

*Matra en rallye (1965-1969)*

# La route de



# l'insuccès

**DURANT LES « DIX GLORIEUSES » QUI ONT VU MATRA BRILLER AU FIRMAMENT DU SPORT AUTOMOBILE, IL Y A PEU DE DISCIPLINES OÙ LE COQ DE VÉLIZY N'À PAS MIS LES PATTES. NOUS AVIONS DÉJÀ TRAITÉ DANS NOTRE N°13 DES COURSES DE CÔTE. PLACE MAINTENANT AU RALLYE...**

*Texte François Hurel*

**M**atra en rallye, c'est avant tout le Djet (né René Bonnet en 1962 et rebaptisé Jet à partir du millésime 1967). Une arme a priori redoutable pour ce type d'exercice avec sa poutre centrale, sa carrosserie en polyester et surtout, son moteur en position centrale arrière, une grande première

pour une voiture de série. Mais, politique de René Bonnet oblige, c'est surtout en circuit que la création de l'ingénieur Jacques Hubert s'illustra avant le rachat par Matra fin 1964. Jean-Luc Lagardère eut, dès le début, de grandes ambitions, mais ne connaissant rien au sport automobile, il s'entoura de conseillers divers dont certains

avaient une culture plus typée rallye que circuit. Voilà peut-être pourquoi Matra tenta quelques expériences dans ce domaine, sans toutefois y mettre la même ardeur qu'en circuit. Une présence massive de la marque dans les épreuves routières avait pourtant été rapidement envisagée, si l'on en croit l'éditorial d'un mensuel alors très bien informé des projets de la marque, *Sport Auto*. « *Un gros programme de rallyes sera entrepris et l'usine engagera et assistera ses voitures dans les principaux rallyes français... les couleurs de Matra en rallyes seront défendues par Claude Bobrowski et Philippe Farjon, qui utiliseront les nouvelles Djet 5S dont on espère prochainement l'homologation.* »

# MATRA EN RALLYE (1965-1969)

1965

**Cévennes**

610 Farjon-Servoz Gavin, abandon.

1966

**Monte-Carlo**

Djet 5, Jausaud-Pescarolo, abandon.

Djet 5, Servoz Gavin-Le Guézec, abandon.

**Cévennes**

Djet 6, Beltoise- « Cathy Pitt », abandon.

1967

**Monte-Carlo**

Jet 5 S, Beltoise-Landereau, abandon.

Jet 5 S, Servoz Gavin-Janin, abandon.

Jet 5 S, Pescarolo-Jabouille, abandon.

**Neige & Glace**

Jet 6, Pescarolo-Mlle Veyron, non classé.

Jet 5 S, Weber-X, non classé.

**Jeanne d'Arc**

Jet 6, Mieusset-Todt, abandon.

**Poitou**

Jet 6, Mieusset-Lacarrau, 3<sup>e</sup>.

**Agaci**

Jet 6, Mieusset-X, abandon.

**Vercors-Vivarais**

Jet 6, Mieusset-X, abandon.

**Cévennes**

Jet 6, Pescarolo-Mlle Dubosc, 2<sup>e</sup>.

Jet 6, Mieusset- « Cathy Pitt », abandon.

1969

**Méditerranée**

530, Beltoise-Landereau, abandon.

530, Pescarolo-Rives, abandon.

530, Jabouille-Marchesi, non classé.

**Neige & Glace**

530, Pescarolo-Champin, 54<sup>e</sup>.

