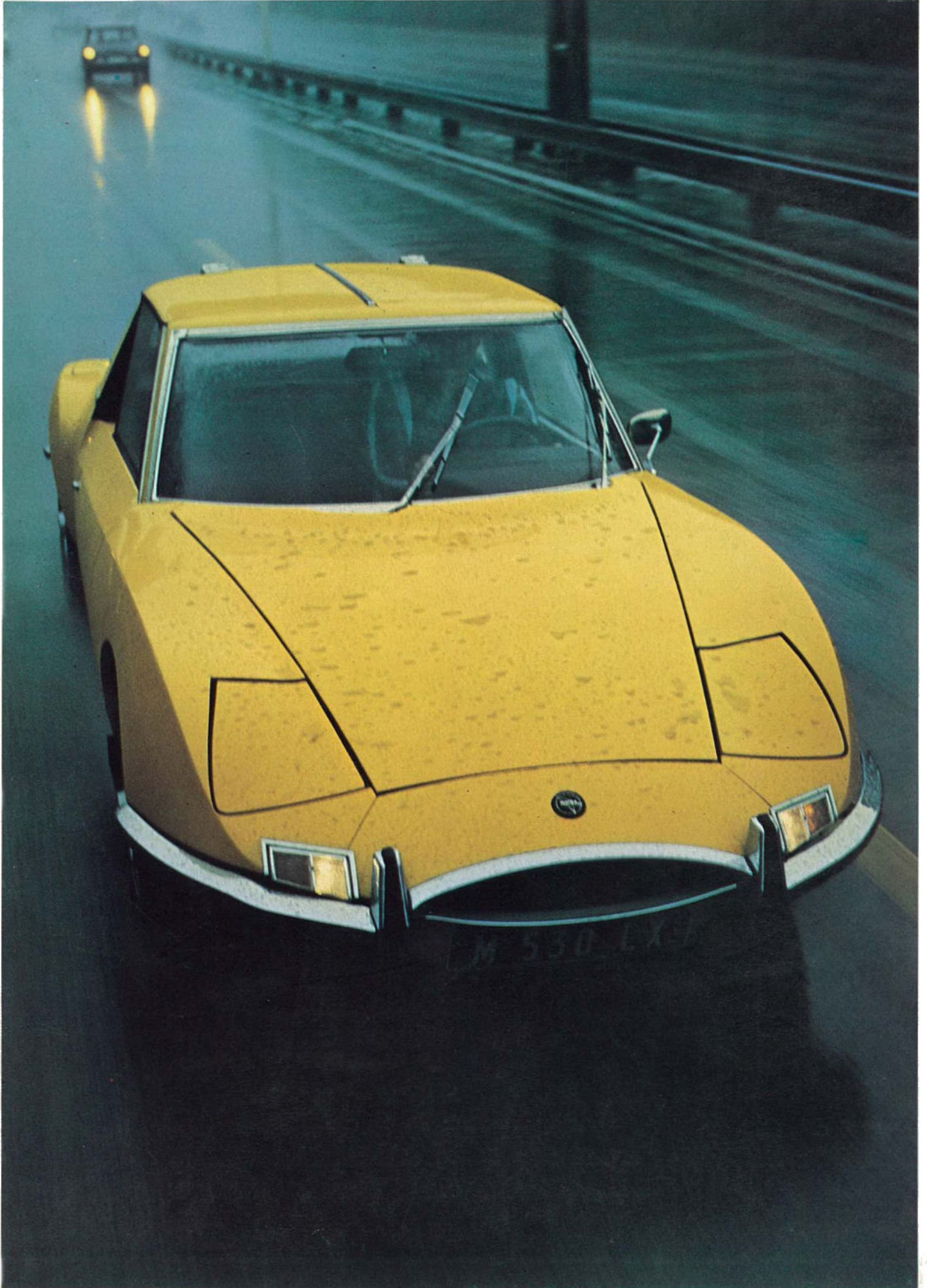


Matra 530 LX





La compétition nous a apporté deux choses: la célébrité et la 530 LX.

"A quoi sert la compétition ? Que peut-elle apporter à l'automobile ?" A ces questions, Simca Chrysler France a apporté sa réponse : Matra 530 LX.

