

ONSCHATBARE

Klassieker

Coverstory

MG A

(1955-1962)



Nieuws en evenementen

Toyota Corona MkII

Tijdsbeeld: Volvo

Chrysler Sebring

Formule 1 - 1961

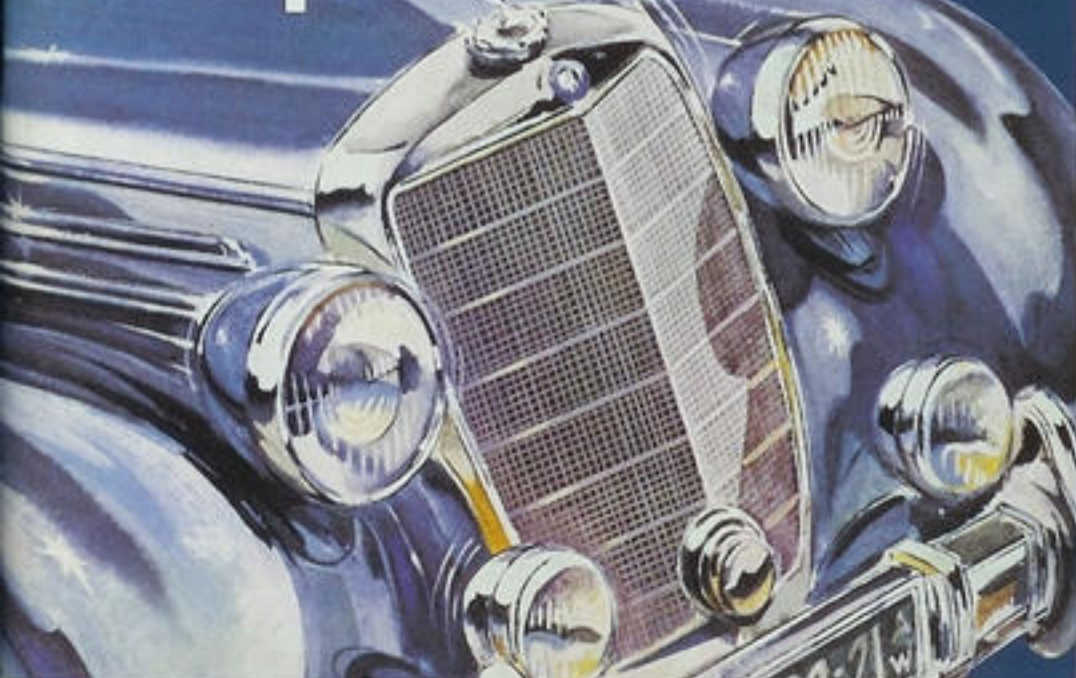
Cursus Aankoop Klassieker

1.100 Kleintjes Klassiek

Matra Murena



100 jaar Mercedes



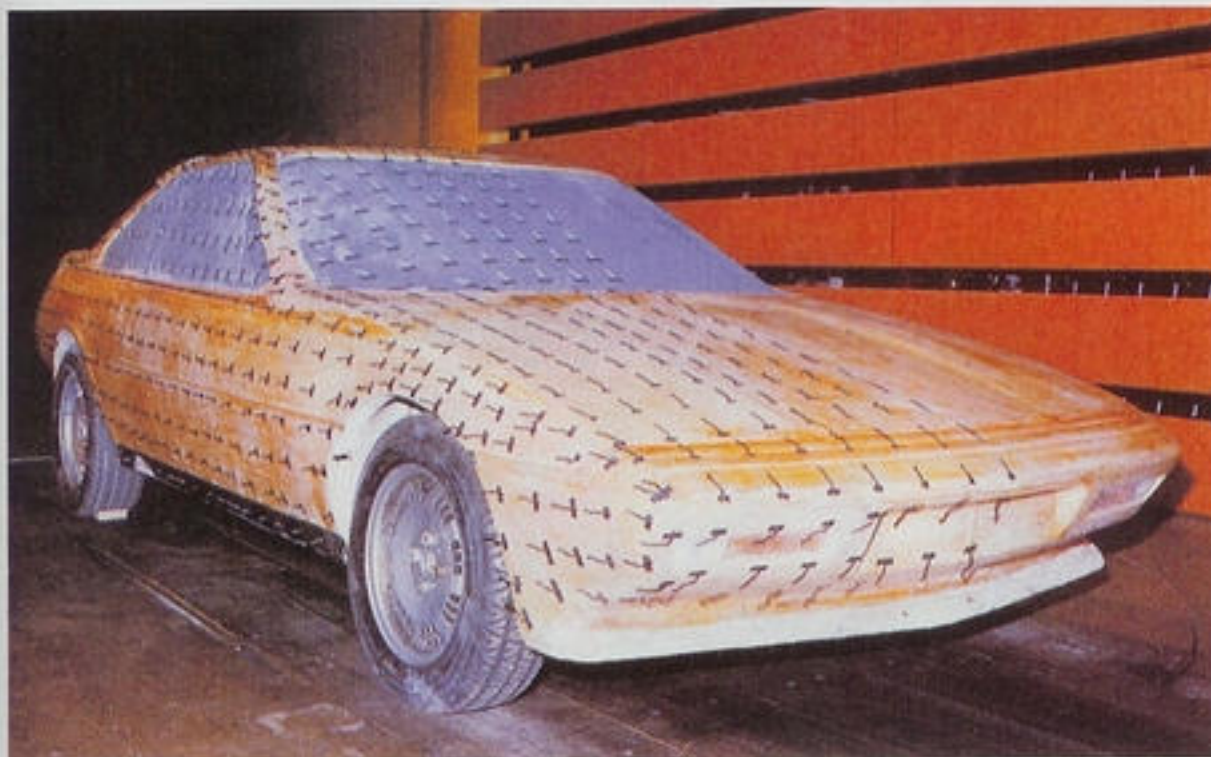
Citroën GS



Klassieker

voor dagelijks gebruik

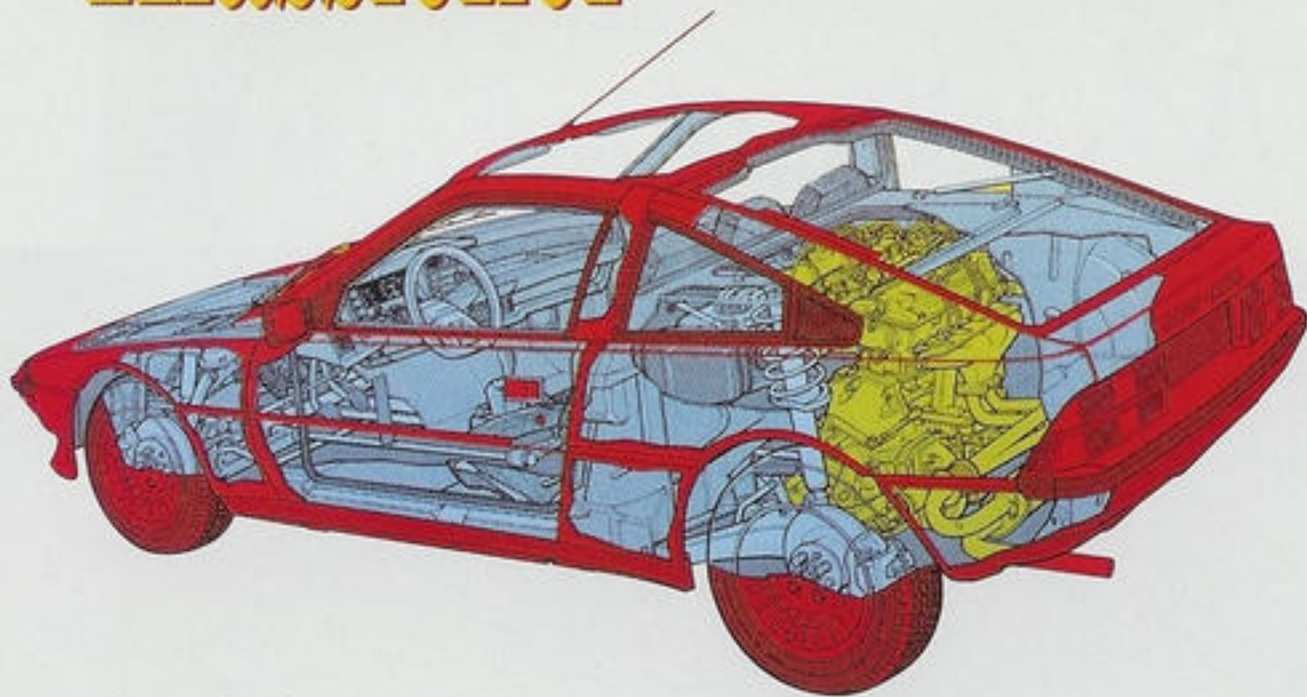
Matra Murena (1981-1984)



De voor die tijd zeer lage luchtweerstand zorgde voor goede prestaties met een redelijk benzineverbruik

Het concept van de Matra Murena was zeer vooruitstrevend, maar niet helemaal nieuw. De opstelling van drie stoelen voorin was afkomstig uit zijn voorganger, de Bagheera. Deze auto had met dit toen vernieuwende concept al veel opzien gebaard.

Bovendien had hij zich ontwikkeld tot een populaire sportauto voor een niet al te hoog budget.



