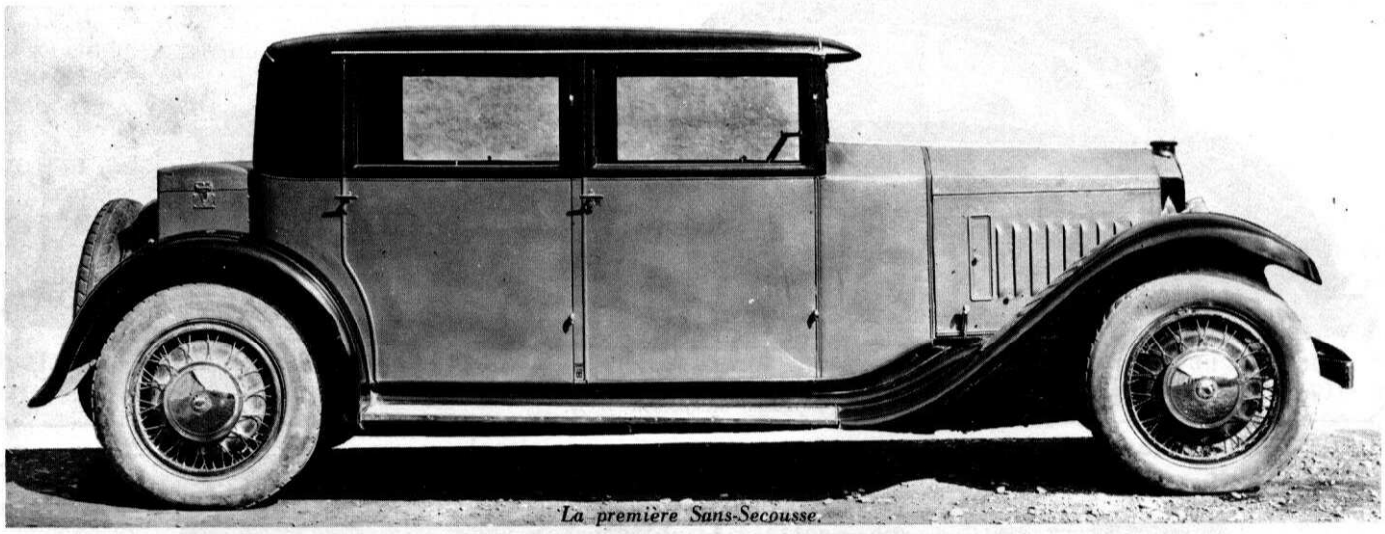


*La première Sans-Secousse.*

Collins-Desgouttes

# les sans-secousses

*La 16 chevaux de Durand-Coeuillet au Rallye de Monte-Carlo 1927.*

Dans la course aux progrès techniques Cottin-Desgouttes se plaçait dans le peloton de tête. Après le moteur à douze soupapes qui lui avait permis de s'imposer sur le terrain sportif c'est dans le domaine de la suspension que la marque orienta ses recherches (1). Emboîtant le pas à Georges et Maurice Sizaire elle étudia à son tour un modèle à quatre roues indépendantes. Son nom « Sans Secousse » c'est M. Cottin qui l'avait trouvé, et son étude était l'œuvre de l'ingénieur Paul Joseph et de l'ancien constructeur Antoine Burlat (2).

Cette voiture n'avait pas d'essieux à l'avant, mais un ressort transversal supportant le châssis en son milieu et sur lequel s'appuyaient à ses extrémités les pivots des roues. La suspension arrière était assurée par quatre ressorts transversaux parallèles fixés sur le carter du pont, deux au-dessus et deux en-dessous. Les longerons assez rapprochés étaient, comme sur le type « Grand Prix Sport », cintrés après l'auvent pour abaisser le centre de gravité de l'ensemble. Pour réduire le poids non suspendu à l'arrière, les tambours de frein étaient montés de part et d'autre du carter du pont, lui-même boulonné en bout des longerons. Deux longueurs d'empattements étaient cataloguées : 3,55 m et 3,83 m. Ce dernier recevait le moteur 3 litres 16 ch du type « Grand Prix » et le plus court était monté avec un groupe de conception identique mais en 2,6 litres (80 × 130) déjà utilisé sur les 12 ch à suspension classique. Cette « Sans Secousse » permit à Cottin-Desgouttes de figurer en bonne place parmi les maisons d'avant-garde, et elle fut produite pendant cinq ans avec des moteurs à 4 et 6 cylindres de six différentes puissances.

