

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

N°5 juillet/août 2010
Bimestriel

Album-photos



MAROC HISTORIQUE



Au volant

LIGIER JS2 TOUR AUTO 73

Essai

PEUGEOT 504 TI
SAFARI



Interview



GERARD LARROUSSE

Renaissance

MATRA 610



T 03306 - 5 - F: 5,90 € - RD



Hard
mell

Et aussi : Autodrome Héritage Festival, René Ligonnet au GP de Monaco Historique F3, Visite Still Racing, Présentation Le Mans Classic...



© Photoclassement.com

■ CLASSIC DAYS : L'HOMMAGE À LIGIER

Comme prévu, l'édition 2010 des Classic Days de Magny-Cours a rendu hommage à Guy Ligier, entouré de sa famille, de nombreux amis du sport automobile et des modèles portant son nom et les initiales de son grand ami disparu en 1968, Jo Schlessler : JS1, JS2 et JS3 ont ainsi tourné sur

le circuit pour le plus grand plaisir des spectateurs, au nombre de 20 000 sur le week-end. Présent sur l'événement, *Echappement Classic* n'a pas manqué de participer à l'hommage en essayant la JS2 « Tour de France 1973 » en vedette de ce numéro. Les dates de la prochaine édition sont déjà connues : notez sur vos agendas les 30 avril et 1^{er} mai 2011 !

www.classic-days.fr



■ CASQUE DE LÉGENDE

Fabricant historique de casques de compétition, Bell lance son nouveau Star Classic. Cette version est basée sur le modèle des années 1960, le Bell Star, le tout premier casque intégral pour la compétition automobile. De grands noms l'ont porté : Ickx, Stewart, Lauda, Villeneuve. Ce modèle 2010 reprend le design du Star original tout en apportant les évolutions technologiques d'aujourd'hui : enveloppe en carbone-kevlar, compatibilité avec le système Hans. Ce casque homologué Snell SA 2005 est proposé aux alentours de 680 €.

www.bellracing.com

■ LA FÊTE DES SIMCA 1000 RALLYE

A l'occasion de son habituelle concentration de Simca 1000 Rallye, le SRT Dijon a fêté le 40^e anniversaire de la naissance de cette série de voitures mythiques. Pour l'occasion, le SRT Dijon avait réussi à faire venir trois exemplaires de la toute première Rallye. Les autres étaient venues en masse : Rallye 1, 2, 3, les ex Groupe 1, 2, 5, les kitées... Les 1000 furent les reines du week-end, comme elles étaient les reines des compétitions dans les années 70 : en 1977, plus du tiers des autos engagées en course en France étaient des Simca 1000 !

Jean-Pierre Chatillon



© Jean-Pierre Chatillon

En bref...

Le Mont-Blanc Historique annulé

La proximité avec le rallye du Pays de Faverges, décalé au week-end du 29-30 mai en raison du week-end de Pâques, a conduit les organisateurs à annuler la 6^e édition du Mont-Blanc Historique, qui devait se tenir les 4 et 5 juin. Deux rallyes si proches entraînaient des difficultés à réunir les moyens techniques et humains.

Montée Historique du Guichet



L'ASA Ecurie 28 organise le 18 juillet une Montée Historique à Châteaudun (28). C'est une renaissance pour cette épreuve, dont la dernière édition remontait à 1972. Une balade sur road-book aura lieu le samedi 17, sur environ 50 km pour tous les inscrits à la montée du dimanche.

www.ecurie28.fr

Expo Jean Rondeau

Pour le 30^e anniversaire de sa victoire au Mans (sur sa Rondeau M379B), le musée des 24 Heures accueille une exposition hommage au pilote sarthois, jusqu'au 5 septembre. On pourra retrouver des photos ainsi que quelques-unes des voitures sur lesquelles Jean Rondeau s'est illustré.

www.lemusee24h.com

Le rallye à l'honneur

Le Musée Automobile de Valençay (36) propose une exposition temporaire sur les voitures historiques de rallye, jusqu'au 7 novembre. Des Alpine-Renault aux Mini Cooper en passant par la ZX Grand Raid de Pierre Lartigue, de nombreuses voitures sont visibles. <http://site.voila.fr/museedevalençay>



