

32 MATRA MS670

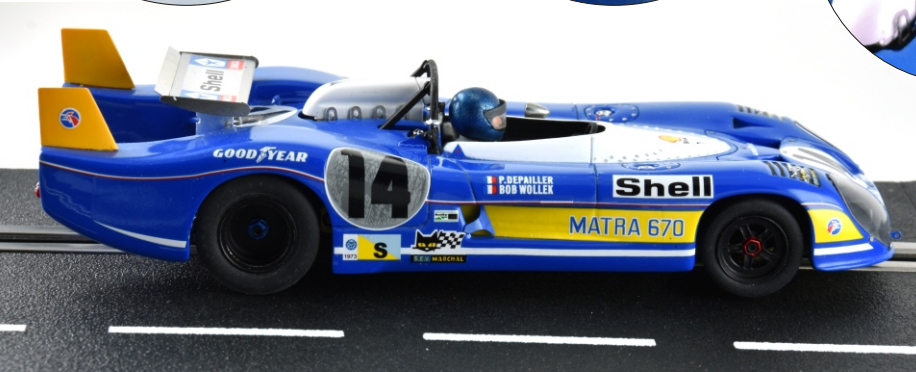


24 Heures du Mans 1973



#14

Patrick Depailler



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin

Châssis ABS / ABS injected chassis

Moteur transversal / Sidewinder motor mount

Jantes alu à l'arrière avec vis M2 /

Rear aluminum turned rims with M2 screw

Couronne Slot.it / Slot.it crown ref. GS1832-PI

Poids / Weight : 98 g

Ref. 132078M

<https://codeonline.fr/gtin/3700474501436>



Historique / Historical background :

Matra arrive aux 24 Heures de 1973 avec son vieux châssis 670-02 destiné à la voiture n°14 et 3 voitures neuves qui prennent la référence 670B que sont les numéros 10, 11 et 12.

Les 4 Matra arborent le même capot arrière « longue queue » afin de faciliter le rechange. Les 670B ont un aileron qui réunit les 2 dérives. La boîte ZF a été remplacée sur les 670B au profit d'une boîte spécialement conçue par Porsche.

Ce vieux châssis encore équipé de la boîte ZF pilotée par Pescarolo- Larrousse et bien aidés par Cévert a remporté les 6H de Vallelunga. Pour Le Mans, le graissage a été amélioré.

Le capot arrière de la n°14 est de type « pédalo 72 » mais il a été retouché dans sa partie centrale. Contrairement aux trois 670B, la n°14 n'arbore pas les écopés de refroidissement sur le capot arrière puisqu'elle conserve les freins dans les roues arrière et non accolés à la boîte de vitesse. Il reçoit les « sabots » testés en avril et son aileron est plus étroit que les 3 670B.

Le capot avant est de type 73. Un gain de vitesse de 9,6km/h et de 5"3 au tour serait permis grâce à cette configuration de capots en offrant à la fois plus d'appui et de finesse. Avec cette configuration la Matra n°14 est une 30taine de kilos plus lourde que les 3 autres qui passent sous la barre des 700 kg.

Aux essais, Wollek devance Depailler d'un dixième et prend donc le départ. Sixième durant la première heure de course, ils gagnent deux places dans l'heure suivante

puis une autre à la 3ème heure. Si Wollek s'incline au 41ème tour face à la Ferrari 312PB n°17 de Reutemann qui pointe en tête, il récupère cette place lorsque Larrousse sur la Matra n°11 fait refaire ses freins.

Au milieu de la 5ème heure, Depailler se retrouve 2ème suite au passage de la n°10 de Beltoise et de la Ferrari n°17 pour prendre la tête de la course. Mais c'est vers 20h50 que la piloteée par Depailler s'arrête au 85ème tour à Mulsanne quand la pression d'huile tombe à zéro et que le moteur défaille.

Depailler déborde de la voiture dans son cockpit quand le moteur



gagnent deux places dans l'heure suivante
autre à la 3ème heure. Si Wollek s'incline
au 41ème tour face à la Ferrari 312PB n°17 de
Reutemann qui pointe en tête, il récupère
cette place lorsque Larrousse sur la
Matra n°11 fait refaire ses freins.
Au milieu de la 5ème heure,
Depailler se retrouve 2ème suite au
passage de la n°10 de Beltoise et
de la Ferrari n°17 pour prendre la tête
de la course. Mais c'est vers 20h50 que la
piloteée par Depailler s'arrête au 85ème
tour à Mulsanne quand la pression d'huile
tombe à zéro et que le moteur défaille.

Matra arrives at LeMans 24 Hours in 1973 with an old 670-02 chassis for car #14 and three new cars that take the name of 670B that are numbers 10, 11 and 12.

All 4 Matras have the same "long tail" rear hood to make the replacement easier. The 670B have a fin that combines the 2 vertical stabilizers. The ZF box was replaced on the 670B in favour of a specially designed Porsche box.

This old chassis still equipped with the ZF box driven by Pescarolo- Larrousse and well helped by Cévert won the 6 Hours of Vallelunga. For Le Mans, lubrication has been improved.

The rear hood of #14 is a "pedalo 1972" but has been modified in its central area. Unlike the three 670B's, #14 does not have the cooling scoops on the rear hood as it keeps the brakes into the rear wheels and not adjacent to the gearbox. It received the "hooves" tested in April and its rear wing is narrower than the three 670B.

The front hood is type 73. A speed gain of 9.6 km/h and 5'3 per lap would be possible thanks to this body configuration offering both more support and finesse. With this configuration the Matra #14 is about thirty kilos heavier than the other three that pass below 700 kg.

At the test, Wollek leads Depailler by a tenth and thus takes the start. Sixth in the first hour of the race, they gain two places in the next hour and then another one in the third hour. If Wollek bows in the 41st lap to the Ferrari 312PB #17 of Reutemann which points in the lead, he gets this place back when Larrousse on the Matra #11 has his brakes redone. In the middle of the 5th hour, Depailler is 2nd when the tire of Beltoise's car #10 comes out of the rim, and he overflows the Ferrari #17 to take the lead of the race. But it is around 20:50 when the car driven by Depailler stopped in its 85th lap at Mulsanne when the oil pressure dropped to zero and the engine failed.

