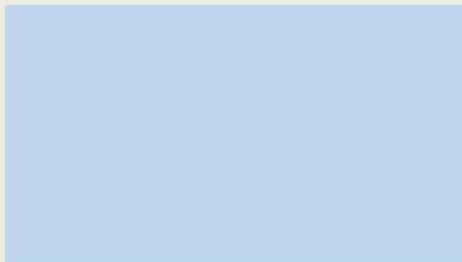
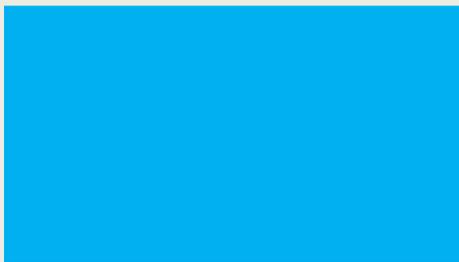


Historique en français

Historical background in English

MATRA MS 630

**N°32 pilotée par / driven by : Jean Guichet &
Nino Vaccarella**
(5^{ème} place / 5th place)



Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

MATRA MS 630 24 Heures du Mans 1969

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

Toute l'histoire Matra,

Gérard Crombac

Ed. E.P.A – Automobilia 1982

Matra : la puissance et la gloire

Frédéric Delaroche

Jacques Grancher Editeur

Auto Passion

n°3 Décembre 1987

Auto Passion

n°92 Mai 1994

Matra au Mans,

François Hurel,

Editions du Palmier

Automobile Historique

n°16 juin 2002

Historique en français

Les performances au Mans en septembre 1968 de l'unique MS630 engagée sont très encourageantes même si la voiture n'a pas terminé la course, et les ambitions de Matra de gagner les 24 Heures du Mans se précisent donc de plus en plus. Fin 1968 Jean-Luc Lagardère décide de confier à Robert Choulet un projet parallèle au développement de la 650 ; la 640. Ce projet sera abandonné après le terrible accident de Pescarolo sur les Hunaudières lors d'essais privés où la voiture fut entièrement détruite. Et c'est Bernard Boyer qui modifiera en 650 « à ciel ouvert » les 630.

La Matra n°32 MS630 est équipée d'un châssis neuf : le 04. Les modifications de règlement (disparition de la roue de secours, du cric et du coffre à bagages) ont influencé le design de la face avant. Le moteur reçoit des trompettes d'admission de 20cm et un échappement redessiné ; il passe désormais sous les suspensions. Il n'y a plus qu'un seul remplissage d'essence côté droit. Un essuie-glace de type Teleflex est adopté pour éviter de reproduire l'incident de l'année précédente. La voiture ayant été détruite lors des 24 heures de Daytona en janvier elle a été entièrement reconstruite pour les 24 heures du Mans. Les passages de roue notamment dont les arrondis sont un peu déformés... portent les traces d'un certain manque de temps ?

En attendant la nouvelle 650, Bernard Boyer et Roland Roy décident d'adapter la 630 n°24 Le Mans 1968 au règlement de 1969 : c'est la 630/650. Il s'agit en fait d'un châssis de 630 sur lequel on a greffé la carrosserie spider de la 650, rendue possible par la disparition dans le règlement de la notion de « hauteur protégée ». Les réservoirs sont situés dans les bas de caisse. Les flancs arrière reçoivent les entrées d'air qui deviendront la marque de fabrique de tous les futurs prototypes Matra. Deux voitures seront en fait engagées sous cette forme au Mans en 1969, les numéros 34 et 35 (sur la base de la n°30 de l'année précédente) après la disparition en avril de la 640.

La véritable 650 se distingue de la 630/650 par un châssis monocoque tubulaire plus léger. Hormis l'arrière « pédalo » de la numéro 33 et ses roues 5 branches fixées par un seul écrou central les 3 spiders se présentent dans la même configuration aérodynamique.

Sur les 4 voitures, les gros feux arrière ronds ont fait place à trois petits feux sur une plaque triangulaire montée sur Silentbloc.

Sur la grille de départ, les Matra sont modestement placées, derrière Ford qui aimeraient bien une quatrième victoire consécutive, Porsche qui revient en force avec 5 voitures d'usine (dont des 908 et le monstre de 917) et Ferrari avec les 312 P.

Le départ de cette édition des 24 heures, donné à 14h pour cause d'élections présidentielles, est marqué par l'accident tragique à Maison Blanche de John Woolfe qui perd le contrôle de sa Porsche 917 LH n°10 et se tue avant la fin du premier tour.

