

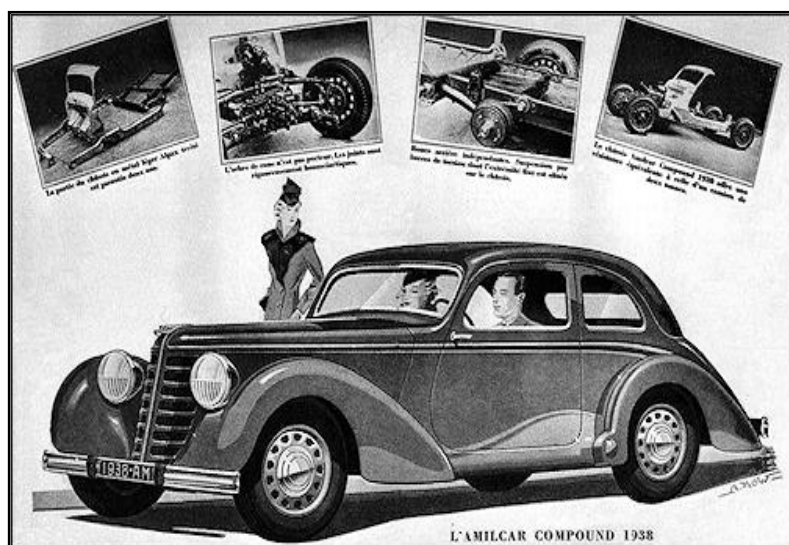


## AMILCAR COMPOUND

### – Une Hotchkiss « populaire ».

Créée en 1921, Amilcar fut d'abord un constructeur très apprécié pour ses cyclocars et ses voiturettes qui permettaient aux jeunes pilotes de découvrir à bon compte les joies de la conduite sportive. Une douzaine d'années plus tard, les fondateurs d'Amilcar furent contraints de céder leur affaire à la Sofia (Société financière pour l'automobile) dont les dirigeants donnèrent une nouvelle orientation à la marque Amilcar tout en lui conservant son nom d'origine.

Au cours de quelque vingt mois qui ont précédé le Salon de Paris 1937, trois événements se sont conjugués pour parvenir à la situation actuelle de la marque Amilcar qui dépend désormais de la puissante firme Hotchkiss. D'une part, Messieurs Sée et Briès, responsables de la Sofia, ont vite réalisé qu'il leur serait impossible d'assurer la survie d'Amilcar s'ils persistaient dans la production de leur unique modèle 12 CV Pégase, une voiture certainement intéressante mais trop coûteuse dans le difficile contexte économique de l'époque. Ils souhaitent donc disposer d'un modèle plus économique et plus conforme à l'image initiale d'Amilcar et décident alors de s'adresser à Hotchkiss. Le constructeur de Saint-Denis venant, en effet, de devenir le nouvel actionnaire majoritaire dans le capital de la Sofia. D'autre part, Henry Ainsworth, le patron des automobiles Hotchkiss, aimerait doter la gamme Hotchkiss d'un modèle meilleur marché car il est conscient de la position fragile de ses traditionnelles berlines du « juste milieu », de plus en plus menacée par de nombreuses concurrentes bénéficiant de tout autant de qualités, tout en étant moins chères issues récemment de la grande série. Ainsworth demande alors au bureau d'études de Hotchkiss de mettre à l'étude un prototype animé par le moteur 5 CV d'une ancienne Amilcar. De son côté, dans ses ateliers de la firme Tracta, l'ingénieur Jean-Albert Grégoire a mené de son côté, avec l'appui de la puissante société Aluminium Français, l'étude d'une voiture à traction avant de taille réduite qui se singularise par sa structure équipée d'une carcasse coulée en alliage léger. Grégoire termine le prototype de sa voiture en mars 1937 mais il ne dispose pas de moyens industriels suffisants pour la produire en série.



Dès lors, les choses vont aller très vite, Henry Mann Ainsworth qui, avec M. Sée, s'intéressait depuis longtemps à l'avancement des travaux de l'ingénieur Grégoire, se laisse séduire par le prototype réalisé par ce dernier. Il signe un contrat avec l'ingénieur et décide de produire la nouvelle voiture chez Hotchkiss pour le compte de la Sofia qui la commercialisera sous le nom d'Amilcar. Simultanément, Ainsworth décide, dès lors, de faire stopper l'étude de sa 5 CV « maison », dont il revend le prototype.

Entre le printemps et l'automne 1937, les équipes de Grégoire et de Hotchkiss s'activent intensément afin que la nouvelle Amilcar, qui a reçu le nom de Compound, puisse être présentée au Salon qui doit ouvrir ses portes en octobre. Ils y parviennent mais en ne faisant que de la figuration car la voiture n'est absolument pas prête et les deux exemplaires carrossés de l'Amilcar compound présentés sur le stand de la marque, sous les voûtes du Grand-Palais des Champs-Élysées, ne sont pas roulants car aucun moteur ne se trouve sous leur capot. Après de nombreuses modifications et la mise au point d'un moteur définitif, elle entre seulement en production à partir du printemps 1938 et ne débutera sa véritable carrière commerciale qu'au Salon suivant.

