

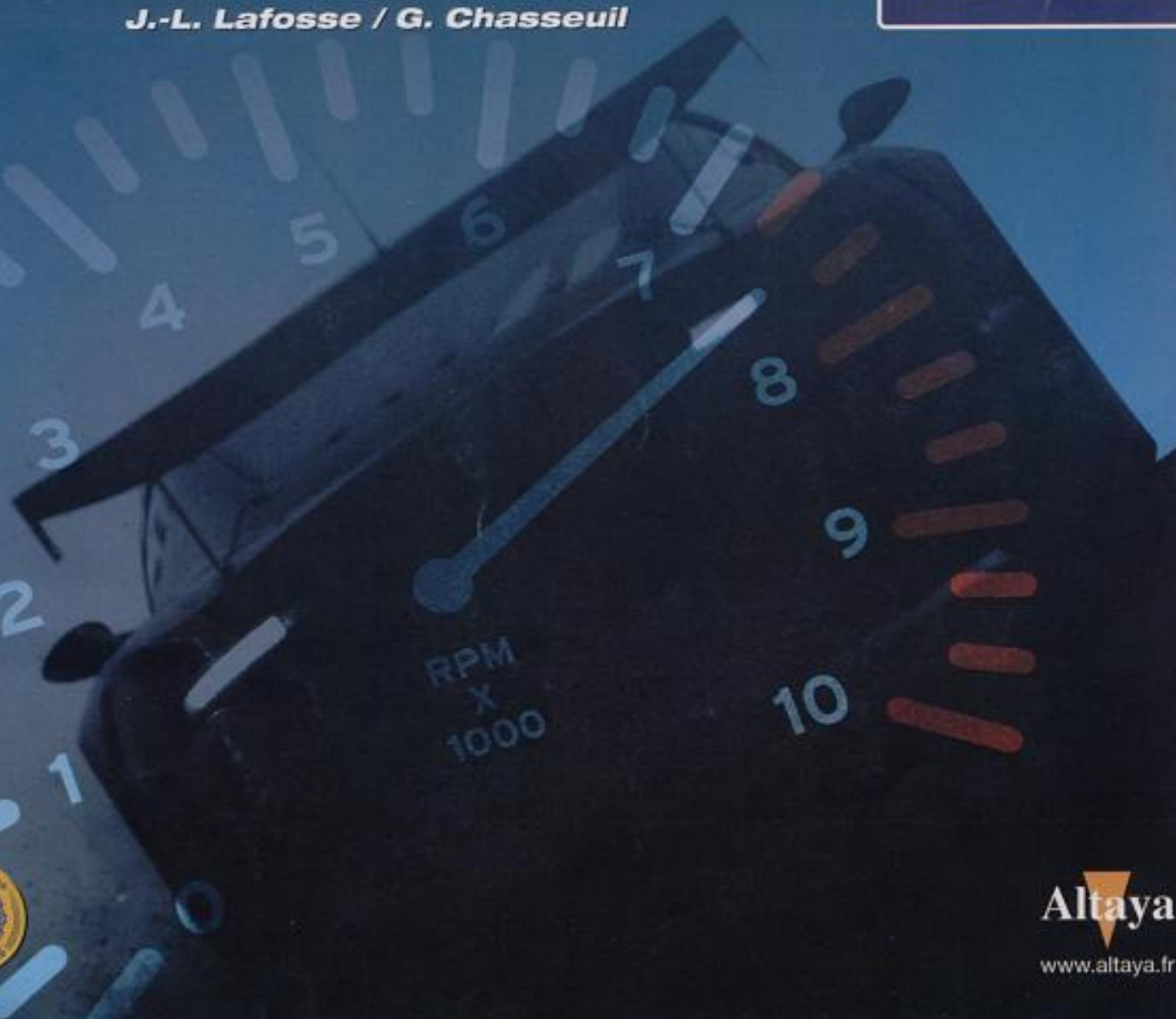
LES MONSTRES SACRÉS DE L'ENDURANCE

LES GRANDES VOITURES DES **24** HEURES DU MANS

Ligier JS2 1975

J.-L. Lafosse / G. Chasseuil

39



CE
Reproduction interdite sans la permission écrite de l'éditeur.
Tous droits réservés. Imprimé en France.
N° de dépôt légal: 1999/025 08 1000