Dévoilée au Salon d'octobre 1926 elle en fut un des pôles d'attraction. Les compte-rendus furent unanimes pour vanter ses qualités, et nous n'y reviendrons pas. Nous nous bornerons à rapporter de ce Salon une anecdote laissée dans l'ombre. Lors de la visite inaugurale, le président de la République avait coutume de s'arrêter aux principaux stands pour s'informer et féliciter les exposants. C'est ce qu'il fit sur celui de la marque lyonnaise : il complimenta M. Cyrille Cottin pour sa nouvelle voiture qui, aurait-il dit, faisait honneur à notre industrie. Pince-sans-rire M. Cottin répondit à peu près en ces termes :

« Si nous l'avons étudiée, Monsieur le Président, le mérite en revient un peu à l'Etat. Nos routes sont tellement mauvaises qu'il a bien fallu parer à cet inconvénient... »

Monsieur Gaston Doumergue ne répliqua pas. Les personnalités qui l'entouraient dont M. Cézanne, commissaire général du Salon, le marquis de Dion, le baron Petiet et d'autres se figèrent, trouvant un intérêt subit dans le tapis du stand ou le lustre de la coupole. Mais si le premier rang était muet, il n'en était pas de même dans le reste de la suite présidentielle qui se trouva secouée de rires et de gloussements plus ou moins étouffés.

La nouvelle Cottin eut aussi la vedette chez les carrossiers puisque la maison Ottin, déjà citée dans l'article précédent, et qui venait pour la première fois au Salon de l'Auto, avait choisi deux Sans Secousse pour base de ses créations.

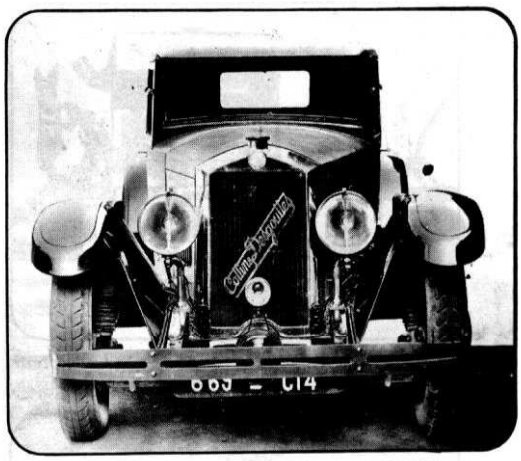
Dès la fermeture du Grand Palais le constructeur décida de porter tous ses efforts sur ce modèle si bien accueilli. Elle se lança dans une coûteuse campagne publicitaire louant des pages entières dans les revues les plus diverses. Et pour mettre en évidence la qualité primordiale de son nouveau produit, elle imagine un heureux slogan qui apparut en gros caractères dans toutes ses réclames : « Le Sleeping de la Mauvaise Route ».

A la Foire de Lyon en mars 1927 le châssis nu et resplendissant qui occupe le centre du stand reçoit le même accueil qu'à Paris en octobre. Tel celui de la Barron-Vialle, dévoilée en ces lieux trois ans plus tôt, il séduit les profanes et enchante les connaisseurs. Le carrossier Ottin expose aussi cette Sans Secousse, fierté de l'industrie locale, mais là, relisons le reportage donné par un mensuel lyonnais sous la signature de « Lewis Platt-Iney ». (Nous soupçonnons M. E. Grancher ou peut-être A. Sap de se dissimuler derrière ce pseudonyme.) En voici un extrait (3) :

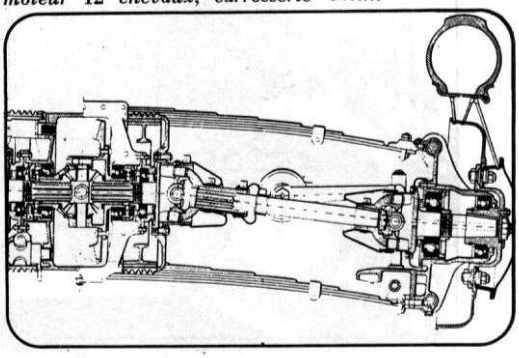
« Ottin présente deux Cottin selon la tradition. Deux belles carrosseries, nobles et simples, sans clinquant, mais d'une exécution parfaite. Elles rappellent ces maîtresses de maison, racées, qui reçoivent sans un bijou aux mains, des amies parées comme des châsses et obligent les hommes à faire une comparaison. Ottin est un concurrent difficile et contre lequel la critique s'incline avec, au coin des lèvres, la petite moue douloureuse qui retient les phrases inutiles... »

Pardonnez-nous le remplissage avec la prose d'autrui, mais ce morceau de lyrisme méritait de ressortir des tiroirs pour être savouré de ceux qui n'eurent pas le plaisir de le faire à sa parution.

