

MATRA Bagheera Typengeschichte

An dieser Stelle danke ich Hr. Dr. Diether Günther, dem Autor dieses Artikels, und der Redaktion der Zeitschrift "Oldtimer Markt" für die spontane Bereitschaft, dem MCD für diese Web-Seiten eine Veröffentlichung des Artikels im Internet zu gestatten ! Dieser Artikel erschien in der Ausgabe 12/1988.

Flotter Dreier

Der Matra-Simca Bagheera

hatte viele außergewöhnliche Details zu bieten

"Vive la différence" - es lebe der feine Unterschied! Dieses französische Motto galt stets für die extravaganten Sportwagen von Matra. Der 1973 vorgestellte Bagheera machte da keine Ausnahme: Mittelmotor, Kunststoff-Karosserie und drei nebeneinanderliegende Sitze waren seine Hauptmerkmale. Auch in einigen anderen Details unterschied sich der Dreisitzer deutlich von der Konkurrenz.

Allerdings dauerte es lange, bis sich Matra mit ungewöhnlichen Sportwagen und schließlich auch mit Rennerfolgen einen Namen machte. Denn in den ersten 20 Jahren ihrer Geschichte hatte die Firma mit Autos nichts am Hut. Von Marcel Chassagny 1945 als "Mécanique Aviation Traction" - Matra - gegründet, war das Unternehmen zunächst ausschließlich auf dem Gebiet der militärischen Luftfahrt aktiv und dies sofort ungewöhnlich erfolgreich. Nach und nach faßte man deshalb in anderen Bereichen Fuß, beispielsweise in der kunststoffverarbeitenden Industrie, als man in Romorantin/Sologne ein kleines Werk eröffnete. Dort fertigte der Konzern für den eigenen Bedarf, übernahm aber auch Fremdaufträge. So entstanden hier die Kunststoff-Karosserien für einen kleinen französischen Sportwagen, den ein gewisser René Bonnet auf die Räder stellte und als René Bonnet Djet verkaufte (siehe MARKT 1/87).

Dieser Djet entpuppte sich als ungewöhnliche Schöpfung: Optisch hochattraktiv, ging der Flitzer als erster serienmäßig hergestellter Mittelmotor-Sportwagen in die Automobilgeschichte ein. Leider zahlen sich Kreativität und Mut nicht immer aus - und so bekam Bonnets kleine Schmiede mehr und mehr finanzielle Probleme. Vermittelt über den Ableger in Romorantin erfuhr die Matra-Zentrale in Paris davon. Dort machte man sich gerade Gedanken besonderer Art: Die Geschäfte gingen glänzend, nur ließ das Image, das man als Waffenfabrikant in der Öffentlichkeit genoß, zu wünschen übrig.

Was tun? Marcel Chassagny hatte eine Idee. Ein leistungsfähiger Sportwagen konnte den Namen "Matra" populär machen, die eigene Leistungsfähigkeit demonstrieren und obendrein helfen, Steuern zu sparen. Außerdem konnte so ein kleiner Bolide die Tür zum prestigeträchtigen Motorsport aufstoßen. Damit stellte sich die Frage, ob Bonnets angeschlagene Firma nicht die beste und einfachste Möglichkeit bot, in die Autobranche einzusteigen und all diese Wünsche zu realisieren.

Offenbar tat sie das, denn Matra unterbreitete ein Angebot, das René Bonnet mangels Alternativen nicht ablehnen konnte - und so fanden die "Automobiles René Bonnet et Cie." einen neuen Besitzer. Und einen neuen Namen: Die "Société Matra-Sports" wurde 1964 gegründet und Jean-Luc Lagardère als Chef berufen. Offiziell blieb Bonnet Berater, aber die Zukunft zeigte, daß die neuen Bosse kein großes Interesse an seinem Rat hatten. Immerhin wahrten sie Kontinuität und blieben Kunststoff-Karosserie wie Mittelmotor-Bauweise treu: Der von Philippe Guédon konstruierte M 530, der 1967 den Djet in Pension schickte, verfügte über die gleichen Merkmale wie sein Vorgänger.

