

auto

KEESING AUTO MAGAZINE

Een Canadees in Monaco
Hattrick voor Snijers - Symens

De Amerikaanse toekomst bij GM
Langeduurtest Honda Accord



Profiel Matra Murena 1.6 en 2.2

K
KEESING

Een goudvisje

Ze vormen spijtig genoeg niet zo een groot deel van de totale automarkt, die sportwagens, maar ze blijven niettemin tot eenieders belangstelling spreken. Elke bestuurder hoopt wel eens ooit zijn knieën onder het stuur van zo een "beest" te schuiven, om dan op een illegaal snelle manier over 's lands wegen te schuren, de banden te doen gieren, de toerenteller voortdurend in het bereik van de rode zone. Je voelt de adrenaline zo je bloed inspuiten.

Frappant toch dat een behoorlijk gedeelte van die sport- of groot-toerismewagens, bedacht werden met agressief klinkende namen van 'dieren'. De Murena vormt daarop geen uitzondering. De murena (Murena Helena in het Latijn) is een aalvormige, vraatzuchtige roofvis van zo een anderhalve meter lang die een mens een serieuze beet durft toebrengen.

De Murena waarover wij het hier hebben heeft dezelfde agressieve lijn, ziet er even vervaarlijk uit maar bijt niet. Bij Talbot-Matra is hij bedoeld als opvolger van de Bagheera, een slechts op zowat 50.000 exemplaren gebouwde toffe wagen met de speciale eigenschap drie afzonderlijke zetels te hebben. Het nadeel aan deze dikwijls als juffertjeswagen afgedane Bagheera was de beperkte power (66 kW of 90 pk) die uit de 1442 cc grote krachtbron kon worden gepuurd.

Iets waarmee de Murena resoluut wilde afrekenen, vermits hij voortaan verkrijgbaar is in een brave 1600 cc en een potentere 2200 cc-versie.

Het koetswerk

Indrukwekkend knap

Geef toe dat het een vreselijk mooie wagen is geworden, bedacht met een lijn die hem regelrecht tussen de drie keer zo dure eksoten klasseert. Tegenover de Bagheera is hij veel agressiever geworden, virieler ook. De grote geïntegreerde spoiler vooraan, de sterk neerduikende neus, de behoorlijke leefruimte en de grote motorkofferafdeling maken indruk, en sporen tot denken aan. Inderdaad, de Murena zou kunnen doorgaan voor een dertig centimeter langer geworden gekruiste Lancia Stratos.

De karrosserie bestaat uit elf onderscheiden elementen die uit een samenstelling van glasvezel, polyesterbars en minerale vulmiddelen bestaan. In de linkerdeurstijl heb je in de hendel die je toegang geeft tot de motor en de koffer. Die koffer is naar omstandigheden nog behoorlijk bemeten

gebleven, vooral omdat de beschikbare ruimte optimaal kan benut worden. Om het motorgedeelte te bereiken heb je wel

wat meer moeite: twee schroeven losdraaien, een isolerend paneel wegnemen en in de koffer kruipen.

De ruimte vooraan zit goed gevuld en herbergt ondermeer het reservewiel; geen plaats meer voor wat bagage.

Dat reservewiel bleek in onze 1.6-testwagen overigens van de standaard gemonteerde Michelin XVS-soort, terwijl hij in feite op de optioneel verkrijgbare Pirelli P6 stond. Een klein probleempje toch daarmee vermits vooraan 185x60 HR 14 is voorzien en achteraan 195-ers. Dat kan dus vervelend zijn bij eventuele panne.

De benzinevuldop tenslotte zit verscholen linksachter in een valse luchtinlaat, net zoals dat bij Opel wel eens het geval was.



Interieur

Valt aan te werken

De binnenruimte is omwille van het speciale karakter van deze wagen uiteraard beperkt. Achter de zetels zit er niets meer. Dus moet je je jas of tas trachten kwijt te geraken op de vloer of op de zetels. Leg je iets op de vloer, dan loop je evenwel de kans bewust voorwerp binnen de kortste keren onder het gaspedaal te krijgen, wat niet bepaald bevorderlijk is voor veilig rijden. Veel plaats blijft er overigens niet. Vlak voor de passagiers is er wel wat berg-ruimte voorzien, maar beperkt en bovenop de plank leg je best ook niet teveel materiaal.

