

Sport auto

N° 612
JANVIER 2013
5,50 €

Le N°1 de l'automobile d'exception



SUPERTEST

Porsche Boxster S

Le plaisir et l'efficacité
d'une vraie GT

★
Formule 1
Le bilan d'une
saison folle
Aston Martin DB 9
Stop ou encore ?
★



Réalisez votre rêve!

★ Pour 15 000 € ★

**8 SPORTIVES D'EXCEPTION QUE VOUS POUVEZ
– VRAIMENT – VOUS OFFRIR**

L 15764 - 612 - F: 5,50 €





MATCH RETOUR | Ligier JS2 vs Citroën SM

RÊVES BLEUS

Equipées du même moteur et voisines de hall d'exposition, chez Citroën qui avait créé l'une et qui hébergeait l'autre, nos deux belles évoquent l'envol tardif et prometteur de la France vers l'automobile plaisir. Quel beau feu de paille !



Par Robert Puyal Photos Joël Peyrou

14 JUILLET 2013 SPORT AUTO

MATCH RETOUR | Ligier JS2 vs Citroën SM

Vous étiez avec nous, le mois dernier ? Notre « Match retour » opposait deux créatures françaises, la petite CG et la minuscule Jidé. Voici deux autres figures du même paysage. Une grande sportive contre un grand coupé familial. Une voiture de pilote contre une machine d'ingénieur, on ne va pas s'ennuyer. Ne courez pas au verdict : c'est bien la Ligier qui l'emporte, par sa définition même. Ce n'est donc pas un match à proprement parler mais une reconstitution, une évocation du hall d'un concessionnaire Citroën, juste avant la déglutition de la marque par PSA. Car si la SM y figure le très haut de gamme, au côté des DS (deux fois moins chères !), GS, Ami 8 et 2 CV, la Ligier est là aussi : le grand réseau écoule en effet les productions de la petite usine de Vichy. La structure artisanale semble avoir conquis la confiance de la grande usine, qui lui confiera bientôt la construction des dernières SM.

Emanant d'une marque connue pour des produits raisonnables, quoique particulièrement inventifs, la SM est une machine étonnante. L'esthétique d'abord. Avec les moyens et les hommes du bord, la firme a signé une auto qui fait parler très au-delà de sa clientèle. Robert Opron a dessiné cette super-DS, qui commence par une grande gueule de squal et termine, c'est logique, en queue de poisson, par un arrière effilé où s'escamotent les roues. Au total, une allure unique, que complète cette assiette mobile, cul levé en croisière, nez en l'air à l'accélération et position couchée en stationnement. Sous le fuselage, les dogmes techniques de Citroën, en exclusivité planétaire. Voie très large pour un avant très assis, qui porte deux tiers du poids, voie arrière très étroite pour l'aérodynamisme, suspension à très grand débattement, avec la fameuse gestion hydropneumatique. Sous le capot géant, on trouve le V6 Maserati (marque achetée par Citroën en 1968) reculé jusque sous le pare-brise, et beaucoup de tuyaux : le système hydraulique qui effraie le profane et doit inquiéter l'acheteur. Une panne vous prive presque d'un coup de suspension, de direction et de freins, d'où l'énorme voyant

rouge au centre du quatrième cadran de bord. Pour en vérifier le bon état, appréciez la vitesse avec laquelle l'auto prend son assiette normale, puis combien de temps elle « reste en l'air », une fois le moteur coupé (selon notre hôte Frédéric Daunat, grand maître ès-SM, un quart d'heure est un très bon temps.)

A l'intérieur, l'inspiration est aussi originale. Métal brossé, sièges segmentés avec seulement le demi-dossier supérieur articulé. Les gens de Citroën, qui se croiraient déshonorés s'ils équipaient un modèle d'un tableau de bord « comme tout le monde », ont commandé à Jaeger des cadrans ovales du plus bel effet, parfaitement visibles grâce au volant monobranche. Du même coup, ce volant lui aussi est ovale. Les designers ont même proposé d'en couper la partie haute, comme à bord d'un jet... On allait écrire, à bord d'une formule 1 mais non : à l'époque, les F1 étaient plus traditionnelles !

