

RÉTRO VISEUR



P. 46 DOSSIER
**LA DS EN
COMPÉTITION**
L'improbable championne

P. 34 **STEVE MCQUEEN :**
LES COULISSES DU FILM "LE MANS"

P. 40 **ASTON MARTIN DB 2/4 1955**

Mais aussi :

P. 62 Ford Comète 1954

P. 68 André Lecoq :
une collection d'avance

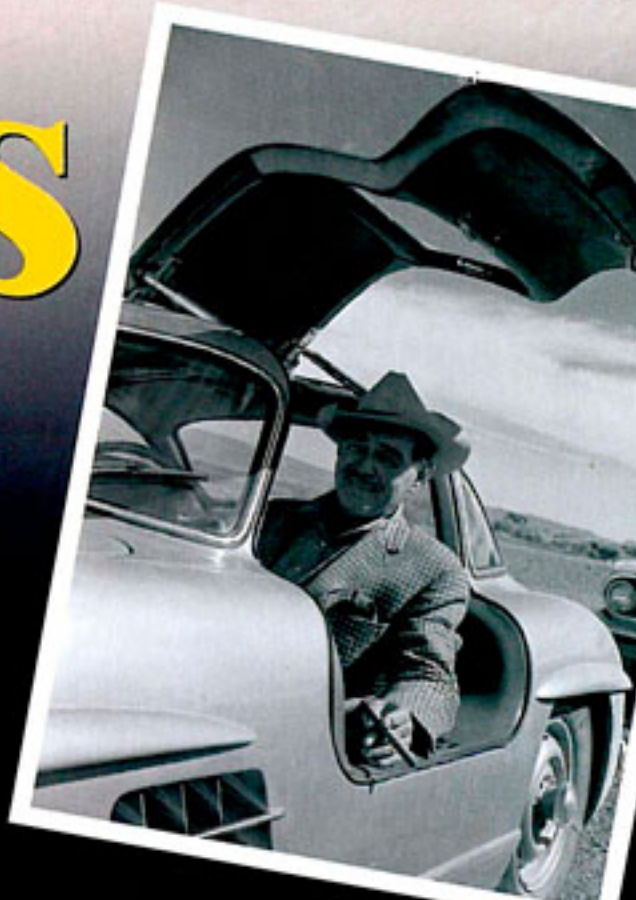
GUIDE
D'ACHAT
FORD
MUSTANG
1964-1973
P. 91



P. 18 **VERSION ORIGINALE**

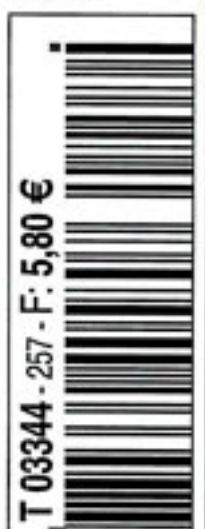
Mercedes 300 SL :

