



OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

EKLAT IM BUNDESRAT:

Oldie-Nummer mit 30-Jahre-Limit!

GROSSER WERKZEUG-TEST:

Was taugt Metrinch?

BAYERNS BESTE: BMW R 90S



Münchner Pop-Art: Trendsetter
mit Effektlack und Verkleidung

KAUFBERATUNG



Matra Murena: Plastik und Zink,
ein Rezept für ewiges Leben?



ROADSTER-LEGENDE:

MG Midgets

RÜD-AJ-116

**2000-km-Rätsel:
DIE LÖSUNGEN
DIE GEWINNER**

KRAFTMEIER: OPEL COMMODORE B

Zutaten aus dem Baukasten garniert
mit Luxus und reichlich Leistung - was
die Rüsselsheimer da kreierte hatten,
war gleichermaßen rasant wie durstig



KESSE ZWEITAKT-LADIES:

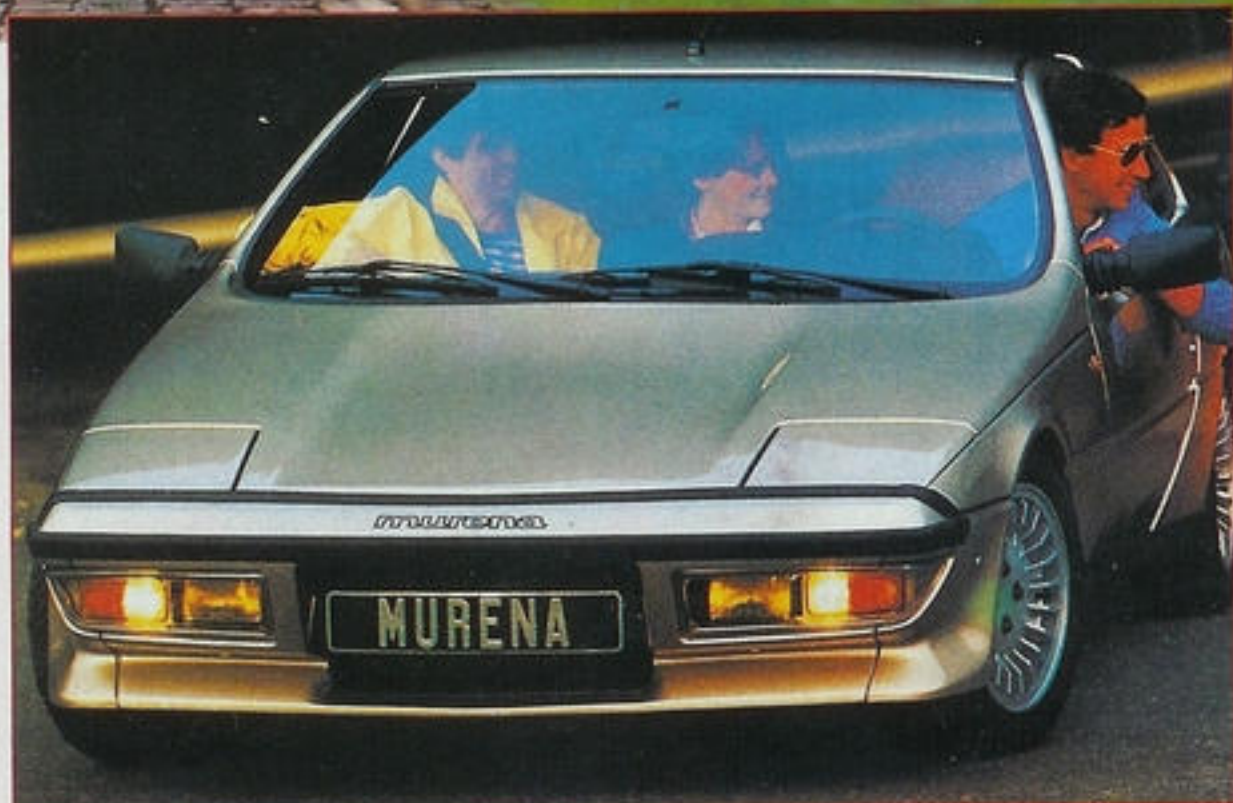
Ariel Twins

Flotter Dreier



Der Neue sollte nicht nur besser sein, seine Macher wollten ein ganz anderes Auto. Aus gutem Grund: Der Vorgänger hieß Matra-Simca Bagheera und war wenig stolzer Besitzer der *ADAC-Trophäe* „Silberne Zitrone“. Das Makel des Autos mit den häufigsten Werkstattbesuchen brandmarkte ihn auf immer und ewig. Ein Schicksal, das dem Matra Murena auf jeden Fall erspart werden sollte.

Dennoch blieb der Murena ein Exot: Mittelmotor, drei Sitze nebeneinander und die schnittig-elegante Zeichnung stempelten ihn zum Außenseiter. Und zudem nicht zum besonders erfolgreichen – obwohl ihm das Los der Silbernen Zitrone erspart blieb. Denn mit dem Murena gab es keinen nennenswerten Ärger.



Gleiches Konzept, aber bessere Detaillösungen als beim Vorgänger Bagheera – damit sollte der neue Matra Murena das angekratzte Firmenimage aufpollern – aus heutiger Sicht ein gelungener Versuch



Die mittlere Lehne war wohlweislich umklappbar, für drei war's auf langen Strecken sowieso recht eng



Simca ade: Nach der Fusion mit Peugeot trugen sowohl der Matra Rancho als auch der Murena den neuen Schriftzug Talbot. Unabhängig vom Namen: Das Los der Silbernen Zitrone blieb ihm erspart

Plastik statt Blech – eine Bauart, die der Flugzeughersteller und Rüstungskonzern Matra übrigens für seinen Besitzer Renault bis heute am aktuellen Modell „Espace“ vorexerziert. Wobei die laminierten GfK-Karosserien bei Matra Programm sind, seit der kleine Sportwagenhersteller René Bonnet geschluckt wurde und aus dem für ihn produzierten „René Bonnet Djet“ einen „Matra Djet“

