


# CLASSIC DRIVER

## 1972 Matra MS 670

Lot sold	<b>USD 4 813 600 - 9 025 500</b> EUR 4 000 000 - 7 500 000 (listed)	Interior colour	Black
Year of manufacture	1972	Condition	Used
Country VAT	FR	Location	
Gearbox	Manual	Exterior colour	Other
Chassis number	670-01	Car type	Single seater
Competition car	Yes	Engine number	Type MS 76 n°20
Number of seats	1		
Lot number	5		

### Description

1972-1973 Matra MS 670 spyder, victorieuse aux 24 Heures du Mans 1972

La voiture que nous présentons est la MS 670-01 qui a remporté les 24 Heures du Mans 1972. Assemblée en mars 1972, c'est aussi la première MS 670 produite. Après des essais au Castellet et à Montlhéry, elle est engagée aux 24 Heures du Mans avec un capot arrière "court" et le moteur MS12 n°52 qui, bénéficiant de diverses évolutions, développe 416 ch à 9 800 tr/mn. Il est accolé à une boîte ZF. Confiée à Henri Pescarolo et Graham Hill, les seuls ennuis qu'elle connaît concernent les freins dont les garnitures s'usent plus rapidement que celles des autres voitures, provoquant des arrêts plus fréquents.

Après la course, elle retourne à l'usine pour reprendre du service et être préparée pour la saison 1973. Après une participation aux essais du Mans, en avril, elle prend part avec succès à quatre épreuves du Championnat du Monde des Marques. Après une troisième place à Monza le 25 avril, elle s'offre pour terminer sa carrière une victoire à Zeltweg, le 24 juin, entre les mains de Pescarolo et Larrousse, devant la Matra de Beltoise-Cevert et la Ferrari d'Ickx-Redman. Elle est alors dotée d'un capot arrière type 670 C 1973, d'un moteur MS 72 et d'une boîte Hewland TL200.

A la fin du mois de juillet 1973, à des fins de promotion souhaitées par le service publicité, Jean-Luc Lagardère étant particulièrement attentif à la communication du groupe, elle est modifiée en "voiture d'exposition" évoquant la MS 670 gagnante du Mans 1973 ; elle garde ainsi sa carrosserie de Zeltweg, à l'exception du capot arrière court, remplacé par le capot long qui était celui prévu comme pièce de rechange pour la voiture victorieuse du Mans 1973 (châssis 670B-02). Sur le plan mécanique, elle est équipée d'un V12 et d'une boîte Porsche (comme la voiture du Mans 1973), tous deux vides, ainsi que d'éléments de suspension arrière adaptés à cette même boîte. Les raisons du choix de cette 670-01 pour cette mission, plutôt qu'une autre 670, viennent peut-être de ce qu'elle présente alors la livrée la plus proche de celle de la gagnante du Mans 1973 (n°11, Pescarolo-Larrousse), avec les parements verts de Pescarolo et le numéro 11 de Zeltweg. Il semble aussi que 670-01 étant la plus ancienne il était logique qu'elle prenne une retraite bien méritée !

Ayant rejoint le musée Matra de Romorantin dès sa création en 1976, elle y est exposée sans modification. Les locaux n'étant pas chauffés, elle est partiellement graissée et protégée par les équipes du musée en 1986. Elle accompagne le déménagement du musée en 2000. En 2002, une restauration commence par l'Atelier du Patrimoine Matra. Elle est toutefois stoppée dès 2003 par la cessation d'activité de Matra Automobiles et la voiture retourne alors au musée où elle est exposée en l'état.

En 2008, il est décidé de reprendre la restauration pour permettre à cette Matra historique d'effectuer des démonstrations lors d'évènements consacrés aux automobiles de collection. La société EPAF poursuit les travaux et installe dans la voiture un V12 Matra type MS 76 et la boîte Porsche type 1983 n°005 qui équipait la Matra MS 670 #02 victorieuse aux 24 Heures du Mans 1973, tous deux issus des réserves du musée. La carrosserie reste telle quelle et, une fois les travaux achevés en 2010, la voiture est prête à rouler. Sous cette forme, elle reprend la piste pour la première fois depuis 30 ans et participe en 2012 à l'anniversaire des 40 ans de Matra, au Mans, et en 2015 aux Classic Days, à Magny-Cours, où elle effectue plusieurs tours entre les mains de Henri Pescarolo.

Elle retourne ensuite au musée où elle est exposée dans cette configuration. Mais en janvier 2020, une décision de justice provoque une remise en cause de cette situation. Comme le précise Thierry Funck-Brentano, co-gérant du Groupe Lagardère : "Toute la richesse de nos souvenirs de la saga Matra dans le sport automobile ne peut compenser l'obligation pour le groupe Lagardère d'honorer les suites d'une décision de justice défavorable en janvier 2020 dans une affaire de droit social de Matra Automobile, 18 ans après sa fermeture. D'où? la mise en vente aux enchères, en toute transparence, de la Matra gagnante des 24 heures du Mans 1972."

