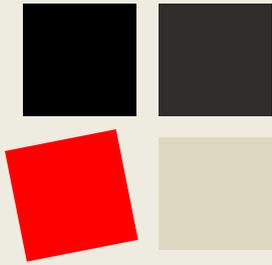


Bibliographie / Bibliography



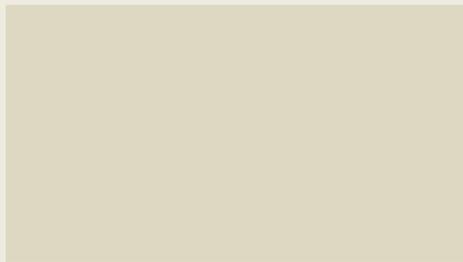
Historique en français

Historical background in English

Matra MS 670

1972

Revue de presse / Press review



30.06.2015

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Matra MS 670B

Matra Sport "L'insigne de la Passion" Dix ans de compétition Matra
Images et témoignages Hourra Production (2 vidéo cassettes et 1 CD audio)

Matra La Saga 1965-1982, José Rosinski Ed. E.T.A.I

Toute l'Histoire Matra, Gérard Crombac Ed. E.P.A

24 Heures du Mans 1923 1962 volume 2, Ed. d'Art J.P. Berthélémy

Matra la puissance et la gloire, Frédéric Delaroche Ed.Jacques Grancher

LE MANS Racing n°41 Décembre / Janvier 2007 p50 à 55

Matra au Mans, François Hurel, Ed. du Palmier

ISBN : 2-914920-31-8

24 Heures du Mans Tome 2, Christian Moity, Jean-Marc Teissède & Alain Bienvenu
Vif Argent Edition

Historique en français

Décue par ses résultats Formule 1, Matra décide donc de se lancer à la conquête des 24 Heures du Mans. Quand Ferrari, leader du Championnat décide de renoncer à la bataille du Mans, le challenge change accessible et l'échec devient même inenvisageable.

La MS 670 est étudiée uniquement dans l'optique des 24 Heures du Mans et tous les efforts humains et financiers ont été engagés bien à l'avance. La préparation a été minutieuse et rien n'a été laissé au hasard.

C'est dans le but d'affiner le capot que le choix de monter des roues d'un diamètre de 13" a été fait ce qui nécessite une refonte du train avant. L'empattement a été augmenté de 5 cm et le pédalier avancé afin que le pilote soit plus allongé. L'arceau et le saute-vent ont ainsi pu être abaissés. Le confort, élément non négligeable dans une course de 24 heures a été pris en compte puisque la prise d'air Naca du cockpit est destinée à refroidir... les pieds du pilote ! Les radiateurs d'huile et d'eau sont plus grands. Des doubles projecteurs améliorent l'éclairage pour la nouvelle portion du circuit.

Après avoir testé le capot court aux essais, les deux MS 670 n°12 et 14 sont équipées du même capot arrière long avec deux dérives et un aileron ainsi que du moteur MS 72 qui a tardé à faire ses preuves. Le cockpit est plus bas que sur la voiture n°15. Pour éviter toute défaillance en chaîne, aucune voiture n'est identique.

Raflant les trois meilleurs temps aux essais, les trois nouvelles Matra s'envolent en tête du départ. Mais l'élimination brutale de la Matra n°12 de Beltoise dans le deuxième tour (moteur cassé) ébranle quelque peu la confiance de toute l'équipe. Les trois Matra de Cévert-Ganley, Pescarolo-Hill et Jabouille-Hobbs laissent les petites Lola faire leur numéro. La Lola T280 numéro 7 de Bonnier-Larrousse pointe d'ailleurs en tête à 17 heures. Rapidement, pourtant les T280 doivent rentrer dans le rang et les Matra entrent dans la danse. Un chassé-croisé commence d'ailleurs entre la Matra n°15 de Pescarolo-Hill et la n°14 de Cévert-Ganley qui occupent à tour de rôle la tête de la course. Derrière c'est le vide le plus complet. Les Alfa qui auraient pu prendre le rôle dévolu aux Ferrari, sont loin derrière, la meilleure, la n°18 de Vaccarella-De Adamich, perdant quasiment un tour par heure. Quant à la Lola n°7 qui était partie en tête, elle est confrontée à des problèmes de freins puis d'embrayage qui la condamnent durant la 6^{ème} heure de course. La Marie suit aisément ses équipiers et occupe même la 4^{ème} place au pointage des deux premières heures. Au 34^{ème} tour cependant, il tombe en panne d'essence dans la nouvelle portion suite à une erreur de calcul dans la consommation. Son dépannage astucieux et courageux lui permet de rentrer au stand après 20 minutes d'efforts intensifs en soulevant et poussant sa voiture mais quand Hobbs reprend la piste, c'est en 14^{ème} position à 5 tours.