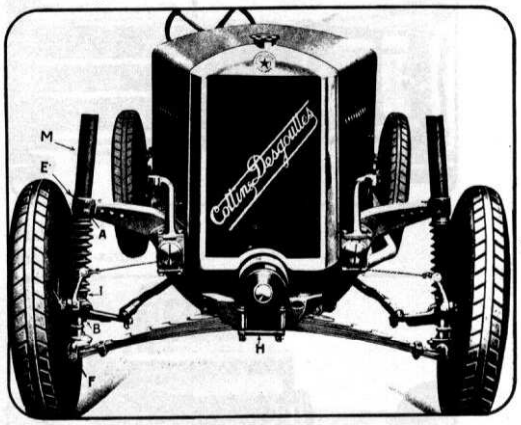
Restons dans le domaine de la carrosserie pour donner quelques mots sur celles des Sans Secousse, car si le type « Grand Prix » avait acquis ses lettres de noblesse dans la griserie de la vitesse, sa jeune sœur brilla davantage dans les domaine du confort et de la présentation. Une 16 ch carrossée par Ottin participa au Rallye de Monte-Carlo en janvier 1927. L'équipage Durand-Cocagne qui la pilotait se contenta d'une 27e place au classement général mais emporta le Premier Prix au concours de confort. Un mois plus tard une autre 16 ch, habillée par Ottin d'une berline Weymann à flancs de caisse cannés, enlève le Grand Prix d'Honneur toutes catégories au concours d'élégance d'Hyères. Dans l'été qui suivit c'est à nouveau une Sans Secousse qui s'adjuge un prix semblable à Monaco. Si plusieurs maîtres carrossiers équipèrent ce châssis, c'est certainement Ottin qui en fit le plus. Après celui qui signait « le carossier de l'élite », citons V. Candélarési, Simon Pralovorio tous deux de Lyon, Besset d'Annonay, Willy van den Plas,




*Vue d'avant, la première Sans-Secousse* (1926) *moteur 12 chevaux, carrosserie Ottin.*



*Suspension arrière et transmission : on remarque les deux tambours de freins montés de part et d'autre du carter différentiel.*



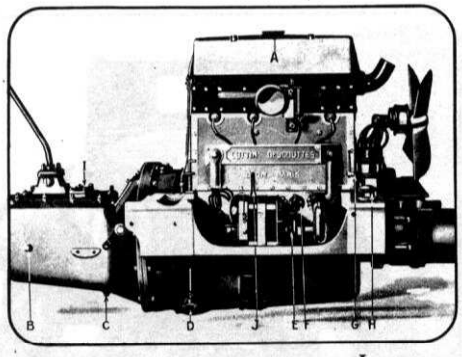

*La suspension avant de la Sans-Secousse.*

par L. Loreille

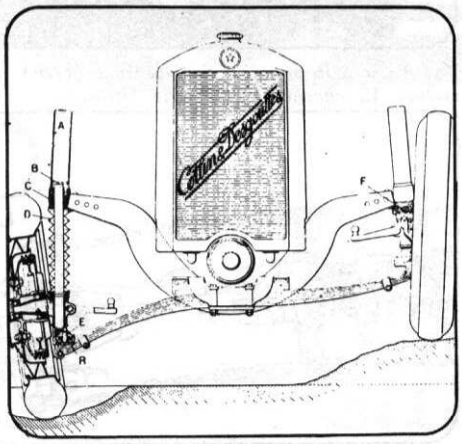
(1) 12 soupapes et non 16 comme écrit par erreur dans l'article précédent.

(2) Antoine Burlat et son moteur rotatif (voir l'Album du Fanatique nº 12).

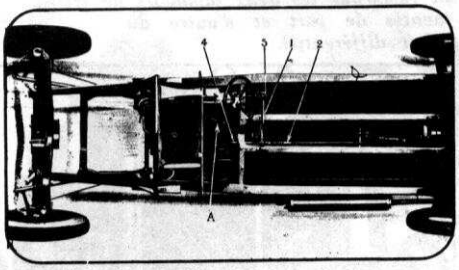
(3) Les pseudonymes à tiroir étaient de mode. Rappelons-nous les rubriques des revues automobiles d'avant-guerre signées O. Point-Moreau, H.P. Borestroke, etc.