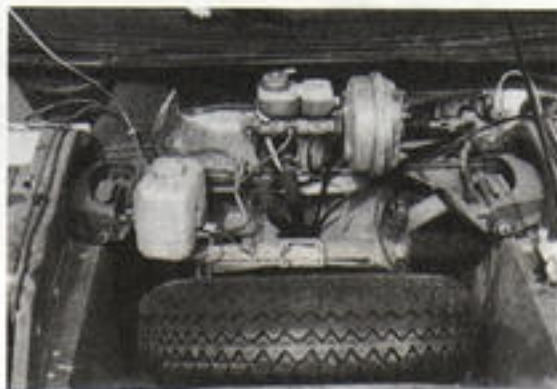
Het ontbreken van die centrale konsole leek ons echter het grootste probleem. Eerstens omwille van eventuele rondslingerende voorwerpen, tweedens omwille van het feit dat wanneer je met twee passagiers rijdt, de persoon naast de chauffeur gewoon toevallig al mee op het gaspedaal kan gaan staan. We hadden al ooit gehoord over grapjassen die de handrem optrokken, maar binnenkort zullen we dus



verhalen krijgen over passagiers die het gaspedaal bedienen. Afgezien daarvan hebben die passagiers overigens voldoende ruimte, tenzij ze erg breed zijn, en zit alleen de persoon in het midden wat vervelend te doen wanneer het snel gaat. Die heeft immers geen enkele steun om zich aan vast te houden.

De zetels zelf zijn overigens bijzonder mooi en goed. Die van de chauffeur is gemakkelijk verstelbaar en zal alleen echt grote mensen problemen bieden. Vanuit deze zetel is alles netjes overzichtelijk, maar je moet wel even behoorlijk vooruit komen om je sigaret te doven of om de vijfde versnelling in te zetten. Die pook heeft alhoewel tof getekend veel te veel speling. Je kan hem rustig in elke versnelling over zo een vijf centimeter in alle richtingen bewegen.

Het stuur, dat onderaan afgeplat is, komt aanvankelijk eigenaardig over, geeft de indruk moeilijk te hanteren te zijn, maar is dat uiteindelijk niet. De achter het stuur opgestelde hendels hadden we eerlijk gezegd wel in een Simca 1000 verwacht,



maar niet in een klassewagen zoals de Murene.

De 2.2 die we nadien gedurende zo een vijftig kilometer te rijden kregen — hij had amper 140 kilometer op de teller, net genoeg om van Nijvel naar Zolder te geraken; het was trouwens de allereerste in ons land — was al een stuk verbeterd. Hier vonden we wel een centrale console en de hendels bleken een stuk solider.

Motor en versnellingsbak

Groot verschil

Het op de markt brengen van een dermate, wat verkoopscijfers betreft, marginale wagen, vereist logischerwijze het

Technische gegevens

Motor: centraal, in de dwarsrichting; Cilinderkop/blok: lichtmetaal/gietijzer; Cilinders: vier in lijn; Hoofdlagers krukas: vijf; Koeling: vloeistof; Ventilator: elektrisch; Boring x slag: 1.6: 80,6 x 78, 2.2: 91,7 x 81,6; Cilinderinhoud: 1.6: 1592 cc, 2.2: 2156; Nokkenas: 1.6: enkelvoudig zijdelings, 2.2: enkelvoudig bovenliggend; Kompressieverhouding: 1.6: 9,35: 1, 2.2: 9,45: 1; Ontsteking: getransistoriseerd; Voeding: 1.6: dubbele Weber 36DCA, 2.2: dubbele Weber 32.36DCA; Maks. vermogen: 1.6: 65,7 kW/92 pk bij 5600 omw/min, 2.2: 84,3 kW/118 pk bij 5800 omw/min; Maks. koppel: 1.6: 135 Nm bij 3200 omw/min, 2.2: 185 Nm bij 3000 omw/min.

Transmissie: Aandrijving: achterwielen; Type: volledig gesynchroneerde vijfversnellingsbak; Versnellingen verhoudingen: 1: 3,167 - 2: 1,833 - 3: 1,25 - 4: 0,939 - 5: 0,733 - A: 3,154; Eindoverbrenging: 1.6: 4,77, 2.2: 4,36.

Wielophanging: Voor: onafhankelijk, longitudinale torsiestangen, transversale driehoeken, stabilisatorstang; Achter: onafhankelijk, getrokken arm met schuine as, stabilisatorstang.

Stuurinrichting: Type: tandheugel; Draaicirkel: 11,4 m.

