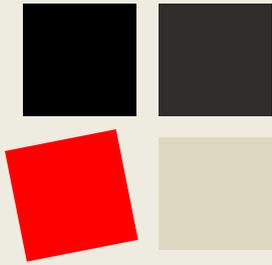


Bibliographie / Bibliography



Historique en français

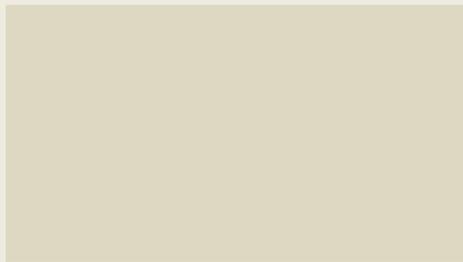
Historical background in English

Matra MS

670B

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

Historique en français

Après l'espoir puis la déception pour l'équipe Matra en 1971, Jean-Luc Laguardère, le PDG de Matra, avait promis au Salon de Paris la victoire au Président Georges Pompidou qui est donc venu lui-même donné le départ de la course. C'est quand Ferrari renonce à s'engager dans la bataille, après les essais préliminaires, que la tension dans l'équipe des bleus est à son comble. Un échec est 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.

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. La n°15 quant à elle est la seule à être équipée d'un capot court (plus lourd de 3 kg) et d'un saute vent plus haut. A la demande de Hill, gêné par un courant d'air, le cockpit recevra un déflecteur sur le côté droit.

La dernière voiture engagée par Matra est une MS 660 C, 3^{ème} et dernière construite, la numéro 16 pilotée par Jabouille et Hobbs. Appelée « La Marie » elle est propulsée par un MS12 tout comme la numéro 15 !

Le duel commence donc entre les Lola et les Matra. Mais l'élimination brutale de la Matra n°12 de Beltoise dès 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 n°16 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 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 2nde position vers 14h30 le dimanche quand Cévert est confronté à des ennuis d'allumage suites de la collision d'avec la Corvette, mais est stoppé à Mulsanne quelques temps plus tard 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. Pour Graham Hill, le vétéran, tiercé complet cette victoire s'ajoute à celle enlevée en 1966 à Indianapolis et aussi à 2 titres mondiaux en Formule 1.

Vingt-deux ans après Talbot et Rosier, une voiture bleue renoue avec la victoire et c'est la deuxième victoire française à la distance depuis 1949.

Historical background in English

After the hope and the deception pour Matra team in 1971, Jean-Luc Laguardère, Matra Managing director, promised during the Salon de Paris Georges Pompidou, President of France, the victory in Le Mans. Mr Pompidou will come to give the start in June 1972. When Ferrari gave up struggling, after qualifying test, the tension by Matra was at its peak. A fail could not be considered.

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 rollbar 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 car number 15 was the only one to be fitted with a shorter hood (heavier of 3 Kg) and higher windshield. On Hill's request, who was disturbed by a draught, the right side of the cockpit is fitted with a deflector.

The last car engaged by Matra was a MS 660C, third and last built, car number 16 driven by Jabouille and Hobbs. Nicknamed "La Marie" it was propelled by a MS 12 engine such like the car number 15!

Mr Pompidou himself gave the start of the race. The duel started well and fast between Lolas and Matras. The second lap was marked by the too early retirement of the Matra car number 12 of Beltoise whose engine broke. It has shattered Matra's team nerves and that the reason why they preferred Lolas T280 going first until they cannot anymore. At this time only a fratricidal duel between Matra car number 15 of Pescarolo and car number 14 of Cévert could start. Each car occupied the head of the race one after the other. 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 Cevert-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.

Twenty-two years after Talbot and Rosier a blue car took up the victory again and it is the second French victory at the distance since 1949.

Source : Automodélisme #203 - France

ACTUS

SLOT

Les prix étant libres, cet indice de prix n'a qu'une valeur indicative. Le barème est le suivant : € : jusqu'à 25 €. €€



TEXTE
ALAN GESLIN
PHOTOS
CHRISTIAN BEDEÏ

A VOS MANETTES!

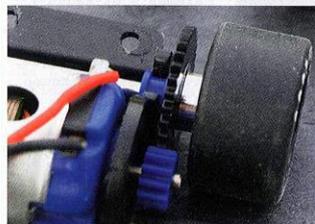
Les stars du mois sont incontestablement les Matra MS 670 du Mans 1972 de Le Mans Miniatures, qui les a d'ailleurs présentées sur place lors de l'édition 2014 de l'épreuve mancelle.

LES MODÈLES DU MOIS

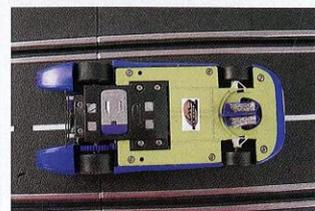
MATRA MS 670 LE MANS 1972



NOTRE AVIS : Survolant le Championnat d'Endurance lors de la saison 1972, Ferrari décida de faire l'impasse sur les 24 Heures du Mans. Du coup, Matra faisait figure de grand favori. Restait à conclure... Après des essais tonitruants de la part des trois nouvelles Matra MS 670 (n°12, 14 et 15, la n°16 étant une MS 660 C), les Matra de Cevert-Ganley (n°14) et Pescarolo-Hill (n°15) se relayent en tête. Manque à l'appel la n°12 de Beltoise-Amon qui, dès le deuxième tour, rendit les armes... moteur explosé et en flammes ! Les deux Matra « survivantes » écoeurent leurs adversaires et signaient le doublé ! La Marseillaise pouvait retentir... Ce moment de gloire a été très largement reproduit en miniatures, et un peu moins en slot. Le Mans Miniatures est un de ceux qui montrent l'exemple concernant ce dossier et vient de rééditer la gagnante, la n°15 de Pescarolo-Hill, agrémentée des dernières évolutions techniques adoptées par LMM. Pour les versions longues, les n°12 et 14, la carrosserie a été entièrement revue. Pour ces trois modèles, les roues arrière sont tournées en aluminium, puis peintes, les axes et la couronne sont des pièces standard Slot.it. Bref, de la belle et bonne mécanique ! Comme d'habitude, les modèles sont livrés dans un très joli écrin.



> Fabricant : Le Mans Miniatures
> Echelle : 1/32
> Références : N°12 : 132046/12M
N°14 : 132046/14M
N°15 : 132046/15M
> Prix : €€€€€€€€



1:32 Kleinserienmodelle und -kits:



Racer Fer. 330 P4 LM 1967, auch in 2er und 3er Sets erhältlich und herstellerseits zum Beladen des Bartoletti Renntransporters gedacht.

Werkfoto

Le Mans Miniatures
Matra MS 670B LM 1972



Werkfoto

Top Slot Pegaso Z-102
Panamericana 1954



BSR Toyota 7 Turbo 1970

Werkfoto

Racer Drogo 250GT Breadvan
Testwagen LM 1962



Werkfoto

Le Mans Miniatures
Matra MS 670B LM
1972



Werkfoto



Racer Drogo 250GT Breadvan 1965

Werkfoto