Mittelmotor und Kunststoff-Kleid sollten auch Bestandteil jener Konstruktion bleiben, die sich seit Anfang 1970 als Ablösung für den M 530 in Arbeit befand. Intern M 550 genannt, mußte

diese neue Schöpfung außerdem mit mehr als zwei Sitzplätzen aufwarten - eine bindende Vorgabe, bei einem Mittelmotor-Auto nicht eben einfach zu realisieren.

Mit der Leitung des Projekts wurde wieder Philippe Guédon betraut, der schon für den Entwurf des M 530 verantwortlich zeichnete. Guédon, 1965 von Simca zu Matra gewechselt, hatte entscheidend an der Entwicklung des Simca 1 100 mitgewirkt - was bei der Arbeit an seiner aktuellen Aufgabe deutlich werden sollte: Guédon favorisierte die Verwendung von Simca-1100-Aggregaten (was gut paßte, denn Matra war über einen Kooperationsvertrag eng mit Simca - damals schon im Besitz von Chrysler -verbunden). Damit wurde dem Leistungspotential des Neulings Grenzen gesetzt – die Matra-Konstrukteure mußten sich also um geringes Gewicht und gute Aerodynamik bemühen.

Anfang 1973 war das Projekt so weit gediehen, daß Matra den Neuling vorstellen konnte. Nur eines fehlte noch: ein passender Name. Der hatte, wie das Auto selbst, gewisse Bedingungen zu erfüllen: Einprägsam und griffig sollte er sein, dabei gut klingen und möglichst noch bestimmte Assoziationen wecken. Die Franzosen entschieden sich schließlich für "Bagheera" und trafen damit eine hervorragende Wahl: Millionen Menschen auf der ganzen Welt hatten Rudyard Kiplings "Dschungelbuch" gelesen oder den gleichnamigen Film gesehen. Sie kannten den gefährlich-schönen Panther: "...und Bagheera erschien, geschmeidig und kraftvoll."

Bagheera, allerdings der mit vier Rädern, erschien tatsächlich. Matra stellte ihn am 14. April 1973 der Öffentlichkeit vor nicht auf einer der großen Ausstellungen, sondern durch eine eigene Präsentation. Er erregte erhebliches Aufsehen. Dafür sorgte zu allererst seine Karosserie. Deren aufregende Linien waren "hausgemacht" (kein charismatischer Karosseriekünstler hatte erst Hand angelegt und selbige dann aufgehalten) und orientierten sich am kantigen Stil der Zeit. Genauso stimmten die Proportionen: Breit und flach war das Ding, ganz wie der internationale Jet-set es befahl. Unkundige Betrachter hielten den Matra denn auch schon mal für einen Maserati - zur Freude seines Besitzers.

Ansonsten folgte die gelungen gestylte Karosserie der Tradition des Hauses und bestand komplett aus Kunststoff. Allerdings, und das war neu, war sie mit einer Art Stahlgerippe zu einer selbsttragenden Einheit verklebt bzw. vernietet.

Wer sich von der Bagheera-Haut in Entzücken versetzen ließ, mag beim Anblick des Innenraums zunächst seinen Augen nicht getraut haben: Gab es da tatsächlich drei Sitze nebeneinander? Aber ja! Philippe Guédon hatte die Vorgabe seines Arbeitgebers, mehr als zwei Leute unterzubringen, auf ungewöhnliche Art gelöst: Der Fahrer nahm ganz links hinter dem Lenkrad Platz, seine zwei Beifahrer rechts von ihm. Diese Bauweise, die die beachtliche Breite des Kunststoff-Coupés erklärt, mochte bei großen Limousinen nichts Ungewöhnliches sein. Bei einem relativ kleinmotorigen Sportwagen freilich hatte es sowas noch nicht gegeben - dies brachte den Matra-Dreisitzer in die Schlagzeilen.