Centraalgeplaatste motor

Met de Murena wilde Matra in de praktijk brengen wat men had geleerd van de Bagheera. Er was dan ook nadrukkelijk gewerkt aan de minpunten van deze auto. Met name het roestprobleem, dat ervoor zorgde dat de Bagheera's zonder tussentijds ingrijpen geen lang leven beschoren waren. Bij de Murena werd het chassis daarom volledig verzinkt en de carrosserie geheel uit polyester opgetrokken. Het was een mooie constructie die de levensduur van de auto aanmerkelijk zou verlengen. Maar het was beslist ook een unieke constructie: de Murena was de eerste auto die op deze wijze was ontworpen.

Twee motoren

Er waren twee motoren leverbaar met een cilinderinhoud van 1,6- en 2,2-liter met een vermogen van respectievelijk 92 pk bij 5600 t/min en 118 pk bij 5800 t/min. De productie van de uitvoering met de 1,6-liter motor is echter vroegtijdig stopgezet. Deze had, zeker gezien de sportieve uitstraling van de auto, te weinig vermogen, waardoor er relatief weinig van werden verkocht. De Murena met 2,2-liter motor daarentegen werd erg populair.

Prima wegligging

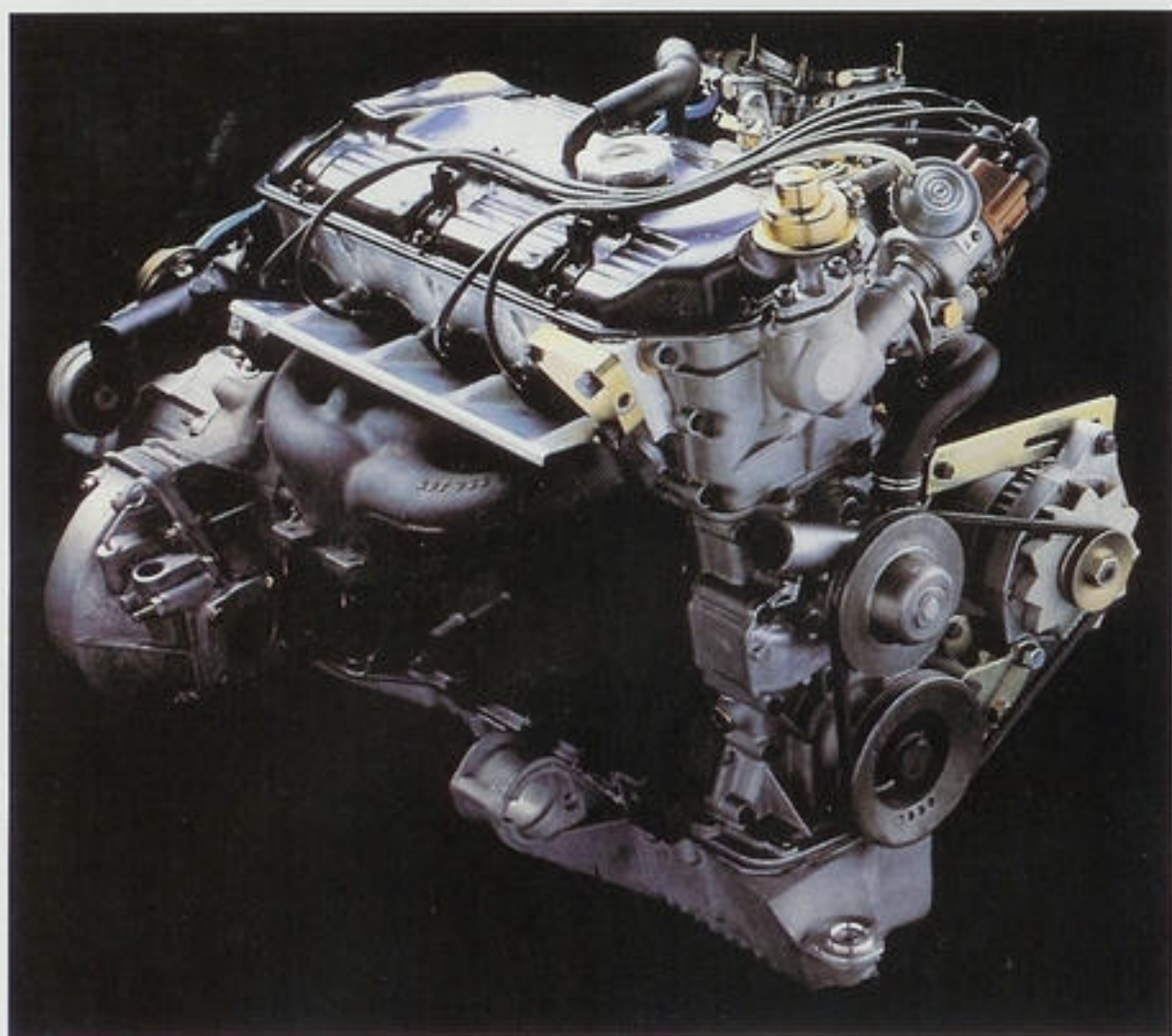
De motor was dwars in het midden geplaatst, net vóór de achteras. Deze constructie zorgde in combinatie met het brede en zeer torsiestijve chassis voor een zeer goede wegligging en droeg er in belangrijke mate aan bij dat de Murena een veilige auto was. Maar de constructeurs hadden ook voor de carrosserie goede voorzienin-



