

Elle faillit être un mythe

Avec un peu plus de chance, la belle Hotchkiss-Grégoire aurait pu finir dans la peau d'un mythe, telle la DS 19. J'ai déjà parlé de l'ingénieur Grégoire, à propos de la Dyna Panhard et de la voiture de l'Aluminium Français, à laquelle la petite Louis XV devait beaucoup. Eh bien, Jean Grégoire, père spirituel de la petite traction avant de la porte d'Ivry avait bien d'autres projets dans sa musette ou, plus exactement, dans son luxueux porte-documents en crocodile. L'homme appartenait à une époque qui -Aznavour dixit- n'existe plus. Il était non

HOTCHKISS GREGOIRE

● **Moteur:** Puissance fiscale 13 CV. Cylindrée 2 200 cm³. 4 cylindres à plat 90 x 86. Un carburateur double corps Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 60 litres. Rapport volumétrique 7. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Arbre à cames central commandé par chaîne. Puissance au frein 74 ch à 4 200 tr/mn. Couple maximum 15 mkg à 2 000 tr/mn.

● **Transmission:** Traction avant. Boîte mécanique à 4 vitesses à 4^e surmultipliée. Commande sous le volant.

● **Châssis, suspension:** Carcasse en alliage léger coulé complétée par longerons tubulaires entretoisés. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux à flexibilité variable. Suspension arrière à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux à flexibilité variable. Stabilisateurs de virage avant et arrière. Amortisseurs hydrauliques.

● **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues avant.

● **Direction:** A crémaillère.

● **Pneumatiques:** 5.50 x 16 ou 165 x 400.

● **Carrosserie:** Poids à vide 1 080 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 2 037 cm³. Puissance au litre 33,7 ch. Rapport poids/puissance 14,6 kg/ch.

seulement capable de concevoir, seul ou presque, une automobile de A à Z mais encore, beaucoup plus important, de la vendre et, mieux encore, de se faire payer ! Le profil romain, l'oeil dominateur, la voix charmeuse et impérieuse à la fois, le verbe précis, l'homme avait un charme fou dans le style Charles Boyer, le savait et en usait, non pas à tort et à travers mais, tout au moins sans modestie.

Or donc, l'ingénieur Grégoire avait dans ses cartons, prêt à rouler, un très beau projet de berline 2,2 litres tandis que, parallèlement, une vieille et honorable marque française, Hotchkiss, se débattait dans les pires difficultés, en dépit d'une victoire au rallye de Monte-Carlo -Bécquart-Secret- et d'une importante commande de jeeps sous licence Willys que l'armée française allait lui passer ! Pour sauver la vieille dame, il fallait une cure de jouvence et Grégoire sut se montrer suffisamment persuasif : avec sa belle traction avant, il allait être le sauveur !...

Comme la petite Dyna, la Grégoire comportait une carcasse en alliage léger coulé sur laquelle venait s'accrocher à l'avant et en porte-à-faux un joli quatre cylindres à plat refroidi par eau et, à l'arrière, un châssis tubulaire croisillonné. Avec un rapport volumétrique de 7 et une alimentation par un gros carbu double corps Solex, la puissance devait atteindre 74 ch à 4 200 tr/mn sur la version "sport". Quant à la boîte, elle offrait évidemment quatre vitesses mais, curieusement, la surmultipliée n'était pas synchronisée, ce qui n'était pas sans surprendre certains acheteurs !

Profilée suivant les règles strictes de la goutte d'eau, la carrosserie, également en alliage léger, n'offrait qu'une visibilité moyenne mais la fameuse suspension "à flexibilité variable" imaginée par Grégoire, avec ses ressorts hélicoïdaux horizontaux et ses longues articulations, s'échinait à procurer, en dépit d'un amortissement discutable, une tenue de route au dessus de la moyenne, associée à un beau confort.



Photos: Musée de l'Auto

Une belle boîte à cigares...