Übrigens kam bei ihm nur der Fahrer in den Genuß eines individuell verstellbaren Einzelsitzes, während für die Mitfahrer eine gut modellierte Bank bereitstand. Weich gepolstert und eigenartig geformt, bot sie beachtlichen Sitzkomfort, obwohl sie für zwei Personen knapp geschneidert war. Allerdings verblüffte der Bagheera-Innenraum nicht nur durch sein Gestühl, sondern durch seine gesamte Aufmachung. Das Auto verstand sich als Sportwagen, aber als Sportwagen neuen Stils. Und dokumentierte dies etwa dadurch, daß das gesamte Interieur in Gelb-Schwarz gehalten war! Bei den Sitzen, dem Armaturenbrett, der Seitenverkleidung und dem Himmel - überall fand sich reichlich jener grünlich-gelbe, plüschartige Stoff, der Sportwagen-Puristen vor den Kopf gestoßen haben muß. Vielleicht ging das schließlich auch den Verantwortlichen bei Matra auf, jedenfalls boten sie nach einiger Zeit farbliche Alternativen.

Durch die drei Plätze kam eine Mittelkonsole natürlich nicht in Frage (wie es den Bagheera auch nie mit Rechtslenkung geben sollte), weshalb alle Schalter und Instrumente direkt vor dem Fenster zusammengefaßt waren. Das Bemühen um den feinen Unterschied dokumentierten hier ein unten abgeflachtes Lenkrad (der Bagheera Vorgänger M 530 kam noch mit einem ovalen daher) und Instrumente mit grünen Ziffern. Voilà!

Wer nach so viel optischer Extravaganz technische Leckerbissen erwartete, wurde enttäuscht. Einzig die Anordnung des Motors - als lupenreiner Mittelmotor vor der Hinterachse installiert - verdient Erwähnung. Eine Sensation war diese Konzeption längst nicht mehr. Das Triebwerk selbst stammte wie fast die gesamte Mechanik vom Simca 1100 Ti und war unmodifiziert übernommen worden. Daß es im Matra 2 PS mehr leistete - 84 statt 82 -, lag an einer geänderten Auspuffanlage. Es bescherte dem Dreisitzer ausgezeichnete Fahrleistungen: Eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden waren hervorragende Werte für einen 1,3-Liter-Sportwagen und Ausdruck seiner aerodynamischen Karosserielinie. Jedenfalls konnte da weder ein Alfa 1300 Junior noch der 85-PS-VW-Porsche mithalten - beides übrigens Autos, die preislich auf Matra-Niveau lagen, für den DM 14.200,- anzulegen waren.

Testberichte lobten außerdem die ausgewogenen Fahreigenschaften des Prüflings, die als sportlich und dabei doch komfortabel gewertet wurden. Damit bekam jenes Aggregat eine gute Note, das nicht aus dem Simca 1100 stammte: die Hinterachse. Der Versuch, auch hier ohne weitere Modifikationen ins Simca-Regal zu greifen, scheiterte an technischen Problemen. Also mußten die Matra-Techniker ran. Sie entschieden sich für einzeln an Längslenkern und querliegenden Drehstabfedern aufgehängte Räder und trafen damit offenbar eine gute Wahl. Dieses Kompliment galt auch für die vier servounterstützten Scheibenbremsen, die für angemessene Verzögerung sorgten, für den günstigen Benzinverbrauch und für die präzise Lenkung.

Minuspunkte gab es natürlich ebenfalls. Da war etwa die hakelige Simca-Viergang Schaltung, die nur schlecht zu einem Sportwagen paßte, und die konzeptionsbedingt miserable Zugänglichkeit zum Motor. Wer etwas an der Maschine machen wollte und sei es nur ein Kerzenwechsel - benötigte artistische Fähigkeiten. Ebenfalls typisch für ein Mittelmotor-Auto war, daß es außer dem erstaunlich großen Kofferraum (hinter dem Motor) keine Staumöglichkeiten gab: Der flache Bug war mit Reserverad, Bremsaggregaten und anderen Details vollständig ausgefüllt, während hinter den Sitzen sofort die Motor-Trennwand begann. Aber damit ließ sich leben. Was wirklich nervte, war die nachlässige Verarbeitung. Viele Dinge vermittelten den Eindruck, als sei das ganze Auto schnell und lieblos zusammengeschnitzelt worden. Das trübte nicht nur den täglichen Umgang mit ihm, sondern führte zu zahlreichen Defekten. Der ADAC verlieh dem flotten Dreier deshalb die Silberne Zitrone' - als zweifelhafte Auszeichnung für seine Unzuverlässigkeit.