Lorsqu'elle fut révélée au Salon de Paris 1937, l'Amilcar Compound fut accueillie comme un événement, car elle rassemblait plusieurs solutions nouvelles. Son créateur étant connu depuis dix ans pour ses voitures Tracta à traction avant et il demeurait l'un des meilleurs spécialistes de ce mode de transmission. Compound, le nom de baptême choisi pour l'Amilcar, est d'origine anglaise. Il signifie littéralement « composé » et s'applique à des organes, mécaniques ou autres, fonctionnant en association. C'est le cas ici, où l'on trouve une carcarasse coulée en alliage léger associée aux éléments de carrosserie : ailes, pavillon, portes, capot,... L'Amilcar Compound dispose en outre de quatre roues indépendantes, encore rares en cette fin des années trente.

La forme élégante de la Compound est due au styliste Vinciguerra qui a dessiné la carrosserie en s'inspirant du coach Hotchkiss Grand Sport Modave. Basse et bien équilibrée, l'Amilcar Compound témoigne de bonnes aptitudes routières, mais son moteur est malheureusement indigne du reste de la voiture. La mécanique, affichant une cylindrée de 1 985 cc, à soupapes latérales, s'inspire beaucoup du moteur de l'Hillman Minx anglaise. Il faudra attendre l'été 1939 pour que cet engin poussif soit remplacé par un nouveau moteur à soupapes en tête nettement plus brillant qui équipera seulement les modèles du millésime 1940.

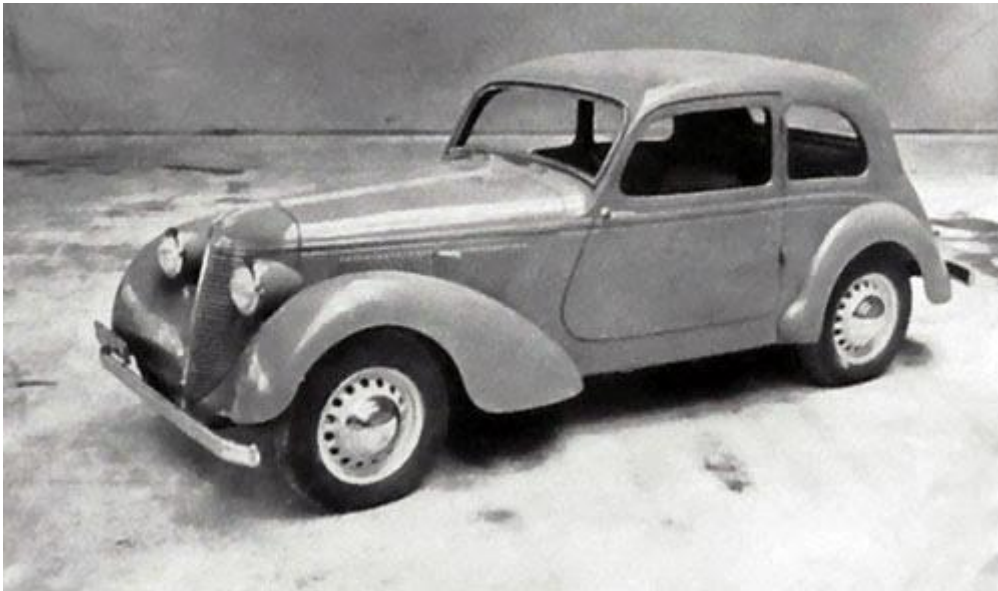


Les Amilcar de l'année-modèle 1939 conservent donc un moteur à soupapes latérales et ne diffèrent pratiquement pas des Compound initiales, sinon par leurs feux de position montés en série et leurs phares chromés.

Pour l'année-modèle 1939, Amilcar ajoute un coach découvrable à la gamme de ses Compound. Cette multiplication des versions pourrait laisser croire que la voiture se trouve déjà bien implantée sur le marché. En fait, à la veille du Salon de Paris 1938, les ventes n'ont pas encore commencé. Le démarrage de la production régulière avait bien été programmé pour le printemps 1938, mais à cause des difficultés techniques survenues lors de la fabrication des premières structures en alu, les

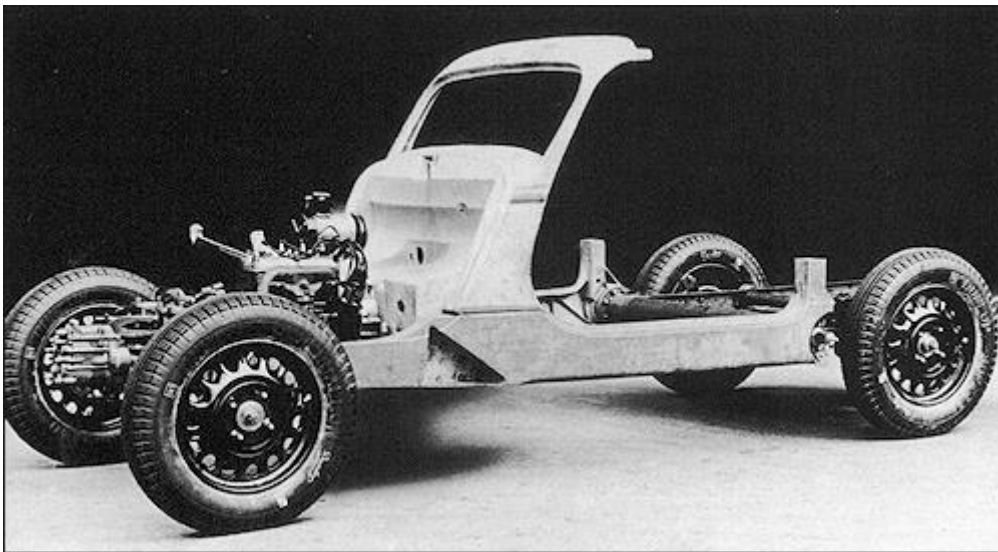
Compound sont restés jusque-là au stade de la présérie. Après six mois d'angoisse, l'ingénieur Grégoire a pu enfin maîtriser ses problèmes en usine et les premières ventes de la Compound interviennent finalement en octobre 1938. D'abord timide (35 exemplaires seulement vendus au cours du dernier trimestre 1938), la diffusion des Amilcar augmente progressivement et atteint 423 exemplaires pour l'ensemble du premier semestre 1939.