## Napoléon le Cévenol

Tout commence donc dès 1965, non pas avec le Djet 5 comme prévu, mais avec le fameux coupé type C (ou 610), dont la reconstruction par Epaf vous a été présentée dans notre numéro 5 (juillet-août 2010). Étudié hâtivement et surnommé « Napoléon » car il devait disputer le Tour de Corse, il n'est prêt que pour le Critérium des Cévennes, où il est confié à un équipage pour le moins inattendu : Philippe Farjon-Johnny Servoz-Gavin. Après une saison triomphale au volant d'une Ford Cortina Lotus, le Tourangeau Farjon est alors l'un des rallymen français les plus en vue. Quant au Grenoblois Servoz, qui effectue à l'occasion ses débuts chez Matra, il



*C'est au Critérium des Cévennes 1967 que Matra décroche son meilleur résultat, grâce à la superbe 2<sup>e</sup> place d'Henri Pescarolo.*

a déjà une certaine expérience du rallye, ayant été coéquipier sur des Citroën officielles, notamment au Monte-Carlo (12<sup>e</sup> en 1965 avec Jean-Claude Ogier). Mais l'idée de mettre deux pilotes dans le même cockpit peut se révéler hasardeuse, surtout lorsque la voiture manque de mise au point.

Jausaud l'a bien testée sur le circuit Bugatti, sous la pluie, mais la « bête » est sans doute moins à son affaire dans les méandres cévenols. Il faut dire que cette Djet très spéciale, engagée en Sport-Prototype,

préfigure, une bonne décennie d'avance, les Silhouettes des années 70... jugez plutôt : sur une idée de Jean Caubet, premier et éphémère directeur technique de Matra Sports, Jacques Hubert a remplacé la poutre centrale par un châssis tubulaire, auquel il a adapté les trains roulants de la MS5 de

Formule 3, avant d'y greffer un moteur Ford Cortina Lotus 1 600 cm<sup>3</sup> Twin Cam, préparé par Cosworth. Développant 145 ch, celui-ci est accouplé à une boîte Hewland, laquelle va sérieusement perturber Philippe Farjon, pas du tout habitué aux boîtes à crabots. Après plusieurs sorties de route dans les premières épreuves, Farjon laisse le volant à Servoz-Gavin, qui renonce dans la cinquième des dix spéciales, Notre Dame de la Rouvière, officiellement en panne d'embrayage. Fin du premier épisode.

## Les Groupe 3 du Monte-Carlo

Début 1966, les programmes F2 et Le Mans s'ajoutent à la F3, et il va sans dire que le rallye fait plus partie des priorités. Après qu'on e envisagé d'aligner la 610 à nouveau dans quelques rallyes et courses de côte, elle sera finalement détruite sans que l'on connaisse jamais son véritable potentiel. Cela n'empêche pourtant pas Matra d'engager deux Djet 5 au Monte-Carlo. Cette fois il s'agit de voitures très proches de la série

mues par le moteur Renault 1 108 cm<sup>3</sup> et homologuées en Groupe 3 (Groupe 3). L'une d'elles est confiée à Servoz Gavin-Le Guézec (qui n'était pourtant pas du genre à partir en vacances ensemble) l'autre à Jausaud-Pescarolo. Les premiers ne dépassaient pas le stade du parcours

