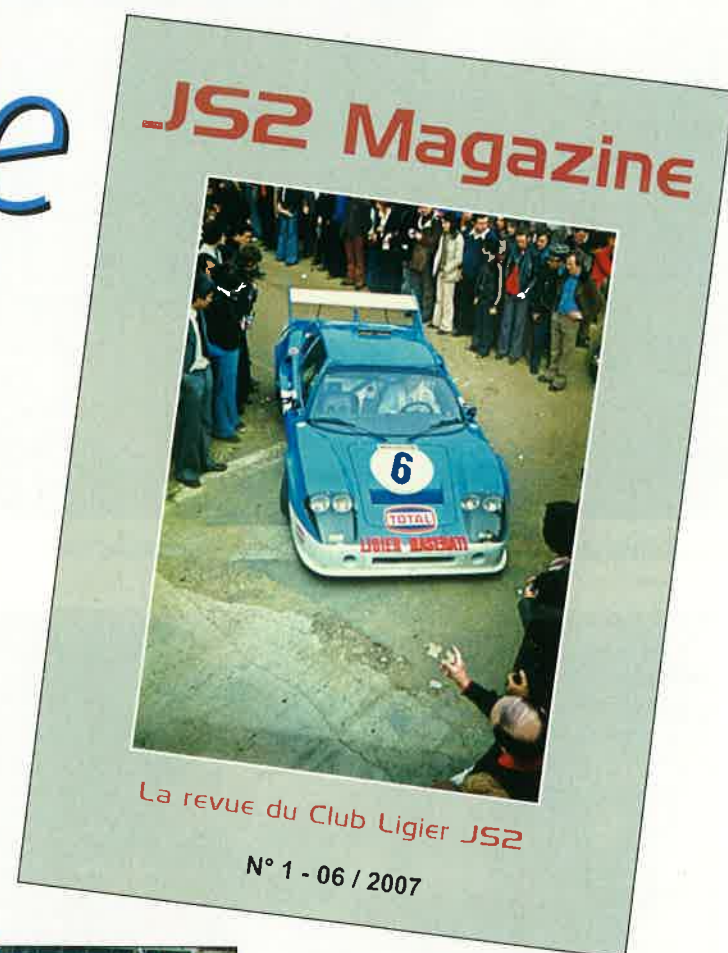


Une affaire de famille

Tous les amoureux de voitures anciennes l'ont découvert grâce à son - très beau - stand lors du salon Rétromobile, en début d'année. *Auto Passion* a voulu en savoir plus sur le Club Ligier JS2 et est parti à la découverte de ses acteurs et de ses fans.



Reconnaissable à ses jantes Style auto, ses feux arrière de coupé 504, ses antibrouillards, ses clignotants intégrés sous la bulle de phare, et ses quatre sorties d'échappement, la Ligier de Philippe Beugin correspond aux caractéristiques de 1972. Pourtant, elle ne fut immatriculée que deux ans plus tard. Ce collectionneur averti, grand amateur de Citroën SM, est venu jusqu'à la marque Ligier par amour pour son V6.

Comment, seulement 37 ans après la présentation du prototype de la JS2 au Salon de Paris 1970, le Club Ligier JS2 a-t-il vu le jour ? C'est avant tout par des rencontres autour d'une passion commune, puis par des liens d'amitié tissés entre des hommes, que l'idée va devenir réalité. Les prémices du club furent lancés il y a plus d'une vingtaine d'années déjà, lorsque Michel Têtu, ingénieur concepteur des Ligier JS1, JS2 et de la barquette JS3, rencontre un certain Francis Bourges, lors d'une séance d'essais avec des Formule 1 Ligier sur le circuit Paul Ricard : « Monsieur Têtu, je possède une JS2 que je dois restaurer. Je cherche des pièces et suis en contact avec des gens qui, eux aussi, ont le même problème que moi. Je suis sûr que vous pourriez nous aider à faire renaître ces voitures ! » Adresses et numéros de téléphone sont alors échangés. Une seconde rencontre, cette fois-ci avec Alain Dunoyer - un ancien de chez Ligier, responsable à l'époque des pièces et de l'ordonnancement de la fabrication des JS2 -, va alors ancrer définitivement l'idée d'un club dans les matières grises de ces trois hommes. Mais Michel Têtu, chef designer chez Larousse en F1, est bien trop occupé et préfère s'abstenir plutôt que tenter de vagues démarches...