Rêves tunisiens

La première édition des Mille et Une Nuits Tunisie Classic se déroulera du 10 au 17 octobre. Cette épreuve de régularité haut de gamme propose de marier le plaisir de la route et des escales dans des hôtels prestigieux. Les véhicules admis sont répartis en plusieurs groupes, selon les dates de fabrications des modèles.

www.sableschauds.com



■ CLASSIC DAYS : L'HOMMAGE À LIGIER

Comme prévu, l'édition 2010 des Classic Days de Magny-Cours a rendu hommage à Guy Ligier, entouré de sa famille, de nombreux amis du sport automobile et des modèles portant son nom et les initiales de son grand ami disparu en 1968, Jo Schlessler : JS1, JS2 et JS3 ont ainsi tourné sur

le circuit pour le plus grand plaisir des spectateurs, au nombre de 20 000 sur le week-end. Présent sur l'événement, *Echappement Classic* n'a pas manqué de participer à l'hommage en essayant la JS2 « Tour de France 1973 » en vedette de ce numéro. Les dates de la prochaine édition sont déjà connues : notez sur vos agendas les 30 avril et 1^{er} mai 2011 !

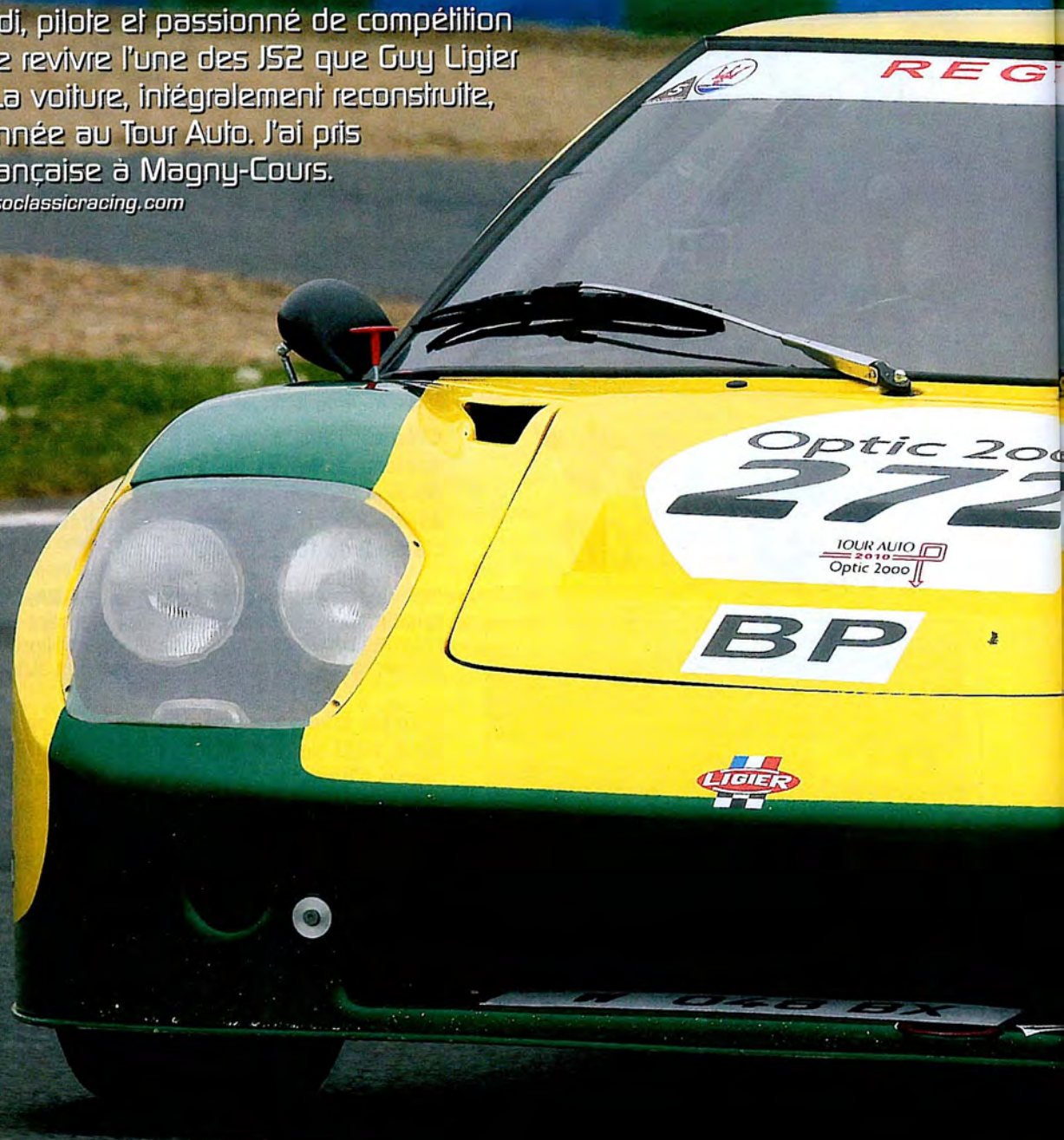
www.classic-days.fr

Ligier JS2 « Tour Auto 1973 »

