Cottin & Desgouttes

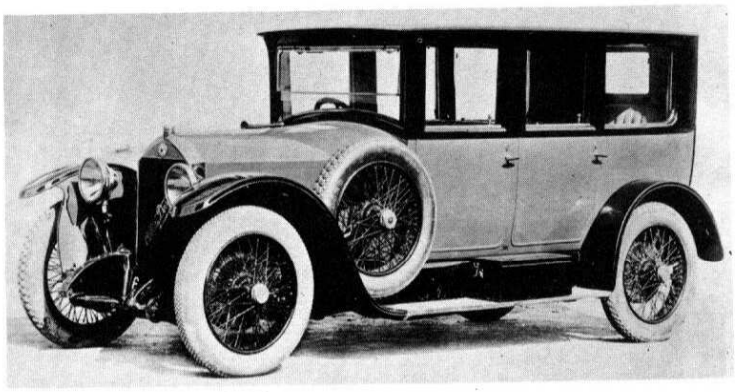
par L. Loreille

LA GRANDE EPOQUE DE LA MARQUE 2

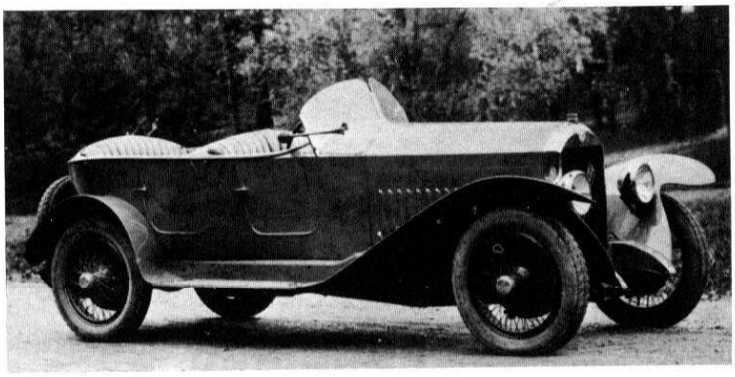
La Foire de Lyon est née en 1916 pendant les heures douloureuses de Verdun. Sa 4e édition, la première de la paix, eut lieu place Bellecour en mars 1919 et l'auto, le camion et la moto en y tenant la place prépondérante lui donnèrent une importance exceptionnelle qu'elle n'avait pas encore connue. Nous n'avions pas eu de Salon depuis 6 longues années et cette exposition régionale préludait celui qui s'ouvrirait à l'automne au Grand Palais. Tous nos constructeurs étaient présents, connus ou nouveau venus tel ce monsieur Citroën dont la 10 ch n'eut droit qu'à 4 lignes dans le compte rendu de « La Vie Automobile ». Un public curieux avide d'informations et de nouveautés envahissait tous les stands. Faisons un arrêt à celui de Cottin-Desgouttes qui présente une voiture, un châssis utilitaire et un gros moteur de 150 ch pour locotracteurs et usages industriels. Le modèle de tourisme est d'un nouveau type de 18 ch et 4 litres de cylindrée qui a bénéficié de progrès comme l'éclairage et le démarrage électriques dont le développement avait été freiné par le conflit. Cette voiture Pierre Desgouttes l'avait étudié pendant les hostilités. Il était de ceux qui avaient pensé à l'après-guerre. D'ailleurs il fut très certainement le seul de nos constructeurs à faire régulièrement pendant « 14-18 » de la publicité dans « L'Illustration » pour ses voitures de tourisme alors qu'il n'en construisait pas, ou si peu et seulement pour l'armée. Il s'assurait ainsi l'avenir en maintenant une présence. Sa nouvelle 18 ch s'identifiait extérieurement à sa suspension arrière qui comprenait de chaque côté un ressort cantilever inversé fixé à l'extérieur du longeron. Sur la voiture carrossée ce ressort restait en grande partie visible au-dessus du marchepied. Le moteur, un 4 cylindres à soupapes latérales, était équipé d'un petit gonfleur bi-cylindre placé en travers à l'avant derrière le ventilateur. Cet accessoire apparemment utile ne fut pas maintenu sur la version 1920 dévoilée au Salon de Paris où « La Vie Automobile » décrivait le moteur Cottin-Desgouttes comme un des plus représentatifs de la construction exposée. Cette voiture sera maintenue en fabrication jusqu'en 1923. Le reste de la première gamme d'après-guerre était composé de 14, 23 et 32/36 ch plus ou moins développées des anciens programmes. La dernière citée avec ses roues arrière jumelées et plus de 7 litres de cylindrée était un monstre périmé, une héritière de techniques dépassées et elle ne connaîtra que quelques châssis avant d'être retirée de la gamme courant 1920.

De tous ces modèles nous retiendrons seulement la 18 ch qui a laissé le souvenir d'un modèle inusable. Son endurance était exceptionnelle et elle était une bonne grimpeuse de côtes. Certaines avec la carrosserie coupée firent d'increvables camionnettes qui roulaient encore aux mains de charbonniers et de maraîchers dans le Rhône et dans l'Isère 5 ou 6 ans après la Libération. Malgré ses indéniables qualités cette 18 ch ne réussit pas à vraiment s'imposer parce qu'étant coûteuse à produire elle était trop chère au tarif. Devant les mises en garde de son conseil, après lecture du bilan 1921, Pierre Desgouttes décida, pour mieux se placer sur le marché, de lancer un type moins puissant qui toucherait un éventail plus large de clients. Ainsi naquit la 12 ch bien connue qui fut dévoilée au Salon d'octobre 1922 sous l'appellation « type M ».

