



Le prix de l'avant- garde

« La vérité technique est toujours belle » répétait l'ingénieur Jean-Albert Grégoire, à propos de son Hotchkiss-Grégoire. Hélas, cette « vérité », pour autant qu'elle soit bonne, ne rime pas toujours avec faisabilité et succès... Même utilisée par un certain François Mitterrand.



Les lignes de la Hotchkiss-Grégoire en forme de demi-goutte d'eau, très modernes à la fin des années 1940, se dateront rapidement dans les années 1950.

À voiture exceptionnelle, usager exceptionnel ! Symbole de l'avant-garde automobile à la fin des années 1940, l'éphémère Hotchkiss-Grégoire était réservée, par son prix, à l'élite française. Celle que possède aujourd'hui Jacques Paquereau en est l'exemple même. Elle fut commandée par le ministère de l'Intérieur en 1952 et transporta, deux ans plus tard, le futur Président de la République, François Mitterrand, alors ministre de l'Intérieur. Malgré une incontestable renommée à cette époque pour sa modernité et ses nom-

breuses qualités routières, la Hotchkiss-Grégoire passa totalement à côté de la carrière qu'elle aurait dû avoir. Elle était pourtant pleine de promesses.

Une goutte d'eau

La genèse de la Hotchkiss-Grégoire commence en 1943. L'ingénieur Jean-Albert Grégoire définit le projet R avec l'aide financière de la société Aluminium français. Il met progressivement au point une traction avant inédite, de cinq places et quatre portes, équipée d'un moteur deux litres de 65 ch,



Avec sa grande lunette arrière, la Hotchkiss-Grégoire n'a rien à envier à ses concurrentes de l'époque en matière de surfaces vitrées et de visibilité pour le conducteur.



Sous les phares, la Hotchkiss-Grégoire dispose d'un anti brouillard et d'un phare de pointe. Sur la voiture de Jacques Paquereau, ils servent aujourd'hui de cligno tants, « bien plus utiles pour la circulation actuelle ».

consommant seulement huit litres aux cent, pour un poids total de 850 kg. Un record pour une voiture de cette cylindrée à cette époque ! La grande originalité du véhicule repose sur sa carcarasse coulée, réalisée en alliage d'aluminium, baptisé Alpax, permettant d'abaisser sensiblement le poids de la voiture tout en rigidifiant l'ensemble. Le premier prototype de la Grégoire R est exposé au salon de l'automobile d'octobre 1947. La voiture fait sensation, tant ses performances affichées et ses lignes atti-

rent la curiosité. Adoptant la forme d'une demi-goutte d'eau, la Grégoire R est dotée d'un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) exceptionnellement bas pour l'époque (0,20), permettant de réduire la consommation d'essence. Après ce succès d'estime, Jean-Albert Grégoire se met à chercher un constructeur pour produire sa création. Après plusieurs mois de tractations, Hotchkiss, qui avait déjà carrossé le prototype, accepte de mettre en œuvre le projet avec l'aval de son actionnaire ma-

Éphémère et confidentielle...



La Hotchkiss-Grégoire n'a été produite qu'à 247 exemplaires, livrés au compte-gouttes de juin 1951 à mars 1954. Ces véhicules étaient en réalité des « pré-série » et devaient préfigurer une production beaucoup plus importante, avec des cadences censées atteindre 200 véhicules par mois en 1955. Sans moyens suffisants, la firme aux canons croisés ne put offrir à la Grégoire la carrière qu'elle méritait. Presque inconscient, le constructeur s'endetta pour sa mise en fabrication, passant tout près du dépôt bilan en 1952, et fut contraint d'arrêter la construction d'automobiles de tourisme en 1954. « La Grégoire n'a pas fait disparaître Hotchkiss du paysage des constructeurs français. Elle n'a servi que de révélateur à des problèmes qui existaient déjà, mais qui étaient

