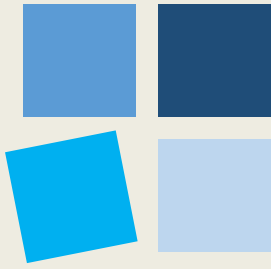


# Bibliographie / Bibliography



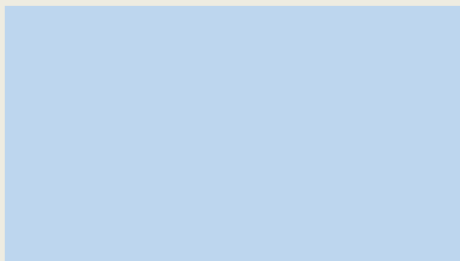
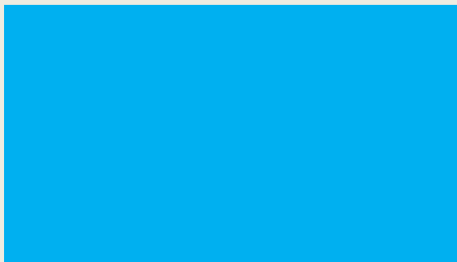
Historique en français

Historical background in English

## MATRA MS 630

**N°24 pilotée par / driven by : Henri Pescarolo  
& Johnny Servoz-Gavin**

(Abandon 22<sup>ème</sup> heure / Retirement 22<sup>th</sup> hour)



## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### MATRA MS 630 24 Heures du Mans 1968

**Cinquante 24 Heures du Mans 1923-1982, A.C.O**

Ed. Publi-Inter

**24 Heures du Mans 1923-1992**, vol. II

Ch. Moity, JM Teissèdre, A. Bienvenu, Ed. d'Art J Barthélémy

**Les 24 Heures du Mans 1949-1973,**

C. Moity

**Matra La Saga 1965-1982**

José Rosinski,

Ed. E.T.A.I

**Virage Auto**

Juin 1968

**Virage Auto**

Novembre 1968

**Toute l'histoire Matra,**

Gérard Crombac

Ed. E.P.A – Automobilia 1982

**Matra : la puissance et la gloire**

Frédéric Delaroche

Jacques Grancher Editeur

## Historique en français

L'épreuve de 1968 est particulière sous différents points. D'abord la date : repoussée en septembre en raison des événements qui ont marqué mai, ensuite l'heure : le départ a été avancé d'une heure pour bénéficier d'une heure de jour supplémentaire et enfin le tracé avec la construction du virage Ford. En l'absence de Ferrari, Porsche partait comme grand favori. On attendait beaucoup des Alpine, mais on croyait assez peu en Matra, pour qui il s'agit d'une sortie expérimentale et qui n'engageait a fortiori qu'une seule voiture.

La Matra 630 de 1967 adopte le premier moteur V12 Matra et qui est aussi utilisé en Formule 1. L'empattement de la 630 est allongé par rapport à la version de 67. Les voies arrière sont élargies, le capot arrière est entièrement remodelé, la longueur de la voiture passe de 428 à 450 cm.

La course débute par l'accident de la Ford n°8 de Willy Mairesse dans le premier tour. En fin de première heure les 4 Porsche pointent dans l'ordre de leur numéro : n°31, 32, 33 et 34. Malheureusement durant les 3 heures qui suivent, les ennuis se suivent et ne se ressemblent pas. Les Ford reprennent peu à peu du terrain. C'est le cas aussi de la Matra de Pescarolo/Servoz Gavin, qui après quelques ennuis au départ d'essuie-glaces qui ne se résoudre jamais, se hissent lentement de la 16<sup>ème</sup> à la 2<sup>nde</sup> place. En effet si les Porsche favorites restantes à la 8<sup>ème</sup> heure pointent en 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places (la n°66 et la n°34), c'est avec 4 et 5 tours de retard sur la Ford GT 40 n°9 de Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi et à 2 tours et demi de la Matra de Pescarolo !

