

# L'auto-journal

N°1091



SMART CONCEPT



AUDI GRANDSPHERE



DACIA JOGGER

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

## LE FUTUR, C'EST MAINTENANT!



NOUVELLE  
RENAULT MÉGANE  
E-TECH

1<sup>ER</sup> ESSAI

### DS 4

Mieux que les allemandes, vraiment?



FACE-À-FACE

**HYUNDAI TUCSON VS PEUGEOT 3008**  
Le coréen fait trembler la star française!



ESSAI LONGUE DURÉE

**CITROËN C4**

Le voyage, version grand confort



BEL - 4€ - ESP - 4€ - GR - 4€ - DOM S - 4€ - DOM A - 5€ - ITA - 4€ - LUX - 4€ - PORT CONT - 4€  
CAN - 6\$CAN - MAR - 4\$OH - TOM S - 6000CFP - TOM A - 10000CFP - CH - 6\$S - TUN - 80TU

L 14595 - 1091 - F: 3,90 €



# N°1091

Du 9 au 22 septembre 2021



Citroën C4/P. 56



Mercedes EQE / P. 26



DS 4/P. 44



Dacia Duster/P. 68



Renault Mégane E-Tech / P. 10

### SOMMAIRE

#### Découvrir

10 Spécial Nouveautés  
Renault Mégane E-Tech Electric, Dacia Jogger, Opel Astra, Peugeot 308 SW et 4008, Citroën CX 5 DS 4, BMW Série 2 Coupé M240i xDrive et i4 M50, Mercedes EQE, EQB, AMG EQS 53 4Matic+ et AMG Project One, Smart concept, Volkswagen ID.5 GTX et Taigo, Porsche Macan et e-Macan, Audi Grandsphere, Cupra UrbanRebel Concept...

#### Comprendre

36 LOA-LLD : le coût de la tranquillité

#### Conduire

44 DS 4 E-Tense 225  
52 Opel GrandLand 1.5 diesel 130 ch  
56 Citroën C4 1.2 PureTech 130 ch  
68 Dacia Duster 1.3 TCe 150 ch  
74 Hyundai Tucson Plug-in 265 ch/Peugeot 3008 Hybrid4  
82 BMW Série 4 Cabriolet 184 ch  
84 Bentley Bentayga Hybrid 449 ch  
88 Les Experts: Fiat 500 3+1  
118 ch/42 kWh  
91 Le chef des essais vous répond

#### Vibrer

92 Ode à Bugatti par De La Chapelle  
98 Formule 1: George Russell, talent XL  
100 Rétro: Mercedes 109 D 2.5 (1985)

#### S'offrir

104 Configurateur: Renault Arkana  
108 Occasion: Hyundai i30  
111 Prix du neuf  
Le tarif des voitures neuves  
119 Les professionnels s'affichent  
Les petites annonces



#### MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles: consommations, reprises, accélérations...

Encart central 8 pages Renault sur la totalité de la diffusion. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n° 716.



