

Kaufberatung Matra Bagheera

Diese Kaufberatung für den Matra Bagheera ist in der Zeitschrift Oldtimer Markt, Heft 1/93, erschienen und wurde von Cal Kaminski verfasst, Sie stellt die Meinung / Erfahrung des Autors dar. Heute existieren neben wenigen "Grotten" auch Top-Restaurierte Fahrzeuge, die teilweise besser sind, als sie jemals vom "Band" liefen! Ein Beispiel ist der Bagheera von Manuela Bruckner aus Österreich, der hier zu sehen ist.



Zitronenpanther

Wer sich mit dem Bagheera einlässt spielt ein gefährliches Spiel

Bekannt wurde der Matra Simca Bagheera durch zwei Umstände: Seine drei Sitze nebeneinander, die für einen Sportwagen einmalig waren, und sein Gewinn der "Silbernen Zitrone", der ihm immer noch negativ nachhängt. Daß Matra eine exklusive und außergewöhnliche Karosserie in einer ebensolchen Technik fertigte, macht heute erhebliche Schwierigkeiten. MARKT zeigt, warum das so ist

Mitten in der Energiekrise schickte Matra seine Neuentwicklung mit dem kraftvollen Namen ins Rennen. Im April 1973 wurde der "Bagheera" der Öffentlichkeit vorgestellt, und obwohl er in dieser schwierigen Zeit geboren wurde, unterschreiben fast 50.000 Interessenten einen Kaufvertrag, bevor er 1980 durch den "Murena" abgelöst wurde.

Das erste von Matra in Eigenregie konzipierte und gebaute Auto war der M530. Vorgestellt wurde er im März 1967 auf dem Autosalon in Genf. Zuvor hatten die Franzosen die Manufaktur von Rene Bonnet übernommen, die in Kleinserie den Djet gefertigt hatte. Für die direkt nach dem Zweiten Weltkrieg gegründete "Mecanique Aviation Traction" war der Automobilbau nur eine Nebenbeschäftigung zur Imageaufbesserung, die Haupteinnahmen buchte man in der Satelliten- und Raumfahrttechnik. Von Simca war Philippe Guedon zu Matra gestoßen. Seine erste Arbeit war die Entwicklung des bereits erwähnten M530. Seine wesentlichen Merkmale - Mittelmotor und Kunststoffkarosserie - sollten für den völlig neu zu konzipierenden Bagheera erhalten bleiben. Einen neuen Wunsch diktierten ihm die Matra-Oberen aber zusätzlich ins Lastenheft: Der Siebziger-Jahre-Sportler sollte kein reiner Zweisitzer mehr sein. Keine leichte Aufgabe in Kombination mit einem Mittelmotor! Die außergewöhnliche Lösung, die Guedon schließlich fand, machte den dreisitzigen Bagheera populär. Bei der Technik vertraute der Konstrukteur seinem alten Arbeitgeber und wählte die komplette Simca-1100-Mechanik. Dies diente nicht nur der Einsparung von Fertigungskosten, sondern garantierte auch ein vorhandenes Werkstätten- und Service-Netz. Sportappeal konnte also schwerlich von diesem Motor ausgehen, um so mehr bemühten sich die Hausdesigner um eine ansprechende Linie. Nicht ohne Erfolg, denn die kantige Form der Kunststoffhaut entsprach der zeitgenössischen italienischen Mode. Der Bagheera gewann kurz nach seiner Vorstellung sogar den "Style Auto Award"! Noch dazu klang der exotisch und sportlich: Die Franzosen liehen ihn sich von dem

Panther des *Dschungelbuchs*.