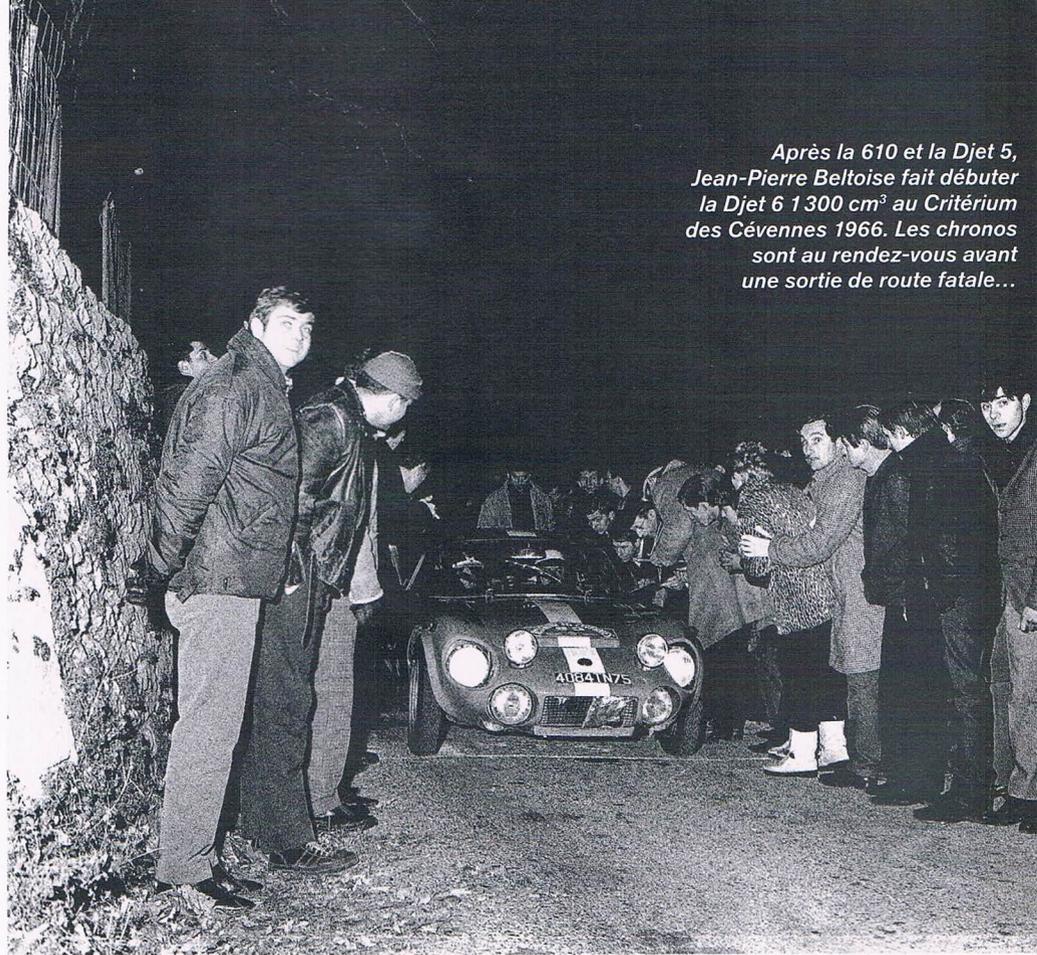
concentration, étant éliminés en Autriche par un bris de roulement de porte-moyeux (voir encadré). Aux prises avec une voiture très sous-vireuse, les seconds étaient victimes de deux sorties de route dans le parcours commun, la seconde commise par Pescarolo ayant raison d'une durite de radiateur. Il faudra attendre la fin novembre pour retrouver le Djet 6 1 300 engagée aux Cévennes, où les Prototypes sont admis. Associé à « Cathy Pitt » (qui se tuera lors du Paris-Saint Raphaël 1969), Jean-Pierre Beltoise

*L'idée de mettre deux pilotes dans le même cockpit peut se révéler hasardeuse*

fait à l'occasion son retour en rallye après une expérience malheureuse aux Routes du Nord 1963 (Ndlr : la première course automobile, en fait). Cette fois, ses débuts sont encourageants puisqu'il réalise le 10<sup>e</sup> temps dans la première spéciale, puis le 9<sup>e</sup> dans la suivante, avant d'être contraint à l'abandon, trahi par une plaque de gravillons dans N. D. de la Rouvière. « Les notes étaient précises, mais il y avait chez moi un petit temps mort entre la perception et l'exécution » reconnaîtra-t-il. Pour l'anecdote, rappelons que Jean-Pierre, tombé amoureux de cette belle région, y reprendra deux ans plus tard au volant d'une... Honda 1600, renonçant dès la première spéciale, par la faute d'un carburateur givré.

