Les années 70 :
L'avant-après choc pétrolier (1ère partie)
Déboires franco-italiens et italo-canadiens…

Après les quatre derniers articles dans *Contact XK* dédiés aux GT des années 50-60, les deux prochains articles seront consacrés aux années 70, décennie agitée par le 1er choc pétrolier de 1973. La Classics Gallery souhaite engager les visiteurs, et les lecteurs du jour, dans une réflexion sur l'évolution du marché de l'automobile durant cette période et le bouleversement causé par la concurrence venue d'Asie. Avec cette décennie, le Salon de Genève renforce encore son aura mondiale et planifie des investissements pour de nouvelles halles qui seront inaugurées en 1981.



Le trouble-fête asiatique au milieu des GT européennes
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflo

Une crise énergétique sans précédent

En l'espace de quelques mois, d'octobre 1973 à avril 1974, le prix du pétrole quadruple, c'est le premier choc pétrolier, qui va ébranler l'économie mondiale et pousser l'industrie automobile à se réinventer. C'est dans ce contexte que les industries automobiles européennes et américaines verront leurs rôles se rééquilibrer au profit des constructeurs japonais d'abord, coréens ensuite. Le 2ème choc pétrolier en 1980 ne fera que renforcer ce trend.

Pour illustrer cette période, la Classics Gallery fait le choix de mettre en perspective la toute première « petite » Toyota Corolla et quatre GT emblématiques aux destins chahutés par la crise pétrolière, mais pas seulement… La Classics Gallery présente la Citroën SM Maserati et l'Alfa Roméo Montreal, pourtant l'une et l'autre bien nées, mais dont l'histoire sera semée d'embûches. Dans le prochain article, nous découvrirons des voitures aux destins plus sereins, la BMW 3.0 CSL, à l'origine d'une lignée exceptionnelle, et la Lamborghini Countach, nouvelle Supercar dont le poster a illustré les chambres d'une génération de gamins dont je fais partie.



Kiichiro Toyoda, le fondateur
Source : Toyota Motors Corporation



Eiji Toyoda, le développeur
Source : Toyota Motors Corporation

L'origine de l'automobile au pays du Soleil-Levant

On connaît souvent mal sous nos latitudes l'histoire de Toyota Motors Corporation. Alors, un peu d'histoire… Kiichiro Toyoda est né en 1894 au sein d'une famille d'industriels, fabriquant de métiers à tisser, dont les usines sont situées à proximité de Nagoya, dans la bourgade de Komoro, dont le nom fut modifié en 1959 en Toyota City ! Dans les années 30, les difficultés rencontrées sur les marchés du textile motive cet entrepreneur à se lancer, avec son cousin Eiji Toyoda, dans la construction de voitures. Sa première voiture est commercialisée dès 1937 et sera vendue environ 1'500 exemplaires jusqu'en 1943.

De l'automobile aux camions juste après-guerre

A l'image de l'industrie automobile européenne, le Japon se relève difficilement de la guerre, mais Toyota lance une première voiture dès 1947, tout en frôlant la faillite en 1949. Le fondateur Kiichiro quitte l'entreprise et laisse la place à son cousin Eiji Toyoda. La guerre de Corée sauve l'entreprise, grâce aux commandes américaines pour des camions militaires. L'entreprise peut sereinement se consacrer au marché de l'automobile, d'abord au Japon, puis timidement aux Etats-Unis et en Asie.

Des méthodes innovantes de production : les 5 zéros !

Confronté dès sa création à la pénurie de matériaux, les cousins Toyoda innovent en mettant en place une gestion de leur production avec zéro stock, autrement appelé la méthode du *juste-à-temps*. Viendront ensuite le zéro défaut, zéro délai, zéro panne et zéro papier ! Le Toyotisme est né et correspond à une évolution intégrée et moderne du Taylorisme et du Fordisme, qui font le succès de la marque Toyota, combiné à la mise en œuvre rigoureuse de la méthode Kaizen, qui vise à l'amélioration continue des processus et des produits.



