

GEGEVENS MATRA M 530

Model / type	Matra Sports M 530
Bouwjaar	1967-1969
Productie-aantal	3620
Nieuwprijs	
Motor	
Cilinderinhoud	1699 cc
Boring x slag	90 x 86,8 mm
Compressie	9:1
Max. vermogen	70 pk/4800 tr 1969: 5000 tr
Max. koppel	13 mkg/2500 tr 1969: 14,4 mkg/3000 tr
Carburatie	1967-1968: enkel 1969: tweetraps
Wielophanging	
Voor	onafhankelijk draagarmen schroefveren
Achter	onafhankelijk draagarmen schroefveren
Remmen	schijfremmen
Maten en gewichten	
Gewicht	840 kg
Lengte	4,16 m
Breedte	1,56 m
Hoogte	1,20 m
Wielbasis	2,56 m
Spoorbreedte	1,34 m voor 1,35 m achter
Prestaties	
Topsnelheid	172 km/u 1969: 175 km/u
Acceleratie	1000 m met staande start in 34 sec

MATRA M 530



De Matra M530 is de eerste auto die geheel door Matra Sports zelf is ontwikkeld. Zijn voorganger, de Djet, is immers nog een ontwerp van René Bonnet. Reeds in 1965 besluit Matra dat er een nieuwe sportwagen moet komen. De Djet is te zeer een pure sportwagen, voornamelijk gericht op het leveren van prestaties. Daarmee is hij tegelijkertijd niet praktisch en comfortabel genoeg om een breder publiek aan te spreken als auto voor dagelijks gebruik. De nieuwe Matra moet beter bereikbaar zijn voor jonge mensen, het moet een 'voiture des copains' worden, letterlijk vertaald een 'auto voor kameraden/maatjes'. Er wordt uitgebreid marktonderzoek gedaan om de wensen van de doelgroep in kaart te brengen. De van Simca afkomstige Philippe Guédon krijgt de leiding over de ontwikkeling van de M530.



Klassieker

Een bijzonder uiterlijk, niet onomstreden maar beslist zeer karakteristiek en origineel, een weggedrag dat veel lof oogstte en een zekere exclusiviteit vanwege lage productieaantallen, dat zijn de elementen die de M530 moeiteloos de status van klassieker verschaffen. De niet al te flitsende prestaties van de huis-tuin-en-keuken motor en de matige kwaliteit van de afwerking doen hier niets aan af.

De M530-eigenaar is echter niet altijd te benijden. Onder meer door de matige afwerking kent de M530 nogal wat plekken waar corrosie in de loop der tijd duchtig heeft kunnen toeslaan. Doorgaans is een grote restauratie-inspanning nodig om een M530 weer in oorspronkelijke luister te herstellen. Daarbij komt dat de verkrijgbaarheid van onderdelen zonder meer problematisch is. Alleen voor het motorische deel treedt het bekende Matra-voordeel weer op: omdat de V4 afkomstig is uit het rek van een massafabrikant leveren die onderdelen geen problemen op.