Beim feuerverzinkten Murena-Skelett gehörte dieser Alptraum der Vergangenheit an. Hinzu kam kurz nach der Präsentation im Frühjahr 1981 eine zweite Variante, die entsprechend der äußeren Form passende Fahrleistungen bot: ein stärkeres Modell mit 2,2 Liter Hubraum und – je nach Prospekt – 115 oder 118 PS Leistung. Auch beim aufgebohrten 1600er aus dem Simca war man sich nie einig, ob 90 oder 92 Pferde unter der Haube ackerten. Eine Neukonstruktion freilich war der Zweizweier auch nicht, er feierte etliche Jahre zuvor in den französischen Chrysler-Modellen 160, 180 und 2 L seinen Einstand und war ebenso konsequent aufgeböhrt wie das kleinere Simca-Aggregat.

Entsprechend der Motorisierung variierte die Ausstattung beim kleinen Murena zwischen Stahlfelgen, manuellen Fensterkurbeln und tweedartigen Sitzbezügen sowie Alurädern, elektrischen Fensterhebern und amerikanisch angehauchten Hochflorvelours-Stoffen beim 2,2-Liter-Raubfisch. Die meisten 1600er-Käufer entschieden sich deshalb für das 1770 Mark teure Komfortpaket, dessen Accessoires das Ausstattungsniveau auf 2,2er-Level und den Einstandspreis auf

23.720 Mark an hoben. Autos mit magerer Grundausstattung sind daher heute rar und gesucht.

Die Karosserie

Wenn's um Matra geht, sind Spezialisten gefragt. Andreas und Wolfgang Simon aus Niederkassel bei Bonn befassen sich seit Jahren mit den flotten Franzosen und kennen am Aufbau eigentlich nur einen Schwachpunkt:



Vernunftlösungen? Das war noch nie ein gallisches Aushängeschild. Statt dessen gab's verspielt-futuristisches Design – eben typisch französisch

Frühjahr 1981: Auf den Panther aus Rudyard Kiplings *Dschungelbuch* (Bagheera) folgt ein aggressiver, bissiger und gefährlicher Mittelmeerfisch (Murena). Doch trotz aller vermeintlichen oder echten Innovationen hatte der Murena einiges von seinem wenig erfolgreichen Vorgänger mitbekommen.