Maten en gewichten: Lengte: 4070 mm; Breedte: 1752 mm; Hoogte: 1220 mm; Wielbasis: 2435 mm; Spoorbreedte voor: 1410 mm; Spoorbreedte achter: 1.6: 1506 mm, 2.2: 1526 mm; Kofferinhoud: 252 l; Tankinhoud: 56 l; Gewicht leeg: 1.6: 1000 kg, 2.2: 1050 kg; Maks. toegelaten gewicht: 1.6: 1260 kg, 2.2: 1310 kg.

Remmen: Circuit: twee gescheiden remcircuits met bekrachtiging; Voor: schijven met zwevende klauw; Achter: schijven met zwevende klauw; Handrem: op de achterwielen.

Wielen: Type: 1.6: staal, 2.2: lichtmetaal; Velgbreedte: 1.6: 5 1/2 J13, 2.2: 6J x 14; Banden: 1.6: Michelin XVS 175/70 HR13 (V) en 195/70 HR13 (A), 2.2: Pirelli P6 185/60 HR14 (V) en 195/60 HR14 (A).

Prestaties: Maks. snelheid: 1.6: 182 km/uur, 2.2: 197 km/uur (gegevens constructeur).

Verbruik (UTAC-normen): 90 km/u: 1.6: 6 l, 2.2: 6,9 l; 120 km/u: 1.6: 7,31, 2.2: 8,6 l; stadsverkeer: 1.6: 10,5 l, 2.2: 12,3 l.

Prijs: 1.6: 310.000 frank, 2.2: 365.000 frank + BTW.

inkorporeren van een aantal bestaande en dus niet te ontwikkelen elementen. Ondermeer wat motoren betreft.

In de 1.6 vinden we dus de 1592 cc grote Solara GLS-motor terug, in dit geval dwarsgeplaatst voor de achteras. Met zijn zijdelingse nokkenas, zijn door klepstoters, stootstangen en tuimelaars bediende kopkleppen en zijn dubbele karburator is die motor goed voor 66 kW of 92 pk bij 5600 omw/min en een koppel van 135 Nm bij 3200 omw/min.

Cijfermateriaal dat je meteen duidelijk maakt dat de door de Bagheera gehaalde waarden niet erg zullen worden verbeterd. Van 0 tot 100 km/uur mag je op ruim 12" tellen, terwijl we voor de 400 meter 18"1 nodig hadden. Ontgoochelend toch, want de Matra-ingenieurs hebben in het verleden voor technische hoogstandjes gezorgd. Begrijpelijk dan weer omwille van de "krisis". De motor, gekoppeld aan de Solara-vijfbak, moet het vooral van zijn soepelheid hebben. Wat niet belet dat je als topsnelheid 180 échte kilometers kan halen.

Met die versnellingsbak hebben we wel wat probleempjes gehad, eerst met de achteruit, later met de tweede gang.

Wie dus van meer gebundelde spierkracht houdt, zal die in de standard 55.000 frank duurdere 2.2 moeten gaan zoeken. 2156 cc groot, één bovenliggende nokkenas, één dubbele karburator, 84 kW of 118 pk bij 5800 omw/min, 185 Nm bij 3000 omw/min. Gezien het lage kilometertal op de teller van de 2.2-testwagen, hebben we ons moeten beperken tot het zoetjes aan doortrekken tot 4500 omw/min en moeten we ons uiteraard baseren op de cijfers van de constructeur. Die geeft voor de 400 meter met stilstaande start 17" op en voor de 1000 meter 31", terwijl de akseleratie van 0 tot 100 km/uur in 10" zou afgewerkt worden. Deze waarden zijn al een pak interessanter en liggen in de buurt van de nochtans 100.000 frank duurdere Porsche 924. Dat zit dus goed, maar we moeten er niet-temin aan toevoegen dat deze motor in geprepareerde uitvoeringen in het verleden al ver boven de 200 pk geraakte en dat er in Frankrijk nu al gesproken wordt over goedkope ombouwsets om ruim 150 paarden te halen. Precies dat aantal mocht eigenlijk verwacht worden in een wagen met deze allures.

Ook in de 2.2 vinden we dezelfde versnellingsbak terug met de vierde en vijfde met overdrive-karakter.

Onderstel en wegligging

Normaal

De wegligging van deze Murena is zoals dat hoort voor een wagen met middelmotor. Gewoon goed. De vier onafhankelijke opgehangen wielen verwerken de oneffenheden op een comfortabele manier bij normaal rijden. En alhoewel sportief, is de Murena niet te hard afgeveerd, wat dan weer niet betekent dat hij overdreven zou gaan doorzakken in bochtenwerk.