Je fis connaissance avec la voiture et son créateur dans des conditions particulièrement cocasses, au cours d'un galop d'essai en compagnie du maître. J'étais au volant, sur une petite route sinieuse, et je vis arriver rapidement -le compteur était à 130- un passage à niveau dont l'aspect me parut plutôt redoutable. Mais, d'une main négligente, le maître me fit signe de continuer. Je ne sais pas si, à l'époque, l'ingénieur Grégoire avait la

Une carrosserie qui se voulait soignée sur le plan

Légion d'honneur mais j'avais confiance et je ne levai donc pas le pied. Pour un beau saut, ce fut un beau saut... Plus de dix mètres à coup sûr mais, à la retombée, le carter inférieur en alliage coulé ne résista pas, à l'inverse toutefois de la superbe du maître, qui demeura intacte. Mais le véritable épilogue se déroula le lendemain, lorsqu'une superbe boîte luxueusement emballée et accompagnée d'une carte du maître arriva sur le bureau de Jean-Marie Balestre, à l'époque directeur de l'Auto-Journal. Un hurlement étonnant me fit revenir au pas de course dans le bureau directorial que je venais de quitter. Balestre avait ouvert la

boîte, décorée magnifiquement soignée par un maître franc ! Le remballage déroulé commentait cette fâcheuse nullité, ses techniques d'équipement suffirent pour la fabrication commerciale et la satisfaction



Photos: Musée de l'auto

Une belle boîte à cigares...

Je fis connaissance avec la voiture et son créateur dans des conditions particulièrement cocasses, au cours d'un galop d'essai en compagnie du maître. J'étais au volant, sur une petite route sinueuse, et je vis arriver rapidement – le compteur était à 130 – un passage à niveau dont l'aspect me parut plutôt redoutable. Mais, d'une main négligente, le maître me fit signe de continuer. Je ne sais pas si, à l'époque, l'ingénieur Grégoire avait la

Une carrosserie qui se voulait soignée sur le plan aérodynamique, avec un rappel élégant de la calandre Hotchkiss.

Légion d'honneur mais j'avais confiance et je ne levai donc pas le pied. Pour un beau saut, ce fut un beau saut... Plus de dix mètres à coup sûr mais, à la retombée, le carter inférieur en alliage coulé ne résista pas, à l'inverse toutefois de la superbe du maître, qui demeura intacte. Mais le véritable épilogue se déroula le lendemain, lorsqu'une superbe boîte luxueusement emballée et accompagnée d'une carte du maître arriva sur le bureau de Jean-Marie Balestre, à l'époque directeur de l'Auto-Journal. Un hurlement étonnant me fit revenir au pas de course dans le bureau directorial que je venais de quitter. Balestre avait ouvert la

boîte, découvrant une double rangée de magnifiques cigares protégés soigneusement, de l'humidité sans doute, par une mince couche de billets de 10 000 francs ! Le remballage fut à la fois rapide dans son déroulement et riche dans ses commentaires mais, bien que l'influence de cette fâcheuse erreur psychologique ait été nulle, ses 150 km/h, son incontestable attrait technique, son bon comportement et son équipement fort complet pour l'époque, ne suffirent pas à assurer le succès commercial à la Grégoire dont les coûts de fabrication – grevés des menues gratifications sans doute dispensées çà et là

– étaient tels que cette voiture cependant très intelligente ne se vendit guère et qu'elle finit par mettre définitivement Hotchkiss sur la paille !

LA COTE DE L'EXPERT

Ce coupé à carrosserie en alliage léger et signé par l'ingénieur Grégoire était un peu le modèle de l'ultime chance pour une marque s'éteignant lentement malgré un passé riche et glorieux. Son originalité ne suffit cependant pas à lui faire atteindre le sommet des cotes.
 La cote de Christian Huet: 30 000 à 40 000 F. Tendance à la stabilité.