

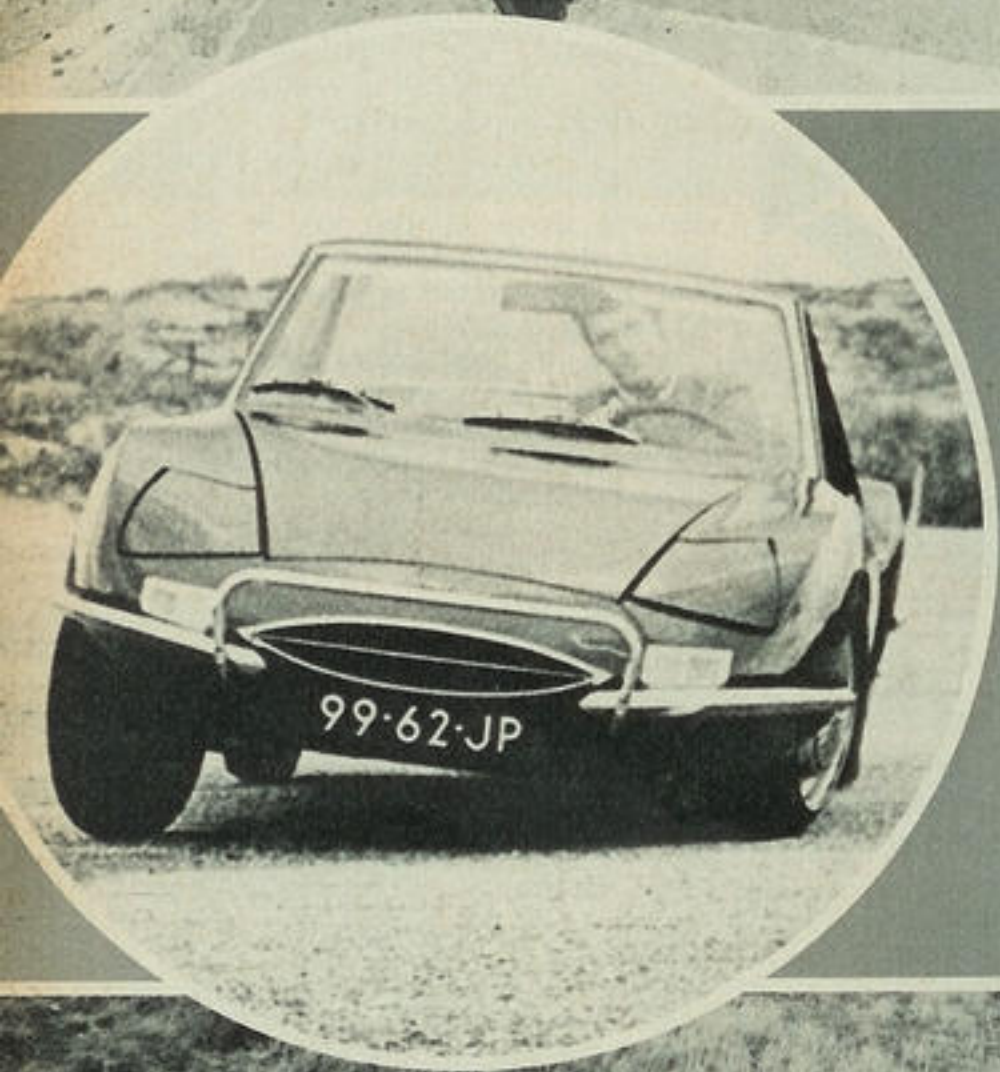
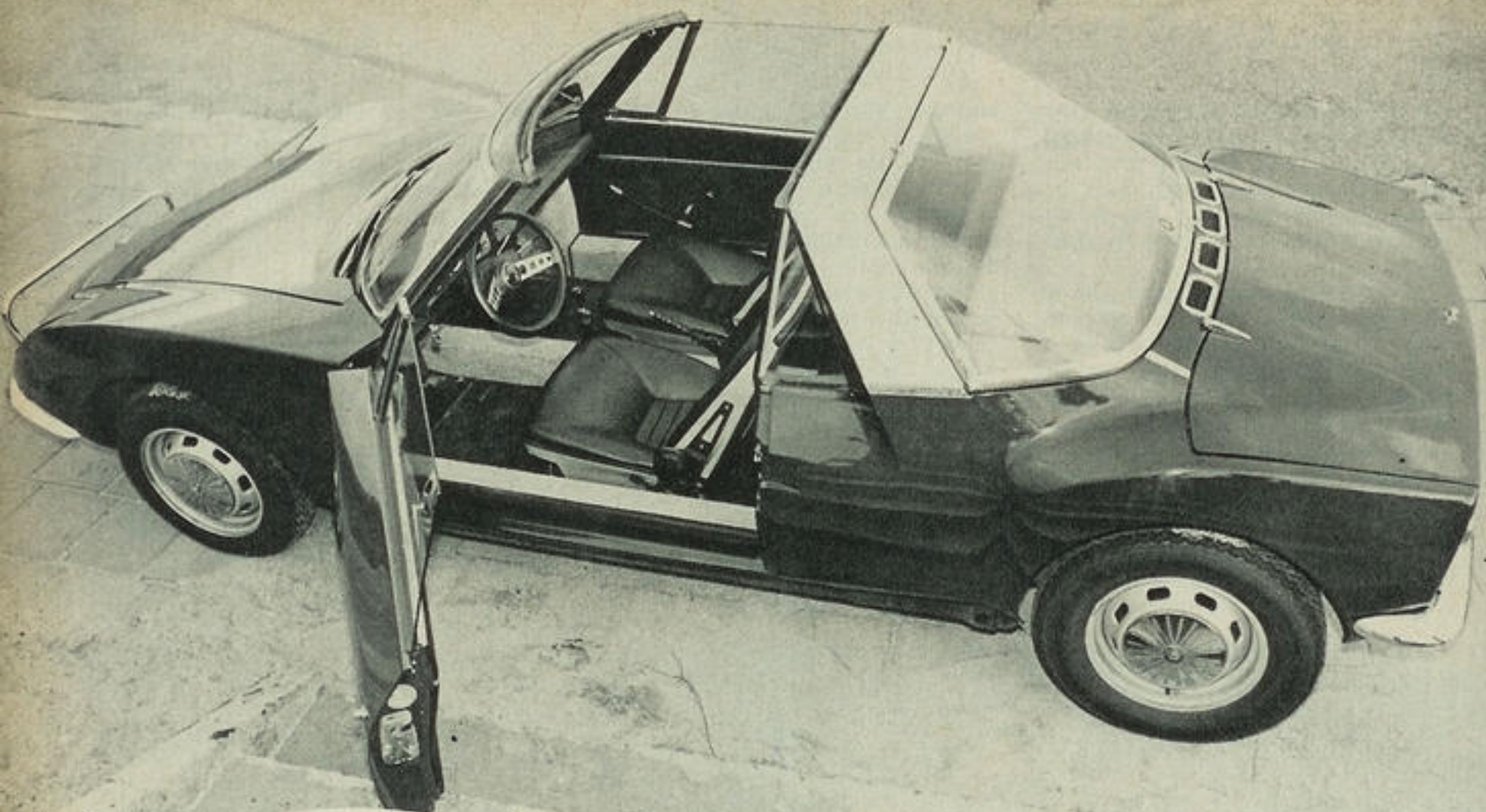
In dit nummer:
Verkeersinformatie
op de beeldbuis



