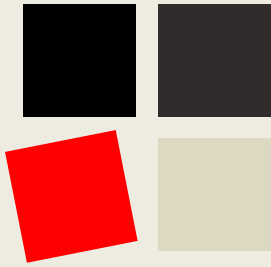


Bibliographie / Bibliography

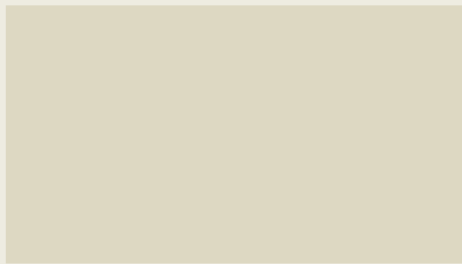


Historique en français

Historical background in English

**Matra
MS670B**

*N°14 DRIVEN BY / PILOTEE PAR : PATRICK DEPAILLER & BOB
WOLLEK*



29.10.2019

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Matra MS670 24 Heures du Mans 1973

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

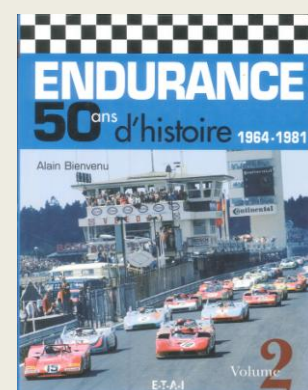
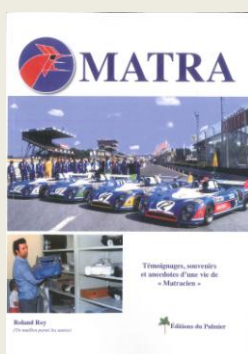
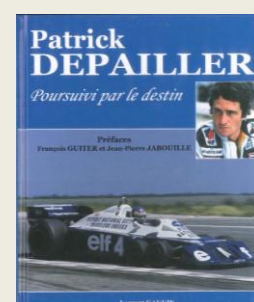
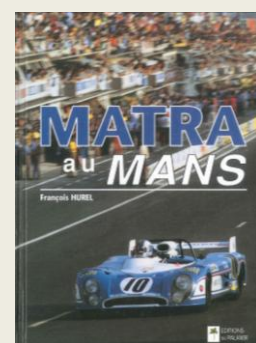
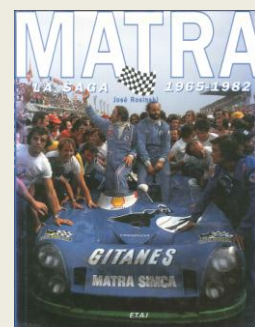
Matra au Mans, François Hurel, Ed. Du Palmier
ISBN: 2-914920-31-8

Patrick Depailler, poursuivi par le destin,
Laurent Gauvin, Ed. Gauvin

Matra, témoignages, souvenirs et anecdotes d'une vie de « Matracien »
Roland Roy, Ed. du Palmier

Endurance, 50 ans d'histoire 1964-1991, vol. II
Alain Bienvenu, E.T.A.I

Matra, la course en bleu
Bernard Heu, Ed. Calmann-Levy



Historique en français

Dès la première année d'existence de Matra Sports, il fut décidé de construire une voiture pour participer aux 24 Heures du Mans. Fin 1972, Matra abandonne la F1 pour mieux attaquer le Championnat du Monde des Marques. A la veille des 24 Heures du Mans de 1973, Ferrari et Matra sont à égalité au Championnat Mondial des Marques. Ferrari vise sa 10^{ème} victoire au Mans et engage 3 voitures contre les voitures françaises.

Matra arrive donc aux 24 Heures de 1973 avec son vieux châssis 670-02 destiné à la voiture n°14 et 3 voitures neuves qui prennent la référence 670B que sont les numéros 10, 11 et 12.

Les 4 Matra arborent le même capot arrière « longue queue » afin de faciliter le rechange. Les 670B ont un aileron qui réunit les 2 dérives. La boîte ZF a été remplacée sur les 670B au profit d'une boîte spécialement conçue par Porsche.

Ce vieux châssis encore équipé de la boîte ZF pilotée par Pescarolo- Larrousse et bien aidés par Cévert a remporté les 6H de Vallelunga. Pour Le Mans, le graissage a été amélioré.

Le capot arrière de la n°14 est de type « pédalo 72 » mais il a été retouché dans sa partie centrale. Contrairement aux trois 670B, la n°14 n'arbore pas les écopés de refroidissement sur le capot arrière puisqu'elle conserve les freins dans les roues arrière et non accolés à la boîte de vitesse. Il a reçu les « sabots » testés en avril et son aileron est plus étroit que les trois 670B.

