

Auto Visie

onafhankelijk objectief weekblad

17e jaargang nr 3 21 januari 1972 f 1,50



**Rallye
Monte Carlo
van start**

test MATRA 530 LX





VOOR

- Zuinige, probleemloze Ford-motor
- Bovengemiddeld weggedrag
- Zeer exclusief model

TEGEN

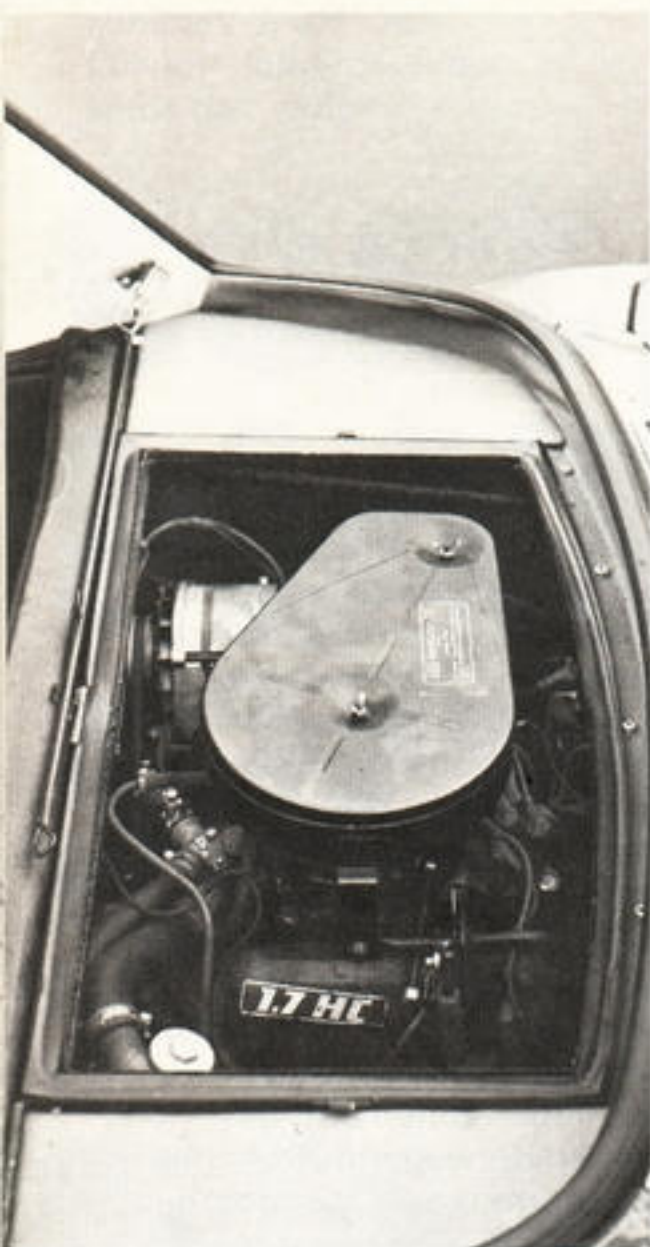
- Motorprestaties niet meer dan redelijk
- Dwarsstabilisatie kon beter
- Inrichting niet steeds even logisch

