

Der geplatzte Traum

Der 1980 vorgestellte Murena war der vierte Entwurf der Automobilierteilung von Matra, einem Konzern, der hauptsächlich in den Gebieten der Luft- und Raumfahrt, Elektronik und den Waffensystemen tätig ist. Seine Vorgänger Matra 530, Rancho und Bagheera waren unterschiedlich, aber doch recht erfolgreich gewesen, und somit lagen große Erwartungen in der Luft.

Text und Bilder: Claude Legrand

Der 70er Jahre Bagheera, manchen bekannt als der „kleine Miura“, wie leider auch als die „goldene Zitrone“ – aufgrund einiger Kinderkrankheiten der ersten Modelle und recht negativer Presse – sollte jetzt einen würdigen Nachfolger bekommen.

So wie der Bagheera wies auch der Murena viele technische Neuerungen auf: ein revolutionäres und für damals visionäres Konzept, geprägt durch eine breite, flache Polyesterkarosserie mit darunter einem voll

verzinkten Chassis, drei Sitzplätzen in einer Reihe und Klappscheinwerfern. Natürlich befand sich der Motor Matra-typisch wieder in zentraler Position, wie vom Urahn Djet erstmals eingesetzt. Seit diesem Geniestreich von Konstrukteur René Bonnet fand sich dieses Merkmal in allen sportlichen Matra-Automobilen wieder.

Dem Vorgänger Bagheera war leider nie ein wirklich sportlicher Motor vergönnt worden, der seinem ausgezeichneten Fahr-

werk gerecht geworden wäre. Sein 84 PS schwacher Simca-Motor konnte Ende der 70er Jahre nicht mehr mithalten und Simca Chrysler erwies sich als zu zögerlich, um in die Entwicklung eines wirklich sportlicheren Antriebs zu investieren. Als 1979 die PSA-Gruppe die Marke Talbot (ehemals Simca) übernahm, wurde wieder an Matra appelliert, um den Nachfolger, quasi einen „Super Bagheera“, zu entwerfen. Philippe Guédon setzte dem Projekt seine drei Hauptziele in den Bereichen Chassis, Platzangebot und Fahrkomfort. Der Designer Antoine Volanis, der auch schon die Bagheera und Rancho zeichnete, und später den Renault Espace entwerfen wird, lieferte die ersten Skizzen ab.

Sein erklärtes Ziel war es, eine zeitlose, rassige Linie zu schaffen, geprägt von Wie-



40 Jahre Matra Murena

DIE LEIDENSCHAFT DES FAHRENS.
 Spitzengeschwindigkeit 200 km/h.
 Beschleunigung: 1 km aus dem Stand in 30,4 sec.
 Das sind Werte, die den Murena in die Tradition großer Sportwagen einreihen. Werte, die den konzeptionellen Vorteilen des Mittelmotors zu verdanken sind. Er ist vor der Hinterachse eingebaut wie beim Rennwagen.
 Der Vorteil liegt auf der Hand. Eine optimale Gewichtsverteilung, die den Murena besonders satt und sicher auf der Straße hält. Unterstützt durch ein optimal abgestimmtes Fahrwerk. Mit Einzerradaufhängung an allen vier Rädern. Das ist zusätzliche Sicherheit auch in Grenzsituationen.
 Der Murena ist wendig und enorm flink im Spurt. Er ist mit einem Bremssystem ausgerüstet, das zuverlässig und höchst wirksam zupackt.
 *mit dem 2155-ccm-Motor.



Der Antrieb ist eine der wichtigsten Komponenten eines Wagens, und leider trübt sich hier die Geschichte. Nachdem der zweitgrößte französische Hersteller PSA die Talbot-Rechte übernahm, gab es zuerst große Hoffnungen und die Rede ging davon, dem von PSA und Renault zusammen in Regie entwickelten, modernen 2-Liter-Motor einen Platz im Heck des Murena zu reservieren. Dieser Antrieb hätte perfekt zum Konzept gepasst: ein französischer Leichtmetall-Motor mit oberliegender Nockenwelle, mit geringem Verbrauch und guter Leistung. Leider entschied Renault schließlich dagegen und verweigerte Talbot den Motor, da hausgemachte Konkurrenz zum neuen Fuego befürchtet wurde.

Wenige Monate vor Produktionsanlauf befand sich Matra nun in der misslichen Lage, einen veralteten Antrieb in den Regalen von Simca/Talbot zu finden. Man entschied sich notgedrungen für zwei Murena-Varianten, eine Basisversion mit dem 1,6 Liter großen Simca-Poissy-Motor aus dem neuen Solara GLS (die 4. Evolutionsstufe des klassischen Simca 1000 Antriebs), und eine sportlichere Version, die von dem drehmomentstarken 2,2-Liter aus dem Tagora GLS, einer geräumigen und behäbigen Limousine, angetrieben wurde. 1980 begann die Produktion und

beide Modelle wurden einer 200-köpfigen, internationalen Vertretung der Presse vor eindrucksvoller Kulisse in den Gorges du Verdon, Ouarzazate, Zagora und im Atlasgebirge vorgestellt.