latents », tempère cependant Marc-Antoine Colin. En 1952, pour tenter de diminuer ses coûts de revient, Hotchkiss abandonne en partie l'Alpax au profit de l'acier, moins cher, pour les ailes avant notamment. Avant d'arrêter définitivement sa Grégoire, le constructeur de Saint-Denis élargit sa gamme une dernière fois. Outre un moteur Sport de 80 ch, il propose deux nouvelles créations, exécutées par Henri Chapron : un cabriolet et un magnifique coach. Sept exemplaires de chacun des deux modèles sont construits. Plus étonnant encore, Hotchkiss autorise en 1953 la réalisation, par Chapron, de deux Grégoire berline trois volumes. Environ une centaine d'Hotchkiss-Grégoire existent encore aujourd'hui. Selon Jacques Paquereau, qui tient à jour un fichier, une vingtaine seulement est en capacité de rouler.



Le ministre de l'Intérieur, François Mitterrand, se fait véhiculer, pour tous ses déplacements officiels, en Hotchkiss-Grégoire avec chauffeur.



Très onéreuses en fabrication, les premières Hotchkiss-Grégoire sont vendues à perte par le constructeur. Cela n'arrange pas, hélas, les finances de la firme aux canons croisés...

ritaire, Peugeot. Jean-Albert Grégoire connaît bien la firme de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) pour y avoir déjà réalisé, avant la guerre, l'Amilcar Compound. L'affaire est conclue le 29 juin 1949. Dès l'automne, avec l'aide financière des banques, Hotchkiss entreprend les essais et perfectionnements nécessaires au lancement du modèle prévu pour 1950. L'esthétique de la Grégoire R est quelque peu modifiée pour l'adapter au style traditionnel des voitures de la firme aux canons croisés. La calandre évolue en même temps que le pare-brise s'incurve davantage. La lunette arrière est agrandie et le dessin des portières avant est modifié. Dans le même temps, la cylindrée du moteur est portée à 2 188 cm³. Paradoxalement, la carrosserie en Alpac est montée sur une charpente en bois arti-

sanale, qui n'est pas vraiment un signe de modernité à l'époque. Mais Grégoire ne peut faire qu'avec les moyens limités de la firme Hotchkiss...

Lancement difficile

Le prototype de la Hotchkiss-Grégoire est présenté à la presse le 13 mars 1950 sans aucune mention du futur prix de vente. Il semble bien, d'ailleurs, que le constructeur n'en ait à cette époque aucune idée. Mais plus grave, comme le révèle l'historien et spécialiste de la marque, Marc-Antoine Colin, Hotchkiss ne sait réellement pas combien va lui coûter la fabrication du modèle ! Étant donné la vétusté et le manque de place des installations, Jean-Albert Grégoire, propulsé directeur général du constructeur, fait appel à de nombreux sous-

traitants. La Société de fonderie d'aluminium et d'alliages légers (Sofal) située à Arandon, dans l'Isère, doit fournir toutes les pièces en Alpac, dont les auvents de la voiture. Très rapidement, des problèmes apparaissent dans le montage des éléments de carrosserie, à cause des défauts des pièces livrées par la Sofal. Début octobre, un véhicule d'avant série plus définitif est exposé au salon de l'automobile de Paris, avec une carrosserie à quatre glaces latérales (au lieu des six sur les prototypes). Malgré l'excellent accueil que lui réserve la presse, la Hotchkiss-Grégoire n'est toujours pas commercialisable. Les problèmes d'assemblage des pièces comme les auvents et les longerons ne sont pas encore résolus. Finalement, le premier exemplaire est livré huit mois plus tard, fin juin 1951, au prix

arbitraire de 1 490 000 francs. Ce n'est qu'en octobre suivant, après une étude approfondie des différents coûts, que Hotchkiss arrive à la somme astronomique de 2 510 000 francs comme coût de revient pour son nouveau modèle ! Cette nouvelle provoque un véritable séisme dans l'entreprise. Personne n'avait semble-t-il imaginé que cette aventure serait aussi ruineuse... Pour abaisser significativement les coûts de

fabrication, le constructeur doit faire de lourds investissements financiers. Mais les banques et les actionnaires refusent de suivre. Déjà endetté, Hotchkiss se trouve alors dans une situation périlleuse, d'autant que dans le même temps, son modèle Anjou voit ses commandes progressivement diminuer. Face à l'ampleur des problèmes qui s'accumulent, Peugeot décide de reprendre les choses en main. Le placide prési-



La plaque d'immatriculation est éclairée la nuit par un ingénieux système à travers le coffre.



