

## MATRA

Von einer führenden Raketenschmiede, einem Medienhaus, Computerhersteller, Erfinder neuer Fahrzeugklassen und Sieger in bedeutenden Rennen und Rennserien zu einem namenlosen Teil des Airbus-Konglomerats.

Aber bevor wir in die Automobilgeschichte dieser Firma einsteigen, spulen wir zurück zum Vorabend dieses Aufstieg - und wie alles begann.

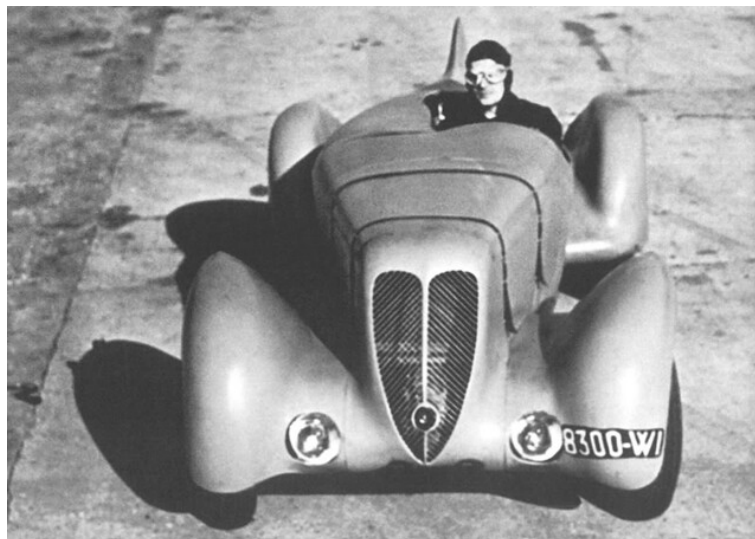
Die Geschichte von Matra beginnt mit D.B. Dieses Unternehmen wurde von Charles Deutsch und René Bonnet gegründet - einzig um Rennwagen zu bauen.

Der Kopf war Charles Deutsch. Als studierter Ingenieur entwarf er in seiner Freizeit die Fahrzeuge<sup>1</sup>.

René Bonnet war der Mann der das Unternehmen und das Renn-team im Alltag leitete - und er war auch meist der Fahrer dieser Autos bei den Renneinsätze.

Charles Deutsch erbte den Citroën-Händlerbetrieb seines Vaters, nebst einer kleinen Karosseriewerkstatt in der das Unternehmen D.B. seinen Anfang nahm.

1938 entwickelten die beiden Männer ihr erstes gemeinsames Projekt. Das schlicht DB 1 genannte Fahrzeug war, aus naheliegenden Gründen, mit dem Antrieb des Citroën Traction Avant versehen.



Nach dem Krieg änderte Citroën seine bisher großzügige Politik der Motorlieferung, so dass DB 1949 bei den neu entworfenen Fahrzeugen zum Panhard-Boxermotor wechselte.

---

<sup>1</sup> sein täglich Brot verdiente er als Beamter für Ponts et chaussées, die staatliche Behörde für Straßen- und Brückenbau.

Dieser Motor hatte in Serie 610 ccm und wurde von DB auf 500 ccm reduziert, um in die neue Racer-500-Klasse zu passen.



Die kleinen blauen Rennwagen gewannen regelmäßig den Leistungsindex von Le Mans und belegten bei verschiedenen Rallyes und Langstreckenrennen regelmäßig die vorderen Plätze in ihrer Klasse.

1951 kam das erste Strassenfahrzeug auf den Markt, ein Cabrio mit einem 750-ccm-Motor. Ein Jahr darauf kam eine geschlossene Version mit Aluminiumkarosse dazu.

Die Produktion der Aluminiumkarosse war aufwändig und die Fahrzeuge entsprechend teuer, was ihre Verbreitung sehr einschränkte. Deshalb sah man in der Verwendung von Glasfaser verstärktem Kunststoff (GFK) die Möglichkeit kostengünstiger zu produzieren.

So kam Ende 1954 ein neues Auto auf den Markt, das in Zusammenarbeit mit der neuen Kunststoffabteilung des Karosseriebauers Chausson entwickelt worden war.



Der HBR 5 genannte Wagen hatte wieder einen Motor von Panhard, der auf 850 ccm vergrößert war und eine Geschwindigkeit von bis zu 150 km/h erreichen konnte. Es wurde ein Erfolg.