Zum einen das Motor- und Antriebskonzept einschließlich des mittlerweile betagten 1,6-Liter-Aggregates aus dem seligen Simca 1100, zum anderen den Vorderbau und das Karosseriekonzept. Ein höchst interessantes übrigens, denn im Gegensatz zu herkömmlichen Plastikflundern besitzt der Murena keinen Rohrrahmen mit aufgesetztem Body aus einem Stück, sondern – fast schon konservativ – ein herkömmliches Chassis aus Blechpreßteilen und lediglich eine Kunststoffhaut.

machte, in dessen Nachfolge sich dann der 530 LX und der glücklose Bagheera einreihen. Zurück zum Murena. Da der Bagheera trotz gelungener Fahrwerksabstimmung, ansprechender Form und guter Fahrleistungen von Fachpresse und Besitzern oft heftigst gescholten wurde – das Prädikat „liederlich verarbeitet“ gehörte noch zu den harmloseren – rückten die Ingenieure zunächst seinem größten Schwachpunkt, dem rasend schnell durchfallenden Chassis, zu Leibe.

Matra Murena: die typischen Schwachstellen



Wer mit einem Murena liebäugelt, sollte Außenhaut und Innereien sorgfältig unter die Lupe nehmen – prüfende Blicke lohnen sich



Kaum Kontakt: A-Säule aus Metall und Dach aus Plastik. Zur Strafe gibt's nasse Füße



Interieur: Ausgebleichenes Cockpit und Verkleidungen mit L3chern



Die Inspektion der via Unterdruck gesteuerten Scheinwerfer sollte ...



...nachweisbar sein, sonst gibt's Probleme mit unruhigem Motorlauf



Die Vorderachse aus dem Simca 1100 ist bewährt und unproblematisch



Typischer Rempler mit Rib: Bei Schäden helfen Bootsbauer



Schwachstelle Nummer eins: die Hinterachsschwinge. Nicht ...



... verzinkt, rosten sie schnell durch. Überholter Ersatz ist heute lieferbar

die Hinterachsschwingen. Als einziges Blechteil am Murena sind die geschweißten Dreieckslenker nicht verzinkt und rosten wegen fehlender Hohlraumversiegelung schnell und gründlich von innen nach außen durch. Originale sind nach dem Ende des Simca-Nachfolgekonzerns Talbot und der Liaison mit Peugeot noch problemlos für rund 1100 Mark beim Händler mit dem Löwen auf dem Firmenschild zu haben.

Etwa die Hälfte kosten qualitativ hochwertige Reproduktionen oder im Schutzgasschweißverfahren und mit Rahmenlehre instandgesetzte Ersatzteile. Von eigenen Bratversuchen rät Andreas Simon dringend ab: „Da droht Verzug und dann ist die Spur des Autos kaum noch in den Griff zu bekommen.“ Kuriosum am Rande: Beim so gern und liebevoll „pilzenden“

Bagheera waren die Hinterachsschwingen aus Alu-Spritzguß das einzige Teil am Wagen, das nicht rostete ...

Ansonsten gibt sich der gallische Flachmann fast als Musterknabe. Bei keinem Unfallwagen, den die Simons bisher schlachteten und interessehalber auseinanderschnitten, fanden sie Anzeichen von Rost. Selbst an den Stoßdämpferdomen – sonst ein eher kritischer Punkt – herrscht beim Murena eitel Sonnenschein.

Die Qualität beeindruckte den schwedischen Hersteller Volvo so, daß der Konzern bei den Simons einen sechs Jahre alten Murena erwarb, auf eigener Achse nach Schweden brachte und dort bis zur letzten Schraube zerlegte, um Aufschlüsse über die Güte der galvanischen Verzinkung zu bekommen.

