

Dieser Fahrbericht für den Matra Bagheera ist in der Zeitschrift Motor Klassik Heft 3/98 erschienen und wurde von Christian Steiger verfaßt.

Trio Infernale

Fahrbericht Matra-Simca Bagheera S

Ein Stück Obst war sein Schicksal: Die Silberne Zitrone, vom ADAC einst für verheerende Neuwagen-Qualität verliehen, kostete den Matra Bagheera die Karriere. Noch heute verdunkeln sie den Lebensherbst des Dreisitzer-Coupes: Der Matra ist ein Sonderangebot der Sammler-Szene, obwohl er nicht nur zu den originellsten Autos der Siebziger zählt, sondern längst auch zu den seltensten.

Es war furchtbar, wenn Axel Bier heute an den ersten Neuwagen seines Lebens denkt, dann steigen beklemmende Gedanken in ihm hoch. Bier erinnert sich an ein Getriebe, das sich nicht mehr schalten ließ, an abfallende Antriebswellen und an einen Motor, der sich nach 11.000 km selbst zerstörte: Er hatte seine Ölablaßschraube aus dem Gewinde vibriert.

Der Ingenieur erinnert sich an endlose Werkstattaufenthalte, er denkt an die Risse in der Plastikkarosserie und an seinen klammen Hosenboden, wenn es draußen regnete: "Der Wagen war nie richtig dicht. Die Sitze saugten sich mit Spritzwasser voll wie Schwämme." Nach neun Monaten war die Mängelliste 1,55 Meter lang und umfaßte 44 Punkte. Bier meldete den Matra entnervt ab. Und vom ADAC bekam er für seinen Bagheera die Silberne Zitrone - jene berühmte Trophäe, mit dem der Club in den Siebzigern den Neuwagen mit den meisten Mängeln kürte.

Es war das Aus für den Bagheera - zumindest in Deutschland. "Vom Ruf des Katastrophen-Autos hat er sich nie mehr erholt", sagt Andreas Bünning. In der Garage des 30jährigen aus Hennef steht eines der wenigen Bagheera Exemplare, die heute dem Klassiker Status entgegenfahren.

Knapp 4000 Dreisitzer-Coupes hat Simca bis 1980 in Deutschland verkauft, aber als Gebrauchtwagen parkten sie sich auf den Händler-Höfen die Reifen platt. Und wenn sie schließlich doch einen Zweitbesitzer fanden, dann vertrug sich ihr fragiles Finish nicht mit dem Fahrstil der zornigen Vollgas-Youngster. Auch die Auto-Mode stand einer längeren Liaison des Besitzers mit seinem Matra-Coupe bald im Weg. Dieses bizarre Cockpit, ein Stil-Mix aus Raumschiff Enterprize und Palast der Republik, wirkte schon zu Beginn der Achtziger unsagbar gestrig.

Serienmäßig transzendente Farbtöne wie Zitronengelb, Knallorange oder Mülltütenblau waren untragbar geworden: Sie ließen die Schrottgrenze mitunter näher rücken, als Rost und mechanischer Verfall. Erst heute ist es ohne Scham möglich, die plüschigen Bagheera Sitze wieder richtig gut zu finden, weil sie aussehen, als hätten sie ein paar durchgeknallte Simca-Designer aus einem schummrigen Partykeller ans Tageslicht gezerrt. Und erst seit kurzem sind Details wie von hinten orangefarbene beleuchtete Instrument und die schokoladenbraune Tweed-Bespannung des Dachhimmels so anheimelnd antiquiert, daß an der originalen Erhaltung gar kein Weg mehr vorbeiführt - vorausgesetzt, man findet einen überlebenden Bagheera.

Denn viele Coupes, denen der Panther aus Rudyard Kiplings "Dschungelbuch" den Namen gab, sind nicht übrig. Kenner tippen auf einen Bestand von etwa 150 Exemplaren. Das unrestaurierte Bünning-Auto zählt darunter zu den besten Stücken: Der Matra Fan aus Hennef eiste es aus der Garage einer älteren Dame, Tachostand 34 000 Kilometer. Der Preis? "Billig". In Südfrankreich, wo Rost kein Thema ist, oder in England, wo tragische Auto-Biographien keiner Klassiker-Karriere den Weg blockieren, gehört der Bagheera dagegen längst zu den etablierten Youngtimern.

Dort ist der Dreisitzer für seine neuen Fans geworden, was er einmal für die Erstbesitzer werden sollte: Ein Spaß-Auto für überschaubare Budgets. "Im Hinblick auf die stark

gestiegenen Benzinpreise ist besonders die Sparsamkeit erwähnenswert", schrieb Götz Leyer in einem *auto motor sport*-Test vom Januar 1974: Der Matra verbrauchte auf den tempolimitierten Autobahnen der Ölkrise-Ära weniger als neun Liter Superbenzin. Und die 1,4 Liter Hubraum der leistungsstärksten S-Version mit 90 PS machen das Coupe auch nach der jüngsten Kfz-Steuererhöhung interessant genug zum Aufheben.

