

NUMMER 2, JAARGANG 1

MATRA

# MURENA MAGAZINE

12 SEPTEMBER 2005



## COLOFON:

Heeft u een mooi verhaal, foto's, iets te koop of iets anders? Stuur het dan naar:

[Matra-murena@hotmail.com](mailto:Matra-murena@hotmail.com)

[www.matramurena.com](http://www.matramurena.com)

## IN DIT NUMMER:

<b>VOORWOORD</b>	<b>2</b>	<b>ALFA V6 VOOR DE MURENA (1)</b>	<b>7</b>
<b>SMOKKEL MATRA</b>	<b>3</b>	<b>LE MANS MATRA GEVEILD</b>	<b>8</b>
<b>DE MATRA HISTORY VAN EEN ZEEUW</b>	<b>4</b>	<b>MATRA'S ON THE NET</b>	<b>10</b>
<b>MURENA'S ONLINE</b>	<b>5</b>	<b>MATRA BERTONE BUGGY</b>	<b>11</b>
<b>SMSC MEETING IN DIDAM</b>			<b>12</b>

## VOORWOORD

**Het is alweer enige tijd geleden dat het eerste Matra Murena Magazine op het internet is gezet.**

Er zijn vele reacties gekomen op het uitbrengen van de eerste editie van dit blad. De meesten waren positief over het feit dat er iets gebeurd op het Murena gebied. Hoewel het natuurlijk nog allemaal amateuristisch in elkaar steekt en het feitelijk niets meer dan een bundeling verhalen is.

Ik hoop dat er genoeg te vertellen blijft en genoeg

verhalen ingezonden worden om dit blad te blijven vullen. Het blijft leuk om over de Murena te lezen en vooral de belevenissen van anderen met hun Murena's zijn altijd leuk om te lezen.

Zelf ben ik aan het uitzoeken wat de kosten en problemen zijn voor de beroemde V6-conversie van mijn Murena waarbij er een Alfa Romeo 3.0 V6 motor in geplaatst wordt. Dit zorgt voor de kracht die de Murena mijns inziens verdient. Afhankelijk van de versie 210, 220 of zelfs 240

pk!

Mocht dit plan doorgaan dan heb ik zeker genoeg te vertellen om een aantal artikelen te vullen met de stand van zaken.



Alfa Romeo 3.0 V6

## RECTIFICATIE

In het vorige Murena Magazine stond een artikel over de voorjaarsrit van de Simca & Matra Sports Club.

Er stond echter niet in vermeld dat de rit door de SMSC georganiseerd was.

De flyer van dit evenement is gemaakt door Berry van Loon

De PDF-versie van dit blad is bijgewerkt met deze missende vermeldingen.



## SMOKKEL-MATRA



**Sinds enige tijd staat er op internet een wel heel aparte zwarte Matra Bagheera te koop.**

Toen de Matra Bagheera's van de band af kwamen en langzaam maar zeker de harten van veel auto-liefhebbers stalen was Duitsland nog opgedeeld in twee delen. Veel Oost-Duitsers probeerden naar het Westen te vluchten om daar hun geluk te beproeven.

Onder de mensen die graag naar het Westen wilden waren ook hooggeplaatste

Duitsers welke de Bonds Republiek Duitsland BRD graag wilde helpen met de vlucht over de grens. Tussen 1961 en 1989 heeft de BRD achttien van deze mensen zijn met een omgebouwde Matra Bagheera naar West-Duitsland weten te smokkelen.

Onder de middelste stoel van de Bagheera had men een ruimte weten te maken die net groot genoeg was om in te liggen. Het moet een erg onaangename rit geweest zijn zo in die kleine ruimte vlak boven het asfalt.

De auto staat al sinds langere tijd bij Checkpoint Charly in het museum die hem vreemd genoeg van de hand willen doen. De

vraagprijs is 250.000 Euro. Ernstig duur maar dan heb je wel echt een auto met een historie.