Opel Grandland/P. 52



Bentley Bentayga/P. 84



Opel Astra/P. 20

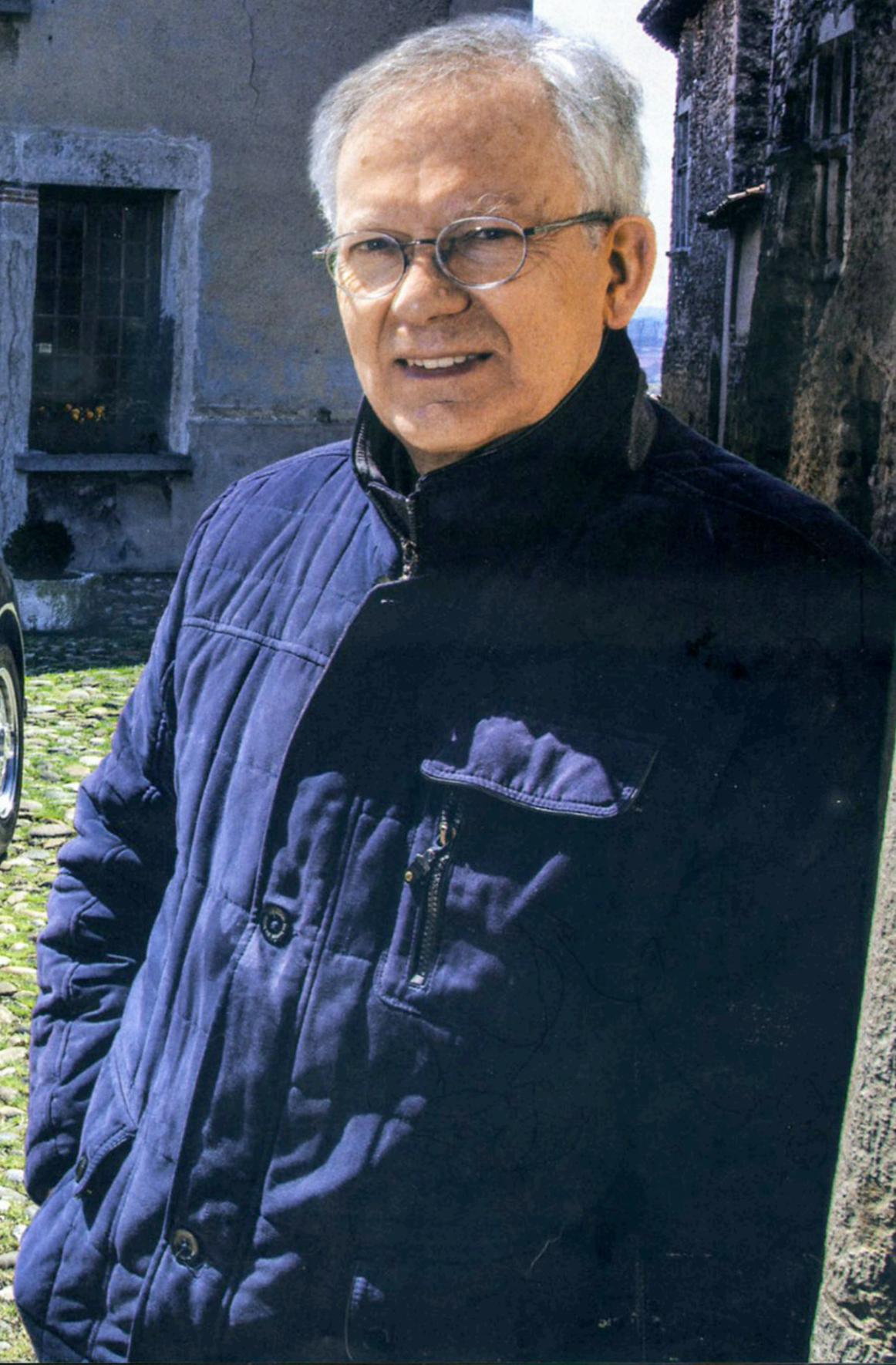


De La Chapelle, "petit" artisan français/P. 92

# Ode à Bugatti

À l'ombre des grandes marques françaises, les petits artisans peinent à exister. Depuis plus de quarante ans, De La Chapelle creuse son propre sillon. Avec ses luxueuses évocations de Bugatti.

Par Guy L'Hospital  
Photos Benjamin Asket/Virage Agency et archives DLC



**N**e vous avisez pas de dire à Xavier de La Chapelle que ses répliques de Bugatti sont superbes. Armé du charme discret de l'aristocratie lyonnaise, il vous rétorquera poliment : "Ce ne sont pas des répliques, plutôt des évocations. Dans une DLC Atalante, tu gardes le charme de l'ancien, mais tu peux rouler comme dans une voiture moderne." Peut-être même un peu trop moderne puisque, après avoir lancé le 6 cylindres en ligne BMW de son Atalante 57S, Xavier enchaîne les vitesses en même temps qu'il s'agace sur cet autoradio de dernière génération qui ne veut pas s'éteindre. Nous roulons en direction de Pérouges, dans l'Ain. L'agrément est là. Le confort, certes spartiate, permet d'envisager bien plus que de simples balades autour de la maison. Mais c'est bel et bien l'ambiance d'une sportive des années 30 qui règne à bord. L'œil tente d'ajuster sa mire entre l'interminable capot, les ailes galbées et la très belle planche de bord en bois ornée de multiples cadrans à aiguille.