1977 erlebte der Bagheera ein Facelifting, das ihn um einiges länger machte und dem veränderten Zeitgeschmack anpassen sollte. Nach seiner Einstellung drei Jahre später verschwand der Bagheera schnell von der Bildfläche. Zwar lebten seine Merkmale noch einige Zeit im Nachfolgermodell "Murena" weiter, doch dann war das Ende des Dreisitzers besiegelt. Trotz der guten Verkaufszahlen hat der Bagheera zeitlebens Probleme mit seinem Image gehabt, vor allem hierzulande. Schon 1975, zwei Jahre nach seinem Erscheinen, bekam er vom ADAC die "Silberne Zitrone" verliehen. Die Leidenstour, die der damalige Besitzer des 1974 neu gekauften Bagheera erlebte, ließt sich wie eine Horrorgeschichte. Die Mängelliste umfaßte zeitweise über 40 Punkte, aber verschiedene Werkstätten waren nicht in der Lage, das Auto fahrbereit zu machen. Neben Kleinigkeiten wie Risse in der Karosserie, Undichtigkeiten überall und einer gelösten Bodenwanne gab es erhebliche Probleme mit einer verlorenen Antriebswelle, einer festgegangenen Lenkung und abgesacktem Motor. Nach 10 Monaten streckte der Neuwagenbesitzer und die Waffen und meldete das Auto endgültig ab. In Anbetracht dieser Schilderung scheint es fast verwunderlich, daß knapp 20 Jahre nach der Vorstellung überhaupt noch Bagheera auf unseren Straßen gesichtet werden. Der Zitronen-Sieger war zwar ein besonders schlechtes Exemplar, aber der heutige Interessent sei gewarnt: Die Mängel traten keineswegs zufällig auf, sondern sie waren die logische Folge einer Verarbeitung, die dieses Wort gar nicht verdient hatte.

Die Karosserie:

Zu denken, eine Kunststoffkarosserie sein von Vorteil, weil sie nicht rosten kann, ist leider ein Trugschluß. Natürlich rostet das GFK-Kleid des Bagheera nicht, doch die Folgerung, die Kaufobjekte wären deswegen rostfrei, ist grundfalsch. Das liegt an der Konstruktion des Dreisitzers, die genauso exklusiv ist wie sein sportliches Äußeres. Auf einem selbsttragenden Stahlaufbau befestigten die französischen Kunststoff-Ingenieure ihre GFK-Karosserieteile mittels Hochleistungsklebstoff und Niete. Der Unterbau aus Stahlblechprofilen ist genau das, was zukünftige Panther-Domteuren schwer zu schaffen machen wird. Das tückische an der Konstruktion ist, daß aller Rost hinter häufig unversehrten Kunststoff blüht. Besonders unterstützt wird diese Neigung von dem äußerst sparsamen Umgang mit Farbe bei der Fertigung des Chassis. Insider sprechen liebevoll von einem "mattschwarzen Sprühnebel", der vereinzelt dieses Bauteil überzieht. Für Käufer gilt: Korrosionsschutz an tragenden Teilen gleich Null!. Und verzinkt hatte Matra nur ein paar Chassis am Ende der Produktionszeit, um das Verfahren für den Murena zu testen. Der hatte dann von Beginn an ein solchermaßen geschütztes Blechwerk.

Beginnen sollte man die Untersuchung mit der Suche nach Rissen und Paßungengenauigkeiten der Kunststoffhaut. Die Kunststoffhaut, die Matra für seinen Bagheera verwendet hatte, besitzt die doppelte Stärke wie später das Material für den Renault Espace (der ebenfalls bei Matra gebaut wird) und hat keine besondere Neigung zum Reißen. Trotzdem sollte die gesamte Außenhaut inspiziert werden, auch weil dabei eventuell vorgenommene Reparaturen festgestellt werden können. Einige Punkte sollten mit besonderer Genauigkeit unter die Lupe genommen werden, denn sie können gute Hinweise auf verborgene Rostschäden geben. Da wäre zum ersten der Windschutzscheibenrahmen. Im Bereich links und rechtes der Scheibe ist die Blechkonstruktion nicht mit GFK verkleidet.



Befestigungspunkt Windschutzscheibenrahmen: Gut für den 1000 und Linker Bereich.



Der Rahmen der Frontscheibe besteht aus mehreren Teilen, die einzeln zusammengefügt wurden sollten.