Matra 530 LX. Ici, tout devient de la compétition. Tout l'évoque. A commencer bien sûr, par le nom. Il suffit de rappeler que Matra figure à de nombreux palmarès. (Tour de France Auto, 24 heures du Mans, pour ne citer que ceux-là).

Mais la compétition, pour Matra, c'est bien plus que la gloire ou de grands titres dans les revues spécialisées. La compétition, c'est ce qui a permis de trouver la conception de la 530 LX, sa forme.

La 530 LX a un moteur de 1699 cm³. 78 CH DIN à 5000 t/m. Et il est central. La plupart des protos actuels ont adopté cette solution. La raison est très simple: le poids du moteur est uniformément réparti.

La voiture est ainsi parfaitement équilibrée. Une voiture équilibrée, "neutre" en langage de pilotes, on se rend compte de ce que ça peut être quand on pousse un peu la 530 LX. Le pied dedans, à 175 km/heure, la 530 LX ne dévie pas d'un pouce.

Le km départ arrêté est chronométré en 34 secondes. Le genre de performances qui exige d'abord une suspension impeccable : sur la 530 LX, elle est à 4 roues indépendantes.

Ensuite, un freinage net et précis : la 530 LX a 4 freins à disque.

Quand on pense "vitesse", on pense aussi "résistance à l'air". Là encore les ingénieurs de Matra n'avaient plus qu'à appliquer les enseignements de la course.

Voilà comment est née cette coque aérodynamique, aussi légère que solide : elle est en résine époxy.

1. Ampèremètre.
2. Jauge à essence.
3. Compte-tours.
4. Témoin de minimum d'essence (6 litres).
5. Appel lumineux et sortie des phares.
6. Répétiteur de clignotants.



7. Compteur de vitesse avec totalisateur journalier
8. Pression d'huile.
9. Thermomètre d'eau.
10. Remise à zéro du totalisateur journalier.
11. Témoin de phares.
12. Témoin d'éclairage.
13. Commande d'essuie-glace.

**10 cadrans.
Rien n'échappe à leur contrôle.**


Si vous voulez connaître une voiture, commencez par regarder le tableau de bord. Qu'il soit riche ou incomplet, dans tous les cas, il est à l'image de la voiture. Regardez le tableau de bord de la Matra 530 LX. Il compte 10 cadrans et voyants lumineux. Tous groupés autour du petit volant en cuir. C'est tout de même pratique de pouvoir vérifier l'essence, l'huile, l'eau et la batterie d'un coup d'œil rapide.

Sur certaines voitures, on s'attend à trouver un compte-tours...et on est souvent déçu. Ici, le compte-tours est en bonne place. La meilleure : juste devant vous, à côté de l'indicateur de vitesse. Un détail : cet indicateur de vitesse complète le totalisateur journalier.

La petite manette, à portée de la main, c'est la commande de phares. Des projecteurs à iode,

autant les protéger quand ils ne servent pas. Sur la 530 LX ; ils sont escamotables. On tire sur la manette, et la route est aussitôt entièrement éclairée.

La montre électrique, le lecteur de cartes et l'allume-cigares ne sont pour rien dans les qualités propres de la 530 LX. Ils ajoutent simplement au plaisir de la conduite. Et ça aussi, c'est important.

- 
1. sièges Cosmos inclinables.
2. 2 places à l'arrière.

3. levier de vitesse au plancher.

**2 sièges cosmos.
La 530 LX augmente le confort
sans réduire la place.**

C'est devenu un paradoxe. Moins les voitures sont sportives; plus elles veulent le paraître. Une recette couramment employée: on réduit le confort à son minimum, c'est-à-dire au minimum supportable.

Par la même occasion, on réduit les frais.

A l'avant, mieux que les sièges-baquets: des sièges Cosmos. Profonds.

Enveloppants. Réglables sur toutes les positions.

A l'arrière, une banquette. Confortable. Pas très grande, évidemment, mais assez pour emmener, par exemple, un ami en week end. Et des amis, on s'en fait très facilement quand on a une Matra.