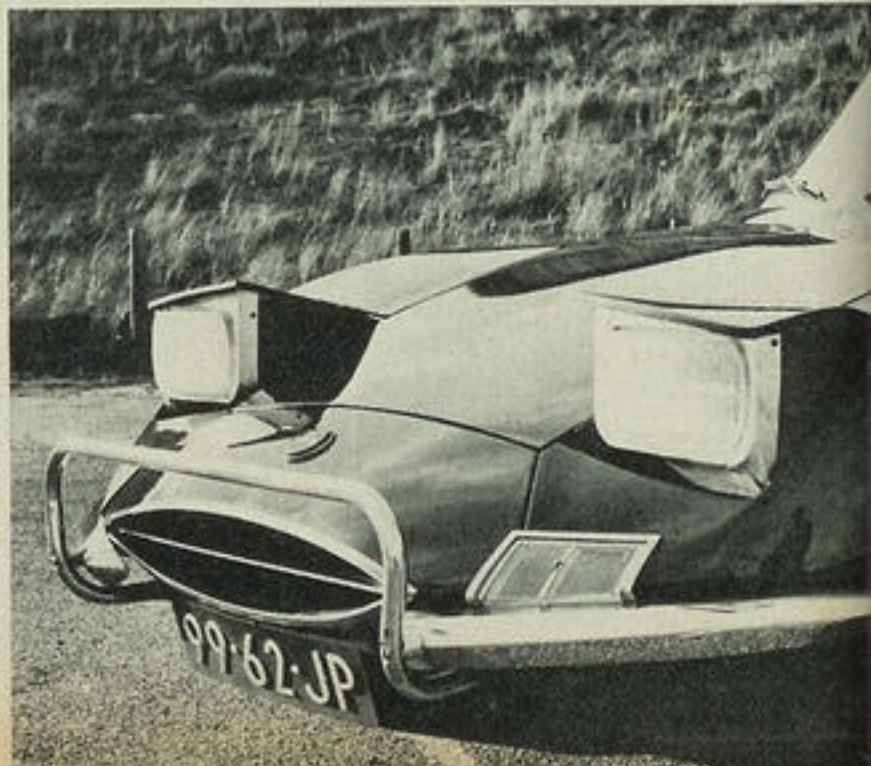
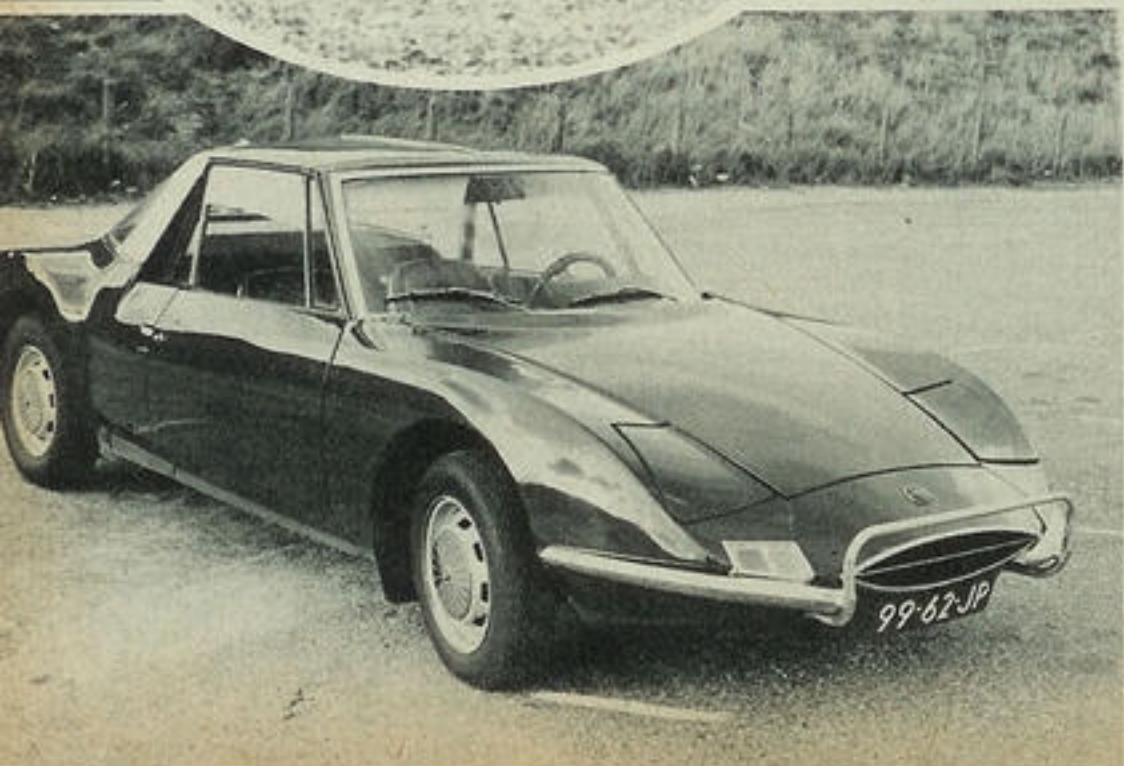
Autokampioen