Après 19 heures de course les deux Matra de tête sont de nouveau dans le même tour. Sous la pluie, le respect du tableau de marche devient « incontrôlable » selon Henri Pescarolo qui pousse avec son « vieux » coéquipier Graham Hill leur voiture dans ses retranchements pour poursuivre le duel fratricide qui les oppose à la voiture de François Cévert et Howden Ganley. Duel qui inquiète cependant l'état-major Matra qui n'imagine pas devoir trancher entre les deux équipages de pointe. Il n'aura pas à le faire : peu avant midi la pluie redouble et Ganley, qui roulait encore en pneus secs se fait percuter dans les Hunaudières par la Corvette de Marie-Claude Beaumont, surprise sans doute par l'allure de la Matra. C'est la fin d'une grande espérance pour l'équipage Cévert-Ganley. La 660C de Jabouille remonte même jusqu'en 2^{nde} position vers 14h30 le dimanche quand la n°14 de

Cévert est confrontée à des ennuis d'allumage suites de la collision d'avec la Corvette, mais est stoppé à Mulsanne moins d'une heure avant l'arrivée quand la boîte de vitesse reste bloquée entre deux rapports. Et là pas de dépannage possible.

Tandis que les ennuis accablent la n°14, Pescarolo prend les derniers relais et franchit la ligne en vainqueur, se montrant bien moins démonstratif que Cévert qui lève les bras au ciel en signe de doublé.

Historical background in English

Disappointed by its results in Formula 1, Matra decides to launch in the conquest of 24 Hours Le Mans title. When Ferrari, leader of the Championship decides to give up the battle of Le Mans, the challenge becomes approachable and even the failure becomes unthinkable.

The MS670 has been studied only for the 24 Hours race Le Mans and all human and financial efforts have been engaged a long time before. The preparation was complete and nothing has been left to chance.

In order to refine the hood the front wheels diameter was 13" and it was necessary to review the front wheel axle. The wheelbase was increased 5cm and the pedals were moved so that the driver can be more lying. The roll bar and windshield must be lower. The comfort, important component for a 24 hours race, was taken into account since the Naca air intake on the cockpit is to cool...drivers' feet! Oil and water radiators were bigger. Double projectors improved the light for the new part of the track.

Both MS 670 car number 12 and 14 were fitted with the same rear hood with two vertical fins and one wing such as with the MS 72 engine which was long being tried and tested. The cockpit is lower than on car number 15. To avoid any failure in chain no car is identical.

Swiping the three best laps the three new Matra are on the three first places on the starting grid. However the fast elimination of Matra car number 12 of Beltoise in the second lap (broken engine) shakes the confidence of all the team.

The three Matra of Cévert-Ganley, Pescarolo-Hill and Jabouille-Hobbs stand back when the Lola T280 car number 7 of Bonnier-Larrousse take the lead at 5 pm. Quickly nevertheless T280 have to go into the rank and Matra enters the dance. A continual coming and going begins moreover between Matra car number 15 of Pescarolo-Hill and number 14 of Cévert-Ganley who occupy alternately the head of the race.

The Alfa which could have taken the forecast role of Ferrari were far behind. The car number 18 of Vaccarella-De Adamich lost almost one lap every hour. About the Lola car number 4 that took the start ahead, it must face with break and then gear problems that doomed it during the 6th hour.

La Marie could easily follow its teammates and was even placed in 4th position after the 2 first hours racing. However bad calculations during the 34th lap it has run out of gas in the new portion of the track. After 20 minutes intensive efforts, Hobbs could finally come back into the pit and restarted in 14th position 5 laps behind the first car.