« Par deux fois j'ai loupé sa vente ! Dans un premier temps, elle était au musée de Mougins, puis finalement c'est dans ma région que j'ai réussi à mettre la main dessus, en février dernier ! » Francis Bourges n'en est pas à sa première Ligier. En plus de cette JS2 d'octobre 1974, il possède l'ancienne de Pierre Bardinon. « C'est une 2^e série mais elle possède des feux arrière de Renault 30 ! Aucune JS2 n'est identique, alors je les ai gardés. »

JS2, la Genèse

La définition des initiales utilisées par Guy Ligier pour nommer ses automobiles fait suite à la disparition de son grand ami Jo Schlesser, au Grand Prix de France, à Rouen, en 1968. Après avoir été équipiers dans l'écurie Ford France, les deux hommes avaient fondé Inter-Sport BP en 1968 et souhaitaient construire leur propre voiture. La première à voir le jour est la Ligier JS1, en 1969, qui sera vite remplacée par la JS2 l'année suivante. Les voitures de série (moins de 90 exemplaires) ne cesseront d'évoluer jusqu'en 1975, passant du V6 Ford 2 600 cm³ accouplé à une boîte SM au V6 Maserati associé à la boîte de vitesses de la Mèrak. La JS3 est une barquette réalisée avec le soutien de BP pour la saison 1971. Guy Ligier sera victorieux à son volant à Montlhéry et Patrick Depailler parviendra à rallier l'arrivée des 24 Heures du Mans la même année. La JS2 rentre en compétition en 1972, mais il faudra attendre l'année 1974 pour voir une Ligier triompher au Tour Auto, avec un très beau doublé de Bernard Darniche, Gérard Larousse et Jean-Pierre Nicolas. 1975 marquera la fin de l'aventure de la JS2 qui s'achèvera sur une superbe 2^e place lors des 24 Heures du Mans avec Guy Chasseuil et Jean-Louis Lafosse (moteur Cosworth).



Nous sommes derrière l'usine Ligier, au lendemain du Tour de France 1970, où les deux JS1 à moteur V6 Ford Weslake pilotées par Vinatier et Andruet abandonnèrent. C'est la première apparition de cette photo dans la presse.



Larousse-Nicolas-Rives lors du Tour Auto 1974. Ils franchirent la ligne d'arrivée avec trois minutes d'avance sur l'autre Ligier JS2 pilotée par le duo Darniche-Jaubert.



Ici, lors des 24 Heures du Mans 1971, Guy Ligier fait équipe avec Patrick Depailler. Immobilisée pendant de longues heures sur problèmes mécaniques, la voiture ralliera l'arrivée, mais dans les profondeurs du classement.



En 1975, la deuxième place de Guy Chasseuil et Jean Louis Lafosse aux 24 Heures du Mans avait un goût de victoire. Après 4 595 km de course, ils terminent à un tour des leaders Derek Bell et Jacky Ickx sur une Gulf Mirage Groupe 8 à moteur Ford Cosworth.

La concrétisation

Le déclin se fera quelques années plus tard, en 1998. Imaginez : la même année, une JS2 à moteur V8 Cosworth ayant participé au Championnat du monde des prototypes en 1975 (avec Henri Pescarolo et François Maigault, notamment), puis une seconde ayant terminé deuxième aux 24 Heures du Mans (avec le tandem Guy Chasseuil - Jean-Louis Lafosse) et, enfin, pour finir en apothéose, l'épave de l'une des deux JS1 à moteur Ford V6 ayant participé au Tour de France 1970 refont leur apparition aux mains de collectionneurs avertis ! C'en est trop, surtout que Michel vient d'acquérir une JS2 par l'intermédiaire d'un ami de Dunoyer ! Il est temps de repartir sérieusement d'un club. Guy Ligier en personne et son fils Philippe sont intervenus pour aider au démarrage de l'association. La magnifique fresque sur le stand de Rétromobile 2007, retraçant l'histoire de la marque de Vichy, est d'ailleurs une idée de ce dernier. En quelques mois, le Club Ligier JS2 a recensé quarante-cinq véhicules, mais seulement seize d'entre eux sont roulants. Le jour



Vous avez sous les yeux le plus grand rassemblement de Ligier JS2 depuis 1975 ! Prenant la pose pour Auto Passion, les Ligier's Boys sont, de gauche à droite et de haut en bas : Pierre Leroy, Philippe Beugin, Pascal Martineau, Florent Bourges, François Ligier, Michel Têtu, Jean-Louis Lasserre, Michel Guillermin - qui possède plus de 220 Ligier au 1/43^e, toutes dans des configurations différentes avec les numéros de course en fonction des différentes épreuves auxquelles elles ont participé -, Bernard Guénant, Francis Bourges, David Develay et Robert Julliard.



Voici un des tout premiers modèles de Ligier JS2. Au premier coup d'œil, on remarque les antibrouillards ainsi que les clignotants intégrés sous la bulle des phares. Le dessin original du carrossier Frua a été légèrement modifié sur la JS2, afin d'apporter plus de dynamisme à l'ensemble et de stabilité à haute vitesse.

de notre rencontre, six JS2 se tenaient côte à côte. Autant dire que, depuis 1975, jamais autant de Ligier n'avaient été réunies ! De plus, si l'on compte bien, deux autres véhicules frappés du logo Ligier sont présents, ce qui porte à huit le nombre d'héroïnes. Un magnifique bus Saviem, dénommé « Brutus », aux couleurs de la marque et une JS12 de course de 1987, ou pour être plus précis, une voiture sans permis préparée pour les championnats de France de ce type !