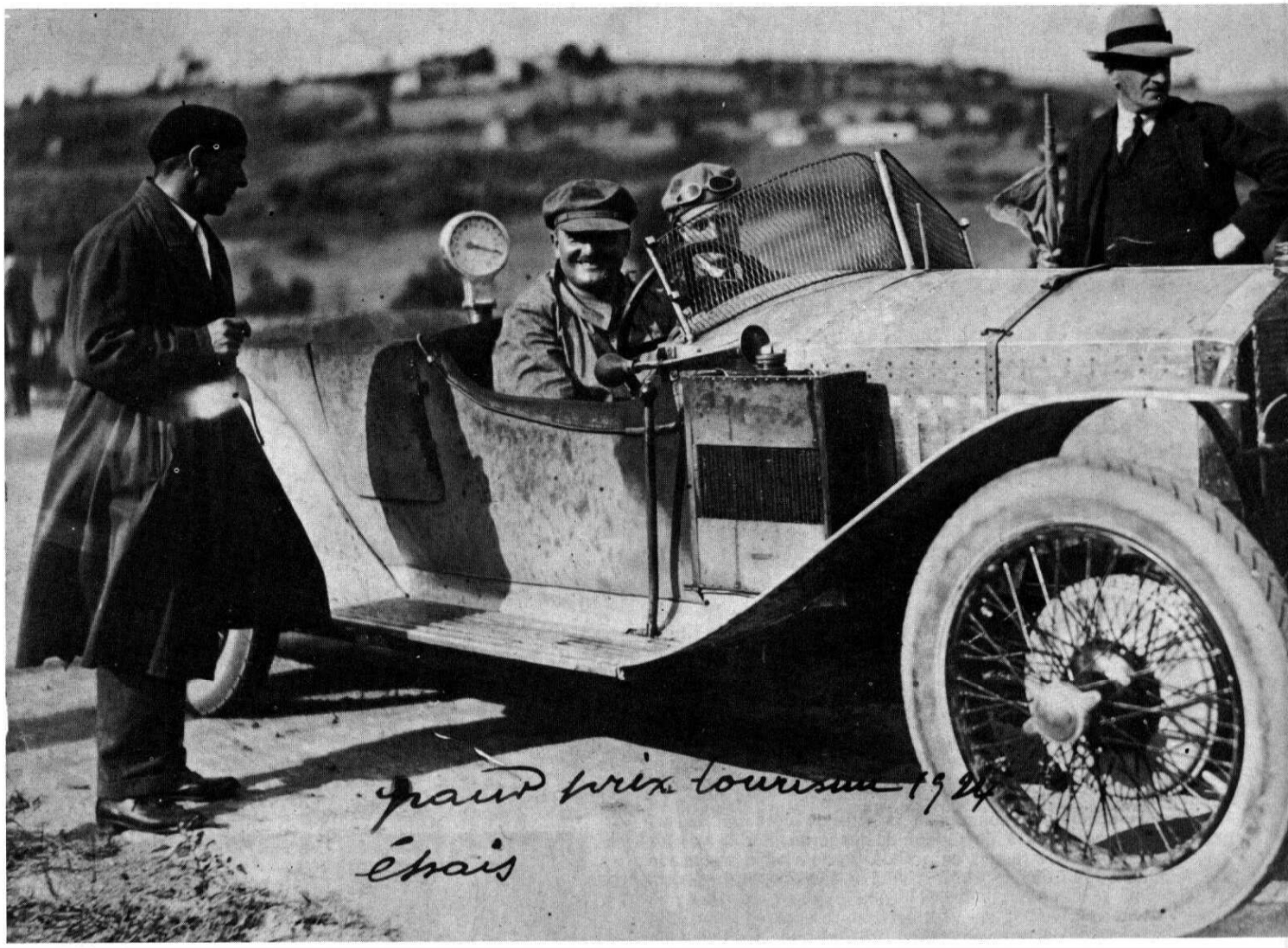
Cette voiture était une synthèse des derniers progrès de la technique et comparée à celles sorties les trois années précédentes elle peut être qualifiée de première Cottin moderne. Précisons que ce diminutif de la marque était d'usage courant ; on disait rarement une « Cottin-Desgouttes », encore moins une « Cottin et Desgouttes » mais tout simplement « une Cottin ». Le moteur de ce modèle était un 4 cylindres à culbuteurs de 2,600 de cylindrée (80×130) conçu robuste pour permettre



Limousine Ottin (mars 1923) et torpédo sport 1923.



Le radiateur des Cottin Desgouttes Grand Prix.