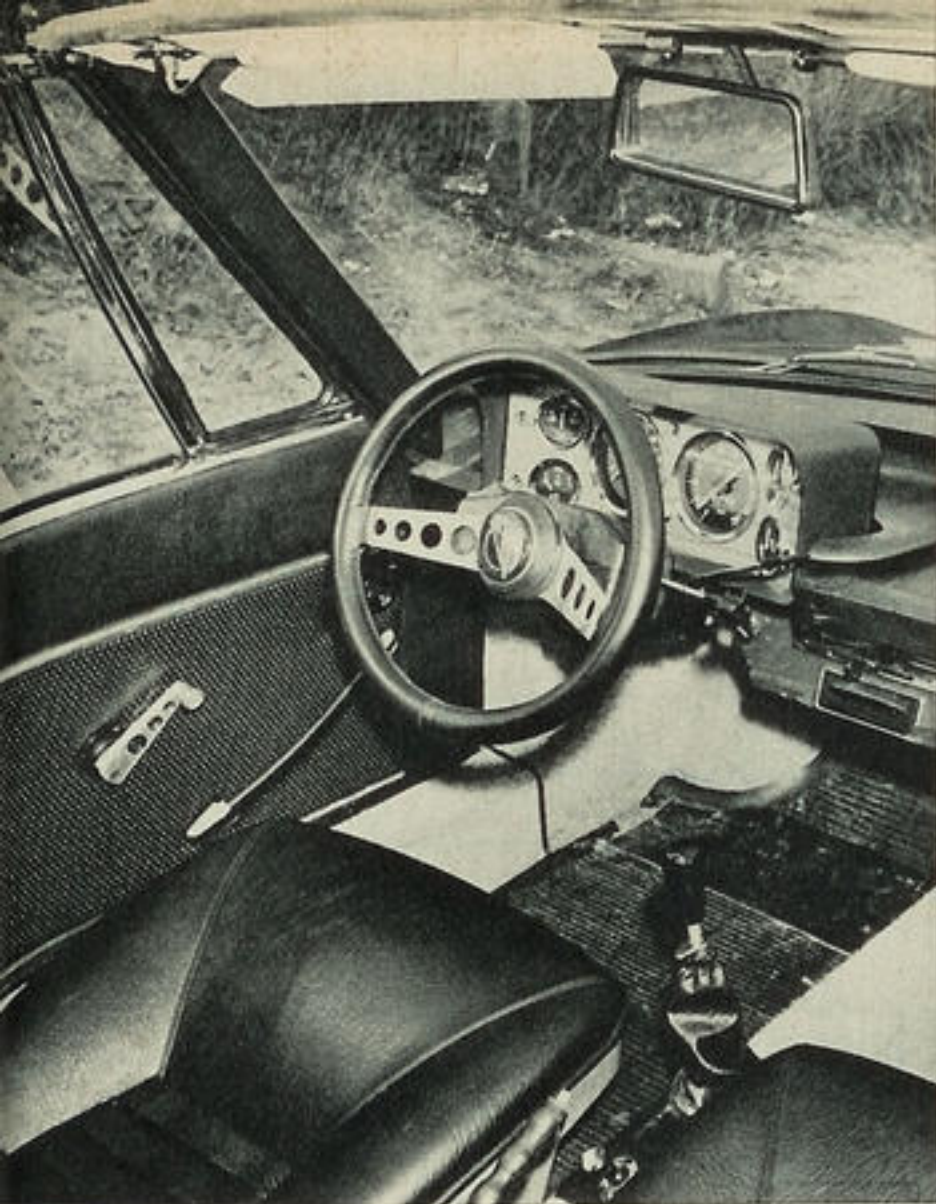
29 november 1969 No. 48





**Rijervaringen
met de
MATRA
M 530**





Matra is een verre van alledaags merk en het is dan ook al weer ruim drie jaar geleden, dat wij een wagen van die naam in deze kolommen bespraken. Het betrof toen de Matra Djet V, waaraan we sindsdien zeer goede herinneringen hebben bewaard.

Die Djet was een pur-sang sportwagentje, waarbij het accent consequent op deze karaktertrek was gelegd en op geen enkele wijze concessies ter wille van het comfort waren gedaan. Het resultaat was weliswaar een hoop

lawaai en een keiharde vering, maar de rijeigenschappen waren excellent en ook de prestaties — de wagen had een opgevoerde 1100 cc Renault-motor — logen er bepaald niet om.