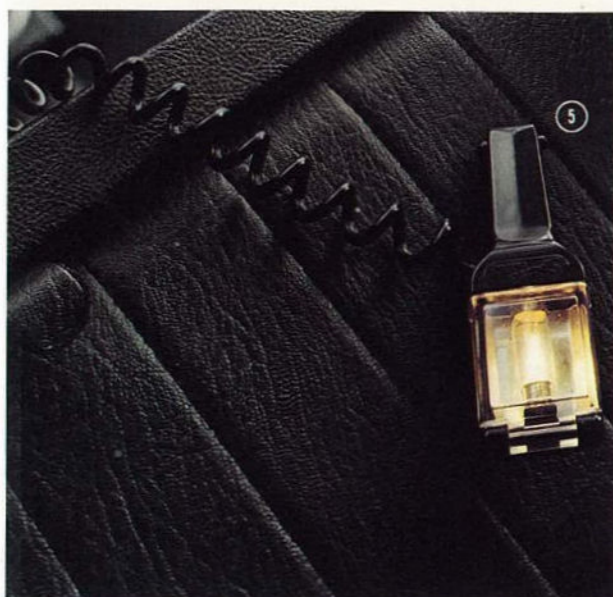
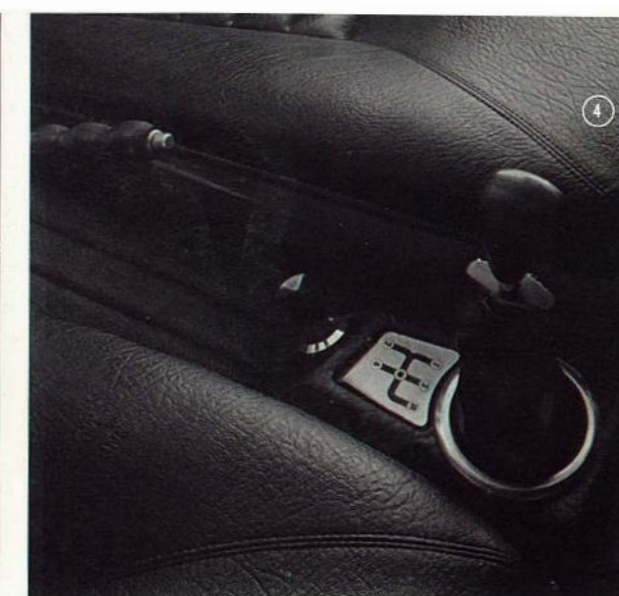
La position du pilote est idéale. Jambes détendues. Bras allongés. Le petit levier de vitesses tombe bien sous la main.

C'est très bien d'assurer le confort des

passagers. Et leur sécurité?

La 530 LX multiplie les surfaces vitrées. Un pare-brise panoramique. De larges fenêtres. Une lunette arrière aux dimensions inhabituelles.

Autre chose dont on n'avait pas l'habitude: trouver à côté du volant une boîte à gants qui serve vraiment à quelque chose. Pas seulement de décoration.



**Quand on veut soigner sa réputation,
il faut soigner les détails.**

1) Nous avons voulu protéger les phares. Et plutôt 2 fois qu'une : s'ils sont rétractables ils s'abritent également derrière un épais pare-choc enveloppant. 2) Les feux stop. Tout ronds. Tous simples. Bien visibles. 3) Chauffage. Ventilation. Allume-cigares. Cendrier. Montre. En somme, tout un art de vivre en voiture. 4) Le traditionnel levier au plancher. Ici, il est gainé noir.

5) Un lecteur de cartes. Avec la Matra 530 LX, on ne risque pas de se perdre. 6) L'un des sièges cosmos. Il y en a 2. 7) La 530 LX a banni les antiqués poignées de portières, bien épaisses, et inutiles. Question de sécurité. Question de ligne. 8) Les portières sont tapissées d'aéralon. Quant au métal ajouré, il reflète fidèlement l'esprit de la 530 LX. (9) Deux solutions pour

le toit. Ouvert. 10) Entr'ouvert. 11) La Matra 530 LX est une authentique 2+2. Fini, les banquettes arrière qui ne peuvent accueillir que quelques magazines et un parapluie! 12) L'ouïe d'aération. Sur certaines voitures, elle est factice. Pas ici. Encore une chose qui nous fait dire que la 530 LX a poussé très loin le souci du détail.