## DE MATRA HISTORY VAN EEN ZEEUW



**Ik zal me effe voor stellen mijn naam is Henk Wouterse en ik woon in Wemeldinge, Zeeland dus, Mijn allereerste kennismaking met de matra toen was ik een jaar of 12 een kennis van ons reed in een Bagheera, daar zaten drie stoelen in ongelofelijk, gifgroene bekleding en getinte ramen, voor mij was hij gelijk een held, maarja na een aantal keren de auto te hebben gezien bleide het een beetje dood en mijn crossmotor werd toch weer belangrijker.**

Tot op een dag mijn broer aankwam met een witte Bagheera courreges, 1000 gulden kosten die ofzo en de vorige eigenaar zei die

doet het nooit meer , een middag sleutelen door mijn broer en hij liep weer [hij is dan ook handig en ik keek toe vanaf de derde zetel].

Apk hadden ze toen nog niet van gehoord maar we zagen wel dat het niet goed was het reserve wiel viel op straat, drie weken laswerk en hij was weer waardig voor op de weg

Ik was toen een jaar of 16

Na een tijdje er in gereden te hebben deed mijn broer hem weer weg zoals hij met alle auto's deed, daarbij raakte de Matra ook bij mij weer in de vergetelheid.

De tijd was gekomen en ik werd 18 auto rijles dus maar eerst een auto kopen een

BMW dus, deze geheel opgeknapt en gespoten vette wielen en twaalf gigawatt boxen erin natuurlijk, eindelijk mijn rijbewijs gehaald en toen rijden in de BMW zo'n twee maanden [toch echt wat gemeen met mijn broer] en ik kom een Bagheera tegen onderweg ik zeg tegen mijn vriendin die moet ik hebben, na enig onderzoek kom ik bij Carjoy terecht het is dan 1990, op dat moment zit het in Heerewaarde een dorpie tussen Maas en Waal zei Andreico [toen eigenaar van Carjoy] ik op zoek en kwam bij een oude schuur met allemaal sportwagen, niet alleen Bagheera's maar ook Alpine's en een zeer apart sportcoupe'tje genaamd

Murena. Ik zei tegen m'n vrouwtje we kopen zo'n Bagheera en als ik later meer geld heb word het er zo een de Murena dus ik heb onderhandelt en de Bagheera was een feit: een rode Jubilee met schuifdak.

Het eerste wat er moest gebeuren was een stal wielen er zaten stalen velgjes onder en ik zat nog in de periode dat elke auto verbouwd moest worden.

Het was toen der tijd een redelijk gave Bagheera waar al veel aan gelast was maar wel goed gelast en niet geplakt, het was een heerlijke auto zeer veel plezier aan beleefd maar ja, het andere jaar kwam het vakantie geld binnen en



aangezien ik schilder ben hebben we veel vakantie geld en op naar Carjoy , een Murena moest het worden en de prijzen lagen erg hoog dus het bleef bij een 1.6 we hadden keuze uit 3 Murena's en de prijzen varieerden van 15.000 tot 20.000 gulden, ook voor die tijd veel, heelveel geld. De keuze was moeilijk. De goedkoopste had boxen in de deur, geen elektrische ramen en was goud, die viel af de duurste was puntgaaf maar konden we niet betalen en de middelste eigenlijk ook niet.

Terug naar binnen gingen we nog maar eens met Andreico praten hoe dat nu moest, we kregen 6.000 gulden terug voor de Bagheera en de Murena kostte 16.000 er moest dus 10.000 gulden bij elkaar geschraapt worden.

Na een hele dag over het terrein te hebben gelopen een test rit hebben we hem toch maar gekocht .

We hebben er zo'n drie jaar

in gereden, een Ferrari klep op gezet en veel plezier verder gingen we verhuizen, de auto ging regelmatig kapot en aangezien we zelf niks konden kostte het veel geld: zeer veel! Dus we besloten om een andere auto te kopen; bye bye Murena! Het is nu eind 1994,

In 2002 waren wij wat rijker en beter behuisd, en kwam ik in een aantal auto bladen

weer wat Murena's tegen, ik had alle oude SMSC bladen nog [toen kwamen die nog] en ging weer wat rond neuzen mijn vrouw zag de bui al hangen, ik had besloten nu rustig op zoek te gaan en goed alles uit te pluizen, ik kwam er achter dat er toch wel wat mankementen aan de Murena's waren gekomen, gelukkig was er internet en ik heb mij er redelijk in verdiept en ging nu op zoek, ik dacht eerst de club mailen of er wat in de clubbladen stond om te kopen dit was dus mijn eerste domper, ik kreeg een mooi mailtje terug van de webmaster dat het alleen aan leden is voorbehouden om advertenties in te kijken wat een lul was dat zeg, alle leden hadden al een auto dus die kopen er zo snel geen en de verkoper zal er echt niet om geven dat de auto naar iemand ging die [NOG] geen lid was, ik dacht stik toch gauw met je auto's,

