

Historique en français

Historical background in English

Matra 620 24 Heures du Mans 1966

pilotée par / driven by

N°41 Johnny Servoz-Gavin & Jean-Pierre Beltoise

Abandon 112ème tour / Retirement after 112 laps

N°42 Jo Schlesser & Alan Rees

Abandon 100ème tour / Retirement after 100 laps

N°43 Jean-Pierre Jaussaud & Henri Pescarolo

Abandon 38^{ème} tour / Retirement after 38 laps

23.03.2026

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Matra 620
24 Heures du Mans 1966

24 Heures du Mans Tome 2 1960-1985

Christian Moity – Jean-Marc Teissèdre – Alain Bienvenu
Le Mans Racing / Vif Argent 2010

Matra au Mans

Dominique Pascal
E.P.A 1983
ISBN 2-85120-180-8

Jean-Pierre Beltoise : Mon album photo

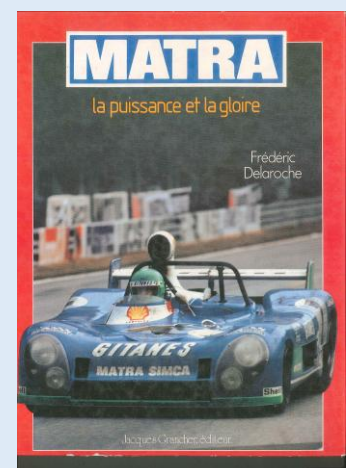
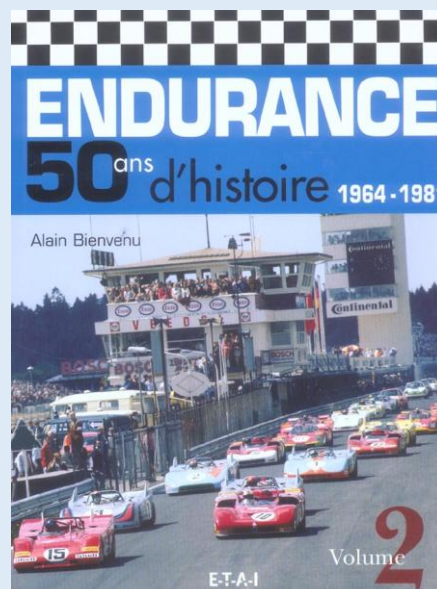
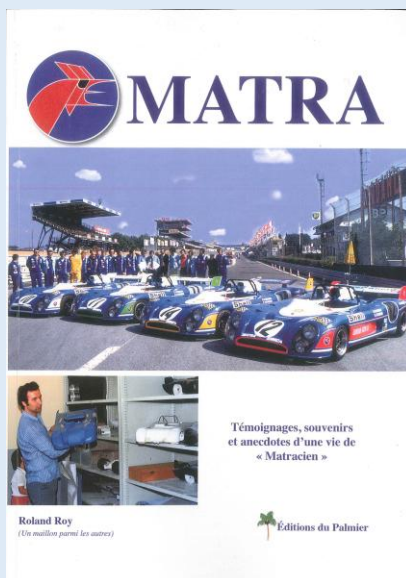
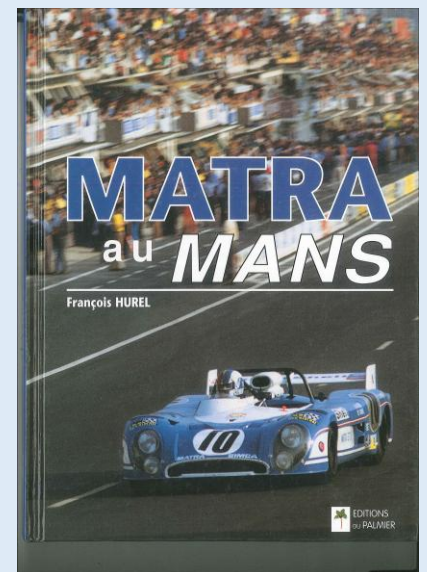
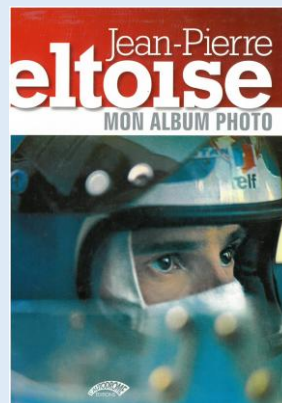
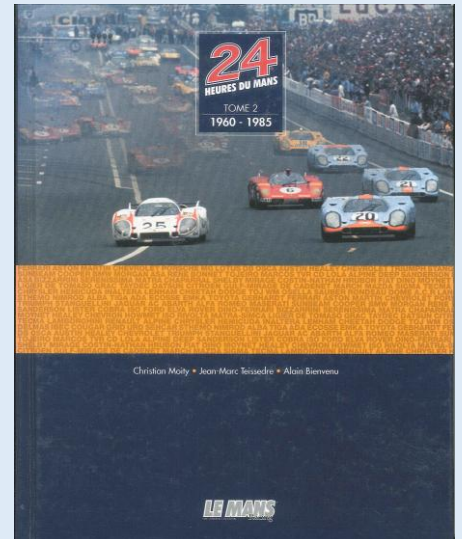
Jean-Pierre Beltoise
Editions l'autodrome
ISBN 978-2-910434-24-3