Conçue pour courir

La Ligier, au contraire, se borne à une esthétique classique, pas banale pour autant. Pietro Frua, sur les instructions de Guy Ligier lui-même, a dessiné une berlinette compacte et élancée, mariant les arêtes géométriques (remarquez la lunette arrière, carrée !) et les galbes ondulants de la ceinture de caisse et des ailes avant. Le nez, après le brouillon de la JS1, a connu deux époques : phares fixes sous bulle transparente puis phares cachés sous un couvercle à dépression. Même chose à l'arrière où les feux à trois griffes du coupé Peugeot 504 ont été remplacés par ceux de la berline 304. A bord, dessin limpide et très agréable : jeu complet de cadrans sur fond noir, volant classique, très bons sièges « Corbeau », l'un des producteurs français qui a remeublé la moitié des Rallye 2 à l'époque. >

Sous un blason populaire, l'élitiste SM veut imposer une nouvelle façon de voir le grand tourisme.

Le V6 à 90° conçu par Maserati pour Citroën. Peu fiable à l'époque, il est mieux compris aujourd'hui...

Atmosphère de bord singulière et charmante. A l'époque, pour le prix, la finition était jugée un peu juste, mais elle vieillit bien.

Vous êtes bercé très loin de la route, façon Pullman. Mais en même temps, la SM exige beaucoup de précision du geste.





> La version de série a beaucoup de présence et si ce n'était ses hauts pneus taille 70, elle passerait assez aisément pour moderne. A en juger par le nombre de badauds qui s'inquiètent de savoir ce que c'est, malgré le nom en caractères d'affiche sur le tableau arrière et sur chaque bas de caisse, sa notoriété est moins forte que son attrait. Telle qu'elle est, la JS2 de route réserve des surprises techniques. En guise de poutre centrale, un sandwich d'aluminium et de polyuréthane. Et des suspensions à la fois convaincantes et intrigantes : triangles superposés aux quatre coins, classiques et respectables, et un amortisseur inséré à la barre antiroulis arrière.

A la conduite non plus, la Ligier n'est pas banale. Position de conduite juste parfaite. Guy Ligier avait placé très haut au cahier des charges la visibilité et ça marche. Sauf pour le trois quarts arrière, mais ce n'est pas son créneau. Il pourrait y avoir davantage de moteur, évidemment, selon les canons d'aujourd'hui, et il pourrait être plus enthousiaste. Mais en haut des tours, le V6 Maserati pousse gentiment (la version 3 litres ajoute 25 ch bienvenus), via une boîte à la commande imparfaite mais très bien placée. La tenue de route est joliment neutre, avec très peu de roulis, un nez très précis et un niveau d'adhérence élevé, dû à l'excellent équilibre plus qu'aux pneus, évidemment loin des critères actuels. La surprise est pour le confort ! Cette machine légère et tout entière dédiée au sport, avec son habitacle presque nu, dépourvu de toute « double épaisseur », est étonnamment avenante. Bien meilleur rapport facilité-efficacité-confort que, au hasard, une 911 1973. Mais qui l'a su ? Dommage...

Loin devant Mercedes ou Jaguar

La SM, à présent... Si vous faites vos premiers kilomètres en passager, vous les occupez à détailler l'univers de bord, à la fois discret et farouchement Sixties, d'un exotisme façon robe en métal de Paco Rabanne. Vous êtes un peu comme au cinéma et il vous faut un moment pour vous rendre compte que vous survolez la route... Si le collectionneur est joueur, il vous fera peut-être « le coup du gendarme couché » : à 30 ou 40 km/h, le franchir sans ralentir ! Vous voyez arriver l'obstacle, accroché à vos lombaires et puis... rien du tout. Une sensation sans équivalent. Même une actuelle C6, raffermie pour moins flotter, est moins impavide sur les sollicitations verticales.