Aus der ursprünglich geplanten Stückzahl von 100 wurden bis zum Ende der Produktion 1959 ca. 500 Stück.

Nachfolger des HBR 5 wurde das Le Mans Cabriolet.



Doch zwischen Monsieur D und Monsieur B bahnten sich Probleme an.

Bereits 1955 erwarb Citroën 25% der Anteile von Panhard. In den folgenden Jahren wurde dieser Anteil weiter erhöht. Damit einhergehend kam immer mehr die Firmenpolitik von Citroën zum tragen. Im Falle von D.B. betraf das die Lieferung von Motoren.

Deutsch sah sich weiterhin Panhard verpflichtet<sup>2</sup>. René Bonnet allerdings wollte sich von Panhard/Citroën verabschieden und einen neuen Motorlieferanten finden.

Ende 1961 waren die Differenzen zwischen D und B so gross, dass man sich trennte.

Auftritt Marcel Chassagny.

Chassagny gründete 1941 ein Unternehmen Namens Compagnie Anonyme de Production et de Réalisations Aéronautiques Das später in Mécanique Aviation Traction (Matra) umbenannt wurde. Er war außerdem Mehrheitsaktionär der Générale d'application des plastiques (GAP), einem auf GFK-Konstruktionen spezialisierten Unternehmen mit Sitz in Romorantin, etwa 200 km südlich von Paris. Und er war einer der Aktionäre von D.B.

Nach der Trennung von Deutsch konnte Bonnet Marcel Chassagny dazu gewinnen, ihn auf dem weiteren Weg zu unterstützen. Bonnet verlegte seine Fertigung in die Fabrikhallen von GAP und baute dort die letzten Le Mans Cabriolets mit Panhard-Motor.

Währenddessen konnte Bonnet mit Renault einen neuen Motorenlieferant gewinnen. Die letzten Le Mans wurden mit den Motoren

---

<sup>2</sup> Charles Deutsch baute auch später noch einige erfolgreiche Renn- und Sportwagen im Auftrag bzw mit Unterstützung von Panhard. Diese wurden CD-Panhard genannt.

des R4 versehen und bekamen anstatt des D.B.-Logos ein Emblem von Bonnet.

Aber der Motor des R4 mit seinen 750 ccm hatte nicht annähernd die Leistung des Panhard-Boxermotors.  
Es musste ein neues Modell her.

Befreit von früheren Zwängen (Deutsch, Panhard und Frontantrieb) dachte Bonnet an einen ganz grossen Wurf:

Der erste Serien-Sportwagen mit Mittelmotor.



Als Basis nahm Bonnet das von ihm konstruierte Formel-3-Chassis mit dem Antrieb der Alpine - bei der dieser Motor im Heck montiert war - und machte daraus einen zweisitzigen Mittelmotor-Sportwagen.

Wie die D.B.-Vorgänger hatte der Wagen eine gute Aerodynamik. Dazu Scheibenbremsen an allen Rädern und eine markante Glas-kuppel als Heckklappe

Sein Debüt gab das Djet genannte Fahrzeug im Sommer 1962 auf der Rennstrecke. Ausgestattet mit der von Gordini überarbeiteten Version des Renault 1-Liter-Motors mit bis zu 90 PS, war der Wagen für die damalige Zeit unglaublich schnell und bei hohen Geschwindigkeiten und in Kurven weitaus stabiler als die Alpine.

Aber der Djet war teuer. Preislich lag er auf dem Niveau eines Porsche oder Lancia.

War aber lange nicht so gut gebaut wie diese - und sehr klein.

Auch auf der Rennstrecke blieben die Erfolge aus. Der erste Start in Le Mans 1962 war nicht zufriedenstellend - obendrein gewann ein CD-Panhard den Leistungsindex.

Von den fünf AeroDjets, die 1964 an den Start gingen, beendete keiner das Rennen. Von Renault gab es keine technische Unterstützung, da deren Team das von Alpine war.

Der Djet war finanziell ein Desaster und Bonnet geriet in finanzielle Schwierigkeiten.

Ende des Jahres 1964 verkaufte Bonnet seine Firma<sup>3</sup> an Chassigny.

Anfangs der 60er war Matra für seine Militärprodukte bekannt, insbesondere für Lenkwaffen, Raketenwerfer und Luft- und Raumfahrtstechnologien - oder besser gesagt, ausserhalb der Militärkreise nicht bekannt.

