


Grand Prix AUTHENTIQUE, CLASSIQUE, PUR **Grand Prix #38**



**IL Y A 50 ANS CEVERT**

LES PHOTOS INÉDITES DE MANOU ZURINI

- MARIO ANDRETTI : F1, INDY, LE MANS, 40 ANS AU SOMMET
- ALPINE / NICOLAS / TODT : CHAMPIONS OLYMPIQUES 1972
- TOUR DE CORSE HISTORIQUE EN 911 CARRERA DE 1974
- CHAPAL : LES CUIRS ET L'HISTOIRE QUE L'ON AIME

grandprixmag.com



L'histoire débute par quatre « entrées » successives, comme on dit dans le métier. C'est souvent ainsi qu'un sujet s'impose, insensiblement, après plusieurs années. La première, ce sont bien sûr les aventures de Pierre Bardinon, de sa collection de Ferrari de course et du circuit du Mas du Clos. Nous nous souvenons tous également des gésades de Jacques Laffite en 1940 pour Turbo, sur M6. En revanche, personne ne sait qu'ils avaient abîmé le spoiler au cours du reportage et l'avaient fait refaire par un artisan durant la nuit pour terminer le tournage. La deuxième entrée, ce sont les blousons d'aviateur et les « bombers » en mouton retourné, tellement à la mode à la fin des années 1980. Et la troisième, c'est Paul Belmondo, que l'on a souvent et longtemps vu à Paris habillé en Chapal, dont il devient par la suite la très élégante égérie.

Et, de manière plus inattendue, nous avons reçu un coup de fil d'Alain Chapal, descendant du fondateur de la maison et également lecteur assidu de *Grand Prix Magazine*. En clair, tout cela s'inscrivait parfaitement dans l'univers et parmi les sujets dignes, honorables et fréquentables de *Grand Prix Magazine*.

Par ailleurs, voici deux ans, nous avions fait la connaissance de Jean-François Bardinon sur *Rétromobile*, où nos stands étaient voisins. Il avait eu l'élégance de nous accueillir d'un : « Oui, je connais *Grand Prix* et j'aime beaucoup ». Ce qui, vous en conviendrez, est inconsciemment le signe d'un homme de goût. Puis plus rien et à bouffir jusqu'à l'automne 2021, quand nous avons proposé à Sandra, son épouse, de réaliser le stylisme de la couverture du magazine *Bleu*, le monde *Alpina* que nous nous apprétions alors à lancer.

Sandra et Jean-François acceptent et nous mettons à évoquer ce reportage dont nous avions déjà parlé. Au fil d'une conversation sur le cuir et le savoir-faire ancestral, Sandra évoque les couleurs, le tannage et la restauration des cuirs automobiles anciens. Je leur dis alors que le tableau de bord de ma vieille Porsche 928 de 1979 a vieilli et est taché et décoloré sur les points exposés à la climatisation et au soleil. Ils me rétorquent : « Eh bien, tu l'as trouvée, la bonne raison de venir enfin nous voir dans la *Croce* ! Nous allons nous occuper du cuir de ta Porsche et te raconterons l'histoire de Chapal. » Rendez-vous est donc pris pour un matin 10t, car, au travail de bonne heure à la tannerie géante de Crocq où est née la Maison Chapal, au moulin de la Bonnette, en 1832.



À Crocq, cet immense bâtiment de plus de cent mètres de long a longtemps occupé des milliers d'ouvriers-tanneurs. La réindustrialisation actuelle sera sans doute une chance pour cet artisanat oublié.

STYLE



Jean-François Bardinon avec son fils Pierre et Jim Clark au volant de la Bugatti 51 familiale.