Hierbei wurden die besten Merkmale des neuen Wagens unter den unterschiedlichsten klimatischen und geographischen Bedingungen vorgestellt: guter Komfort, gutmütiges Fahrverhalten und Elastizität

des Motors. Natürlich wurden bereits hier auch die ersten kritischen Stimmen laut, welche die Untermotorisierung, besonders gegenüber der deutschen Konkurrenz, den für größere Fahrer schlecht zu erreichenden Ganghebel sowie die gewöhnungsbedürftige Lenkradposition, die trotz abgeflachtem Unterteil des Volants für manche Fahrer unkomfortabel ausfiel, kritisierten. Als weitere Mängel wurden der große Wendekreis und die schlechte Schallisolation angekreidet.



Das sollte Philippe Guédon aber nicht davon abhalten, die technischen Vorteile seines Zöglings zu betonen. Die zentrale Position des Motors ist ein Grund für den insgesamt niedrigen Verbrauch des Wagens, da der „leere“ Vorder- und der Hinterwagen ganz den modellierenden Händen der Aerodynamiker überlassen werden konnten. Der typisch flache Vorderwagen und die fliehende Form des Hecks ermöglichten einen sensationell niedrigen Cw-Wert von 0.328, womit er für die damalige Zeit fast konkurrenzlos windschnittig war. Dies senkte den Verbrauch und ermöglichte höhere Endgeschwindigkeiten. Der Zentralmotor erhöhte auch die aktive Sicherheit durch eine günstige Massenverteilung mit 40/60 des Gewichts auf jeweils Vorder- und Hinterachse. Das zusätzliche Gewicht auf der hinteren Antriebsachse sorgte für bessere Beschleunigung und Haftung. Der leichte Vorderwagen ermöglichte eine leichtgängige Steuerung ganz ohne Servo-Unterstützung und auch die Längs- und Seitenneigung wurden mit dieser Bauweise verringert.

Im September 1980 wird der Murena auf dem Salon de l'Automobile in Paris vorgestellt und ab dann vom Talbot-Händlernetz angeboten. Diese waren nie besonders erpicht darauf, die Matra-Modelle zu verkaufen, da die Heckmotor-Bauweise nicht besonders wartungsfreundlich war. Die Verfügbarkeit des Wagens verbesserte sich 1981 ein wenig mit der Fusion aller PSA-Marken zu Peugeot-Talbot, trotzdem blieben die Matras in den Peugeot-Ausstellungsräumen meist auf die hinteren Plätze verbannt, da die Händler es vorzogen, zuerst ihre eigenen, bodenständigen Modelle wie 305 und 505 anzupreisen und zu verkaufen.

Talbot hatte zu dieser Zeit auch mit Unterstützung von Peugeot nicht viel Medienpräsenz. Trotz den Erfolgen der Rallye-Modelle Talbot Lotus Sunbeam und der Rückkehr der V12 Matra Formel 1 Rennwagen unter Jacques Laffites Talbot Ligier Gitanes Team, konnten weder Matra noch Talbot große Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erregen. Dadurch kam auch Peugeot in finanzielle Schwierigkeiten, die >

Murenas die es nie gab

Auch als Peugeot nicht mehr willig war, den Murena weiterzuentwickeln, kreierten die Matra- Ingenieure weiter interessante Varianten, wie den Murena 4S, der als Prototyp bereitstand aber vom Vorstand leider verworfen wurden. Der 4S war eine sehr sportliche Evolutionsstufe des Coupés, die in enger Zusammenarbeit mit der Motorsport-Abteilung von Matra entwickelt wurde. Aus dieser Kooperation entstand ein auf Basis des 2,2-Liter-Motors aufgebauter ROC-Rennmotor mit 175 PS ab 6.000 U/min und ca. 214 Nm Drehmoment, die ab 2.500 U/min zur Verfügung standen. Mit seinem Gewicht von knapp unter einer Tonne konnte er damit in knapp 7 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen und an der 230 km/h-Schwelle kratzen. Auch die Ästhetik des Wagens wurde angepasst: Targa-Felgen, Verbreiterungen und Lufthutzen für Bremsen und Motor, in Hinsicht der Aerodynamik verbesserte Karosserieteile und ein blaues Velours-Interieur mit grünen Streifen als Hommage an Henri Pescarolos Erfolge im Rennsport. Man war nahe dran, einen französischen Senkrechtstarter zu bauen, doch der Rotstift der Buchhalter verhinderte das.