Malgré sa modernité revendiquée, la Hotchkiss-Grégoire comporte encore des flèches de direction jusqu'à sa fin de fabrication.



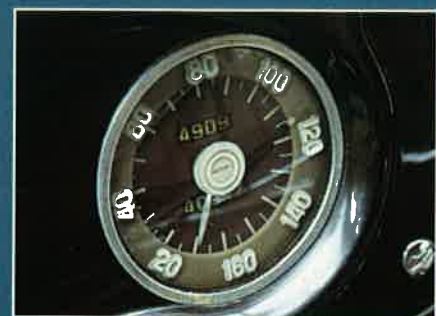
Les boutons de démarreur, starter, avance à l'allumage et clef de contact sont disposés de manière pratique, en bas et à droite du volant.



Le levier de vitesses au volant est accompagné d'une tige métallique, appelée également « pince à sucre », permettant de passer la quatrième vitesse, ou « surmultipliée ».



La manette des clignotants possède un voyant lumineux incorporé. Le système est même équipé d'un retour automatique, extrêmement rare à l'époque.



Le cadran de vitesse comporte un compteur kilométrique classique et également un compteur journalier.



La trappe d'accès au réservoir à essence se trouve à l'abri, dans le coffre de la voiture.



L'Oryx, emblème des automobiles de Jean-Albert Grégoire surplombe, au centre du volant, les canons croisés de la marque Hotchkiss.

Forme en goutte d'eau oblige, l'espace à l'arrière est plus restreint qu'à l'avant. Deux personnes peuvent s'asseoir sur la banquette contre trois à l'avant.



La passion pour la technologie Grégoire...

Pilier du club Hotchkiss, Jacques Paquereau, aujourd'hui retraité, s'adonne à sa passion pour les voitures conçues par l'ingénieur et polytechnicien Jean-Albert Grégoire, « homme à qui l'on doit la concrétisation du procédé de traction avant et sa généralisation » souligne-t-il. Sa passion naît quand il a à peine 20 ans. Le jeune Jacques quitte alors sa Vendée natale pour monter à Paris en octobre 1953. Il décide de se rendre au salon de l'automobile qui se déroule à ce moment-là. Il passe alors sur le stand de la firme aux canons croisés. Il y découvre, pour la première et dernière fois, la fameuse Hotchkiss-Grégoire, dont il a lu de nombreuses fois les qualités dans l'Auto-Journal. Fasciné par cette automobile, qui symbolise tout ce qui se fait de mieux en termes de techniques modernes, il sait pourtant qu'il ne peut absolument pas se l'offrir. Ce n'est

qu'en 1991, à sa retraite, qu'il réalise son rêve le plus fou : acquérir enfin une Hotchkiss-Grégoire. Il devient ainsi l'heureux propriétaire de la n° 625. Il poursuit ensuite sa passion pour les créations de Jean-Albert Grégoire et acquiert, tour à tour, une Amilcar Compound B67 de 1940 et une CGE électrique. Alors que son Hotchkiss-Grégoire connaît des problèmes techniques, il décide de s'en séparer en 1999, pour en acheter une autre, plus exceptionnelle, la n° 550, présentée dans ce reportage. En 2004, il devient propriétaire d'une autre Hotchkiss-Grégoire (n° 586) équipée d'un carburateur double corps et d'un compte-tours, puis d'une Panhard Dyna Z1 de juin 1965 et d'une autre CGE électrique, toutes ayant de près ou de loin un lien avec les études de Jean-Albert Grégoire. Seule exception à sa passion, il possède également dans sa collection une Alpine GT4 1100 L, carrossée par CG, qu'il a acquise en 1981, durant ses trente années passées, en qualité de vendeur itinérant de pièces de rechange, chez Renault.