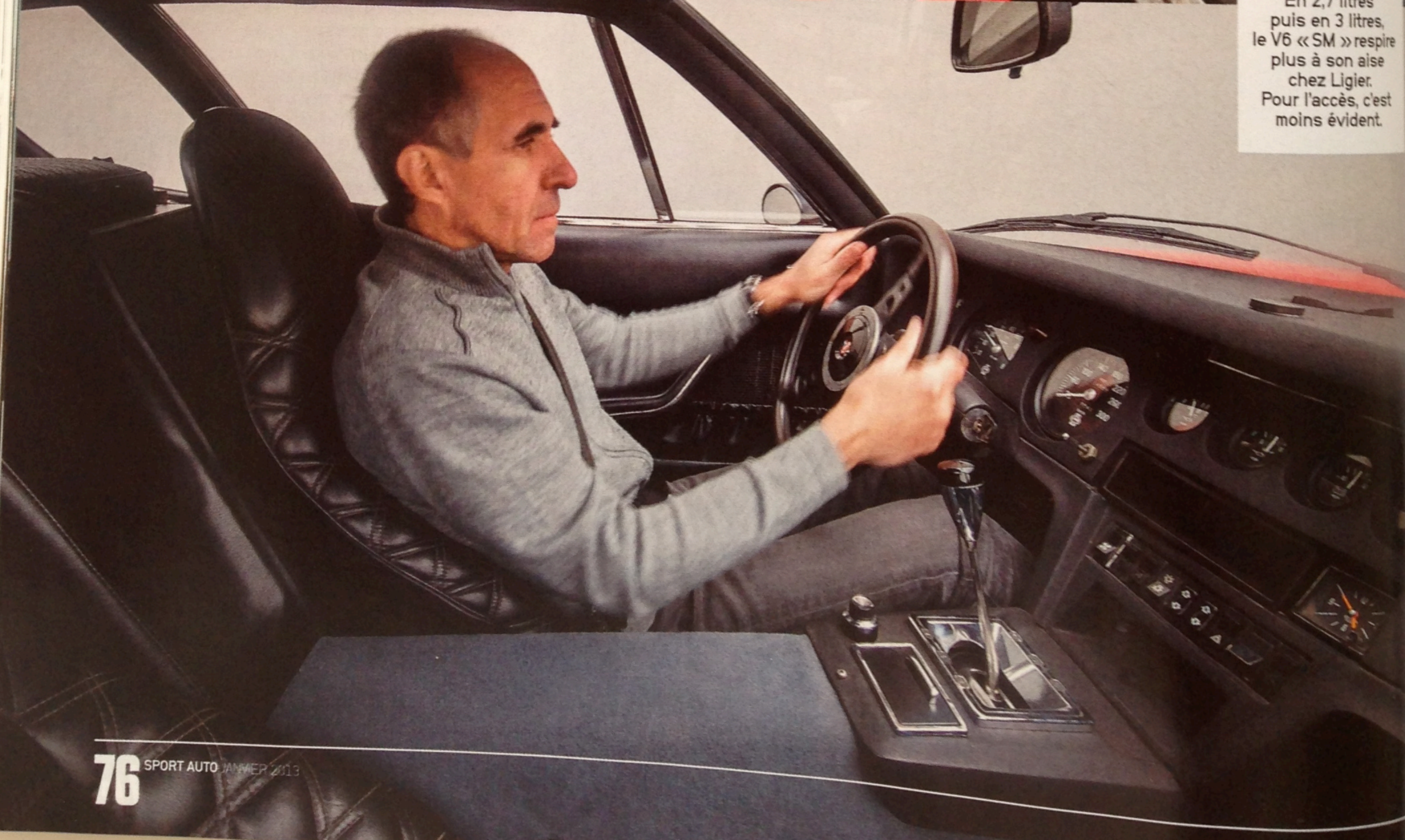
MATCH RETOUR | Ligier JS2 vs Citroën SM



Une ligne gracieuse sans mièvrerie (Frua), un châssis efficace et léger (Têtu) : Guy Ligier avait tout bon !



En 2,7 litres puis en 3 litres, le V6 « SM » respire plus à son aise chez Ligier. Pour l'accès, c'est moins évident.