door Hans Veldhuis
m.m.v. Rudolph Polvliet
foto's Ton Thies

Sinds de automobieltak van de Franse raketten- en straalmotoren-fabrikant Matra bij het Simca-Chryslerconcern is ingetrokken, zijn er aan het type 530 enige detailveranderingen aangebracht, die deze opmerkelijke Franse automobiel het achtervoegsel „LX” hebben bezorgd. Ongetwijfeld is dit een afkorting voor het begrip „luxe” dat voor zo’n soort auto nogal betrekkelijk is, omdat de hele wagen in feite een luxe vertegenwoordigt in vergelijking met een doordeweekse gebruiksautomobiel. En dat klopt ook wel, want qua uitmonstering zijn de verschillen met de drie jaar geleden geteste „kale” 530 maar gering. Een extra aanstekertje, een iets verfraaid dashboard, enig bekledingsmateriaal en een handiger constructie om het afneembare dak vast te zetten, zijn zo wel de meest spectaculaire veranderingen. Aan de buitenzijde is de nieuwe Matra-editie te herkennen aan de afwezigheid van de ietwat eigenwijze, kindergagenduwbeugelachtige bumperstootstang, die bij het vorige model de voorzijde ontsierde, terwijl onder de (midden)motorkap een register-carburateur voor wat extra vermogen zorgt. Alles-bijeen levert dat zeker geen nieuw model op, maar de importeurswisseling (van de Haagse Garage Gruno naar Chrysler Nederland) en het feit dat de meest recente roadtest bijna drie jaar oud is, rechtvaardigen toch een hernieuwde bespreking van deze bijzondere auto.

Dak in twee delen te verwijderen.





Middenmotor redelijk bereikbaar.

MOTOR

Ondanks de berichten dat de 530 LX na de toetreding tot het Chrysler-concern zou worden uitgerust met een motor uit de 160-180-serie, wordt deze Franse GT nog steeds aangedreven door de zeker niet hoogsportieve Duitse Ford-V4, waarvan zelfs Taunus zo langzamerhand gaat afstappen. Dit motortype biedt op grond van ruimtelijke overwegingen natuurlijk wel aanzienlijke voordelen (daarom voorzag ook Saab zijn 96 van deze robuuste, weinig gecompliceerde krachtbron), maar een topsporter is het natuurlijk niet. Het door de fabriek opgegeven vermogen van 78 pk (winst ten opzichte van het vorige Matra-type 3 pk), hetgeen aan de aangedreven wielen resulteert in 60 pk op de rollenbank, is in vergelijking met een aantal iets opgepepte concurrenten niet al te veel, hetgeen ook blijkt uit de acceleratiecijfers, die net iets achterblijven bij „echte” sportwagenprestaties. Veel wordt echter gered door een aerodynamisch zeer gunstige carrosserievorm en een redelijk gewicht van 935 kilo (overigens toch zo'n 50 kilo zwaarder dan zijn voorganger), waardoor vooral de acceleratie bij hogere snelheden interessant wordt en de topsnelheid voor dit motorvermogen zelfs uitzonderlijk is. Een aan deze gunstige karakteristiek gekoppeld voordeel is bovendien,

dat het brandstofverbruik erg gunstig is wanneer er op hoge snelheden wordt gekruist, terwijl zelfs de volgasconsumptie nog redelijk binnen de perken blijft. Hieraan wordt in gunstige zin meegewerkt door de tweespoorts-carburateur, die vooral bij matig gasgeven 2CV-achtige verbruikscijfers in de hand werkt... De automatische choke, die bij het vorige model weinig gunstig werd beoordeeld, gaf bij deze testwagen geen reden tot klagen; een nare eigenschap van de testwagen was echter, dat hij na krachtig remmen of accelereren steeds „verzoopt”, vermoedelijk omdat de vlotter bleef hangen. Veel waardering verdient de geluidsisolatie van de vrijwel in het interieur geplaatste „middenmotor”, die in andere wagens vaak aanleiding heeft gegeven tot niet al te gunstige beoordelingen van het geluidsniveau. In deze Matra 530 LX was de gewoonlijk ietwat „rammelige” V4 nauwelijks storend te horen, zelfs niet wanneer tot de toerengrens van rond 6000 werd doorgetrokken. Wat ten slotte de motorkarakteristiek betreft, er kan voor dit type auto best iets pittigers worden gevonden dan deze soepele (toegegeven!) V4, die duidelijk als „gebruiks” motor is ontworpen en qua levendigheid duidelijk tekort schiet. De dubbele sportuitlaat geeft weliswaar een fraai, ietwat rauw geluid, maar de echte „pep” ontbreekt toch een beetje...