A cause de la pluie qui s'abat de nouveau sur le circuit à partir de 2 heures du matin et le fait qu'il n'y a plus d'essuie-glaces sur sa Matra, Servoz Gavin n'en peut plus de conduire et propose d'abandonner. C'est sans compter sur la détermination de Pescarolo qui 4 heures durant se bat contre la pluie et ses adversaires (l'Alfa Romeo n°39 de Gianti et Nanni Galli et la Porsche n°66). Lorsque Servoz Gavin revigoré par plusieurs heures de sommeil et par l'espoir de côtoyer la première marche du podium prend son relais il est en 3<sup>ème</sup> position. Quelques ennuis d'allumage et de limiteur de régime les inquiètent cependant sans trop ralentir la voiture. C'est à 11h38 lorsque Mauri Bianchi pulvérise son Alpine A220, pleine d'essence dans les fascines du Tertre Rouge, que tout bascule pour la Matra de Pescarolo. Contrairement à Gianti dans l'Alfa Romeo, il n'arrive pas à éviter les débris et crève une première fois sans conséquence dramatique, puis une seconde fois qui se révèle fatale. A 12h23 entre Mulsanne et Arnage, le pneu arrière gauche explose détruisant la batterie qui produit un court-circuit et enflamme la voiture. Sans gravité pour Pescarolo qui sort indemne, mais s'en est terminé de l'aventure pour la Matra. Le miracle ne s'est pas produit. Mais c'est certainement là que l'épopée Matra a commencé.

## Historical background in English

The edition of 1968 was unusual. First, it was held in September because of the events in France in May. Second, the start was started at 3 pm, an hour earlier than usual, to give an extra 60 minutes of daylight before nightfall. Finally the Ford chicane was built to reduce speed before the pit lane. Because of the absence of Ferrari, Porsche was the favourite. The French people expected a lot from Alpine and did not believe that Matra could be a dangerous challenger. Besides it was an experimental outing, all the more reason for entering only one car.

The Matra 630 of 1967 adopted the first engine built by Matra itself. This engine was fortunately also used for Formula 1 on the one-seater MS11. Compared with the 1967 car, the wheelbase of the new version was increased; the rear track was increased; the rear hood was entirely modified; and 22 cm was added to the overall length.

The start of the race began with an accident of the Ford GT40 number 8 of Willy Mairesse in the first lap. At the end of the first hour the 4 Porsches took the first 4 places in the order of their numbers; n°31, 32, 33 and 34. Unfortunately, during the following 3 hours, they each suffered troubles, each different. The Ford gained ground. It was also the case for the Matra MS 630 of Henri Pescarolo and Johnny Servoz-Gavin. After some windscreen wiper problem at the start that was never solved, they slowly pulled themselves up from the 16th to the 2<sup>nd</sup> place. In the 8th hour, the remaining favoured Porsches were 3rd and 4th (car number 66 and 34 respectively). They were 4 and 5 laps behind the Ford GT 40 car number 9 of Pedro Rodriguez and Lucien Bianchi and 2 and half laps behind the Matra of Henri Pescarolo.

The rain started to fall around 2 o'clock in the morning and, because of the fact there was no windscreen wiper on the Matra, Servoz Gavin proposed to give up. It was without considering Pescarolo's determination to have fought against rain and competitors during four hours of the night. He especially battled against the Alfa Romeo #39 of Gianti and Nanni Galli and the Porsche #66. He had conceded only one place when Servoz Gavin took the wheel again, revived by several hours of sleep and by the hope of being among the leaders. Some starter and speed reducer problems troubled them even so, without slowing the car. But at 11h38, when Mauro Bianchi demolished his car full of petrol in the parapet in Tertre Rouge, everything changed for the Matra car number 24. Unlike the Alfa Romeo of Gianti, Pescarolo could not avoid the debris of Mauro's crashed Alpine and suffered damages that would prove to be fatal to their hopes. At 12h23 between Mulsanne and Arnage, the rear left tire exploded destroying the battery, shorting out the electrical system and setting fire to the car. Henri Pescarolo came out of the accident unharmed, but it was the end of the race for Matra. The miracle did not happen this year, but it was probably the start of the Matra's epic success.