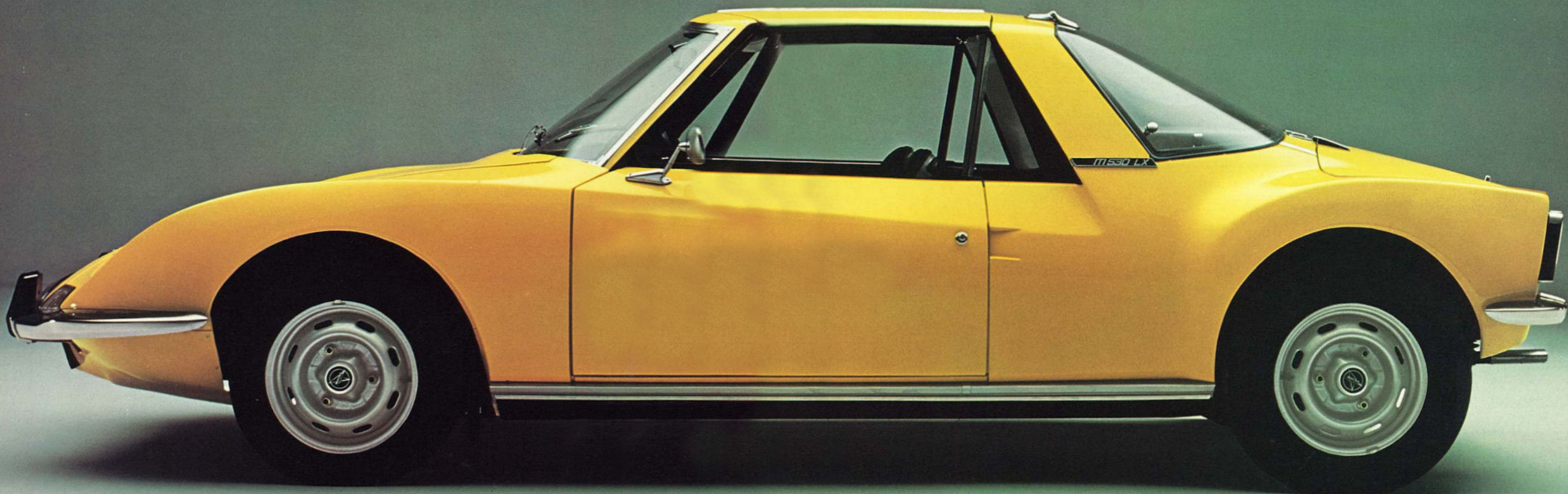


**2 coffres.
Un pour les bagages. L'autre pour le toit.**

A l'arrière, le coffre principal. Avec la position du moteur, au centre du châssis, la place est d'autant plus grande. Tous les bagages entrent : l'intérieur est capitonné et l'étanchéité est absolue. A l'avant, un autre coffre. On l'utilise pour le toit. Car le toit de la 530 LX est amovible.

Il s'enlève en totalité ou en partie et très rapidement. On glisse la moitié enlevée, ou les deux suivant le cas, dans la housse. L'arceau de sécurité, lui, restera toujours en place. Ce toit, c'est bien la seule chose que la Matra 530 LX ait faite à moitié!





Moteur.

Puissance administrative CV : 10.

Cylindrée (cm³) : 1699.

Alésage/course (mm) : 90×66,8.

Rapport volumétrique : 9 à 1.

Puissance effective (CH DIN à tr/mn) :
78 à 5000.

Couple maxi DIN m da N à tr/mn :
14,4 à 3000.

Vilebrequin : 3 paliers. (4 cylindres en V).

Carburateur : inversé double corps.

Refroidissement : par eau, circuit fermé,
ventilateur électrique thermostatique.

Batterie V/Ah : 12/40.

Générateur d'électricité : alternateur.

Embrayage : monodisque
à sec à commande hydraulique.

Boîte de vitesses 4 rapports tous synchronisés.

Transmission : roues AR motrices.

Direction : crémaillère.

Rayon de braquage (m) : 5,00.

Suspension.

Avant : roues indépendantes.

Ressorts hélicoïdaux et bras articulés.