Comme tous les passionnés d'automobiles, Xavier est tombé dedans tout petit. Sans raison. Il s'est fait la main en restaurant motos et voitures de collection, sachant sans doute, au fond de lui, qu'un jour ou l'autre, il fabriquerait ses propres autos. "Je suis plus ingénieur qu'ingénieur", s'amuse-il, tout en précisant qu'il n'a jamais exercé le métier d'attaché de presse qu'il avait pourtant appris, préférant relancer la marque historique de la famille, les Stimula-De La Chapelle nées à Saint-Chamond (42) en 1903. "Au départ, j'ai commis pas mal d'erreurs, mais je me suis toujours entouré de bons professionnels. Mon métier, c'est de faire en sorte de créer des équipes, un écosystème qui va permettre que tout cela fonctionne", note celui que l'on pourrait comparer à un chef d'orchestre. Ses premières notes datent de 1975, avec le lancement

Les premières De La Chapelle étaient réalisées à l'ancienne, par prise de cotes et modelage des formes. L'Atalante V8 profite, elle, des derniers outils numériques et de représentation 3D.



Encore au stade de maquette, la V8 va réclamer encore plusieurs mois de travail avant la finalisation du premier exemplaire.



Une De La Chapelle, c'est une ancienne qui se conduit comme une voiture moderne.

La future DLC Atalante délaissera le 6 cylindres en ligne BMW pour un V8 Corvette 6,2 L développant 455 ch.



de la Type 55. "J'ai eu la chance de rencontrer René Bonnet et Jacques Hubert, un ancien de chez Matra. C'est ce dernier qui a dessiné la première voiture. La 55 s'est imposée lors de notre choix de modèle, car c'était « le » roadster iconique des années 30 (une sorte de F40 de l'époque), une des meilleures Bugatti. Nous nous sommes rapidement rendu compte que le premier prototype était trop exigü pour permettre d'y installer des pilotes de grande taille. Nous avons alors allongé l'empattement et changé de moteur pour des blocs BMW, 2.5 puis 3.0. Au final, De La Chapelle (DLC) a produit près de quatre-vingt-dix roadsters Type 55, dérivés au fil des années en versions Tourer (quatre places) et Grand-Prix (déclinaison allégée sans portes).

### Impossible n'est pas De La Chapelle

La 57S jaune et noir dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui reste la dernière évocation de Bugatti. Présentée au Salon de Genève 1992, elle a connu pas mal d'évolutions et... quelques crises économiques. Neuf exemplaires ont été construits au total. Du sur-mesure. Chacun a été vendu entre 250 000 et 300 000 €, en fonction des exigences des clients. "Sur une De La Chapelle, précise Xavier, tout est possible. La carrosserie peut être moulée en matériaux composites, mais également formée à la main en tôles d'acier ou d'aluminium. Évidemment, au final, ce n'est pas tout à fait le même budget!"



Le souci du détail caractérise cette très belle planche de bord en bois véritable, ornée de multiples cadrans.



La DLC 57S possède de véritables gènes de sportive grâce, entre autres, à son ensemble boîte-moteur BMW.



Plus de 90 exemplaires de Type 55 ont été construits entre 1983 et 1996.



