

Cela fait presque un an que Matra nous a dévoilé la 530 et c'est sur les petites routes de Sologne que nous avons fait sa connaissance. L'objectif était une production de vingt cinq voitures par jour et il semble aujourd'hui qu'il faille attendre quelque temps encore pour qu'il soit atteint. Les raisons de ce retard sont multiples, mais il est important de souligner que la structure, comme les qualités de base, n'est pas en cause. Il s'est agi, comme il était à prévoir dès lors qu'un constructeur passe du stade artisanal à l'échelon industriel, de difficultés de mise en fabrication de bien des éléments de la voiture, de carrosserie en particulier. Des problèmes sont apparus que l'on ne soupçonnait pas lorsque furent produits les prototypes à l'unité. Il a fallu aussi coordonner les fabrications des Etablissements Carrier d'Alençon où sont assemblés les châssis, celles de l'usine Matra de Romorantin où sont moulées les pièces en plastique de la carrosserie et celles enfin des Etablissements Brissonneau et Lotz de Creil où se fait le montage final et l'assemblage de la mécanique.

" Nous pensons être parvenus au bout de nos peines, nous expliqua Jean Hébert, attaché aux relations avec la presse. Une succession de petits embêtements a multiplié les retards qui, accumulés, ont fini par faire près de un an. Lancer

### La mécanique

Le châssis plate-forme à trois caissons longitudinaux comporte à l'avant et à l'arrière un auvent prolongé par un berceau en tôles pliées et alvéolées soudées par point qui supporte les ensembles mécaniques et les points d'encrage des suspensions. Réservoir (40 litres), roue de secours, batterie sont à l'avant, et à l'arrière on a utilisé le volume disponible au-dessus de la boîte de vitesses pour le coffre. Le moteur, compact, est juste devant l'essieu moteur.

Ce moteur est celui produit par Ford pour la 17 M. C'est un V4 ( V à 60°) de 1699 cm<sup>3</sup> alimenté par un carburateur Solex de 32 et qui, avec un rapport de compression de 9 à 1, développe 70 ch DIN à 4800 tr/mn, le couple maximal étant de 13,5 mkg au régime très bas de 2400 tr/mn. Il n'as subi aucune modification afin de permettre de bénéficier de la garantie Ford.

Il en est de même de la boîte à quatre rapports tous synchronisés commandée par un court levier

un modèle entièrement nouveau est déjà pour un grand constructeur une lourde affaire. Pour Matra cela relevait du défi. S'il est vrai que peu de voitures ont été livrées jusqu'à présent, c'est pour la raison bien simple que nous ne voulions pas diffuser -quand bien même en aurait-on eu les moyens - des modèles ne correspondant pas exactement aux standards de fabrication auxquels nous nous sommes arrêtés maintenant. "

Comme le disait Jean Hébert, en proposant sur le marché une nouvelle voiture française de Grand Tourisme, Matra prenait un pari, le même que celui, gagné, par Jean Rédélé avec ses Alpine, le même que celui, perdu, par René Bonnet avec ses Djet, le même enfin que celui incertain, tenté par Sovam et par C.G. D'autant plus que, contrairement à ce que pourrait laisser supposer la silhouette de la voiture, Matra refuse toute prétention sportive à la 530, préférant la situer sur un plan

bien à elle : performances honnêtes, confort remarquable, tenue de route exceptionnelle, aménagement rationnel. On verra ce qu'il faut en penser. Arrêtons-nous pour l'instant à l'esthétique, qui confère à la 530 une personnalité bien marquée, discutée certes mais indéniable. Personnellement, nous avons fini par nous y faire, regrettant simplement que les bossages de roues arrière forment des hanches aussi saillantes.



central dont la poignée est bien étudiée. Pour obtenir un facteur de performance de 31,9 km/h pour 1000 tr/mn en 4e, on a opté pour les jantes de 14 pouces de la Renault 16 (renforcées) équipées de pneus Dunlop SP Sport ( sur la voiture essayée) de 165 x 14 à l'arrière contre 145 x 14 à l'AV, la roue de secours étant garnie d'un 145 x 14.

La suspension à grande flexibilité, dont les fréquences avant et arrière sont équilibrées, fait appel à des quadrilatères transversaux à bras d'inégale longueur à l'avant avec ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice ; à l'arrière, roues indépendantes tirées par des bras en tôle soudée, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice.