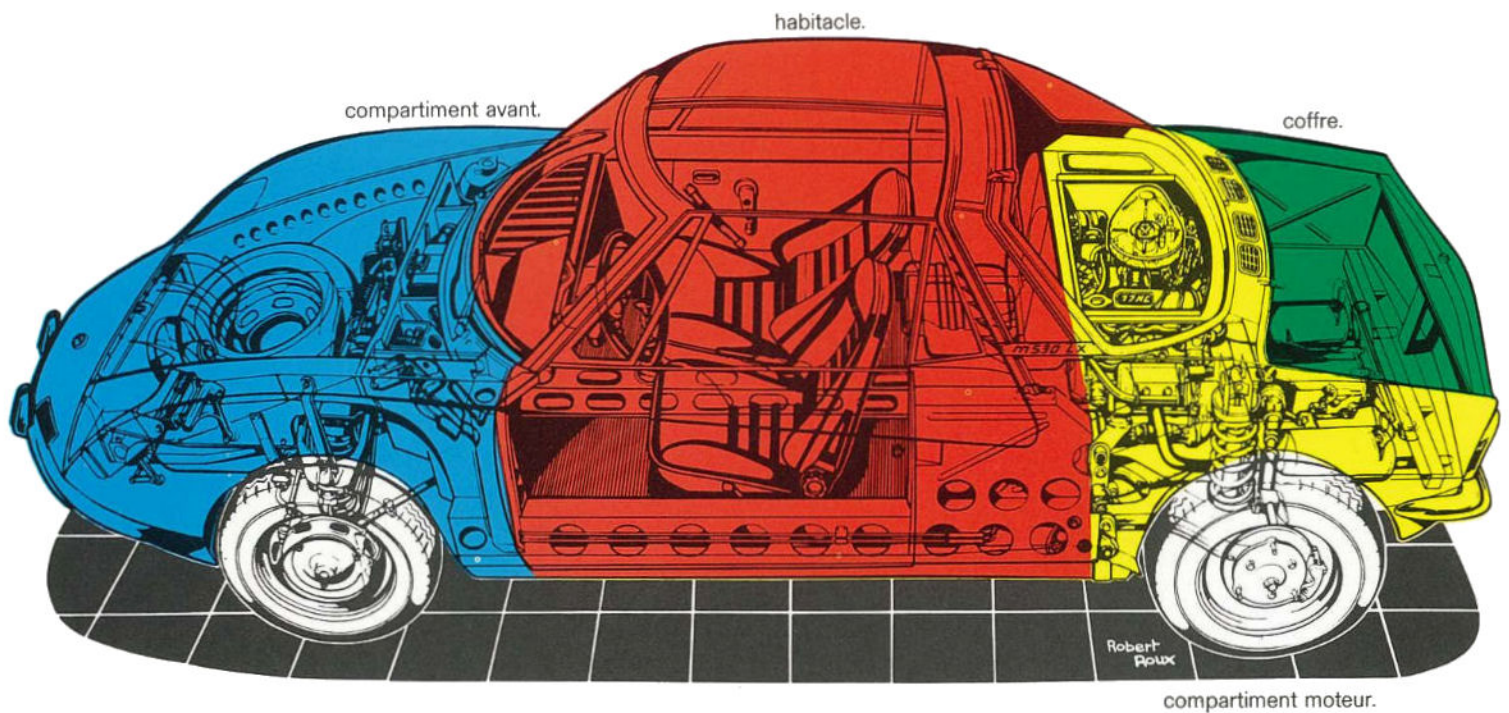
Barre anti-roulis. Amortisseurs hydrauliques
télescopiques à double effet différentiel.

Arrière : roues indépendantes.

Bras longitudinaux en caisson, ressorts
hélicoïdaux. Barre anti-roulis. Amortisseurs
hydrauliques télescopiques à double effet
différentiel.

Freins.

Avant : disques. Arrière : disques.



compartiment moteur.

Roues.

Pneus : avant : 145 × 14.
 Pneus : arrière : 165 × 14.
 Pressions de gonflage.
 Avant : 1,7 bar.
 Arrière : 1,9 bar.

Dimensions :

Longueur H tout (m) : 4,197.
 Largeur H tout (m) : 1,620.
 Empattement (m) : 2,560.
 Hauteur H tout à vide (m) : 1,200.
 Garde au sol à vide (m) 0,140.
 Voie AV (m) : 1,340.
 Voie AR (m) : 1,350.

