

► ESSAI CG 1200S 1969-1970

Sources *de plaisir*



Après des années de bons et loyaux services pour les marques Delahaye, Alpine, DB Panhard et CD, la Carrosserie Chappe frères et Gessalin va passer, en 1966, du rang de sous-traitant à celui de constructeur automobile. En seulement huit années de production, elle va réaliser l'une des sportives françaises les plus pétillantes et désirables de sa génération.



La CG 1200S rouge est un coupé hard-top de 1969. Il conserve exactement la même ligne que le coupé ainsi que les glaces coulissantes montées sur une armature fixe en aluminium. Au premier plan, la CG orange n'est pas un vrai spider. C'est un coupé hard-top modifié sur lequel des glaces descendantes ont été adaptées. Sa réalisation est impeccable.



Fluides et épurées, les lignes du spider CG 1200S sont harmonieuses. Le porte-à-faux arrière est, certes, un peu long, mais le galbe des ailes, renforcé par la fine prise

d'air, estompe cette impression.



L'habitacle du spider CG est un subtil mélange entre confort et sportivité. En plus d'être agréable à l'œil, le tableau de bord du Spider est complet et très bien agencé : tout est visible d'un seul coup d'œil !



Même capoté, le spider conserve une ligne agréable. Rare sur ce type de modèle, la visibilité n'est pas totalement obstruée.

Quel beau métier que le journalisme ! On rencontre des gens sympas et, cerise sur le gâteau, on essaye leurs autos ! Tenez, le mois dernier, je me suis retrouvé au volant de deux bombinettes aux rondeurs évocatrices et au tempérament bien trempé : j'ai nommé la CG 1200S. Techniquement aboutie avec une philosophie des plus logiques – « le poids c'est l'ennemi » – et esthétiquement très réussie avec un dessin tout en courbe, elle joue à fond la carte de la séduction. La première est un spider 1200S dans une livrée orange cent pour cent seventies, la seconde est un coupé 1200S hard-top de 1969 d'un rouge évocateur qui, pour ne rien vous cacher, a été emprunté à Ferrari. Si la marque CG a réussi à construire des voitures pleines de tempérament capables de se mesurer aux plus célèbres, elle reste avant tout l'exemple d'une certaine vision de l'automobile. Une idée qui aurait mûri loin des spéculations des grands groupes, dans une sorte de cocon familial. Celui des frères Chappe et de Jean Gessalin.

La fine équipe

Après la Seconde Guerre mondiale, en 1946 précisément, l'atelier des frères Chappe, à Saint-Maur-des-Fossés, changea de raison sociale pour deve-

nir la SARL Carrosserie Chappe Frères et Gessalin. Chacun y avait sa spécialité. Amédée Gessalin manipulait le bois et le métal, Abel Chappe était le surdoué de la mécanique, son petit-frère Louis savait aussi bien transformer une feuille de métal – qu'elle soit d'acier, d'aluminium ou de laiton – que confectionner la sellerie d'une automobile. Le cadet, Albert Chappe, était le « gérant » et, enfin, Jean Gessalin maniait le stylo à la perfection. Nous sommes au début des années 1950 et les progrès de la technique commencent à révolutionner tous les corps de métiers. La carrosserie automobile est bien évidemment concernée par cette évo-

lution et, heureusement, les Chappe vont s'y engouffrer et se lancer dans le polyester stratifié. Peu connu en Europe, ce produit révolutionnaire sera importé par les établissements Arnaud jusqu'en France : « Nous nous sommes donc mis à fabriquer des moules devant permettre de reproduire notre carrosserie (celle d'un coach sur plate-forme de 4 CV Renault). Ce fut assez laborieux, car nous avions très peu d'indications, c'était la découverte ! Enfin, les moules virent le jour et la reproduction des carrosseries put commencer » témoigne Albert Chappe dans le livre de Michel Delannoy *Les Artisans constructeurs*. Au cours de leur carrière, tout ce beau monde va réaliser des réparations de voitures de tourisme pour le compte de personnalités comme Charles Pozzi ou des études et des carrosseries spéciales pour Simca, CD Panhard, René Bonnet, Arista, UMAP, Alpine ou encore Charles Deutsch. Le travail ne manque pas, mais petit à petit, les clients commencent à s'équiper pour produire eux-mêmes ou connaissent des difficultés à tenir leur budget. Nous sommes en 1964 et l'idée de concevoir entièrement une voiture, comme ce qu'ils avaient effectué avec les Alpine GT4, commence à faire rêver la petite entreprise de Brie-Comte-Robert.