DEUXIEME

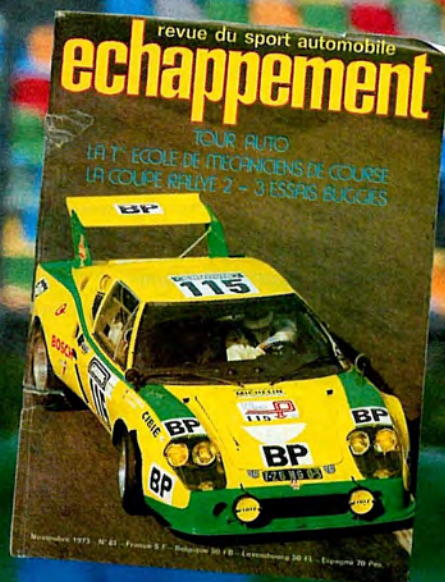
Le but de Grégoire Audi, pilote et passionné de compétition historique, était de faire revivre l'une des JS2 que Guy Ligier a fait courir en 1973. La voiture, intégralement reconstruite, a été baptisée cette année au Tour Auto. J'ai pris le volant de la belle française à Magny-Cours.

Texte Pierre Gary - Photos photoclasicracing.com



VIE

Moteur **V6 Maserati 3 L**
Position **centrale longitudinale**
Boîte **5 Maserati Merak**
Châssis **poutre en tôle d'aluminium**
Poids **785 kg**



La JS2 était une formidable voiture. Guy Ligier voulait en faire une sorte d'anti-Porsche. La course devait servir de vitrine pour asseoir sa notoriété mais deux événements ont malheureusement tué le projet : la crise du pétrole de 1973 d'abord, puis la réglementation FIA qui bloquait l'homologation en GT de la française, construite en un nombre d'exemplaires trop faible. Pourtant, la voiture semblait bien née et porteuse des meilleurs espoirs.

Apparue en course homologuée en Sport aux essais d'avril des 24 Heures du Mans 1972, pilotée par le patron lui-même et Jean-François Piot, la JS2, pourtant

quasiment de série excepté son moteur Maserati porté à trois litres et 265 chevaux, dominait toutes les Porsche 911. Les JS2 disputeront aussi quelques rallyes, notamment la Ronde Cévenole et, avec Jean Ragnotti au volant, le Tour de Corse. A chaque sortie, la voiture montre un excellent potentiel. C'est l'année suivante que la JS2, encore plus évoluée, connaîtra la gloire sans pour autant décrocher de victoires. Michel Têtu, le concepteur, quittait Ligier pour rejoindre Alfa Romeo, Michel Beaujon le remplaçait. La nouvelle voiture, à la robe jaune et verte des couleurs BP, arrivait avec un V6

Maserati doté d'une culasse à quatre soupapes par cylindres et d'une injection Lucas qui développait 330 chevaux ainsi qu'une carrosserie élargie surmontée d'un petit aileron à l'arrière. Aux 1 000 km de Dijon puis aux 24 Heures du Mans, les JS2 dominaient toutes les GT mais renonçaient à chaque fois. C'est au Tour Auto que les voitures allaient démontrer leurs qualités sans pour autant concrétiser, malheureusement. Celle de Gérard Larrousse

pointait en tête avant d'abandonner, distribution cassée, alors que Guy Chasseuil, après une fuite d'essence pénalisante, remportait onze épreuves pour l'honneur (voir encadré Guy

Chasseuil) tandis que Sandro Munari, sur la Lancia Stratos, gagnait la course sans avoir signé un seul temps scratch. Les victoires, pour les Ligier, seront pour l'année suivante avec les mêmes autos, mais profondément remaniées...