Le célèbre bolide bleu est alors à nouveau confié à la société EPAF pour être expertisé et remis en route. Le 10 novembre, le V12 donne à nouveau de la voix après montage d'un allumage électronique par le spécialiste Orega, venu spécialement de Magny-Cours. Deux semaines plus tard, le 23 novembre, la voiture retrouve le circuit du Mans. Devant quelques passionnés, entre les mains d'Anthony Beltoise, fils de Jean-Pierre, elle y fait retentir la fabuleuse symphonie du V12, lointain écho de la clameur qui l'accompagnait sur les 5,5 km de la ligne droite des Hunaudières. Une journée suspendue dans le temps, qui a rappelé les épisodes les plus palpitants de Matra au Mans : quand en 1973 la Ferrari de Ickx-Redman donnait tout ce qu'elle pouvait pour essayer de rattraper (sans succès) la 670 de Pescarolo-Larousse ou que, l'année suivante, la voiture des mêmes Pescarolo-Larousse est restée immobilisée au stand, tenant le public en haleine, avant de repartir 3 mn devant la Porsche qui la poursuivait... et de remporter la victoire.

Pour conclure, il faut souligner que cette voiture présente plusieurs propriétés remarquables, qu'il est très rare de voir réunies sur une machine de course de ce niveau :

- Elle n'a jamais quitté l'usine Matra, n'a jamais changé de mains et appartient encore au constructeur qui l'a conçue et fabriquée de toutes pièces, moteur compris.
- Elle a ouvert le score de Matra dans la course la plus célèbre du monde et a remporté une épreuve de 1000 Km du Championnat du monde. Première MS 670 fabriquée, le palmarès ultérieur du modèle a confirmé l'excellence de sa conception et sa formidable polyvalence.
- Elle bénéficie d'une technique de pointe issue de l'aviation, qui a fait ses preuves en F1 avec le titre de Jackie Stewart et la MS 80.
- Elle a accompagné la fabuleuse saga d'un constructeur qui a fait rêver toute une génération, emmené par un patron charismatique focalisé sur un objectif : la victoire.
- Elle comporte sa coque, son train avant et sa carrosserie d'origine (son capot avant de sa saison 1973 et le capot arrière de rechange de la gagnante de 1973), ainsi qu'une bonne partie de ses accessoires, le tout jamais accidenté. Sa boîte Porsche est celle de la victoire de 1973 et son moteur est un V12 Matra produit par le constructeur. Toutes les modifications par rapport à sa configuration initiale ont été effectuées à l'initiative et avec l'accord de l'usine.

Une expertise extrêmement détaillée, réalisée par la société EPAF, décrit par le menu les pièces constituant la voiture, avec leur origine et leur état. Les pièces de trains roulants et de direction ont fait l'objet de contrôles par ressuage et radiographie. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter ce rapport très complet.

D'une authenticité irréprochable, cette machine fait aujourd'hui partie des légendes de la course automobile. Au-delà des pièces et des matériaux qui la constituent, elle symbolise l'épopée humaine et mécanique de la compétition, l'aventure romanesque et le chemin bordé de passion, de sueur, de rires et de larmes qui mène aux plus belles victoires.

La description complète par Serge Cordey, incluant la fabuleuse histoire de Matra est disponible sur

notre e-catalogue.

The car we are presenting is the MS 670-01 that won the 1972 Le Mans 24 Hours. Assembled in March 1972, it was also the first MS 670 built. Following testing at Le Castellet and Montlhéry, MS 670-01 was entered for the Le Mans 24 Hour race. It was fitted with a short tail and engine MS12 n°52 which, benefitting from various upgrades, produced 416 bhp at 9 800 rpm, mated to a ZF box. Consigned to Henri Pescarolo and Graham Hill for the race, the only issues experienced were with the brakes. It wore through brake linings quicker than other cars and thus required more frequent stops.

After the race, the car returned to the factory to be prepared for the 1973 season. After taking part in testing at Le Mans in April 1973, it competed successfully in four rounds of the World Championship of Makes. Following a third place at Monza on 25 April, the car finished its career with a victory in the 1000 km race at Zeltweg on 24 June. Driven by Pescarolo and Larrousse, it won ahead of the Matra of Beltoise-Cevert and the Ferrari of Ickx-Redman. MS 670-01 was at that time fitted with type 670 C 1973 tail, an MS 72 engine and a Hewland TL200 gearbox.