Dabei gab es noch andere, weniger alltagstaugliche Entwürfe, die erwähnt werden sollten, wie der Geistesblitz, das



neue Auto mit dem altbewährten V12-Rennsport-Motor zu vereinen. Der auf 300 PS gedrosselte Motor sollte mit einem Rohrrahmenchassis bestehend aus dem hinteren Teil eines MS670B und dem Porsche-Getriebe des Gewinnersautos von 1973 mit dem Vorderwagen des Murena verbunden und das Ganze als eine Art „Supercar“ vermarktet werden. Der Prototyp verschwand leider in den Archiven, doch Jahre später erinnerten sich die Ingenieure daran und ließen sich von ihm zu einem Publikumsliebbling inspirieren, der dann gebaut wurde und in der Formel 1 die Rennen eine Zeit lang mit einer Ehrenrunde eröffnete: der unvergessene Renault Matra Espace F1.



40 Jahre Matra Murena

der Erfolg des neuen 205 zum Glück noch in extremis abwenden konnte. 1982 beendete Peugeot die Unterstützung des Rennsports und die Entwicklung eines neuen Motors, der die V12 ersetzen sollte. So verließ Matra die internationale Rennsport-Bühne, was auch den zivilen Matra-Modelle schwindende Verkaufszahlen bescherte.

Während des beginnenden Falls der Marke kam es allerdings auch zu einigen besonderen Entwicklungen. So stellte das Händlernetz 1982 eine „Préparation 142“ genannte Evolutionsstufe des 118 PS aus einem 2,2-Liter-Motor vor, welche die Leistung durch das Austauschen des Standard-Vergasers durch zwei Doppelvergaser und eine veränderte Zündung auf 142 PS an hob, wodurch der Fahrspaß stark verbessert wurde. Dieser Umbau wurde im

Händlernetz vorgenommen und war recht kostspielig: die 15.000 Francs, die einen Aufpreis von 17 Prozent gegenüber dem Serienmodell darstellen, wurden nur von 74 Käufern aufgebracht.

Kurz darauf folgte dann das Modell Murena S, welches im Prinzip eigentlich dasselbe Modell war, nur dass die Umbauten direkt im Werk erfolgten. Dieses Modell war hauptsächlich für den deutschen Markt bestimmt, da dort der Ruf nach mehr Leistung immer am lautesten war. Ein Erkennungsmerkmal der Murena S war die irisierende Lackierung „Bleu Colombia“, der Heckspoiler und die verbreiterten Türschweller. Nach nur einem Jahr und 420 Exemplaren war 1984 dann leider auch damit Schluss. Das Modell S war somit das letzte offizielle Modell des Murena und obwohl es zahlreiche



Murena 1.6

1.592 cm³

66 kW/90 PS @ 5.600 U/min

132 Nm @ 3.200 U/min

11,8 s 0-100 km/h

182 km/h

10,5 l/100 km

Murena 2.2

2.155 cm³

85 kW/118 PS @ 5.800 U/min

182 Nm @ 3.000 U/min

9,3 s 0-100 km/h

201 km/h

12,3 l/100 km

Murena S 2.2

2.155 cm³

103 kW/142 PS @ 6.000 U/min

188 Nm @ 3.800 U/min

8,4 s 0-100 km/h

210 km/h

13,7 l/100 km



Entwicklungen und Vorschläge seitens der Matra-Ingenieure gab, ertönte jedes Mal die gleiche Antwort der Peugeot -Direktion: „Ausgezeichnet... zu den Akten damit!“

So wurde die Produktion nach knapp vier Jahren und knapp 10.700 Exemplaren schließlich eingestellt, eine enttäuschende Laufbahn für einen Wagen, dem seitens der Vermarktung und Investitionsbereitschaft der PSA-Gruppe nur wenig Liebe vergönnt war. Mit dem Ende der Kooperation kam

bald auch das Aus für die Marke Talbot, so dass Peugeot trotz der wachsenden Verkaufserfolge des 205 sich dazu entschied, den neu entwickelten Talbot Arizona künftig nur als Peugeot 309 zu vermarkten. Und die Marke Talbot, die eh nur noch als „Low Cost“-Hersteller ihr Dasein fristete, kurzerhand sterben zu lassen.

Matra jedoch kämpfte weiter ums Überleben und bot dem Mutterkonzern sein neuestes revolutionäres Konzept an, die

Matra P16/P17/P18/P19-Reihe, welche aber für den PSA-Konzern zu sehr einem Viehtransporter gleich kam. Und prompt abgelehnt wurde. So wurde dann Renault der Begründer einer neuen, vom Erfolg verwöhnten Fahrzeugklasse: dem Minivan, dessen erster Vertreter der von Matra entwickelte und 1984 vorgestellte Renault Espace war. Dem Erfolg dieses Wagens verdankte Matra sein Überleben, denn die Beziehungen zum ehemaligen Mutterhaus PSA brachen daraufhin ab.

