

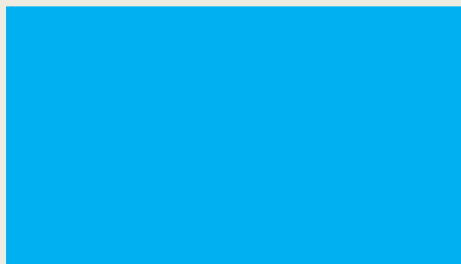
Historique en français

Historical background in English

MATRA MS 630-650

N°34 pilotée par / driven by :
Johnny Servoz-Gavin & Herbert Müller
(Abandon 159^{ème} tour / Retired after 159 laps)

N°35 pilotée par / driven by :
Nanni Galli & Robin Widows
(7^{ème} place / 7th 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

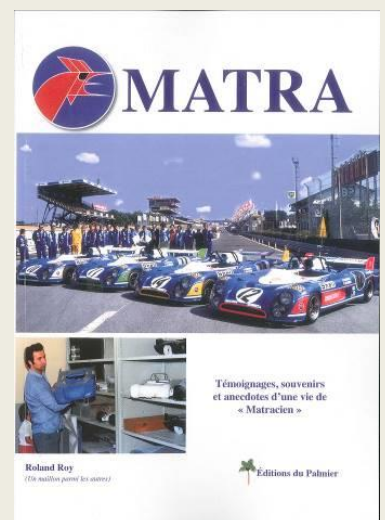
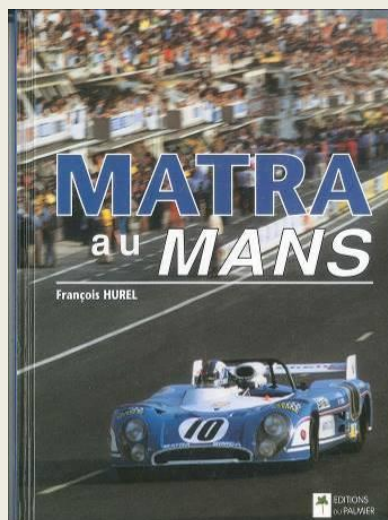
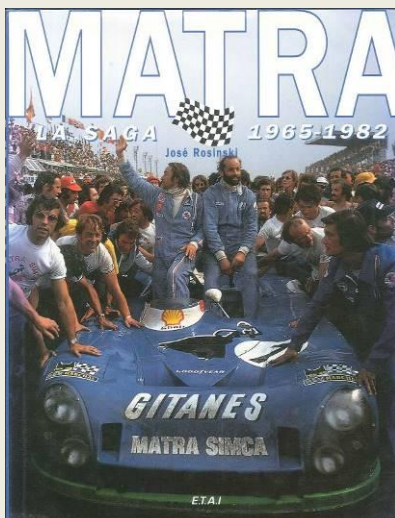
José Rosinski,
Ed. E.T.A.I

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.

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, bien que désignées sur leurs flancs comme étant des MS 650.

La n°34 est construite sur la base de la n°24 de 1968, son arceau n'étant pas conforme, un bricolage s'avère indispensable. Un second tube est fixé par-dessus l'arceau à l'aide d'un point de soudure supérieur, la base étant noyée dans le polyester.

La n°35 est issue de la modification de la voiture n°30 de 1967. Elle seule est équipée d'amortisseurs Koni. Contrairement à la numéro 33, ces deux « 650 » sont équipées de roues à 6 branches. On retrouve les mêmes « Zus » sur les carrosseries et les phares. Et elles sont équipées d'un capot arrière court et les échappements sont intégrés au diffuseur arrière pour donner un effet venturi.

Matra a abandonné l'idée générale d'au moins un français par équipage. Sur les voitures n°34 et 35, l'idée est adoptée. Ce n'est pas le cas, sur les 2 autres voitures engagées.

Sur la grille de départ, les Matra sont modestement placées, derrière Ford qui aimerait 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. Le départ fixé à 14h pour des raisons d'élections présidentielles.

Sur la n°34 Servoz-Gavin s'élance comme Jacky Ickx parmi les derniers en laissant les Porsche s'échapper. Après une demi-heure de course et l'accident mortel de John Woolfe sur la Porsche 917 LH n°10, les 4 Matra sont pourtant regroupées entre la 8^{ème} et la 11^{ème} place. La Matra n°34 s'installe rapidement en 8^{ème} position et reste seule dans le même tour que le leader au terme de la première heure de course. La MS630/650 n°35 de Nani Galli est juste derrière.

