

32

MATRA MS650



24 Heures du Mans 1969



n° 34 : Johnny Servoz-Gavin & Herbert Müller



n° 35 : Nanni Galli & Robin Widdows



Caractéristiques / Specifications

Carrosserie résine polyuréthane / polyurethan resin body
Châssis ABS injecté / Injected ABS chassis
Moteur longitudinal / In-line motor
4 jantes alu / 4 aluminum rims
Poids / Weight : 91 g



Historique / Historical background

Après l'engouement populaire 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 » 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.

La n°35 est issue de la modification de la voiture n°30 de 1967. Contrairement à la numéro 33, ces deux « 650 » sont équipées de roues à 6 branches. Et elles sont équipées d'un capot arrière court et les échappements sont intégrés au diffuseur arrière pour donner un effet Venturi.

Sur la grille de départ, la n°34 de 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. Le premier arrêt au stand du français est calamiteux. Ensuite quand Müller prend le relais un arrêt au stand s'impose pour resserrer un écrou sur la suspension avant gauche suivi d'un autre une heure plus tard pour le même problème. Elle tombe à la 22^{ème} place. Aux alentours de minuit 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. Un arrêt de 15' durant la 6^{ème} heure, puis un autre 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 démerite pas à ce jeu-là. Sur les 4 voitures engagées trois sont classées 4, 5 et 7^{ème}.

After the craze for the unexpected performance in 1968, Matra Sport decided to accelerate the program and aim for victory at Le Mans one year early.

While waiting for the new 650 «spider» 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.

The #35 is a 1967 modification of the #30 car. These two "650" are equipped with 6-spoke wheels. And they are equipped with a short rear hood and the exhausts are integrated into the rear diffuser to give a Venturi effect.

On the grid, the Matra #34 of 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 first pit stop of the French driver of #34 is calamitous. 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 falls to 22nd place. 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. A 15' pit stop during the 6th, another one during 1h20 relegating 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.

Ref. 132082/34M

Ref. 132082/35M

Plus de détails dans la rubrique documentation sur gts-series.com

More details in documentation section on gts-series.com



3 700474 505052



3 700474 505052

www.gts-series.com