TRANSMISSIE

Tot de wijzigingen die de 530 in een 530 LX transformeerden, behoort ook een civilisatie van het schakelpatroon, dat vroeger in vergelijking met andere schakelpoken „omgekeerd” was gesitueerd. Zodat iedereen, die verwachtte in één te schakelen, prompt in „3” belandde. Tegenwoordig schakelt de Matra volgens de algemeen toegepaste huis-tuin-en-keuken-H, die slechts in de achteruitvergrendeling een ietsje afwijkt van wat gebruikelijk is. Hoewel, Opel past ook al enige tijd een overeenkomstig trekmechaniekje onder de versnellingsknop toe, zodat de overigens uitstekende 530-oplossing zeker niet buitenissig mag worden genoemd. De bak schakelt overigens prima, vooral als men de toch tamelijk grote afstand tussen schakelpook en tandwielendoos in aanmerking neemt. Over de koppeling dient minder juichend te worden gerapporteerd, want die gaat domweg veel te zwaar, terwijl de aangrijping niettemin aan de weke kant is. De versnellingsverhoudingen zijn goed aangepast aan het betrekkelijk geringe gewicht en de lage luchtweerstandscoefficiënt, zodat de versnellingen allemaal erg „lang” zijn uitgevallen. Dat kost natuurlijk wat optrekkracht, maar het rijdt erg fijn, zo'n tweede versnelling die desnoods tot 100 km/u kan worden „vastgehouden”, terwijl de „drie” bij inhalen op de grote weg zelfs verder reikt dan 140 km/u. In „1” is het daardoor wat moeilijker



Kofferruimte voorin vrijwel niets.

wegkomen, maar wanneer de 530 LX eenmaal rolt, blijft hij dan ook doorgaan. Vanzelfsprekend ligt de versnellingsknuppel goed onder de hand en zijn de synchronisaties volgzzaam en snel, zoals trouwens van renwagen-constructeur Matra mocht worden verwacht.

REMMEN

Hoewel het remvoeringmateriaal van de 530 LX onder zware belastingen angstig begint te roken, blijft de werking van de remmen (schijven rondom) correct, terwijl een goede koeling de pyrotechnische verschijnselen over het algemeen snel doet verdwijnen. In vergelijking met de meeste „gewone” auto's is de pedaal-



Vreemd ovaal stuur inmiddels vervangen door rond model.

druk nogal hoog en wat ongevoelig in de dosering, hetgeen wijst op een verstandige toepassing van tamelijk hard voeringmateriaal; voor de meeste gebruikers zou een bescheiden bekrachtiger dan ook geen luxe zijn. Ondanks deze lichte kritiek dient echter te worden vastgesteld, dat de remmen-zoals-ze-zijn prima tegen de prestaties van de auto zijn opgewassen, terwijl scheef trekken of ongecontroleerd wegglijden er beslist niet bij is. De — natuurlijk — tussen de voorstoelen gemonteerde handrem is voor een schijvenbediener van hoge klasse: zelfs als noodrem is hij goed te gebruiken.

WEGGEDRAG

Dank zij zijn nagenoeg centraal (hoewel een beetje hoog) gemonteerde motor vertoont de 530 LX een zeer loffelijke bochtenkarakteristiek, die het mogelijk maakt om zonder kunstgrepen te kiezen voor onderstuur, overstuur of een neutraal gedrag. Het hangt er maar helemaal vanaf hoe de wagen de bocht wordt ingezet, hoe groot de stuuruitslag is en hoe veel gas er wordt gegeven (of geminderd!); over het algemeen zal de neutrale koers echter uitstekend bevallen. Het is een beetje wennen aan de nogal forse carrosserie-reactie op plotselinge links-rechtsbewegingen, hetgeen wordt veroorzaakt door enigszins on-



Achterin doelmatige bergplaats.