Chassigny suchte schon länger nach einer Möglichkeit, Matra bekannter zu machen und die Aktivitäten des Unternehmens auszuweiten.

So kam Chassigny der Kauf der Aktivitäten von Bonnet sehr gelegen.

Die Automobilsparte, anfangs Matra-Bonnet genannt, und die Rennsparte, genannt Matra Sports, sollte sein Protegé Jean-Luc Lagardère leiten.

Auftritt Jean-Luc Lagardère.

Lagardère war, um es freundlich zu sagen, ein Mensch mit einem absoluten Siegerwillen und mit einem massiven Ego ausgestattet. Bei Amtsantritt verkündete er für Matra-Sports ein 10-Jahres-Programm: Formel1-Titel, Sportwagen-Titel und Sieg bei den 24h du Mans.

Die Automobilsparte produzierte weiterhin den Djet<sup>4</sup>. Aber durch die finanziellen Mittel von Matra wurde das Auto in Folge erheblich überarbeitet.

Für die Überarbeitung des Djet heuerte Lagardère den früher bei Simca tätigen Designer und Ingenieur Philippe Guédon an.

Der Wagen wurde länger, breiter<sup>5</sup> und erhielt den 1300 ccm Gordini-Motor. Damit verschwand auch der Name Bonnet, und der Djet trug ab da an den Namen Matra Djet<sup>6</sup>.

Matra Sports hatte mit dem von Bonnet konstruierten Chassis für die Formel 3 ein erfolgreiches Produkt im Programm und war auf dem Weg in die Formel 1.

---

<sup>3</sup> Fahrzeugproduktion wie auch das Rennteam.

<sup>4</sup> GAP produzierte die GFK-Karosse des Djets von Anfang an.

<sup>5</sup> Erkennbar an den kleineren Kotflügelausbuchtungen.

<sup>6</sup> In seiner letzten Version hiess er nur noch Matra Jet.



Man lieferte die Chassis an das Formel 1 Team von Ken Tyrrell. Mangels eines geeigneten Motors begann eine Kooperation mit Ford<sup>7</sup>.

1968 fuhr Jackie Stewart den Tyrrell/Matra bei drei Rennen auf Platz eins. 1969 siegte er in sechs von elf Rennen und holte sich damit seinen ersten Weltmeistertitel.

Damit gewann Matra auch den F1-Konstruktors-Titel - eines von drei Zielen Lagardères war erreicht.

Da der (D)Jet allmählich seinen Zenit erreicht hatte, bekam Guédon von Lagardère den Auftrag einen Nachfolger zu entwickeln.

Der Reihen-4-Zylinder von Renault würde nicht in das neu geplante Konzept passen - es sollte ein 2+2 Sitzler werden -, so wurde der V4 des Taunus 17M als Antrieb gewählt<sup>8</sup>.

Das neue Modell, M530 genannt<sup>9</sup>, wurde im März 1967 vorgestellt.



Wie der Djet war es ein kleines Coupe/Sportwagen mit Mittelmotor und GFK-Karosserie. Das abnehmbare Dach konnte im Kofferraum verstaut werden.

Mit seinen etwas über 70 PS war der M530 kein Rennwagen, aber die Fahrleistungen waren durchaus akzeptabel, da der Wagen recht leicht war<sup>10</sup>.

Aber, wie der Djet, war auch der M530 kein Verkaufserfolg. Von ursprünglich geplanten 25 Stück pro Tag konnte man nur fünf verkaufen.

Das Problem war der Vertrieb. Matra verfügte über kein echtes Händlernetz. Damit man wirklich erfolgreich sein konnte, musste Matra mit einem großen Automobilhersteller kooperieren. Trotz des Ford-Motors war Ford an einem Vertrieb nicht interessiert.

---

<sup>7</sup> Deren Ford-Cosworth DFV seit Mitte der 60er das Mass der Dinge war.

<sup>8</sup> Möglicherweise war die Verbindung zu Ford in der F1 ein Grund für diese Entscheidung.

<sup>9</sup> Benannt nach einer der erfolgreichsten Luft-Luft-Raketen von Matra.