Dort setzt sich gerne der Rost an, bei Fahrzeugen aus der zweiten Serie ist dort mitunter ein Metallbügel aufgeklebt. Der Rahmen ist deshalb häufig vermodert, und es läßt sich dafür sogar noch Ersatz beschaffen. Diese Sachlage ist bei den Bagheera ansonsten nicht mehr selbstverständlich. Allerdings besteht er aus neun Teilen (Kostenpunkt 650 Mark), die in eine Form zusammengeschweißt werden wollen, die dem Glas genügend Raum läßt. Nicht selten schon war alle Mühe vergebens, und die frisch eingeklebte Scheibe (um 400 Mark) meldete nach der ersten scharfen Kurve ihre Kapitulation vor den Spannungen, indem sie riß. Gerne läuft auch Wasser zwischen Windschutzscheibe und Karosserie ins Innere und nagt am dortigen Blech. Auf der Fahrerseite unterstützt werkseitig eingebrachter Schaumstoff noch diese Neigung. Untrügliches Zeichen dafür ist ein feuchtes Handschuhfach. Andererseits dürfte es auch nicht einfach sein, ein Exemplar aufzutreiben, das in diesem Bereich absolut dicht ist. Besser konstruiert

ist das häufig vorhandene große Faltdach, es macht hinsichtlich Wassereinbruch weniger Probleme.

Die weitere Untersuchung gilt den Radhäusern. Blickt man in die hinteren nach schräg oben, werden Rahmenteile sichtbar, ursprünglich beschichtet mit dem schon bekannten mattschwarzen Nebel. Die Neigung zur Selbstaflösung ist bei derartig schlampiger Vorsorge programmiert.



Die vom Schrauber wurde als ein kleiner Teil der Struktur des Autos, nicht als ein Ersatzteil.



Bei der Abnahme der Kunststoffhaut ist das Ausmaß der Verrottung erkennbar.



Das betriebsliche Wasser auf der Karosserie unterhalb der Windschutzscheibe ist ein Weg.



Der Betrachter wahrnt unter der Kunststoffhaut, wo der Rost zum Limonien helfen kann.

Problematisch sind die Endspitzen der Karosserie im Kofferraumbereich. Auch der Bereich unter den Seitenscheiben ist häufig im Stadium völligen Verfalls - leider für den Betrachter nicht sichtbar. In den vorderen Radhäusern ist die Situation ähnlich.

Ein weiteres Kapitel sind die Türen. Ihre Konstruktion entspricht der des ganzen Fahrzeuges: Auf einer tragenden Blechkonstruktion sind die Kunststoff-Türhäute aufgeklebt. Gleich vorweg: Ersatz gibt es nur noch gebraucht. Sind die Türen geöffnet, sollte der Interessent die B-Säule prüfen. Im unteren Bereich ist diese gerne marode, Ersatz ist vereinzelt für die Beifahrerseite lieferbar. Bei den Türen selbst nistet sich an den Klebestellen gerne Rost ein, die Folge ist ein Lösen der Deckschicht. Unterstützt wird dies durch die serienmäßig schlechte Passung der Türen, die ein heftiges Zuschlagen erforderlich machen. Durch diese Belastung beschleunigt sich der Prozeß zusätzlich. Gerade hier sollte man auf Pfusch achten, denn eine beliebte Methode der Reparatur ist neben der schwerlich zu übersehenden Befestigung der Außenhaut mit Blechschrauben das Vernieten mit dem Türträger. Wird anschließend ordentlich gespachtelt und lackiert, ist der Murks schwer festzustellen. Spätestens mit den ersten Rissen um die verbogenen Niete wird er offensichtlich. Warum wird hier nicht verklebt? Für Laien ist das besonders schwierig, denn wer sich schon die Mühe macht, einen passenden Kleber zu besorgen, der wird im allgemeinen an dem hohen erforderlichen Druck scheitern. Es gibt nur wenige Spezialisten, die sich dieser Aufgabe stellen. Das gilt generell für alle Reparaturen am "Bag", wie ihn seine Fans zu nennen pflegen. Zwar können die immer seltener werdenden Karosserieteile gut mit üblichen Methoden ausgebessert oder repariert werden, aber das Problem ist das Anbringen und Befestigen der mituntergroßen Teile. So bestehen bei Exemplaren bis 1977 die beiden hinteren Kotflügel zusammen mit dem Dach aus einem Stück. Ähnliches gilt für den Vorderwagen. Tückisch, da verborgen, sind die tragenden Schwellerbleche. Innen von einem weiteren und außen von der obligaten Kunststoffschicht umgeben, verhindern sie jede Inspektion. Ein gutes Zeichen für schlechten Zustand bietet die untere Kante: Dort greift die Kunststoffverkleidung in den Blechfalz des Schwellerbereichs. Tut sie das nicht mehr oder ist hier gefpuscht worden, ist Vorsicht angebracht. Eine weitere Bagheera Spezialität ist die verkleidete Bodenplatte. Der GfK-Schutz verhindert zwar sämtliche Steinschlagschäden und hält Spritzwasser fern, doch die Feuchtigkeit findet bekanntlicherweise immer einen Weg, und so blüht der Rost unbeachtet vor sich hin. Der Blick unter die Teppiche im Innenraum ist obligat, allerdings selten ergiebig. Erst das Entfernen der Bodenverkleidung gibt Auskunft über den wahren Fortschritt der Korrosion. So ist die braune Pest auch beim kunststoffummantelten Bagheera ein schwerwiegendes Problem. Hinzu kommt, daß nur wenige Vorbesitzer Liebhaber im pflegenden Sinne waren. Der Erhaltungszustand ist entsprechend.