Au terme de cette industrialisation assez longue et difficile, l'Amilcar Compound peut maintenant être considérée comme « mûre » et remplir donc le rôle qu'il lui avait été dévolu depuis le début de sa gestation. A savoir devenir le modèle d'entrée de gamme de la gamme Hotchkiss. Car, même si elle porte le nom d'Amilcar et non d'Hotchkiss, c'est bien à cela que la destine le constructeur de Saint-Denis, devenu, comme on l'a dit, le principal actionnaire de la marque Amilcar. En ce qui concerne la gamme Hotchkiss, celle-ci, en cette fin des années trente, est fort bien fournie. A tel point que le client intéressé a, au début, un peu du mal à s'y retrouver, avec pas moins de 26 modèles, à quatre ou six cylindres, répartis en trois catégories, allant de 13 à 20 CV fiscaux. Par rapport au modèle le moins cher du catalogue Hotchkiss, la berline 864, affichée au prix de 48 900 francs, l'Amilcar Compound, proposée, en version coach, à 33 400 francs, peut en effet être considérée comme une voiture « populaire ». Certes, ce tarif la place parmi les modèles les plus chers de sa catégorie, celle des 7 CV. Malgré tout, cela reste modique aux yeux d'une clientèle assez « élitiste », éprise d'originalité, souvent à la recherche d'une seconde voiture pour la « maîtresse de maison » et pour laquelle les Peugeot 202 et surtout les Renault Juvaquatre et autres Simca Huit apparaissent trop conventionnelles. Même si, au printemps 1939, les ventes commencent à peine à atteindre un certain « rythme de croisière », la direction de Hotchkiss peut néanmoins considérer que, maintenant qu'elle a été entièrement fiabilisée, l'Amilcar Compound remplira, sans difficulté, pleinement son rôle et qu'elle est promise à une belle carrière.



Au sein de la direction de Hotchkiss, Jacques Jacobsen, le directeur commercial de la branche automobile du constructeur, a, lui-même, directement supervisé la mise sur le marché de l'Amilcar Compound. Depuis 1935, ce dernier travaillait ardemment sur un projet permettant à la firme de Saint-Denis de se créer de nouveaux débouchés commerciaux, dans une France au climat économique morose, où les effets de la crise (qui a éclaté aux Etats-Unis en 1929) continuaient à se faire sentir. Il y a environ trois ans, Jacobsen avait d'ailleurs appuyé, auprès du directeur Henry Mann Ainsworth, le projet présenté par l'ingénieur Jean-Albert Grégoire pour faire réaliser par les ateliers de Saint-Denis le prototype que ce dernier avait conçu avec l'appui de l'Aluminium Français. A la suite, logique, de la réalisation de celui-ci, il apparaît donc nécessaire, voire indispensable, à Jacobsen que la marque et son réseau puisse bénéficier d'un modèle de taille plus modeste que les modèles habituels figurant au catalogue et qui permettrait ainsi à celle-ci d'attirer une clientèle qui, étant donné la modestie de ses moyens, n'avait, jusqu'ici, jamais eu l'habitude de fréquenter les show-rooms des agents de la marque.