Deze Djet is inmiddels van het toneel verdwenen en in zijn plaats is begin 1967 de Matra M 530 gekomen, waarbij de zaken geheel anders liggen. De Renault-motor is vervangen door een Ford V-4, dus een gewone, niet opgevoerde gebruikswagenmotor, zoals die ook in de 17M wordt gebruikt. In een echte sportwagen is een opgevoerde motor niet alleen beter op zijn plaats, maar ook is een kleinere cilinderinhoud gunstiger in verband met de klasse-indeling bij sportevenementen. De keuze van de Ford-motor zal wel verband houden met de Matra-Ford binding, die in de racerij tot zulke goede resultaten heeft geleid — ofschoon de race- en commerciële afdelingen bij Matra gescheiden heten te zijn.

Wel biedt deze V-motor het grote voordeel van zijn korte bouw, want ook bij deze M 530 is, evenals bij de Djet, de motor vóór de achteras geplaatst; bij de Djet zat hij ongeveer midscheeps, bij de M 530 wat meer naar achteren, zodat daar nog wat ruimte achter de voorstoelen over is voor een paar kinderen.

Ook de vering is bij de huidige versie veel soepeler dan indertijd bij de Djet. Het comfort is hierdoor wel op een hoger peil gebracht, maar dat is niet zonder consequenties voor de rijeigenschappen gebleven; het uitgesproken sportkarakter is dan ook goeddeels verdwenen.

Overigens dreigen zich wolken aan de Matra-hemel samen te trekken, nu Simca (lees: Chrysler) een stevige vinger in de Matra-pap heeft gekregen. In hoeverre dat consequenties voor de M 530 heeft, moeten we afwachten. Enerzijds zou het vreemd zijn, wanneer Chrysler de Ford-motor zou handhaven; bovendien heeft Simca op basis van de 1000 een zeer sportieve coupé, die in de concurrentiesfeer ligt. Anderszijds beschikt men dit concern niet over een V-motor, die zich zonder meer laat inbouwen, terwijl men een lijnmotor niet kan toepassen zonder het hele karakter van de wagen te veranderen. De tijd zal het antwoord op al deze vragen geven.

De Matra M 530 wordt in slechts één uitvoering geleverd. Dank zij de devaluatie van de Franse franc is de prijs onlangs aanmerkelijk lager geworden.

Motor

Watergekoelde viercilinder in V-vorm, achter de bestuurder maar voor de achteras geplaatst. Ongewijzigd Ford-ontwerp.

Cilinderinhoud 1699 cc, vermogen 90 SAE-pk bij 5000 omw/min, koppel 15,2 mkg bij 2500 omw/min (volgens Ford-opgave bedraagt koppel 14,1 mkg bij 2500 omw/min). Specifiek vermogen slechts 52,9 pk/l, zodat eerder van een laagbelaste dan van een opgevoerde motor moet worden gesproken. Specifiek gewicht slechts 9,9 kg/pk, dus goede prestatieperspectieven.

Koelsysteem (radiateur) in neus van wagen geplaatst en voorzien van elektrische, thermostatisch geregelde ventilator.

Prestaties

Op hoog peil, zij het nauwelijks

beter dan die van Djet V, bij welke laatste de prestaties door de kleinere cilinderinhoud veel meer indruk maakten. Topsnelheid 170 km/u, wat lager dan fabrieksopgave (wagen was trouwens nog vrij vers), maar niettemin op sportwagenniveau. Acceleratie vanaf stilstand eveneens bijzonder snel, vooral in lagere versnellingen.

Trekkraft in hoogste versnelling minder dan bij Djet V, ondanks veel grotere koppel van M 530; het lichte overdrive-karakter van de hoogste versnelling speelt hier echter een rol, bovendien is de M 530 circa 125 kg zwaarder.

Motor voldoende soepel, zodat veel schakelen geen directe noodzaak is, al vraagt wagenkarakter er wel om. Hoogste versnelling bruikbaar in stadsverkeer, maar veel praktische betekenis heeft dit niet.

Brandstofverbruik

Over gehele linie uitermate gunstig, hetgeen mede te danken is aan het kleine frontoppervlak, de algehele stroomlijnvorm en het lage gewicht. Pas bij snelheden boven 140 km/u neemt verbruik wat progressief toe. Gemiddeld verbruik vanzelfsprekend bij een wagen als deze sterk afhankelijk van de eisen, die worden gesteld, zodat het wel kan variëren tussen 1 op 8 en 1 op 12 à 13.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak. Kort, goed onder handbereik staand pookje; vrij directe maar wat hakerige bediening. Ook werking van synchromeshes niet altijd even goed, maar bij dit alles dient zeer jeugdige leeftijd van testwagen in aanmerking te worden genomen.

TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 41/'69

Merk MATRA

Model M 530

Kenteken 99-62-JP

Kilometerstand begin test 455

einde test 3613

Gemonteerde banden Dunlop SP Sport

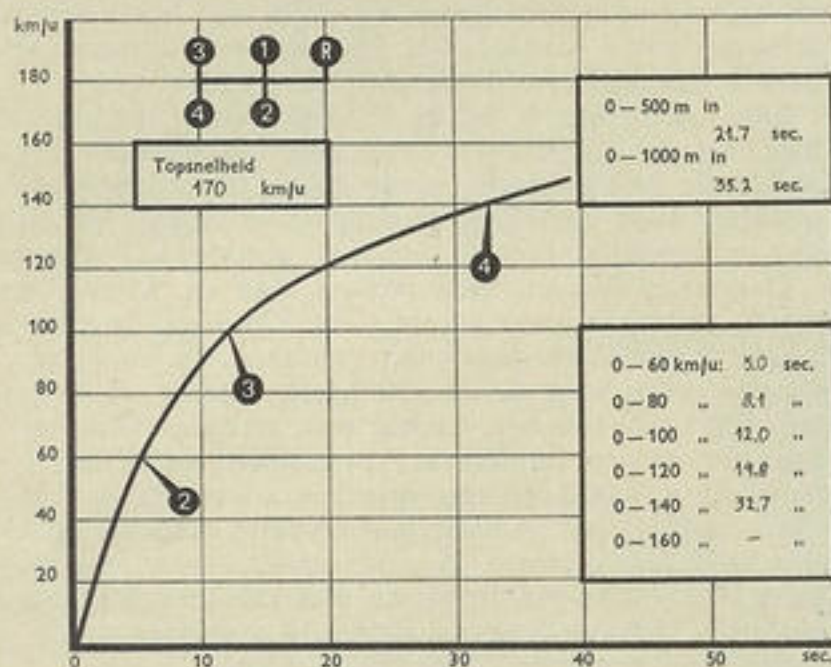
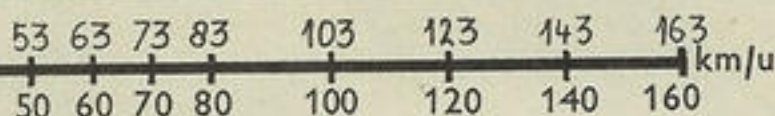


MEETRESULTATEN

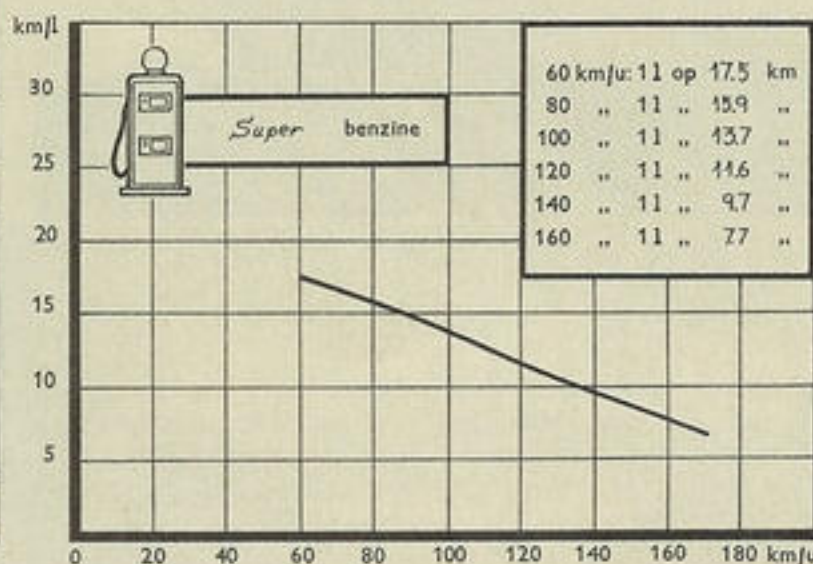
Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting, die werden verricht met een belasting van 2 personen (150 kg). Alle vermelde snelheden zijn werkelijke snelheden.



Snelheidsmeteraanwijzing
Werkelijke snelheid



Afwijking km teller
1% positief



Acceleratie in hoogste versnelling

60- 80 km/u	6,8 sec
80-100 km/u	7,8 sec
100-120 km/u	10,3 sec
120-140 km/u	13,2 sec

Snelheidsbereik in versnellingen

I	0 - 60	km/u
II	0 - 105	km/u
III	20 - 150	km/u
IV	30 - 170	km/u

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	69	dB (A)
80 km/u	72	dB (A)
100 km/u	77	dB (A)
120 km/u	81	dB (A)
140 km/u	86	dB (A)
160 km/u	88	dB (A)
topsnelheid	89	dB (A)

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting evenwijdig aan de rijbaan
windsnelheid 25 km/u
temperatuur 12 °C
barometerstand 1003 mb
relatieve vochtigheidsgraad van de lucht 89 %

Stuuruitslag en draaicirkels

Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts 2 1/4 omwentelingen.
Draaicirkel buitenkant carrosserie 10,0 m, buitenkant voorwielen 9,4 m.

Brandstofverbruik

(aantal km's per liter) gemeten over 63 km buitenwegtraject, bij

gem. snelheid:

80 km/u	12,4	km/liter
90 km/u	11,3	km/liter
100 km/u	9,9	km/liter
110 km/u	7,6	km/liter

Gewichtsverdeling (%) en invering (mm)

met 150 kg = 2 pers.:

vóór	48	%;	29	mm
achter	52	%;	27	mm

met 350 kg = max.

toelaatb. belasting:				
vóór	42	%;	51	mm
achter	58	%;	69	mm

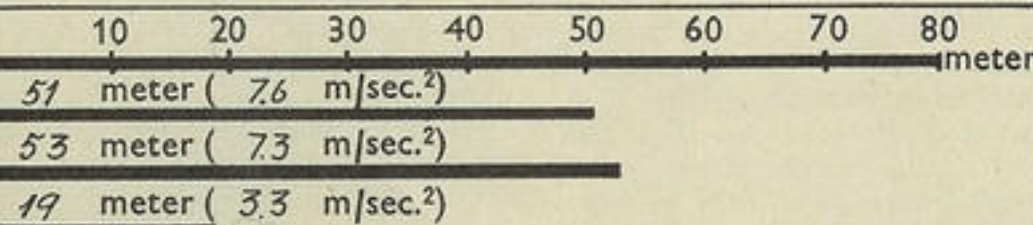
Remweg voetrem (v.a. 100 km/u)



koud (pedaalkracht 38 kg)

warm (pedaalkracht 42 kg)

Remweg handrem (v.a. 40 km/u)



Afwijkend schakelpatroon als gevolg van achterstevoren plaatsing van motor plus versnellingsbak; vlak van 1e en 2e versnelling ligt hier rechts, vlak van 3e en 4e links. Achteruit goed vergrendeld.