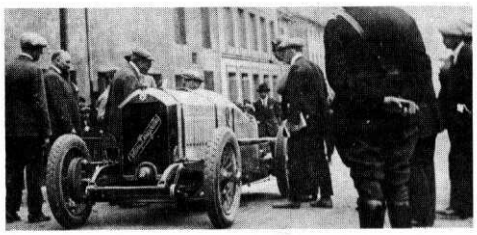
Une 3 litres au Grand Tourisme de l'A.C.F. 1924 à Lyon. La jauge d'essence était graduée à l'envers pour être lue dans le rétroviseur.

les hauts régimes sans vibration ni faiblesse. Il avait un vilebrequin équilibré tournant sur 5 paliers alors que la 18 ch n'en comptait que 3. Les pistons étaient en alliage léger et les bielles du type tubulaire. L'allumage était double du type delcomagnéto avec 2 bougies pour chaque cylindre. Parmi les solutions appliquées et encore peu diffusées il y avait les freins avant montés d'origine et on relève dans une description contemporaine que **« la pédale commande simultanément le freinage sur les 4 roues ».** De nos jours une telle phrase incite à sourire mais pour l'époque cette formulation était une précision qui signalait un progrès. Il suffit de se rappeler que dans la majorité des véhicules le freinage n'existait que sur les roues arrière et la transmission et leur commande s'effectuait par une pédale et un levier ou quelquefois deux pédales.

Des modèles antérieurs, cette 12 ch avait gardé les qualités d'endurance de robustesse et de bonne grimpeuse. Elle y ajoutait un prix plus abordable, mais encore la vitesse puisque la torpédo 4/5 places était donnée pour 100 km/h (en 1922). Le succès auprès de la clientèle confirma vite aux dirigeants de la firme qu'ils avaient été bien inspirés dans le choix de leurs solutions. Elle fut construite jusqu'en 1928 et à partir de 1923 elle connut une grande sœur de 18/20 ch établie sur le même plan d'ensemble mais en 6 cylindres (toujours en 80×130) avec vilebrequin à 7 paliers et châssis plus long pour recevoir de plus vastes carrosseries.

Au Salon 1923 la maison présenta comme une autre dérivée de la 12 ch un modèle destiné aux amateurs de performances la « 3 Litres Sport » qui, dans les années qui suivirent, allait être un engin redouté et faire renouer son constructeur avec un domaine où il excellait dans la décennie précédente, celui de la compétition. En vérité cette excellente voiture n'empruntait à la 12 ch que son châssis de 2,400 m d'empattement et son moteur était bien différent. Pour connaître ses origines revenons un peu en arrière.

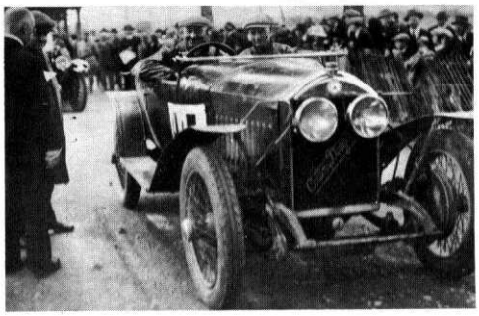
Pierre Desgouttes avait démissionné de sa firme en 1922 juste après, semble-t-il, avoir mis la 12 ch en route. Pour lui succéder à la tête du service « Etudes et Recherches », Cyrille Cottin engagea l'ingénieur Paul Joseph qui avait quitté Marius Berliet après l'aventure de l'Etoile d'Argent (voir l'Album du Fanatique n° 21). Nous avons vu dans l'article précédent que M. Cottin était un grand sportif et c'est sans doute pour cela qu'il chargea son nouveau collaborateur d'étudier une voiture de compétition. M. Joseph dessina aussitôt celle qui fut appelée dans la maison la première « M de course ». Elle avait un moteur à 4 cylindres de 16 ch et 3 litres de cylindrée (83×138) avec 2 bougies placées horizontalement dans chaque cylindre, celle de droite étant allumée par la magnéto, l'autre par les batteries. La distribution était à culbuteurs et comprenait 3 soupapes pour chaque cylindre, deux à l'admission, une à l'échappement. Cette disposition assurait une meilleure alimentation et ainsi que nous le confia M. Dupuis, le metteur au point de l'usine il y a quelques années, « le moteur respirait bien ». Il avait deux carburateurs et était graissé à l'huile de ricin. Le châssis assez court était surbaissé après l'auvent, les longerons ayant la forme bien particulière de ceux du monstre de Deydier de 1911 montré dans l'article précédent. Côté freinage nous avions un essieu avant du type Perrot-Piganeau et les habituels câbles de commande étaient remplacés par des tiges de tréfilés. Ce premier châssis terminé courant 1923 fut habillé d'une pointe de course très simple, entièrement en aluminium et faite

