

CG, Une affaire familiale dynamique

Article extrait de la « Revue Technique Automobile - mai 1973 » corrigé de quelques erreurs afin de respecter la vérité.



Depuis quarante ans, la famille Chappe a fait de la carrosserie sa spécialité. Installée à Saint-Maur, près de Paris, peu après la première guerre mondiale, elle a d'abord habillé les châssis qu'on lui présentait, de carrosseries bois boulangère, normande, etc.

DU BOIS AU METAL.

Et puis au fur et à mesure des évolutions techniques, elle en vint à la carrosserie métallique. Cependant, ce n'est qu'après la guerre 39-45, en 46 à l'occasion de l'association avec Amédée GESSALI N, que la SARL CHAPPE Frères est devenue la SARL CHAPPE Frères et GESSALI N.. Un nom qui allait faire son chemin.

PUIS AU PLASTIQUE.

Dépassant le métal, on passe au plastique.

La nouvelle firme, en effet, fût l'une des premières en France à se lancer dans la production de carrosseries en plastique armé. C'est elle qui "inaugura" l'emploi de la résine polyester armée de fibre de verre, dans notre pays, utilisant d'ailleurs des produits directement importés des U.S.A.

Le métal n'était pas abandonné pour autant, car à la CG, on sait mener de front plusieurs combats.

En 1950, CG participe à la réalisation de carrosseries en aluminium pour Talbot.

DEVENIR CONSTRUCTEUR.

En 1953 grâce à la carrosserie en plastique armé, étudiée et réalisée pour la "Monomill" de René Bonnet, la firme de simple carrossier habilleur devient carrossier constructeur.

Cette nouvelle dimension de l'entreprise lui permet de présenter le coach baptisé "Alpine" par Jean REDELE qui en assura la diffusion et qui fut dessiné par Jean GESSALIN.

Cette voiture vaudra à la maison la médaille d'Argent "Art et Industrie" du Salon de l'Automobile.

Devant le succès grandissant, les installations de Saint-Maur étaient évidemment devenues trop exigües. La CG, en 1960, s'installe dans la nouvelle zone industrielle de Brie-Comte-Robert.

En 1962 c'est à nouveau au Salon de l'Automobile une médaille "Art et Industrie", celle-ci pour récompenser la sortie de la "GT 4" Alpine.

Parallèlement, cette même année quatre prototypes pour les vingt-quatre Heures du Mans sont construits pour Charles Deutsch, de même que trois autres "protos" "Djet" pour René Bonnet.

UNE VRAIE CG.

Après une collaboration suivie avec plusieurs constructeurs, CG, en 1966, décide de créer une voiture à son nom, une voiture de sport bien entendu puisque c'était dans ce domaine que l'expérience de la firme était la plus poussée. On voit donc apparaître la CG type "A 1000" dessinée par Jean Gessalin et équipée d'une mécanique issue de la Simca 1000. Puis devant le bon accueil du public, la société persévère et sort bientôt (1968) le type "B 1200", équipée des ensembles mécaniques de la Simca 1200, puis (1970) le coupé CG "MC". Quelquefois la CG reçoit une aide substantielle de Chrysler France pour tous les essais, homologations conformes aux normes actuelles de sécurité. C'est ainsi que le coupé CG "1300", la plus récente réalisation de la firme, commercialisée au début de 1972, a satisfait à tous les essais auxquels il a été soumis auprès de l'U.T.A.C.

LA VOITURE DE SON REVE.

Signalons que cette voiture, produite déjà à 150 exemplaires, est suivie par une clientèle fidèle.

Chaque acheteur attend sa propre voiture personnalisée, choisissant sa couleur - il n'y a pas de gamme de coloris - les équipements qu'il désire et même, en option, un moteur plus poussé.

Une partie de l'activité CG est tournée vers la fabrique de sièges baquets - 50 par jour - destinés à la firme Mod'Plastia, sièges utilisés sur les Simca 1 000 Rallye 2 et, bien entendu, sur le coupé CG 1300.



