

32

# Matra-Simca MS670



## 24 Heures du Mans 1972

Short body  
Version courte



Gagnante  
Winner



Slot-IT ref. GS1832-PI



Henri Pescarolo & Graham Hill

## François Cévert & Howden Ganley



Long tail body  
Version longue



2<sup>ème</sup> / 2<sup>nd</sup> place



Abandon  
Retirement

Jean-Pierre Beltoise & Chris Amon

# Caractéristiques / Specifications :

Les 

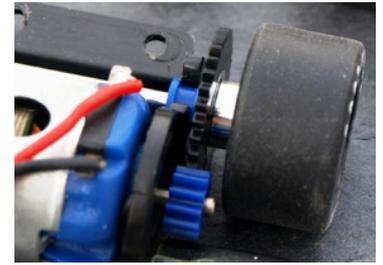
Carrosserie en résine polyuréthane  
Body made of polyurethan resin

Châssis, support moteur et pneus en plastique injecté  
Injected chassis, engine support and tires

Moteur transversal / Side wider engine  
Poids / Weight : 99 g



Couronne Slot-it inclus  
Included Slot-it sidewinder spur gear  
Jantes arrière tournées en aluminium  
Rear turned rims



# Historique / Historical background :

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<sup>ème</sup> 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 !

*After the hope and the deception pour Matra team in 1971, the MS670 has been studied for the 24 Hours race Le Mans only 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 roll bar 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 propulsed by a MS 12 engine such like the car number 15!*

[L'historique complet sur www.lemansminiatures.com](http://www.lemansminiatures.com)

[The complete historical background on our website](#)

# Emballage / Packing :

132046/12M

132046/14M

132030EVO/15M



# Article associé / Associated article :



ENG132-130CSS : Moteur  
Engine 12V axle D=2mm

Couronne Slot-it inclus  
Slot-it ref. GS1832-PI  
Included Slot-it sidewinder spur gear  
Slot-it ref. GS1832-PI