Endurance : 50 ans d'histoire 1964-1981 (tome 2)

Alain Bienvenu
ETAI
ISBN 9 78726 893272

Matra la puissance et la gloire

Frédéric Delaroche
Jacques Granger éditeur
ISBN 782733 900338



Historique en français

Trente-quatrième édition de l'épreuve des 24 Heures du Mans, l'édition de 1966 devient célèbre au 21ème siècle grâce au 7ème art avec une version romancée du duel entre Ferrari et Ford et le film intitulé Le Mans 66 avec Christian Bayle et Matt Damon.

Après 6 victoires consécutives Ferrari se voit confronté aux Ford GT40 MKII conçues par Carroll Shelby qui réalisent le triplé à l'arrivée. Face à ces mastodontes venus de l'autre côté de l'Atlantique et d'Italie, de « petites » marques françaises espèrent tirer leur épingle du jeu : Alpine, CD et un nouveau concurrent Matra. Si Alpine et CD se contenteraient de briguer les victoires des indices, Matra compte bien jouer les perturbateurs en affrontant directement les Porsche et Ferrari dans la catégorie 2l. Fin 1965 la marque française s'attaque tous azimut au Rallye, à la F2 et à la F3 et il faut construire une voiture pour les 24 Heures du Mans.

Lagardère a obtenu les coudés franches pour développer la branche automobile. Il crée un département compétition au cœur des anciens ateliers d'aviation de Bréguet en bordure de l'aérodrome de Villacoublay. De petits noms en provenance d'autres écuries sont embauchés cette année-là pour former une équipe et devenir de grands noms reconnus pour leur expertise en endurance (Hébert, Boyer, Ducarouge...). Il tranche aussi pour le moteur F1 anglais V8 BRM 2 litres qui obligera à de nombreuses concessions mécaniques. Le choix de la carrosserie en aluminium est attribué à Jean Hébert, celui du châssis multitubulaire à Bernard Boyer. Il impose par ailleurs que les formes de la voiture de course rappellent celle de la future version de route. Pour des raisons marketing, elle affiche ainsi un air de famille avec la Matra 530 de route avec ses formes assez anguleuses. Avec son large habitacle et son poste de pilotage à gauche, la première MS620 est un Prototype dans l'esprit du Mans.

Très vite, on envisage d'adapter des roues plus grandes et de décaler à droite la position de conduite. Les essais du Mans des 2 et 3 avril font apparaître la première version de la 620 flanquée du numéro 38 dans une triste livrée d'apprêt gris. Mais les résultats sont encourageants. Elle signe le meilleur temps des 2l. Ils ne sont cependant pas confirmés ni à Monza, ni à Spa où Matra subit la loi des Porsche et des Dino-Ferrari, pénalisée par son poids élevé (820 kg), un freinage insuffisant et un habitacle surchauffé par les canalisations.

Trois voitures neuves arrivent au Mans. La modification la plus évidente concerne l'allongement du capot arrière dans sa partie supérieure qui affine considérablement son profil. De nouvelles prises d'air apparaissent devant le pare-brise et de part et d'autres du capot arrière. Fermé à l'avant par des sangles en cuir comme l'exigeait le règlement, le capot moteur s'ouvre vers l'arrière et inclut les conduits d'air du V8 BRM.

C'est Jean-Pierre Beltoise qui prend le départ sur la 620 n°41. Il achève la première heure à une honorable 20ème place derrière les Porsche 906 2l n°30 de Jo Siffert et n°32 de Udo Schütz. Jusqu'à minuit, la Matra à l'œil jaune oscille entre la 22ème et la 24ème place, mais perd progressivement le contact. La conduite est gênée par les

gaz d'échappement qui envahissent l'habitacle en raison d'une rupture de tubulure. Les ennuis s'additionnent ensuite pour aboutir à l'abandon après 112 tours.

Jo Schlesser, sur la numéro 42 à l'œil droit rouge, le plus aguerri des pilotes français pointe 19ème à l'issue du premier tour. Mais sa progression est rapidement ralentie par le témoin d'alternateur qui s'allume et des ennuis d'amortisseurs qui le place en 47ème position à l'issue de la première heure de course. A minuit, les ennuis sont derrière l'équipage franco-britannique qui est remonté en 30ème position. Mais lorsque la CD-Peugeot part en tête à queue pour le laisser passer, Schlesser la heurte sans gravité et repart mais il est à son tour percuté à l'arrière par la Ferrari P3 de Scarfiotti et doit abandonner.