Les rouleaux de tissu "Roving" et de "Mat" sont disposés sur un râtelier placé à l'extrémité de la table de coupe. La découpe s'effectue à l'aide d'un ciseau électrique auto-affûtable. Ici découpe d'après gabarit de panneaux de tissu "Roving".



Cet assemblage très rigide de moules est monté sur un bâti tournant.



Avant de recevoir les couches de tissu "Roving" imprégnées de résine (3 et 4 couches dans les parties renforcées), ce qui fait une épaisseur moyenne de 2,5 mm - le moule reçoit une application de peinture vinylique additionnée de solvant pour éviter l'attache au démoulage ; ensuite projection du "gel-coat" au pistolet. Après que celui-ci sera polymérisé, on procédera à la stratification.



Les éléments avant et arrière, baie de pare-brise et lunette arrière avec panneaux de custode sont réalisés à part avant d'être intégrés dans le moulage général de la caisse. Ces éléments sont renforcés par des tubes métalliques (tube de 25 mm) enrobés.



Dès que la stratification est terminée, la pièce est détournée en coupant au tranchet tout ce qui dépasse du moule. Cette opération doit être effectuée à un moment très précis lorsque la résine est suffisamment prise pour ne pas risquer d'arracher les fibres, mais est encore assez tendre pour pouvoir être coupée.



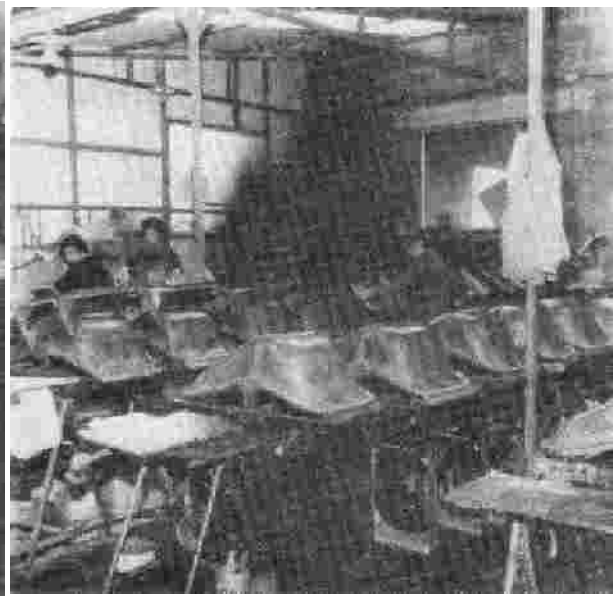
Après moulage de la carrosserie, les éléments avant et arrière (baie de pare-brise, lunette arrière) sont positionnés à leur emplacement respectif. Ils sont collés et maintenus en place par des serre-joints. Ici positionnement de la baie de pare-brise.



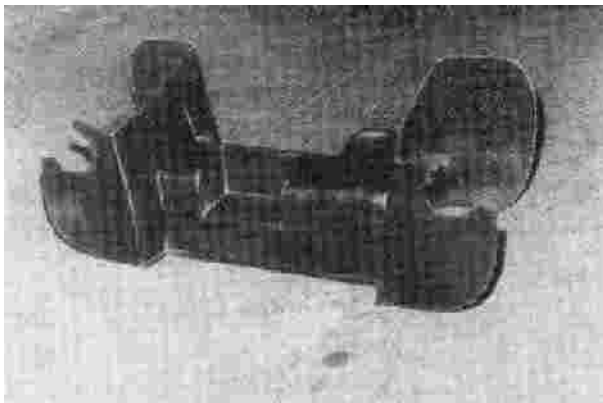
Démoulage de la carrosserie. Le moule comprend un grand nombre d'éléments boulonnés entre eux.



Fabrication des panneaux de portes, ici mise en place d'un tissu de verre Roving et imprégnation de la résine au pinceau.



Fabrication en série des sièges baquet.



Elément intérieur avant. Ici bloc avant. Tous ces éléments comprennent des pré-perçages afin d'avoir, à l'assemblage, un positionnement correct et rapide. Ils sont réalisés en résine appliquée au pistolet avec projection de fils coupés (renforts de tissus de verre placés judicieusement).