LE DERNIER RÊVE
DE CLARK GABLE

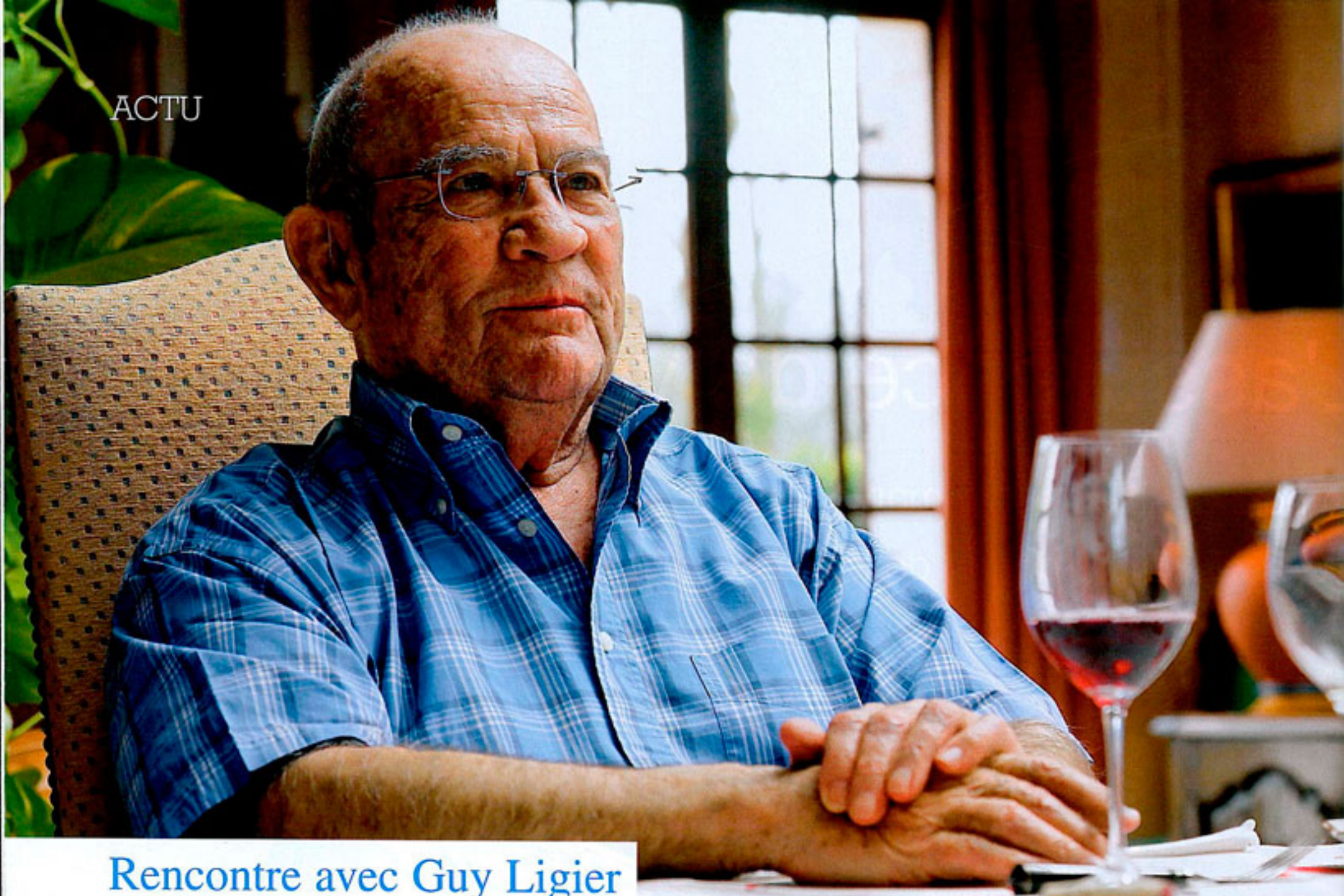


ISSN 0992 - 5007 *** F : 5,80 € - DOM : 6,80 € - BEL : 6,40 € - CH : 11,60 FS - CAN : 11 \$ CAN
AND : 5,80 € - ESP : 6 € - GR : 6 € - ITA : 6,30 € - LUX : 6,20 € - NL : 7,50 € - PORT : 6,80 €

EDITIONS
LF



T 03344 - 257 - F: 5,80 €



Rencontre avec Guy Ligier

L'homme qui a tout essayé

Guy Ligier a tout essayé en compétition, le plus souvent avec succès. Ce grand sportif (il fut champion de France d'aviron) est devenu tour à tour pilote moto et auto, constructeur puis propriétaire d'une écurie de Formule 1. La célébration de ses 80 ans à Magny-Cours au début du mois de mai lors des "Classic Days" a constitué un excellent prétexte pour revenir sur le parcours exceptionnel de cet infatigable bâtisseur qui a toujours des rêves plein la tête...