Koppeling komt over vrij korte slag van pedaal in aangrijping en vraagt een nogal hoge pedaalkracht. Zeer krappe ruimte voor linkervoet naast dit pedaal, wielkasten nemen voorin nogal wat plaats in.

Besturing

Zeer direct en precies, echter niet geheel reactievrij. Wegcontact blijft goed behouden en wordt alleen bij zeer hoge snelheden een tikje vaag. Besturing dermate direct, dat aanpassing even tijd vraagt, vooral wanneer het om kleine koerscorrecties gaat. Bediening vooral bij lage snelheden wat aan de zware kant.

Koervastheid op rechte weg

Goed. Oneffenheden hebben vrijwel geen invloed op koers, zijwind wel, maar alleen bij hoge snelheden en dan nog in lichte mate. Dank zij directe besturing zijn koerscorrecties gemakkelijk, mits men eenmaal de juiste maat weet. Dribbelverschijnselen doen zich vrijwel niet voor.

Gedrag in bochten

Eveneens goed; door directe besturing is wagen snel wendbaar. Nagevoel neutraal stuurkarakter. Overhellen van carrosserie voor een echte sportwagen net iets te sterk. Uitbreken van achteras treedt pas in laat stadium op en is gemakkelijk op te vangen. Ook hier vrijwel geen dribbelverschijnselen.

Handelbaarheid en bediening

Bediening vraagt aanvankelijk enige aanpassing als gevolg van directe en bij lage snelheden zware besturing, het afwijkende schakelpatroon en de wat hakerige schakeling. Door lage zitpositie is ook uitzicht wat beperkt; de zeer lage en spitse voorzijde is nauwelijks, de achterzijde daarentegen wel goed waarneembaar. Directe besturing bevordert wendbaarheid. Bedieningsapparatuur goed onder handbereik. Vlotte starter (automatische choke).

Vering

Nog altijd wat aan de stugge kant, maar aanmerkelijk minder hard dan bij vorige versie. Comfort heeft er dan ook nauwelijks onder te lijden; kleine zowel als grote oneffenheden worden betrekkelijk goed verwerkt, maar schokdemperwerking is niet zo daverend.

Algeheel comfort

Veel beter dan bij vroegere type. Vering is niet meer zo „plankerig”, motorlawaai — hoewel nog duidelijk hoorbaar — niet meer zo storend. Geluid van banden neemt geen hinderlijke proporties aan, windgeruis begint echter bij hoge rijsnelheden een hartig woordje mee te spreken, zodat ook deze versie op lange, snelle ritten nogal vermoeiend is.

Remmen

Rondom schijfremmen. Op normale en droge wegen is een zeer hoge vertraging bereikbaar, waarbij voor- noch achterwielen tot blokkeren neigen. Benodigde pedaalkracht evenwel nogal groot, ook wanneer een slechts kleine vertraging wordt beoogd. Handremvertraging voldoende.

Carrosserie

Twee-deurs kunststofcarrosserie op platformchassis. Zeer moderne, zelfs opvallende vormgeving met uitgesproken „eigen gezicht”. Over de geslaagdheid van deze vormgeving lopen meningen echter sterk uiteen.

In twee delen uitneembaar dak, dat in kofferruimte kan worden opgeborgen. Ook achterraut kan, na verwijdering van twee schroeven, worden uitgenomen, maar niet in de wagen worden opgeborgen. Door het demonteren van genoemde delen ontstaat een soort cabriolet met een permanente roll-over beugel. Goede afwerking.

De Matra heeft twee bagagecompartimenten. Dat aan de voorzijde wordt al voor een belangrijk deel in beslag genomen door het reservewiel, maar achterin kan men — voor een wagen van dit type — nog behoorlijk wat kwijt. De foto laat de totale bagagecapaciteit zien. Maten der koffers: 1 = 56 x 36 x 15 cm (= 30 liter); 2 = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); 3 = 75 x 54 x 20 cm (= 80 liter).

Interieurruimte

Voorin nemen wielkasten nogal wat plaats in beslag en verder is hoofdruimte beperkt, hetgeen enigszins te compenseren is door de rugleuningen van de voorstoelen wat schuiner te stellen. Ruimte achterin alleen geschikt voor kinderen.

Bagageruimte

Voorin uiterst begrensd, meeste plaats wordt inbeslag genomen door reservewiel. Achterin voldoende ruimte voor bagage van twee volwassenen. In interieur alleen dashboardkastje. Opklapbare achterraut.