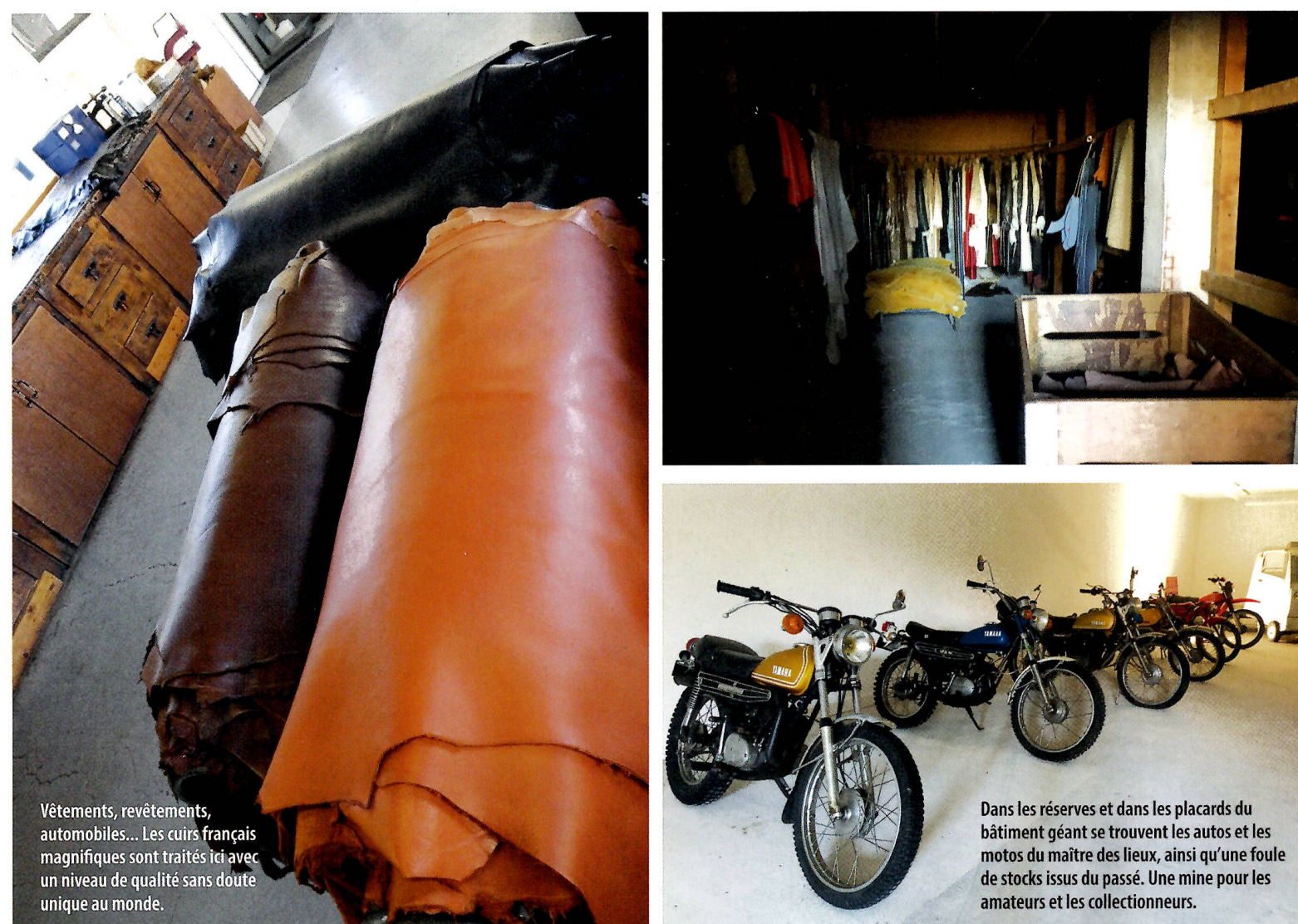
# CHAPAL

## 190 ans plus tard

Bien sûr, il y a l'histoire officielle. Les dates, les anniversaires et l'articulation de la naissance et du développement de l'entreprise. Et il y a la force de son existence, les éléments plus ou moins tangibles qui ont toujours suscité une grande curiosité à son endroit. Après toutes ces années à voir apparaître, de temps en temps, les créations Chapal ou les références à la maison Chapal, nous avons décidé d'aller les voir. A Crocq, pas à Paris.

parceal dno

Conédien, pilote, tenniste et journaliste, Paul Belmondo a longtemps été l'égérie de Chapal Paris. En photo totale avec les usines Chapal.



