

Historique en français

Historical background in English

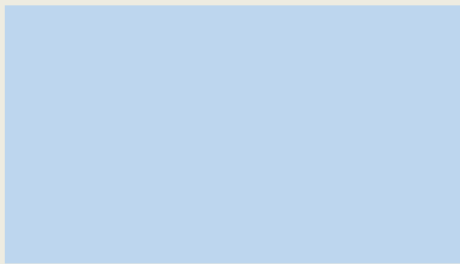
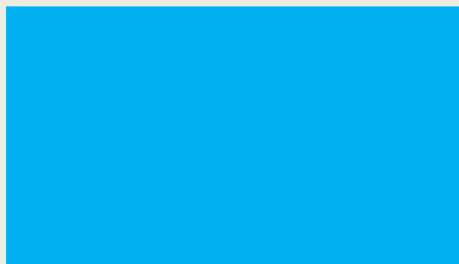
## MATRA MS 630

***N°29 pilotée par / driven by : Jean-Pierre Beltoise & Johnny Servoz-Gavin***

(Abandon 12<sup>ème</sup> heure moteur /retirement 12<sup>th</sup> hour)

***N°30 pilotée par / driven by : Jean-Pierre Jaussaud & Henri Pescarolo***

(Abandon 8<sup>ème</sup> heure portière arrachée / retirement 8th hour no door)



## Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

### MATRA MS 630 24 Heures du Mans 1967

#### **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

#### **Automobile historique**

juin 2002 n°16

#### **Auto Passion**

n°92 mai 1994

#### **Matra La Saga 1965-1982**

José Rosinski,  
Ed. E.T.A.I

## Historique en français

Les Matra 630 représentent un maillon essentiel de la chaîne menant à la victoire aux 24 heures du Mans, objectif fixé par Jean-Luc Laguardère en octobre 1965. Après les M620 qui se devaient pour des raisons marketing de ressembler à la 530, et qui firent une pâle apparition aux 24 Heures de 1966, la MS630 va naître sous la coupe entre autre de Bernard Boyer qui vient de quitter Alpine. Elf se joint alors au projet. Parallèlement aux projets du Mans et de Formule 2 et 3, il s'agit aussi pour Matra de se lancer dans la Formule 1 et de développer son propre moteur : un V12 dont une version 4.7litres pour les protos, les autres GT et les formules 2 et 3 de la gamme.

Aux essais d'avril, Matra arrive avec une 620 équipée d'un V8 Ford de 4.7litres et la nouvelle 630, équipée du nouveau V8 BRM dont la cylindrée est passée de 1915 à 1998 cm<sup>3</sup> et dont les échappements sont maintenant logés au centre du V. Les lignes de cette nouvelle version se différencient de celles de la Matra 530 GT apparue un mois plus tôt au salon de Genève, les services commerciaux n'ayant plus exigé que la nouvelle voiture de course s'en inspire. Cette Matra 630 se singularise par sa carrosserie redessinée dont les ailes avant plongent brutalement afin de dégager les énormes bouches d'air des radiateurs latéraux. C'est Jean-Pierre Jaussaud qui prend d'abord les rênes de ce nouveau bolide, et constate une instabilité en ligne droite. Le jeune Robby Weber, prendra à son tour le volant pour essayer de comprendre le comportement douteux de la voiture, mais sur la ligne droite des Hunaudières la voiture se retourne et brûle instantanément, tuant son pilote.

Les causes de l'accident étant attribuées à une prépondérance de poids sur l'avant, qui devenait gênante à grande vitesse, plusieurs configurations de capots arrière munis ou non de becquet, sont testées. Les 2 seules voitures qui ont pu être préparées pour les 24 Heures du 10 et 11 juin 1967 avaient un capot arrière pourvu d'un becquet qui chargeait le train propulseur.

Après la victoire écrasante de Ford en 1966 sur Ferrari, les 24 Heures du Mans 1967 sont présentées comme la course du siècle, placée sous le signe du duel Ford-Ferrari. Sur la grille de départ, les 2 Matra sont au milieu du peloton, pénalisées par le BRM qui manque de puissance. Après un départ plutôt calme mais très rapide, les 4 MK IV se retrouvent dès le 2<sup>ème</sup> tour en tête de la course dans l'ordre de leur numéro. La Chaparral n°7 de Hill/ Spence se veut un adversaire redouté et des Ferrari et des Ford. Pourtant pas question de parler de marche triomphale pour Ford qui perd trois voitures dans un seul accident au milieu de la nuit au Tertre Rouge. Chaparral ne pourra pas profiter de cette aubaine puisque la dernière voiture en lice abandonne en milieu de matinée. La MK IV de Foyt-Gurney tint la tête de la course pendant 23 heures ! Les Ferrari n°21 (2<sup>ème</sup>) et 24 (3<sup>ème</sup>) sont respectivement distancées de 50 et 150 km ! La barre des 5000 km parcourus est largement atteinte par le team vainqueur.