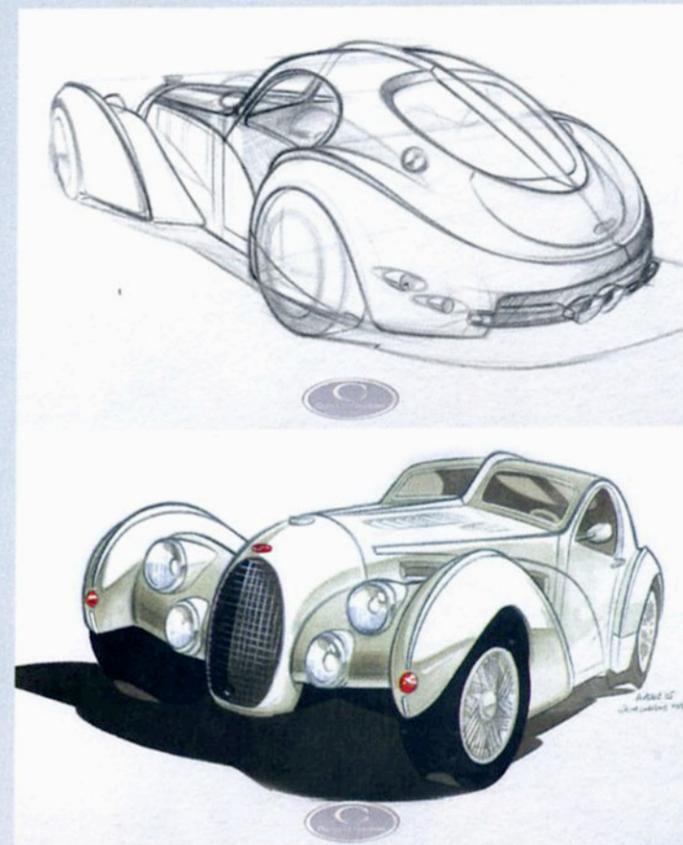
## POUR ENFANTS GÂTÉS

Lancés à la fin des années 70, les modèles Juniors ont connu un succès immédiat. Plus de 1 600 évocations de Ferrari 330 P2, BMW 328 ou encore Bugatti Type 55... ont été produites à l'échelle 6/10<sup>e</sup> et commercialisées dans le monde entier. Moteurs 4 temps Honda ou Subaru 169 cm<sup>3</sup> de 6,5 ch, trains roulants sophistiqués, freins hydrauliques... ces petits bijoux sont toujours fabriqués, uniquement sur commande, et vendus à un prix qui peut dépasser les 30 000 €.

Xavier a exploré différents pans de l'industrie automobile. Aux commandes de Venturi entre 1989 et 1992, il avait pour ambition de fabriquer dans la même usine des De La Chapelle et des Venturi. Mais la crise financière et les difficultés de la GT sportive française n'ont pas permis d'aller plus loin. "Ce que j'aime au fond, c'est créer, donc le sur-mesure me convient bien, précise-t-il, la petite série demande des investissements beaucoup plus lourds. Certes, il y a probablement un marché pour des modèles moins onéreux fabriqués en plus grande série, mais produire de manière industrielle ne m'intéresse pas vraiment. Nous réalisons nos voitures de manière artisanale, c'est ce qui nous fait vibrer."

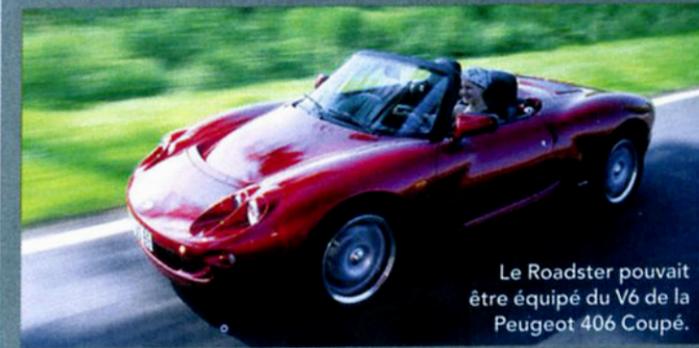
### Une future DLC 100 % électrique ?