Le premier arrêt au stand du français est calamiteux. Il renverse un commissaire à l'arrivée et un gendarme au départ. Ensuite quand Müller prend le relais un arrêt au stand s'impose pour resserrer un écrou sur la suspension avant gauche. Un autre arrêt s'impose de nouveau une heure plus tard pour le même problème. Elle était en 15^{ème} position et tombe à la 22^{ème} place. Alors qu'ils viennent tout juste de réintégrer le top 10 aux alentours de minuit, une panne électrique immobilise la voiture pilotée par le Suisse à Arnage. Incapable de se dépanner l'équipage abandonne dans son 159^{ème} tour.

En début de course, la n°35 de Galli poursuit sa progression dans le sillage de la n°34. Mais un premier arrêt annule cette progression quand le compte tour s'arrête. Perdant encore une place à la 3^{ème} heure, elle en regagne 4 dans l'heure suivante. Mais à 18h19 Widdows part en tête à queue aux Esses du Tertre et abîme l'aile arrière gauche. Il perd la 6^{ème} place qu'il venait de récupérer au profit de la Ford de Ickx-Oliver. La vérification des pivots durant la 6^{ème} heure puis le changement de plaquettes lui font passer une quinzaine de minutes au stand. Un autre arrêt de près de 1h20 la relègue à mi-course à la 18^{ème} place. Au petit matin, l'équipage est remonté en 10^{ème} position. Mais l'aile arrière gauche nécessite un rivetage et il faut refaire les freins. A la 22^{ème} heure de course, le dépassement d'une Ferrari LM et l'abandon des deux Porsche leur offrent la 7^{ème} place à l'arrivée.

En 1969, si la course aux avant-postes se joue rapidement entre Porsche et Ford, la bataille pour les places d'honneur est rude et Matra ne démérite pas à ce jeu-là. Sur les 4 voitures engagées trois sont classées 4, 5 et 7^{ème}.

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 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.

While waiting for the new 650 «spider» according to the plans of Bernard Boyer and the molding of Roland Roy, taking more into account the stability factor than on the 630, it is decided to adapt the 630 to the regulation of 1969: it will be the 630-650. Two cars will be entered in this form at Le Mans in 1969, numbers 34 and 35, although designated on their sides as MS 650.

The n°34 is based on the n°24 of 1968, the not conformed roll cage must be modified. A second tube is fixed over the C-bar with an upper weld point, the base being embedded in polyester. The #35 is a 1967 modification of the #30 car. Only it has Koni shock absorbers. Unlike number 33, these two "650" are equipped with 6-spoke wheels. The same "Zus" can be found on bodies and headlights. And they are equipped with a short rear hood and the exhausts are integrated into the rear diffuser to give a venturi effect.

Finally Matra gives up the general idea to find one French driver pro team. On cars 34 and 35, the idea is adopted. This is not the case, on the other 2 cars engaged.

On the grid, the Matra are modestly placed, behind Ford which would like a fourth consecutive victory, Porsche which returns in force with 5 factory cars (including 908 and the monster of 917) and Ferrari with the 312P. In 1969 because of presidential elections, the start is given at 2pm.

On #34, Servoz-Gavin, like Jacky Ickx in Ford #6, is one of the last to leave behind the Porsche. After half an hour of racing and the fatal accident of John Woolfe in the Porsche 917 LH n°10, the 4 Matra are nevertheless grouped between 8th and 11th place. The #34 Matra quickly moved into 8th position and remained alone in the same lap as the leader at the end of the first hour of the race. Nani Galli's MS630/650 n°35 is just behind.

The first pit stop of the French driver of #34 is calamitous. He overthrows a commissioner on arrival and a policeman on departure. Then when Müller takes over another pit stop is necessary to tighten a nut on the left front suspension. Another stop is required again an hour later for the same problem. The team was in 15th position and falls to 22nd place. Just after they returned to the top 10 around midnight, an electrical failure immobilizes the car driven by the Swiss in Arnage. Unable to help the team gave up in its 159th lap.

At the start of the race, Galli's #35 continues its progression in the wake of #34. But a first stop cancels this progression when the turn count stops. Losing one more place at the

3rd hour, he regains 4 in the next hour. But at 6:19 pm Widdows goes head-to-tail to the Esses du Tertre and damages the left rear wing. He lost the 6th place he had just recovered to the benefit of the Ford of Ickx-Oliver. The check of the suspension during the 6th hour and the change of brakes make him spend about fifteen minutes into the pit. Another stop of almost 1h20 relegates it at mid-race in 18th place. In the early morning, the team is back in 10th position. But the left rear wing requires a riveting and you have to redo the brakes. At the 22nd hour of race, the passing of a Ferrari LM and the retirement of the two Porsche offer them 7th place on the finish line.

In 1969, if the race for the top positions is played out quickly between Porsche and Ford, the battle for the places of honour is tough and Matra does not detract from this game. Out of the 4 cars, three are ranked 4, 5 and 7.

Matra missed its 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...