1966 : lancement de la Toyota Corolla au Japon
Source : Toyota Motors Corporation

Des caractéristiques techniques simples
La Toyota Corolla est le résultat de l'application de ces méthodes : elle est donc née sous les meilleurs auspices. Annoncée au Japon au début 1966, la première voiture sort des chaines de production en novembre de la même année. Elle se veut être une voiture simple, fiable, peu couteuse et adaptée à tous les usages et à tous les marchés. Dans un Japon en très forte croissance, et un public occidental en recherche d'économies, son succès est foudroyant et d'une longévité rare, avec bien entendu des évolutions régulières.

Voyage en famille en Afrique du Sud pour la famille Frey
En Suisse, nul ne peut ignorer le nom d'Emil Frey, dénomination éponyme du plus grand réseau multi-marques d'importation et de distribution de voitures, ni celui de Walter Frey, fils d'Emil, qui a repris la direction du groupe et l'a développé à l'international, tout en menant une carrière politique nationale remarquable. En 1964, la famille Frey, en vacances en Afrique du Sud, découvre une marque inconnue, Toyota, avec des 4x4 utilisés pour les routes et pistes rugueuses du pays. De retour, Emil et Walter Frey étudient ces voitures venues d'Asie. En 1966, ils partent au Japon. Ils seront impressionnés par les méthodes de production et une culture de la qualité très helvétiques et négocieront un contrat d'importation exclusif pour la Suisse. Emil Frey sera le second importateur européen après son homologue au Danemark et le premier à connaître un vrai succès sur son marché national.



1967 : lancement de Toyota en Suisse
Source : Emil Frey Classics

L'épopée Toyota en Suisse avec Emil Frey
De retour en Europe avec le contrat d'importation signé, le groupe Emil Frey annonce en grandes pompes, le 17 février 1967, l'arrivée de la marque Toyota en Suisse. Selon le scénario d'une cascade méticuleusement préparée, une Toyota Corona 1500 transperce un drapeau japonais depuis une estrade et arrive au sol sur une carte de la Suisse. Six modèles sont présentés, dont bien sûr la Corolla, la plus petite certes, mais aussi la plus élégante. Un mois plus tard, Toyota fait son apparition pour la première fois dans un Salon européen à Genève avec Emil Frey toujours, et pour l'anecdote devient la Toyota 2000 GT du James Bond *On ne vit que deux fois*. La succès story est lancée. Cinq ans après, en 1972, Toyota est la 4ème marque la plus vendue en Suisse avec une part de marché de 8.6% !

1967 : Les six modèles Toyota en Suisse
Source : Emil Frey Classics



Vous en saurez plus sur les caractéristiques de la Toyota Corolla dans le prochain *Contact XK*.



1967 : Somptueuse Citroën SM Maserati
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

Le Salon de Genève de 1970
Deux voitures qui marqueront l'histoire de l'automobile sont présentées en première mondiale au Salon de Genève en 1970, d'une part l'extra-terrestre Citroën SM Maserati, d'autre part la racée Alfa Roméo Montreal. Avec la SM, rarement une nouvelle voiture aura été aussi novatrice, tant en termes de design qu'en termes de technologies, raison pour laquelle elle est souvent associée à une soucoupe volante ! La Montreal, à mi-chemin entre la GT et la Supercar, possède elle aussi un style incomparable, associé à un moteur bien éloigné des Alfa Roméo habituelles. Hélas, tant l'une que l'autre auront des destins chahutées et seront malmenées par la crise pétrolière.

Une française au goût d'Italie
Les difficultés financières de Maserati donnent l'opportunité à Citroën d'entrer dans le capital de la prestigieuse marque italienne, puis d'acquérir complètement la marque au trident. Très vite, Citroën mandate l'ingénieur maison italien, Giulio Alfieri, pour fournir un moteur puissant pour le projet d'une *super DS*. La SM, née quelques mois plus tard, veut allier luxe et puissance, afin de répondre à la stratégie de Citroën de monter en gamme. La SM est une voiture révolutionnaire, très typée Citroën, malgré l'origine italienne de sa motorisation. Elle fera sensation dès sa présentation au grand public au Salon de Genève en 1970.



