



MATRA 620



Gamme de modèles statiques montés à l'échelle 1/18ème moulés en résine polyuréthane et polyester. Pour des raisons de finesse et de réalisme un certain nombre de pièces sont aussi injectées, en ABS ou ABS souple, telles que les pneus, les jantes, train avant... puis chromées. Pour la gamme LE MANS miniatures chaque modèle est « piloté » par un personnage dont la position et la tenue sont basées sur des documents et ou photos originaux.

Les modèles fabriqués pour la gamme Pantheon n'incluent pas de figurine.



24 Heures du Mans 1966



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 21. 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.

118010/43M



3 700474 506134

118010/42M



3 700474 506141

118010/41M



3 700474 506158

Jean-Pierre Beltoise



sur la 620
heure à une honorable
Porsche 906 2l n°30 de Jo Siffert et
Jusqu'à minuit, la Matra à l'œil jaune
24ème place, mais perd
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.

C'est
Jean-Pierre
Beltoise qui prend le départ
n°41. Il achève la première
20ème place derrière les
n°32 de Udo Schütz.
oscille entre la 22ème et la
progressivement le contact.

Jo Schlesser



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.



Henri Pescarolo

18



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.



Disponibles en version Panthéon sans figurine

Ref. 118PANT029 - 118PANT030 - 118PANT031

www.gts-series.com