

TEKST
WALTER VAN SLOTEN

RETROVISEUR
Covermodel

auto visie
VINTAGE • 1956

1961

1971

1981

1991

2001

2011

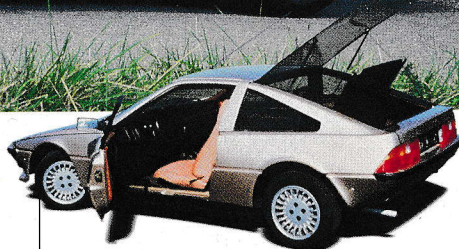


Talbot-Matra Murena

Daar had meer in gezeten.

'PERFECT OM JE VROUW ÉN JE VRIENDIN in mee te nemen', is een veelgemaakte grap over de Talbot-Matra Murena. Die slimme drie-naast-elkaar-stoelopstelling is een *unique selling point*, al had de voorganger Bagheera het ook. In de Murena is de middelste leuning echter neer te klappen, zodat er een brede armleuning ontstaat die jou vast kan klemmen als je eens goed gaat zitten voor het betere gooi- en smijtwerk. Want praktisch of niet, daar is deze kleine held voor gemaakt. De briljante ingenieurs bij Matra hebben minstens zo'n reputatie op het gebied van wendbare lichtgewicht sportwagentjes met kunststof carrosserie als Alpine en Lotus. De instapper met 92 pk sterke Simca 1.6 die Autovisie in de test onder handen heeft, is qua prestatieniveau nog vrij bescheiden, de 2.2 met 118 pk heeft al meer in zijn mars. Een stuk serieuzer is de tot 142 pk opgevoerde 2.2 S, hiervan zijn nog geen 500 stuks gebouwd; dat is de versie die je wilt. Er is ooit een 180 pk sterke 16-klepper in ontwikkeling geweest, maar die heeft het

productiestadium niet gehaald. De gestroomlijnde koets (c_w 0,32) zorgt voor een verrassend laag brandstofverbruik. De Murena is in wezen een uitgebreide doorontwikkeling van de Bagheera, die bekend staat om zijn roestgevoeligheid. Het chassis van de Murena is daarom volledig gegalvaniseerd en het plaatwerk bestaat (net als bij de Bagheera) uit polyester, versterkt met glasvezel, wat de Murena vrijwel immuun maakt voor roest. Slechts een enkel wielophangingsdeel wil nog weleens verkrummen. De complexe achterwielophanging van de Bagheera is versimpeld, voorwielophanging en stuurhuis stammen van Simca. De vijfbak is geleend van de Citroën CX. Dit alles klinkt als een uitstekend recept voor een leuke, betaalbare sportwagen en er had nog veel moois uit kunnen voortkomen, maar het bleek een commerciële miskleun. Na drie jaar en ruim 10.000 exemplaren was het alweer gedaan met de Murena. Hij moest plaatsmaken voor de productie van de eveneens door Matra ontwikkelde Renault Espace.



Optisch bedrog, de bandenmaten voor en achter verschillen alleen in breedte, maar door de puntige neus lijken de voorwielen ook kleiner dan achter. Achter de motor is nog een redelijke bagageruimte.



Talbot-Matra Murena 1.6

bouwjaar	1981
nieuw prijs (1980)	fl. 31.900,- (€ 14.475,-)
gemaakt van/tot	1980-1983
topsnelheid	175 km/h*
acceler. 0-100	10,9 s*
gem. verbruik	1 op 13,4 (bij 100 km/h)*
motor	vier-in-lijn, 1592 cm ³
max. vermogen	92 pk/5600 min ⁻¹
max. koppel	132 Nm/3200 min ⁻¹
transmissie	5-traps handgesch., achterwielaandr.
massa leeg	930 kg

Fabrieksgegevens, gegevens met * zijn testgegevens

Aanbod en prijzen

De Murena is inmiddels een gewaardeerde klassieker. Dat zien we terug in de prijzen. Eigenlijk is er maar één adres waar je in Nederland terecht kunt: bij Matra-specialist Carjoy vinden we Murena's in alle prijsklassen. Een goed rijdende 1.6 met cosmetisch werk kost ongeveer 7000 euro, een 2.2 in topconditie 20.000 euro. Voor een zeldzame, gerestaureerde 2.2 S wordt het dubbele gevraagd. Deze prijzen lijken marktconform met wat er over de grens te koop staat. Originaliteit is waardevast, maar er is veel getuned, met wisselende kwaliteit. Er zijn zelfs Murena's met een Alfa V6.