

AUTOMOBILES LIGIER ■



V letech 1969 až 1975 vznikla necelá stovka sportovních automobilů, jimž dal své jméno závodník Guy Ligier...



Pohledné kupé JS 2 v jízdě, za volantem Guy Ligier osobně

# FRANCOUZSKÉ GT

Foto Ligier



Ligier JS1 při premiéře na Pařížském autosalonu 2. října 1969



▲ První kupé JS 2, upravené v únoru 1971 karosárnou Pichon-Parat

Foto Ligier

JAN TUČEK

Začalo to příběhem chudého chlapce, který se narodil 12. července roku 1930 ve Vichy. Guy Ligier v osmi letech osiřel, ve čtrnácti ukončil školu a musel se sám o sebe postarat. Zpočátku se živil jako pomocník u řezníka, ale zápravou mu byl sport. V sedmnácti se stal mistrem Francie ve veslování, coby člen dvojky s kormidelníkem, zároveň hrál ve Vichy rugby a dostal se až do *béčka* francouzské reprezentace. V padesátých letech začal závodit na motocyklech, v sezonách 1959 a 1960 ho Norton 500 dovezl k titulům francouzského šampiona. Řídítka pak vyměnil za volant, závodil se sportovními vozy Porsche 904 a Ford GT 40 i s různými monoposty. Vrcholem jeho závodnické kariéry byl tučet závodů formule 1,



Oba vozy Ligier JS 1 po automobilové Tour de France 1970

kteř absolvoval v letech 1966 – 1967 s vozy Cooper-Maserati a Brabham-Repco. Jediný bod získal za šesté místo ve Velké ceně Německa 1967 na Nürburgringu. Počátkem roku 1968 založil tým formule 2, v němž mu byl partnerem o dva roky starší přítel a závodník Jo Schlesser. Společně také snili o výrobě vlastních sportovních automobilů, Jo Schlesser však zahynul 7. července 1968 při havárii na Velké ceně Francie v Rouenu.

Guy Ligier se pak rozhodl jejich sen uskutečnit; do typového označení svých vozů vepsal Schlessery iniciály JS. Mužem, jenž významně přispěl ke zrodu automobilů Ligier, byl Jean Bernardet, redaktor sportovního deníku L'Equipe. Na jeho radu se konstruktérem vozů stal Michel Tetu a díky Bernardetovým známostem se tvarového řešení karoserie ujal turínský designer Pietro Frua (1913 – 1983). Jeho první návrh 4,1 metru dlouhého kupé Ligier nepřijal, chtěl kompaktnější vůz, vhodný k nasazení v soutěžích a závodech. Frua tedy zkrátil

příd, takže celková délka nepřesahovala 3,95 metru, a karosérii mírně zúžil i snížil. Během jara a léta 1969 skupinka nadšenců pracovala v dílně ve Vichy ve dne i po nocích. Rodil se první exemplář dvoumístného kupé s páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech kol, motorem podélně před zadní nápravou a laminátovou karosérií. Ligier JS 1 se představil veřejnosti počátkem října 1969 na Pařížském autosalonu. Za





Kupé JS 2 ročníku 1972 se vyznačovalo čistými liniemi karoserie

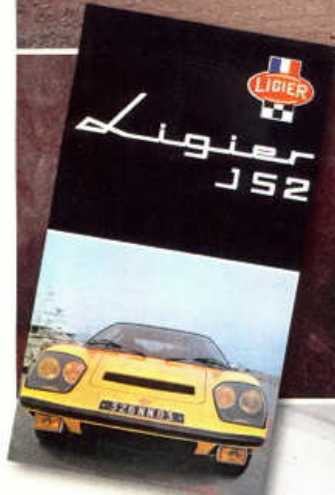


Prospekt na kupé Ligier JS 2 s motorem V6 v provedení z roku 1971

Výjimečný snímek, tři kupé Ligier JS 2 u Středozemního moře (1972)



▼ Typická záď kupé JS 2 na snímku z téhož prospektu



Rozměrné čelní sklo kupé JS 2 čistily dlouhé protiběžné stírače



Foto Ligier

▲ První barevný prospekt na kupé Ligier JS 2, vydaný v roce 1972

Pařížský autosalon 1971; vlevo kupé Ligier JS 2, vpravo spider JS 3



▲ Stupnice otáčkoměru končila u 8000 min<sup>-1</sup> a rychloměru u 300 km/h

vozy JS 1 na zářijovou automobilovou soutěž Tour de France a stavěli v pořadí třetí kupé pro Pařížský autosalon. Oba vozy JS 1 prošly přestavbou, před zadní nápravu dostaly šestiválec Ford Weslake V6 o objemu 2,4l, jenž se vstřikováním Kugelfischer dával výkon 215k (158kW). Byl spojen s pětistupňovou převodovkou, převzatou z Citroënu SM (tam byla ovšem vpředu). Vedle Andrueta se novým jezdce týmu Ligier nakrátko stal Jean Vinatier, mj. vítěz