Die drehstabgefederte Vorderachse vom Simca 1100 ist ebenfalls problemlos, die Vorspannung der Drehstäbe kann an keilverzahnten Böcken als Widerlager etwa in der Mitte des Fahrzeugbodens eingestellt werden. Auch die Antriebswellen machen durch die Bank keinen Ärger, defekte Manschetten sind hier wie bei anderen Autos normaler Verschleiß. Von den Dreieckslenkern abgesehen, verrichtet auch die Hinterachse mit McPherson-Federbeinen unauffällig ihren Dienst.

Natürlich nagt auch an der Kunststoff-Außenhaut des Murena der Zahn der Zeit, zumal recht viele von ihnen nach wie vor als Alltagsauto genutzt werden und selbst die jüngsten inzwischen 13 Jahre alt sind. Typische Haarrisse an der Haut sind allerdings unproblematisch. Vorausgesetzt, sie werden fachgerecht instandge-

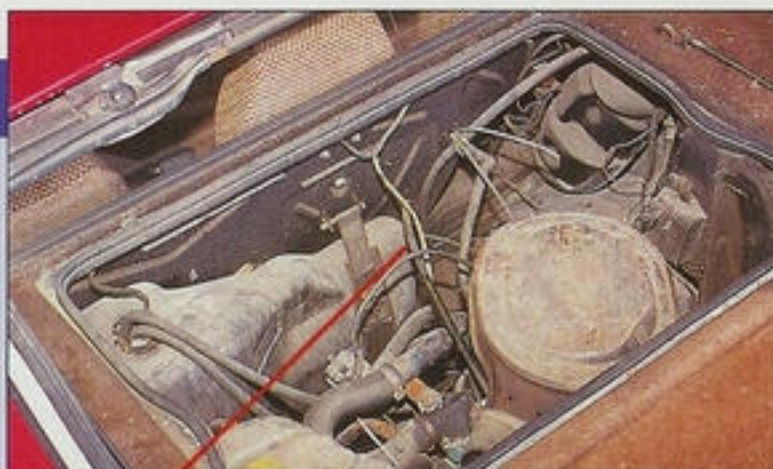
Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Matra Club Deutschland
Helge Mattes, Isardamm 75
82538 Geretsried
Tel.: 08171/63562

