

VHC

VITESSE · RÉGULARITÉ · DÉMONSTRATION...

magazine

L'ACTUALITÉ 100% HISTORIQUE

Octobre
2024
N°40



Prix Métro : 7 €
BEL : 8 €
CH : 10,50 CHF

AUTUN SUD-MORVAN

SUR LE TERRAIN

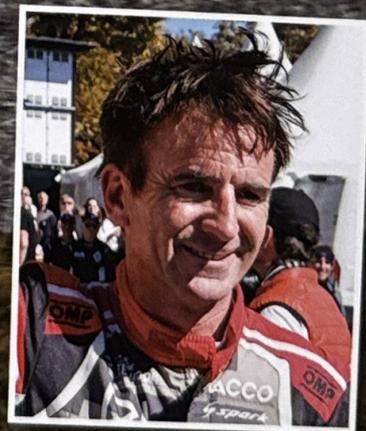
LE BÉTHUNOIS
TERRE DE LOZÈRE
DIX MILLE TOURS

ATELIER

LA LIGIER JS2
DE TOM DAUNAT

SUR LE TERRAIN

ROMAIN DUMAS
DÉCOUVRE LE CIRCUIT
DES REMPARTS



L 11935 - 40 H - F - 7,00 € - RD



LIGIER JS2 DE TOM DAUNAT



Au hasard d'une visite au garage Daunat au printemps 2021, nous avons entr'aperçu un châssis nu. Celui-ci servira de point de départ à Tom Daunat pour la construction à l'identique de la Ligier JS2 de 1972. Un choix original et unique dans le monde de la compétition historique qui interpelle les spectateurs que nous sommes.

TEXTE ET PHOTOS ANNE-BÉATRICE VALLEIX



Grille de départ 24 Heures du Mans 1972 : La Ligier JS2 de Pierre Maublanc et Jacques Laffite prend place à côté de la Corvette du Greder Racing et la De Tomaso Pantera de l'Escuderia Montjuich. La « française » abandonne à la 23^e heure, moteur cassé.

Petit-fils d'Eugène Daumat, le fondateur du garage Daumat créé à Crespières dans les Yvelines en 1967, fils de Frédéric Daumat, champion de France de 2 CV Cross en 1987, son ascendance a mené Tom à la compétition puis à la mécanique. « Je suis littéralement un enfant du 2 CV Cross car mes parents se sont rencontrés sur un circuit de 2 CV Cross », déclare Tom. Ainsi, naturellement, le jeune homme, alors âgé de 16 ans, a choisi cette discipline pour effectuer ses premiers tours de roues en compétition en 2009, à un rythme de trois à six courses par an. Puis, en 2013, il s'en va découvrir un domaine apparenté : le rallycross. Lors des trois saisons parcourues, Tom obtient de meilleurs résultats qu'avec la petite double chevron et notamment le titre en 2015 de Champion de France Junior. A la fin de la saison 2016, une pause s'impose pour reprendre le garage de Crespières. Car, entre-temps, Tom sort diplômé de l'Estaca, à Levallois, école d'ingénieur bien connue dans le monde du sport automobile. Suite à ses études, il prend le temps d'une année de césure passée dans le bureau d'études de l'atelier Vaison Sport au moment où le Creusotois s'attelle à la construction des Lancia 037.