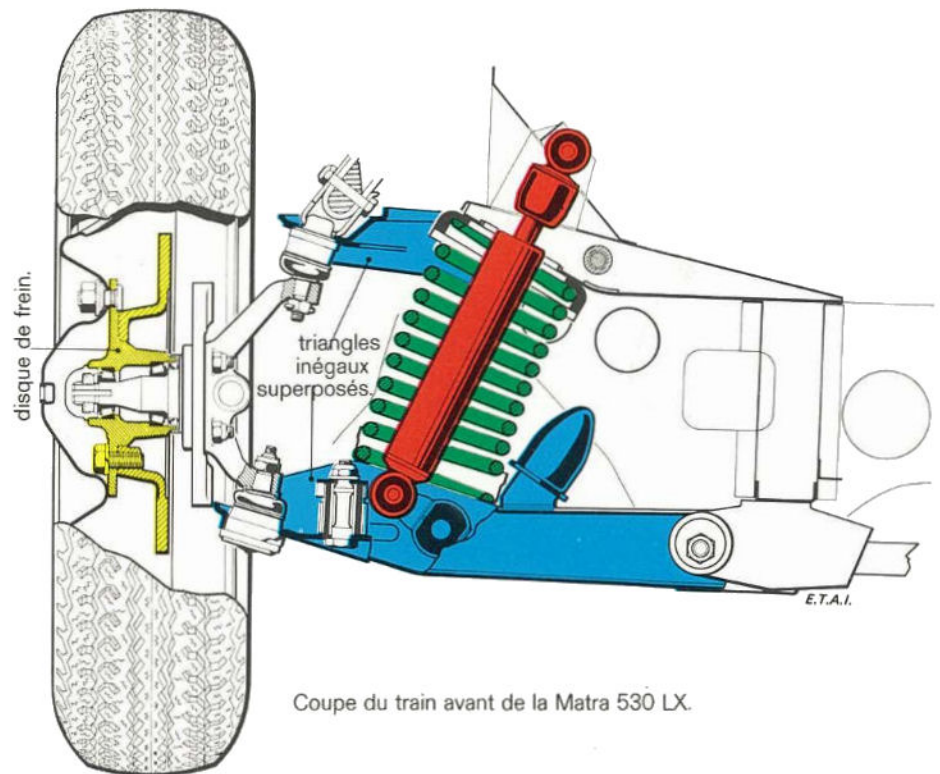
Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 45.
 Carter moteur (l) : 4,5.
 Boîte-pont (l) : 3,2.
 Circuit de refroidissement (l) : 10.

Poids.

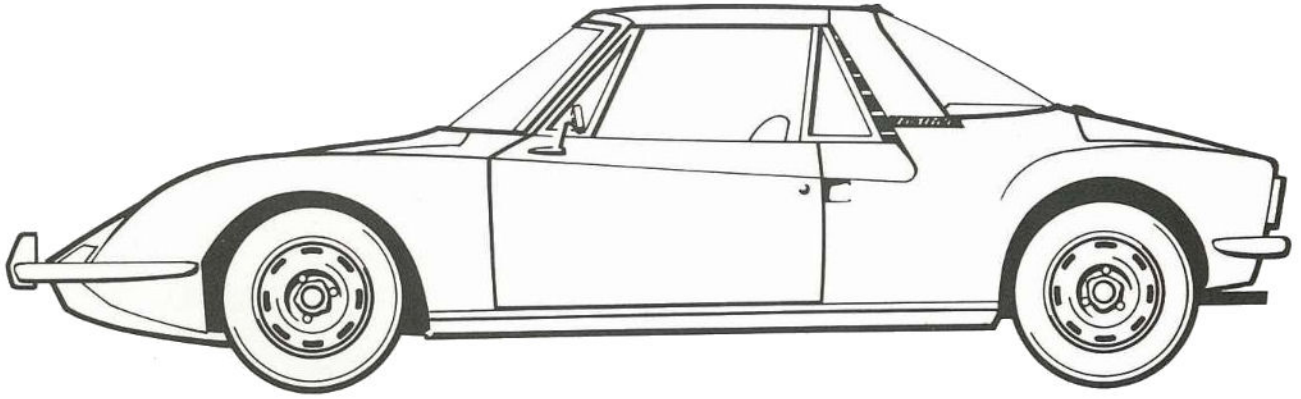
Poids à vide en ordre de marche (kg) : 935.
 Poids total autorisé en charge (kg) : 1315.

Vitesse maxi (km/h) : 175.
 Km départ arrêté (secondes) : 34.