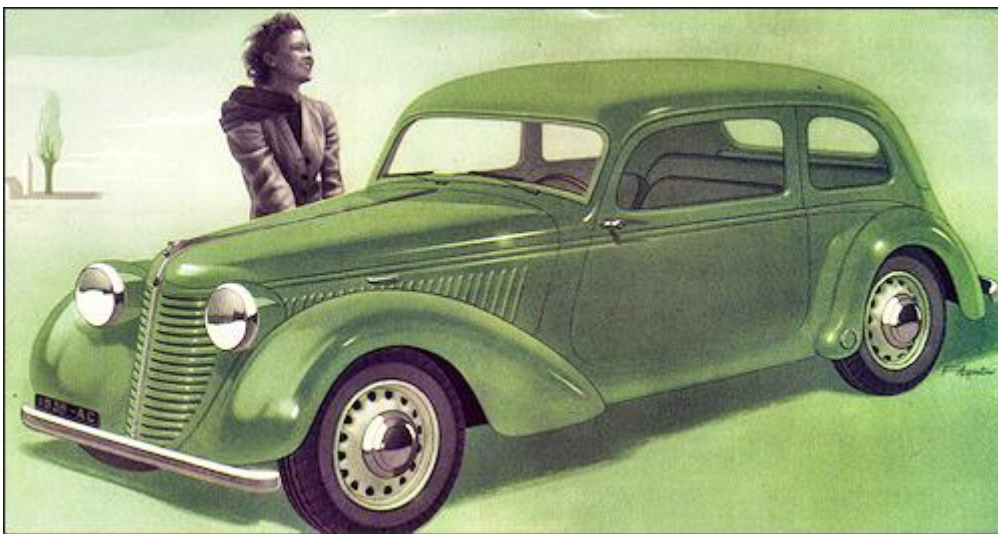
Au vu des assez bons résultats engrangés par l'Amilcar Compound au début de l'été 1939, ceux-ci semblent bien lui donner raison. Le programme de la gestation et de la commercialisation de ce nouveau modèle semble d'ailleurs avoir aussi, indirectement, une influence sur la politique commerciale de la marque Hotchkiss. Celle-ci, ainsi que ses concessionnaires, concentrant désormais la plus grande partie de leurs efforts sur le modèle d'entrée de gamme, la 864, qui est, de loin, le modèle le plus rentable de la gamme Hotchkiss. Les 680 et 686 à moteurs six cylindres, en dépit de leur prestige et bien que figurant parmi les meilleurs modèles de leur catégorie sur le marché français, n'offrent, en effet, au constructeur qu'une marge bénéficiaire assez réduite. Cependant, en cette fin des années 30, cette marge bénéficiaire apportée par la 864 à quatre cylindres se réduit de plus en plus, par la faute des principaux grands constructeurs français, comme Citroën, Peugeot et Renault. Face aux modèles proposés par la concurrence, le rapport qualité/prix des Hotchkiss quatre cylindres ne s'avère, en effet, guère compétitif. Il n'y a qu'à examiner les tarifs d'époque pour s'en convaincre : une Peugeot 402 (qui bénéficie, notamment, de roues avant indépendantes, d'un toit ouvrant ainsi que d'un système de chauffage performant et moderne) ne coûte que 31 900 francs, alors que, pour une Hotchkiss 864, l'acheteur doit signer un chèque de pas moins de 48 900 francs. Soit 17 000 francs de plus, pour un modèle qui occupe pourtant, en théorie, le même segment de marché que la 402 et qui, en plus de cela, ne bénéficie d'aucun des équipements que l'on retrouve sur la Peugeot ! Un écart de prix conséquent qui s'explique, en grande partie, par les méthodes de fabrication encore trop artisanales auxquelles restent attaché le constructeur de Saint-Denis.



C'est pourquoi l'arrivée sur le marché de l'Amilcar Compound représente un apport d'oxygène bienvenu pour les agents de la marque Hotchkiss. Même si, pour le moment, ses ventes restent encore en dessous des prévisions établies par le service commercial de Hotchkiss, elle n'en est encore qu'au début de sa carrière. Jacobsen, de son côté, est, en tout cas, fermement convaincu que la nouvelle Amilcar a tous les atouts pour devenir l'un des points-clés de la nouvelle stratégie industrielle et commerciale de « reconquête » du marché français, qui permettra, à n'en pas douter, à Hotchkiss de surmonter ainsi le marasme né de la crise et aggravé par la vague de nationalisations décrétées par le gouvernement du Front populaire en 1936. Pour Jacobsen, comme pour les autres membres du directoire de Saint-denis, il leur faut délaissier, progressivement, le secteur de la « voiture moyenne de qualité », où les grands constructeurs, grâce à leurs nouveaux procédés de fabrication en grande série inspirés de ceux des constructeurs américains, sont désormais devenus les maîtres du jeu. Le marché de la voiture légère de « demi-luxe » est, en revanche encore peu usités voire délaissé, par les grandes marques et où un constructeur comme Hotchkiss, connu depuis longtemps pour la qualité de ses productions, à toutes les chances de pouvoir conquérir de nouvelles

parts de marché.

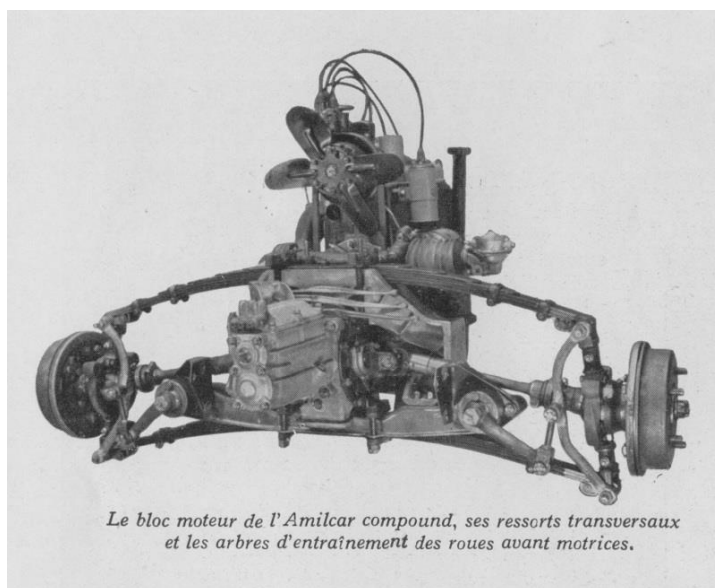
Si la Compound a été commercialisée sous le nom d'Amilcar, c'est, avant tout, parce que celui-ci est beaucoup plus synonyme de voitures « sportives » et « populaires » que Hotchkiss, qui, au sein du grand public, conserve une image plus « élitiste ». Néanmoins, il est clairement prévu, dès le départ ou, en tout cas, très rapidement, au sein de la stratégie élaborée par Jacobsen que, à terme, le nom d'Amilcar disparaisse, à plus ou moins brève échéance, et que la Compound, ou le modèle qui lui succédera, soit alors intégré à la gamme Hotchkiss. Ceci, dans un souci de « cohérence » et de regroupement stratégique. Il faut d'ailleurs mentionner que, à l'époque, la branche automobile (Amilcar et Hotchkiss confondues) ne pourrait, à elle seule, assurer un volume d'activité ainsi que des bénéfices suffisants à la firme de Saint-Denis. Ceux-ci sont avant tout assurés par les activités du constructeur dans la production de matériel militaire ainsi que dans le secteur de l'armement. Ce dont sont bien conscients, d'ailleurs, les dirigeants de la firme en sont bien conscients et c'est pourquoi ces derniers ont décidé, en parallèle, d'accroître leurs investissements dans ces deux secteurs.



