



ORGANISATEUR



Jean-Luc Grosselin
« Un rendez-vous historique »

« Cela a été un long travail que de mettre sur roues cette rencontre, mais on se devait de marquer le coup pour les 60 ans de la marque ! Le record du précédent anniversaire est largement battu, c'est un rendez-vous historique, mémorable. Mon fils Cyril, président des Amateurs Club CG, a passé des mois à préparer l'événement, avec à la clé l'ambiance qui nous est chère : la convivialité, la camaraderie et la passion. Rendez-vous dans dix ans ? »

▲ C'est un véritable festival de couleurs ! Notez la belle proportion de spiders.



B 1200 (1968-1972)

Avec cette nouvelle déclinaison, CG atteint un rythme très satisfaisant. Les changements apportés sont surtout d'ordre mécanique avec l'adjonction du 1 204 cm³ des coupés Simca 1200 S, fort de 80 puis 85 ch. Le poids total est désormais de l'ordre de 660 kg. De quoi offrir d'autres ambitions sportives à la marque, qui propose désormais une jolie concurrente aux Alpine, même si la cavalerie est un peu en retrait. La répartition des masses est en revanche meilleure que sur l'A 1000, avec un radiateur positionné à l'avant, donnant naissance à une prise d'air apparaît sous la plaque minéralogique. Les projecteurs additionnels sont de série et les ailes s'élargissent gentiment. Surtout, trois carrosseries sont proposées : coupé, spider et cabriolet hard-top.

PRODUCTION : environ 265 exemplaires (hors protos 548)

savoir-faire et se taille rapidement un nom, si bien qu'un autre constructeur encore méconnu vient frapper à leur porte : Alpine, pour son A106.

Après avoir fourni à nombre de petits artisans producteurs de sportives tricolores leurs carrosseries légères, les deux familles décident de passer à l'étape suivante en produisant leur propre auto, et fondent en 1966 les Automobiles CG. La solution du châssis-poutre et de la carrosserie en mat de fibre de verre renforcé avec de la résine polyester est bien sûr adoptée, et c'est vers

Simca que se tourne CG pour propulser ses créations. Trois modèles distincts seront réalisés (*lire nos encadrés*), en empruntant moult pièces aux productions de la marque à l'hirondelle. Elles connaîtront un certain succès auprès des amateurs de sportives, qui les engageront notamment en courses de côte, rallyes et slaloms. Hélas, 1973 sonnera comme le chant du cygne avec le premier choc pétrolier. Les commandes chutent et entraînent le constructeur dans son sillage... Mais la passion des amateurs, elle, ne s'est jamais essouffée, preuve en est ! ■

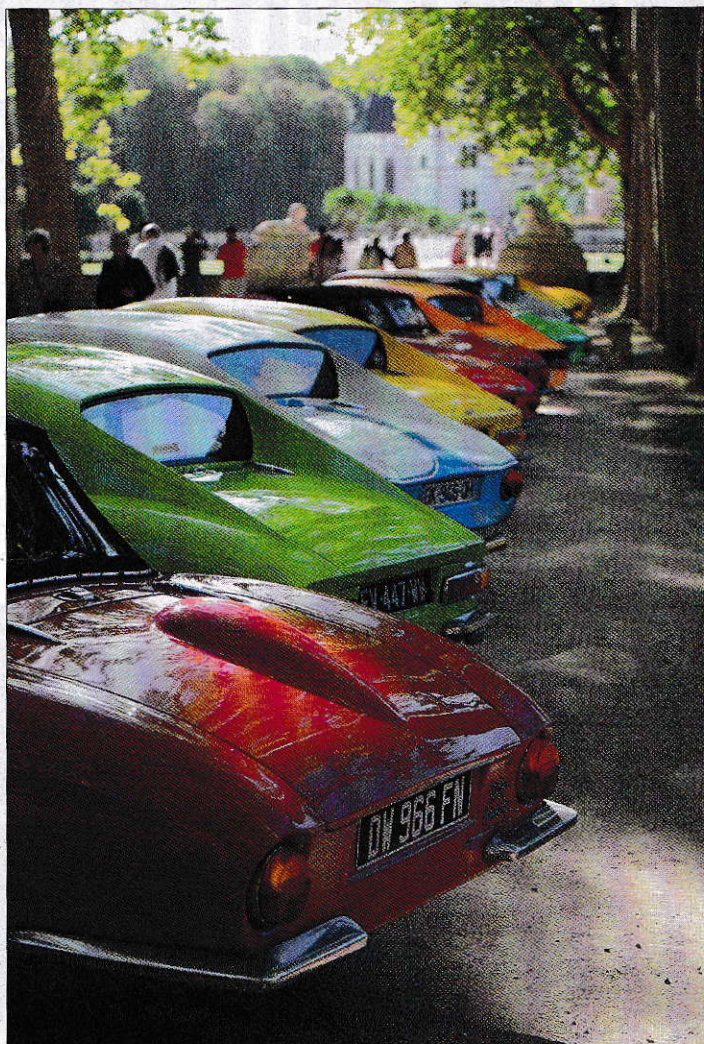
C 1300 (1972-1974)

Débarquée en 1972, la 1300 (type C 1300) apporte de nombreux changements

esthétiques : spoiler avant, phares longue portée reculés, capot plus plat, ailes élargies, nouveau dessin des glaces latérales, arrière tronqué (raccourci de 6 cm) avec pan noir,

feux rectangulaires... et carrosserie moulée d'une seule pièce. Seul le coupé est disponible. Côté moteur, c'est le bloc Poissy de 1 294 cm³ des Simca Rallye 2 qui l'équipe, proposant 82 ch (voire 95 ch avec le kit usine), et permettant entre 185 et 190 km/h en vitesse de pointe, pour un poids de 735 kg.

PRODUCTION : 95 exemplaires



▲ Trois modèles et trois carrosseries distinctes ont été proposés par la marque. Au premier plan, un spider 1000, suivi d'un coupé 1300 (à feux rectangulaires) et d'un coupé 1200 S.