La reconstruction a été difficile. Heureusement, Michel Têtu possédait tous les plans

Renaissance difficile

L'histoire de ces JS2 au Tour Auto 1973 est si symbolique, si attachante, qu'une paire de passionnés a voulu faire revivre ces autos. Evidemment, les deux Ligier de Gérard Larrousse et de Guy Chasseuil n'existent plus en tant que telles puisqu'elles ont servi de base pour les évolutions suivantes. Grégoire Audi, qui n'est pas un novice en matière de course historique, a réussi à disputer le Tour Auto 2010, trente-sept ans après, avec sa JS2 reconstruite à l'identique après un travail acharné. « L'idée de reconstruire cette auto revient à Dominique Bouhours, un autre passionné, qui fabrique également une Ligier dans cette configuration. Après avoir roulé avec une BMW 3.0 CSL, je voulais une auto à moteur central. La JS2 m'avait fait rêver quand j'étais gamin, c'était un bon choix » explique-t-il. Grégoire se met alors en quête d'une voiture. « J'ai finalement trouvé, en 2005, une version de série qui semblait en état moyen. Mais son moteur était un PRV et, une fois mis à nu, le châssis s'est révélé bien mur. » La reconstruction allait être plus difficile et plus longue que prévue. Michel Têtu, aujourd'hui président du Club Ligier JS2, a heureusement accepté de venir en renfort. Michel possédait tous les plans, le châssis en tôle d'aluminium a été entièrement construit. La structure a ensuite été envoyée chez Matter qui y a greffé un arceau-cage, indispensable pour la sécurité en compétition historique. « La construction de la voiture a été très compliquée et a nécessité de nombreux intervenants très compétents. Les moules de la carrosserie en

Le châssis possède un formidable équilibre qui procure à la JS2 une douceur et une efficacité extraordinaire. Un plaisir pour le pilote !

polyester ont été réalisés par Patrick Veyrat qui s'est basé, pour les extensions d'ailers, le museau et l'arrière, sur des photos d'époque. Ensuite, les éléments sont partis chez Dominique Dupuy. » Mais trois ans plus tard, ce dernier cessait ses activités, la Ligier restait en plan. Elle fut confiée à First, une société basée à Magny-Cours. Pendant ce temps, Nicolas Morel (le fils de Claude, l'organisateur du Trophée Saloon Cars), qui travaille comme ingénieur spécialiste des liaisons au sol, a reconstruit les suspensions selon les plans de Michel Têtu. Le moteur, le V6 Maserati de 3 litres, ne pouvait malheureusement avoir les caractéristiques de la version de course. « Les culasses à quatre soupapes par cylindre sont aujourd'hui introuvables » commente Grégoire Audi. « Le moteur reste donc très proche de la série et nous avons conservé les carburateurs Weber 48 IDE au lieu de l'injection Lucas » ajoute-t-il. Patrick Regembeau, le spécialiste de la Citroën SM dont est issu le V6, se charge de la préparation. Ce dernier, peu rompu aux spécificités de la course, cherche avant tout la fiabilité. En passant le moteur au banc, il décroise les arbres à cames pour avoir la certitude que son V6 tiendrait la distance du Tour Auto. « Il avait peur que ça casse » déplore Grégoire Audi. Malheureusement, la puissance dégingole de 230

GRÉGOIRE AUDI, GENTLEMAN ET PILOTE



Cela fait un bout de temps que Grégoire assouvit sa passion pour les voitures historiques. Depuis sa Lotus Elan d'il y a vingt ans jusqu'à la Ligier JS2, il a couru sur de nombreuses voitures, de la Chevron F2 à la Lola T70 en passant par l'Aston Martin DB4, toutes aussi passionnantes les unes que les autres. Lancé aujourd'hui dans son projet de recréer les deux Ligier 1973 avec son ami Dominique Bouhours, il ne renonce pas à l'équipe de copains, tous d'origine

libanaise comme lui, qui roule sous la bannière du Cedar Racing Team. Avec les frères Mahmoud, Bobby Rahal, Cyril Bustros et Michel Zaccour, Greg Audi fait rouler des Aston Martin DB2 et DB4 GT, une Jaguar E façon Light Weight et une Mustang 350 Shelby. De quoi attiser la passion !

Contact : <http://cedarsracingteam.com>



Les freins, de série, disposent d'étriers à quatre pistons sur des disques ventilés. Les suspensions, entièrement montées sur rotules, sont à la fois confortables et très efficaces.