Au vu du contexte politique et militaire en cette année 1939, où (bien que beaucoup cherchent encore à se voiler la face) de plus en plus de monde (tant dans la population qu'au sein de la classe politique) sent bien qu'un nouveau conflit est proche. Dans ces conditions, décrocher, auprès de l'Armée française, de nouveaux contrats dans la production de véhicules et d'armes en tous genres n'est donc guère difficile. Pour revenir à la branche automobile, si, avec l'Amilcar Compound, tant Ainsworth et Jacobsen que Jean-Albert Grégoire (qui a d'ailleurs été nommé directeur d'Amilcar) sont persuadés d'avoir « misé sur le cheval gagnant », ce n'est, en revanche, pas vraiment l'avis de département mécanique du bureau d'études de Hotchkiss, Vincenzo Bertarione, qui, lui, se montre bien plus réservé sur ce nouveau modèle. S'il partage l'avis de Jacobsen qu'il est dans l'intérêt de la marque de proposer à son catalogue un modèle plus léger et abordable que les Hotchkiss traditionnelles, il reste, néanmoins, persuadé que la direction de la firme fait fausse route en misant sur l'Amilcar Compound. Une conviction et un jugement qui n'est, toutefois, peut-être pas tout à fait objectifs ou impartiaux car ils ont sans doute du, en grande partie, à l'animosité que Bertarione éprouve à l'égard de Jean-Albert Grégoire (et cette antipathie, le célèbre ingénieur la lui rend d'ailleurs bien). Une ambiance parfois « électrique » qui, si elle ne pose pas de problème majeur (en tout cas pour le moment) n'est, en tout cas, pas vraiment faite pour arranger les choses.

Indépendamment de l'inimitié que se vouent, parfois ouvertement, Bertarione et Grégoire, avec le recul, il convient de reconnaître, objectivement, que les critiques du chef du bureau d'études mécaniques de Hotchkiss ne sont pas tout à fait dénuées de fondement. Ces reproches portent, plus précisément, sur trois points essentiels de la voiture. En premier lieu, même si son prix de vente la

place nettement en dessous des modèles de la gamme Hotchkiss (même, comme vu plus haut, par rapport aux modèles d'entrée de gamme), il n'en reste pas moins que l'Amilcar Compound est une voiture coûteuse à produire. Malgré l'appui technique et logistique apporté par les ingénieurs de l'Aluminium Français, la fabrication des grands éléments qui composent la carcasse en alliage coulé représente une opération fort délicate. Beaucoup de pièces doivent d'ailleurs être mise au rebut, leur qualité de fabrication ne correspondant pas à celui fixé par Grégoire, ce qui, évidemment, grève d'autant un prix de revient déjà assez élevé. Les bénéfices réalisés par Hotchkiss sur chaque voiture vendue restent donc assez faibles, ou, tout du moins, inférieurs à ce qui était prévu au départ. Autre défaut majeur, la voiture pâtit d'un moteur à la puissance jugée insuffisante, un avis partagé par tous les journalistes de la presse qui ont eu l'occasion d'essayer la voiture. Même dans des conditions de route idéales, le modèle dépasse à peine la barre des 100 km/h. Ce qui est assez « juste », pour ne pas dire assez faible, pour une voiture qui, si elle se veut « populaire », n'en revendique pas moins un certain caractère « sportif ». Le dernier point important qui fait l'objet des critiques de Vincenzo Bertarione concerne l'habitacle de la voiture, que ce dernier juge trop exigü, notamment au niveau des places arrière, lesquelles sont, en effet, plutôt « symboliques ». L'appellation coach quatre places mentionnée au catalogue apparaît donc quelque peu exagérée ou « usurpée », l'Amilcar Compound n'étant plutôt, en réalité, qu'une « 2+2 ». En résumé, Bertarione la juge inutilement sophistiquée, sous-motorisée et sous-dimensionnée. Ce modèle représentant donc, à ses yeux, l'exemple parfait d'un prototype dont l'industrialisation a été faite de manière trop prématurée et contre toute logique.

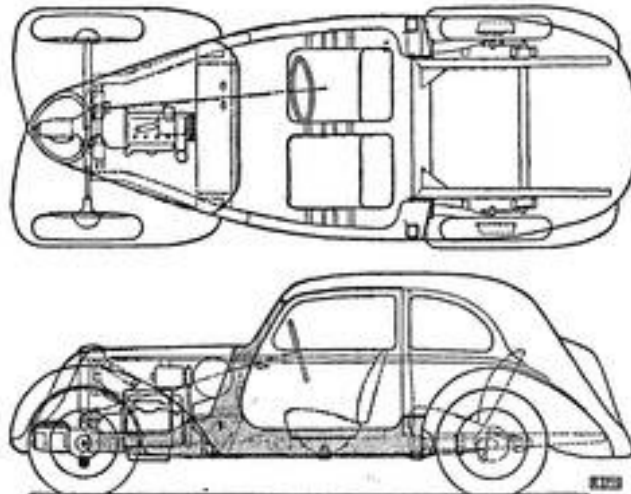


*Le bloc moteur de l'Amilcar compound, ses ressorts transversaux et les arbres d'entraînement des roues avant motrices.*