we hebben gelukkig internet, een aantal keer ben ik bij Murena's wezen kijken concourstaat stond er bij de advertentie 2 uur rijden kom je daar zeggen ze je bent vroeg ja ik zie het ze waren de koffer aan het leegzuigen [met een waterzuiger] en het gras van de vloer aan het maaien ik zeg prettig weekend heren, zo heb ik vele teleurstellingen mee gemaakt, ik ben ook bij Carjoy wezen kijken, maar vond op dat moment de auto's boven mijn budget en ging verder op zoek ik kwam op de DMS site terecht, daar stond een zwarte 2.2 alles was perfect technisch alleen de lak zag er niet uit , de man die hem verkocht Cor had echt verstand van Murena's en dat trok mij, al zijn kinderen reden Murena en hij had er ook een paar voornamelijk het typeS. Na een week heb ik hem gebeld mijn grootste probleem was het invoeren van de auto, hij



## DE MATRA HISTORY VAN EEN ZEEUW

stond in België, hij zou hem keuringsklaar maken en ik zou helpen. Na een week stond de auto op kenteken en kon ik erin rijden, maar na een maand gebeurde het; een auto steekt over en flits weg Murena! Helemaal dubbel, verdriet was groot de pijn ook trouwens maar een andere moest er komen.

Na dit ongeluk had ik geen zin om er nog één op te knappen en besloot er één te kopen die klaar was , terug naar Cor zijn dochter had het plan om te stoppen met de Murena en ik had er wel zin in een 2.2 met een volledige S configuratie een kit S dus , maar weer invoeren dus maar mijn ervaring met de Murena's van Cor was zo goed ik kon er nergens anders zo een

vinden en ik had ook al een kleine vriendschap opgebouwd, invoeren dus. Alleen duurde het nu twee maanden voor ik aan de beurt was. Nu ging ik regelmatig terug om te sleutelen aan de Murena's van Cor of mijzelf en leerde zodoende bij met de Murena's

Ik ga nu regelmatig sleutelen aan een S en die heeft mijn aandacht wel sterk aangetrokken dus is de gele te koop gezet en als dat lukt komt er volgend jaar een S , alhoewel een F3 ook mooi is maarja blijven dromen en keep on running

De Matra feever is nog niet over bij mij en ik hoop ook niet bij de andere alhoewel er wel erg veel te koop staan , de die hards zullen wel over blijven.



VOOR



NA



## V6 VOOR DE MURENA (1)

**Mijn Murena is een 2.2 liter versie. Uiteraard rijdt hij niet slecht en zijn de prestaties ook niet slecht, maar het kan altijd beter.**

Matra is altijd al van plan geweest om de Murena uit te rusten met een V6 motor. De 2.9 liter PSA V6 motor hadden ze op het oog om in het motorcompartiment van Murena's te plaatsen. Dit werd echter tegengewerkt en nadat Renault eigenaar van Matra werd en geen concurrentie voor zijn Alpine wenste kwam er helemaal niets meer van.

Nu is bekend dat er verschillende Murena's met een V6 motor rond rijden. Zowel in Nederland als in het buitenland is de Alfa Romea 3.0 liter V6 motor in trek om in een Murena te

plaatsen.

Aangezien ik ook van plan ben om in de toekomst mijn Murena met een V6 door het leven te laten gaan ben ik eens op onderzoek uitgegaan naar welke motor hiervoor het best te gebruiken is.

Je kan natuurlijk een willekeurig motorblok pakken. Als het in de Murena past kan je een subframe, aandrijf-systeem en uitlaat pas maken voor dit blok. Het is echter natuurlijk een stuk makkelijker om het wiel niet steeds opnieuw uit te vinden en gebruik te maken van de ervaring van mensen die zoiets al gedaan hebben. Voor het Alfa blok is er een goed passend subframe, koelbuizen enzovorts te

krijgen bij Carjoy en dat is wel zo makkelijk.