Le train avant repose sur une prolongation tubulaire du châssis. Notez la crémaillère de direction de monoplace.



L'habitacle ressemble à celui d'un authentique proto. Mais l'instrumentation se montre aussi complète que dans une GT civilisée. Le court levier de vitesses est directement planté sur l'aluminium du châssis.

GUY CHASSEUIL HEROS MALGRE LUI

Guy Chasseuil fut, au volant de la Ligier JS2 n° 115, le meilleur performer lors du Tour Auto 1973 mais n'a pas gagné. Il se souvient de l'aventure.



Photos archives Echappement/DR

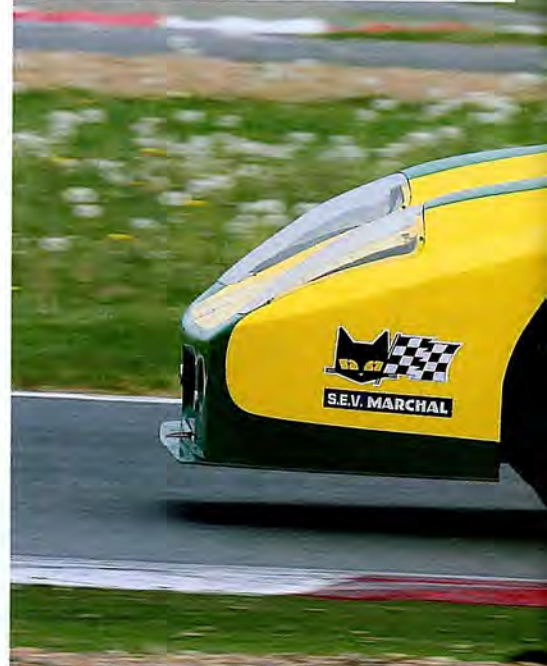
« La voiture était superbe ! Mais, sur le circuit de Charade, une durit d'essence, un gros tube en caoutchouc de 100 mm de diamètre, qui reliait les deux réservoirs situés derrière le pilote et le coéquipier, a lâché, ce qui a fichu ma course par terre. Le mécanicien a dû être dérangé lorsqu'il serrait le deuxième collier, la durit a glissé. Au départ de la course auvergnate, j'avais le plein à ras bord. Dans la descente du circuit, cela secoue quand même beaucoup. La durit s'est déconnectée, le contenu des réservoirs s'est déversé d'un coup dans l'habitacle. Quand j'ai touché les freins, il y a eu comme une vague vers le tableau de bord et cela me pulvérisait de l'essence dans la figure. A chaque freinage, la voiture se remplissait plus. En revenant vers les stands, la voiture était remplie d'essence, pratiquement jusqu'à la hauteur du tableau de bord. Je baignais dans le carburant, ce qui m'a donné plus tard des hémorroïdes ou un truc approchant... Dans la dernière épingle, à droite, j'ai ouvert la porte pour vider l'essence, une véritable chute du Niagara... En arrivant devant les stands, j'ai