After 19 hours racing the two leading Matras were in the same lap. According to Henri Pescarolo when the rain started to fall it was impossible to obey the schedule and they decided with his "old" teammate Graham Hill to push their competitors to their latest limits. The fratricidal duel worried Matra staff who could not imagine making a choice between the two teams. They did not need since few minutes before noon the rain became heavier and Ganley, whose car had slick tires, was hit by Marie-Claude Beaumont's Corvette in the Hunaudieres. She has been surprised by the slow rhythm of the Matra. It is the end of the hope for Cevet-Ganley. Jabouille's 660C came back in second position around 2.30 pm on Sunday when Cévert must face with ignition problems after the Corvette collapse and must stop in Mulsanne when gearbox was blocked. Repairing was impossible.

Whereas car number 14 was overburden with troubles, Pescarolo took the last wheels and crossed the finish line as winner. He was less demonstrative than Cévert, who threw his

arms up in the air in sign of double. For Graham Hill, the old hand, this victory was added to those of 1966 in Indianapolis and to the two world championship F1 titles.

Revue de presse / Press review

Source : Automodélisme #200 - France

Slot racing - Nürnberg 2014

Salon

> LE MANS MINIATURES



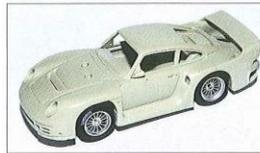
«Grid girls» au 1/32°.

On s'en réjouit, et «cocorico», Le Mans Miniatures avait une nouvelle fois fait le déplacement à Nüremberg. Nous avons apprécié leur vitrine très variée et aussi le petit tableau, à la façon d'une «nature morte», montrant l'âme d'une Audi R18 e-tron quattro LM 2013 immortalisée au 1/32°, mais aussi

les différents pilotes des trois voitures engagées cette année-là. Conscient des petits soucis mécaniques constatés en début de production des modèles slot de LMM, Benoît Moro a revu ses dossiers et nombre de modèles ont été réactualisés, avec notamment des pièces Slot.it (couronne, jantes alu à l'arrière, etc). LMM propose également des châssis en alu et en ABS. Les amateurs de Matra seront ravis de noter les sorties des MS 670 n°12 et n°14 du Mans 1972, ainsi que la n°15 réactualisée. Nous attendons les Porsche 911 Carrera RSR n°46 et n°47 du Mans 1973, la Porsche 961 n°180 du Mans 1986 (prototype), et la réédition de la Rondeau M379B n°16 gagnante du Mans 1980 (châssis ABS, couronne Slot.it, jantes alu à l'arrière). Les n°17 du Mans 1980 et n°7 et n°8 du Mans 1981 seront également prochainement rééditées et améliorées. Dans la série GTS, à retenir une R5 Alpine 1973 disponible en bleu (conducteur, Monsieur Jean) et en gris (conductrice, Béatrice). Pour les figurines au 1/32°, nous avons craqué pour des «grid girls» et, dans un autre genre, Ettore Bugatti et Norbert Singer.



Duo de Porsche 911 Carrera RSR du Mans 1973.



Prototype de la future Porsche 961 n°180 du Mans 1986.



Série GTS : R5 Alpine 1973, avec Béatrice au volant.



Au premier plan, châssis en ABS de la Rondeau 1981 et derrière, le châssis en alu de la version 1980. Souci du détail extrême : les tableaux de bord sont différents !



Matra MS670 n°12 du Mans 1972.

Source : Car-on-Line #2/2014 - Germany

Le Mans Miniatures

Bei den Franzosen erscheinen bereits in diesen Tagen zwei Varianten des Porsche 911 RS aus der Targa Florio 1973, die durch ihren markanten Heckspoiler besonders auffallen. Bereits für April ist der Matra MS670 in zwei Langheckausführungen aus 1972 vorgesehen. Auch die Siegerversion mit dem kurzem Heck und der Startnummer 15 folgt. Zudem



Porsche 961

Matra MS670 LM 1972



LE MANS MINIATURES ▼

Renowned for their very detailed replicas of (mostly) Le Mans cars, LMM had a resin prototype of the Porsche 959 on show. Alongside is a completely new reworking of the Rondeau M379 which has a serious detail upgrading and a new metal chassis. A long-tail version of the Matra MS670 is due to be released, a welcome variation to the cars planned by other manufacturers. LMM also produce very detailed figures and are adding to their range with a set of grid girls. ●