Les prémisses de CG

Pourquoi rester anonyme quand on a l'envie et le talent pour jouer les premiers rôles ? C'est un peu dans cette logique que vont se lancer les frères Chappe et Jean Gessalin. Associés pour le meilleur dans les nouveaux ateliers de Brie-Comte-Robert depuis 1961, ils décident de mettre en avant leurs qualités internes dans un projet d'envergure : construire un cabriolet à la finition confortable pour concurrencer les Triumph Spitfire, MG Midget et Fiat 850. Fort de leurs expériences passées, ils décident de réaliser la carrosserie en polyester, pour réduire le poids de l'engin au maximum, et de fabriquer un châssis-poutre renforcé par deux caissons



Sur les catalogues d'époque, CG mettait en avant le plaisir de conduite et les lignes attirantes du spider. Elles étaient affichées respectivement à 22 726 et 23 255 francs TTC en 1970.



Gérard Magrot a restauré lui-même son spider 1200S.

Les coqs en pâte

Ils sont arrivés aux CG un peu par hasard. Après avoir eu entre les mains un coupé Simca 1000 Bertone sous-motorisé, puis un coupé Simca 1200S grignoté par la rouille, Simon Delorme a franchi le pas et a totalement restauré son auto avec l'aide de quelques copains. Et quel résultat ! Une CG sans corrosion et avec des chevaux... Elle est tout simplement splendide ! Quant à Gérard Magrot, c'est en cherchant une Rallye 2 qu'il découvre une CG. Depuis, il n'est pas impossible de le croiser, lors d'une course de côte, au volant de son proto 548.



Plus affûtée, la CG de Simon Delorme est un vrai régal.



Dénommés B 1200 par l'usine, pas plus de 20 spiders sortirent de Brie-Comte-Robert contre 180 coupés et coupés hard-top.



Le hard-top vient mourir sur les ailes du CG 1200S, réduisant visuellement la longueur du porte-à-faux arrière. Option de l'époque, les jantes Momo tout aluminium de



À partir de 1969, l'entourage des phares et de la poupe arrière dans une autre teinte fait son apparition au rang des options.



On reconnaît les feux arrière du coupé Simca 1000, en revanche, les échappements affichent la présence d'une mécanique plus poussée. En bas, la préparation Barraquet jouait sur le moteur et l'échappement.

latéraux et un plancher en acier chargés de rigidifier l'ensemble. Encore une fois, dans le clan de Brie-Comte-Robert, chacun a sa place et sa fonction. Si Jean Gessalin s'attaque tout de suite au dessin de la belle, Abel, Louis et Albert Chappe sont chargés de trouver la mécanique. Et c'est justement là que ça coïncide ! Renault travaille en partenariat avec Alpine et René Bonnet, Panhard et Citroën n'ont pas franchement la cote auprès des indépendants, et Peugeot fournit des moteurs à Charles Deutsch. Il ne reste plus qu'à contacter le troisième constructeur français proposant des moteurs suffisamment performants : Simca. Sans se préoccuper de savoir si la maison mère était d'accord pour fournir des moteurs, la « bande des 4 » va recevoir l'aide précieuse du concessionnaire Simca local, Roger Ciret, qui, dès le début, fournira les pièces nécessaires à la mise en route du projet. La transmission, les trains roulants et la mécanique seront donc ceux d'une Simca 1000 GLS et, un an plus tard, en octobre 1966, la marque CG voit le jour au Salon de l'auto, avec un petit spider, le cabriolet A 1000. Si les

13 pouces remplacent les Delta Mics 8 branches d'origine.