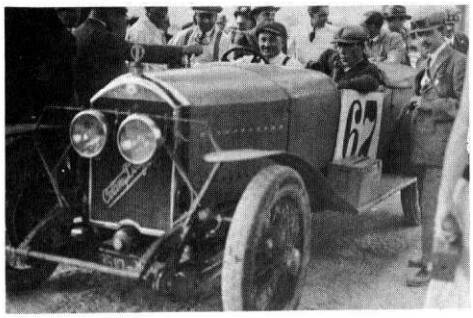


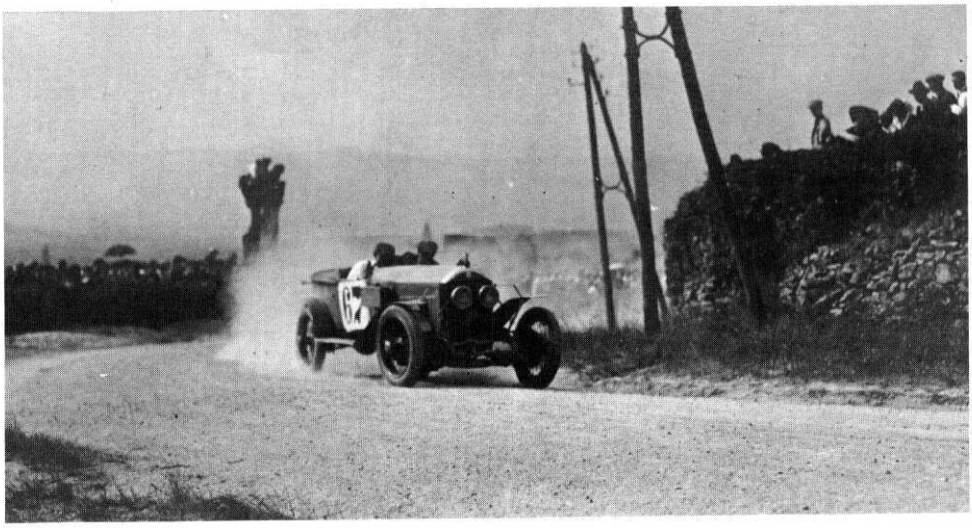
La première Cottin-Desgouttes de course après guerre.

Colas et Dupuis, vainqueurs à Limonest en 1924.

Colas à Limonest en 1925.



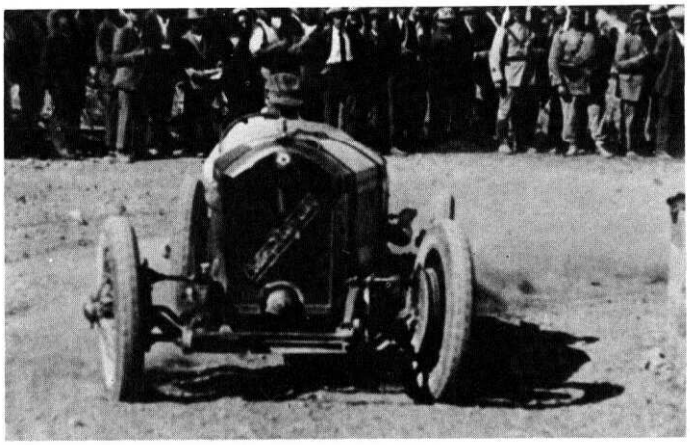




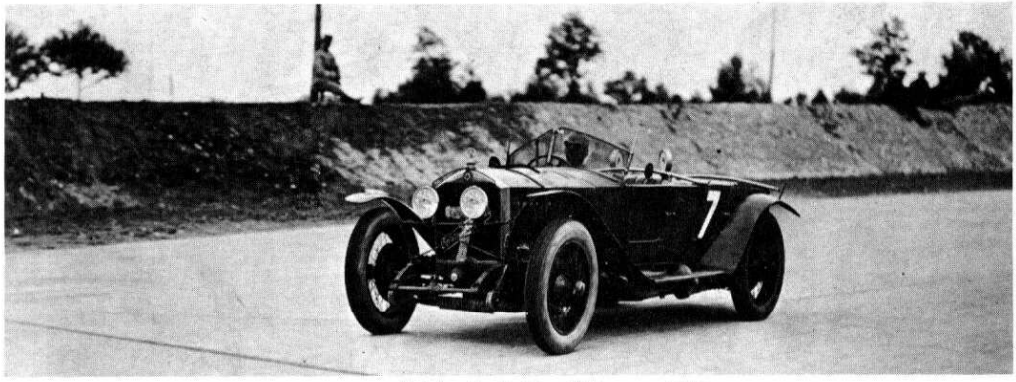
Colas à Limonest 1925, *vainqueur en* 3 *litres sport.*

par Chaussende dont les ateliers étaient voisins de ceux de Cottin-Desgouttes. Le carrossier Chaussende était plutôt versé sur l'industriel mais il ne lui déplaisait pas de faire aussi de belles automobiles. Toute peinte en rouge vif cette Cottin fut confiée à deux pilotes qui se distinguèrent dès leurs premières sorties. L'un était Emile Lacharnay bien connu des milieux sportifs et qui venait de quitter S.L.I.M. en difficulté et l'autre s'appelait Colas. Il avait couru sur cyclecar Hinstin après avoir été champion cycliste et il venait de s'établir agent de D.F.P. et de Cottin-Desgouttes. Aux dires du mécanicien Dupuis la voiture approchait le 140 chrono, et lorsque l'allumage bien réglé permettait aux deux bougies de donner exactement ensemble on gagnait 10 km de plus. Le moteur de la « 3 Litres Sports » destinée à la clientèle était une version moins poussée de celui que nous venons de voir.

Les succès du petit bolide rouge avaient ramené dans l'entreprise un vif esprit de sport et de compétition et lorsque l'A.C.F. publia le règlement de son Grand Prix de Tourisme 1924 Cyrille Cottin mit spécialement en construction 3 voitures pour y participer. L'idée maîtresse de l'épreuve peut se résumer par « aller le plus vite possible en consommant le moins possible », et pour y réussir les organisateurs insistaient sur l'importance du profilage. Chez Cottin-Desgouttes comme ailleurs la forme des carrosseries fut étudiée pour offrir la moindre résistance à l'avancement. Même le dessous des voitures était caréné par une tôle de duralumin qui présentait aussi l'avantage de préserver les organes de la boue, mais l'inconvénient d'être une réserve de résidus inflammables. Bien que retravaillé, le moteur restait très semblable à celui dessiné l'année précédente avec ses 8 bougies et ses 16 soupapes mais un seul carburateur Zénith.