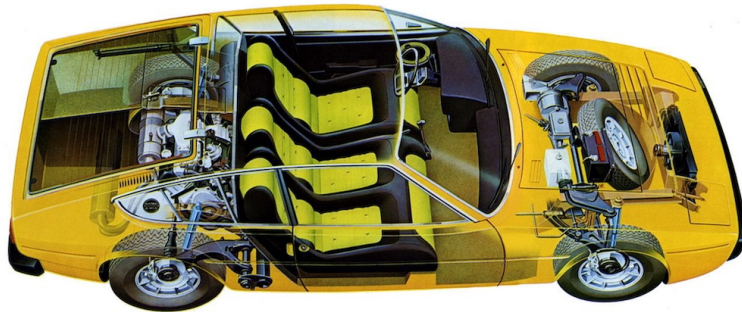
<sup>10</sup> Später gab es eine einfachere Variante mit festem Dach, SX genannt, die nochmal 20 kg leichter war.

Einen Partner fand man 1969 in Simca (bzw. Chrysler France, wie das Unternehmen offiziell hieß) das den M530 über sein Händlernetz anbot. Aber für Simca/Chrysler war der Wagen wegen seines Ford-Motors eine bittere Pille.

Weshalb bei Matra umgehend mit der Arbeit an einem neuen Modell mit Simca-Motoren begonnen wurde.

Ganz in Matra-Tradition sollte eine Kunststoffkarosse und der Mittelmotor beibehalten werden. Aber man erkannte, daß in dieser Fahrzeugklasse ein 2+2 nicht notwendig war - zumal die hinteren Sitze auf Grund der Platzverhältnisse kaum genutzt werden konnten.

Guédon entschied, das Fahrzeug etwas breiter zu gestalten, um drei Sitze nebeneinander unterbringen zu können.



Anfang 1973 war es soweit, der Matra-Simca Bagheera wurde der Öffentlichkeit präsentiert.



Als Antrieb wurde der 1,3 Liter vom Simca 1100 Ti übernommen. Mit seinen Anfangs mit 84 PS konnte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h erreichen. Das war nicht Oberliga, aber es war gerade Ölkrise, also genau das Richtige, um sparsam und schnell zu sein.

Für Matra war der Bagheera ein Verkaufserfolg - gemessen an den Zahlen von Djet und M530.

Nicht ohne Einfluss, für den Erfolg des Bagheera, war der Erfolg von Matra auf der Rennstrecke.

1972 gewann man die 24h du Mans<sup>11</sup> - damit war ein weiteres Ziel Lagardères erreicht.

1974, nachdem Matra Sports zum zweiten Mal in Folge den Titel in der Sportwagen-Weltmeisterschaft gewann, war auch Lagardères drittes Ziel erreicht.

Damit beendete Lagardères erfolgreich sein 10-Jahres-Programm und die Rennaktivitäten von Matra Sports.



„Aufhören wenn es am schönsten ist“, heisst es.

Für Lagardère betraf dies nur den Rennsport. Als Unternehmer schaltete er nur in den nächsten Gang. 1977 gehörte ihm der ganze Matra-Konzern. Es folgte der Kauf von Jaeger (Messgeräte), Jaz (Uhren) und Solex (Vergaser).

Für die von ihm gegründete Telekommunikationssparte kaufte er Europe 1 (Radiosender) und Hachette (eines der größten Verlagshäuser Frankreichs). Über Joint Ventures ging Matra in die Bereiche Halbleiter und Werkzeugmaschinen.

1983 brachte Matra den Heimcomputer „Matra Alice“ in Kooperation mit Tandy auf den Markt.

---

<sup>11</sup> Was man 1973 und 1974 wiederholte.



Doch zurück zu den „Roues“.

Ab 1975 gab es eine S-Version<sup>12</sup> des Bagheera mit dem 90 PS Motor des Simca 1308 GT.

1977 wurde der Bagheera optisch überarbeitet. Der Metalleinsatz an den hinteren Seitenfenstern entfiel, die Stossfänger bekamen eine andere Form und es gab andere Stoffe im Innenraum. Technisch blieb alles beim Alten.



Doch die hellen Köpfe in Romorantin, allen voran der Designer Antonis Volanis, waren bereits einen Schritt weiter.

## **Der erste CUV**

Zum Verständnis des Kürzels: Im Erfinder-Land des SUV, den USA, unterscheidet man zwischen SUV und CUV mit einer einfachen Regel. Erstere haben ein Fahrgestell/Leiterrahmen auf die eine nicht-tragende Karosserie aufgesetzt wird. Letztere haben eine selbsttragende Karosserie wie heute bei PKW üblich. Ausserhalb der USA verwischen sich die Begriffe etwas. In Europa steht SUV für gross, kleine SUVs nennt man CUV.