La n°43 est la seule à avoir conservé la conduite à gauche. Son phare avant droit est de couleur verte tout comme le casque de Pescarolo. Fort de ses premières victoires en F3, Henri Pescarolo dont c'est la première participation aux 24 Heures du Mans remplace Jacky Ickx qui fait aussi ses débuts au Mans sur la Ford GT40 n°60. Il est associé à Jean-Pierre Jaussaud qui prend le départ. Aux prises avec un problème d'allumage, il est contraint de s'arrêter dès le 9ème tour. S'ensuivront d'interminables arrêts et après 38 tours seulement en 8 heures de course, l'équipage abandonne.

Les 620 terminent leur carrière la même année aux 1000 km de Paris sans gloire. On ne le sait pas encore mais Matra a inauguré sa saga mancelle et la fin de l'année 1966 marque véritablement le départ de l'aventure puisque tous les personnages clés sont désormais en place.

Historical background in English

Thirty-fourth edition of the 24 Hours of Le Mans, the 1966 edition became famous in the 21st century thanks to the 7th art with a fictionalized version of the duel between Ferrari and Ford and the film entitled Le Mans 66 featuring Christian Bale and Matt Damon.

After 6 consecutive victories, Ferrari is confronted with the Ford GT40 MKII developed by Carroll Shelby who achieve a hat-trick at the finish. Faced with these behemoths coming from the other side of the Atlantic and from Italy, some "small" French brands hope to get away with it: Alpine, CD and a new competitor Matra. If Alpine and CD would be happy to aim for the victories of the indices, Matra intends to play the disruptors by facing directly the Porsche and Ferrari in the 2l category. At the end of 1965, the French brand tackled all aspects of the Rally, F2 and F3, and a car had to be built for the 24 Hours of Le Mans.

Jean-Luc Lagardère has free hands to develop the automotive branch. He created a competition department in the heart of the old aviation workshops of Bréguet near the aerodrome of Villacoublay. Small names from other competitors come to build a team and become big names recognized for their expertise in endurance (Hébert, Boyer, Ducarouge...). He also decides for the English F1 BRM 2-liter V8 engine, which will require many mechanical concessions. The choice of the aluminum body is attributed to Jean Hébert, that of the multitubular chassis to Bernard Boyer. He also requires that the shape of the racing car reminds the one of the future road version. For marketing reasons, the MS620 thus displays a family resemblance with the road-going Matra 530 with its rather angular shapes. With its wide cockpit and left-hand cockpit, the first MS620 is a prototype in the spirit of Le Mans.

Very soon, it is planned to adapt larger wheels and shift the driving position to the right. The tests of Le Mans on 2 and 3 April show the first version of the 620 flanked by the number 38 in a sad gray finish. But the results are encouraging. It sets the best time on the laps. They are however not confirmed neither at Monza nor at Spa where Matra suffers from the law of Porsche and Dino-Ferrari, penalized by its high weight (820 kg), insufficient braking and an overheated cockpit by the pipes.

Three new cars arrive at Le Mans. The most obvious change concerns the lengthening of the rear hood in its upper part, which significantly refines its profile. New air intakes appear in front of the windshield and on both sides of the rear hood. Closed at the front with leather straps as required by the regulations, the engine hood opens towards the rear and includes the air ducts of the V8 BRM.

Jean-Pierre Beltoise takes the start on 620 n°41. He finished the first hour in an honorable 20th place behind Jo Siffert's 906 2L Porsche n°30 and Udo Schnütz's n°32. Until midnight, the Matra with the yellow eye oscillates between 22nd and 24th place, but gradually loses contact. The driving is disturbed by exhaust gases that fill the cockpit due to a broken pipe. The problems then add up to give up after 112 laps. Jo Schlesser, into car number 42 with a red right eye, is the most experienced of the French drivers and places position 19th after the first lap. But his progress is quickly slowed down by the warning light of the alternator which turned on and shock

absorber problems that put him in 47th position after the first hour of racing. At midnight, trouble is behind the Franco-British team, which has climbed to 30th position. But when the CD-Peugeot spins around to let him go, Schlesser hits it without gravity and starts again, but he is hit in turn by Scarfiotti's Ferrari P3. The rear of the car is completely destroyed and has to give up.

Only car No. 43 retained the left-hand drive. Its front right headlight is green, as Pescarolo's helmet. With his first victories in F3, Henri Pescarolo, who took part for the first time in the 24 Hours of Le Mans, replaced Jacky Ickx, who also made his debut at Le Mans in the Ford GT40 No. 60. He is associated with Jean-Pierre Jaussaud who takes the start. Struggling with an ignition problem, he is forced to pit stop after only 9 laps. Endless stops followed and after only 38 laps in 8 hours of racing, the team gave up.

The 620 finished their career the same year after 1000 km of Paris without glory. We do not know yet but Matra has inaugurated its LeMans saga and the end of 1966 really marks the beginning of the adventure since all the key characters are now in place.