### Deux scratches au Neige & Glace

Sur sa lancée, Matra présente trois Djet 5 S au Monte-Carlo 1967, avec des ambitions à la hausse. Beltoise fait équipe avec Pierre Landereau, Servoz-Gavin accueille dans son cockpit le journaliste François Janin et Pescarolo est navigué par un grand blond issu de la Coupe Gordini : Jean-Pierre Labouille ! Hélas, la prestation des Matra est des plus décevante car dès la concentration, Beltoise et Servoz sont trahis par leur moteur : le premier a cassé plusieurs culbuteurs et le second a carrément pris feu. Plus heureux, Pescarolo signe de bons temps (17<sup>e</sup> dans la Chartreuse) et achève le parcours commun au 22<sup>e</sup> rang. Mais sa boîte de vitesses le lâche dans le second passage du Turini. Le barbu va poursuivre au Neige et Glace au volant d'un Jet 6, associé cette fois à Michèle Veyron, fille de l'aubergiste qui accueille l'équipe lors des reconnaissances du Monte-Carlo. C'est encore l'époque où les pénalités font ou défont un rallye et celles-ci



Après la 610 et la Djet 5, Jean-Pierre Beltoise fait débiter la Djet 6 1 300 cm<sup>3</sup> au Critérium des Cévennes 1966. Les chronos sont au rendez-vous avant une sortie de route fatale...

pleuvent dès les premiers kilomètres en raison d'une tempête de neige : bloqué dans un col, Henri n'y échappe pas, pas plus que Roby Weber, nouveau venu chez Matra, à qui l'on a confié une Djet 5 S engagée en GT. Mal navigué, Weber s'égare à plusieurs reprises et termine sans sa pédale d'embrayage, endommagée par une pierre. Pescarolo se met davantage en évidence, remportant deux spéciales (les courses de côte de La Morte et de

Saint-Sébastien), avant de ne concéder qu'une minute de pénalité dans le difficile parcours entre Saint-Michel des Portes et Saint-Barthélémy du Gua, une performance soulignée par les observateurs. Les deux Matra font partie des 28 rescapés au terme du rallye mais ne sont pas classées, ayant dépassé les 30 minutes de pénalisations. En mai 1967, Jimmy Miesusset est recruté par Matra dans le but de développer le Jet, au volant duquel il



Johnny Servoz-Gavin (à gauche), lors du Critérium des Cévennes 1965, disputé à bord de la fameuse 610.

## JOHNNY SERVOZ-GAVIN UN MONTE-CARLO GIVRÉ

Bien qu'ayant débuté par le rallye, c'est à contrecœur que Johnny Servoz-Gavin participa au Monte-Carlo 1966. Il expliqua pourquoi dans son livre *Mes excès de vitesse* :

« Le seul nuage était Le Guézec, notre directeur de course avec qui j'avais pas mal de problèmes... Pourtant, ce fut avec lui comme coéquipier que je dus retourner en Russie prendre le départ du rallye Monte-Carlo (Matra, par ailleurs firme d'armement, aurait-elle eu des intérêts en URSS?, Ndlr). Je n'avais aucune envie de participer à ce genre d'épreuve. Parcourir des centaines de kilomètres seul à seul avec un être qui ne m'inspirait nulle sympathie n'avait rien pour me plaire. Seule la perspective de quitter Paris me réjouissait, j'avais besoin de me changer les idées... Pourtant, cette fois encore, je n'eus pas le temps d'aller sillonner la steppe ni de rencontrer les gens qui la peuplent. La neige nous surprit au départ de Minsk, elle tombait en tempête et la Matra était si basse sur route qu'elle pénétrait à l'intérieur par toutes les ouvertures. Nous étions poudrés, givrés comme des Père Noël. Nous n'eûmes pas la chance de terminer le rallye, un ennui mécanique nous retint vingt-quatre heures en Autriche. Plus question de se présenter au contrôle suivant... »

remporte plusieurs victoires de catégories en circuit et en côte durant l'été, avant de terminer la saison en rallye : « *Matra cherchait un pilote pour le rallye et pour moi, c'était la petite porte d'entrée, se souvient le Lyonnais. J'avais la charge de développer la voiture à Romorantin, avec l'aide d'un mécano et des gars de la production. Il n'y avait pas de budget et il fallait se démerder avec ce qu'il y avait dans l'usine. Au Jeanne d'Arc, je faisais équipe avec Jean Todt, mais je suis sorti car je n'avais plus de freins.* » Ce ne sera guère mieux à l'Agaci et au Vercors-Vivarais, le seul résultat étant une 3<sup>e</sup> place au rallye du Poitou, associé à son ami François Lacarrau.