Matra hatte über die Jahre eine gute Expertise in der Verarbeitung von GFK in Verbindung mit einem Stahlgerüst als Träger der Technik.

Volanis versah die Basis des Simca 1100<sup>13</sup> mit einem Heckaufbau aus GFK und schuf damit Matras erstes familienorientiertes Fahrzeug - sort of...

---

<sup>12</sup> Diesen gab es, in einer heute sehr gesuchten, Courrèges-Version ganz in weiß - innen wie aussen.

<sup>13</sup> Basis war die Transporter/Pickup-Version.

1977 kam der Matra-Simca Rancho genannte Wagen auf den Markt.



Er hatte viel „Geländewagen-Schminke“ aufgetragen, um halbwegs davon abzulenken, dass die Basis, der Simca 1100, bereits über zehn Jahre auf dem Buckel hatte. Auch hatte der Rancho zwar den 1,4-Liter Motor aus dem 1308, den es in keinem anderen 1100er gab - aber nur Frontantrieb<sup>14</sup>.

Aber Matra hatte einen Nerv getroffen.  
Trotz des hohen Preises verkaufte sich der Rancho ganz ordentlich.

In Romorantin war die Produktion ausgelastet und Simca hatte geringe Produktionskosten, da die Maschinen für den 1100er längst abgeschrieben waren. Dadurch verdiente man ordentlich am Rancho und Matra begann 1978 mit den Arbeiten am Nachfolger des Bagheera.

Doch 1978 kam Chrysler, der Mutterkonzern von Simca, in wirtschaftliche Schwierigkeiten und stand kurz vor der Insolvenz. Lee Iacocca, der CEO von Chrysler, hatte kein Interesse am europäischen Markt und versuchte, das Europageschäft<sup>15</sup> los zu werden. Mit Peugeot fand man einen widerwilligen Käufer. (Gerüchten zufolge machte die französische Regierung Druck.) Zum Preis von 1 US-Dollar und der Verpflichtung die Schulden<sup>16</sup> von Chrysler-Europa zu übernehmen wurden die Herren in Sochaux die neuen Besitzer.

Peugeot konnte mit den Aktivitäten von Matra wenig anfangen. Weshalb die Zusammenarbeit vorübergehend eingestellt wurde. Matra versuchte für den Bagheera-Nachfolger mit Renault einen Motorendeal, aber dort wollte man keine Konkurrenz zum Fuego und der Alpine.

---

<sup>14</sup> Ein geplanten Allradantrieb fiel dem Rotstift zum Opfer.

<sup>15</sup> Simca in Frankreich, Rootes in Britannien

<sup>16</sup> Es wurden 700 Millionen was-auch-immer kolportiert.

So musste man zwangsläufig wieder bei Simca - von PSA in der Zwischenzeit in Talbot umbenannt - an die Tür klopfen.

Im Oktober 1980 kam der Talbot-Matra Murena auf den Markt.



Wie sein Vorgänger war es wieder ein Dreisitzer. Die beiden Vierzylinder-Motoren waren alte Bekannte - ein 1,6-Liter und 92 PS aus dem Regal von Simca, der 2,2-Liter mit 118 PS aus dem Chrysler 180.

Aber unter der Haut aus GFK war eine Neuerung. Verwendete man für den Bagheera (wie auch beim Rancho) noch ein Gerüst aus verschweissten Vierkantrohren, so war die tragende Struktur des Murena aus Blechpressteilen, die zu einem Art „Gitterrohrrahmen“ verschweisst wurden. Die Produktionsmethode verband den Vorteil von günstig herstellbaren Pressteilen mit der hohen Steifigkeit eines Gitterrohrrahmens. Als Kirsche auf der Torte wurde der gesamte Rahmen in ein Zinkbad getaucht, was einen vollständigen Rostschutz garantierte.

Verzinkte Bleche für die tragenden Strukturen einer selbsttragenden Karosserie wurden von anderen Herstellern bereits länger benutzt. Aber an Blechkanten und den Schweisspunkten wurde das Zink abgetragen und die braune Pest konnte von diesen Stellen ihr Werk beginnen.

Durch die komplette Verzinkung der Stahlteile konnte Matra/Talbot eine Rostgarantie von 6 Jahren geben - ein Novum damals.

Durch das Tauchen der Rohkarosse wurde nicht nur der Rostschutz verbessert.