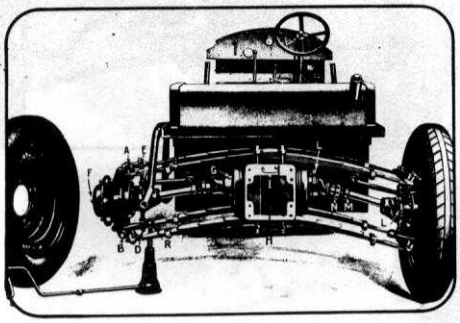
*Le moteur de la Sans-Secousse.*



*La Sans-Secousse vue de l'avant.*



*Le châssis de la Sans-Secousse.*



*Suspension arrière et transmission.*

de Paris, Guillaume Busson de Nanterre, etc.

Revenons à la technique. En 1927 il y eut une tendance marquée à adopter le 6 cylindres sur les voitures de puissance moyenne. Cottin-Desgouttes n'y échappa pas. Pour répondre aux goûts des clients qui recherchaient plus de souplesse sur les moteurs de faible cylindrée, il présenta une petite Sans Secousse 10 ch, 6 cylindres, mais pour la première fois de son histoire il ne fabrique pas lui-même son moteur. Il s'adressa à C.I.M.E. qui lui fournit un groupe de 1.700 cc à soupapes latérales. On le monta sur un châssis de 3,05 m d'empattement et la voiture appelé type « T » remplaça la 12 ch à 12 soupapes. Elle fit ses débuts au Salon 1927, où on la présente comme « voiture moyenne de construction soignée apportant les agréments de conduite et de confort des modèles plus puissants ». On glissait discrètement sur le côté fougue et performances qui avait assis la réputation de la maison peu d'années auparavant. A ce Salon-là la Sans Secousse figura sur trois stands : Cottin bien sûr, Ottin présent pour la seconde fois et Henry-Lévy, carrossier parisien qui avait réalisé pour la 10 ch un faux-cabriolet tôlé à 4 places. Finies en vert deux tons avec capotage (fixe) en cuir granité noir cette voiture était adorable. Lorsqu'en mars 1928 « The Autocar » annonça l'arivée du premier exemplaire de cette 10 ch chez le concessionnaire londonien il en profita pour souligner qu'elle avait été une des plus intéressantes présentations de sa catégorie au dernier Salon de Paris.

Le moteur 16 ch qui avait permis tant de victoires à la marque voit sa construction abandonnée courant 1928, et la gamme 1929 comprend trois modèles :

— le type « T » de 10 ch fabriqué depuis un an ;

— le type « TA » qui est identique au « T» à l'exception du moteur, un 11 ch 2 litres (65 × 100), toujours en 6 cylindres C.I.M.E. mais à soupapes en tête ;