## Un exploit (trop) tardif

C'est aux Cévennes que Matra produit enfin l'effort

attendu en engageant deux voitures en Sport & Sport-Prototype face à forte une opposition (Alpine, Lancia, Porsche, Alfa Romeo). Mieusset est associé à « Cathy Pitt », la seconde Jet 6 à moteur Renault-Gordini 1300 étant confiée à Henri Pescarolo et Michèle Dubosc, surtout connue comme chronométruse de Matra Sports sur les circuits, mais dont l'expérience de coéquipière n'est pas négligeable. Poids réduit de plus de 100 kg, boîte 5, voies élargies, pneus Racing montés sur jantes larges, refroidissement et allumage améliorés : cette fois, le Jet est prêt à affronter la concurrence, en dépit d'un déficit de cylindrée. Bon 7<sup>e</sup> dans la

première spéciale, Mieusset va ensuite marquer pas, avant d'être éliminé par un problème de transmission (planétaire) dans la seconde montée Minier, alors qu'il occupait la 13<sup>e</sup> place. Mais

*Il ne manque plus grand chose au Jet pour battre les Alpine*

promesses que « Pesca » laissé entrevoir au Monte-Carlo et au Neige et Glace vont concrétiser. Après un départ hésitant (tête-à-queue dans la première spéciale), Henri ne tarde pas à trouver ses marques puisqu'il signe le 4<sup>e</sup> temps dans le col du Minier, avant d'enchaîner les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> temps au milieu de l'armada Alpine... et même un score dans le second passage Cezas-La-Cadière. C'est Larrousse et Vinatier restent intouchables, et

*Marquée par de nombreux abandons, la saison 1967 est sauvée par la deuxième place en terres cévenoles de Pescarolo, navigué « à l'entonnoir » par Michèle Dubosc. Jimmy Mieusset (ci-contre) n'a pas autant de réussite sur ce rallye (abandon).*





*Henri Pescarolo et Jean-Pierre Jabouille, réunis dans l'habitacle étroit de la Jet 5 S à l'occasion du Monte-Carlo 1967. Aucune des trois Matra, hélas, ne réussit à rejoindre l'arrivée...*

leurs moteurs 1600 et 1530, mais Piot, qui ne dispose que d'un 1440, doit s'incliner à la régulière devant son ex-coéquipier. Après l'abandon de Vinatier, et malgré un souci d'allumage lui coûtant deux minutes, Pescarolo décroche une formidable 2<sup>e</sup> place derrière Larrousse mais devant Piot, Consten (Alfa), Elford (Lancia), Andruet (Alpine) et Trautmann (Lancia), excusez du peu !