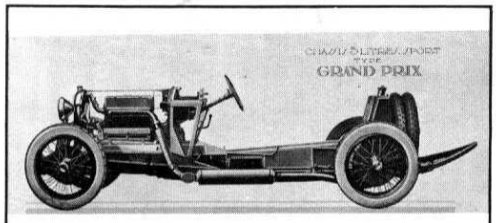


Vallier au Mont Ventoux en 1925 (*photo Burnat*).

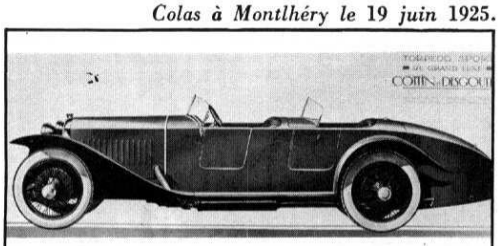


Delalande à Montlhéry en 1925.

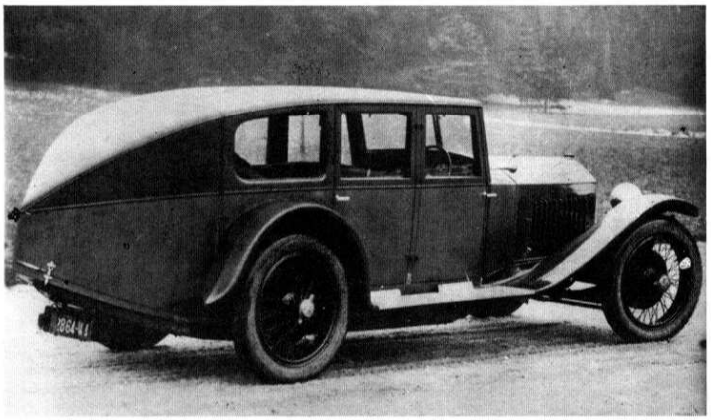
Colas à Montlhéry le 19 juin 1925.



Le châssis « Grand Prix Sport » 1925.



Torpédo sport Ottin sur ce châssis.



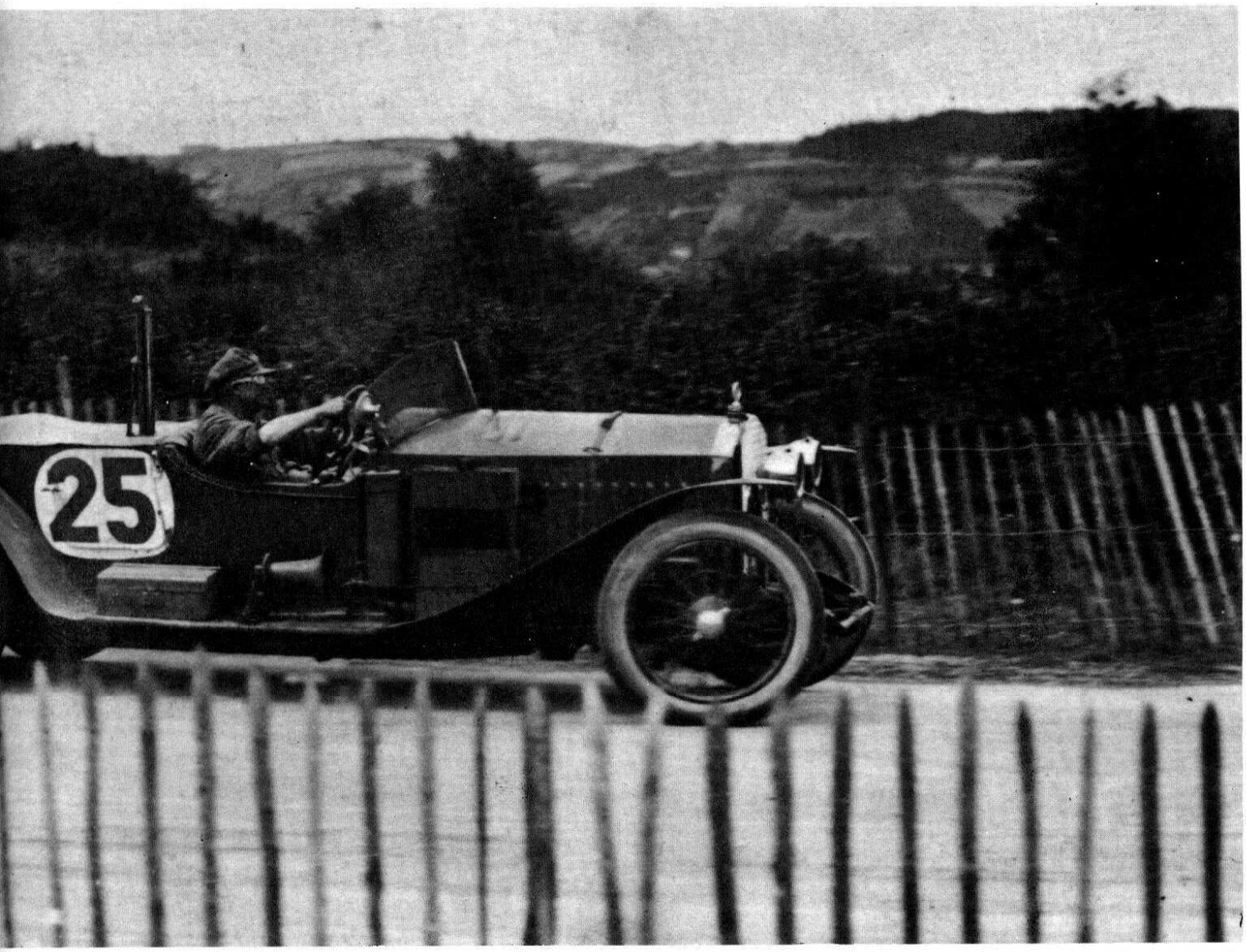
La première voiture profilée (Ottin, 1925).