Freins à disque sur les quatre roues. Ce sont des Bendix de l'Autobianchi Primula sans mécanisme d'assistance. Direction à crémaillère. Dimensions : long. 416 cm, larg. 156 cm, hauteur 120 cm, empattement 256 cm ; voie AV 134 cm, AR 135 cm, garde au sol 14 cm. Poids ( à vide ) 840 kg

## L'équipement

La première impression est celle que laisse la netteté de la présentation. Cadres et commandes sont groupés devant le conducteur : indicateur de vitesse avec totalisateur et compteur journalier, jauge d'essence (voyant de réserve), ampèremètre (avec voyant de charge), thermomètre de température d'eau, manomètre de pression d'huile (avec voyant), compte-tours, témoin lumineux de lanternes, de clignotants et d'éclairage des phares. Commodo d'éclairage pivotant classique et une manette qui commande l'ouverture des phares (système mécanique avec ressort tendu en permanence), la fermeture étant assurée par une pédale à gauche du conducteur.

L'équipement est presque complet : miroir de courtoisie, rétroviseur avec dispositif anti-éblouissant, deux pare-soleil, volant réglable en hauteur (le volant est ovale pour faciliter l'accès), sièges très bien dessinés à dossiers réglables en inclinaison, lave pare-brise, essuie-glace à deux vitesses, système de chauffage-ventilation très

facile à manier. Il manque une montre, un allume-cigare.

Le pavillon se divise en deux parties amovibles que l'on peut ranger dans une housse à l'intérieur du coffre avant (avantage par rapport au hard-top classique que l'on doit laisser au garage) et l'encadrement de la lunette arrière (elle aussi amovible mais non transportable) forme arceau de sécurité. Le tout est d'un maniement assez délicat et ne garantit pas une étanchéité parfaite. De plus, on note souvent des bruits de carrosserie dus vraisemblablement à des jointures imparfaites.

L'habitabilité convient pour deux personnes et deux petits enfants sur la banquette arrière, dont le dossier est trop vertical. Une grande personne peut s'y installer mais en se mettant de travers si les passagers avant reculent leurs sièges à leur convenance

## Les performances

<b>Vitesse lue</b>	60	80	100	120	140	160
<b>En 4<sup>ème</sup></b>	2000	2650	3250	3750	4350	4900
<b>Vitesse réelle</b>	59	80	100	117	136	156

## Accélération départ arrêté :

les 400 mètres en 18,3 s

les 1000 mètres en 34,2 s

de 0 à 100 km/h (réels) en 13,5 s

de 30 à 100 km/h en 4<sup>ème</sup> : 20,3 s

de 80 à 100 km/h : 4,1 s en 3<sup>ème</sup> ; 12,6 s en 4<sup>ème</sup>

**Boîte de vitesses à 6200 tr/mn** : 50 km/h en 1<sup>ère</sup>, 90 km/h en 2<sup>ème</sup>, 130 km/h en 3<sup>ème</sup>.

**Circuit routier** (9 km 181) : le meilleur tour à la moyenne surprenante de 113,117 km/h.

Cette moyenne définit le caractère de la Matra 530 qui, sans se vouloir une voiture de sport, donne des résultats auxquels on est loin de s'attendre si l'on pense à la puissance modeste dont on dispose. Si les accélérations sont honnêtes, si le freinage a magnifiquement tenu malgré un allongement de la course de la pédale et une pression assez forte, si la boîte semble avoir des rapports un peu longs (ce qui n'est pas pour nous déplaire), si la direction est d'une précision exemplaire (un peu moins de trois tours d'une butée à l'autre) encore qu'elle soit le siège de réactions dans certains cas, tout le mérite de la performance réalisée sur le

circuit routier revient à l'étude de suspension qui, tout en conférant un confort exceptionnel pour ce genre de voiture, assure une tenue de route vraiment extraordinaire. N'était-ce l'angle de roulis accusé (ce qu'a voulu le constructeur comme " sonnette d'alarme ") on n'imagine pas quelle peut être la vitesse critique de passage dans une courbe, le comportement étant pratiquement toujours neutre. L'empattement long rend la voiture moins à l'aise dans les virages serrés. Quelle adhérence et quelle marge de sécurité !

**Et la consommation ?** Tout compte fait, une dizaine de litres aux 100 km en conduite rapide.

Marque - type	Prix	Cylindrée	Dimensions	Accélérations	Vitesse max.	Moyenne Monthéry
	FF	cm <sup>3</sup>	Long./Largeur	400m/1000m	km/h	km/h
Matra 530	16450	1699	416 / 156	18,3 / 34,2	173	113,117
Fiat 124 Coupé	13990	1438	412 / 167	18,1 / 34,5	167	114,133
Simca 1200 S	13850	1204	393 / 175	18,0 / 33,9	153	114,687
MGB GT	19250	1798	388 / 171	18,8 / 35,2	152	112,424
Alfa Roméo GT junior	16990	1290	408 / 172	18,1 / 34,0	158	111,665
Sovam 1100	15500	1108	365 / 165	18,4 / 34,5	148	110,544