



# DE LUCHT DOORKLIEVEN

*Niets beweegt zich zo snel door de atmosfeer als de bliksem... of een raket. De laagvliegers van Opel en Matra doen gematigder, knokkend tegen de luchtweerstand. Daarbij werpt zich de vraag op of de GT 1900 van het conventionele volumemerk wel partij is voor de M530A van de gelauwerde sport- en racewagenproducent.*

Tekst & fotografie: Aart van der Haagen



Kenmerkend voor de M530A, deze beugel, die bij de LX en SX verviel

Niet uitgesproken sportwagenachtig, deze cockpit

De stoelen ogen beter dan ze daadwerkelijk zitten

Vierbak met de R linksboven; met de ronde knop erachter bedien je de ruitensproeier

Tegenwoordig zitten coupés aardig in het verdomhoekje, maar voor avontuurlijke automobilisten in de late jaren zestig wogen rationele koopargumenten nog niet zo zwaar. De economie zat in de lift en fabrikanten speelden handig in op de behoefte aan een stukje onderscheid tussen het legioen burgerlijke sedans op straat. Opel maakte ineens een sportieve zijsprong met de sexy GT en Matra benutte het potentieel van deze afzetmarkt ten volle door na de Djet een 2+2-zitter te lanceren, de M530. Die twee visten in dezelfde vijver en prikkelden de zinner van autoliefhebbers met betrouwbare techniek in een verlokende verpakking. Bleken ze ook in staat hun schijnbaar dynamische aspiraties in daden om te zetten? We gaan het vandaag ontdekken met een GT 1900 en een M530A, beide uit 1970, origineel Nederlands gekentekend, gerestaureerd en beschikbaar gesteld door

klanten van Kout Automobiles in Wieringerwaard. De Opel behoort toe aan Frans Schelfhout, de Matra aan Jan Bak.

#### Onder de maat

Er bestaat een frappante overeenkomst tussen deze twee kempuhanen, namelijk de plaats van productie, al kunnen ze elkaar daar nooit ontmoeten hebben. Dat zit zo. Matra richtte zich met de M530 in 1967 op een breder publiek dan met de Djet en zocht daarom meer productiecapaciteit dan 'thuis' vorhanden was. Het leidde tot een partnerschap met de firma Brissonneau & Lotz, dat overigens niet lang zou duren. Kwalitatief en afwerkingstechnisch presteerde het bedrijf onder de maat en al gauw trok de rakettbouwer uit Romorantin de fabricage naar zichzelf toe. Blijkbaar stoorde Opel zich minder aan de normen die B&L hanterde en liet daar een deel van het spuit-

montagewerk voor de koets uitvoeren. De Duitse producent besteedde het werk juist uit vanwege de bescheiden aantal, welke in het niet vielen bij die van de Kadett B, waarop de in 1969 gepresenteerde GT gebaseerd was. Opel schoof in publieke uitingen vooral de 1900 naar voren, maar bood op de achtergrond ook een 1100 aan, die al na een jaar het veld ruimte voor de vereenvoudigde GT/J met het grote blok. Matra kocht de techniek voor de M530 bij Ford in, namelijk de 1.7 V4 uit de Taunus. Ook de Fransen namen met de decenniumswisseling hun sportwagen op de schop en vervingen de M530A door de LX en de simpeler uitgevoerde SX, gelijktijdig met wat wijzigingen. Beide automodellen uit deze test rondden in 1973 hun loopbaan af.

#### Wurmen

Probeer maar eens weerstand te bieden aan

## Technische specificaties Matra M530A (1970)

<b>Motor</b>	vloeistofgekoelde V4, centrale nokkenas, 8 kleppen
<b>Cilinderinhoud</b>	1699 cm <sup>3</sup>
<b>Brandstofvoorziening</b>	1 tweetraps Solex-carburateur
<b>Vermogen</b>	72 pk bij 4800 tpm
<b>Transmissie</b>	handgeschakelde 4-bak
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Wielophanging vóór</b>	dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisator
<b>Wielophanging achter</b>	langsdraagarmen, schroefveren, stabilisator
<b>Remmen vóór</b>	schijven
<b>Remmen achter</b>	schijven
<b>L x b x h</b>	416 x 156 x 120 cm
<b>Gewicht</b>	881 kg
<b>Topsnelheid</b>	172 km/h
<b>Verbruik</b>	9,1 l/100 km