gebruikelijke voorwielstanden, maar ook de eventueel benodigde correcties verlopen zeer vanzelfsprekend en betrouwbaar. Echt een fijne wagen om onder alle omstandigheden letterlijk „in de hand te houden”, wat natuurlijk ook bleek op de slipbaan, waar de 530 LX zich zeldzaam volzaam betoonde. Kenmerkend voor de zorg waarmee de kennelijk niet snel tevreden Matra-constructeurs de wegligging hebben gecomponeerd, is de keus van de bandenmaat: achter breder (165 x 14) dan vóór (145 x 14)! Wel een beetje lastig als het reserve wiel moet worden gebruikt, maar dat ongemak kan natuurlijk bij het eerstvolgende garagebezoek worden verholpen. Overigens is op dit punt nóg

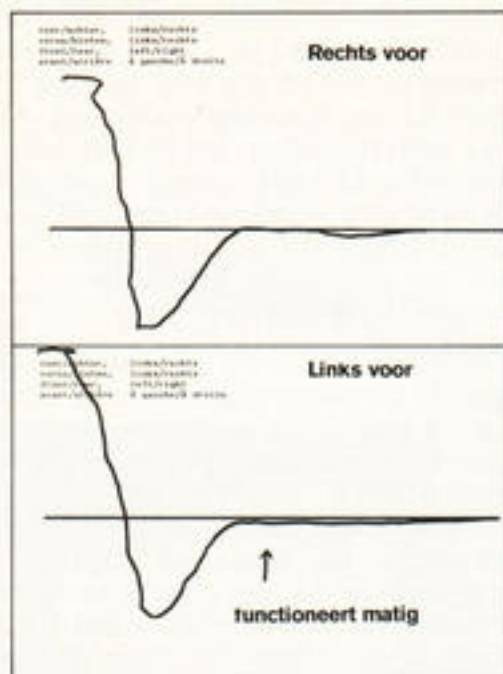
een wijziging ten opzichte van de „oude” 530 te bespeuren, daar zat een minder brede (155) maat achterop. De rechtuit-stabiliteit van de 530 LX is prima, de zijwindgevoeligheid ten slotte uiterst gering, maar een ietwat weke rolstabilisatie vraagt toch wel veel aandacht voor de besturing wanneer er écht hard wordt gereden.

BESTURING EN RIJPOSITIE

De nieuwste Matra's zijn sinds kort uitgerust met een gewoon rond stuur, maar de testwagen — en al zijn voorgangers — bezitten een eigenzinnig, ovaal gevormd stuurwiel, dat er overigens vol goede bedoelingen is ingeplant. Want het stapt inderdaad iets gemakkelijker in en ook tijdens het rechtuitrijden hebben de knieën iets meer ruimte. Maar het draaien aan zo'n exentrieke krakeling is natuurlijk iets afschuwelijks, zeker wanneer er sportief en snel moet worden gereden. En... ook al is de stuuroverbrenging met $2\frac{3}{4}$ omwentelingen links-rechts erg direct, het wiel komt al bij een kwartslag draaien toch in conflict met de beenruimte... Vooral omdat de pedaalstanden niet helemaal zo zijn uitgekend, dat met bijna-gestreckte benen kan worden gereden (de koppeling moet bij voorbeeld veel te diep worden weggetrapt), is dat ovale stuur een onding, dat dan ook terecht uit de recentste uitgave van de 530 LX is verdwenen. Het dik-leerbeklede stuur staat overigens mooi ver van de bestuurder af, al moet worden gezegd dat de erachter gemonteerde pookjes voor licht, claxon, clignoteur en koplampbediening (waarover straks méér) de vingers bij snel sturen in de weg zitten. De zit in de goed kuipvorm-gegeven stoel is zeer loffelijk; bovendien is de rugleuning traploos tot een bijna-ideale stand te verstellen, waardoor het overigens dubbel jammer is, dat de pedalen geen perfecte rijpositie toelaten. Rest nog te vermelden, dat de niet al te brede voorwielen het stuur heerlijk licht laten draaien, maar dat het zelfcentrerende „terugstuureffect” in het begin enige gewenning vraagt.