eu la présence d'esprit de ne pas couper le contact. Je me suis dit que je devais faire caler la voiture. En coupant le contact, je risquais de provoquer une étincelle qui aurait tout fait exploser ! Une fois arrêté, les mécaniciens ont nettoyé l'intérieur, refixé la durit et on changé mon siège. Mais j'avais eu le plus mauvais chrono, plus dix minutes de pénalisation, je me retrouvais dans les profondeurs du classement. Il n'était plus possible d'envisager de remonter. Heureusement, Gérard Larrousse, sur l'autre Ligier, était en tête. Pas de chance, il allait casser sa distribution et abandonner, laissant Munari et sa Stratos en tête. Je suis reparti calmement. Pour une fois, j'avais une très bonne voiture et je n'avais pas besoin de tout casser pour compenser des défauts. Au départ du Turini, Jacques Henry partait devant moi avec une très grosse Porsche. Il est sorti dans le deuxième virage, probablement à cause de pneus froids. En passant, je le vois dans un mur, il avait bien pulvérisé la voiture. A ce moment, j'ai dit à Christian, Baron, mon coéquipier : " on laisse tomber. Si on se plante, le père Ligier va nous en faire voir de toutes les couleurs. " J'ai donc roulé à ma main, ce que j'ai rarement fait depuis que j'ai commencé la course automobile. Je suis resté au milieu de la route, calmement, quasiment sans glisser. Au contrôle d'arrivée, j'ai regardé mon temps. J'avais vingt secondes d'avance sur Munari qui était deuxième. C'était absolument extraordinaire, je lui avais collé plus d'une seconde au kilomètre sans attaquer du tout ! Battre à ce point une Stratos en n'allant pas vite, c'était incroyable. Je me suis dit que cela ne valait vraiment pas la peine de me défoncer comme je le faisais d'habitude, la voiture est si fabuleuse qu'elle fait les chronos toute seule ! Dans la spéciale suivante, Beuil-St Sauveur, avec une descente très difficile où on roule à des vitesses folles avec un trou impressionnant, j'ai heurté une pierre et j'ai crevé. Malgré cela, j'ai réussi à faire un temps. Jean-Luc Thérier, spectateur après avoir abandonné avec sa De Tomaso Pantera, m'a dit qu'il m'avait vu passer comme un fou avec un pneu crevé ! Ensuite, j'ai continué sans conviction. J'ai gagné quasiment tous les chronos, mais je n'étais que le conducteur de la voiture. C'est la voiture qui allait si bien, c'était formidable ! La Ligier était extraordinaire, il n'y avait pas besoin de se défoncer pour faire des temps. C'était l'une des meilleures voitures que j'ai eue en rallye. Evidemment, elle n'aurait pas été à son aise aux Cévennes, trop large avec de trop gros pneus. Mais dans le rapide, elle était fantastique. Au Tour Auto, Munari a gagné avec la Stratos, mais sans avoir remporté un seul scratch ! »



Guy Chasseuil aurait pu gagner le Tour 1973. Signant scratch sur scratch, il a été de loin le meilleur performer. Une énorme fuite d'essence, le carburant se déversait dans l'habitacle, a malheureusement tout compromis.

Chronométrée à 288 km/h au Mans 1973, la Ligier se montre moins fringante aujourd'hui avec son petit moteur de 190 chevaux.



à 190 chevaux dans l'opération, très loin des 330 chevaux de la voiture de 1973... Depuis, une mécanique plus proche de la course est à l'étude, qui trouvera bientôt place sous le capot de la Ligier jaune ! Quant à la transmission, une boîte de Merak, conforme à l'origine, est utilisée.

Alors que la mécanique se monte, l'aménagement intérieur est reproduit d'après les photos d'époque. Même le pédalier reprend les spécifications de la voiture du Tour Auto 1973 ! Tous les éléments sont ensuite réunis chez First qui se charge de l'assemblage. L'objectif de disputer le Tour 2008 n'est plus d'actualité, la voiture ne sera pas non plus prête pour l'édition suivante. Ce sera finalement jouable pour 2010 ! Les premiers roulages ont enfin lieu. Ils se montrent encourageants. « J'ai été très surpris pas la tenue de route, l'auto possède un châssis vraiment extraordinaire », constatait Grégoire, qui raconte l'aventure du Tour Auto en page 64.