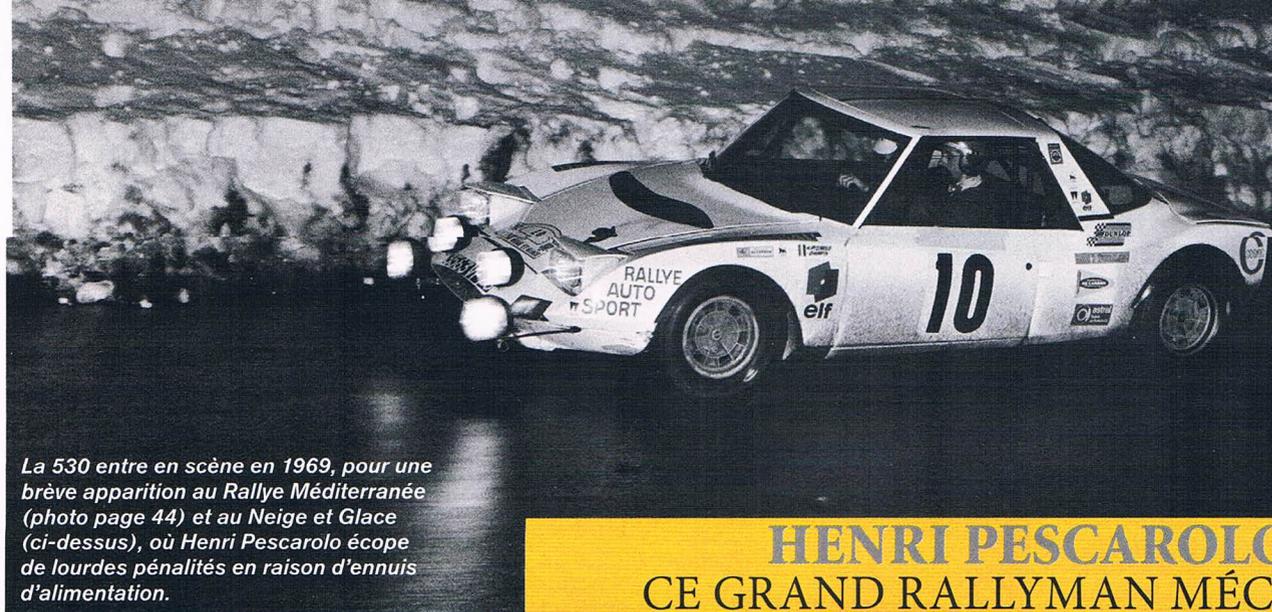
Même si l'écart entre les deux premiers avoisine les sept minutes, il ne manque manifestement plus grand chose au Jet pour battre les Alpine, mais chez Matra, on a désormais d'autres priorités. La F1 se profile et surtout, l'ex-René Bonnet est parvenue

en fin de production, l'effort commercial portant désormais sur la 530, la première vraie Matra de route. Il n'est de toute façon pas question de faire une troisième tentative au Monte-Carlo, où les prototypes ne sont pas admis. C'en est fini de la carrière du Jet en rallye, même si quelques clients tenteront de prolonger le rêve. Les performances notoires seront rares, la 4<sup>e</sup> place de Didier au Critérium Alpin 1967 méritant d'être soulignée.

### **Post-scriptum méditerranéen**

Matra n'a jamais cru au potentiel de la 530 en rallye, mais en janvier 1969, il y eut l'épisode du Rallye

Méditerranée (une doublure du Monte-Carlo réservées aux voitures de la catégorie Prototype), à la suite d'une initiative de Jean-Pierre Jabouille et de son compère Jean-Claude Hrubon, dont l'atelier de Levallois accueillit une poignée de 530, sur lesquelles une préparation sommaire fut effectuée (allégement, rapports raccourcis, suspensions modifiées et kit Saab pour mieux faire respirer le modeste V4 Ford). Officiellement, celles-ci n'avaient « rien à voir avec Matra Sports », dicit Jean-Luc Lagardère en personne. Il n'empêche, en voyant ces trois 530 bleu (Beltoise), blanc (Pescarolo) et rouge (Jabouille) au départ de Reims (retenu à Daytona,



La 530 entre en scène en 1969, pour une brève apparition au Rallye Méditerranée (photo page 44) et au Neige et Glace (ci-dessus), où Henri Pescarolo écope de lourdes pénalités en raison d'ennuis d'alimentation.

Servoz-Gavin s'était abstenu), on pouvait imaginer qu'en cas de succès, M. Lagardère volerait à son secours ! Il n'en aura hélas pas l'occasion car avec 90 ch, il n'était pas question d'inquiéter les Porsche, ni même les Alpine ou les Lancia. De plus, les ennuis n'épargnèrent pas la valeureuse équipe tricolore, et ce dès le parcours de concentration (début d'incendie lors d'un ravitaillement à Cahors pour Pescarolo, pare-brise cassé pour Beltoise et Jabouille). Une fois encore, c'est Pescarolo qui tire le mieux son épingle du jeu, se montrant particulièrement à son avantage... dans la descente du Moulinon, au terme de laquelle il signe le 6<sup>e</sup> temps de la spéciale (des deux rallyes confondus), devançant notamment Larrousse, Vinatier et Munari, ce qui lui aurait valu la 10<sup>e</sup> place au