RIJ- EN ZITCOMFORT

Als consequentie van een tamelijk stugge schokdemperkarakteristiek (gelukkig maar) lijkt de vering aanvankelijk nogal hard te zijn. Maar wie met de 530 LX een écht hobbelige weg opzoekt, ontdekt tot zijn verbazing, dat de veerwegen voor zo'n sportief automobieltje erg lang zijn. Dit betekent dat de 530 LX nimmer zal doorstoten, dat het veercomfort beslist niet plankhard is en dat de wagen zich goed aanpast aan wat extra belading. Het enige bezwaar tegen deze doordachte vering-conceptie is het gebrek aan een wat steviger dwarsstabilisatie, waardoor de auto na een bocht enigszins wil dóórrollen, wat voor de inzittenden — en de bestuurder! — niet plezierig is.



De schokdempers werden getest op de Koni-testbank. Zoals uit de grafieken blijkt, werkte de demper linksvoor niet geheel naar behoren. De dempers achter functioneerden goed.



Vreemde bumperbeugel is verdwenen.

Een bezoek aan de Koni-schokdemper-testbank van de firma Auto-West wees uit, dat de linker-voorschokdemper maar matig functioneerde. Ongetwijfeld is de laatste beoordeling daardoor nog iets ongunstiger uitgevallen. De beide voor-inzittenden van de 530 LX genieten dank zij de uitstekende stoelen een uitstekend comfort, hetgeen ook werd bewezen na een rit van enige uren, het bankje achterin is natuurlijk slechts voor een incidenteel mee te voeren kleuter bedoeld.

INTERIEUR EN ACCESSOIRES

Het valt natuurlijk te verwachten, dat een in de competitiefier doorgewinterde firma als Matra ervoor zorgt, dat de instrumenten en de bedieningsorganen ideaal zijn geplaatst. Dat gaat in zijn algemeenheid ook wel op, maar de eerder gesignaleerde pedaalop-

stelling toont toch wel aan, dat de fabriek een minder gunstig compromis niet schuwt. Zo is het ook gesteld met de plaats van de minuscule asbak, die vrijwel niet kan worden gebruikt als de verwarming of ventilatie wordt gebruikt, terwijl over de kachel bovendien moet worden opgemerkt, dat deze niet behoorlijk valt te doseren. Vooral de rijnsnelheid en de motorbelasting beïnvloeden de warmteproductie veel te sterk; de regeltrajecten zijn bovendien zó kort, dat er onder het rijden nauwelijks behoorlijk kan worden bijgesteld. Voortreffelijk is echter anderzijds het dashboardkastje, dat een horizontaal sluitende klep bezit, onzinnig is weer de plaats van de ruitesproeierknop (naast de handrem), terwijl de sproeier zelf (gemonteerd op de wisserarmen) maar matig voldoet. Het meest opmerkelijke aan de Matra zijn natuurlijk de wegklapbare koplampen, die met behulp van een klein pookje aan de stuurkolom worden „geopend” en door middel van een vreemd-hoog gemonteerd pedaal met de linkervoet moeten worden „gesloten”. Een elektrische bediening zou op het volgende type zeer aan te bevelen zijn. Een goede beoordeling verdient de demontabele dakconstructie (losse stukken wegbergen in de mini-bagageruimte onder het voordekseel), terwijl de middenmotor relatief goed bereikbaar is door opklappen van de achterraut en verwijderen van het motordekseel op de hoedenplank. De bagageruimte onder de achterklep mag dan niet impo- nend van afmetingen zijn, de vlakke bodem en wanden verschaffen relatief veel nuttige inhoud. Ten slotte: iedereen zal wel weten, dat de Matra-carrosserie van kunststof is vervaardigd, die bij het openen van voor- en achterklep een vrij slappe indruk maakt. De praktijk heeft echter zo langzamerhand wel uitgewezen, dat die stevigte erg meevalt en dat kleine aanrijdingen zelfs geen spoor achterlaten in dit veerkrachtige materiaal. En roesten doet het natuurlijk nooit.