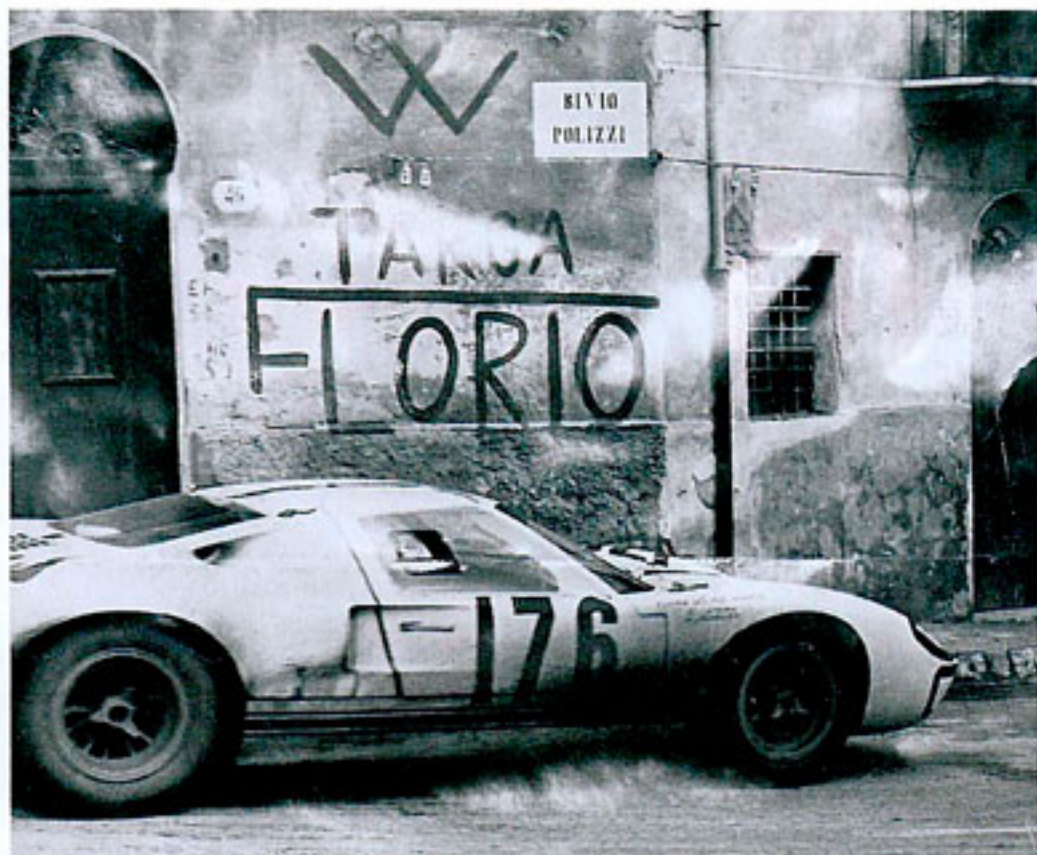
NÉ EN 1930 À VICHY, GUY LIGIER A COMMENCÉ SA VIE PROFESSIONNELLE COMME APPRENTI BOUCHER. Sportif, il pratique l'aviron, devient Champion de France en 1947 puis se tourne vers le rugby, la moto et enfin l'automobile: "J'ai toujours été à la recherche de défis sportifs à relever, comme de défis professionnels. C'est pour cette raison que je me suis décidé à « reconstruire la France après la Seconde Guerre Mondiale »." Dont acte: il achète une pelleteuse et loue ses services à des sociétés de travaux publics. Il entame en parallèle une carrière de pilote moto: "J'ai

acheté une Norton 350 cc, puis une 500 cc. Et pour cause: le fait d'engager deux motos permettait de toucher deux fois plus de primes de départ. Avec mon équipier, nous étions tellement fauchés que notre ami mécanicien, Antoine Bonnetot, nous offrait même les sandwiches lorsqu'il voyait que nous étions « hors budget » au cours du week-end"... Ce qui ne l'empêche pas de fréquenter les plus grands pilotes du moment, comme John Surtees. "Il ne fallait cependant pas se méprendre: lorsque nous les recevions à la maison, ils étaient charmants, mais ils ne faisaient aucun cadeau sur la piste!",

se souvient Denise, l'épouse de Guy. "C'est pour ça que j'étais envoyée en éclaireuse, en jouant les « jeunes filles innocentes », pour les faire parler sur leurs préparations dans les paddocks pendant les courses..."

De deux à quatre

Malgré ses titres de Champion de France 350 cc en 1959 et 1960, Guy renonce à la moto: "Sans doute à cause des nombreuses chutes que j'ai subies, ajoute-t-il avec un sourire, c'est en partie ce qui m'a conduit à passer sur quatre roues avec une Formule Junior pour la saison 1960." L'année suivante, il fonde sa propre entreprise de BTP et compte déjà, après un an d'activité, 1 200 employés et 500 machines de BTP. Puis, lorsqu'Henri Chemin crée l'Ecurie Ford France, il rejoint les rangs des pilotes sélectionnés*. C'est alors qu'il rencontre Jo Schlesser. Entente parfaite. Les deux hommes ne se quittent plus et feront la majorité des courses d'endurance ensemble: "J'ai →



Guy Ligier fut l'une des grandes figures de l'écurie Ford France mise sur pied par Henri Chemin. On le retrouve ici à la Targa Florio 1966, où il termina 12^e avec Henri Greder aux commandes d'une des deux GT 40 de l'écurie (l'autre lui appartenant en propre).