Altaya
www.altaya.fr



LIGIER JS2

Du rêve à la réalité



Pour nombre d'amateurs français de courses automobiles, Ligier est indissociable de la Formule 1. Il ne faut pourtant pas oublier que c'est en rallyes et en endurance que la marque vichyssoise s'est d'abord illustrée au début des années 1970. <<<<

Avec un charisme avéré, une force de persuasion redoutable, une évidente propension à l'opportunisme et des coups de gueule mémorables, cet authentique homme en bois brut fait partie de la légende du sport automobile français. Guy Ligier, puisque c'est bien de lui qu'il s'agit, n'est peut-être aujourd'hui qu'un vague souvenir dans l'esprit du grand public. En effet, ce nom évoque

surtout certaines « caisses à savon » destinées à servir de véhicule pour qui n'a pas (ou plus) son permis de conduire.

Devenu orphelin très jeune, il a dû se battre pour se démarquer et il trouva dans le sport de multiples exutoires. Véritable touche-à-tout, il s'essaya à de nombreux sports. Il fut champion de France dans plusieurs disciplines, à commencer par l'aviron en 1947, à l'âge

En 1975, la Ligier JS2 de Jean-Louis Lafosse et Guy Chasseuil est passée bien prêt de l'exploit aux 24 Heures du Mans.

de 17 ans. Il pratiqua ensuite le rugby en s'investissant peut-être encore plus grâce à une titularisation en équipe militaire et en équipe de France B. Mais il fut obligé d'arrêter en raison de graves blessures. En 1959 et 1960, il décrocha un titre de champion de France moto catégorie Inter en 500 cm³. Durant cette période, il travailla très dur (il en gardera le goût de l'effort) pour financer ses saisons.



À la sueur de son front, il monta une entreprise de travaux publics qui se développa rapidement et qui, forte de plus de 1 000 ouvriers et de près de 500 engins de terrassement, remporta de gros contrats dans l'aménagement du territoire. Il rencontra à cette époque des hommes qui allaient jouer un rôle clé dans sa vie, et notamment un certain François Mitterrand.

De Maserati à Cosworth

La première saison automobile en tant que pilote, en 1961, fut parsemée de casses à répétition sur sa Elva de Formule Junior. L'année suivante, on le vit sur les circuits en course de côte et même en rallye pilotant une Porsche. Sa première participation au Mans, en 1964, avec Robert Buchet au volant d'une Porsche 904, lui apporta une superbe septième place au classement général et une victoire de classe en catégorie GT 2 litres. Il faut dire que si notre homme n'était pas un virtuose, il possédait toutefois un joli coup de volant. Grâce à Jo

« Pour Le Mans en 1970, la JS1 était équipée d'un moteur de 2,6 litres issu d'une Ford Capri (Guy Ligier/Jean-Claude Andruet).

Le moteur
V8 Cosworth DFV.

Le V8 DFV

Lors de la saison de Formule 1 de 1966, le règlement stipula que la cylindrée serait abaissée à 3 litres pour 1967. Colin Chapman était très certainement le constructeur qui avait le plus à perdre de cette décision. Lui qui a monté l'écurie Lotus au sommet de la gloire noua alors des contacts avec BRM, mais il était peu convaincu par le potentiel du moteur

H16. Dès le mois de mars 1966, il passa commande à Mike Costin et Keith Duckworth d'un moteur qu'ils durent réaliser avec un budget relativement faible. Les deux ingénieurs, qui s'étaient fait un nom en Formule Junior avec Ford, arrêtaient leur cahier des charges : léger, peu encombrant et simple. Comme souvent, Colin Chapman avait vu juste



car le V8 DFV livré en 1967 sera champion du monde dès l'année suivante avec le duo Graham Hill/Lotus 49B. Il peut être considéré comme le moteur qui aura régné en maître non

seulement en Formule 1 (12 titres dont 7 successifs de 1968 à 1974, le dernier en 1982) mais également en endurance où nombre de constructeurs l'ont adopté.