Dem guten Verkaufserfolg des Bagheera tat das offenbar keinen Abbruch: 1974, im erfolgreichsten Jahr, entschieden sich 11.266 Käufer für das extravagante Angebot. Das waren mehr Autos, als Matra in sieben Jahren vom M 530 verkauft hatte! Die erstaunlichen Sportfolge, die mittlerweile in der Formel 1 eingeheimst wurden (mit so namhaften Piloten wie Jacky Stewart oder Jean-Pierre Beltoise am Volant), leisteten dabei natürlich Hilfestellung.

Konsequenterweise plante Matra den Einstieg in die Klasse exklusiver Hochleistungs-Autos. Wie sie sich das gedacht hatten, zeigten die Franzosen im Herbst 1973: Unter der Bezeichnung U8 stellten sie einen Bagheera vor, der sich durch kleine optische Retuschen, vor allem aber durch einen längeren Radstand samt verlängerter Heckpartie vom Serienmodell unterschied. Dadurch wirkte das Auto wie ein echter Supersportwagen - und die Technik, die sich unter seinem Kunststoff-Kleid verbarg' paßte dazu; Philippe Gudéon hatte zwei 1294-ccm-Vierzylinder vom Bagheera zu einem V8 zusammengefügt! Dieses Triebwerk, das über vier Weber-Vergaser, zwei Benzin- und zwei Wasserpumpen sowie Doppelzündung verfügte, brachte es auf rund 180 PS und war nicht quer (wie beim Serienmodell), sondern längs angeordnet. Fünfgang-Getriebe, belüftete Scheibenbremsen und eine aufwendige Hinterradaufhängung a la Formel 1 komplettierten das Bild. Aber leider wurde aus dem 240-km/h-Boliden nichts - "getötet von der Energiekrise", wie ein französischer Chronist traurig formulierte.

Ob Matra mit diesem "Super-Bagheera" zu motorsportlichen Ehren kommen wollte, ist nicht bekannt. Der serienmäßige Vierzylinder jedenfalls wurde nur auf angeblich private Initiative, etwa von Matra-Presse-Sprecher Francis Choppy, bei einigen Rallyes eingesetzt, ohne jedoch herausragende Ergebnisse zu erzielen.

Rauhe Rennpisten waren nicht das Metier des Matra, der eher im Ruf stand, ein sanfter Sportler zu sein. Dem französischen Hersteller schien das sehr recht, denn im Herbst 1974 debütierte mit dem Bagheera Courrège ein auf weibliche Kundschaft zugeschnittenes Sondermodell. Anlässlich des Pariser Salons erstmalig zu bewundern, gab sich diese Ausführung im farblichen Einheitslook: Innen wie außen leuchtete ein mattes Weiß. Der bekannte Modeschöpfer André Courrège hatte sich des Dreisitzers angenommen und ihm Ledersitze, einen zweiten Make-up-Spiegel, ein spezielles Kofferset und herausknöpfbare Türtaschen verpaßt. Nicht zu vergessen die Initialen des Meisters an den Türen. Wem sowas gefiel (es scheinen nur wenige gewesen zu sein), der hatte bei uns einen stattlichen Aufpreis von DM 2000,- zu berappen.

Da kam eine andere Version, die als Bagheera S seit Spätsommer 1975 das Programm bereicherte, schon besser an. Dieses Modell verfügte über den 1,4-Liter-Motor des Simca 1308 GT, der bei 5800 U/min immerhin 90 PS leistete. Vor allem überzeugte der Neuling durch Feinschliff: Eine überarbeitete Schaltführung machte den Gangwechsel leichter, der negative Sturz der Hinterräder verbesserte das Fahrverhalten. Die unterschiedlich große Bereifung - vorne 155er, hinten 185er auf 13-Zoll-Alu-Felgen - wurde beibehalten, das Heck des Wagens aber etwas abgesenkt und so der durch den größeren Abrollumfang der Hinterräder hervorgerufene Höhenunterschied ausgeglichen.

