

DE LA CHAPELLE TYPE 55

RETOUR AUX SOURCES



Réplique inspirée de la Bugatti 55, la De la Chapelle se situe hors du temps et des habitudes stylistiques actuelles trop influencées par les lois de l'aérodynamisme ou de l'ergonomie.

La voiture est apparue pour la première fois au Salon de Genève 1978. Elle possédait à l'époque une mécanique d'Opel Commodore et un châssis tubulaire à poutre centrale. C'est peut-être la seule chose qui n'ait pas changé fondamentalement. L'empattement a grandi en 1980 et la De la Chapelle a hérité de petites

portières. Un châssis super sport avec des suspensions optimisées a été introduit enfin l'année dernière, ainsi qu'une variante 2 + 2, la Tourer. Techniquement, la De La Chapelle s'aligne sur les solutions habituelles des petits constructeurs; un châssis tubulaire avec une poutre centrale, à même de conférer une bonne rigidité de torsion, et une carrosserie en polyester armé de fibres de verre, composée d'un minimum de pièces. Seul le capot aux ouïes d'évacuation de chaleur est en aluminium, et fait à la main commé il se doit. Tous les composants sont sous-traités, la plupart dans des ateliers de la région de Lyon. De la Chapelle n'assemble qu'une voiture à la fois dans ses ateliers de Brignais. La gestation dure et difficile

met en œuvre à-peu-près tous les corps de métier, qui travaillent avec un soin attentif. Les suspensions avant sont à double triangulation, avec des combinés ressorts/amortisseurs présentant des débattements très faibles. La direction à crémaillère est positionnée exactement au centre de l'essieu pour limiter les variations angulaires parasites. En se penchant sous les énormes ailes plastique, on aperçoit un grand longeron qui court de l'essieu avant jusqu'à l'habitacle, et qui est sans doute là pour répondre aux normes de crash. La suspension arrière comporte elle aussi des doubles triangles, avec des barres de guidage longitudinales et des doubles combinés. Les porte-moyeux enfin, sont en alliage.

Le six cylindres BMW est disposé longitudinalement bien sûr et très en retrait du train avant, pour répartir au mieux les masses. On peut obtenir au choix un 2 litres de 129 chevaux, un 2,5 litres de 210 chevaux ou bien un 2,7 litres Alpina (les cotes sont propres à ce préparateur) de 210 chevaux.

L'habitacle apparaît comme un écrin précieux où le cuir et le bois créent une atmosphère inimitable. On se retrouve jambes allongées, bien calé dans le petit baquet de cuir, entre le panneau de porte et le tunnel. Le pédalier impose de porter des chaussures étroites, et la faible largeur de la carrosserie à cet endroit ne permet pas de reposer le pied gauche, ce qui devient désagréable à la longue. Le magnifique volant bois et acier poli, et le pommeau bois tombent

parfaitement en main. Le terme de planche de bord prend ici tout son sens, puisqu'il s'agit d'une véritable pièce polie et vernie dans laquelle sont encastrés des compteurs Jaeger réplique de ceux d'époque. Sur la console, les boutons de commande de la climatisation et c'est tout pour ce modèle. Mais il est évident que le catalogue d'option n'est pas limitatif. Avec la capote, la visibilité n'est pas si mauvaise que l'on pourrait croire. On aperçoit la route au bout de ce long capot, masquée en partie par les énormes phares chromés de chaque côté des ailes. La nuit cette vision est magnifique d'ailleurs, avec les compteurs beiges qui se détachent sur la planche de bord. Il n'est pas conseillé de rouler trop vite sans les panneaux latéraux de cette capote, sous peine de la voir se gonfler dangereusement. Ils se fixent à la place

des déflecteurs en verre sécurit que l'on range alors dans une pochette prévue à cette attention dans le coffre. Notons ici que si vous désirez partir en voyage, il vaut mieux conserver la capote, car vous libérez les quelques litres de capacité de ce minicoffre pour des bagages. Dans le cas contraire, il faudra les placer à l'intérieur, c'est-à-dire sous et sur les jambes du passager car il y a juste la place pour glisser une serviette derrière les sièges. Décapoté, on peut atteindre 100 voire 120 km/h sans grande gêne, grâce à la position de conduite sous le pare-brise. Les déflecteurs sont indispensables pour éviter les remous, à toutes les allures d'ailleurs.