En dépit du peu d'estime et de sympathie que Grégoire éprouve à l'égard de Bertarione, l'ingénieur a cependant bien conscience que même si, en ce premier semestre 1939, l'Amilcar Compound est suffisamment fiabilisée pour démarrer véritablement sa carrière commerciale, elle n'est pas pour autant exempte de défauts. Des défauts qui, s'ils ne sont pas rédhitoires ou trop importants pour l'empêcher de trouver son public, n'en devront pas moins être corrigés, à plus ou moins long terme, tout comme ils savent que le modèle ne fait pas l'unanimité au sein du bureau d'études et du service commercial de Hotchkiss et qu'il suscite même, de la part de certains, une vive opposition. Malgré ce climat quelque peu délétère, ou, en tout cas, loin d'être tout à fait serein, Jean-Albert Grégoire est assuré du soutien de Jacques Jacobsen ainsi que de celui d'Henry Mann Ainsworth et, fort de celui-ci, entreprend bientôt de mettre en chantier une nouvelle version, améliorée, de l'Amilcar. Le célèbre ingénieur a toutefois conscience que, avec cette version qui doit permettre à la Compound d'arriver à sa « pleine maturité », il sait qu'il n'a pas vraiment droit à l'erreur. Car, si, pour une raison ou une autre, cette version revue et corrigée ne fait pas preuve d'une entière fiabilité ou qu'elle ne remplit pas ses objectifs commerciaux, les détracteurs de l'Amilcar Compound ne se

priveront alors pas de monter au créneau et de clouer l'ingénieur, ainsi que sa création, au pilori. Un échec qui coûterait sans doute rien moins à Grégoire que son poste de directeur d'Amilcar et qui lui fermerait sans doute alors, définitivement, les portes du constructeur de Saint-Denis. Car, bien que fort, le soutien de Ainsworth a néanmoins ses limites et l'ingénieur a d'ailleurs été informé que le directeur de Hotchkiss, en industriel avisé, soucieux de maintenir plusieurs fers au feu, vient de donner son feu vert à Vincenzo Bertarione pour l'étude d'une Hotchkiss de taille plus réduite que les modèles de la gamme actuel et qui serait susceptible de constituer une alternative à la Compound en cas d'échec commercial de cette dernière.

Comme mentionné plus haut, la carcasse en alliage coulée, si elle représente une grande innovation pour l'époque, est aussi fort onéreuse. Ce procédé mis au point par Grégoire (et sur lequel il se montre intransigeant) lui a d'ailleurs permis de nouer des liens étroits avec l'Aluminium Français. Malgré ces défauts ainsi que son coût de revient, elle confère cependant à la voiture une excellente rigidité qui participe à la remarquable tenue de route ainsi qu'au confort de l'Amilcar. Si cette solution est donc conservée, sur l'insistance de Grégoire, ce dernier accepte toutefois de revoir, en partie, son travail en redessinant la structure de l'auvent, afin de simplifier les opérations de coulée. En ce qui concerne une autre des critiques formulées sur la voiture, à savoir l'exiguïté de son habitacle, sur ce point, malheureusement, la nouvelle version de la Compound ne remédiera pas à ce défaut.



Si l'ingénieur Grégoire n'est pas hostile (loin de là même) au projet d'une version à quatre portes de l'Amilcar, un tel projet, en tout cas en prenant pour base la version existante, nécessiterait (logiquement) d'allonger l'empattement de la voiture, ce qui poserait un problème du point de vue de la conception tant que sur celui de l'industrialisation de cette nouvelle carrosserie, car cela obligerait à reprendre le dessin des longerons latéraux. La mécanique, elle, (comme mentionné au début) bénéficie, en revanche, d'une série d'améliorations afin d'augmenter ses performances. Pour augmenter sa puissance, l'ingénieur a décidé d'adopter la solution la plus commode et la moins coûteuse, qui consiste à redessiner la culasse pour convertir moteur à une distribution à soupapes en tête. Ainsworth accepte d'autant plus volontiers cette solution qu'il a déjà décidé que ce moteur ne resterait pas réservé à la Compound. Il compte, en effet, en équiper les véhicules tous terrains légers V 10 U et V 10 R alors à l'étude chez le constructeur Laffly. De plus, ce nouveau moteur pourrait fort bien équiper le prototype sur lequel travaille alors Vincenzo Bertarione. Un programme qui permettra donc, quel que soit le succès (ou l'échec) que rencontrera l'Amilcar Compound, la rentabilité du programme est ainsi assuré. En adoptant une nouvelle distribution pour sa motorisation, la Compound reçoit alors un nouveau « nom de code » (ou appellation d'usine) : B 67. Si la boîte de vitesses qui équipe cette nouvelle version ne possède désormais plus que trois rapports, celle-ci se montre néanmoins nettement plus fiable que celle à quatre rapports qui équipait la précédente version. Un autre changement important avec l'arrivée de cette nouvelle motorisation

est le changement de la direction, le volant étant désormais placé du côté droit. Un changement rendu nécessaire par la disposition sur ce nouveau moteur de l'admission et de l'échappement sur le côté gauche du bloc-moteur.