Die Mechanik:

Auch die Mechanik ist im Stande, den potentiellen Käufer irrezuführen. Ersatzteile sind vergleichsweise gut erhältlich. Gebrauchte Teile findet man unter anderem auf Schrottplätzen (*Anmerkung: das stimmt heute so sicher nicht mehr!*) Man orientiert sich dort nach den aufgebrauchten Simca 1308, Horizon oder Matra Ranch. Problematisch werden die mechanischen Komponenten des Bagheeras dort, wo sie speziell für die Dreisitzer entwickelt worden sind. Wer die Wahl hat, sollte die 1,4 Liter Ausführung wählen. Der größere Motor ist elastischer und kraftvoller. Vorsicht ist aber bei sportlichen Vorbesitzern geboten: Die Motoren können zwar ganz ordentlich gedreht werden, sie mögen es allerdings nicht besonders. Der rote Bereich ist absolut tabu - der Bagheera-Kenner bleibt deutlich darunter. Einen

Drehzahlbegrenzer gibt es leider nicht. Dafür darf bleifrei gefahren werden, wenn die Zündung entsprechend eingestellt wird. Der Leichtmetallzylinderkopf macht's möglich. Ein Schwachpunkt sind die Motoraufhängungen - sie sind nur äußerst umständlich zu ersetzen. Noch schlimmer: Teilweise sind sie gar nicht mehr lieferbar. Wenn doch, müssen 300 Mark veranschlagt werden. Probleme bereiten mitunter auch die nur schwer zu synchronisierenden Doppelvergaser. Leistungsschwäche läßt sich häufig dadurch erklären, daß der Vorbesitzer statt der Originalbestückung Weber 36 DCNF montiert hat. Talbot-Werkstätten griffen gerne auf den einfachen Vergaser vom 1308 zurück, der zwar 5 PS Leistung schluckte, aber dafür weniger verbrauchte und zuverlässiger war. Selbst das Licht macht mitunter erhebliche Schwierigkeiten. Die sportlichen Klappscheinwerfer werden pneumatisch ein- und ausgefahren. Als Unterdruckspeicher dient die Quertraverse, an der die Längslenker der Hinterachse befestigt sind. Dieses Rohr zeigt erhebliche Neigung zur Korrosion - die Folge ist, daß die Scheinwerfer nicht mehr ausfahren. Es ist ein gutes Zeichen, wenn die Licht-Mechanik auch einige Zeit nach dem Abstellen des Motors funktioniert. Selbstverständlich besteht bei den Klappscheinwerfern nur der obere Deckel aus Kunststoff, der Rest der Beleuchtung verbirgt sich in einem erheblich korrosionsgefährdeten Blechkasten. Anfällig für Defekte ist auch das Magnetventil für die Scheinwerferbetätigung. Im Notfalls kann der Fahrer sich manuell Helligkeit verschaffen. Besondere Beachtung verdienen die Kühlwasserleitungen, die unter dem Fahrzeugboden verlaufen. Sie rosten gerne durch - die Folge ist ein Motorschaden, denn auf die Instrumente ist kein sicherer Verlaß. Auch Luft im Kühlsystem kann ein Grund für einen vorzeitigen Exitus sein. Entlüften des Bagheera-Kühlsystems erfordert besondere Kenntnis und Spezialwerkzeug.