Une affaire de cœur

Au même titre que Michel Têtu et Alain Dunoyer, respectivement président et trésorier du club, tous les propriétaires présents ont une affection particulière pour cette voiture et suivent avec intérêt l'aventure Ligier en compétition, avec la JS49, qui évolue dans le Challenge Européen Endurance Moderne Proto, ou encore en endu-

La Ligier de Michel Têtu est un modèle de 1973. Elle se distingue des premières versions par sa simple sortie d'échappement latérale et ses jantes Ligier à quatre boulons. Elle est dotée de la boîte de vitesses de la Maserati Merak et n'a donc pas d'inverseur, contrairement à la boîte de vitesses SM. Découverte dans les environs de Grenoble, il y a 5 ans, elle a subi une lourde intervention mécanique.



Comment devenir membre ?

Construite à environ 86 exemplaires, la Ligier JS2 ne court pas les rues et nombreux sont ceux à l'affût de la GT vichyssoise. Pour cette raison, le club est ouvert à tous les propriétaires de JS2 ainsi qu'à tous les amateurs de la marque, qui attendent de tomber sur la perle rare ! La cotisation annuelle est de 50 € et il faut compter entre 25 000 € et 30 000 € pour une JS2 en bon état d'origine. Siège social : Club Ligier JS2 - 2, rue du Grand-Bourg, 71240 Sennecey-le-Grand. Site : www.frenchrendezvous.cc/ligier/default.htm.



Petite particularité, les inscriptions du tableau de bord sont en arabe ! Lors de son achat, le 6 mars 1968, Guy Ligier avait pris un modèle alors destiné à l'export. Apparemment, cela ne l'a pas handicapé !

« Le Brutus »

Toute la bande de l'équipe Ligier l'appelle « Le Brutus », mais personne ne sait pourquoi, pas même son propriétaire, Robert Julliard ! Ce bus Saviem, transformé et équipé par un carrossier de Vichy, est le premier véhicule aménagé que Guy Ligier et Jo Schlessler utilisaient pour leur écurie de Formule 2 McLaren, entre 1967 et 1968. Il fut ensuite utilisé pour les déplacements des JS1 puis des JS2 jusqu'en 1975.



Concessionnaire Ligier à Cognac depuis 1982, Robert Julliard est l'heureux propriétaire du fameux « Brutus ». Dans un premier temps utilisé par Guy Ligier pour son écurie de Formule 2 McLaren, puis pour les JS1 et JS2 jusqu'en 1975, ce bus Saviem a ensuite servi au transport des voitures sans permis de la famille Julliard lors des week-ends de courses.

Bernard Guénant possède cette JS2 modifiée avec laquelle il court sur circuits dans le Trophée Saloon-Car. À partir d'une voiture accidentée, elle a été totalement « coursifiée » par Carrossimo, spécialiste Ligier Maserati au sein de Guénant automobiles à la Roche-sur-Yon. Elle reprend le style des prototypes de l'usine et se révèle très efficace. Malheureusement, le jour de notre reportage, une chute de pression d'huile nous a empêchés de la mettre à l'épreuve du chronomètre.



Après trois ans de recherches, David Develay est tombé sur cette JS2 de juillet 1975. Elles ne sont que sept à être sorties des usines Ligier dans cette configuration. Les feux sont escamotables, les jantes Delta Mics sont à cinq boulons, les porte-moyeux avant sont ceux d'une Citroën CX et le moteur de la Merak SS développe 215 ch avec des carburateurs 44.



rance et sprint moderne FFSA. Ce lien solide entre le présent et le passé témoigne de la passion et de l'énergie de ce club en devenir. Aujourd'hui, « deux JS2 sont en cours de restauration, en tenant compte des caractéristiques de celles qui ont participé au Tour Auto avec Guy Chasseuil et Gérard Larousse, en 1973 ; et une troisième, aux couleurs BP lors des 24 Heures du Mans la même année, est en train d'être remontée. (...) Le club doit pouvoir aider les collectionneurs à obtenir leur passeport technique historique pour qu'ils puissent s'inscrire au Tour Auto ou au Mans Classic, mais ça, comptez sur moi, je m'en charge ! » confie Michel Têtu. Efficace et fédérateur, qui, mieux que Michel Têtu, entouré de ses acolytes et de José Piger (collectionneur et bienfaiteur du club), pouvait créer le Club Ligier JS2 ? L'équipe se prépare déjà à la refabrication de pièces et vient, à l'heure où nous écrivons ces lignes, de mettre en place un bulletin trimestriel aussi agréable à lire qu'instructif. Plusieurs manifestations sont également au programme sur les routes et les circuits de France pour permettre aux membres de mieux exploiter cette GT qui est, à coup sûr, l'un des plus beaux témoignages de la passion d'un homme pour la course automobile et ses pilotes.

Gautier Rossignol, texte et photos