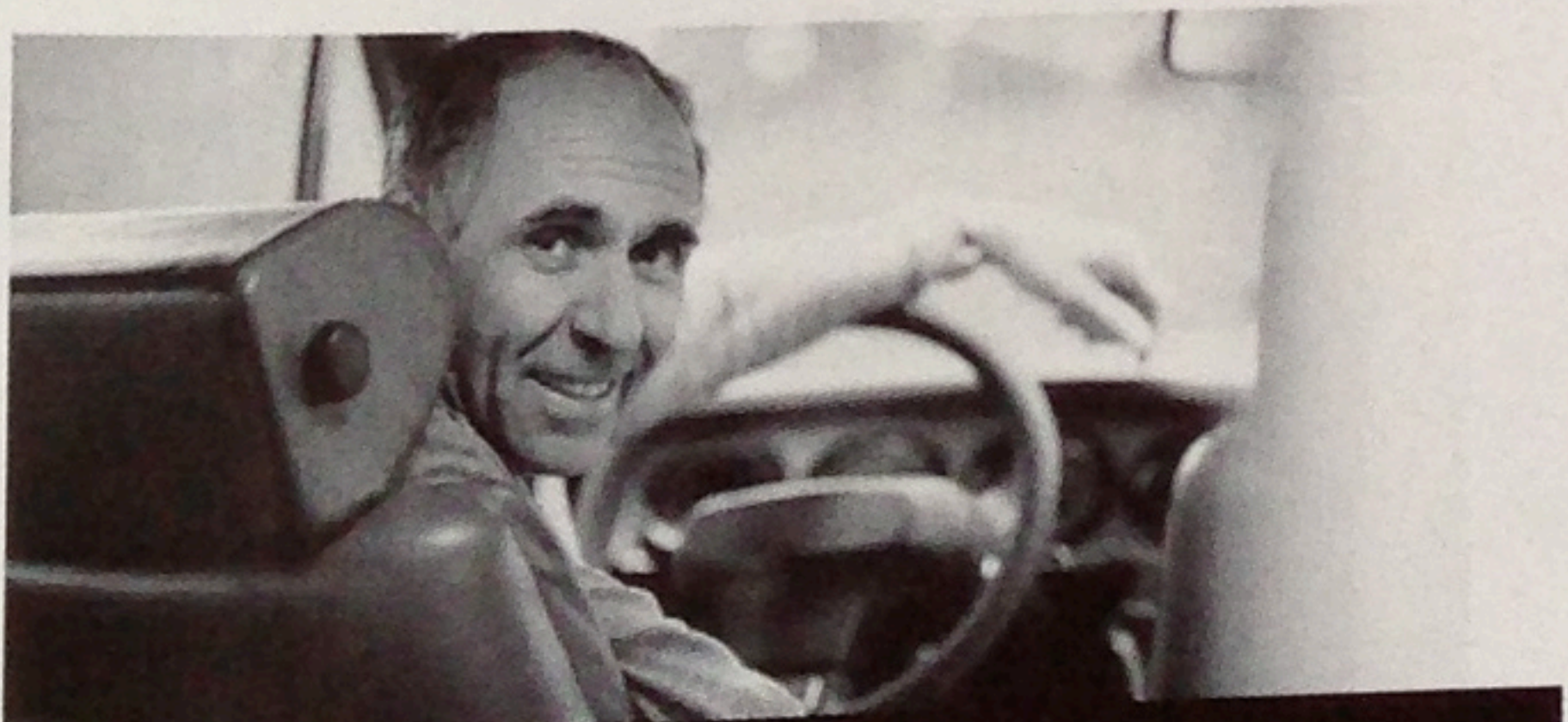


> L'envie est forte de prendre le volant bizarre. Et vivant ! Même à l'arrêt, il est doté d'un rappel asservi qui remet les roues en ligne sans rien vous demander... Si vous avez interrompu votre manœuvre pour converser une seconde avec les passagers arrière, c'est un coup à foncer dans le mur ! En roulant, le premier contact est aussi déroutant. Vous braquez trop, tant la direction est directe et sensible. Et si vous lâchez le volant un micro-instant, il se débobine instantanément... Il n'y a plus qu'à réapprendre à conduire ! Sur console vidéo par exemple... Car la Citroën allie de vraies qualités sportives à la volonté de vous séparer totalement de la route. Plus la route est mauvaise, plus le confort est stupéfiant. Ajoutez des freins brutaux mais efficaces et le meilleur éclairage du monde en son temps et la SM est bien armée pour signer des temps en spéciale. Quand même, le moteur est un peu lisse pour ça et les dimensions de l'avant vous privent un peu d'aisance. Mais quelle vivacité à se jeter au

Même destin à contretemps pour la Ligier et la SM, nées pour le rêve et disparues bien trop jeunes, tuées par la crise.

point de corde ! D'ailleurs, en course, des SM vitaminées s'offrent carrément le rallye du Maroc et signent de belles perfs au Portugal ou au Bandama. La Ligier, elle, s'adjuge un doublé sur le Tour Auto 1974 et une deuxième place au Mans, bien aidée par un V8 Cosworth !