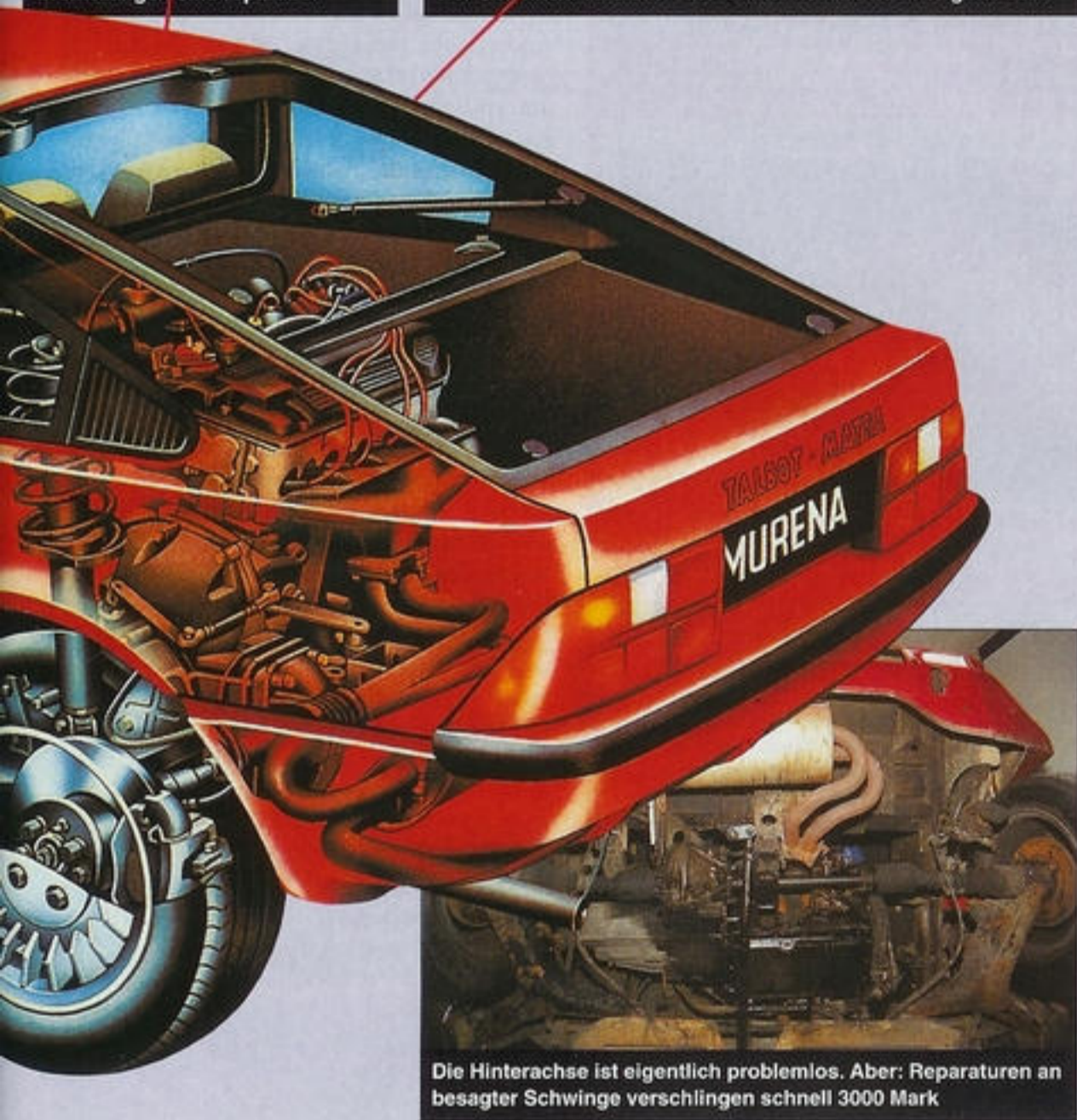
*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1100 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.



Handbremse inklusiv: Die hinteren Bremszangen sind reparabel



Engpaß Mittelmotor: Sie benötigen einen Multifunktionsarm mit vier Gelenken. Vorsicht – der Ölfilter könnte noch original sein



Die Hinterachse ist eigentlich problemlos. Aber: Reparaturen an besagter Schwinge verschlingen schnell 3000 Mark

setzt, was längst nicht bei jedem Vorbesitzer vorauszusetzen ist. Wolfgang Simon rät, bei Karoserieschäden einen Bootsbauer zu konsultieren: „Dort ist man mit der Kunststoffverarbeitung vertraut und hat die richtigen Materialien. Spachtel aus dem Baumarkt ist der ‚worst case‘, das hält nur ein Wochenende.“ Ergo gilt: Erst abklopfen, nach verdächtig dicken Stellen fühlen und dann kaufen.

„Spezialisten“ sind mitunter bei der Kunststoffreparatur sehr findig. Mit Dachlatten und Blechteilen zusammenschwartzte Stoßstangen, Eisenrohre im Frontspoiler – die Simonsche Schmunzelkabinett-Liste ist lang. Zuviel Masse schadet, je dünner, desto widerstandsfähiger sind Kunststoffteile. Die es im übrigen aus Nachfertigung preiswert zu kaufen gibt. Immerhin erstreckt sich das Können virtuoser

Prestolith-Paganinis meist nur auf die Stoßstangen – der Rempler wegen. Seitenteile sind selten versaubeutelt.

Ein echtes Dilemma ist das eingeklebte Dach, das sich an den Windschutzscheibenrahmen – einzig sichtbares, lackiertes Murena-Metallteil – anschließt. Zumeist ist hier der Kleber ausgehärtet, die Zierleiste geht bis hinten durch und verdeckt alles schamhaft, so daß die Besitzer erst an nassen Füßen merken, daß irgendwo etwas undicht ist. Schuld sind Risse am Übergang der unverträglichen Paarung Metall-Kunststoff. Gleiches gilt für den unteren Windschutzscheibenbereich, wo die Dichtleiste meist nur noch lose aufliegt. „Mit moderner Polyurethandichtmasse ist das schnell, einfach und billig in den Griff zu bekommen und man kann's ohne weiteres selber machen“, rät Si-

mon. Wichtig: gründliches Reinigen und Sorgfalt. Ansonsten bedarf die Heckklappe aus rahmenlosem Glas keiner Erwähnung. Scheinwerfer, Rückleuchten und Blinker sind noch problemlos erhältlich, das Kapitel Karosserie ist somit abgehakt. Fazit bei der Außenhaut: Bei zugeschmierten Stellen Finger weg!