La calandre, avec sa barre verticale portant les canons croisés, est le seul lien de parenté qui existe avec les précédentes productions de la marque Hotchkiss. Elle est surmontée d'un écusson Hotchkiss-Grégoire portant l'Oryx des productions Grégoire (ci-dessus).



L'emblème des canons croisés, faisant référence à la glorieuse production militaire de la firme Hotchkiss, restera le logotype de la marque jusqu'à sa disparition. Il sera cependant rajeuni en 1963, lors du lancement d'une nouvelle gamme de camions.

ner de la présence de portières avant à ouverture dite « suicide » et de flèches de direction à l'arrière, à une époque où les clignotants se généralisent ! Le coffre arrière dispose d'un seuil de chargement assez haut, pratique d'accès. Logeant la roue de secours, il est un peu étroit pour accueillir les bagages de cinq passagers. Dans l'habitacle, une impression de clarté domine, grâce à l'importance des surfaces vitrées. Le pare-brise en deux parties et la lunette arrière, grands pour l'époque, offrent une bonne visibilité au conducteur. Pour la première fois, le Français Hotchkiss adopte le poste de conduite à gauche dans ses voitures. Le volant, légèrement de biais, permet à la banquette avant d'offrir trois places, contrairement à l'arrière, dont la voie plus courte n'autorise que deux places, séparées par un large accoudoir. Point négatif, la banquette avant est fixe et ne peut pas se régler selon le conducteur... à moins de déposer l'assise et d'agir sur deux écrous !



Jacques Paquereau a ajouté sur le pare-chocs arrière des clignotants ronds « à l'ancienne ». Les minuscules feux rouges d'origine, situés au dessus, servent à la fois de feux de position et de feux stop.

dent d'Hotchkiss, Maurice de Gary, qui n'avait absolument pas vu venir les difficultés, est remercié fin décembre 1951. Il est remplacé immédiatement par Paul Richard, ancien vice-président du groupe Brandt.

La voiture de la place Beauvau

C'est dans ce contexte troublé que sort la Hotchkiss-Grégoire qui appartient aujourd'hui à Jacques Paquereau. Portant le numéro 550 (sur une série commençant à 501), elle est livrée le 21 décembre 1951 au ministère de l'Intérieur. Elle est utilisée comme voiture de fonctions des différents locaux de la place Beauvau, qui se succèdent assez rapidement à cette époque. C'est ainsi que François Mitterrand, ministre de l'Intérieur de juin 1954 à février 1955 du gouvernement Pierre Mendès France, la fait utiliser régulièrement pour ses déplacements officiels. Voiture d'État oblige, elle est bien sûr de couleur noire. L'allure générale de la Hotchkiss-Grégoire apparaît très moderne à la fin des années 1940, mais elle est déjà un peu démodée lorsque la voiture est effectivement lancée en 1951. À cette époque, le style des automobiles évolue très vite et les lignes « pontons » commencent à fleurir un peu partout sur les nouvelles voitures. Dans le même ordre d'idées, on peut légitimement s'éton-



Le quatre cylindres à plat de la Hotchkiss-Grégoire est surmonté d'un filtre à air dit « bazooka ». Cependant, certaines auront droit à un filtre à air de forme plus classique, monté l'un ou l'autre sans logique précise.