Les phares additionnels sont empruntés à la Citroën DS.

Extrêmement léger, le hard-top est en polyester et ne dépasse pas les 10 kg. Une fois ce dernier retiré, la ligne de la CG est reconnaissable à ses glaces coulissantes montées sur des armatures fixes en aluminium.



lignes de la voiture sont séduisantes (parfois jugées pas assez viriles), les performances du petit 944 cm³ de seulement 40 CV ne sont pas tonitruantes. Il faut donc revoir la copie, ce qui n'empêche pas la commercialisation des premières voitures par le garage Ciret de Brie-Comte-Robert. L'année suivante, la Sport 1000 est présentée pour répondre aux demandes des plus exigeants, avec une conception plus poussée et surtout un poids encore allégé. Mais la vraie nouveauté arrive au Salon de l'auto 1968 avec l'apparition de deux nouveaux moteurs chez Simca : le 1 118 cm³ de 49 ch (qui ne restera qu'un an au catalogue) et, surtout, le 1 204 cm³ de la 1200 S qui offre la bagatelle de 80 ch. Les choses sérieuses peuvent alors commencer. Dénommée B 1200, la CG 1200S reçoit la mécanique du coupé Simca 1200S commercialisé un an plus tôt. Proposés soit en cabriolet soit en coupé avec hard-top, ces deux modèles reprennent la direction à crémaillère du coupé Simca à la place du boîtier Gemmer à vis et reçoivent un servo-frein créant un petit bossage sur le capot avant. Les modifications pour

accueillir le moteur 1200S sont extrêmement simples. Il suffit d'apporter un pan coupé sur l'angle du filtre à air, ce qui change légèrement la ligne avec la disparition du bossage sur le capot moteur.

Le cocktail du coq

Avec seulement 660 kilos sur la balance et un comportement très sain, la petite CG 1200 S va même faire mieux que sa mère spirituelle, la Simca 1200S. Véritable réussite esthétique, je contemple les deux bolides. Ici, tout a été fait avec beaucoup de finesse. La ligne plongeante du capot et les deux longues portées de DS à son extrémité évoquent les Berliettes de Jean Rédélé. En réalité, rien ne vient alourdir le dessin inspiré de Jean Gessalin. De profil, le résultat est tout aussi magnifique, avec les deux entrées d'air sur les ailes arrière. Tout a été traité dans le détail. Les charnières du capot avant soulignent les rondeurs et celles des portières les accentuent. Les poignées de portes minimalistes au possible rappellent l'éthique de la marque, tout comme la finesse des pare-chocs, qui contribuent également à la ligne fluide de la CG. Jusque dans les



Le bouchon de réservoir, derrière la lunette arrière, est encore une touche de sportivité.



Tout est dans le détail, comme en témoignent les poignées intérieures du spider.



Les initiales du sigle CG ont pour définition : « Chappe et Gessalin »... ou Coq Gaulois ?



Le petit bossage sur le capot avant est dû à l'arrivée, en 1970, d'un servo-frein placé dans le coffre.



La face avant des 1200 S ressemble étrangement à celle des Berlinette. La fine prise d'air logée sous la plaque d'immatriculation alimente le radiateur situé à l'avant.

moindres détails, la ligne générale respire le bon goût. Dans la fine prise d'air de la jupe avant, dans le bouchon du réservoir d'essence situé derrière la lunette arrière, dans la finesse des montants de pare-brise ou encore dans la courbe de la custode arrière: l'harmonie règne. Au ras du sol (12 cm), les deux autos semblent prêtent à bondir. Qu'à cela ne tienne, je prends place à bord du coupé hard-top.