Zu erwähnen ist noch ein speziell entwickeltes Glasdach. 100 x 50 cm groß, wurde dieses Feature nur an einem oder zwei Murena eingebaut. Umso besser verkauft es sich als Ersatzteil, wohl auch, weil sich die rund 600 Markteure Luke leicht nachrüsten läßt.

Literatur und Modelle

Literatur Gérard Crombac: Toute l'Histoire Matra, l'Histoire des grandes marques automobiles, éditions E.P.A. Automobilia, 1982

Quelle: Schröder & Weise GmbH Hannover, Tel.: 0511/517037, Best.-Tel.: 0180/5212319

Die Technik

Rauh, aber zuverlässig, so umreißt Andreas Simon den 1,6-Liter-Motor mit seitlicher, kettengetriebener Nockenwelle, fünffach gelagerter Kurbelwelle und Solex-Doppelvergaser. Er debütierte im Simca 1100 und wurde später in den Talbot-Modellen Solara, Horizon und im Matra Simca Bagheera eingebaut. 200.000 Kilometer Laufleistung und acht bis zehn Liter Verbrauch (bleifrei!) gelten für den anspruchslosen Vierzylinder als normal.

Kapriziöser gibt sich der zweimal aufgebohrte 2,2-Liter, der bessere, wenn auch nicht unbedingt sportwagengemäße Fahrleistungen ermöglicht und sich einen Liter pro Hundert mehr genehmigt. Hauptschwachpunkt des Leichtmetallquerstrommotors mit obenliegender Nockenwelle ist laut Simon die Kurbelwelle: „Meistens ist das letzte Hauptlager hinter der Schwungscheibe defekt, weil der Motor ursprünglich als 1600er konzipiert wurde. Als 2,2-Liter ist er nicht mehr so steif, verzichtet sich etwas und schon stimmen die Bohrungen nicht mehr.“ Das sei auch der Grund dafür, daß manche überholten Triebwerke kurze Zeit später erneut Schäden aufweisen.

Feinwuchten hilft nicht, Simon läßt sämtliche Tauschmotoren neu bohren: „Dann ist er genauso zuverlässig wie das 1,6-Liter-Aggregat.“ Da bei der großen Maschine der Motorraum hinter den drei Sitzen sehr eng wird, und der Ölfilter schwer zugänglich ist, haben die mei-



Erst der 2,2-Liter-Murena ermöglichte Fahrleistungen, die der sportlichen Optik gerecht wurden. Je nach Prospekt leistet das aufgebohrte Aggregat 115 oder 118 PS – so ganz sicher ist sich niemand



Coeur sportif: Außer bei einigen nationalen französischen Rennen – Szene aus einem winterlichen Rennen um die nationale Meisterschaft – wurde der Matra Murena im Motorsport nicht eingesetzt