Vêtements, revêtements, automobiles... Les cuir français magnifiques sont traités suivant un niveau de qualité sans doute unique au monde.

Dans les réserves et dans les placards du bâtiment géant se trouvent les sacs et les motos du maître des lieux, ainsi qu'une foule de stocks issus du passé. Une mine pour les amateurs et les collectionneurs.



José et Wassim découvrent la Porsche 928 de 1979 dans l'atelier de restauration automobile du site.

À LIRE EN ÉCOUTANT.

**Miles Davis, « Nefertiti »**  
Pas simple de trouver un album pour l'illustration sonore d'un sujet consacré au cuir. Et puis, sans raison apparente, c'est ce *Nefertiti* de 1967, signé Miles Davis, qui s'impose. Pourquoi ? Une part parce qu'à cette époque, les années 1967/1970, le maître n'était pas encore malade de son ego et aussi parce qu'il était fou de vêtements en cuir et de sculpture automobile italienne. Et le ton de *Nefertiti*, qu'il a laissé composer par ses jeunes musiciens, est d'une beauté simple et chaude. Il s'agit, encore du peu, de Wayne Shorter, Herbie Hancock, Ron Carter et Tony Williams.  
Sur YouTube, tapez : « miles davis nefertiti ».

C'est là, en effet, que Marien Cougny, ouvrier soyeux à Lyon, et son cousin Léonard Chapal ont l'idée d'appliquer la technique de la teinture sur soie à la peau de lapin. Une fois au point, ce procédé révolutionnaire permet de réaliser des imitations des peaux les plus rares. Leur ressemblance avec les originales est telle qu'ils démocratisent la fourrure et permettent à Chapal de se développer et d'exporter dans le monde entier.

Peaux de lapins

À cette époque, chaque ferme, chaque foyer gèle des lapins pour sa consommation et en vend les peaux à des marchands qui passent dans les campagnes et dans les rues en criant « Peaux de lapins ! Peaux de lapins ! ». C'est à ces mêmes marchands que Marien et Léonard achètent leur matière première.