Het V6 blok geschikt voor de operatie werd door Alfa gebruikt in de 164. Er zijn diverse varianten van gemaakt; 12 kleppen en 24 kleppen en vermogens van 185 tot 240 PK. Ideaal is een 12 klepper te nemen omdat die net wat beter past in de Murena - hij heeft 2 in plaats van 4 nokkenassen - en omdat kwa techniek er minder storingen te verwachten zijn bij een 12-klepper.

De donor Alfa 164 moet van voor 1994 zijn en het liefst met minder dan 180.000 op de teller voor een ideale motor. Natuurlijk is dit nog even zoeken, maar als je een beetje doorzoekt moet er voor rond de 700 Euro

wel een Alfa 164 te krijgen zijn. Dan moet de motor nog uit en ingebouwd worden, drijfstangen aangepast, uitlaat, elektra, luchttoevoer... enzovoorts.

Eerst nog maar even uitzoeken wat voor kosten er nog meer bij komen kijken!

MB



Een Alfa Romeo V6 in Ulf Tinglum's Matra Murena.

<http://home.online.no/~utinglum/index.cfm>

## LE MANS-WINNING MATRA SELLS FOR OVER 1.1 MILLION EUROS



**May 19, 2005 Bonhams' Grandes Marques a Monaco Sale of classic, historic and collectible cars surpassed all records this year with 1972 Monaco Grand Prix-winning racing driver Jean-Pierre Beltoise's personal collection of cars leading the catalogue entries, together with fabulous Lancias from the Italian collection of Silvano Cima and supercars from a Monegasque collection.**

The star Lot sold was the Beltoise collection Matra-Simca MS670B sports-racing 'Barquette' with 3-litre

V12-cylinder power in which Beltoise's team-mates, Henri Pescarolo and Gerard Larrousse won the 1973 Le Mans 24-Hours endurance racing classic. This magnificent and historic 220mph projectile was passed from Matra to Jean-Pierre Beltoise and it has since been lovingly preserved over many years and restored within his personal collection. The car sold to a British collector for the world record Matra price of 1,105,000 Euros.

Jean-Pierre Beltoise was present at the sale with wife Jacqueline - sister of the late Formula 1 great François

Cevert - and their son Anthony. He said after this most successful sale: "I think this has been tremendous, very emotional of course because I have owned and cherished these cars for many years. Some of them were my dream cars when I was a child. But it is not too hard for me to see them go, because I know they have gone to enthusiasts who will love them as much as I have."

Silvano Cima has been perhaps the world's pre-eminent collector of outstanding Lancia cars over many years, and the sale of his personal

collection by Bonhams was also highly successful, with the star Lot in this case being his ex-Duke de Montaignu 1938 Lancia Astura Sports Coupe - regarded by many as the most beautiful pre-war Lancia ever built - which sold to an Italian collector for no less than 324,000 Euros.

In the saleroom created by Bonhams within the late Prince Rainier's motor car museum overlooking Fontvieille Harbour, Monte Carlo, bidding was hectic with many new faces attracted to the world of historic, classic and

collectible cars. Other significantly successful sales achieved included:

\* ex-Brussels Motor Show 1955 Maserati A6G/54 Berlinetta- 505,500EU

\* 1959 BMW 507 Roadster with hard top- 329,500EU

\* 1955 Lancia Aurelia B24 Spyder America - 236,000EU

\* 1952 Lancia Aurelia B53 "Giardinetta" - 204,000EU

\* 1989 Aston Martin V8 Vantage Volante - 214,000EU

\* 1987 Aston Martin V8 Vantage- 142,500EU

\* 1994 Bugatti EB110GT Coupe - 225,000EU

Bonhams' Monaco Sale of Automobilia and Collectibles also shone with 3,220EU paid for a fine Dexter Brown impressionist painting of Jackie Stewart in the BRM P261, 5,175EU for a rare

Michele Conti 1:10 scale model of the 1990 Ferrari 641/2 Formula 1 car, 11,500EU for a Conti 1:10 model of the 1956 Lancia-Ferrari D50 GP car and no less than 6,325EU for an outstanding collection of Ferrari and other sales brochures, manuals and related literature.

With this successful conclusion to its 16th edition, the Bonhams team's annual Monaco Sale is established as the longest running and most consistently successful European sale.