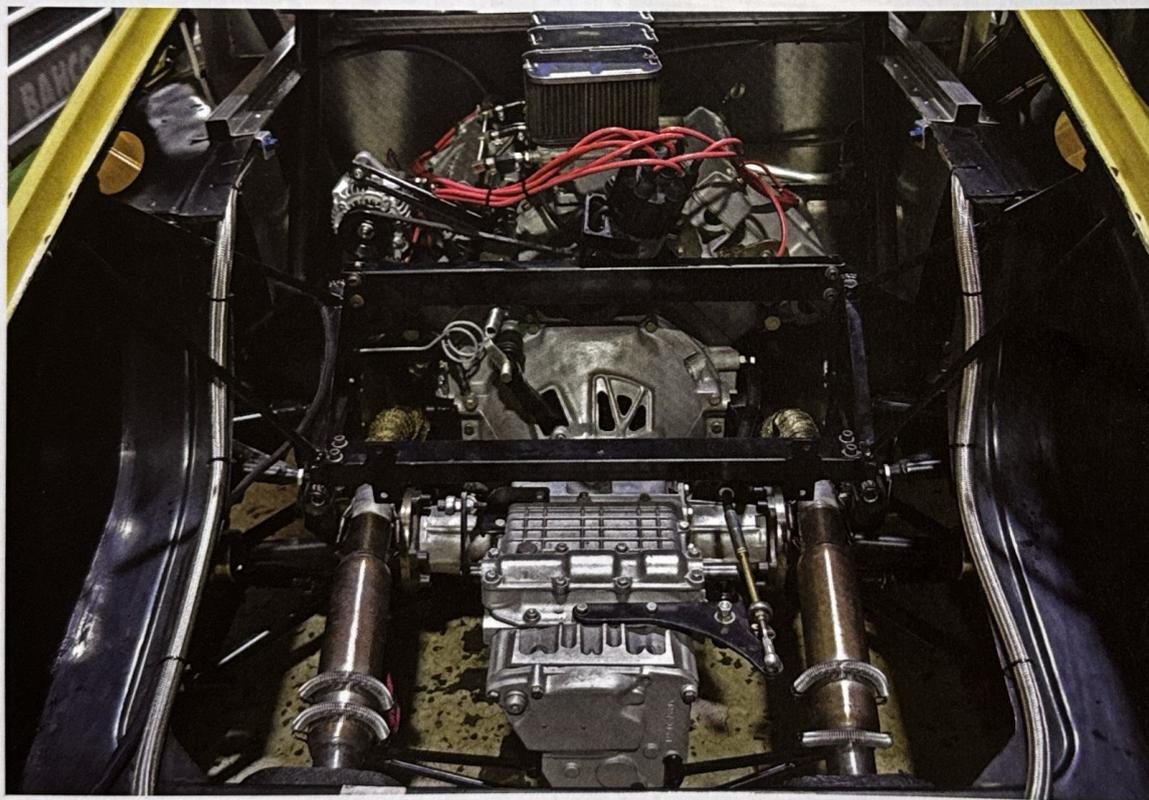
Un terrain familial propice, une expérience en compétition – consolidée par un second titre en Rallycross remporté en 2023 lors de la Coupe de France D4 –, et un diplôme d'ingénieur en mains, voilà de solides bagages dont chacun aura son importance dans la construction de la JS2. La première question légitime que l'on se pose, pourquoi ce choix ? La Ligier JS2 n'a pas connu une carrière significative. En 1972, il n'existait pas de voiture Grand Tourisme française de prestige. Guy Ligier, aidé de son ingénieur Michel Tétu, décide de combler ce vide. Néanmoins la production de série ayant été insuffisante par manque de clients, la JS2 n'a pu être homologuée dans la catégorie GT en compétition par la FIA. Au



pis aller, elle trouva sa place dans la catégorie Protos entre les Matra et les Ferrari. Le deux exemplaires construits ont abandonné lors des 24 Heures du Mans 1972. Mais cette voiture sportive possède un point commun avec la tradition familiale Daumat, très attachée depuis l'achat en 1971 par le grand-père d'une Citroën SM, révolutionnaire car dotée d'une suspension hydro-pneumatique, mais aussi car ce modèle est mû par un moteur Maserati V6. Le voici, le déclencheur ! Car la Ligier JS2 de 1972 possède le même cœur. Quand, en 2006, Fred Daumat décide de participer au Tour Auto avec une SM, celui-ci soumet l'idée à son fils de choisir une Ligier, un modèle bien plus léger que la Citroën. Depuis ses 15 ans, Tom cherche une voiture de série permettant notamment de se servir de la coque en polyester pour en construire une en Kevlar, et du châssis qui sera, lui, fabriqué en tôle d'aluminium. Il trouve son bonheur en octobre 2020, trois ans et demi plus tard, sa « perle rare » a été terminée juste à temps pour être amenée au Parc des Expositions de la Porte de Versailles le lundi 18h, la veille du départ du Tour Auto le mardi 23 avril dernier...



