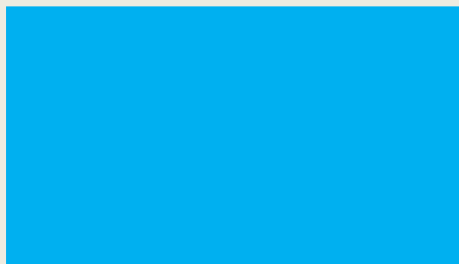


Historique en français

Historical background in English

MATRA MS 650

N°33 pilotée par / driven by :
Jean-Pierre Beltoise & Piers Courage
(4^{ème} place / 4th place)



Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

MATRA MS 650 24 Heures du Mans 1969

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

24 Heures du Mans 1923-1992,

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

Automobilia

Hors Série n°28

Matra La Saga 1965-1982

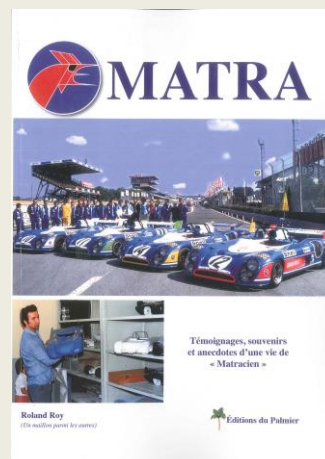
José Rosinski,
Ed. E.T.A.I

Matra au Mans

François Hurel
Ed. du Palmier
ISBN : 2-914920-31-8

Matra, Témoignages, souvenirs et anecdotes d'une vie de « Matracien »

Roland Roy
Ed. du Palmier
ISBN 9782360 591305



Historique en français

Après l'engouement populaire pour la performance inattendue de la MS630 n°24 de Henri Pescarolo et Johnny Servoz-Gavin aux 24 Heures de 1968, Matra Sport décide d'accélérer son programme et de viser la victoire au Mans avec un an d'avance. Le règlement technique imposé par le CSI concernant les Prototypes permet le développement de voitures plus légères car dépourvues de pare-brise et de pavillon : c'est le retour des spiders.

En attendant la nouvelle 650 « spider » selon les plans de Bernard Boyer et la fabrication de Roland Roy, prenant davantage en compte le facteur stabilité que sur la 630, il est décidé d'adapter la 630 au règlement de 1969 : ce sera la 630-650. Deux voitures seront 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 destruction en avril de la 640.

Construite tardivement en raison de la priorité donnée provisoirement à la MS640 (détruite en avril), la Matra MS650 se distingue de la 630-650 par un châssis monocoque tubulaire plus léger, un empattement réduit de 2cm et les voies arrière sont augmentées de 3cm grâce à l'emploi de jantes plus larges, elle pèse au final 45 kg de moins que la 630. Les roues sont des roues à 5 branches avec un écrou central et non pas 6 branches et 5 goujons. L'arceau est conforme au règlement en vigueur en 1969.

Les 3 spiders se présentent dans la même configuration aérodynamique. Les échappements sont intégrés au diffuseur arrière pour donner un effet venturi. De nombreux « Zus » apparaissent sur la carrosserie et les phares. Heureusement qu'il n'y a pas eu à démonter les capots étant donné des nombreux Zus qui ont été ajoutés.

Pour Le Mans, la 650 est équipée d'un capot arrière long appelé « pédalo » qui permet d'améliorer la vitesse de pointe. Par rapport aux essais d'avril, on dénombre 4 petites prises d'air à l'avant et l'extraction d'air du radiateur a été remodelée.

Matra Sport décline son code couleur, le jaune sur la MS650, le blanc et le rouge pour les MS630/650 et le vert pour la MS630. Depuis 1968, c'est le Bleu Seita Orly 915 qui recouvre toutes les Matra. Elf est le sponsor principal, on note le bleu Caltex du logo. Les pneus sont striés et aux couleurs Dunlop.

Sur les 4 voitures engagées, le quatrième est la MS630 n°32 communément appelée la « grand-mère ». Les 3 petits feux installés sur une plaque triangulaire montée sur Silentbloc remplacent les gros feux arrière ronds mais ils n'apparaissent qu'à l'issue du pesage. Pour la course un n°33 dans un cadre blanc phosphorescent est apparu sur l'arrière droit de la voiture, probablement pour faciliter le chronométrage.