sedadly měl čtyřválec Ford Cosworth FVA 1.6/220k (162kW) z formule 2, spojený s pětistupňovou převodovkou Hewland. V listopadu 1969 startovalo kupé JS 1 v první soutěži, v zimě 1969 – 1970 pak dostalo větší čtyřválec FVC 1.8/240k (177kW), a Guy Ligier s ním absolvoval několik závodů na okruzích. To už měl vůz dva páry kruhových světlometů místo původní dvojice ovalních. V dubnu 1970 se tréninkových jízd

před závodem 24 hodin Le Mans zúčastnil druhý JS 1, opět vybavený čtyřválcem Ford Cosworth FVC a převodovkou Hewland. V červnové čtyřadvacetihodinovce se za volantem kupé JS 1 střídali Guy Ligier a Jean-Claude Andruet, po sedmi hodinách je však vyřadila porucha alternátoru. Během léta 1970 pracoval Ligierův tým, jenž se mezitím přestěhoval do nových prostor v Abrestu nedaleko Vichy, na dvou frontách. Chystali

Rallye Vltava 1968 (na Alpine-Renaultu A110). Výsledkem velkého úsilí však bylo trpké zklamání, oba vozy odpadly už v první polovině Tour de France. Počátkem října 1970 byla na Pařížském autosalonu představena nová civilní verze kupé Ligier, jež dostala označení JS 2. Pietro Frua dal automobilu delší a zaoblenější před, místo odklápací zadní partie karoserie vytvořil v zádi výklopné třetí dveře s oknem







Okruhová verze JS 2 ročníku 1973 na výstavě Rétromobile 2011

▼ S tímto vozem JS 2 jeli v Le Mans 1973 Jean-Pierre Paoli a Alain Couderc

Foto Jan Tuček



Foto Ligier

Jediný Ligier JS3 Ford Cosworth DFV se po renovaci zúčastňuje závodů historických sportovních prototypů (snímek ze Silverstone 2000) ►



Foto Tom Hyan

a lehce zvětšil prostor pro cestující. Kovově modré 4,1m dlouhé kupé mělo za sedadly karburátorový motor Ford V6 o objemu 2,6l a výkonu 165k (121kW). Převodovka byla opět pětistupňová z Citroënu SM. Na litých kolech obutých do pneumatik Michelin 195 VR 14 měl vůz o hmotnosti jen 790kg dosahovat rychlosti kolem 230km/h. Společnost *Automobiles Ligier* na autosalonu slíbila dodávky prvních kupé JS2 zákazníkům v červenci 1971 a zveřejnila i cenu vozu. Měl stát 59 000 franků, zatímco luxusní čtyřmístný Citroën SM, jehož přední kola poháněl motor Maserati V6, se tehdy prodával za 50 500 F. Brzy po autosalonu se však Ligier dozvěděl, že z dodávek šestiválců Ford nebude nic. Šéf sportovního oddělení modrého oválu Jochen Neerpasch prosazoval projekt vozu Ford GT70 s motorem před zadní nápravou a prodej motorů Ligierovi vetoval. Poněkud zoufalý Ligier se rozhodl propagovat značku další účastí v závodech 24h Le Mans. V Abrestu v rekordním čase postavili spider s označením JS3, jenž dostal před zadní nápravu třílitrový motor Ford Cosworth DFV V8 z formule 1, ale jeho výkon byl omezen na 420k (310kW). Převodovka byla tentokrát typu Hewland FG 400. Při dubnovém tréninku v Le Mans zajel Guy Ligier na JS3 velmi dobré časy a koncem měsíce pak se

spiderem vyhrál i závod sportovních vozů na okruhu v Montlhéry u Paříže. V červnové čtyřladvacetihodinovce spolu s Guyem na JS3 startoval Patrick Depailler a navzdory problémům se zavěšením zadních kol a elektroinstalací byli po osmnácti hodinách na výborném pátém místě. Pak přišla porucha převodovky, jejíž opravou ztratili čtyři hodiny, ale znovu se vydali na trať a bojovali až do konce za obrovských ovací domácího publika. Sice nestačili ujet potřebnou vzdálenost a v cíli nebyli klasifikováni, stali se však hrdiny dne. Tento moment patrně přispěl k tomu, že vedení automobilky s dvojitým šípem o pár týdnů později souhlasilo s dodávkami motorů Maserati V6 (jinak montovanými do Citroënu SM) pro kupé Ligier JS2. Počátkem října 1971 nabízel stánek značky Ligier na Pařížském autosalonu dvě lákadla,

a to žlutý spider JS3 se startovním číslem 24 z Le Mans a červené kupé JS2, už v podobě pro malosériovou výrobu, se šestiválcem Maserati před zadní nápravou. Motor s rozvodem DOHC a třemi dvojitými karburátory Weber dával z objemu 2670cm<sup>3</sup> výkon 170k (125kW)/5500min<sup>-1</sup> a největší točivý moment 230N.m/4000min<sup>-1</sup>. Poháněl vůz prostřednictvím pětistupňové převodovky. Základem automobilu byl páteřový rám s centrálním nosníkem sendvičové konstrukce, na který vpředu i vzadu navazoval pomocný trubkový rám. Všechna kola byla nezávisle zavěšena na dvojitých příčných trojúhelníkových ramena, doplněných šikmo umístěnými vinutými pružinami se souosými tlumiči. Obě nápravy měly horní příčný tlumič, který omezoval naklání vozu (patent Ligier). Řízení bylo hřebenové, kotoučové brzdy Girling