Tweed-Polster für den Innenraum, elektrische Fensterheber, eine Ablage am Schalthebel und andere Leichtmetall-Felgen werteten die Ausstattung auf. Kostenpunkt dieses Modells: DM 17.400,-.

Im Jahr darauf erschien eine neue, äußerlich modifizierte Bagheera-Generation: Heck, Front und die hintere Seitenpartie wurden umgestaltet, das Auto - nach wie vor in den Versionen Bagheera, S und Courrège lieferbar - knapp 15 cm länger. Die Retuschen hatten Folgen: Das Gewicht wuchs, die Aerodynamik wurde schlechter - und der "geschmeidige, kraftvolle Panther" verlor ein paar seiner Zähne. Jedenfalls lief die 90-PS-Version in einem Test geringfügig langsamer als das Ur-Modell mit 84 PS.

Kurz nach der äußerlichen Renovierung der Baureihe formierte man die Modell-Palette neu: Die Courrège-Version verschwand, dafür trat der X - offiziell Matra-Simca Bagheera X genannt - auf den Plan. Er machte durch auffällige Dekorstreifen und ein luxuriöses Interieur auf sich aufmerksam. Gleichzeitig erhielt die Normal-Ausführung mit 84 PS neue Polsterstoffe mit Schottenmuster für den Innenraum.

Der Hersteller glaubte, damit seinen Schützling ausreichend aktualisiert zu haben - und tatsächlich stiegen die Verkaufszahlen 1977 auf über 8000 Stück. Leider hielt der Aufschwung nicht vor: Die Zahlen sackten in den folgenden Jahren erheblich ab. Die Uhr des extravaganten Dreisitzers schien abzulaufen, zumal 1979 bei Matra neue Besitzverhältnisse herrschten: Chrysler, in eine schwere Krise geraten, hatte Simca an Peugeot (PSA) verkauft - mit dem Resultat, daß aus dem Matra-Simca Bagheera der Talbot Matra Bagheera wurde! Technisch oder optisch hatte das keine Konsequenzen, allerdings strichen die neuen Bosse das S-Modell aus dem Programm, setzten also künftig nur auf den X und die Normal-Version mit 84 PS.

Alle Fans, die nach dem Machtwechsel weder Chancen für den Bagheera noch für die seiner Konzeption zugrunde liegende Philosophie sahen, wurden 1980 angenehm überrascht: Auf den Panther folgte die Muräne, der Talbot Matra Murena, optisch mit seinem Vorgänger eng verwandt und wieder mit Kunststoff-Kleid, Mittelmotor und drei nebeneinanderliegenden Sitzen versehen.

Es lebe der feine Unterschied!

<u>Technische Daten: Matra Bagheera</u>				
	Bagheera	Courrège	Bagheera S	Bagheera S, X und Courrège
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, quer zur Fahrtrichtung vor der			

	Hinterachse angeordnet; wassergekühlt; hängende Ventile, von unterliegender Nockenwelle über Kipphebel und Stoßstangen betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; zwei Weber-Doppelvergaser			
Hubraum	1294 ccm		1442 ccm	
Bohrung x Hub	76,7 x 70 mm		76,7 x 78 mm	
PS bei U/min	84 bei 6000		90 bei 5800	
Karosserie	Selbsttragende Kunststoff-Karosserie mit integriertem Stahlrahmen			
Getriebe	Viergang			
Vorderrad-Aufhängung	Einzelrad-Aufhängung an Querlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfern			
Hinterrad Aufhängung	Einzelrad-Aufhängung an gezogenen Aluminium-Längslenkern, querliegenden Drehstabfedern, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfern			
Länge x Breite x Höhe	Bis 1976: 3974 x 1734 x 1175 mm; ab 1976 4010 x 1737 x 1220 mm			
Bauzeit	1973 bis 1980	1974 bis 1976	1975 bis 1976	S: 1976 bis 1979 X: 1977 bis 1980 COURRÈGE: 1976 bis 1977
Stückzahl	47802			