen. Zo ontwierp de denktank van Matra in 1984 voor Renault de Espace. Bij de productie van de Murena had men al ervaring opgedaan met een zelf ontwikkelde techniek voor het onderdruk en bij hoge temperaturen vormen van kunststof. Dat procédé gebruikt Matra nog altijd bij de productie van de Renault Espace, die in de Matra-fabriek in Romorantin wordt gebouwd.