CONCLUSIE

De 530 LX is een uiterst exclusieve auto, die een opmerkelijke vormgeving paart aan uitstekende rij-eigenschappen en een prijs waar — in ruil voor die exclusiviteit — waarschijnlijk wel overheen valt te komen. Wat de mogelijkheden van de conceptie betreft, zou deze Matra weleens een krachtiger motor verdienen, wat met de mogelijkheden binnen het Chrysler-concern toch niet zo'n opgave hoeft te zijn. Hoewel het rijcomfort een van de aantrekkelijke punten van deze „sport”-wagen is, zal een wat stugere dwarsstabilisatie de rij-eigenschappen nog verbeteren, terwijl de geriefelijkheid daar nauwelijks onder hoeft te lijden. Zeer plezierig in deze dure tijden is ten slotte het uiterst matige brandstofverbruik, dat in deze prijsklasse tamelijk ongewoon is. □

Matra 530 LX in cijfers:

MOTOR:

Elasticiteit:	8
Geluidsniveau:	7
Koude start:	8
Prestaties:	7

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	8+
Bedieningsgemak:	8
Synchronisatie:	8
Geluidsniveau:	8
Koppeling:	6

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

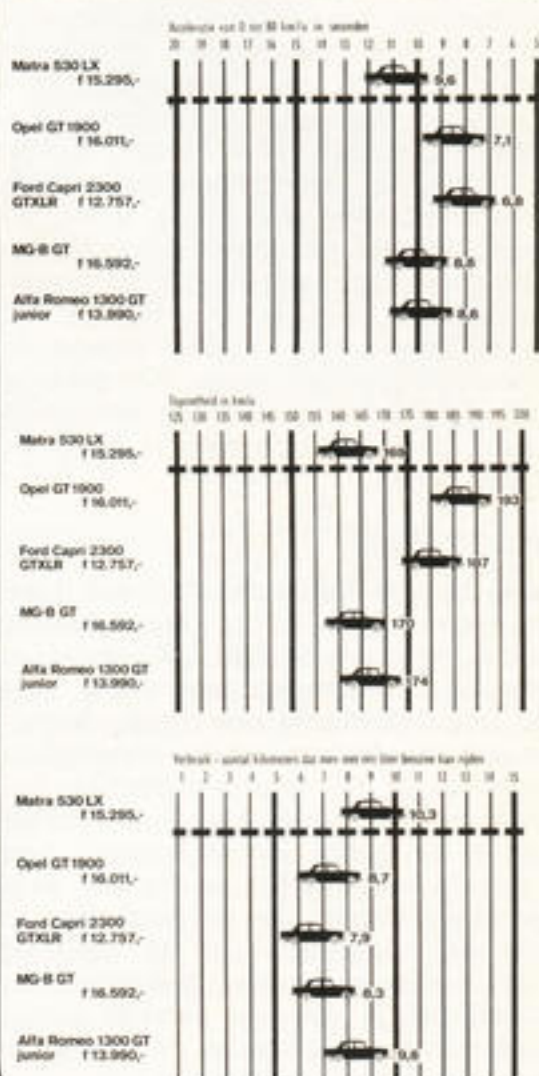
Besturing:	7
Remmen:	7½
Bochtgedrag:	8
Zijwindongevoeligheid:	8
Veerkarakteristiek:	7½
Veerdemping:	6
Veercomfort:	7

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	7
Uitzicht:	7
Bagageruimte:	7
Afwerking:	7
Rijpositie:	7

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.



TECHNISCHE GEGEVENS

OP DE ROLLENTSTBANK

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 78 DIN pk bij 5000 omwentelingen per minuut, bleek op de rolleentestbank neer te komen op maximaal 60 pk bij 5000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de aangedreven wielen.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 28	70 is 66	110 is 104
40 is 37	80 is 76	120 is 114
50 is 47	90 is 85	130 is 124
60 is 56	100 is 95	140 is 133

Het benzineverbruik werd in 2 etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde een verbruik op van 1 : 18,6. Een zeer snel gereden traject 1 : 9,1. Het verbruik volgens DIN 70030 bedroeg 1 : 10,3.