Bonhams' 8-million Euro 2005 Sale has built upon the company's 5.5-million Euro success of 2004. The Bonhams promotional approach yet again ensured dynamic bidding clean across the board, not only for the acknowledged high-value historic competition

cars on offer but also for some relatively humble models - such as the 1957 Fiat Multipla Marianella beach car which realised no less than 57,500EU - while automobilia again did brisk business. Bonhams' Monaco Sale 2005 totalled no less than 8-million Euros with approximately 70% of the total Lots sold on the auctioneer's hammer.

Bonhams, founded in 1793, is one of the world's oldest and largest auctioneers of fine art and antiques. The present company was formed by the merger in November 2001 of Bonhams & Brooks and Phillips Son and Neale UK. In August 2002, the company acquired Butterfields, the principal firm of auctioneers on the West Coast of America and in August 2003, Goodmans, a leading Australian fine art

and antiques auctioneer with salerooms in Sydney, joined the Bonhams

Group of Companies.

Today, Bonhams is the third largest and fastest growing auction house in the world. It offers more sales than any of its rivals, through two major salerooms in London: New Bond Street, and Knightsbridge, and a further 10 throughout the UK. Sales are also held in San Francisco, Los Angeles, New York and Boston in the USA; and Switzerland, France, Monaco, and Australia.

In addition Bonhams has a worldwide network of offices and regional representatives offering sales advice and valuation services in 14 countries. For a full listing of upcoming sales, plus details of more than 40 Bonhams specialist departments, go to [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)



## MURENA'S ONLINE

Vorige keer stonden er hier al een aantal internetsite's vermeld die de moeite waard zijn om eens een bezoekje te brengen. Ik had er echter één vergeten die wel heel erg de moeite waard is.

Als je op zoek bent naar een mooie tweedehands Murena

zijn er tal van manieren om de auto van je dromen te vinden. Uiteraard is een bezoek aan Matraspecialist Carjoy aan te bevelen, die vele Murena's heeft staan.

Ook sites als marktplaats en speurders kunnen je helpen een Murena te vinden, maar er is ook een op Matra

gespecialiseerde koop en verkoopsite:

[www.matratekoop.nl](http://www.matratekoop.nl)

Hier vind je Matra's uit binnen en buitenland die door particulieren te koop worden aangeboden. Ook onderdelen voor Matra's kunnen hier verhandeld worden.

## NOG MEER MURENA'S ONLINE

De laatste tijd lijkt het erop dat Murena's op internet meer en meer voorkomen. Veel liefhebbers stellen een website samen over hun auto.

Toen ik een jaar of vijf geleden op zoek was naar een mooie Murena was er op internet eigenlijk nog niet

zo veel informatie te vinden over dat "leuke sportwagentje" die ik in een autoblad had gezien. Na lang speuren heb ik uiteindelijk wel het autoblad kunnen nabestellen, en van het één kwam het ander. Vandaag de dag echter is het aanbod gelukkig een

stuk groter geworden. Je kan ook zien dat er veel energie in websites wordt gestoken.

Een zeer actief onderhouden Nederlandse site is [www.matramurena.nl](http://www.matramurena.nl)

Hier kan men onder andere verslagen van meetings,

video's, Matra documentatie, links en auto's te koop aangeboden en gevraagd op vinden.

De website wordt zeer regelmatig onderhouden en het is dus leuk om af en toe te kijken wat er bijgekomen is.

## NOORSE MURENA'S

Op mijn zoektocht naar informatie over de beruchte V6 conversie voor mijn Murena mag de website van Ulf Tinglum niet ontbreken.

Naast een heel mooie V6 conversie heeft Ulf Tinglum nog een Murena 2.2S, een Murena 2.2 restauratieobject en een gemodificeerde Murena die verdacht veel wegheeft van een ruimteschip van binnen.

<http://home.online.no/~utinglum/index.cfm>





## MATRA BERTONE BUGGY SHAKE

**De Bertone Shake is gebouwd op een Simca 1200S chassis, dezelfde die gebruikt is voor de Coupe.**

Bertone's aandacht was door het idee van een Duinbuggy gepakt en hij besloot te proberen wat hij hiervan kon maken.