Assistées de Gérard Ducarouge, trois Ligier JS2 sont alignées en catégorie Sport

Schlesser, avec qui il va nouer une amitié quasi fraternelle, il entra l'année suivante dans l'écurie Ford France pour qui ils coururent en endurance, et également en F2 au volant d'une Brabham. En 1966, ils étaient importateurs exclusifs pour la France des Ford GT40, Mustang et A.C. Cobra : l'implication totale dans le sport automobile sembla alors définitive. Après un passage en Formule 1, Guy revint en Formule 2 mais les deux comparses décidèrent de construire leur propre voiture pour s'aligner en endurance. Malheureusement, Jo Schlesser se tua en 1968, à Rouen, lors de sa première participation à un Grand Prix de Formule 1. Guy Ligier, en souvenir de son grand ami, décida de continuer l'aventure. Il s'entoura de Michel Tetu, un ingénieur sorti major de l'ESTACA promotion 1963 (École Supérieure des Techniques Aéronautique et de Construction Automobile) qui eut en charge la conception de la première Ligier, ainsi que de Don Foster (Elva, Nichols, McLaren) pour le châssis et Pietro Frua pour la carrosserie. Il n'y aura que trois modèles de cette JS1, ainsi nommée en souvenir de Jo Schlesser comme le seront toutes les autres voitures de la marque. Équipée d'un moteur Cosworth de 1,6 litres, la JS1 fut présentée au salon de Paris en 1969.

L'année suivante, la JS1 possédait un Cosworth de 1,8 litres (Ford Capri 2,6 litres pour les 24 Heures du Mans). Puis la gamme grandit avec la toute nouvelle JS2, conçue comme son aînée pour la compétition mais homologuée pour la route. D'une puissance de 165 ch, elle fut équipée d'un moteur Ford V6 à injection, de la boîte Maserati à 5 rapports de la Citroën SM et d'un châssis à poutre centrale. Avec moins de 800 kg, elle était alors donnée pour 240 km/h. Une période de collaboration commença avec Citroën qui lui fournit bientôt le V6 Maserati de 2 670 cm³ (195 ch) équipant

Personne n'a oublié le passage remarqué de Ligier en Formule 1 (Jacques Laffitte, Ligier JS5, Nürburging 1976).

Ravitaillement éclair de Lafosse et Chasseuil aux 24 Heures du Mans en 1975.





Pour 1971, Guy Ligier avait retenu la solution d'une barquette pour la JS3 (Guy Ligier et Patrick Depailler au Mans).



les SM. Étant donné que la JS1 ne pouvait être produite en série, une nouvelle usine fut construite à Abrest, dans l'Allier près de Vichy, dans laquelle les moteurs destinés à la compétition furent portés à trois litres de cylindrée. Pour la course proprement dite, une JS3, équipée du moteur de Formule 1 Cosworth DFV de 3 litres, remporta quelques succès.

L'année 1972 vit le départ de Michel Tetu, remplacé par Michel Beaujon qui va continuer le développement de la JS2. Mais ce début des années 1970 fut marqué par la crise pétrolière et la restructuration de nombreuses sociétés. Citroën fut racheté par Peugeot tandis que Maserati, jusque-là propriété de la marque aux

chevrons, passa chez De Tomaso. Il fallut donc impérativement trouver un moteur même si le « vieux » Maserati continuait à être utilisé.

En 1974, une nouvelle tomba dans toutes les rédactions annonçant que Matra se retirait et que la Seita désirait continuer la mise en avant des cigarettes Gitanes par l'intermédiaire du sport automobile. Ce nouveau sponsor, apporté par Jean-Pierre Beltoise, offrit à Ligier une nouvelle perspective : 1975 fut donc une année de transition. Comme elle ne pouvait plus compter sur le réseau Citroën pour diffuser ses modèles routiers, l'usine d'Abrest prit la décision de se lancer dans le bain de la Formule 1.

Tout au long de la saison 1976 de F1, la JS5 va évoluer avec une prise d'air monumentale (Jacques Lafitte, à Long Beach).

Une sur trois

Pour autant, les 24 Heures du Mans ne furent pas laissées de côté. Assistées de Gérard Ducarouge, alors chez Matra, trois Ligier JS2 furent alignées en catégorie Sport : la n° 5 de Jean-Louis Lafosse et Guy Chasseuil, la n° 6 de Henri Pescarolo et François Migault toutes deux équipées d'un moteur V8 Cosworth, et la n° 97 pilotée par Jean-Pierre Beltoise et Jean-Pierre Jarier qui utilisait le « bon vieux » V6 Maserati. Si le début de course fut plutôt favorable aux Ligier qui restèrent en embuscade derrière les Gulf Mirage de John Wyer, Jean-Pierre Beltoise fut poussé par la Ferrari 365 GTB de Harry Jones. Non seulement la JS2 abandonna, mais elle fut irrémédiablement détruite. Le sort s'acharna sur la marque vichyssoise lorsque François Migault ne put éviter le capot arrière qui venait de s'arracher de la Lola-de Cadenet. Si l'Anglaise put repartir après une sommaire réparation au ruban adhésif, c'en était fini