Confort intérieur

Le tableau de bord, en tôle peinte, est fonctionnel et moderne. Il est dominé par deux cadrans de part et d'autre du volant. À gauche, le compteur Jaeger nous renseigne sur la vitesse et le kilométrage. Le cadran de gauche sert quant à lui d'ampèremètre et de témoins pour la température du radiateur, la pression d'huile et le niveau d'essence. Au centre de la planche de bord, le cendrier, surmontant un allumecigare électrique d'origine, est encadré par une horloge, reprenant en réduction l'allure du compteur de vitesse, et par un joli haut-parleur rond, orné par un très bel Oryx chromé, symbole des productions conçues par Grégoire. À l'extrême gauche, la voiture propose un poste de radio et un petit vide-poches fermé par un couvercle pratique pour mettre clés, lunettes de soleil, notices d'utilisation... mais pas plus ! Le démarrage de la voiture se fait dans la tradition de

l'époque, après avoir tiré le starter, tourner la clef de contact et appuyer sur le bouton du démarreur. Le quatre cylindres se réveille alors sans tarder. Une fois le coup de main pris, le passage des vitesses, au volant, s'effectue sans souci. Détail amusant, le passage de la quatrième se fait en actionnant une tige chromée parallèle au levier de vitesse. Le confort sur la route est réellement appréciable. La voiture, dotée d'une suspension à flexibilité variable conçue par Jean-Albert Grégoire, fait à l'époque figure de précurseur en la matière. Signe de haut de gamme, la présence de déflecteurs mobiles, sur les vitres avant et arrière, permet aux occupants de doser à leur guise l'entrée d'air, sans avoir les cheveux aux vents. Côté mécanique, le quatre cylindres à plat fait merveille sans trop de bruit dans l'habitacle et permet d'atteindre facilement 150 km/h. Cette performance – qui la place devant sa rivale directe, la Citroën 15 Six, avec



La Grégoire propose un tableau de bord très complet, où figurent, de gauche à droite, les témoins d'huile, d'eau, essence, ampèremètre, compteurs de vitesse et kilométrique, haut-parleur, cendrier, horloge, le tout accompagné par un système efficace de chauffage au-dessous.

HOTCHKISS-GRÉGOIRE 1951

- Moteur : 4 cylindres opposés à plat avec un arbre à cames central entraîné par chaîne
- Cylindrée : 2 188 cm³
- Alésage x course : 90 x 86 mm
- Puissance : 70 ch à 4 000 tr/mn
- Alimentation : 1 carburateur Solex vertical inversé 32 PBIC
- Couple : 6,8 m.kg à 2 000 tr/mn
- Transmission : traction avant
- Direction : à crémaillère, volant à gauche
- Freins : quatre tambours à commande hydraulique
- Suspension : à roues avant indépendantes à ressorts hélicoïdaux obliques et stabilisateur de roulis par ressort (brevet Grégoire) ; à roues arrière indépendantes par ressorts hélicoïdaux horizontaux et barre antiroulis
- Longueur : 4,65 m
- Largeur : 1,7 m
- Hauteur : 1,5 m
- Empattement : 2,5 m
- Voie avant : 1,44 m
- Voie arrière : 1,32 m
- Poids à vide : 1 080 kg
- Vitesse maxi : 155 km/h (constructeur)



pourtant une puissance inférieure – est due à l'exceptionnel Cx de la voiture. Malgré ses réelles qualités techniques d'avant-garde, la Hotchkiss-Grégoire ne rencontra pas le succès mérité. Son constructeur, trop endetté, ne put réaliser les investissements nécessaires pour faire baisser significativement le prix de vente (1 800 000 francs en octobre 1951) et ainsi faire accéder le véhicule à une plus large diffusion. La voiture d'avant-garde avait un prix. Et hélas, Hotchkiss n'était certainement pas le constructeur adéquat pour supporter une fabrication coûteuse et complexe.

Adrien Cahuzac
Photos Christian Bedei

Remerciements au Club Hotchkiss (www.club-hotchkiss.fr), à Marc-Antoine Colin et à Jacques Paquereau pour avoir permis la réalisation de cet essai.

Pour en savoir plus

Grégoire, une aventure Hotchkiss, de Marc-Antoine Colin, chez Massin Éditeur, et Hotchkiss, l'âge classique de Marc-Antoine Colin, chez ETAL.