Matra a abandonné l'idée d'au moins un français par équipage. Beltoise insiste pour être associé à son ami Piers Courage.

Beltoise est un des pilotes cette année-là à ne pas avoir adopté un casque intégral mais à avoir conservé un casque ouvert à visière intégrale. Son coéquipier Piers Courage a choisi un casque intégral Bell, conseillé par Jacky Ickx très attaché aux règles de sécurité et très marqué par le décès de son ami Mairesse, mais qui n'a pas eu le temps d'être mis à ses couleurs. La première victoire du pilote belge démontrera que même en partant dernier pour attacher son harnais on peut gagner la course.

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.

C'est Piers Courage qui prend le départ fixé à 14h pour des raisons d'élections présidentielles. Laissant les Porsche s'échapper, il s'élance (comme Jacky Ickx sur la Ford n°6 et Servoz-Gavin sur la n°34) parmi les derniers. Si après une demi-heure de course et l'accident mortel de John Woolfe sur la Porsche 917 LH n°10, les 4 Matra sont regroupées entre la 8^{ème} et la 11^{ème} place, Piers Courage achève la première heure de course en 10^{ème} position derrière la MS630/650 de Servoz-Gavin n°34 et la MS630/650 n°35 de Nani Galli. Ils ont déjà dû concéder un tour à la Porsche 917 LH n°14 de Rolf Stommelen qui prend la tête de la course. Mais Porsche ne tarde pas à connaître des ennuis.

Grâce à une remontée méthodique et à l'acharnement de ses pilotes, la n°33 atteint la 3^{ème} place durant la 6^{ème} heure de course et Beltoise arrache même à la 7^{ème} heure la 2^{ème} place avec un dixième d'avance sur la Porsche n°23 de Schutz. Mais un changement de plaquettes anormalement long, un feu arrière déficient, et la Matra repasse en 4^{ème} position.

A 1h25 Piers Courage rentre au ralenti au stand quand il a été percuté par une Porsche 911 et dégringole à la 7^{ème} place à mi-course. Profitant des arrêts au stand de la Ford de Ickx, la MS650 remonte en 3^{ème} position au terme de la 15^{ème} heure. Peu après pourtant le changement de disques de freins fêlés la font de nouveau chuter en 7^{ème} position. Beltoise lutte avec la MS630 n°32 et la déborde finalement à la 18^{ème} heure. Il souhaite aussi ensuite en découdre avec la Ford n°7 de Hobbs-Hailwood alors en 3^{ème} position.

A une heure de la fin de la course, Beltoise passe le relais à Courage. Ils n'ont plus que 1'15" de retard sur la Ford et Piers Courage signe son meilleur temps en course. L'exploit est impossible et Lagardère préfère qu'on assure le résultat. La MS630 n°32 est juste derrière. La n°35 termine en 7^{ème} position.

La 650 menée par Beltoise-Courage aurait pu arracher la 3^{ème} place à la seconde Ford. Elle termine avec 4 tours de retard sur la Ford n°6. La Matra n°33 a passé 1h05 au stand contre 26' pour la Ford et 52' à la Porsche de Hermann-Larrousse classées seconde.

Matra laisse passer sa chance de s'imposer aux 24 Heures du Mans. L'écurie se retourne vers la F1 en attendant qu'un nouveau règlement élimine les Porsche 917 et les Ferrari 512. Il faudra attendre encore quelques années...

Historical background in English

After the craze for the unexpected performance of Henri Pescarolo's and Johnny Servoz-Gavin's MS630 No. 24 at LeMans in 1968, Matra Sport decided to accelerate the program and aim for victory at Le Mans one year early. The technical regulation imposed by the CSI concerning the Prototypes allows the development of lighter cars without windshields and roof: this is the comeback of the Spiders.

The new 650 "spider" should take into account the stability factor more than on the 630 is delayed, because the priority is given to the MS640, it is decided to adapt the 630 to the 1969 regulation: it will be 630-650. After the destruction of the MS640 in April, it is decided to enter under this scheme in Le Mans in 1969 two cars, the numbers 34 and 35 (based on the number 30 of the previous year).