Die Bremsen besitzen ebenfalls eine kritische Schwachstelle. Es sind die hinteren Bremssättel, die gerne festgehen. Diese Neigung ist konstruktiv bedingt. Laut Bedienungsanleitung soll beim Ziehen der Handbremse gleichzeitig das Bremspedal getreten werden. Nur - welcher Vorbesitzer hat das schon getan? Schwierig ist das Auswechseln der Bremsbeläge. wenn der Kolben ohne Spezialwerkzeug in die falsche Position gedrückt wird, zerstört er seine Führung. Für Ersatz müssen mindestens 600 Mark veranschlagt werden.

Die Schaltung ist grundsätzlich hakelig. Dies gilt besonders für die ersten beiden Baujahre, denn damals geschah der Gangwechsel noch mittels Seilzügen. Das Getriebe ist laut, aber haltbar. Ein krachendes Geräusch beim Schalten liegt mitunter an den weichgewordenen Silentblöcken der Motoraufhängung. Anfällig sind zudem die Synchronisationsringe des zweiten Gangs. Die ungleich langen Antriebswellen sind ebenfalls recht verschleißfreudig, und die Befestigung des Kunststofftanks, bestehend aus zwei Blechbändern, ist häufig im Endstadium.

Bei der Bereifung auf Originalität Wert zu legen kommt den Bag-Fan teuer zu stehen. Die werkseitigen Reifengrößen 185 HR 13 hinten und 155 HR 13 vorne sind so selten, daß Michelin eine kleine Neuaufgabe gestartet hat und sich dies überaus teuer bezahlen läßt. Es gibt aber auch diverse Gutachten unter anderem von Peugeot-Talbot, die vorne 175/70 HR 13 und hinten 195/70 HR 13 bzw. 205/70 HR 13 zulassen. Eine Alternative bieten die Größen 185/60 HR 13 vorne und 205/60 HR 13 hinten. Bei der breiteren Variante für die Hinterachse muß allerdings der Kotflügel falz umgebördelt werden.

Wer am Bagheera reparieren muß, wird schnell das Fluchen lernen. Die Zugänglichkeit ist mittelmotortypisch. Der Luftfilter ist gut zu erreichen, der Rest versteckt sich irgendwo. Kupplungs- und Antriebswellenwechsel geraten zum Horrortrip (*Anmerkung: Es ist eben kein profaner Golf!!!*) Werkstätten arbeiten an diesen Fahrzeugen gar nicht gerne, und wenn, dann nur gegen fürstlichen Lohn. 1200 Mark Arbeitslohn laut Liste für eine Kupplung reichten einer Fachwerkstatt nicht aus - sie schickte den Kunden wieder weg.

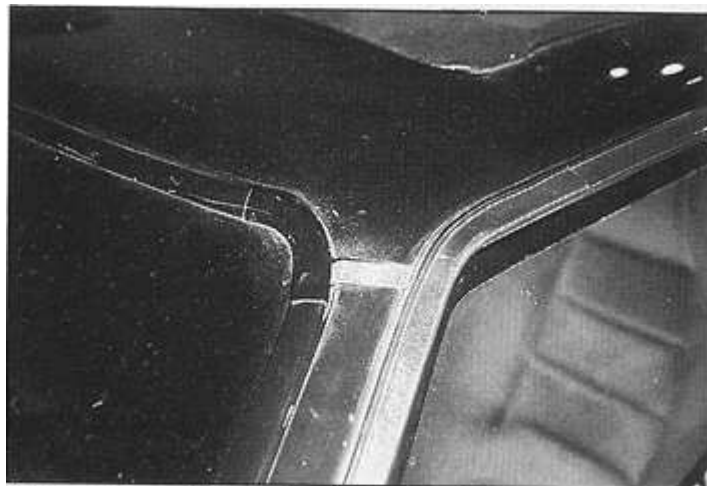
Preise und Teile:

Offiziell zuständig für Ersatzteilbestellung wäre der Peugeot-Talbot-Importeur in Saarbrücken. Dort erinnert man sich kaum noch an das dreisitzige Auto - der Restaurator ist so auf die raren deutschen Spezialisten angewiesen. Und die haben auch Ihre Lieferprobleme, denn nachgefertigt wird so gut wie nichts. Wo nicht Standardteile aus dem Simca-Regal passen, wird die Situation kompliziert. Und die Prognose ist noch düsterer, denn seit vor etwa zwei Jahren die ersten Bagheera restauriert wurden, steigt die Nachfrage nach den knappen Liefermengen. Bald hilft nur noch der Griff zum Schlachtfahrzeug, was hinsichtlich der Kunststoffhaut keine großen

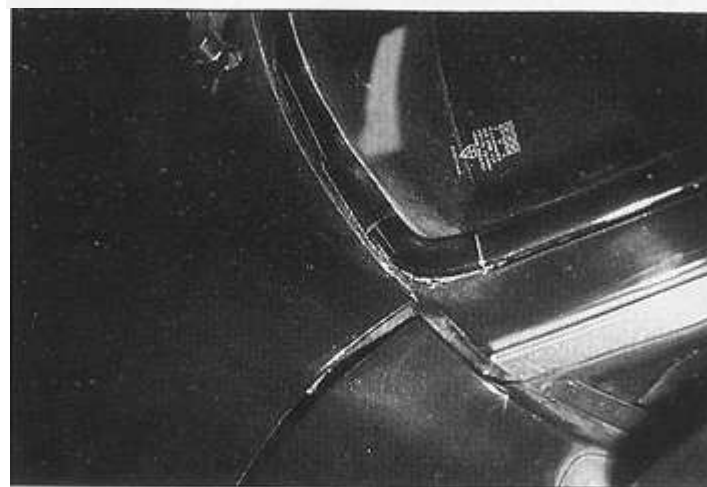


Probleme bereitet. Die Innenausstattung aus plüschartigem Stoff ist hingegen meistens verschlissen und Ersatzmaterial nur noch vereinzelt zu bekommen.

Ein Austauschmotor kostet komplett um die 3000 Mark. Erfreulich wenig für ein sonst recht teures Auto. Ersatz kann generell auch der Simca 1308GT liefern, aber selbst der ist auf heimischen Schrottplätzen selten geworden. Dasselbe gilt für das Sondermodell 1308 Jubilee, das baugleiche Rückleuchten besaß. Technik wie Vorderachsteile oder Lenkung findet der Bagheera Restaurator auch beim Rancho. Die Preise für ein Auto, bei dem Fans die Verarbeitungsqualität als "Frechheit" bezeichnen, sind schwierig festzulegen. Eine gesunde Portion Optimismus samt Geduld und einer nicht zu knappen Brieftasche sollte der Bagheera-Aspirant schon vorweisen können. Vergammelte oder ausgelutschte Exemplare können so ab 1000 Mark auf dem Hänger nach Hause gezogen werden. Für 4000 Mark erhält man ein mittleres Dreier-Exemplar. Optimaler Pflegezustand wäre mit nicht unter 8000 Mark zu honorieren, allerdings werden nur wenige Fahrzeuge diese Qualitäten aufweisen können (*Anmerkung: Und dann auch nicht mehr verkauft!*) Restaurationen gehen sehr ins Geld, es dürfte so gut wie kein ordentlich restaurierter Matra zu haben sein. Falls doch, sind die Preise nach oben offen. In Frankreich hat der Bagheera keinen so schlechten Ruf wie in Deutschland. Ein billiger Einkauf im Nachbarland hat somit keinen günstigeren Preis zur Folge. Wer sich in den problematischen Panther verliebt hat, muß sich auf eine schwere Aufgabe gefaßt machen.



**Schwachpunkt Windschutzscheibenrahmen:
Gefährdet ist der rechte und linke Bereich.**



**Der Rahmen der Frontscheibe besteht aus neun
Teilen, die exakt zusammengefügt werden wollen.**



Für den Betrachter leider nicht einsehbar ist der Zustand des Blechs unter den Seitenscheiben.



Erst nach Abnahme der Kunststoffhaut ist das Ausmaß der Verrottung erkennbar.



Der Schrecken wohnt unter der Kunststoffhaut, wo der Rost sein Unwesen treiben kann.