Durch die Kapillarwirkung dringt das Zink in die Spalten der punktverschweissten Blechteile und verlötet zusätzlich somit alle Strukturteile. Somit wird die Torsionssteifigkeit erhöht und an manchen Bereichen konnte eine geringere Blechstärke verwendet werden - was die Herstellungskosten reduzierte und den Einsatz des Zinks (ca. 30 kg pro Karosse) ausglich.



Antonis Volanis, bei Matra für das Design verantwortlich, hatte bereits Pläne für einen Nachfolger des Rancho.

Seine Idee war revolutionär und der Ursprung einer völlig neuen Fahrzeugklasse.

## **Die Geburt des Van**

Bis seine Idee zu einem Erfolg werden konnte war allerdings noch ein langer Weg.

Das als „One-Box-Design“ entworfene Fahrzeug wurde als Prototyp mit Peugeot/Talbot-Technik gebaut.



Bei einer ersten Präsentation des Fahrzeugs vor PSA-Oberen wurde der Entwurf abgelehnt. Man sah für das Fahrzeug keinen Markt. Auch stand der Fortbestand der Marke Talbot auf der Kippe.

Um das Werk in Romorantin weiterhin am Laufen zu halten, braucht man Ersatz für das zwischenzeitlich in Talbot-Matra Rancho umbenannte Modell, dessen Produktionsende absehbar war.

Nach der Abfuhr durch den PSA-Vorstand gab es nur noch eine Möglichkeit das Projekt Realität werden zu lassen. Matra präsentierte das Konzept bei Renault - und dort war man erheblich aufgeschlossener.



Das Fahrzeug wurde mit Technik von Renault versehen und kam 1984 als Renault Espace auf den Markt.



Matra sicherte sich mit dem Espace den Produktionsstandort in Romorantin - aber man musste eine bitter Pille schlucken. Renault sah den Murena als direkten Konkurrent zur Alpine und verlangte die Einstellung des Sportwagen für den Produktionsauftrag des Espace.

Damit verschwand der Markenname Matra aus der Automobilwelt.

Aber nicht nicht nur aus der Automobilwelt.

Nach der Wahl von Mitterrand im Jahr 1981 wehte ein anderer politischer Wind.

Im Zuge dessen wurde der Militärbereich von Matra verstaatlicht und wurde später zu einem Teil von EADS und Airbus.

Lagardère verkaufte einige andere Geschäftsbereiche und konzentrierte sich auf den Medienbereich. Er erwarb weitere Zeitungsverlage und einen französischen Fernsehsender. Der Name Matra verschwand auch hier und wurde zur Groupe Lagardère bzw. Hachette-Lagardère.

Matra in Romorantin baute im Lohnauftrag für Renault den Espace noch bis zur dritten Generation. Die vierte Generation wurde von Renault entwickelt und hatte eine konventionell selbsttragende Karosserie.

Mit Markteinführung dieser Generation 2002 verlegte Renault die Produktion in sein eigenes Werk in Sandouville.

Ab 2001 produzierte Matra den überwiegend von Renault entwickelten Avantage.



Dieses zweitürige „Van-Coupe“ mit luxuriöser Ausstattung war auf Basis des Espace der dritten Generation im Matra-Prinzip gefertigt - Stahlgerüst und GFK-Aussenhaut - und hatte eine sehr aufwändige Technik für die Scharniere der recht grossen und schweren Türen.

Obwohl nur als Nischenfahrzeug konzipiert war der Avantage ein grandioser Flop.

Pläne, das Fahrzeug unter dem Namen Infiniti - der Nobel-Marke von Nissan - in den USA zu verkaufen wurden von Nissan auf Grund der hohen Kosten für die Umrüstung verworfen.

Nach nur 8.545 produzierten Fahrzeugen wurde die Fertigung 2003 beendet und Matra verlor seine Existenzgrundlage.

Matra ging in die Insolvenz und die Werkstore in Romorantin schlossen sich für immer.

Die verbliebene Entwicklungsabteilung wurde 2004 von Pinninfarina übernommen und nach Elancourt verlegt. Dort wurden, unter dem Namen Matra Manufacturing & Services, die ersten Elektro-Fahrräder in Frankreich hergestellt. Ein anderer Teil wurde zu Matra Automobile Engineering, den Pinninfarina 2009 an Segula Technologies verkaufte. Segula Technologies gehört heute einem indischen Konzern.

Im alten Entwicklungsbüro in Romorantin-Lanthenay gibt es heute das Matra-Museum. Dort können fast alle Renn- und Straßenfahrzeuge, die dort entstanden sind, bewundert werden.