Cette nouvelle version de l'Amilcar donnera, dès le départ, entière satisfaction, comme Jean-Albert Grégoire le relatera lui-même dans son ouvrage *Cinquante Ans d'Automobile* (publié en 1974), où il écrit qu'il roulait « avec le nouveau moteur en juillet 1939 ». Une révélation. Ce prototype surclassait la concurrence par ses reprises et sa vitesse supérieure à 130. Seules, des grosses cylindrées et des engins de sport pouvaient rivaliser ». Bien qu'il soit important, ce témoignage ne doit cependant pas être pris pour « parole d'Évangile ». Les déclarations de l'ingénieur Grégoire manquant parfois d'objectivité, surtout lorsqu'il s'agit de ses propres créations. En ce qui concerne ses déclarations sur la Compound B 67, il semble s'être, en effet, laissé quelque peu emporter par son « enthousiasme rétrospectif ». Bien qu'elle se montre, indéniablement, plus vive que la version initiale (B 38), l'Amilcar Compound B 67 n'atteint, dans la réalité, que les 110 km/h (ce qui, à l'époque, pour une voiture de sa catégorie, était néanmoins une belle performance). Le prototype de la Compound B 67 est homologué par le service des Mines le 20 août 1939. Avant le lancement officiel de ce nouveau modèle, prévu à l'occasion du Salon automobile de Paris, qui doit ouvrir ses portes en octobre, quelques détails restent cependant à fixer. Comme, par exemple, la commande du changement des vitesses sur la colonne de direction qu'on envisage d'installer sur la colonne de direction. Malheureusement, la déclaration de guerre avec l'Allemagne, qui survient dans les premiers jours du mois de septembre 1939, va mettre à terre tous ces beaux projets, ceci, alors que la nouvelle série B 67 est à peine lancée. Aujourd'hui encore, il est difficile, voire presque impossible, de déterminer avec précision combien d'exemplaires de l'Amilcar Compound B 67 ont été construits. Même si Jean-Albert Grégoire a avancé le chiffre d'une vingtaine d'exemplaires, si on se fit au registre de livraison de la marque, il semble toutefois que seuls cinq exemplaires de la série B 67 ont été livrés neufs à des particuliers.



Comme la mention de la série à laquelle appartiennent les exemplaires produits ne figurent pas de manière systématique dans les archives de la marque, il est néanmoins plausible que la production de la série B 67 ait atteint un chiffre plus élevé, même si, étant donné le nouveau contexte de la guerre, celui-ci ne doit, en tout état de cause, guère être important. Le déclenchement des hostilités, avec toutes les conséquences qu'il engendre dans l'immédiat, notamment les exigences de la mobilisation de tous les constructeurs français (les grands comme les moins grands) au service de l'effort de guerre relèguent évidemment au second la production des voitures de tourisme. Ayant d'ailleurs lui-même reçu son ordre de mobilisation, Jean-Albert Grégoire se voit alors contraint de quitter la direction d'Amilcar.



Malgré le déclenchement du conflit, le travail réalisé sur la mise au point du moteur B 67 n'aura pas été inutile et n'aura d'ailleurs pas profité qu'à l'Amilcar. Comme le prévoyait le programme élaboré par Henry Mann Ainsworth, ce moteur va également se retrouver sous le capot des Laffly V 10 U et V 10 R. Au total, 53 moteurs de la série B 67 seront produits à destination de ces utilitaires, ainsi que 794 exemplaires du moteur de la première série B 38.

Après l'armistice signé avec l'Allemagne au mois de juin 1940, conséquence de la défaite de la France, la carrière de l'Amilcar Compound apparaît alors belle et bien finie. Plusieurs des principaux cadres de Hotchkiss, dont Henry Mann Ainsworth et Jacques Jacobsen se sont réfugiés aux Etats-Unis (où ce dernier décédera en 1943). Jean-Albert Grégoire, quant à lui, une fois démobilisé, ne revient pas chez Hotchkiss, l'ingénieur étant désormais accaparé par d'autres projets. De leur côté, les membres du bureau d'études de la marque, installé Boulevard Ornano, malgré le contexte de l'Occupation qui n'est guère propice à l'étude de nouveaux modèles (D'autant plus que de tels travaux doivent alors être menés dans la clandestinité, car l'une des clauses de l'armistice de 1940 stipule que les constructeurs français ne peuvent poursuivre ou se lancer dans l'étude de nouveaux modèles), ne restent pour autant inactifs. Ainsi, au mois de juin 1941, Vincenzo Bertarione entame, discrètement, les essais du prototype d'une nouvelle Hotchkiss légère. Dénommée Type 704 dans la nomenclature interne, celle-ci doit, dans l'esprit de Bertarione, prendre la succession de l'Amilcar Compound lorsque la guerre sera terminée et que Hotchkiss pourra alors reprendre sa production automobile.

Si, à l'époque, l'issue du conflit apparaît alors aussi lointaine qu'incertaine, à tous points de vue, aux yeux du directeur du bureau d'études de la firme de Saint-Denis, il est néanmoins clair que la France en ressortira appauvrie et même, en grande partie, exsangue et que l'Amilcar n'est donc guère adaptée à ce nouveau contexte peut favorable, pour dire le moins, au lancement de nouveaux modèles. De plus, à l'image du pays et de son économie, le marché automobile en sera certainement, lui aussi, profondément modifié et bouleversé et, étant donné le marché « de niche » où se plaçait l'Amilcar Compound avant la guerre, il semble déjà clair que la clientèle qu'elle visait aura, en grande partie, disparue. Le Type 704 qui est destiné à la remplacer, reflète d'ailleurs bien le nouveau contexte qu'elle aura sans doute à affronter. Sur de nombreux points essentiels, celui-ci tranche, en effet, radicalement avec la Compound. Si le prototype reprend le moteur B 67, qui est alors construit en grande série pour le compte de la société Rosenbauer (un constructeur autrichien de pompes à incendie), il apparaît, sur de plusieurs points essentiels de sa fiche technique, bien plus conventionnel que l'Amilcar.