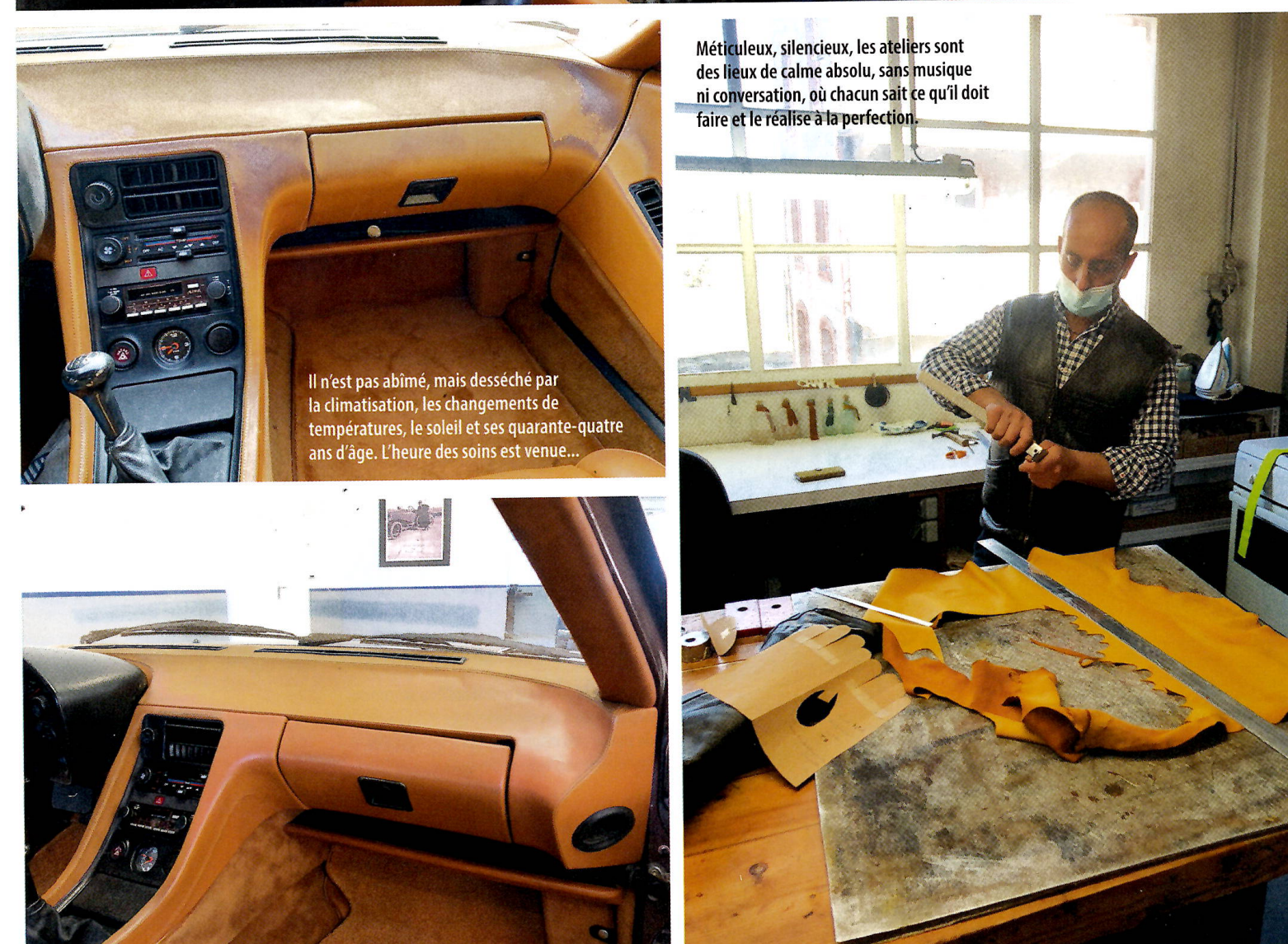
L'affaire marche si bien que les enfants entrent dans l'entreprise et en poursuivent le développement. En 1857, la troisième génération achète la première usine parisienne, avenue de la Roquette (devenue depuis rue Gaston Cavagnac). Très vite à l'écart, ils déménagent à Montreuil sur une vaste ensemble qui permet la construction de ce qui va devenir la plus importante usine du groupe avec plus de deux mille employés. Émile Chapal, qu'on va surnommer « l'Empereur », décide ensuite d'ouvrir une succursale aux États-Unis, à Brooklyn, où il vivra vingt ans avant de rentrer prendre la présidence du groupe.

Il confie alors à son frère Henri la direction des usines de Brooklyn et de deux autres, à Newark dans le New Jersey et dans le Connecticut pour la fabrication de chapeaux en feutre de poil de lapin. En France il fait ouvrir des usines à Sens, à Lagry-sur-Marne, à Paris et à Montdidier tant la demande afflue ! Au total, ce ne sont pas moins de dix usines et quatre mille collaborateurs qui tentent d'y répondre. En 1916, à Crocq, Chapal réalise ses premières ventes et combinaisons en cuir pour les pilotes de l'aviation française. Au même moment, dans le cadre de l'effort de guerre, l'usine de Montreuil assemble des affûts de canons de 75 et des obus avec la maison De Dion Bouton.

Mais les belles années semblent révolues. Après la guerre, avec la crise de 1929, Chapal connaît ses premières difficultés en Europe, tandis que la vogue de la peau de lapin y fléchit. Heureusement, grâce aux usines américaines, Chapal poursuit son développement : son procédé de



Hors des heures de préparation et des tests de teintes, combien de temps José a-t-il passé son temps à la main sur le tableau de bord ? Huit ? Dix ? Au moins...