Comme en 1966, aucune Matra ne termine. La Matra n°30 de Jean-Pierre Jaussaud et Henri Pescarolo (à cette époque, Pesca n'avait pas encore le monopole du vert...) est contrainte de s'arrêter dès la 8<sup>ème</sup> heure. Jaussaud, reparti du stand avec sa portière mal fermée, celle-ci s'est arrachée en pleine vitesse, et il fut impossible de la réparer durablement. Quant à

voiture n°29 de Beltoise et Servoz-Gavin, le moteur lâche durant la 12<sup>ème</sup> heure. 1967 se sera pas un bon souvenir dans l'épopée Matra.

## Historical background in English

The Matra 630 is only one link in the chain leading to their later victories at LeMans 24 Hours, whose plan was decided by Jean Laguardère in October of 1965. After the M620 (which resembled the 530 for marketing reasons) made a brief appearance during the 24 Hours Le Mans 1966, the MS 630 was born under the management of Bernard Boyer who had just left Alpine for Matra Sport. Elf joined the project. At the same time as the Le Mans and Formula 2 and 3, Matra decided to launch out into Formula 1 and to develop its own engine: a V12 engine that could be used either for the prototypes or the GT and other Formula 2 and 3 in the range.

For the practices in April 1967, Matra came to Le Mans with 2 cars: an old 620 fitted with a V8 Ford 4.7 liters, and the new 630 fitted with the new BRM VA engine. The new engine's cylinders were increased from 1915 to 1998 cm<sup>3</sup> and the exhaust pipes were now located in the centre of the V. The new streamlined version was very different from the 530 GT, appearing one month earlier in Geneva because the marketing department did not require the new race car to be inspired by a civilian version. This new Matra 630 was singular thanks to its redesigned body, whose front hood sloped sharply forward and the front fenders were sculpted to give way for the big air inlets of the side radiators.

Jean-Pierre Jaussaud was the first to take the wheel of this new high-powered race car and became aware of its instability in straight lines. The young Robby Weber also wanted to drive it and to understand its doubtful behaviour. He jumped into the car, but in the Hunaudières the car turned over and completely burnt, killing its driver.

The causes of the accident were explained by the heavy weight on the front of the car that became stressed at higher speeds. Several rear body configurations, with or without a spoiler, were tested. The only two cars that could be prepared for the race on June 10th and 11th, 1967 were fitted with a rear body spoiler that increased the weight to the rear axle.

After the crushing victory of Ford against Ferrari in 1966, the Le Mans 24 Hours of 1967 was presented as the race of the century where the duel between Ford and Ferrari was again the highlight of the event. On the starting grid, the two Matras were in the middle of the runners. They were, in fact, penalized by the BRM engine which was not strong enough. After a rather calm but fast start, by the second lap four Ford MK IVs were leading the race in the order of their numbers. Early in the race, the Chaparral car number 7 of Hill and Spence was a fierce challenge to Ford and Ferrari. And after losing three cars in one accident during the night at the Tertre Rouge, Ford could not celebrate a triumphal march. Unfortunately, Chaparral was not able to take advantage of the situation as their last car retired on Sunday morning. The Ford MK IV of Gurney-Foyt led the race for 23 hours . . . all but the first hour! The Ferrari car numbers 21 (2nd) and 24 (3rd) were respectively distanced by 50 and 150 kilometres. For the first time at Le Mans, the 5000 km mark was exceeded by the winning team.

As in 1966, none of the Matras finished the race. The Matra car number 30 of Jean-Pierre Jausaud and Henri Pescarolo (in the car with the red trim, Pescarolo did not yet have the distinction of always being associated with a green car and helmet) had to retire in the 8th hour. Jausaud went out of the pit with the door not latched. It was torn off at speed and was impossible to repair on a long-term basis. Concerning the car number 29 of Beltoise and Servoz-Gavin, the engine failed during the 12th hour racing. 1967 did not provide good memories in the Matra story.