Technische Daten: Matra Murena

Modell	1,6 Liter	2,2 Liter	Murena S
Motor	Vierzylinderreihenmotor; wassergekühlt; als Mittelmotor quer zur Fahrtrichtung hinter den Frontsitzen eingebaut; 1,6-Liter-Version mit seitlich liegender Nockenwelle, per Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile; 2,2-Liter und Murena S: obenliegende Nockenwelle		
Hubraum	1592 ccm	2155 ccm	
Bohrung x Hub	80,6 x 78 mm	91,7 x 81,6 mm	
PS bei U/min	90 bei 5600	115 bei 5800	140 bei 6000
Getriebe	Voll-/sperrsynchrisiertes Fünfganggetriebe		
Karosserie	Heißgalvanisiertes Metallchassis, Außenhaut aus Polyesterharz und Fiberglas plus zwei Schichten Polyuretane-Lack		
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, längsliegende Drehstabfedern, Kurvenstabilisator, Teleskopstoßdämpfer		
Hinterachse	Einzelradaufhängung, Schräglenker, Stabilisator, McPherson-Federbeine		
Länge x Breite x Höhe	4070 x 1752 x 1222 mm		
Gewicht	1000 kg	1050 kg	
Spitze	182 km/h	197 km/h	204 km/h
Bauzeit	1981 bis 1984	1984	
Stückzahl	Für die 1,6- und 2,2-Liter-Modelle liegen keine Angaben vor 500		

sten Besitzer und auch viele Werkstätten diesen nie gewechselt. Genau hinschauen, der Filter ist Indiz für den Pflegezustand.

Eine Besonderheit ist der in nur 500 Exemplaren, sozusagen als „Last Edition“ im letzten Produktionsjahr 1984 gebaute Murena S. Auf ein leistungsgesteigertes Modell des deutschen Tuners Fleischmann zurückgehend, mobili-

siert der Muskel-Murena dank zweier Solex-Doppelvergaser 40 ADDHE, Fächerkrümmer sowie überarbeitetem Zylinderkopf und schärferer Nockenwelle bei 26000 Umdrehungen immerhin 140 Pferdestärken. Damit erreicht die französische Flunder echte 204 km/h – ein Spitzenwert und deshalb unter Matra-Freunden eine sehr begehrte Version.

Schwierigkeiten bei beiden Triebwerken bereiten die Thermik und – so unglaublich das zunächst im Hinblick auf die Laufeigenschaften des Motors klingt – der Scheinwerfermechanismus. Zunächst zur Thermik: Bei älteren, schlecht gewarteten Murena ist meistens der Thermoschalter für den Zusatzlüfter defekt, und zur ohnehin schwachen Heizung gesellen sich Probleme bei heißem Wetter, Tribut an den vornliegenden Kühler mit sehr langen Schläuchen zum Mittelmotor. Entsprechend aufwendig ist der Wasserpumpenwechsel und das anschließende arbeitsintensive Entlüften. Andererseits braucht der Murena wegen des großen Kühlkreislaufs eine gute halbe Stunde, um auf Betriebstemperatur zu kommen.

Jetzt zum ungewöhnlichen Klappscheinwerfer-Mechanismus via Unterdruck – das saugende System gibt vielen Murena-Besitzern Rätsel auf. Der Unterdruck wird an der Vergaser-Ansaugbrücke abgenommen und über Schläuche, Pumpe und ein Magnetventil zu einem Vorratsbehälter im linken Motorraum geleitet. Mit der Zeit altern die Schläuche, werden porös und undicht. Folge: Der Motor läuft unrund und treibt etliche Schrauben an den Rand der Verzweiflung: „Die Leute haben die Vergaser gewechselt und wie der Teufel eingestellt, dabei war's oft nur ein defektes Teil für ein paar Mark.“ Grundsätzlich gilt bei den Motoren: Alle Teile erhältlich, für den 1600er billig, der 2,2er kostet Expresbzuschlag.

Unauffällig ist das Getriebe mit Citroën-Innereien. Allerdings ist kein Umbau auf ein „echtes“ Citroën-Getriebe möglich, da nur Schaltstangen, Lager und andere Kleinigkeiten identisch sind, die Kupplungsglocke aber leider ein spezielles Matra-Teil ist. Die Fünfgangbox wurde nur für den großen Murena etwas verstärkt und länger übersetzt, nervt aber in allen Varianten durch haklige Bedienung wegen des überlangen Schaltgestänges. Kupplung selbst, Lichtmaschine und Anlasser bieten keine typbedingten Schwachstellen.