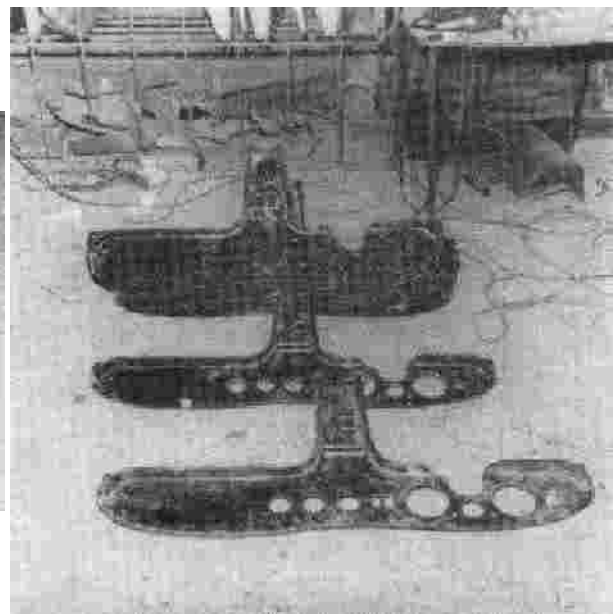
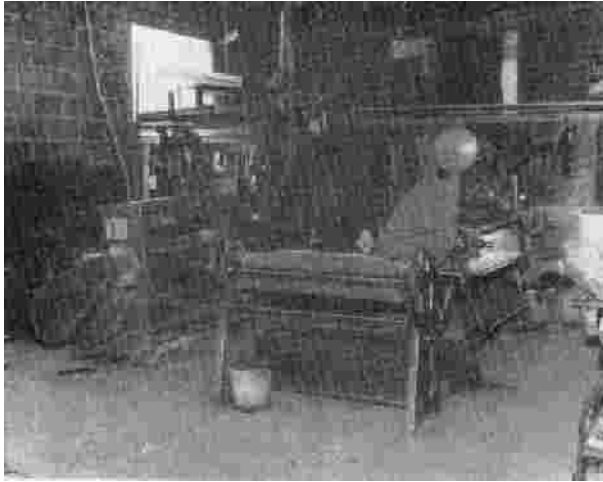
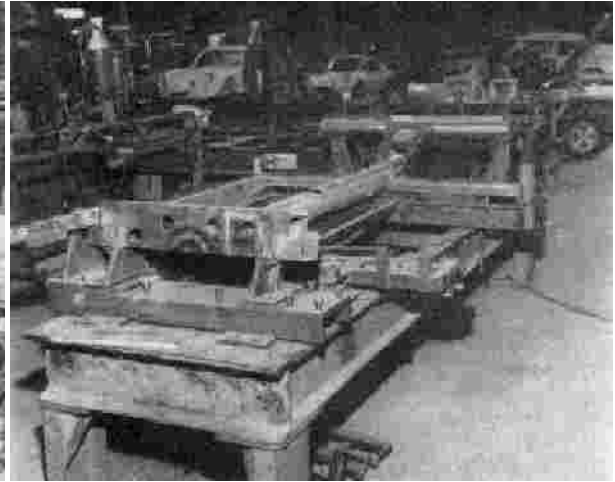


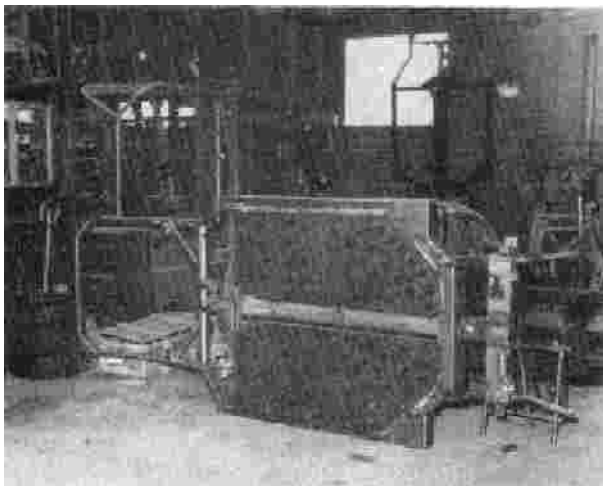
Planche de bord. (Résine + Mat de verre).