Vouée à la location, la Ligier a rapidement trouvé des adeptes, dès le dernier tour d'écrou effectué, elle partait sur les routes du Tour Auto en avril dernier pour le plus grand plaisir d'un client qui désirait rouler avec une voiture rare. En août, au Rallye d'Autun, nous y avons retrouvé Tom à son volant. Double baptême pour le pilote car il découvrait en même temps la discipline et le comportement de sa voiture en compétition. La Ligier s'est avérée facile à conduire, mais son propriétaire a fait très attention en roulant par respect de la mécanique et du travail effectué ces trois longues années.



Le moteur Maserati V6 3 L, l'élément déclencheur de cette aventure.

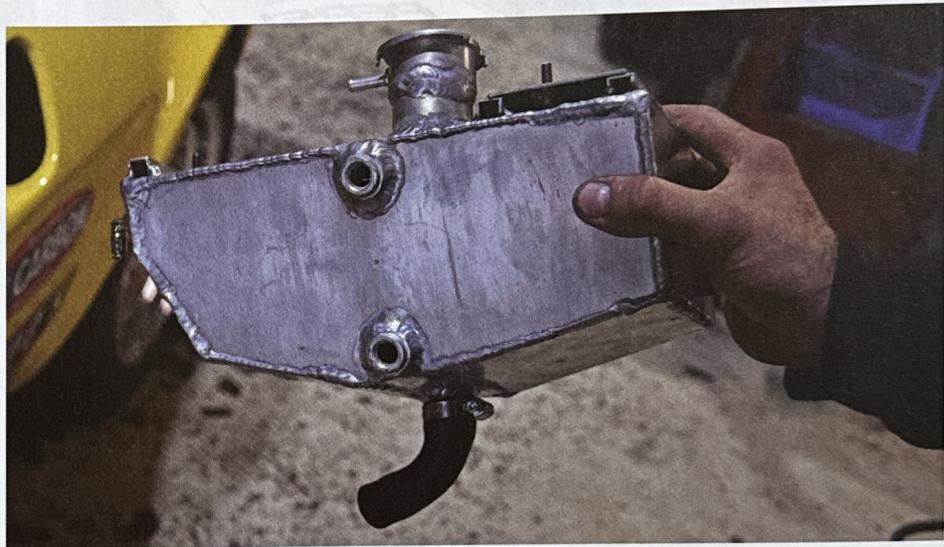
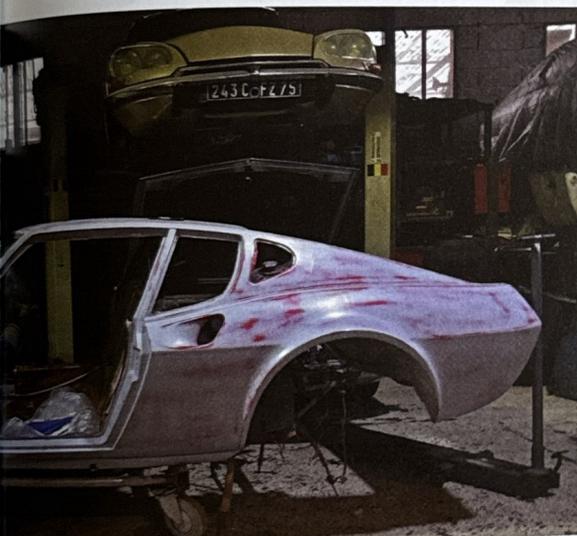
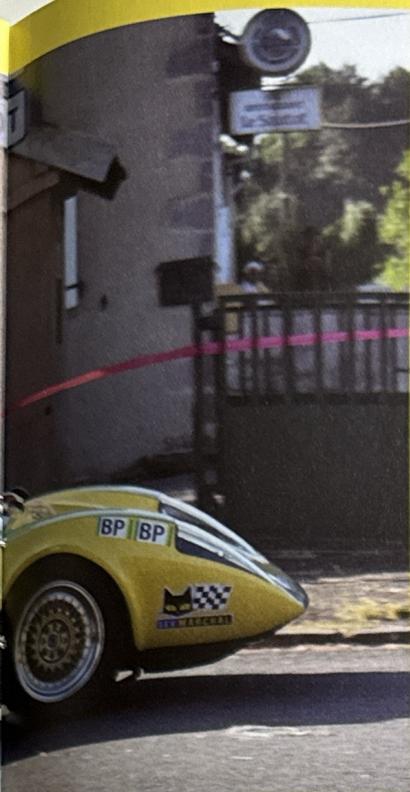
Dès son choix fixé, Tom a baigné dans l'univers Ligier, et pour la construction de son projet il a su s'entourer de Michel Tétu qui a validé la conformité en tous points de de la nouvelle venue. Concernant l'arceau, Tom a choisi de faire appel à RS Motorsport, situé à Vallon Pont d'Arc, en Ardèche. Romain Serre est devenu un spécialiste de la préparation des voitures de course, réputé dans le monde du rallye. Au final, la voiture pèse 785 kg pour environ 240 à 260 ch de puissance, une donnée à confirmer par un passage au banc. Les spectateurs qui se sont trouvés sur le bord des spéciales en Corse, auront peut-être la chance de voir évoluer la Ligier JS2 dans le cadre magnifique de l'île de Beauté... Mais on pourrait voir, de nouveau dans un futur proche, Tom au volant sur les spéciales ardéchoises.