Mécanique, silencieux, les ateliers sont des lieux de calme absolu, sans musique ni conversation, où chacun sait ce qu'il doit faire et le réaliser à la perfection.

Il n'est pas abîmé, mais desséché par la climatisation, les changements de températures, le soleil et les quatre-vingt ans d'âge, l'heure des soins est venue...



Jean-François Bardinon gère et développe aujourd'hui Chapal dans un environnement de valeurs anciennes sublimes qui a toujours été celui de la famille.

À l'heure convenue, je suis accueilli par une équipe absolument charmante. Sandra et Jean-François Bardinon en tête, et par José, tanneur de longue expérience qui a déjà commencé, via des photos, à se pencher sur le cas du cuir intégral de la 928. Il est aidé par son complice Wassim, Syrian arrivé à Crocq en pleine guerre avec toute sa famille et qui partage désormais son temps entre la tannerie et l'atelier de restauration.

Autos, avions, motos

Avant de se lancer dans la création de la couleur et de la teinture, José veut voir la voiture « en vrai ». C'est sans doute la partie la plus critique : trouver la bonne teinte, la réaliser et l'ajuster en l'éclaircissant pour l'adapter à la patine des endroits à traiter et retendre les zones abîmées. Bien sûr, nous avons pris grand soin de nettoyer le cuir partout où c'était possible. Sans un mot, avec une patience infinie, José élabore son mélange et compare sa couleur à la lumière du jour avec celle du cuir de l'habitacle. Celui-ci n'a pas vieilli uniformément, certaines parties s'assombrissent quand d'autres s'éclaircissent au soleil. Bref, sa mission est plus complexe que ce que l'on pouvait s'imaginer. Une fois la première application réalisée, il laisse sécher quelques instants, ajuste son mélange et répète à nouveau l'opération avec un soin inouï à l'aide de petits tampons. À la manière d'une maquette, il attaque par le haut du panneau de porte. Il est devenu gris sous l'effet des années et de la condensation, mais nous ne pouvions froter davantage de peur d'user le cuir et même de le déformer. Wassim et lui passent ainsi, dans un silence absolu, les quatre heures suivantes à appliquer de petits coups de tampons, à sécher de temps à autre avec un sèche-cheveux la surface et à repasser ensuite sur les mêmes endroits ou sur les zones de transitions trop visibles. Minute après minute, le tableau de bord reprend son aspect d'origine. C'est à la fois impressionnant... et invisible. Car, dans la minute qui suit chaque étape, vous avez l'impression qu'il a toujours été ainsi.

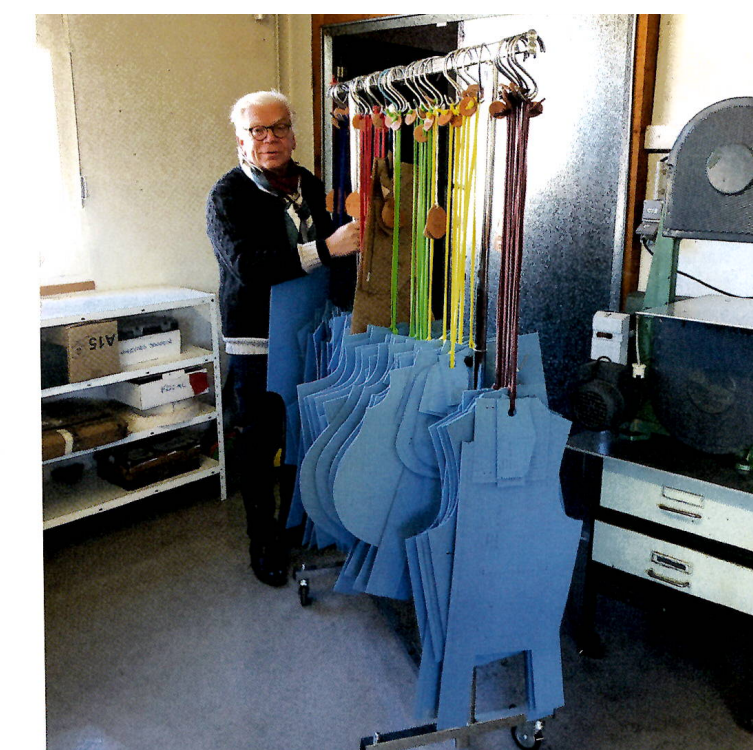
Pendant ce temps, Jean-François travaille sur ses modèles, à l'atelier, et Sandra n'hésite pas à produire à la fourrure pour les grandes couturiers parisiens. À Crocq, il constitue une équipe restreinte d'artisans spécialisés au savoir-faire exceptionnel sur lesquels va reposer l'avenir de la maison Chapal que nous commençons à nous imaginer. La reconnaissance va vite arriver. D'abord du Japon grâce aux boutiques multimarques de Tokyo qui, à l'époque, représentent le premier marché mondial du luxe. Ensuite du monde entier. Les deux cents ans d'histoire se poursuivent aujourd'hui dans cette manufacture totalement dédiée aux produits de haute qualité où nous attend, ce matin-là, un café chaud.