L'outillage pour la réalisation des soubassements. Cisaille, pileuse et pince à souder ARO (industrie).



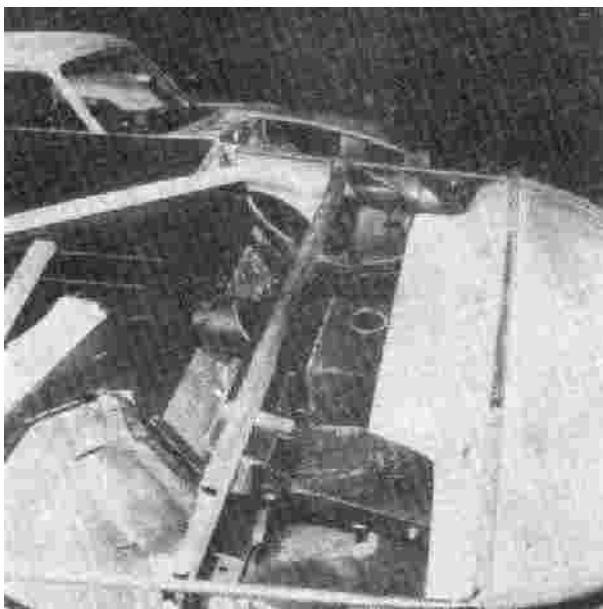
L'assemblage des châssis s'effectue sur un marbre Célette, à l'aide de montages spécialement adaptés.



Vue d'un châssis.



Montage pour assemblage de la carrosserie et du soubassement.



Détail de l'assemblage soubassement



Détail de l'assemblage soubassement

carrosserie, ici partie avant.

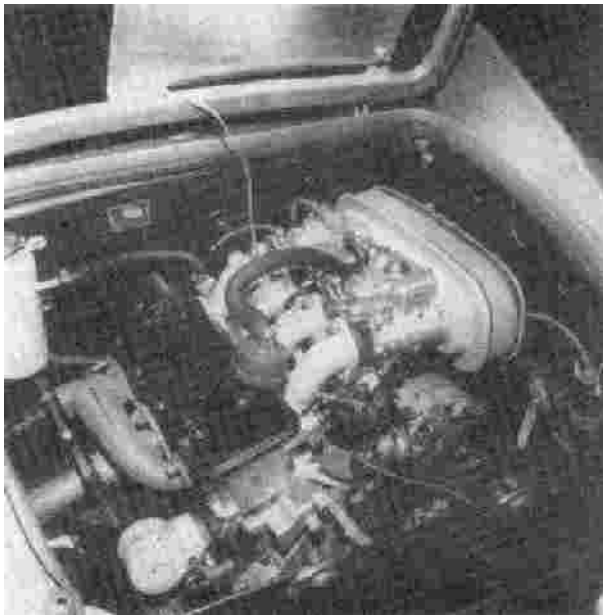


Carrosserie sous apprêt polyester.

carrosserie, ici partie arrière.



Finition, polissage de la carrosserie après peinture.



Vue du moteur "1000 Rallye 2" filtre à air réalisé en plastique armé et pipe d'admission CG.



Habitacle.



Vue générale des ateliers



1982...2012 : AMICALE CG : 30 ans de passion.



Article mis en ligne par l'Amicale CG pour une mise au point sur la vie de notre marque fétiche, notamment sur l'origine de la naissance du coach A 106 qui fut à de nombreuses reprises attribué par des journalistes peu respectueux de la vérité à Jean Rédélé. (Pour de plus amples détails, lire le livre « Chappe Gessalin des artisans constructeurs »). Notre but ici n'est pas de minimiser l'œuvre de Jean Rédélé mais de rendre à « César ce qui appartient à César » et ne plus continuer de lire à l'avenir des informations erronées.

En hommage à Jean GESSALIN membre d'honneur de notre Amicale, fils d'Amédée.

En mémoire de : Albert CHAPPE

Abel CHAPPE

Louis CHAPPE

Amédée GESSALIN

P/O le Bureau de l'Amicale.