Nous avons eu la chance de prendre place dans le baquet droite à côté de Tom pour une petite sortie dans la campagne yvelinoise. La position de l'équipage est plutôt allongée mais confortable, le moteur central génère beaucoup de bruit, le tableau de bord, totalement construit par Tom, quant à lui était partiellement branché.



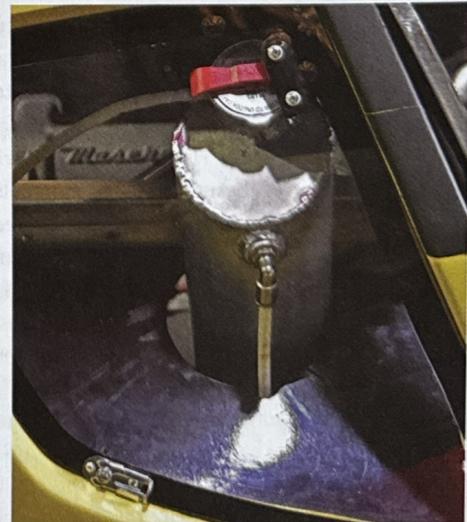
Après de longues années de recherche, Tom a trouvé celle qui lui servira de base pour la construction





d'une version compétition. La voiture de série a complètement été dépouillée et sa coque en polyester a été utilisée pour créer un moule.

Devoir créer des pièces mécano soudé, car les pièces n'existent plus d'où la difficulté de construire un modèle rare, permet à Tom de continuer son apprentissage. En partant d'un bout de tôle, voici un vase d'expansion qui servira sur la Ligier.



Ligier avait choisi une double triangulation par roue, gage d'une excellente tenue de route.

Deux bords d'eau pour refroidir le Maserati V6 qui chauffe beaucoup sont placés de chaque côté du moteur.