Kupé JS2 ročníku 1973 před dnešní továrnou na minivozy Ligier



Herbert Müller (Porsche RSR) a Alain Serpaggi (JS2) ve 24h Le Mans 1974



▲ Jedno ze sedmi posledních kupé Ligier JS2 s kryty světlometů (1975)

▼ Posádka Beltoise/Jarier (Ligier JS2 Maserati V6) ve 24h Le Mans 1975; kolegové Pescarolo/Migault jeli s rychlejší verzí JS2 Ford DFV stejně jako Lafosse/Chasseuil (celkově druhí; ostatní neuspěli)



Foto Ligier

vzniklo jen sedm a pak sen o rychlém francouzském kupé GT skončil. Poněkud paradoxně se značka Ligier dočkala svého největšího úspěchu v závodě 24h Le Mans v červnu 1975, kdy nabroušené modrobílé kupé JS2, za jehož volantem se střídali Guy Chasseuil a Jean-Louis Lafosse, obsadilo v cíli druhé místo za vítězným spiderem Gulf GR 8 DFV (Jacky Ickx/Derek Bell). Velké tovární stáje ovšem toho roku v Le Mans chyběly, odradilo je ropnou krizí vyvolané omezení spotřeby na čtyřicet litrů na sto kilometrů. Guy Chasseuil a Jean-Louis

na všech čtyřech kolech měly dvouokružové ovládání s posilovačem. Kupé jezdilo na litých kolech s pneumatikami 195/70 VR 14. Dvě propojené palivové nádrže z polyetylenu pojaly celkem 94 litry benzínu. Při rozvoru náprav 2350mm a rozchodu kol 1410/1410mm bylo kupé JS2 dlouhé 4150mm, široké 1720mm a vysoké jen 1150mm, podle dobového prospektu vykazovalo hmotnost 850 kilogramů, dosahovalo největší rychlosti 242km/h, z 0 na 100km/h sprintovalo za 7 sekund a průměrně spotřebovalo 16 litrů benzínu na 100 kilometrů. Během roku 1972 byly expedovány asi čtyři desítky vozů JS2, od února 1973 se do kupé začal montovat větší šestiválec Maserati 2965cm<sup>3</sup> s výkonem zvýšeným na 195k (143,5kW)/6000min<sup>-1</sup> a největším točivým momentem 255N.m/4000min<sup>-1</sup>. Maximální

rychlost kupé, které s novým motorem dostalo i nové zadní skupinové svítilny, vzrostla na 247km/h. V tomto provedení se JS2 prodával za 74500 franků, zatímco Citroën SM stál 61900 F, Porsche 911 S bylo kolem 70000 F a kupé Dino 246 GT za 74000 F. Izraelsko-arabský válečný konflikt odstartoval na podzim 1973 ropnou krizi, která zle poznamenala sezonu 1974. Trh sportovních vozů se propadl a existence značky Ligier byla vážně ohrožena. Koncem roku 1974 byla nyní už jen kusová výroba vozů JS2 přerušena, během prvního čtvrtletí v Abreštu montovali pro firmu Citroën posledních pět desítek kupé SM. Ligier počátkem března 1975 vystavil na Ženevském autosalonu lehce modernizovanou verzi kupé JS2 s odsouvacími kryty světlometů, těchto vozů už

Lafosse jeli s vozem poháněným třítitrovým osmiválcem Ford Cosworth DFV V8. Nejlepším výsledkem Ligieru JS2 s motorem Maserati tak zůstalo celkově osmé místo, které v červnu 1974 v Le Mans obsadili Jacques Laffite a Alain Serpaggi (byli osmi rovněž v závodě 1000km Monza, součástí mistrovství světa značek 1974). Houževnatý Guy Ligier se poněkud trpkým koncem své automobilky nedal odradit, už v sezoně 1976 začal jeho tým Ligier-Gitanes sbírat body v kolotoči formule 1. Ale to už je jiný příběh, stejně jako pozdější uplatnění značky Ligier ve výrobě miniautomobilů. ■

*Poděkování si zaslouží pan Michel Tetu, konstruktér automobilů Ligier, který autorovi článku poskytl několik dobových snímků a řadu cenných informací.*