Fiche Technique

Moteur

- » VB Ford Cosworth type DFV
- » Cylindrée : 2 993 cm³
- » Deux double arbre à cames en tête
- » 4 soupapes par cylindre

Boîte de vitesses

- » Manuelle Hewland TL200 à 5 rapports

Châssis

- » Caisson central en aluminium
- » Carrosserie en fibres de verre et résine polyester
- » Empattement : 2 380 mm
- » Longueur : 4 250 mm
- » Largeur : 1 720 mm
- » Hauteur : 1 150 mm
- » Poids : 770 kg

Freins

- » 4 disques



de la Ligier n° 6. À mi-course les Gulf Mirage favorites menaient la danse, mais elles furent victimes, tout comme la Ligier, de la forte vibration du Cosworth qui entraîna une rupture des échappements. Pourtant, Jacky Ickx grâce à son excellente maîtrise du Mans géra parfaitement sa course, d'autant plus que le V8 préparé pour Wyer avait été dégonflé à 380 ch au lieu des 480 ch qu'il pouvait sortir. C'est un paramètre important lorsque l'on sait qu'en raison de la crise pétrolière de 1973, l'ACO (Automobile Club de l'Ouest) avait imposé un minimum de vingt tours avant de ravitailler. Pour l'anecdote, il faut se rappeler qu'à cause de cela l'épreuve mancelle avait été exclue du championnat du monde par la Fédération Internationale. Toujours est-il que si la Ligier n° 5 est parvenue à reprendre la deuxième place à la Gulf n° 10, il lui a été impossible de continuer sa remontée sur la n° 11 en raison

d'une consommation trop importante. Elle termina deuxième à seulement un tour du vainqueur : ce fut la plus belle prestation d'une Ligier aux 24 Heures du Mans et l'on ne retrouva plus aucune JS2 officielle en course, que ce soit en rallyes ou en endurance.

Dès l'année suivante, Jacques Laffitte pilota la JS5 de Formule 1 motorisée avec le V12 Matra. En 1977, le Grand Prix de Suède vit la première victoire 100 % française en Formule 1 (pilote, voiture et moteur) depuis 1950.

Dans un contexte économique plutôt hostile pour les voitures de sport en raison de la crise pétrolière, seulement sept Ligier JS2 furent produites en 1975 sur un total de moins de quatre-vingt-dix exemplaires. Le choc pétrolier aidant, les bolides de route n'étaient pas très bien vus et la concurrence était rude face à des marques comme Porsche qui proposaient des modèles autrement moins

Trois JS2 sont au départ en 1975 : deux équipées du V8 Cosworth et une du V6 Maserati.

spartiates. Certes le châssis des JS2 (en aluminium pour la course) offrait une tenue de route rigoureuse, les 195 ch permettaient le 1 000 mètres départ arrêté en à peine plus de 27 secondes et 230 km/h en pointe. De plus, les pilotes en vue comme Jean-Pierre Nicolas, Jean Ragnotti, Gérard Larrousse, Bernard Darniche, Jean-Pierre Jarier ou Jean-Pierre Beltoise renforçaient son image de marque. L'opportunité de s'engager en Formule 1 grâce au sponsoring de Gitanes et aux solides amitiés politiques dont Guy Ligier disposait, ont eu raison de la production de série.

Jean-Louis Lafosse et Guy Chasseuil

Ce n'est qu'en 1971, alors qu'il était âgé de 32 ans, que l'on commença à parler de Jean-Louis Lafosse lors de sa participation aux 24 Heures du Mans. Malgré un abandon, il revint l'année suivante pour terminer à une superbe septième place. En 1975

(Ligier) et en 1976 (Mirage), il termina à la deuxième place de l'épreuve mancelle. En 1981, il s'engagea sur une Rondeau en compagnie de Jean Ragnotti. Dans les Hunaudières, il perdit le contrôle de la M379C et fut tué sur le coup.

Guy Chasseuil, né le 26 janvier 1942, s'est essentiellement illustré en rallyes. En 1966, il avait, au volant de sa NSU, un certain Jean Todt comme co-pilote. Champion de France de la discipline, il a remporté deux fois le

Rallye de Monte-Carlo mais a également disputé treize fois les 24 Heures du Mans de 1968 à 1981. Il a été seulement quatre fois présent à l'arrivée et sa deuxième place de 1975 constitue son meilleur résultat dans la Sarthe.