La De La Chapelle est ici dans sa version Alpina, un magnifique moteur qui prend des tours avec allégresse et assure déjà un



2. A grande vitesse, les ailes avant créent une portance non négligeable. La direction non assistée n'est pas trop dure et ses caractéristiques de guidage évoquent en mieux celles des voitures à essieu rigide...

bon rapport poids/puissance de l'ordre de 5,3 kg par cheval. Au ralenti, les injecteurs font vraiment beaucoup trop de bruit. Rien ne vaut une batterie de carburateurs... Par contre, au delà de 4000 tours, les sonorités du six cylindres sont aussi envoûtantes que la poussée qu'il génère. L'étagement de la boîte accompagne parfaitement cette mécanique aussi souple que

nerveuse et qui procure un vrai plaisir. La motricité ne pose pas le moindre problème. Mais il est vrai que ce modèle dispose d'un autobloquant, très discret d'ailleurs. La direction n'est pas trop dure, malgré le manque d'assistance. On ne doit pas parler de manque d'ailleurs car une assistance serait tout à fait déplacée sur une voiture de ce type. Elle s'avère très directe et sans le moindre rappel autour du point milieu, à l'image d'une direction de Ferrari 328, par exemple. Il n'est guère conseillé de prendre appui sur ce volant en maniant le levier de vitesses, sous peine d'entraîner un changement de cap immédiat. Le rappel est inexistant et on doit impérativement ramener le volant après le

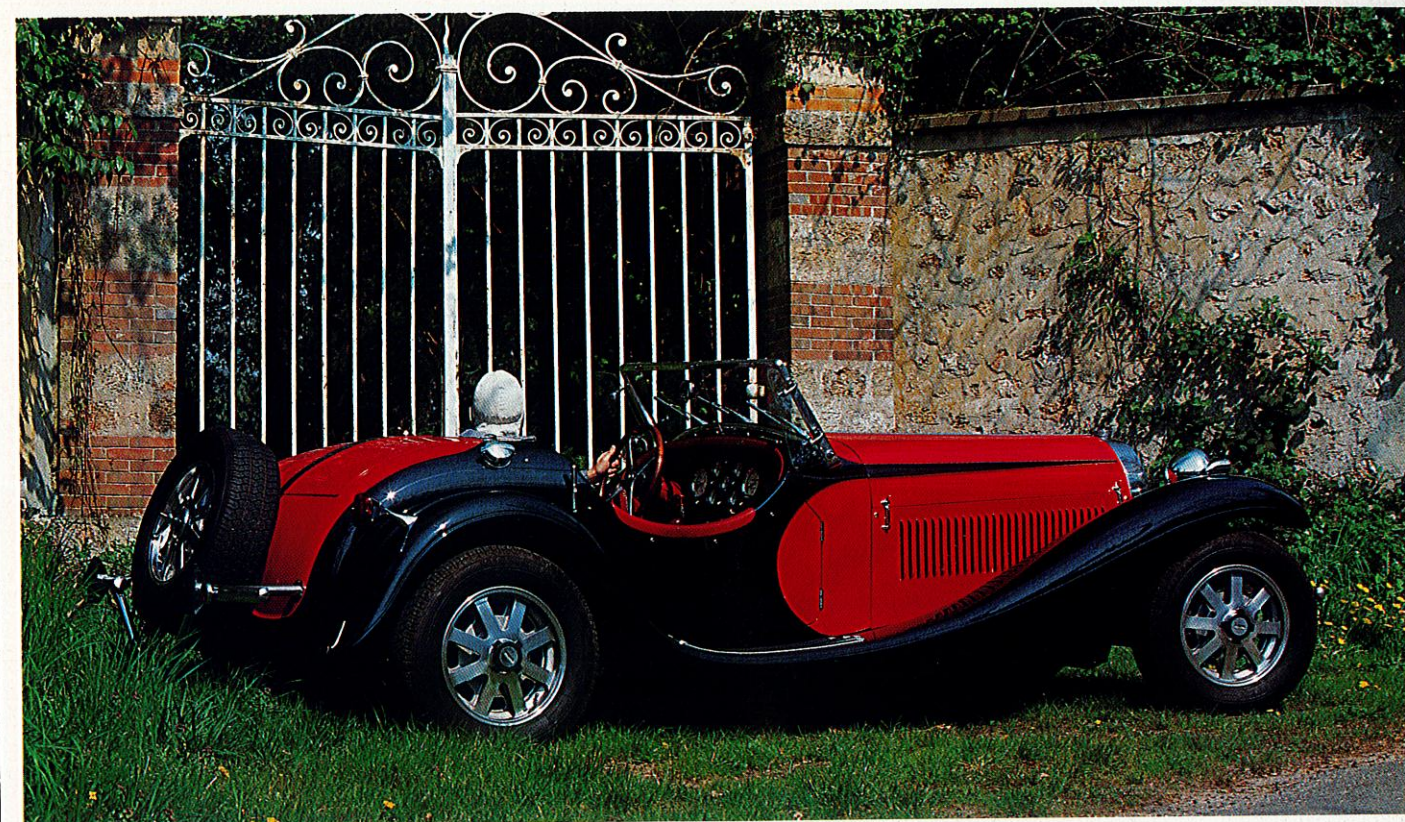
moindre virage sous peine d'entamer un demi-tour. Cette direction, très typée comme on peut le voir, manque aussi de précision. La De La Chapelle ne jouit pas d'une bonne stabilité, à l'image finalement des voitures anciennes avec leur essieu avant rigide. A grande vitesse, il faut compter en plus avec le délestage du train occasionné par l'air qui s'engouffre sous les gigantesques ailes avant. Mais tout cela fait partie du contrat si l'on peut dire, et ne devrait pas rebuter l'amateur, au contraire, car la Bugatti 55 veut surtout vous donner l'impression de conduire. C'est une machine qui demande qu'on la force. En fait, son comportement sur des routes sinueuses étonne à défaut d'extasier. Le train avant