D'après M. Dupuis ces 3 voitures, et seulement elles, n'avaient pas les cotes habituelles de course et alésage de 83×138 (2,986 l.) mais 80,5×138,2, qui donnaient sensiblement la même cylindrée. Un soin particulier avait été apporté au graissage qui se faisait par 2 pompes et un réservoir de refroidissement de 5 ou 6 litres placé à l'avant. Le châssis surbaissé était constitué de 2 longerons qui passaient sous le pont arrière et se rejoignaient en pointe. La suspension avait été durcie par la pose de 2 amortisseurs Hartford opposés à chaque ressort. M. Dupuis nous rappela que la boîte avait une 4e surmultipliée qui se passait à 130 et permettait d'atteindre 170 en tournant à 4.000 tours.

Les volants furent confiés à Lacharnay, Colas et Delalande et l'épreuve se déroula le 2 août 1924 sur le Circuit des 7 Chemins aux portes de Lyon. Lacharnay et Colas enlevèrent les deux premières places de la catégorie « Voitures Légères », qui comptait 15 partants à l'éliminatoire. Lacharnay fit le 2e meilleur temps de la journée, toutes catégories, derrière la Peugeot de Dauvergne qui courait en 5 litres et devant les Voisin de cette même classe.

Ce triomphe fit écrire à Charles Faroux, au lendemain du Grand Prix, une de ces tirades dithyrambiques qu'il savait si bien formuler « Cottin-Desgouttes n'est plus la grande marque lyonnaise, c'est la grande marque nationale ».

Le 19 juillet de l'année suivante notre constructeur récidivait en remportant ce même Grand Prix de Tourisme de l'A.C.F. qui se déroulait cette fois à Montlhéry. Les 3 voitures engagées étaient celles qui avaient couru aux 7 Chemins, mais avec des phares plus gros et surtout un servo Dewandre-Repusseau qui assistait le freinage. Les concurrents devaient parcourir 1.050,



Le virage des Esses au Grand Prix Tourisme 1924.

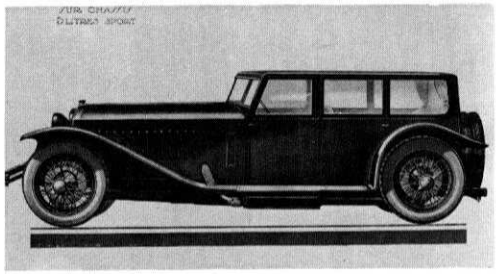
1.000 ou 950 km selon leur cylindrée. Des 22 voitures engagées 12 seulement arrivèrent et une seule équipe termina au complet, celle de Cottin-Desgouttes avec dans l'ordre Lacharnay, Colas et Delalande, respectivement 1er, 2e et 3e de la catégorie 3 litres. De tous les compliments, éloges et remarques retrouvés dans les reportages de Montlhéry nous retiendrons que les Cottin freinaient les dernières et le moins longtemps à l'approche des virages et leurs temps d'accélération équivalaient à ceux de la Peugeot première en 5 litres et étaient meilleurs que ceux des Bugatti.

Le palmarès de cette époque serait fastidieux à être énuméré, résumons-le en rappelant que pour les seules années 1924 et 25 la publicité fait état de 27 premières places et records. Une des dernières participations en course fut la journée des records organisée par le M.C.F. à Arpajon en 1926, où le Dr Aubin se classa au kilomètre lancé.