Si la tannerie « un immeuble de cent mètres de long où officient plus de mille collaboratrices et collaborateurs à ses belles heures - conserve la réalisation artisanale de cuirs et de vêtements avec des peaux tannées sur place, on y trouve également un atelier de restauration et d'entretien de voitures anciennes, très discret, où des artisans étonnants s'occupent avec le même soin d'œuvres simples comme de monstres sacrés. Quand nous leur soumettons le cuir taché de la Porsche 928, ils nous répondent que les artistes tanneurs de Crocq seraient « sans doute » capables d'arranger la chose. Il faut simplement que la voiture aille à l'atelier à 8 h 30 et cela prendra probablement toute la journée, voire un peu plus.

LE FONDS ET LA BASE DU SAVOIR-FAIRE CHAPAL ONT ÉTÉ SOIGNÉMENT PRÉSERVÉS DURANT LES ANNÉES DE CRISE ET DE MONDIALISATION. UN ATOUT POUR L'AVENIR.



Dans le bâtiment géant, des montages de résidus de peaux de lapins des années 1920. Ils seront réutilisés plus ou moins.



Jean-François Bardinon dans son atelier avec les patrons des modèles Chapal du moment.

nous décidons de tenter le coup et d'appliquer la couleur au pinceau dans ces recoins inaccessibles. C'est encore plus long et périlleux. Là, le résultat laisse apparaître trop de traces de pinceau. La fin de journée pointant après un labeur de titan, nous décidons donc simplement de nettoyer au mieux ces endroits et de ne pas les retendre.

Sur le moment, ça donne une impression de renoncement, mais, a posteriori, cela s'avère être le bon choix pour ce coin peu accessible et dont la patine semble finalement cohérente avec le reste des cuirs de l'habitacle : une partie tachée qui a vraiment l'air d'avoir vécu sans avoir été trop usée. Bref, à 18 h 00, notre belle 928 a retrouvé ses couleurs intérieures et bien malin qui pourrait identifier l'étendue et la minutie du travail réalisé dans son habitacle. Le savoir-faire de Wassim et de José, leur connaissance des cuirs et des couleurs nous ont subjugué. Alors si vous aussi avez des soucis de cuirs dans une ancienne ou même l'envie de faire entièrement restaurer une auto en dehors des réseaux connus, contactez-les. Si votre projet leur plaît, ils le réaliseront avec un soin infini.

chupal.fr



Outre les blousons d'aviateur Chapal connus depuis près d'un siècle, le style maison continue de puiser son inspiration dans les vêtements professionnels telle cette veste de pompier.

Un atelier à l'ancienne, animé par des mains expertes, où tout est réalisé manuellement, en toutes petites séries et toujours avec un soin infini du détail et de la finition.