Annonce d'époque sur sol britannique
Source : Maserati

Un design spectaculaire
Le style de la SM ne ressemble à aucune autre voiture et se positionne résolument dans une logique futuriste ! Robert Opron, le styliste de Citroën, s'en donne à cœur joie, avec un aérodynamisme de grande finesse, un avant plus large que l'arrière, une rampe de six phares sous vitre, un arrière râblé avec un hayon arrière donnant accès au coffre. Le futurisme de l'habitable n'est pas en reste avec un volant monobranche ovale (réglable en hauteur et en profondeur), un tableau de bord en aluminium brossé équipé de multiples compteurs ovales aussi, une luxueuse sellerie cuir ou skaï et pléthore de réglages des sièges. Le futur est en marche…



Intérieur très moderne pour l'époque
Source : Jean-Pierre Mitard

Des technologies embarquées de pointe…

La SM est un pur produit Citroën, nul doute là-dessus ! Outre la suspension hydropneumatique, qui a prouvé son confort avec la DS, la SM reprend l'implantation du moteur longitudinal central inversé, avec la boite de vitesses (5 rapports) en avant, et des freins montés en sortie de boite de vitesses, issus de la DS, ce qui favorise un comportement routier irréprochable. Nouveauté, qui sera reprise sur la CX, la fameuse direction Diravi, qui se raffermit à mesure que le vaisseau prend de la vitesse. En clair à l'arrêt, l'assistance est maximale et manœuvrer ne demande aucun effort, tandis qu'à haute vitesse, la direction se rigidifie et garde le cap !

... et un moteur aux performances très élevées…

N'oublions pas le moteur, tout de même ! Alors qu'à l'époque, la DS haut de gamme offre tout juste 125 ch, et qu'aucune Renault ou Peugeot ne dépasse 100 ch, la SM et son moteur Maserati V6 de 2.7 litres donnent 170 ch, et bientôt 180 avec la version 3 litres. La vitesse de pointe s'établit à 220 km/h, puis 228 km/h ! A l'origine de ce moteur, un V8 tout alu à 4 arbres à cames en tête que les magiciens de Modène réduisent à un 6 cylindres, pour à la fois l'insérer sous le capot moteur du projet de la *super DS* et respecter le cahier les limites de puissance fiscale...



Moteur Maserati
Source : Maserati

Voiture trop complexe pour le réseau Citroën…

Certes, la crise pétrolière n'a rien arrangé, mais les difficultés de la SM ont commencé dès son lancement avec un moteur nécessitant une attention particulière, notamment l'obligation de retendre régulièrement ses trois chaines de distribution ! Pas si simple pour un réseau habitué aux moteurs de 2CV, Traction et même DS ! La SM, tout comme l'avion Concorde, est un fleuron de l'industrie française, mais entretenir un vaisseau amiral n'est pas donné à tout le monde. Encore aujourd'hui, les propriétaires de SM en savent quelque chose !

… et malmenée par la crise pétrolière et les normes américaines

Avec un moteur Maserati à haute performance, les concepteurs n'ont pas regardé à la consommation. Le pouvaient-ils d'ailleurs ? La crise pétrolière a signé l'arrêt de mort de la SM, mais les normes américaines avaient déjà amené la belle franco-italienne vers l'échafaud. Logiquement, Citroën avait beaucoup misé sur le marché américain, friand de GT sportives, européennes, puissantes et confortables. Il s'en est d'ailleurs vendu plus de 2'000, ce qui est un exploit, compte tenu de la quasi-absence de réseau de distribution ! Mais Citroën a sous-estimé les normes américaines, qui se sont durcies à cette époque. Sans surprise, telle que la Jaguar Type E l'avait déjà vécu, Citroën a dû « sortir » sa rampe de phares de sa vitrine, et l'a remplacé par quatre optiques scellés moins élégants et moins performants, puisque sans option directionnelle. Pire, en 1974, la suspension à hauteur variable, au bénéfice d'une dérogation de la National Highway Traffic Safety Administration, est annulée par l'autorité américaine, soyons clair, pour des motivations de protectionnisme déguisé. Donc plus moyen d'importer des SM aux Etats-Unis ! A la trappe, la SM dès 1975 ! Que de regrets…