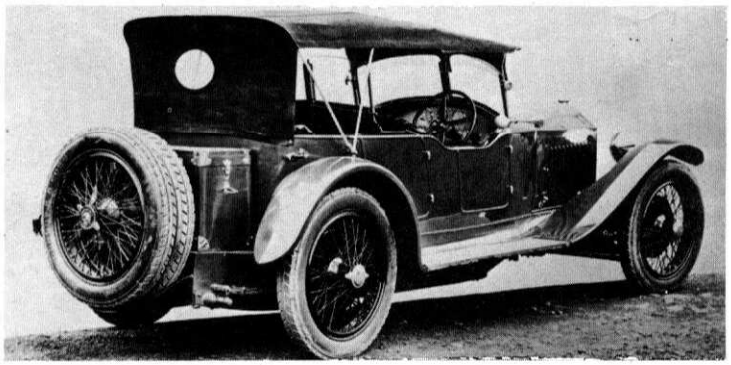
Dès l'été 1924 la maison pensa exploiter son triomphe sur le plan commercial en dérivant de ses voitures gagnantes une version client qui serait vendue sous l'appellation « Type Grand Prix 3 litres » de 16 ch fiscaux, et connue aussi comme « M3S ». Au début de 1925 elle existait en 2 modèles : la « Grand Prix Tourisme », qui n'était que l'ancienne « 3 Litres Sport » rebaptisée et qui avait un châssis à longerons droits ; la « Grand Prix Sport », qui avait le châssis surbaissé du modèle des circuits. Nous nous étendrons sur cette dernière qui, si elle n'a pas obtenu auprès de la clientèle sportive, très sollicitée il est vrai, le succès qu'elle méritait, n'en demeure pas moins une très belle pièce de mécanique. Ceux qui l'ont connue en parlent avec chaleur et elle reste à nos yeux une des plus intéressantes voitures construites à Lyon. Henri Malartre partage aussi cette opinion. De tous les modèles qu'il a possédés (en véhicules d'usage, non de collection) les deux qui lui laissent les meilleurs souvenirs sont une 3 litres Chenard et Walcker de sport et une Cottin « Grand Prix » acquise en seconde main en 1931. Cette dernière était une torpédo à double pare-brise et elle avait, dit-il, une puissance et une nervosité peu courantes à l'époque. Il ajoute aussi que le regret de sa vie de collectionneur est de ne pas en avoir retrouvé une.

Un autre point de vue qu'il nous est agréable de rapporter et qu'on ne peut taxer de partialité est celui exprimé par la revue « The Autocar » de Londres. Dans son édition spéciale d'avril 1955 le « Sport Car Number », où sont décrits tous les modèles rapides de l'année, il y a une rétrospective consacrée aux voitures de sport d'autrefois, 23 en tout, de toutes nationalités et choisies selon les goûts du magazine. Les 3 voitures françaises qui figurent dans cette sélection sont la Bugatti « 55 », l'Amilcar « G6 » et la Cottin « Grand Prix ».

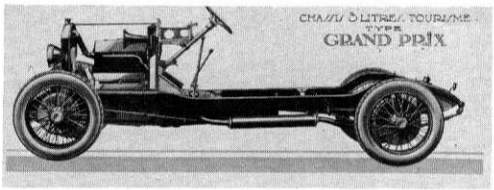
La raison de sa mévente était certainement son prix élevé. Le châssis nu d'abord affiché à 55.000 francs tomba à 53.000 francs au tarif de juin 1927, où il figure encore. Les carrosseries 2 ou 4 places étaient faites sur devis. Presque toutes furent réalisées chez Ottin, une affaire de Montplaisir fondée en 1863 et qui exploitait alors les brevets de C.T. Weymann pour toute la région lyonnaise. Il réalisa au moins deux « Grand Prix Sport » en conduite intérieure 6 places en 1925. La première avait un pare-brise en coupe-vent prononcé et se terminait par une pointe très longue. Elle paraît être une sorte d'étude de style qui annonce l'aérodynamisme qui régnera (ou sévira ?) 7 ou 8 ans plus tard. L'autre est très basse et semble être la voiture-type pour le grand tourisme rapide et confortable.



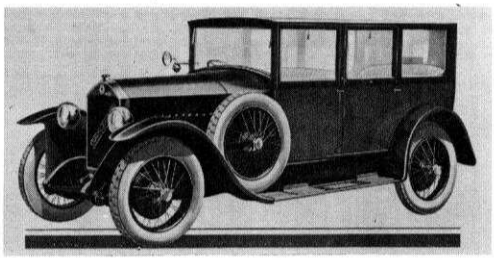
Conduite intérieure surbaissée 1925.



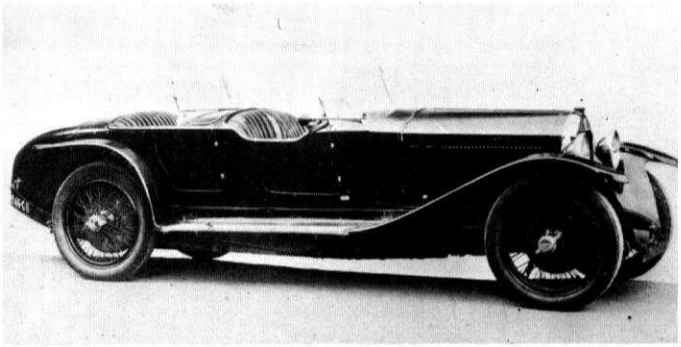
Torpédo sur Grand Prix Sport 1925.