Avec Jacques Laffite, l'écurie Ligier est passée très près du but en 1979, 1980 et 1981.



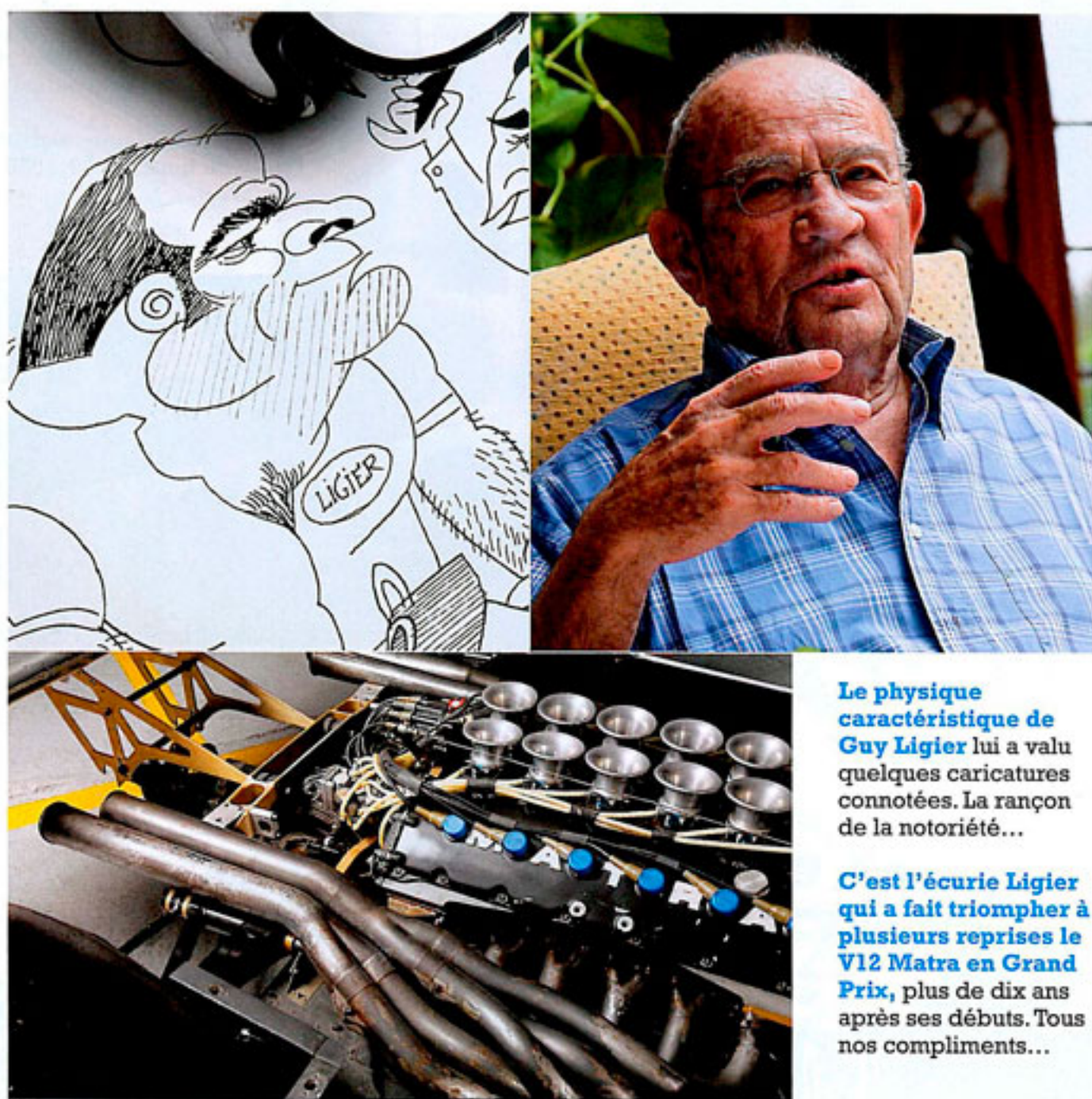
En vingt ans, vingt-cinq monoplaces différentes ont porté les espoirs de l'écurie Ligier en Grand Prix. De 1976 à 1996, elle fut la seule écurie française engagée en F1.