Le début des années 70 reste un avenir avorté, un moment d'enthousiasme assommé par une grande crise de réalisme économique. Pas de chance pour la JS2, qui arrête sa carrière sans profiter de la notoriété internationale que lui aurait donnée, deux ans plus tard, l'engagement de Ligier en F1. Ni pour la SM, privée de toute déclinaison en carrosserie, par exemple une quatre portes qui aurait élargi la clientèle. Citroën n'avait plus les moyens et après le rachat, Peugeot, en toute clairvoyance, a préféré cantonner la marque à la fabrication de Visa et s'offrir l'aventure Talbot. Dommage... ■



L'avis de Robert Puyal

Aujourd'hui, les deux machines distillent un entêtant parfum de nostalgie. Elles offrent surtout une belle opportunité de rouler différent, dans une GT efficace et méconnue ou dans un grand coupé aux manières totalement à part. La Ligier, forcément, a notre préférence : une vraie sportive, vraiment voyageuse. Mais il faut reconnaître que c'est la SM qui dépayse le plus !

Performances annoncées

	CITROËN SM	LIGIER JS2
VITESSE MAXI	191 km/h	230 km/h
400 m. DA	16"2	13"1
1 000 m. DA	30"5	25"0

Technique

Années de production	1969 - 1975	1971 - 1975
Exemplaires produits	12 920	+/- 280
MOTEUR		
Type (nbre de cylindres)	V6 à 90°, central avant	V6 à 90°, central arrière
Cylindrée	2 670 cm³	2 965 cm³
Compression	9	9
Distribution	4 arbres à cames en tête	4 arbres à cames en tête
Alimentation	3 carbus Weber double-corps	3 carbus Weber double-corps
Puissance maxi	170 ch à 5 500 tr/mn	195 ch à 7 200 tr/mn
Couple maxi	23,5 mkg à 4 000 tr/mn	24,5 mkg à 4 000 tr/mn
TRANSMISSION		
Type, nbre de rapports	Traction, 5 synchronisés	Propulsion, 5 synchronisés, autobloquant en option
CHÂSSIS - CARROSSERIE		
Structure	Monocoque acier	Poutre centrale alu, plancher sandwich métal polyuréthane, carrosserie plastique
Suspension AV	Hydropneumatique, roues indépendantes	Triangles superposés, barre stabilisatrice
Suspension AR	Hydropneumatique, roues indépendantes	Triangles superposés, barre stabilisatrice avec amortisseur transversal
Freins AV/AR	Disques in-board/disques	Disques
Direction	Crémaillère, assistance à rappel asservi	Crémaillère, pas d'assistance
Poids constructeur/contrôlé	1 450 kg/-	950/1 030 kg
Rapport poids/puissance	8,5 kg/ch	5,2 kg/ch
DIMENSIONS - CAPACITÉ		
Longueur - largeur - hauteur	4 893 - 1 836 - 1 324 mm	4 250 - 1 720 - 1 150 mm
Empattement	2 950 mm	2 350 mm
Voies AV/AR	1 526 - 1 326 mm	1 400 mm - 1 360 mm
Pneumatiques AV & AR	195/70 R 15	185/70 R 14
Coffre	488 dm³	312 dm³
Carburant	90 l	92 l
BUDGET		
Prix 1971	51 800 F	74 000 F
Equivalent 2012 (INSEE)	52 000 €	76 500 €
Estimation Sport Auto	18 000 €	40 000 €



Remerciements... au propriétaire de la Ligier, Patrick Peter, qui nous a confié sa voiture, au sortir d'une restauration complète au garage Daunat (www.daunatclassique.com). C'est ce même spécialiste des DS et SM qui nous a proposé de conduire la superbe SM 1971 exposée au dernier Mondial de l'automobile, avec l'accord du Patrimoine Citroën auquel elle appartient.