Zitplaatsen

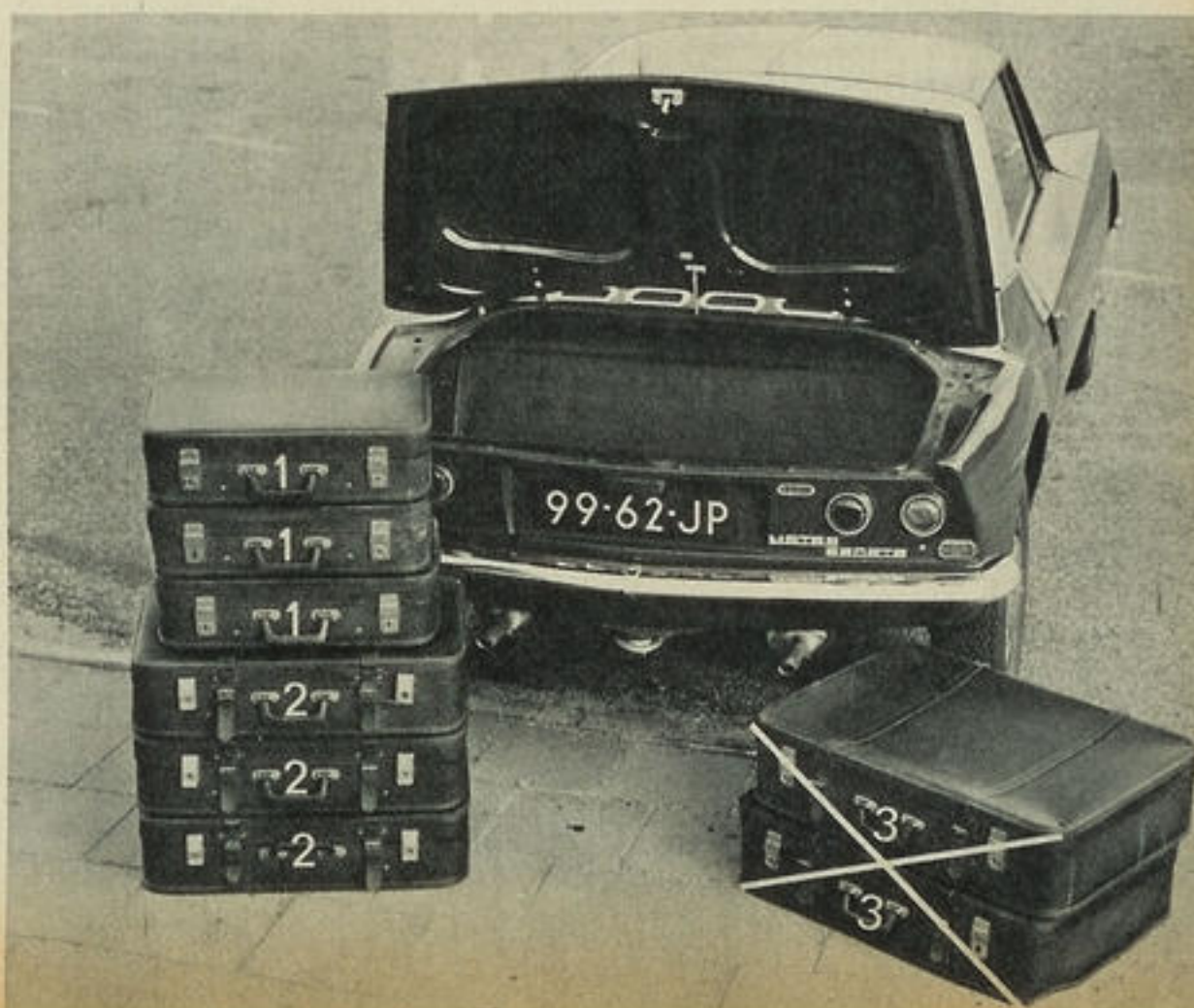
Voorin vrij eenvoudige maar comfortabele en ook in zijdelingse richting goed steunende stoelen. Rugleuningen volledig verstelbaar. Zeer lage zitpositie. Achterin smalle en erg harde bank.

Veiligheid

Goede rijeigenschappen, goede remmen, echter geen gescheiden circuits. Enkele uitspringende delen op kniehoogte. Rugleuningen van voorstoelen in normale positie vergrendeld tegen vooroverklappen. Korte stuurkolom. Ingebouwde rolbeugel.

Dashboard

Apparatuur netjes ondergebracht in apart paneeltje recht voor bestuurder. Duidelijk afleesbare snelheidsmeter en toerenteller; eerstgenoemde vertoont over gehele bereik een con-



Belangrijkste gegevens

Motor: Watergekoelde viercilinder in V-vorm, centraal geplaatst. Klepbediening door lichttangen en tuimelaars. Nokkenaandrijving d.m.v. tandwielen. Krukaslagering drievoudig. Inhoud gesloten koelsysteem 10 l. Inhoud oliecarter 4,5 l. Cilinderinhoud 1699 cc, boring 90 mm, slag 66,8 mm, compressieverhouding 9,1 : 1. Maximum SAE vermogen 90 pk bij 5000 omw/min. Max. SAE koppel 15,2 mkg bij 2800 omw/min. Specifiek vermogen 52,9 pk/l. Specifiek gewicht 9,9 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 29,1 km/uur. Tweetraps valstroomcarburateur met automatische choke. Elektrische installatie 12 V, accu 40 Ah, wisselstroomgenerator, vermogen 490 W.

Transmissie: Achterwielaandrijving. Hydraulisch bediende koppeling. Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,40, 2e versn. 1,99, 3e versn. 1,37, 4e versn. 1,00, achteruit 3,96. Reductie eindoverbrenging 3,5.

Onderstel: twee-deurs kunststofcarrosserie op platformchassis. Onafhankelijke wielophanging, voor met draagarmen van ongelijke lengte en schroefveren. Achter: draagarmen in langsrichting, aandrijfassen met dubbele kruiskoppelingen en eveneens schroefveren. Rondom telescopische schokdempers. Voor en achter dwarsstabilisator. Remsysteem met rondom schijfremmen. Handrem op de achterwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat voor 145-14, achter 165-14, met binnenband.