## Les 530 avaient plutôt fait bonne impression

classement provisoire confondu. La Matra blanche ne tarde pourtant pas à renoncer, victime d'un carter crevé dans la Chartreuse. Honnête 15<sup>e</sup> dans le Moulinon, mais retardé par trois erreurs de parcours et des soucis de boîte, Beltoise n'est guère allé plus loin, une pierre propulsée par l'Escort de Piot ayant brisé le second pare-brise de la 530. En dépit d'un joint de culasse malade, Jabouille atteint Monaco, mais est mis hors course à l'issue du parcours commun, pour retards aux différents contrôles horaires. En dépit de cet échec collectif, en partie dû au manque d'assistance, les 530 «made in Levallois» ont plutôt fait bonne impression, mettant en valeur leur excellente tenue de route.

L'ultime tentative de Pescarolo au Neige et Glace fut perturbée par des ennuis d'alimentation qui lui valèrent 40 minutes de pénalité et une modeste 54<sup>e</sup> place à l'arrivée. Il faut attendre les Tour Auto 1970 et 71 pour voir Matra gagner enfin en rallye... avec ses 650 échappées du Mans. Sans oublier les victoires «par procuration» obtenues par la CG-MC, conçue par le bureau d'études de Bernard Boyer... ■

## HENRI PESCAROLO CE GRAND RALLYMAN MÉCONNU

**C'est en disputant le Rallye Esculape 1963 sur la Dauphine 1093 paternelle qu'Henri Pescarolo a fait ses débuts en sport automobile. Et en attendant que Matra le fasse passer du statut de «coursier-laveur de carreaux» à celui de pilote, c'est aux côtés de Jean-François Piot qu'il a entamé la saison 1965, disputant également quelques rallyes au volant de sa R8 Gordini personnelle.**

### Comment expliquez-vous votre aisance en rallye comparé aux autres pilotes Matra ?

«Après avoir disputé l'Opération Ford Jeunesse en 1964, je suis devenu moins assidu à la Fac de médecine car je commençais à me mettre dans la tête d'un pilote. A l'Agacé, j'ai entendu parler de Jean-François Piot et je suis allé lui proposer mes services en tant que coéquipier pour la saison d'hiver. Comme je venais du circuit, il était plus ou moins chaud, mais il m'a fait faire un essai et a trouvé que j'étais génial car je lui lisais bien les notes. Il n'a jamais voulu me laisser le volant, même quand il s'endormait au Lyon-Charbonnières, mais à ses côtés, j'ai appris tous les aspects du rallye. Par la suite, tout le monde est tombé sur le cul quand je faisais des résultats, car chez Matra, j'étais le seul à savoir prendre des notes.»

### Quelle était la part du rallye chez Matra ?

«Matra n'a jamais donné la priorité au rallye. C'était un petit programme hivernal. La préparation était moyenne et l'approche n'était pas très sérieuse. J'ai eu des coéquipiers «rigolos» comme Jaussaud, avec qui je partageais le volant, ou Jabouille, avec qui je le partageais pas. J'ai surtout des souvenirs fabuleux des reconnaissances, quand on partait quinze jours dans la Chartreuse avec les pilotes de Mini, Makinen, Aaltonen... On s'échangeait nos voitures, l'ambiance était géniale !»

### Quel souvenir gardez-vous de votre performance aux Cévennes 1967 ?

«Matra avait un peu mieux préparé les choses. Le Jet était fantastique, s'il avait été préparé par une véritable équipe de rallye, on aurait battu Alpine. J'étais le pilote de F3 qui débarquait, mais j'avais de super notes et Michèle Dubosc était une bonne coéquipière. Je suis arrivé 2<sup>e</sup> entre les Alpine usine de Larrousse et Piot. Ça a été un grand truc !»

### Et du Rallye Méditerranée avec la 530 ?

«La 530 avait un super châssis, mais elle n'avait pas de moteur. Dans les montées, nous étions arrêtés. En revanche, dans les descentes...»