Le capot avant est de type 73. Un gain de vitesse de 9,6km/h et de 5''3 au tour serait permis grâce à cette configuration de capots en offrant à la fois plus d'appui et de finesse. Avec cette configuration la Matra n°14 est une trentaine de kilos plus lourde que les 3 autres qui passent sous la barre des 700 kg.

Aux essais, Wollek devance Depailler d'un dixième et prend donc le départ. Sixième durant la première heure de course, ils gagnent deux places dans l'heure suivante puis une autre à la 3ème heure. Si Wollek s'incline au 41^{ème} tour face à la Ferrari 312PB n°17 de Reutemann qui pointe en tête, il récupère cette place lorsque Larrousse sur la Matra n°11 fait refaire ses freins. Au milieu de la 5^{ème} heure, Depailler se retrouve 2^{ème} suite au déchapage de la n°10 de Beltoise et déborde la Ferrari n°17 pour prendre la tête de la course. Mais c'est vers 20h50 que la voiture pilotée par Depailler s'arrête dans son 85^{ème} tour à Mulsanne quand la pression d'huile tombe à zéro et que le moteur défaille.

Ferrari reprend l'avantage tout au long de la nuit. Le dimanche matin les Français sur les Matra n°11 et 12 profitent de l'usure des Italiens. Mais à midi à l'issue d'un arrêt de routine, le démarreur ne répond plus à l'injonction de Larrousse. Lorsque celui-ci est réparé, Larrousse sur la n°11 n'a plus qu'un tour d'avance sur Ickx, qui est bien décidé à saisir sa chance. Le sprint final est lancé. Dans des circonstances analogues en 1969, Ickx avait battu au poteau Hermann, le coéquipier de Larrousse... Cette fois cependant le moteur de la Ferrari ne supporte pas le rythme effréné et à 14h27 Ickx est obligé d'abandonner. Mezario résiste cependant en s'intercalant entre les 670B de Pesca-Larrousse et de Jabouille-Jaussard. C'est la seconde victoire consécutive pour Pesca et pour Matra aux 24 heures du Mans.

Historical background in English

In the first year of Matra Sports' team, it was decided to build a car to participate in the 24 Hours of Le Mans. At the end of 1972, Matra dropped out of F1 to better attack the Brand World Championship. On the eve of the 1973 24 Hours of Le Mans, Ferrari and Matra are tied at the World Brand Championship. Ferrari is aiming for its 10th victory at Le Mans and takes 3 cars against the French cars.

Matra thus arrives at LeMans 24 Hours in 1973 with an old 670-02 chassis for car #14 and three new cars that take the name of 670B that are numbers 10, 11 and 12.

All 4 Matras have the same "long tail" rear hood to make the replacement easier. The 670B have a fin that combines the 2 vertical stabilizers. The ZF box was replaced on the 670B in favor of a specially designed Porsche box.

This old chassis still equipped with the ZF box driven by Pescarolo-Larrousse and well helped by Cévert won the 6 Hours of Vallelunga. For Le Mans, lubrication has been improved.

The rear hood of #14 is a "pedalo 1972" but has been modified in its central area. Unlike the three 670B's, #14 does not have the cooling scoops on the rear hood as it keeps the brakes into the rear wheels and not adjacent to the gearbox. It receives the "hooves" tested in April and the rear wing is narrower than the three 670B.

The front hood is type 73. A speed gain of 9.6 km/h and 5'3 per lap would be possible thanks to this body configuration offering both more support and finesse. With this configuration the Matra #14 is about thirty kilos heavier than the other three that pass below 700 kg.

At the test, Wollek leads Depailler by a tenth and thus takes the start. Sixth in the first hour of the race, they gain two places in the next hour and then another one in the third hour. If Wollek bows in the 41st lap to the Ferrari 312PB #17 of Reutemann which points in the lead, he gets this place back when Larrousse on the Matra #11 has his brakes redone. In the middle of the 5th hour, Depailler is 2nd when the tire of Beltoise's car #10 comes out of the rim, and he overflows the Ferrari #17 to take the lead of the race. But it is around 20:50 that the car driven by Depailler stops in its 85th lap at Mulsanne when the oil pressure drops to zero and the engine failed.

Ferrari regains advantage throughout the night. On Sunday morning the French on the Matra #11 and 12 benefit from the wear and tear of the Italians. But at noon after a routine shutdown, the starter no longer answered to Larrousse's injunction. When it is repaired, Larousse on #11 has only one lap ahead of Ickx, who is determined to seize his chance. The final sprint is underway. In similar circumstances in 1969, Ickx had beaten Hermann at the post, Larousse's 1973 teammate... This time however the engine of the Ferrari does not support the unbridled pace and at 2.27pm Ickx is forced to give up. Mezario resisted, however, by interceding between the 670B of Pesca-Larousse and Jabouille-Jaussaud. It is the second consecutive victory for Pesca and Matra at the 24 Hours of Le Mans.