At the end of July 1973, for promotional purposes, Jean-Luc Lagardère, who took publicity very seriously, agreed that the car should become a 'show car'. It was modified to look like the 1973 Le Mans-winning MS 670, keeping every aspect of its Zeltweg bodywork apart from the short tail. This was replaced with the long tail that had been a spare for the 1973 Le Mans winning car (chassis 670B-02). On the mechanical side, it was equipped with a V12 engine and Porsche gearbox (like the 1973 Le Mans car), both empty, as well as elements of rear suspension adapted to the same box. The reasons for choosing 670-01 for this mission, rather than a different 670, may be explained by its livery which was the closest to that of the 1973 Le Mans-winning car (n°11, Pescarolo-Larrousse), with Pescarolo's green trim and the number 11 of Zeltweg. Also, as 670-01 was the oldest, it made sense for this car to take a well-earned retirement !

The car was put on display in the Matra museum in Romorantin in 1976 without further modification. As the premises was unheated, it was partially greased and protected by the museum staff in 1986, and transported during the museum's move in 2000. In 2002, the workshop at Matra Automobiles started restoration work, but this was stopped in 2003 when Matra Automobiles ceased trading and the car was returned to the museum where it remained on display as it was.

In 2008, the decision was taken to resume restoration work so that this historic Matra could take part in demonstration drives at collectors' car events. The company EPAF carried out the work and fitted a V12 Matra type MS 76 engine and the Porsche type 1983 n°005 box that had been in the 1973 Le Mans-winning Matra MS 670 #02, both parts coming from the museum's reserves. The bodywork remained as it was, and once the work was finished in 2010, the car was ready to be driven. In this form, it took to the track in 2012 for the first time in 30 years, to participate in Matra's 40-year anniversary, at Le Mans. In 2015, the car also took part in Classic Days at Magny-Cours, where it completed several laps in the hands of Henri Pescarolo.

The car then returned to the museum to be displayed in this configuration. However, in January 2020, a court decision caused this situation to be reconsidered. As Thierry Funck-Brentano, co-managing partner of the Lagardère Group explained : " Our wonderful memories of MATRA's part in motor racing history are no compensation for the Lagardère Group's obligation to honour the consequences of an unfavourable court ruling in January 2020 in a social law case involving MATRA AUTOMOBILE, 18 years after it closed. Hence the decision to offer at auction, in total transparency, the 1972 Le Mans 24 Hour-winning MATRA."

The famous blue machine was therefore handed over to EPAF again, to be inspected and recommissioned. On 10 November, the V12 found its voice once more, thanks to the installation of electronic ignition by the specialist Oreca, who came from Magny-Cours for complete this task. Two weeks later, on 23 November, the car returned to the circuit at Le Mans. Driven by Anthony Beltoise, son of Jean-Pierre, the car rediscovered the fabulous symphony of the V12 engine, a distant echo of the roar it made on the Mulsanne Straight on the way to victory in the 24 Hour Race in 1972. A day suspended in time, bringing to mind many thrilling moments for Matra at Le Mans including: in 1973 when the Ferrari of Ickx-Redman tried its utmost - and failed - to catch the 670 of Pescarolo-Larrousse, or the following year, when the car, again in the hands of Pescarolo-Larrousse, got stuck in the pits, while the crowds held their breath, before setting off three minutes ahead of the Porsche that was

behind it...and claiming victory.

In conclusion, it is worth emphasising that this car boasts a combination of remarkable features rarely found together in a race car of this calibre :

- It has never left the Matra factory, never changed hands and still belongs to the constructor who designed and built it from scratch, including the engine.
- It achieved Matra's first win at Le Mans, the most famous race in the world, and also won a 1000km round of the World Championship. The first MS 670 constructed, the subsequent results for the model confirmed its excellent design and formidable versatility.
- It benefits from advanced aviation technology that had been proven with a title for Jackie Steward in F1 and the MS 80.
- It has played a major role in the fabulous story of a constructor who allowed a whole generation to dream, led by a charismatic boss with a single goal : victory.
- It has its original shell, front axle and body (with front bonnet from the 1973 season and the spare tail from the winning 1973 car), as well as many of its accessories, none of which have been damaged. Its Porsche gearbox is the one from the 1973 victory and its engine is a V12 Matra built by the constructor. All modifications to its initial configuration were carried out at the initiative and with the agreement of the factory.

An extremely detailed inspection, carried out by EPAF, lists all the parts making up the car, with details of their origin and condition. Elements of the running gear and steering have been subjected to crack testing and radiographic inspections. We invite interested parties to consult this thorough report.

With impeccable authenticity, today this machine has become a motor-racing legend. Above and beyond the sum of its parts, it is a symbol of man and the machine in competition and a romantic adventure taken along a path which has witnessed passion, sweat, tears and joy, a path that leads to the finest victories.

Complete description of Matra's history by Serge Cordey on our e-catalogue

Full set of pictures available on our online catalogue: <https://www.artcurial.com/fr/lot-1972-matra-ms-670-4058-5>

## ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL  
//Motorcars

**Title** Mr

**First name** Artcurial

**Last name** Motorcars

7 rond-point des Champs-Élysées

75008Paris

France

**Phone** +33-0142992073

<http://www.artcurial.com/motorcars>