Im heutigen Auto-Mainstream wirkt der Charakter eines Bagheera nicht weniger spannend als im Alltag der Siebziger: Es gab damals keine Konvention, die das Coupe nicht vorsätzlich verletzt hätte. Er war der Gesetzlose unter den jungen Sportwagen. Das machte ihn aufregend oder abschreckend, womöglich auch beides gleichzeitig. Und es nährte den Ruf eines Autos, das sich seinen Weg zwischen Genie und Wahnsinn suchte.

Weil Matra eigentlich gar keine Automobilfabrik war, sondern im Hauptberuf Rüstungsgüter baute, bekam der Bagheera keine Ganzstahl-Karosserie auf den Weg, sondern eine Plastikhülle, die auf ein Metallgerippe laminiert war. Motor und Getriebe, die im richtigen Leben auch den Simca Rallye II bewegten, sitzen quer hinter dem Passagierabteil, unter einem Deckel im DIN A3-Format. "Wer den Ölpeilstab erreichen will", monierte Tester Leyer, "stellt sich am besten in den Kofferraum." Es soll Werkstätten gegeben haben, die sich weigerten, den tief unten verborgenen Anlasser auszubauen. Aufmerksamkeit erregt das Kunststoff-Coupe aber nicht nur wegen seiner schrulligen Struktur. Der Bagheera galt in seiner Jugend als ausnehmend schönes Automobil. Den italienischen Designpreis "Style Auto Award" gewann der Matra mit deutlichem Punktevorsprung vor Rivalen wie Lancia Stratos, Ferrari 308GT oder Bitter CD.

Zur extravaganten Aura des Bagheera paßte auch, daß er zur seltenen Art der Dreisitzer zählte. Neben dem Fahrersitz gibt es eine Extra-Bank für zwei. Die beiden Mitfahrer sollten allerdings weder allzu robust gewachsen noch übermäßig sensibel sein. Die Hand des Fahrers berührt beim Gangwechsel nicht nur den Schaltknopf, sondern zwangsläufig auch die Knie des dritten Passagiers. Zudem ist der Schalthebel so schlapp geführt, daß Gangwechsel ähnlich präzise ausfallen wie einst die Dichtigkeitskontrolle der Plastikkarossen im Matra-Werk in Romorantin.

Abgesehen von diesen Achillesfersen überrascht das Zitronen-Auto mit einer Eigenschaft, die der ADAC einst außer acht lassen mußte: Das Fahren im Bagheera macht Spaß. Wer den langen Schalthebel schnell genug durch die Kulisse hakelt, kann am Steuer des Bagheera noch immer fix unterwegs sein. Seinem Fahrwerk ist die engagierte Gangart recht: Die Bremsen sind standfest und servounterstützt, die Lenkung ist leidlich direkt, und nur bei betont rigoroser Kurvenfahrt drängt das Heck irgendwann brüsk nach außen. Kurzes, trockenes Gegenlenken bringt das Mittelmotor-Coupe auf die Ideallinie zurück.

Der kleine Vierzylindermotor stemmt dem Piloten dabei naturgemäß nicht die Faust in den Nacken. Das Triebwerk wird erst über 4000 Touren wirklich wach, es dröhnt und belfert - aber es hält, wie Matra-Kenner Brünning versichert: "Der Motor ist rundum robust. Dauer-Autobahntempo 170 ist kein Problem". *auto motor und sport* ermittelte im Winter der Ölkrise sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h. Der Bagheera ließ damit einen 1300er Alfa Bertone zurück, er verblies auch einen VW-Porsche 914. Heute unterliegt er dem schwächsten Opel Tigra, aber er zeigt auch, daß sich mit seinem Überholprestige noch spielen läßt: Die flache Karosserie - sie ist nur 1,17 Meter hoch- und die zeittypischen Klappscheinwerfer sehen im Rückspiegel auch für heutige Begriffe ausreichend schnell aus.

Der Respekt verpufft erst, wenn der Bagheera schon vorbei ist; denn er wirkt von hinten sonderbar stelzbeinig. Um ihn schneller zu machen kombinierte Matra die vorderen 155 HR 13-Reifen mit hinteren 185ern. Sie sorgten mit ihrem größeren Abrollumfang für eine längere Übersetzung, lupften aber auch das Hinterteil des Coupes in eine ungebührliche Höhe. "Der nicht gerade attraktive Auspufftopf wird sichtbar", monierte *auto motor und sport*. Wenn es nur das gewesen wäre. Auch die "nachlässige Verarbeitung" fiel Götz Leyer auf, ihn nervten der Wassereintritt und "etliche Unsauberkeiten", die Matra erst mit der 1976 präsentierten zweiten Modellsreihe glätten konnte.

Da aber hatte Axel Bier, der Mann mit der Silbernen Zitrone, schon längst einen Rückkaufvertrag von Simca unterschrieben - und dazu die Vereinbarung, nicht mehr öffentlich

über sein Katastrophen-Auto zu reden. Zu spät für den Ruf des Bagheera: Die deutschen Verkaufszahlen waren au immer und ewig in den Keller gesackt.

Dabei war nicht einmal die Silberne Zitrone ganz mängelfrei. Axel Bier hat die ADAC-Trophäe irgendwann auf den Dachboden verbannt: "Der silberne Lack hat sich verfärbt. Sie ist ganz matt geworden."