3. L'habitacle habillé de bois et de cuir est une pure merveille que l'on peut garder pour soi avec la capote montée ou offrir aux passants...



4. Un interminable capot qui émerge au milieu de longues ailes noires flanquées de gros projecteurs chromés.



n'est pas trop sous-vireur, et l'essieu arrière, du fait de cet empattement très long ne glisse pas facilement, même si on le provoque. En fait, la seule limite tient aux dimensions imposantes. Beaucoup de répliques ou de constructions typiquement artisanales comme la De La Chapelle ne possèdent guère une telle rigueur dans leur comportement. Mais il est vrai aussi qu'un roadster anglais du type TVR coûte aussi beaucoup moins cher... (pas moins de 500.000 F pour une 55 !). Le freinage détonne un peu dans ce tableau. La pédale

marque un temps mort, la progressivité est mauvaise, et on note une fâcheuse tendance au blocage intempestif des roues avant. Je n'avais pas noté cela sur les modèles essayés précédemment. Quant à l'endurance, je ne l'ai pas vraiment testée à cause de toutes ces réserves. Globalement cette voiture tout à fait hors normes s'insère très bien dans le trafic actuel et, avec l'habitude prise de la direction, on peut gratter sans difficulté avec le moteur Alpina, toutes les GTI du marché, même les plus méchantes...

DE LA CHAPELLE

Roues: pneumatiques 205/65 HR 15 avec jantes monobloc aluminium.

MOTEUR

6 cylindres en ligne BMW Longitudinal, central avant. Puissance: 129 à 210 CV (ou plus sur demande). Cylindrée: 2 l. (129 CV), 2,5 l. (171 CV), 2,7 l. Alpina (210 CV). Distribution 1 arbre à cames en tête. Refroidissement par eau. Lubrification carter humide. Injection Bosch, avec coupure en décélération. Allumage transistorisé. Pots catalytiques.

TRANSMISSION

Propulsion AR, embrayage monodisque à sec. Boîte à 5 vitesses BMW. Différentiel BMW.

CHASSIS "SUPER SPORT"

Structure: poutre centrale et treillis tubulaire acier. Suspension AV: 2 combinés ressort-amortisseur barre anti-roulis. Suspension AR: 4 combinés ressort-amortisseur, porte moyen alliage léger, barre anti-roulis. Freinage: 4 disques ventilés, servofrein.

CARROSSERIE

Type: Roadster 2 places ou Tourer 4 places, 2 portes, avec coffre à bagages. Matière: matériaux composites, aluminium et acier.

DIMENSIONS

Longueur: 4,20 m; largeur: 1,75 m; hauteur avec capote: 1,28 m (roadster) 1,35 m (tourer). Empattement: 2,80 m, voies av: 1,43 m, voies arr: 1,45 m. Capacité essence: 57 litres. Poids: 1110 kg (roadster) 1150 (tourer). Répartition: 45 % AV, 55 % AR.

EQUIPEMENT DE BASE

Pare-brise triplex. Tableau de bord en noyer vernis, comprenant: tachymètre, compte-tours, manomètre d'essence, de température d'eau, de pression d'huile, montre, lecteur de cartes, ampèremètre. Console centrale avec boîte à gant, accoudoir, allume-cigare et cendrier. Pré-

équipement Hi-Fi. Tonneau cover, housse de protection. Sellerie tout cuir cousue main (couleur au choix du client). Peinture au choix du client. Chaque voiture est authentifiée par une plaque numérotée.

OPTIONS

Roues Bugatti "Grand Prix" à fixation par écrou central. Air conditionné, hard-top, chaîne laser, radio-téléphone. Volant Bugatti en noyer verni. Echappement spaghetti. Porte-bagages inox avec lanières en cuir. Pont court avec ou sans autobloquant. Peinture deux tons vernie. Sur demande: version sans portes identique au roadster original.

Cette liste d'options n'est pas exhaustive. Nous étudions tout souhait d'équipement ou de personnalisation émanant de nos clients.

PERFORMANCES

Vitesses maxi: 170 à plus de 200 km/h selon cylindrée. La De La Chapelle type 55 est homologuée aux normes européennes.