Opmerkelijk is het stuur dat niet rond is aan de onderzijde



Handig, de middenstoel was neerklapbaar



De 2.2-liter motor

gen getroffen. Bij een zijdelingse rol kon het dak niet meer dan twintig centimeter indeuken. Sterker nog, bij een crash waarbij een zware vrachtwagen dwars over een Murena heen zou rijden ter hoogte van het dashboard, zou de bestuurder er volgens de onderzoekers vrijwel ongehavend vanaf komen.

Goede stroomlijn

De luchtweerstandscoefficiënt van de carrosserie bedroeg 0,328. Dat was een in die tijd beslist revolutionaire waarde, die mogelijk was door z'n opmerkelijke vormgeving. De drie stoelen voorin maakten dat de inzittenden met een compacte carrosserie relatief gezien toch veel ruimte hadden; zij het niet voor al te lange ritten. Daar was de Murena toch weer net iets te klein voor. Tegelijkertijd was het interieur toch efficiënt. Zo kon bijvoorbeeld de rugleuning van de middelste van de drie stoelen naar voren worden geklapt om zodoende als armsteun of extra bergruimte te fungeren.



Dashboard was compleet uitgerust, maar deed erg plastic-achtig aan

Speciaal tegen roest beschermd



Net als de Bagheera opklapbare koplampen



Klassieker

voor dagelijks gebruik



Er kon meer mee dan je op het eerste gezicht zou verwachten van een auto met middenmotor

Vroegtijdig einde

Toen het in 1983 tot een breuk kwam tussen de bedrijven die deel uitmaakten van het PSA-concern, waartoe ook Matra en Simca behoorden, ging het mis met de Murena. De grote jongens in het concern, Renault, Peugeot en Citroën, hadden Matra

erop gewezen dat de productie van de Murena te kostbaar was geworden, zeker door zijn unieke chassis en carrosserie. Volgens hen kon de auto niet voldoende winstgevend zijn. Na drie jaar werd de productie dan ook weer stopgezet. Doodzonde, vonden de trouwe aanhangers. En daar hadden ze ook gelijk in, want zo'n unieke auto verdient een langer bestaan. De Murena was het slachtoffer geworden van zijn eigen vooruitstrevende, maar (te) dure concept. In 1984 verliet het laatste exemplaar de fabriek. De teller bleef steken op 10.613 stuks. Jammer, want van zijn voorganger waren er bijna vijf maal zoveel gemaakt. In de Matra-fabriek zou vanaf 1984 de Renault Espace worden gemaakt. ♦



Volgens de folder voor "de man met smaak". Daar kunnen we wel in komen

Voor:	Tegen:
-verzinkt chassis	-draagarmen achter
-middenmotor	-kwaliteit lak

Huidige waarde volgens taxateurs Wolter Gratama/Paul Kok:

A: f 4.000,-, B: f 9.000,-, C: f 14.000,-

Verkrijgbaarheid onderdelen:
goed

Onderdeelprijzen (ex-montage): (2.2)

-motorrevisie:	f 5.500,-
-bakrevisie:	f 3.500,-
-remrevisie:	f 1.400,-
-set banden:	f 1.200,-
-uitlaat:	f 1.275,-

Technische gegevens

Matra Murena 2.2 (1982)

motor:	4-cil in lijn 2.155cc
boring x slag:	91 x 81 mm
compressieverhouding:	9,4:1
vermogen:	118 pk bij 5800 t/min
topsnelheid:	197 km/h
lxbxh:	407 x 175 x 122 cm
gewicht:	1.050 kg
wielbasis:	243 cm
spoorbreedte voor:	141 cm
spoorbreedte achter:	152 cm
nieuw prijs:	(1982) f 42.800,-

Clubadres:

Simca & Matra Sports Club
Postbus 4015
2003 EA Haarlem
Tel: 023-535 65 87

België:

Belgian Matra Club a.s.b.l.
Rue du Coron 83
7070 Ville-sur-Haine
Tel: 065-87 38 02



TALBOT