Embarquement immédiat

Après une petite séance de contorsions, je m'installe dans le minuscule baquet et, là, l'impression d'être assis sur la route me saisit! Bien calé, il n'y a plus qu'à tourner la clef. Mais pour ça, il faudrait que j'arrive à l'attraper! Soudé au baquet par un harnais quatre points, il m'est impossible d'atteindre la clef de contact. Pour remédier à cela, Simon Delorme, son propriétaire, a eu la bonne idée d'installer un bouton à côté du levier de vitesse. Ouf! À la première pression, le moteur (préparé par Barraquet et poussé à environ 120 ch) débute une partition plus proche du concert de rock que de celle d'un gondolier vénitien. Les premiers virages s'enchaînent et immédiatement la vivacité de l'auto s'affiche. Réagissant au premier coup de pédale, le poids plume de la belle s'envole, mais on peut compter sur un freinage très efficace en cas de grosses chaleurs. Au début, un peu déroutante, l'assistance de freinage Master Back de la 1200 S est très efficace. Il faut bien doser la pression du pied et ne pas écraser la pédale de frein si l'on ne veut pas que les quatre disques bloquent les roues. Heureusement, au fur et à mesure que les freins



Si Michel Tapie est le plus connu des préparateurs moteurs des CG, Barraquet n'en reste pas moins un maître en la matière. Ici, la préparation offre environ 35 CV supplémentaires.

Chaque élément de carrosserie avait son propre moule. Il fallait compter 120 heures pour la fabrication en polyester et 80 heures pour leur assemblage.

montent en température, l'impression d'être propulsé vers l'avant s'atténue. En courbe, l'auto affiche la même homogénéité et fait preuve d'une tenue de route incroyable. Il faut avouer cependant que le carrossage négatif y est pour beaucoup. Comme toutes les voitures avec le moteur en porte-à-faux arrière, il faut bien accompagner l'auto et maintenir les gaz pour ne pas se laisser surprendre.

Au niveau de la position de conduite, tout a été conçu pour que le pilote fasse corps avec la voiture. Le pédalier est un régal pour le talon-pointe et le petit levier de vitesse tombe parfaitement sous la main. Les débats extrêmement secs décuplent le plaisir et garantissent des changements de vitesse éclairs. Seul le deuxième rapport avait tendance à sauter le jour de notre essai, signe que le pignon de «deux» commençait à faiblir. Il nous faut noter un défaut tout de même: le petit volant, orné de l'emblème dessiné par Uderzo, était un peu trop bas pour les grands gabarits. L'écart entre sa



C'est au Salon 1970 qu'apparaît pour la première fois l'emblème de la société: un coq gaulois sur un drapeau à damier, dessiné par Albert Uderzo.

base et mes jambes n'était pas suffisant pour effectuer un tour complet sans devoir changer les mains de position. Mieux vaut ne pas avoir à effectuer un contre-braquage dans cette position!

Du vent dans les plumes

Pour me remettre de mes émotions, je décide de changer de véhicule et me glisse derrière le volant du Spider 1200 S de Gérard Magrot. Là, changement de décor. Si la présentation reste la même, tout semble plus feutré. Les contre-portes sont recouvertes de skaï et les sièges baquets paraissent un peu plus larges (CG proposait deux largeurs). Le spider CG se veut plus confortable mais présente tout de même un comportement de tout premier ordre, avec une rigidité exemplaire. Moins rageur, le son du moteur est très sympathique et s'accorde parfaitement à l'utilisation plus tranquille de l'auto. D'ailleurs les vitres descendantes sont «un luxe» par rapport aux glissières du coupé hard-top et le très haut pare-brise protège correctement les occupants des remous d'air. Encore une fois, l'instrumentation est complète et joliment agencée avec, de gauche à droite, le compte-tours gradué jusqu'à 8 000 tr/mn, la pression d'huile encadrée par le témoin des clignotants et le témoin des feux de route, le compteur de vitesse, la commande du ventilateur, celle des essuie-glaces et, enfin, au centre de la planche de bord, la température d'eau, la jauge à essence et une montre (option de l'époque). La console centrale est, elle, ornée d'une belle radio Ara, d'un allume-cigare et d'un ravissant cendrier. Mais elle a tout d'une grande cette petite CG! On pourrait presque partir en balade à quatre, à condition que les passagers arrière plient leurs