Néanmoins, les circonstances semblent redonner, durant une courte période, une seconde chance à l'Amilcar Compound. Les ingénieurs du bureau d'études de Hotchkiss se sont, en effet, rendu compte que sa structure se prêtait fort bien à une conversion en véhicule utilitaire. En ces temps où les besoins en véhicules utilitaires et surtout d'ambulances sont fort importants, le constructeur de Saint-Denis saisit alors cette opportunité. Une série de 149 fourgonnettes est alors construite, la plus grande partie étant destinée à l'administration des Postes et à la Croix Rouge Française, ainsi qu'à quelques dizaines de particuliers (privilegiés). Si les documents subsistant aujourd'hui ne permettent guère d'établir avec précision les dates entre lesquelles s'est échelonnée la production de ces versions utilitaires de la Compound, il semble que celle-ci se soit déroulée entre le mois d'août 1942 et le mois de mai 1943. Suite à la production de celles-ci, le bureau d'études planche alors sur plusieurs projets pour la production d'une version fourgonnette ou « canadienne » sur base de la version B 38 de la Compound, qui doit être produite en série dès que le conflit aura prit fin. De son côté, malgré les perspectives fort incertaines pour un modèle tel que la Compound sur le marché automobile d'après-guerre, à la même époque (vers 1942), le service commercial d'Hotchkiss commence lui aussi, de son côté, à réfléchir à l'organisation de la future gamme Hotchkiss d'après-guerre. Le programme initial établi à cette époque prévoyant de s'appuyer sur deux gammes principales de véhicules : d'une part, les utilitaires dérivés de la B 38 et, d'autre part, sur un modèle de berline légère équipée du moteur B 67, basé sur le Type 704.

Après la Libération, la réalité d'une France désormais libre mais économiquement à genoux (comme la plus grande partie du reste de l'Europe d'ailleurs) va toutefois rapidement faire s'écrouler et jeter à la poubelle la plupart des projets étudiés durant l'Occupation. Le Plan Pons (du nom du député qui est à l'origine de sa création) établit, dès l'automne 1944, soit quelques mois seulement après la libération de la France par les troupes Alliées, et qui restera en application jusqu'en 1949, par les nouveaux pouvoirs publics imposant alors aux constructeurs français de se cantonner dans un (ou des) secteur(s) de marché clairement délimité(s). Hotchkiss se voyant alors contraint par celui-ci de concentrer ses efforts sur la production d'utilitaires ainsi que de voitures de luxe, le projet de commercialisation d'une voiture légère, qu'elle soit à caractère « populaire » ou « luxueuse », qui devait, dans l'esprit des dirigeants de Hotchkiss, prendre la succession de l'Amilcar Compound semble dès lors bien compromise.

L'ingénieur Jean-Albert Grégoire et ses partenaires de l'Aluminium Français, quant à eux, ont désormais d'autres projets en tête et d'autres priorités. Plusieurs exemplaires de l'Amilcar Compound sont, néanmoins, encore assemblés après la guerre, à partir du stock de pièces détachées subsistant qui avait échappé aux pillages et aux destructions de la guerre et si plusieurs véhicules de service de l'usine sont, eux aussi, vendus à des particuliers. Trois Amilcar sont ainsi vendues au mois d'avril 1945, ainsi qu'une quatrième voiture au mois de mai suivant, les deux derniers exemplaires produits quittant l'usine en septembre 1947. Les ultimes exemplaires restant à l'usine étant finalement vendus dans le courant de l'année 1948. En dépit des différents projets développés par le service commercial et le bureau d'études de Hotchkiss durant les années d'Occupation afin de pouvoir offrir une seconde carrière à l'Amilcar Compound après la guerre, une fois celle-ci terminée, il apparut toutefois rapidement, et de manière assez claire, que la carrière de ce modèle était est belle et bien terminée et que la Compound appartenait désormais au passé.

Entre-temps, les outillages utilisés pour la production de la Compound, ainsi que le stock de moteurs de la série B 67, ne lui étant désormais plus d'aucune utilité, Hotchkiss revend alors ceux-ci au constructeur belge Impéria, qui les réutilisera pour la production de son modèle TA 8. Si, comme mentionné plus haut, ce modèle reprend le moteur de la Compound ainsi que la transmission Tracta mise au point par Jean-Albert Grégoire, le reste de la voiture est, lui, infiniment plus conventionnel et renonce notamment à l'élégante (mais coûteuse) carcasse en Alpax coulé au profit d'un châssis beaucoup plus classique. Ultime dérivé, ou « avatar », de l'Amilcar Compound, ce modèle, proposé en coach (dont les lignes rappellent d'ailleurs fortement celles de l' Amilcar Compound) ainsi qu'en cabriolet, (qui sera aussi le dernier de la marque Impéria, ainsi que la dernière voiture de tourisme produite par un constructeur belge) sera produit à environ un millier d'exemplaires jusqu'en 1949.

Thomas URBAN