La bataille entre Ford et Porsche s'annonce. Après une demi-heure de course, les 4 voitures bleues sont regroupées entre la 8^{ème} et la 11^{ème} place. Mais les Porsche sont beaucoup plus rapides. La 917 de Vic Elford et Richard Atwood prend la tête de la course jusqu'au dimanche matin 11 heures, où elle laisse sa place sur panne d'embrayage à la Ford

n°6 des Jacky (Ickx & Oliver). La 2^{ème} place est durant toute la course très convoitée à la fois par la seconde Ford GT 40, les Porsche 908 et les Matra ! Ce sont des ennuis bénins à répétition qui vont retarder les Matra aux stands (problème de compte tours, de pivots et changements de plaquettes qui s'éternisent). La Matra n°33 de Beltoise-Courage aurait peut-être pu arracher la 3^{ème} place à la seconde Ford n°7 de Hobbs & Hailwood, mais Lagardère préféra qu'on assure le résultat. Matra emmène trois de ses voitures au but groupées entre la quatrième et la septième place.

Cette satisfaction est teintée de regrets car il apparaît que la 650 a passé 1h05 à son stand contre 26' seulement à la Ford victorieuse et 52' à la Porsche 908 classée 2^{ème}.

La 630 que l'on avait surnommée « Grand-mère », malgré sa courte carrière, termine 5^{ème} et ne concède finalement que 111.210 km à sa cadette la 650. Elle dépassa elle aussi les 200km/h de moyenne.

Historical background in English

The performance realized by the one Matra MS630 entered in Le Mans in September 1968 was very encouraging even though the car did not cross the finish line. The Matra team's ambition to win Le Mans becomes more and more determined. At the end of 1968, Jean-Luc Laguardère decided to let Robert Choulet and Bernard Boyer develop their own car. However the very aerodynamic 640 project was cancelled just after the terrible accident during private testing on the Hunaudières that injured Henri Pescarolo and completely destroyed the car. Bernard Boyer was allowed to continue the development of the 630 with an opened roof that would be designated 650.

The Matra car number 32 MS630 was fitted with a new chassis, # 04. The modification of the regulations (no longer requiring a spare wheel, jack and boot) influenced the design of the front hood. The engine was provided with 20 cm long intake pipes and a new exhaust pipe, now located under the suspension.

There was only one gas refuelling on the right side. A windshield wiper of Teleflex type was adopted so as not to reproduce the incident of the previous year. As the car was destroyed during the 24 Hours in Daytona in January, it was rebuilt, but the shape of the wheel well should have been made in precipitation...

Awaiting the completely new 590, Bernard Boyer and Roland Roy decide to adapt the MS 630 car number 29 of 1968 to the 1969 new regulations: it became the 630/650. It was, in fact, a 630 chassis fitted with the spyder body of the 650. This was possible thanks to the changes in the new regulations regarding "protected height". All tanks were in the rocker panel. The air intakes were on the rear sides of the car. It became the distinctive sign of the brand on all the future Matra prototypes. Two cars of this configuration were entered in Le Mans 1969: the car numbers 34 and 35 (on the basis of the car number 30 of the previous year after the destruction of the 640 in April)

The real 650 can be distinguished from the 630/650 by a lighter monocoque tubular chassis. Except the rear "pedalo" of the car number 33 with its 5 spoke wheels secured by a central nut and a specific roll cage, the three spyders present the same aerodynamical configuration. On all four cars, three little lights set on a triangular plate replace the big round rear lights.

On the starting grid, the Matras were not well-placed. They started behind Ford, which wanted to win a fourth victory in Le Mans; Porsche, which comes back in force with 5 factory cars (two 908 spiders and three "monsters" 917 LH); and the new Ferrari 312 P.

The start was given at 2:00 pm because of presidential elections, and was marked by the tragical accident of the Porsche 917 LH of John Woolfe who was killed before the end of the first lap when he lost control at Maison Blanche.

The battle between Porsche and Ford is pronounced and after a half hour of racing, the 4 blue Matras are between the 8th and 11th place. But the Porsches were faster. The 917 of Vic Elford and Richard Atwood took the lead of the race until 11:00 AM Sunday

morning when they had to cancel due to a clutch failure. The Ford car number 6 of the two "Jackies" (Ickx and Oliver) took over the lead.

During the whole race the second position is controlled by the second Ford GT40, the Porsche 908 and the Matra! The car number 33 gets the second position during the 7th hour racing. Minor but frequent mechanical problems stop the Matra in the pits (problem with tachometer, upper ball joint and brake pad replacements that drag on) The car number 33 of Beltoise-Courage could have taken the 3rd place from the second Ford car number 7 of Hobbs and Hailwood, but Laguardère preferred assuring the result. Matra finished with 3 cars between the 4th and 7th places. This satisfaction is nevertheless tinged of some regret as the 650 spent 1hr05 in the pit compared with only 26 minutes for the winning Ford and 52 minutes for the Porsche 908 car number 64.

The nicknamed "Grandmother" 630, despite its short career, finished in the 5th position and only concedes 111.210 km to the 650 and overtakes the 200km/h on average.

The other Matras present in 1969 have been reproduced by LE MANS miniatures in the GTS range.