Sur la piste de Magny-Cours

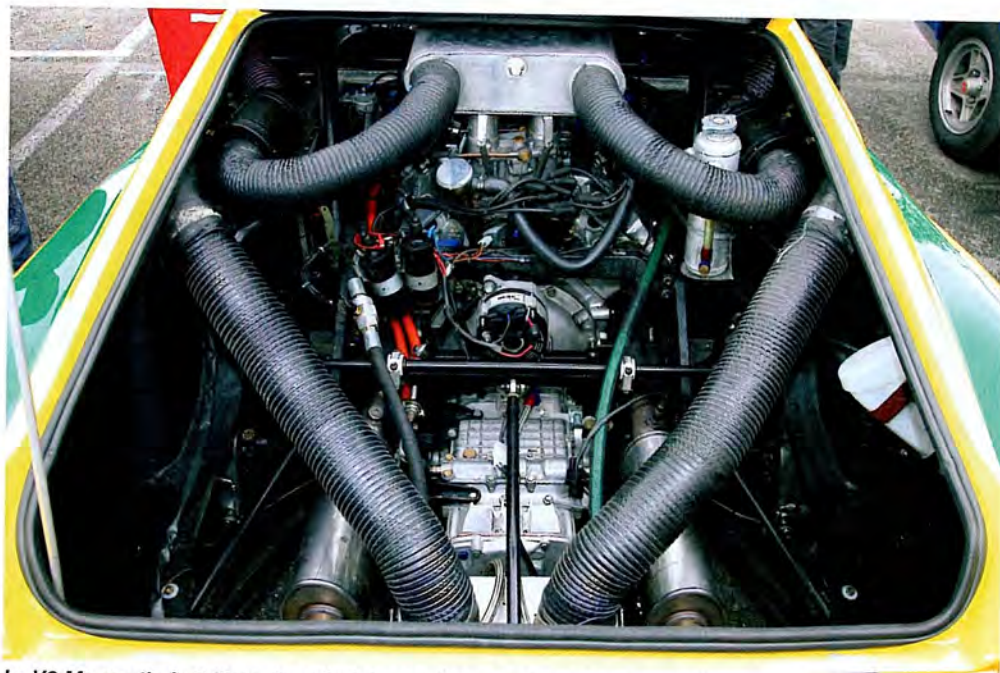
Le week-end suivant l'arrivée du Tour Auto, avait lieu les Classic Days à Magny-Cours. Michel Têté y avait organisé un bel hommage à Guy Ligier, invitant de nombreuses personnalités et présentant les modèles les plus marquants produits par le pilote-construteur. Un réunion qui regroupait la barquette JS3, une Formule 1, une récente JS49 et, surtout, la plus grande concentration de JS2 jamais réalisée. Parmi ces dernières figurait évidemment la voiture de Grégoire Audi qui m'a gentiment offert son volant pour y goûter sur la piste. Grégoire et moi avons croisé le fer en course, il y a un paquet d'années,



alors que nous roulions l'un et l'autre en Lotus, une Elan pour lui, une Seven très affûtée pour moi. Une grande complicité est née de l'épisode et Grégoire m'a laissé sa voiture en toute confiance, je l'en remercie ! Laurent Ferrari, l'homme qui a résolu tous les problèmes de jeunesse de la voiture pendant le Tour Auto, m'installe confortablement dans la voiture et je file doucement en pré-grille. Le ronron-

Le châssis de cette voiture est exceptionnel

nement du V6 à 90° chatouille agréablement les oreilles. Son registre, à bas régime, se situe à peu près entre ceux d'un 2,5 litres d'Alfa GTV6 et d'un PRV d'Alpine A310 Groupe 4. Sympathique ! Une fois sur la piste, cela se gâte un peu, malheureusement, à cause de l'impossibilité de ce moteur à grimper dans les tours : à 5 500 t/min, la messe est dite... Les 190 chevaux du Maserati semblent vraiment lymphatiques, ils ont du mal à tirer les 785 kg de la Ligier au point que je roule à la même vitesse qu'une Alpine A310 V6 en ligne droite. Un comble pour une auto chronométrée à 288 km/h sur les Hunaudières en 1973 ! Pour couronner le tout, la boîte de Merak réclame un doigté très particulier pour ne pas malmener les synchros. En revanche, le comportement de la JS2 se montre enthousiasmant. La partie châssis de cette voiture est exceptionnelle ! Tout est doux, franc, net et précis. L'efficacité est redoutable dans une parfaite décontraction pour le pilote. La direction est idéalement dosée, téléphonant à la perfection les informations. Le train avant



Le V6 Maserati, de 3 litres de cylindrée, ne dispose plus des culasses à quatre soupapes par cylindres et de l'injection. De 330 chevaux à 7 700 t/mn de 1973, il est redescendu à 190 chevaux à 5 500 tours...

possède un mordant rassurant qui gomme tout sous-virage en entrée de courbe et l'équilibre dans le rapide permet des vitesses de passages réellement élevées. La voiture se place à la demande, dérive avec une grande progressivité, sans aucune prépondérance marquée vers l'avant ou l'arrière. De plus, les suspensions, à la fois relativement souples et maîtrisant bien le roulis, sont aussi confortables qu'efficaces alors que les freins, logés dans des

jantes de quinze pouces, offrent des ralentissements spectaculaires. Ce châssis est si homogène, si plaisant que la faible puissance du moteur provoque une réelle frustration ! Il manque plus de cent chevaux, cela se sent ! Lorsque Grégoire aura monté le nouveau V6 bien préparé, son auto sera un authentique régal à piloter. Dès lors, la victoire au Tour Auto 2011 pourrait bien être à sa portée. Chiche, Grégoire ?