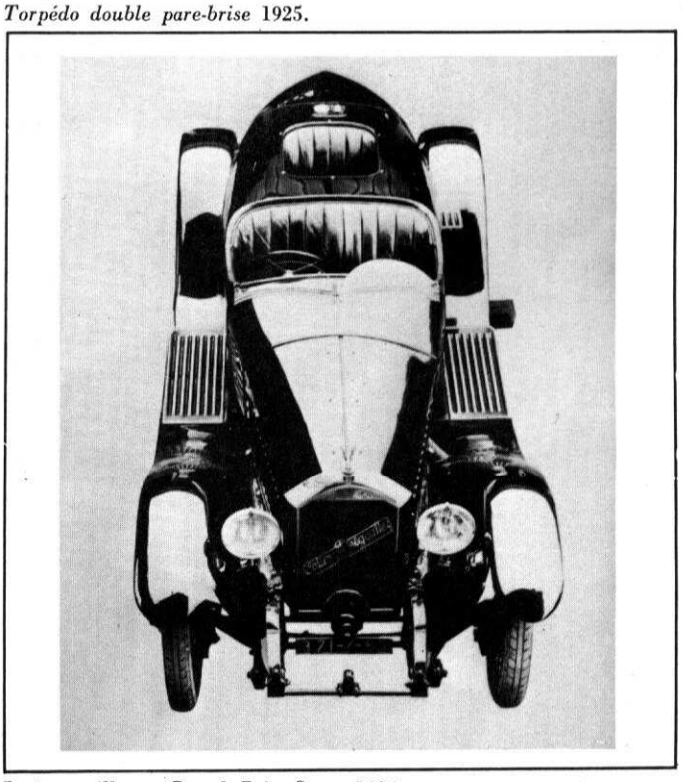
Châssis 3 litres Grand Prix.



Conduite intérieure 6 places.



Torpédo double pare-brise 1925.



La merveilleuse Grand Prix Sport 1926.

Les créations découvertes furent les plus nombreuses. Les plus connues furent les torpédos à double pare-brise et longue pointe arrière qui reprenaient la silhouette de la voiture de Lacharnay, mais en moins spartiate et en plus affinée car on avait recherché une élégance qui n'était pas nécessaire pour gagner aux 7 Chemins. Il en exista plusieurs versions très proches aux détails près, mais qui retenaient toutes la porte légèrement échancrée côté volant pour le coude du conducteur. Les modèles à 2 ou 3 places avaient aussi beaucoup d'allure.

Un peu plus de 20 ont été vendues, pas davantage, surtout en 1925 et 26, quelques-unes en 1927 et peut-être les toutes dernières en 28. Ce chiffre laisse supposer qu'elles étaient pratiquement faites à l'unité ou, au mieux, par 2 ou 3 châssis à la fois et non en série comme le prétendait la publicité.

Si cette Cottin « Grand Prix » était déjà un oiseau rare du temps de sa construction elle l'est encore plus aujourd'hui, car il semble bien qu'il n'en reste qu'une, celle de l'Anglais F.Q.C. Sandys. La carrosserie est un peu mutilée mais il faudrait peu de chose pour lui redonner cette élégance noble et racée qu'on se plaisait à lui reconnaître autrefois. Elle a été victime d'une collision avec un camion et depuis son moteur irréparable a été remplacé par un groupe Stutz, ce qui lui permet de continuer à rouler et de participer aux activités du V.S.C.C. où on la retrouve quelquefois. A l'occasion d'un rassemblement de vintages en 1954 à Silverstone où elle était engagée le reporter de « The Autocar » (25-6-54) déclara qu'autrefois cette rareté avait bouclé la piste de Brooklands à 120 mph, ce qui fait près de 200 km/h, ce qui est impossible. Le constructeur garantissait la version client pour 130 à l'heure carrossée et équipée. Le compteur de l'Anglais était « a bit optimistic » ! ! Ou bien l'aiguille avait été sérieusement coudée vers la droite ou on a pris pour des miles les kilomètres gravés sur le cadran. Ce qui est à retenir c'est qu'effectivement une Cottin « Grand Prix » a été engagée à Brooklands, c'était à l'automne 1925 à l'occasion d'une épreuve organisée par le B.A.R.C. (British Automobile Racing Club), mais elle fut loin d'atteindre la vitesse prétendue, et nous croyons même avoir lu qu'elle ne termina pas.

Au début de l'A.A.H.A. une Cottin « Grand Prix » avait été signalée à Serge Pozzoli vers Bordeaux ou vers Toulouse, mais il ne put jamais la localiser. Pour notre part, nous en avons connu une qui, après la guerre, avait fini comme... corbillard dans un petit village de l'Ain. A ses débuts elle avait connu la vitesse, peut-être le bruit et les clameurs des circuits (celui qui l'a démolie l'affirmait) et elle avait terminé tristement, à rouler au pas, suivie de cortèges recueillis. Après cette fin sans gloire elle échoua chez un démolisseur proche du village médiéval de Pérouges, qui la ferrailla. De nos jours elle aurait été sauvée et recarrossée, mais en 1957 on ne pensait pas encore refaire des carrosseries complètes sur les châssis de qualité. Personne ne connaissait le chemin de Gérone, ce « Lourdes du Vintage » d'où depuis on ne compte plus les « miracles ». On ne saura jamais combien de fourgons mortuaires éclopés ou de dépanneuses à leur 5e tour de compteur en sont revenus métamorphosés en biplaces grand sport, pimpantes et millésimées. Notre Cottin n'a pas eut cette chance, elle l'aurait méritée. Mais ceci nous éloigne de la Place du Bachut, revenons-y pour conclure en signalant que pendant les années que nous venons d'évoquer la production totale en châssis tourisme et utilitaire était de l'ordre de 30 par mois. Nous terminerons notre histoire Cottin-Desgouttes dans le prochain Album.

(*à suivre*).