La carrosserie du spider est en deux parties (l'avant et l'arrière). Elles sont boulonnées puis «popées» sur le châssis à poutre centrale. L'assemblage total de la voiture demandait 462 heures.



Loger le moteur du coupé Simca 1200 S à l'arrière de la CG ne posait pas beaucoup de difficultés. La seule modification vient du pan coupé sur l'angle du filtre à air.

jambes derrière les oreilles! Ces places arrière se révèlent d'ailleurs très pratiques au moment de ranger des bagages, car ce n'est certainement pas le petit coffre avant, déjà bien encombré par la roue de secours, qui va faire le poids. Au chapitre de la conduite, l'absence d'un cinquième rapport se fait moins sentir sur le spider. La boîte possède des débrayements un peu plus importants entre chaque rapport et le pédalier n'est pas vraiment conçu pour faciliter le talon-pointe. D'ailleurs Gérard Magrot a préféré retirer l'assistance de freinage sur son auto. En d'autres termes, si la première est faite pour aguicher les fans de sensations pures, la seconde ravira les jeunes pères de famille à la recherche d'une voiture à la conduite plus coulée, mais capable de venir taquiner le chrono.

Encore une fois, nous pouvons nous poser la question: mais pourquoi la marque CG n'est-elle plus là? Le choc pétrolier y est, bien entendu, pour quelque chose. En y réfléchissant bien, si le coq était encore vaillant de nos jours, ses productions seraient en train de se battre avec les génialissimes Lotus Élise et autres Caterham...

Gautier Rossignol
Photos Antoine Pascal

CG 1200S

- Moteur: 4 cylindres en ligne inclinés de 15° sur la gauche (marque Simca)
- Cylindrée: 1 204 cm³
- Puissance: de 80 à 85 ch DIN
- Distribution: soupapes en tête commandées par culbuteurs, tiges et poussoirs. Arbre à cames entraîné par chaîne
- Alésage x course: 74 x 70 mm
- Alimentation: deux carburateurs horizontaux double corps et pompe mécanique ou électrique
- Transmission: aux roues arrière
- Boîte de vitesses: mécanique, type boîte-pont, à 4 rapports avant synchronisés et marche arrière
- Direction: à crémaillère
- Freins: avant et arrière à disques, à étrier flottant à un seul cylindre et deux garnitures, dont une fixe
- Suspension avant: à roues indépendantes, montées sur ressort transversal et bras articulés. Une barre antidive complète l'ensemble
- Suspension arrière: à roues indépendantes, montées sur des ressorts hélicoïdaux par l'intermédiaire de bras oscillants tirés
- Structure: caisse en stratifié polyester et châssis constitué d'une poutre centrale, profilés, soudés électriquement, et cadre formant longerons latéraux en tôle pliée soudée électriquement
- Pneus AV/AR: 145HR13/155HR13
- Longueur: 4,02 m
- Largeur: 1,54 m
- Hauteur libre au-dessus du sol: 0,12 m
- Empattement: 2,23 m
- Voie avant: 1,25 m
- Voie arrière: 1,30 m
- Poids avec les pleins: 660 kg
- Vitesse maximum: 185 km/h
- Prix du cabriolet en 1969: 21 980 francs
- Prix du coupé en 1969: 21 480 francs
- Production: environ 405 exemplaires, tous modèles confondus

Cette petite tirette n'est autre que le starter, situé sur le tunnel de transmission entre les deux baquets, juste derrière le levier de vitesse.