Anders die Bremsen. Vorn nahezu unverwundlich, neigen die Zangen der hinteren Scheibenbremsen zum Bocken. Bei dieser speziellen Matra-Konstruktion wirkt die Handbremse statt auf eine zusätzliche kleine Trommel durch einen komplizierten Federmechanismus ebenfalls auf die Bremsscheibe. Festgegangene oder schwergängige Kolben sind bei gebrauchten Murena fast schon normal, ebenso wie bereits beim Vorgänger Bagheera. Der Sattel kann aber von Fachbetrieben überholt werden und ist auch im Austausch erhältlich. Ein letzter Schwachpunkt: Die Tachowelle wird vom linken Vorderrad angetrieben und ist wegen der Lenkbewegungen starkem Verschleiß ausgesetzt.

Das Interieur

Sitzbezüge, Verkleidungen und Kunststoffteile sind überaus robust. Von den ursprünglichen Bezugstoffen in Tweedoptik und Hochflorvelours in den Farbkombinationen Grau/Schwarz und Gold/Braun ist nur noch letzterer erhält-

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic-Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 88,00 bei Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011. Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei Fahrzeugen der Zustandsnote 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt.

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Murena 1,6	1981 bis 1983	DM 18.000	DM 12.500	DM 9200	DM 3900	DM 1300
Murena 2,2	1981 bis 1983	DM 19.700	DM 13.700	DM 9700	DM 3900	DM 1300
Murena S	1982 bis 1983	DM 26.700	DM 18.600	DM 12.800	DM 4100	DM 1500

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierte Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Dinge können fehlen oder defekt sein. Aber: Immer noch leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurierungsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

lich. Teppiche sind leicht nachzufertigen, da der Murena keine Formteppiche hat und der Bodenbelag ausschließlich aus geraden Stücken besteht. Sportlenkräder wurden am Murena relativ häufig nachgerüstet, ebenso Türlautsprecher mit entsprechend großzügigen Schnittmusterbögen. Schicksal eines typischen Verbrauchs-Coupés der achtziger Jahre, das erst an der Schwelle zum Klassiker steht.

Die Preise

Der flotte Franzose schont erfreulich das Portemonnaie. 4000 bis 5000 Mark taxieren die Simons für einen serienmäßigen 1600er mit TÜV, 6000 bis 7000 Mark für das zwar stärkere, aber nicht ganz so robuste 2,2-Liter-Modell.

Gesucht und wegen seiner geringen Stückzahl als kommender Klassiker besonders empfehlenswert ist der 140 PS starke Murena S, ab 10.000 Mark ist er zu haben.

Teurer sind die Fleischmann-Umbauten F1 bis F4, vor allem der sehr harmonische Murena F3. Statt mit aufgesetzten Radläufen hat Fleischmann mit neuen Kotflügeln und aus der Karosserie heraus verbreiterten Seitenteilen gearbeitet. In gutem Zustand sind für den Edelumbau mindestens 20 Riesen fällig. Zuschlag wird auch für breite Gotti-Felgen und S-Modelle in sehr gutem Zustand fällig, nicht jedoch für Sportauspuffanlagen: Die sind inzwischen besser, haltbarer und billiger als das Original und finden sich unter fast allen Murena.

Im Zweifel rät Andreas Simon zum Kauf eines besseren Murena, da die häufig nötige Hinterachsreparatur schnell 3000 Mark verschlingt. Dennoch: Der Dreisitzer ist ein preiswerter Einstieg in einen kommenden Sportwagen-Klassiker, der seinerzeit mit dem Porsche 924 verglichen wurde. Sein tragisches Schicksal war die neue Matra-Mutter namens Renault – der Murena durfte dem hauseigenen Alpine keine preiswerte Konkurrenz machen.

Text: Harald Hartmann
Fotos: Thomas Frey

*Mit freundlicher Unterstützung
der Firma Matra-Simon und Markus Stotzem*



Wenn Sie einen Türgriff für einen 356 A suchen, ist guter Rat teuer.

Bei uns kostet er 143,61 Mark.

Unsere Nachfertigungen in Original Porsche Qualität und Look

erhalten Sie über Ihr Porsche Zentrum,

Informationen direkt von Porsche Classic: Fax 0 71 41 - 39 86 00.

Porsche Classic. Originalteile, Rat und Tat.



PORSCHE