Motor:

Watergekoelde 4-cilinder V-motor; centraal gemonteerd; boring 90 mm; slag 66,8 mm; cilinderinhoud 1699 cc; compr.verh. 9 op 1; max. verm. vlg. fabrieksofgave 78 DIN pk bij 5000 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de aangedreven wielen 60 pk bij 5000 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksofgave 14,4 mkg bij 3000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroomgenerator 490 watt; accu 40 ah; tweetraps valstroom carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 3,69 op 1; 2e versn. 2,33 op 1; 3e versn. 1,48 op 1; 4e versn. 1 op 1; achteruit 3,96 op 1; differentieelreductie 3,56 op 1.

Onderstel:

Zelfdragende kunststof carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren; achter onafhankelijk met schroefveren; hydraulische telescoop schokdempers rondom; stabilisators voor en achter; schijfremmen rondom; bandenmaat vóór 145 x 14; achter 165 x 14; tandheugel- en rondselsstuurinrichting; 2,8 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 256 cm; spoorbreedte voor 134 cm; achter 135 cm; max. lengte 419,7 cm; max. breedte 162 cm; max. hoogte 120 cm; rijklare gewicht 935 kg; draaicirkel 10 m; inhoud benzinetank 43 liter; motorcarter 4,5 liter; gesloten koelsysteem 10 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; ampèremeter; oliledrukmeter; watertemperatuurmeter; toerenteller; dagkilometerteller; laadstroomcontrolelamp; brandstofreservewaarschuwinglamp; klok; anti-verblindingspiegel; sigare-aansteker; mechanische ruitensproeier; ruitewisser met 2 snelheden; kachel; parkeerlicht; binnenverlichting; automatisch bij openen portier; lichtschakelaar aan stuurkolom; dumschakelaar aan stuurkolom; choke automatisch; handrem op de vloer.



Service:

Geen smeerpunten; servicebeurten vlg. instructieboekje om de 5000 km; motorolie ververset om de 5000 km; olieverset versnellingsbak en cardan vlg. instructieboekje om de 10.000 km.

Prijzen onderdelen:

Voorspatbord f 291,03; achterspatbord f 288,68; voorportier f 606,04; koppelingsplaat f 86,63; drukgroep f 72,79; complete uitlaat f 310,28; uitlaatdemper f 140,30; inlaatklep f 8,83; uitlaatklep f 9,61; ruitewisserblad f 15,33; koplampglas incl. reflector f 72,97; koplamp f 35,88; wielschok f 17,77; schokdemper voor/achter f 58,70/f 44,93; set remvoeringen (4 wielen) f 135,25; voorbumper f 233,42; achterbumper f 215,87; voorruit f 218,59.

Alle prijzen exclusief montage.

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 48 cm; lengte (zitvlak) 50 cm; hoogterugleuning 55 cm; afstand zitvlak-dak 87 cm; wagenbreedte schouderhoogte 120 cm; min.

en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 91 en 110 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 23 cm. Achterzitting: breedte (zitvlak) 106 cm; lengte (zitvlak) 34 cm; hoogte rugleuning 45 cm; afstand zitvlak-dak 78 cm; wagenbreedte schouderhoogte 108 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten) 41 en 60 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 18 cm. Bagageruimte: lengte 50 cm; breedte 111 cm; hoogte 39 cm; reservewiel ligt in neusruimte.

Verzekeringspremies:

A.R. van f 800,— tot f 1.478,— per jaar; W.A. van f 200,— tot f 457,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 258,94 per jaar.

Prijs: f 14.795,— met vast dak
f 15.295,— met afneembaar dak

Importeur:

CHRYSLER NEDERLAND N.V.
Breevaartstraat 12, ROTTERDAM