acheté une Ford GT40 que j'ai engagée sous les couleurs de Ford France, et, avec Jo, nous avons participé aux plus belles épreuves d'endurance du moment. A l'époque, j'ai eu beaucoup de chance. Il n'y avait aucune sécurité, pas plus dans les voitures que sur les circuits. La moindre erreur pouvait s'avérer fatale. C'est ce qui est arrivé à mon ami Jo lorsqu'il s'est tué au volant de sa Honda F1 à Rouen en 1968..." Plus de 40 ans après, c'est toujours la même peine qui se lit dans les yeux de Guy Ligier : "C'est à la suite de ce drame que j'ai décidé d'arrêter de piloter. Mais pour garder un pied dans l'automobile, j'ai entrepris de créer ma propre marque. Ce fut une grande aventure pleine d'aléas, mais ce qui me fait plaisir, c'est de constater qu'il existe encore beaucoup de collectionneurs qui font rouler mes voitures aujourd'hui". En mémoire de son ami Jo, il baptise ses modèles de ses initiales : "JS". Une petite production démarre à Vichy : la JS 2, joliment dessinée, acquiert très vite une excellente renommée auprès des connaisseurs qui découvrent son agilité et ses capacités sportives. Dotée du V6 de la Citroën SM placé en position centrale arrière, elle offre un grand potentiel. Guy Ligier décide alors de la faire participer aux 24 Heures du Mans. En 1975, ses efforts portent leurs fruits : une JS2 termine 2^e lors de l'édition 1975 après une course splendide (équipage Jean-Louis Lafosse/Guy Chasseuil). Encouragé par ce résultat, il entreprend ensuite d'accéder à la F1.

20 ans de tumultes

"Matra s'était retiré des Grands Prix à la fin de 1972, et il n'y avait donc plus d'écurie française en F1", rappelle-t-il. "En créant une écurie 100 % « bleu-blanc-rouge », j'ai pu bénéficier du support de grandes entreprises nationales comme la Seita ou la Loterie Nationale. Nous nous sommes lancés en 1976, avec Jacques Laffite, et nous avons décroché trois podiums la première année ! A l'époque, c'est un fait qu'une



Le physique caractéristique de Guy Ligier lui a valu quelques caricatures connotées. La rançon de la notoriété...

C'est l'écurie Ligier qui a fait triompher à plusieurs reprises le V12 Matra en Grand Prix, plus de dix ans après ses débuts. Tous nos compliments...

jeune écurie audacieuse et motivée avait encore toutes ses chances." Suivront vingt années de tumultes dans le grand cirque de la F1. L'écurie de Guy Ligier décrochera son ultime podium au Grand Prix de Monaco en 1996. "A la fin de la saison, quelques coups de fils ont été échangés au plus haut niveau de l'état, et nous avons perdu nos sponsors ! De toute évidence, on n'a pas souhaité que je poursuive l'expérience... Il ne me restait plus alors qu'à vendre l'écurie. Alain Prost a tenté sa chance, et vous connaissez la suite..."

Il aurait pu songer à se retirer définitivement, mais pas question de raccrocher. Guy se concentre alors sur un marché en plein développement, celui des voitures sans permis, tout en aidant parallèlement son ami Tico Martini à relancer son entreprise. Récemment, il a également décidé de s'investir dans la renaissance du circuit de Magny-Cours. "Guy ne s'arrête jamais, nous confie son épouse Denise, il est toujours à la

recherche de projets à développer, même si n'oublie pas de s'occuper de ses petits enfants !" Une remarque qui fait sourire Guy Ligier. C'est justement à Magny-Cours, lors des *Classic Days*, qu'il est venu fêter ses 80 ans. Sur "son" circuit. Pour lui, la vie ne fait que commencer ...

TEXTE : CHRISTOPHE WILMART
PHOTOS : BERNARD CANONNE
ARCHIVES : GUY LIGIER ET DR

* Henri Chemin est alors directeur de la communication de Ford pour la France (voir le dossier Ford GT 40 dans notre numéro 213).

"MADE IN FRANCE"

Guy Ligier en Formule 1, c'est vingt années d'aventure vécues à plein régime de 1976 à 1996. Le titre mondial lui a toujours échappé, mais parfois de peu : son écurie a terminé 2^e du Championnat du Monde en 1980, 3^e en 1979 et 4^e en 1981. 28 pilotes différents se sont succédé au volant de vingt-cinq monoplaces différentes (avec huit moteurs distincts Matra V12, V8 Cosworth ou Renault) au cours de 326 Grands Prix. L'écurie de Guy Ligier a décroché 50 podiums en 20 ans, neuf victoires, neuf pole positions et neuf records du tour.