Coupe du train avant de la Matra 530 LX.

Notes



1972 marque pour nous la réalisation de nombreux objectifs. Nous ne considérons pas cependant ces réalisations comme un aboutissement mais comme des bases qui nous permettront de satisfaire précisément les besoins et les désirs des automobilistes.

Nous nous sommes attachés à construire des voitures de plus en plus confortables et en même temps de plus en plus sûres.

C'est peut-être pour cette raison que la 1100 Berline est l'une des voitures les plus vendues en France. Que nous avons maintenant franchi le cap des 2000 voitures par jour. Et que notre usine de Poissy a produit près d'un demi million de véhicules en 1971.

Nous avons obtenu le prix dont tous les constructeurs rêvent : le Prix 1971 de la Sécurité décerné à la 1100 Spécial par un jury de 58 journalistes de l'A.F.P.A. (Association Française de la Presse et de l'Automobile).

Le souci de satisfaire les besoins variés des automobilistes nous a amenés à étendre notre gamme. La Rallye 1, étudiée pour les jeunes sportifs en fait maintenant partie.

En octobre 1972, sortira une voiture de compétition : la Rallye 2.

Enfin à la Matra 530 LX s'est ajoutée en septembre 1971, la Matra 530 SX. Ce qui fait que nous construisons maintenant une vingtaine de modèles.

Encouragés par les nombreuses victoires du Simca CG proto MC dans les grands rallyes (son moteur est dérivé de celui de la Chrysler 180), nous avons créé nos propres associations sportives : Le Challenge Simca Shell qui a rassemblé plus de 600 coureurs licenciés cette année. Et le Simca 1000 Racing Team, pour les jeunes qui ont envie de s'initier au sport automobile.

Nous n'avons pas négligé non plus notre service après-vente. Comme lors des années précédentes ; partout où se trouve le Pentastar Chrysler, se trouvent des techniciens compétents, formés dans nos usines. Leurs tarifs suivent un barème uniformisé. Ce qui évite les mauvaises surprises au moment de régler.

On peut même payer à crédit grâce à la Simcard à laquelle a droit chaque automobiliste Simca Chrysler.

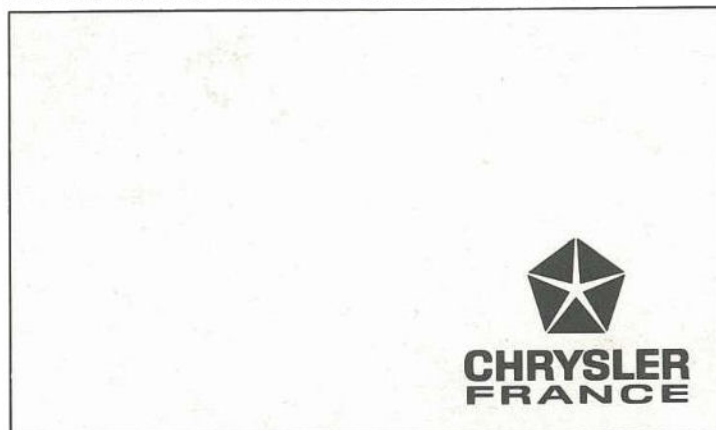
Il existe 2500 points "Plein Service Client" en France et 2700 répartis sur le reste du Marché Commun.

Avec le leasing Locasim spécialement conçu pour l'automobile, les utilisateurs évitent non seulement les immobilisations de capitaux mais aussi ils se trouvent libérés du souci de la gestion de leur parc :

Locasim les prend en charge avec ses options entretien et assurance.

Voici nos résultats pour 1972. Nous espérons que ceux de l'année prochaine seront encore meilleurs.

MATRA SIMCA SHELL VAINQUEUR AU MANS 1972



■ HAVAS CONSEIL R.C. PARIS 66 B 1407 / PHOTOS J.M. BRAULT C. GARRET M. SMITH / CRÉDIT CAVIA / LEASING : LOCASIM / SIMCA A CHOISI LES LUBRIFIANTS SHELL / SOUCIEUX DE TOUJOURS AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SA PRODUCTION CHRYSLER FRANCE SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS LES CARACTÉRISTIQUES DE CE CATALOGUE. VALISES PRÊTÉES PAR LA BAGAGERIE.