L'art d'enlaidir à l'américaine
Source : J. Hathaway

Des ventes bien en dessous des attentes

Après un démarrage des ventes très honorables de 878 véhicules durant l'année tronquée 1970, 5'032 en 1971, les ventes se limitent à moins de 4'000 SM en 1972, puis s'effondrent jusqu'à son arrêt de production en 1975, avec en tout 12'920 exemplaires. Le destin de la Citroën SM Maserati reste improbable et hors normes dans l'histoire de l'automobile, tout comme d'ailleurs le projet franco-britannique d'avion Concorde. Réalisation révolutionnaire au design irréprochable, à la pointe de la technologie, elle n'a pas connu le succès escompté. Pire, quelques années après l'acquisition de Maserati, c'est au tour de Citroën de faire face à des difficultés financières. L'entreprise frôle la faillite et ne disparaît pas que grâce au sauvetage de Peugeot, qui avale l'entreprise du Quai de Javel et remanie sa gamme.

La SM de la Classics Gallery

Le châssis 0039 présenté sur le stand de la Classics Gallery, de couleur sable métallisé, est une présérie, le tout premier véhicule immatriculé en Suisse en 1970, avant même que les agents Citroën ne reçoivent les premières voitures en 1971. En effet, son propriétaire suisse avait rendu des services à l'industrie française à l'exposition universelle d'Osaka. Il reçut en remerciement cette faveur d'obtenir un tout premier châssis, ce qui n'alla pas tout seul en termes d'entretien et de fiabilité ! Son second propriétaire fut le jeune apprenti mécano du garage Citroën de Fribourg, qui 37 ans plus tard, s'en porte acquéreur.



Voiture ou OVNI ?
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon



Les paupières à l'italienne de la Montreal
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

Une italienne au goût canadien…

Même si l'Alfa Roméo Montreal a été officiellement présentée en 1970 en première mondiale au Salon de Genève, l'apparition de son prototype date de l'exposition internationale de Montréal en 1967, d'où le nom donnée à la voiture. L'objectif de l'avant-projet est de créer *la plus haute ambition de l'homme en matière d'automobile* ! Rien de moins ! Le prototype est en fait construit sur la base d'une Giulia Sprint GT, carrossée par Bertone sur les dessins de Marcello Gandini. Il s'agit d'un concept-car destiné à faire rêver, mais compte tenu du succès rencontré auprès du public Nord-Américain, Alfa Roméo s'engage dans le développement du projet Montreal pour conquérir ce marché.



Le concept-car présentée à Montréal
Source : Alfa Roméo

Une annonce mondiale bien tardive

Finalement après trois ans de développement, Alfa Roméo annonce au Salon de Genève une voiture qui conserve intacte la carrosserie du concept-car canadien, mais qui est en réalité une voiture entièrement repensée. L'adaptation du châssis de la Giulia a été particulièrement compliquée. Ce long processus de refonte de la voiture depuis l'exposition universelle jusqu'au Salon de Genève a été particulièrement préjudiciable au succès de la voiture sur le marché, qui a évolué en termes de goûts, avant que le crise pétrolière ne fasse le reste.



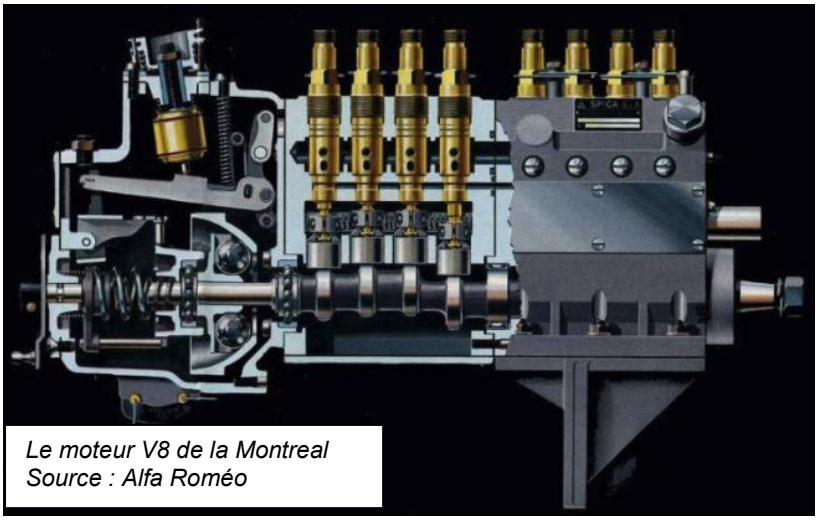
Un accès au cockpit très engageant
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