Vanaf het ogenblik dat je het wat sneller gaat aanpakken, blijft hij goed volgen. Hij blijft gemakkelijk te rijden, vermits hij zelf duidelijk aankondigt wanneer hij achteraan gaat uitbreken. Een grote bijdrage leveren uiteraard de op de 2.2 standaard geleverde Pirelli P6-banden. Deze intussen



zo ontzettend dikwijls nagebootste gummi's houden de wagen op de neutrale koers die je met een dergelijke wagen liefst aanhoudt.

Stuurinrichting en remmen

Konform

Over het stuur hadden we het eerder al. De eigenaardige vorm en het feit dat het onderaan afgeplat is, wekken aanvankelijk wel de nodige wantrouwende gevoelens, maar die worden na een korte aanpassingsperiode gewoon weggewerkt. De stuurinrichting zelf is goed, licht wanneer het moet, stabiel wanneer het nodig is. Noch op de autostrade, noch in de stad, zelfs niet bij parkeren, kom je dus in moeilijkheden.

De remmen, vier schijven rondom, kan je evenmin moeilijk bekritisieren. Ook na lang aangehouden belasting blijken ze gewoon te blijven functioneren, wat op zijn minst geruststellend mag genoemd worden. Twee puntjes nog. Positief is de ruime steun die linksonder is voorzien als rust-



plaats voor de linkervoet bij normaal rijden, en als échte steun bij snel bochtenwerk. Minder goed is het feit dat het gaspedaal te ver naar voren is opgesteld, zodanig dat je bij remmen en terugschakelen maar erg moeilijk tussengas kan geven. Het gaspedaal is van het Kevertype maar staat gewoon te hoog.

Rijden

Goed voor alle werk

De ervaringen die we met de 2.2 konden opdoen, waren te kort en te fel beperkt door het lage aantal kilometers — de wagen moest nog ingereden worden — maar ze zijn niettemin beduidend positiever dan die welke we met de 1.6 opdeden. Het karakter van de Murena heeft immers een 2.2-motor of alleszins de kracht daarvan nodig. Aangenaam is ook het opvallend toffere geluid dat je zowel buiten als binnen te horen krijgt. Bij de 1.6 blijft dat geluid zowat hetzelfde als in een Simca Rally.

Rijden in de stad betekent even wennen aan het feit dat je vanuit de bestuurderszetel de snuit van de wagen niet ziet, tenzij je met opengeflapte koplampen rijdt. Die snuit is evenwel niet erg lang, en scheidt na een tijdje zelfs bij het parkeren geen problemen meer. Op de buitenweg en aan een normale rustige snelheid kan je voor een kalme toerist met een helse machine doorgaan, en je oogst hoe dan ook de bewonderende blikken van eenderwie je tegenkomt.

Voor het snellere werk komt de 1.6 wat te kort en heb je echt wel de 2.2 nodig, want dat is de meest homogene van de twee. En wat het verbruik betreft, dat uiteraard alleen bij de 1.6 kon gemeten worden, zit

de Murena goed. Het maximum dat we bij geforceerd rijden konden bereiken lag bij de 12 liter, terwijl de eerste, rustige dagen gemakkelijk beneden de 10 liter werd gereden. Op dat vlak is Talbot in elk geval vooruitziend geweest, vermits binnen de kortste keren steeds strengere normen zullen worden opgelegd. Met de motor van de op zuinigheid berekende Solara kon dat trouwens ook niet anders.

Besluiten

Kwaliteiten heeft de Murena genoeg. Zijn



uiterlijke verschijning alleen al wekt de mooiste droombeelden op, zijn wegligging en zijn complete rijgedrag zijn gewoon goed. Waarom dan, vragen wij ons af, heeft men de Murena laten verschijnen met een paar nochtans op voorhand bijna bekende punten van kritiek? Het ontbreken van de konsole in de 1.6 is ronduit gevaarlijk en kon gemakkelijk voorkomen worden. Wat de motoren betreft, zijn we kort. De 2.2 is redelijk genoeg om vergelijkingen te doorstaan met heel wat duurere concurrenten, maar de 1.6 kan in ieder geval niet de indruk wegwerken die je indertijd van de Bagheera had.

En wat die drie zetels vooraan betreft: ons lijkt dat een grote aantrekkingspool voor de Murena. Het is en blijft een wagen voor een beperkt publiek, een normaliter sportief georiënteerd publiek nog wel, dat geld op tafel wil leggen om met iets "anders" rond te rijden.

Marc Martens



Mooi, aantrekkelijk
koetswerk
Wegligging
Gering verbruik
Komfort



Paar onverklaarbare
mankementen in de
afwerking
Prestaties