Maten en gewicht: Wielbasis 256 cm, spoorbreedte voor 134 cm, achter 135 cm. Totale lengte 415 cm, breedte 157 cm, hoogte 120 cm. Totaal gewicht (rijklaar, volle tank) 899 kg. Max. draagvermogen 300 kg. Inhoud benzinetank 45 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:

10% helling — 2680 kg,	14% helling — 2182 kg,	18% helling — 1813 kg,
12% helling — 2403 kg,	16% helling — 1969 kg,	20% helling — 1705 kg,

Voor toeristisch gebruik kunnen caravans tot ca. 450 kg afleveringsgewicht worden getrokken. Hierbij is uitgegaan van een redelijke onderlinge gewichtsverhouding voor snel rijden met de combinatie. Voor het trekken van een trailer + boot zal het gewicht van de (beladen) aanhangwagen bij voorkeur niet hoger moeten liggen dan ± 600 kg.

Interieurafmetingen:

Voor:		Achter:	
breedte over de voorbank	119 cm	breedte over de achterbank	108 cm
afstand zitting tot dak	93 cm	afstand zitting tot dak	83 cm
diepte zitting	48 cm	diepte zitting	33 cm
hoogte rugleuning	59 cm	hoogte rugleuning	50 cm
hoogte zitting	23 cm	hoogte zitting	17 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	57 cm	afst. rugl. tot rugl. max.	61 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	37 cm	afst. rugl. tot rugl. min.	41 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	22 cm		
afst. rempedaal tot zitting max.	61 cm		
afst. rempedaal tot zitting min.	41 cm		

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 10.000 km, kosten ca. f 55,—
olie vervangen en doorsmeren elke 10.000 km.
filterelement vervangen elke 10.000 km.
verzekeringspremie All Risks per jaar f 1003,—
motorrijtuigenbelasting per jaar f 168,48
garantietermijn: 6 maanden, ongeacht het aantal kilometers.

Prijzen van enkele onderdelen (excl. BTW):

uitlaat compleet	f 172,70	thermostaat	f 9,45
koppelingplaat	f 54,90	voorbumper	f 171,20
schokdemper voor	f 30,30	achterbumper	f 171,20
schokdemper achter	f 28,18	voorportier (kaal, ongespoten)	f 474,19
voorwielaggers voor twee wielen compleet	f 53,32	voorrui	f 309,04
voorremblokken compleet	f 23,85	wielkop	f 7,57
radiateur	f 299,67	ruitwisserblad	f 23,00
		oliefilterelement	f 5,10

Fabrikant: Matra Sports S.A., Parijs

Importeur: Garagebedrijf Gruno N.V., den Haag

Aantal dealers in Nederland: 5

stante afwijking van slechts 3 km/u. Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur, oliedruk, benzinevoorraad en laadstroom, beide laatstgenoemde in combinatie met een lampje. Voorts controlelampjes voor clignoteurs, grootlicht en ingeschakelde verlichting.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruimschoots voldoende, temperatuur wat moeilijk te regelen. Geen rechtstreekse toevoer van buitenlucht, geen afzuiging uit interieur. Traploos regelbare ventilator.

Verlichting en signalering

Hoofdverlichting met goede lichtopbrengst; aparte, redelijk waarneembare stadslampen. Koplampen normaliter verzonken in carrosserie; door middel van lichtwerkend handeltje aan stuurkolom kan men ze naar buiten kantelen en met hetzelfde handeltje kan dan een dimlicht-sigitaal worden gegeven. Terugkantelen vraagt wat meer inspanning, want hiervoor moet onwijs hoog geplaatst pedaal tegen stevige veerdruk in worden ingetrapt.

Interieurverlichting (één lichtpunt) werkt over beide portieren. Geen aparte parkeerlichten, geen achter-

uitrijlampen. Dashboardverlichting niet regel- of uitschakelbaar.

Standaarduitrusting

Sloten op beide portieren. Geen handgrepen voor passagiers. Ruitewissers (twee snelheden) nemen bij hoge rijsnelheden niet zo goed af. Geen buitenspiegel; binnenspiegel met anti-verblindingsstand. Stuurslot en dagteller. Met leer bekleed, lichtelijk ovaal gevormd stuurwiel. Kunstleren bekleding.

Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

Conclusie

De Matra M 530 is eigenlijk niet meer vergelijkbaar met de vroegere Matra Djet, hoofdzakelijk, omdat het zeer sportieve en eigen karakter van laatstgenoemde is verdwenen. De opvolger is ontegenzeggelijk veel comfortabeler — hoewel het geluidsniveau bij hoge snelheden nog best wat meer zou mogen worden onderdrukt — en de prestaties zijn nog altijd goed, zij het vanwege de grotere cilinderinhoud niet meer zo indrukwekkend en ook niet boven die van de concurrentie uitspringend.

Zonder twijfel zal de Matra in zijn huidige gedaante meer belangstelling ondervinden, ook al omdat de interieurruimte groter is dan voorheen. De carrosserievorm zal voor velen eveneens een attractief punt betekenen, maar dit is vanzelfsprekend in de eerste plaats een kwestie van persoonlijke smaak.

Deze vormgeving en het feit, dat deze Matra zonder veel moeite in een soort cabriolet kan worden getransformeerd, zijn eigenlijk nog de enige eigenschappen, die de wagen een zekere uitzonderingspositie verschaffen. Sinds de forse verlaging ligt de prijs op een alleszins redelijk peil.

Sterke en zwakke punten:

- Goede prestaties
- goede rijeigenschappen
- goede remmen
- aparte vormgeving
- gemakkelijk te transformeren tot cabriolet
- lawaaig bij hoge snelheden
- wat krap interieur
- hakerig schakelen

Prijs:

Matra M 530 f 13.995,—