Het belangrijkste aan het design was het garanderen van veiligheid voor een Buggy die veelal off-road gebruikt zou gaan worden. Hiervoor werd het Simca 1200 chassis aangepast en

verstevigd. In 1970 tijdens de Patis Motor Show werd het prototype aan het publiek getoond.

Nu staat er een Matra Bertone Buggy te koop by Kout Automobiles. Volgens de website is het 1 van de 2 gemaakte Shake's. De andere is tijdens de crashtest overleden.

Er is echter al eerder een Shake Buggy geveild door een Amerikaans veilinghuis, echter onder een andere fabrikanten naam. Kennelijk

warden ze door meerdere fabrikanten gemaakt indertijd. Voor meer informatie: [www.koutauto.nl](http://www.koutauto.nl)



## SMSC MEETING IN DIDAM



11 September was het weer zo ver, de jaarlijkse Simca & Matra Sports Club meeting in samenwerking met de Simca Club Nederland werd gehouden. Dit jaar op een andere locatie als gebruikelijk, namelijk niet meer op het Midland circuit te Lelystad maar in Didam.

Voor mij persoonlijk is Didam nou niet echt wat je noemt "naast de deur" vandaar dat ik samen met mijn vrouw maar een weekendje weg geboekt had en we zaterdag al richting de Veluwe toerden. Nog snel even de nieuwe autoradio

ingebouwd voor we op pad gingen, want een leuk muziekje tijdens het rijden is onmisbaar natuurlijk.

Van zaterdag op zondag hebben we een hotelletje gepakt. Heerlijk gegeten in Arnhem wat een alleraardigste stad bleek te zijn (nooit verwacht) en de volgende morgen op naar Didam.

We hadden het opmerkelijk snel gevonden en kwamen vrij vroeg aan op Boszicht. Enkele auto's stonden al uitgestald op het terrein en we konden aansluiten bij de Murena's. Deze waren zoals verwacht weer in de meerderheid tijdens de meeting. In de Matra-lijst gevolgd door de Djet's en dan de Bagheera en Rancho waarvan er maar 1 van elk was komen opdagen. Ik heb zelfs geen M530's gezien.

Al met al leek de opkomst een beetje matig te zijn. Misschien vanwege het weer alhoewel het toch redelijk droog is gebleven.

Wel heb ik een goudbruine Simca 1100 zien staan, de auto die mijn vader vroeger had en waar ik een bijzondere band mee had. Wist ik veel toen ik nog zo jong was dat ik later met mijn wagen op metings zou komen waar ook deze te bewonderen zou zijn!

Verder waren er onder andere Simca 1000's, Simca 1200's, Simca Aronde's, Samba's enzovoorts.

Het weer zat zoals gezegd behoorlijk mee. Hoewel de lucht voor het maken van

foto's niet echt optimaal was bleef het mooi droog en kon men rustig andermans auto's bewonderen.

De gesprekken kwamen al snel los natuurlijk, mensen die ik voorheen enkel van internet kon kwam ik tegen en auto's waarover ik had gelezen zag ik staan.

Het viel op dat jongere mensen geïnteresseerd raakten van de Murena. Nieuwe gezichten en wagens stonden er en veel die er vorige jaren stonden waren er niet meer. Zo viel het bijvoorbeeld op hoe



weinig gele en rode Murena's er aanwezig waren, terwijl die meestal de boventoon voeren.

Maar zoals gezegd was het een geslaagde dag. Veel mooie dingen gezien en bewondert, nuttige informatie op kunnen doen en een gezellig dagje uit.

Gelukkig dat veel mensen de moeite genomen hadden om naar Didam af te reizen!

De terugweg ging alles ook weer boven verwachting, alleen toen ik bijna thuis was brak de ruitenwischer af en maakte de ruitenwissers een haal zonder dat er aan de rechterkant een wisser met houder aan zat hetgeen resulteerde in een kras in mijn voorruit.

Tot volgend jaar allemaal!

MB





Dit is een uitgave van het Matra Murena Magazine. Het is de bedoeling dat het een periodiek blad wordt dat voor maar vooral door Murenaliefhebbers gemaakt wordt.

Hoe informatief, leuk en veelzijdig dit blaadje wordt hangt vooral af van de inzendingen die ik van jullie ontvang.

Dus stuur zo veel mogelijk foto's, verhalen, ideeën, enzovoorts op om dit blad levendig te houden. Alles is welkom!