Une ligne à couper le souffle…

Le caractère racé de la Montreal se trouve d'abord dans un long capot-moteur finissant avec une calandre très basse, qui couvre en partie les phares. Le regard de cette voiture lui vaut le qualificatif de *paupières vénitiennes*. La suite du véhicule ne laisse pas indifférent : de longues portes en L avec de discrètes poignées intégrées (modifiées par rapport au concept-car), des entrées d'air latérales (réduites de 7 à 6) qui sont une pure création stylistique puisque le moteur n'est pas central, mais bien posé sur le châssis avant, et un hayon de coffre vitré qui finit brutalement par un arrière taillé à la serpe. L'habitacle se cherche un peu, entre sportivité et confort, tradition et modernité, luxe et plastique.

Une mécanique aux origines hors norme !

Le moteur de la Montreal provient de l'un des plus belles, si ce n'est la plus belle Alfa des temps modernes, la 33 Stradale, son moteur découlant lui-même directement des 33 de compétition. Le moteur V8 de 2 litres est réalésé pour atteindre une cylindrée de 2.6 litres (2593 cm^3) avec 4 arbres à came en tête, ce qui le rend plus souple et plus adapté à la conduite d'une Grand Tourisme. L'injection mécanique Spica/Alfa alimenté par deux pompes à essence Bosch et un allumage électronique complètent de manière plus controversée (moins fiable) la motorisation. Les 200 ch du bolide lui permettent d'atteindre 100 km/h en 7 secondes, belle performance pour l'époque. Une boite 5 vitesses ZF équipe à merveille la Montreal, d'autant plus que la 1ère vitesse est en bas à gauche, permettant un passage très rapide de la 2ème à la 3ème.



Le moteur V8 de la Montreal
Source : Alfa Roméo

La malaimée des Alfatistes

Tenue de route discutable en cas de virages sinueux, moteur 8 cylindres fait pour les autoroutes plutôt que pour les petites routes, freins à améliorer, lignes anguleuses, plus grand tourisme que sportive, la Montreal ne fait pas partie de la famille. C'est la malaimée des Alfatistes, elle est trop américaine ! Énorme paradoxe d'ailleurs, car destinée au marché Nord-américain, la voiture n'a jamais reçu les certifications nécessaires et ne sera jamais vendue sur le marché pour lequel elle a été conçue !

Un échec commercial majeur

L'absence d'homologation sur les marchés américains et canadiens contribuent au fiasco commercial de l'Alfa Romeo Montreal. Produite à moins de 4'000 exemplaires, la Montreal n'a jamais rencontré son public. Près de 2'400 modèles sont construits durant la seule année 1972, alors que les années suivantes ne sont qu'une lente agonie avec 300 modèles construits annuellement entre 1973 et 1975, puis quelques dizaines d'unité jusqu'en 1977 et l'arrêt de la production.

La Montreal de la Classics Gallery

Plus neuve que les voitures sorties d'usine est probablement la meilleure définition du superbe modèle présenté dans sa couleur or métallisé. Les coloris à disposition sont d'ailleurs clinquants : rouge, orange, vert, marron et or ! Cette couleur or, à la mode, lui sied tout aussi bien qu'elle sied à la SM Maserati du même millésime.



L'Alfa Roméo Montreal de la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

A suivre….

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous retrouverez les deux autres GT des années 70, dont le destin fut plus chanceux que celui de la SM et de la Montreal, dans les deux cas au bénéfice d'une annonce en première mondiale à Genève….