The MS650 is developed in a record time after the destruction of the MS640. It differs from the 630-650 by a lighter tubular one-piece chassis, a reduced wheelbase of 2cm and the rear track is increased by 3cm thanks to the use of wider rims, it weighs 45 kg less than the 630. The wheels are 5-pointed wheels with a central nut and not 6-pointed and 5-stud. The roll bar is conformed to the regulations in force in 1969.

The 3 Spiders arrived in the same aerodynamic configuration. The exhaust pipes are integrated into the rear diffuser to give a Venturi effect. Many "Zus" appear on the body shell and headlights. Considering the quantity of Zus fortunately there was no need to dismantle the bonnets.

For Le Mans, the 650 is equipped with a long rear bonnet called "pedalo" that improves the top speed. Compared to the April tests, there are 4 small air intakes in the front and the air extraction from the radiator has been designed again.

Matra Sport declines its color code, yellow on the MS650, white and red for the MS630/650 and green for the MS630. Since 1968, it is the Blue Seita Orly 915 that covers all Matra. Elf is the main sponsor, we note the blue Caltex of the logo. The tires are ridged and Dunlop colors.

The last fourth car entered is MS630 No. 32, commonly nicknamed "the grandmother". The 3 small lights placed on a triangular plate mounted on a Silentbloc® replace the large round taillights but they only appear after scrutineering. For the race a No. 33 in a white phosphorescent frame appeared on the right back of the car, probably to facilitate timekeeping.

Finally Matra gives up the idea to find one French driver per team. Beltoise insists on being associated with his friend Piers Courage. Beltoise does not adopt a full helmet but keeps an open helmet with complete visor. His teammate Piers Courage chooses a Bell® full-face helmet, advised by Jacky Ickx very concerned with safety rules and very touched by the death of his friend Mairesse. But there is no time to be painted in Courage's colors. The first victory of the Belgian driver shows that even if you leave last to fasten on your seat belt, you can win the race.

On the starting grid, the Matra are modestly placed, behind Ford who would like a fourth consecutive win, Porsche which comes back in force with 5 factory cars (908 and the monster of 917) and Ferrari with the 312 P.

In 1969 because of presidential elections, the start is given at 2pm and Piers Courage is the driver of MS630 n°33. Like Jacky Ickx in Ford No 6 and Servoz-Gaving on No.34, he leaves the grid among the last, and let Porsche escape.

After half an hour of racing and John Woolfe's fatal accident on Porsche 917 LH #10, the 4 Matra are grouped between 8th and 11th place, and Piers Courage finishes the first hour of the race in 10th position behind Servoz-Gavin MS630/650 #34 and Nani Galli MS630/650 #35. They have already had to concede a lap to Rolf Stommelen's Porsche 917 LH #14, which takes the lead in the race. But Porsche is soon in trouble.

During the 6th hour racing, car No.33 is in 3rd place thanks to the determination and regularity of the drivers. Beltoise even takes the second place during the 7th hour, 10'' in front of the Porsche No.23 of Schutz. But long pit stops to replace brake pads, a defective taillight and the Matra is back in 4th position.

At 1.25 am Piers Courage slowly comes back to the pit when he is hit by a Porsche 911 and falls to the 7th place at mid-race. At the end of the 15th hour racing, MS 650 takes advantage of refueling Ford car No.6 of Jacky Ickx to reach again the 3rd position. Shortly after, however, the change of cracked brake discs caused the fall to the 7th position. Beltoise fights with MS630 No. 32 and finally overtakes it at the 18th hour. He also wants to battle with the Hobbs-Hailwood Ford No. 7 in 3rd position.

One hour before the end of the race, Courage takes the wheel of Beltoise. Only 1'15'' separates Ickx's Ford and Piers Courage's Matra who takes the opportunity to records his best lap in race at this time. But the mission is impossible and Jean-Luc Lagardère decides the final positions must be assured. MS630 No. 32 is just behind in 5th place and Matra MS630-650 No. 35 finishes in 7th position.

The Beltoise-Courage 650 could have taken the 3rd place to the second Ford. It finishes in fact 4 laps behind Ford No. 6. The Matra n°33 spent 1h05' into the pit against only 26' for the Ford and 52' for the Hermann-Larrousse Porsche ranked second.

Matra missed his chance to win at the 24 Hours of Le Mans. The team turns back towards F1, waiting for a new regulation to eliminate the Porsche 917 and Ferrari 512. It's going to take a few more years...