Pour Xavier, artisanal ne veut pas dire routinier. Des projets, il n'en manque pas. D'ici quelques mois, son nouveau bébé pourrait être dévoilé. Il s'agit d'une Atalante V8, équipée d'un moteur Corvette 6.2 L de 455 ch. "Elle ressemble au modèle actuel, précise le patron de DLC, mais elle n'aura plus grand-chose à voir à la sortie. La version que l'on connaît aujourd'hui est un peu plus courte que la Bugatti Type 57S d'origine, car nous l'avons construite sur le même châssis que celui des Type 55, qui avait déjà passé avec succès les normes de crash-tests. La nouvelle déclinaison V8, en revanche, affichera la même taille et le même empattement que l'Atalante 57S d'origine, mais elle sera un peu plus large pour loger des pneus de dimension plus importante étudiés avec Michelin et montés sur des voies élargies afin de mieux passer la puissance au sol". Et de poursuivre: "Cela fait deux ans que nous travaillons dessus avec pas mal de difficultés dues à la crise sanitaire. En moyenne, il nous faut trois ans pour développer un nouveau modèle, tests circuits et déverminage sur route compris. La maquette est terminée et le prototype en phase finale d'assemblage."



Crayonnés d'une De La Chapelle néo-classique avec des formes plus modernes et, pourquoi pas, la possibilité d'opter pour une motorisation électrique.

## CRÉATIONS MODERNES



Le Roadster pouvait être équipé du V6 de la Peugeot 406 Coupé.

Il n'y a pas que Bugatti dans la vie de Xavier de La Chapelle. Dans les années 90, il lance, à la demande d'un client, le Parcours, un luxueux monospace doté de moteurs V12 Jaguar ou de V8 Mercedes 500 SL. Seuls trois exemplaires seront produits. En 1996, son Roadster, dessiné par Bertrand Barré, aurait pu connaître une autre carrière sans la crise économique qui couvait. Trois moteurs PSA pouvaient être montés, deux 4 cylindres (136 et 167 ch) et le V6 qui équipaient le Coupé 406.

Pour l'instant, il s'agit d'un objet unique, réalisé pour un client habitué et fan de la marque, mais cette nouvelle base roulante a été étudiée pour permettre de produire à l'avenir plusieurs types de carrosserie et différents modes de propulsion. Autrement dit, cette future 57S pourrait accueillir une motorisation 100 % électrique? "Oui, mais dans ce cas, corrige Xavier, il s'agira sans doute d'une carrosserie néo-classique. Je ne peux pas tout dévoiler, mais nous travaillons sur ce projet actuellement. J'avais lancé cette idée il y a bien longtemps. À l'époque, il n'y avait pas de moteur suffisamment intéressant. Depuis, les batteries, les moteurs et l'interface homme/machine (IHM) ont beaucoup évolué. Il y a maintenant de quoi concevoir quelque chose de très sympa."

### Moins Bugatti, plus De La Chapelle

Reste que le titre de "petit artisan français" n'est pas simple à porter. Les phases d'homologation sont horriblement chères, trouver les bons professionnels n'est pas simple. Il faut donc faire des choix, comme celui d'homologuer la voiture à titre isolé ou en petite série (moins de 1 000 exemplaires par an), ou encore de développer un ABS. "Il y aurait sans doute une demande pour ce type d'équipement, mais développer un système ABS peut réclamer jusqu'à 300 000 €, estime Xavier. Heureusement, nous avons la chance d'avoir un produit assez passionnel et de faire aujourd'hui un peu « partie des meubles ». Les équipementiers sont de vrais alliés et j'ai l'impression qu'ils prennent un certain plaisir à nous aider."

Les DLC attirent la sympathie, c'est certain. Dans le centre-ville de Pérouges déserté en raison des mesures sanitaires, les rares passants détournent le regard des vieilles pierres pour se fixer sur l'Atalante. "C'est une Bugatti?" Presque, même si l'emblème de la marque fondée par Ettore Bugatti n'orne plus la carrosserie de celle-ci. Une trentaine de Type 55 ont pu profiter de ce privilège exceptionnel accordé dans les années 80-90 par la société Messier-Hispano-Bugatti jusqu'à la sortie de l'EB110, qui a ouvert une nouvelle ère pour le constructeur de Molsheim. Xavier De La Chapelle ne s'en est jamais offusqué. Avant toute chose, une De La Chapelle doit faire penser à une... De La Chapelle. ■