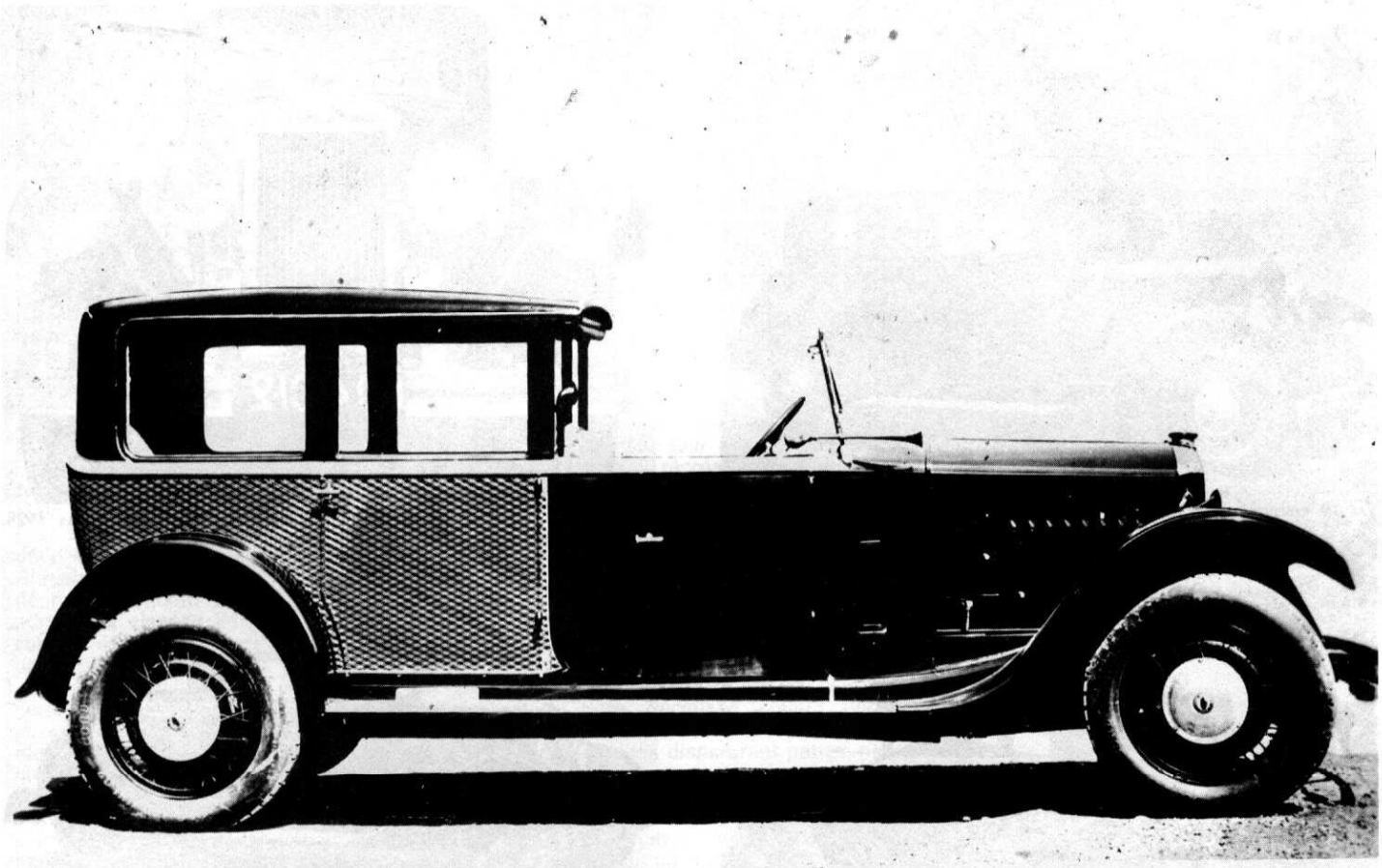
— une grosse 18/20 ch de grand tourisme, le type « O » établi sur un châssis de même empattement que l'ancienne 16 ch. Son moteur est un 6 cylindres à culbuteurs de 3,500 litres de cylindrée (82 × 112). Comme la nouvelle 11 ch celle-ci durera jusqu'à la disparition de la marque mais avec un châssis extra-long de 3,81 m d'empattement.

Alors que depuis la fin 1926 les Sans Secousse sortaient à la cadence moyenne d'une vingtaine d'unités par mois les ventes s'écroulent brutalement en 1929. Les qualités des voitures n'entraient pas en cause, les facteurs étaient autres. D'abord nous commencions une époque économique troublée d'une manière générale peu favorable aux affaires, mais ensuite et surtout les maisons produisant en grande série s'emparaient de plus en plus du marché. L'évolution était en marche, les jours des petites et moyennes entreprises étaient comptés, et de plus Cottin-Desgouttes était minée de l'intérieur. Expliquons-nous. Ses services techniques, études et recherches avaient l'importance de ceux de certaines grandes firmes et ils pesaient trop lourd dans le budget. Par ailleurs le service course avait été un gouffre à finances. Les voitures faites pour courir l'ACF étaient revenues à un million de francs 1924/25 et elles étaient 3... On ne l'a pas dit, mais les victoires de Lyon et de Montlhéry avaient été chèrement payées, et ce handicap ne fut jamais complètement surmonté. Maintenant nous devons ajouter que le constructeur avait prévu des ventes de Sans Secousse plus importantes que celles réalisées. Il avait fabriqué en conséquence et se trouvait en présence de stocks que le carnet de commandes n'avait pas absorbés ce qui déséquilibrait encore sa trésorerie. Enfin ce qui n'arrangeait pas les choses, il dispersait ses efforts sur une gamme trop large de véhicules. Dans les quelque trente-cinq qu'il produisait chaque mois, il y avait, outre les 3 modèles de Sans Secousse, des camions en 3 tonnages, des cars, mais encore 2 ou 3 voitures de 12 et 19 ch **à suspension normale** toujours maintenues au programme.

Il aurait peut-être dû concentrer ses activités sur quelques-uns de ces modèles mais au lieu de cela il en étudia un nouveau, le type « V » ou « VA » une 14 ch 6 cylindres qui apparait au Salon d'octobre 1929. Proposée en 2 longueurs de châssis cette 2,500 litres (72 × 102) s'intercalle entre la 11 et la 20 ch.

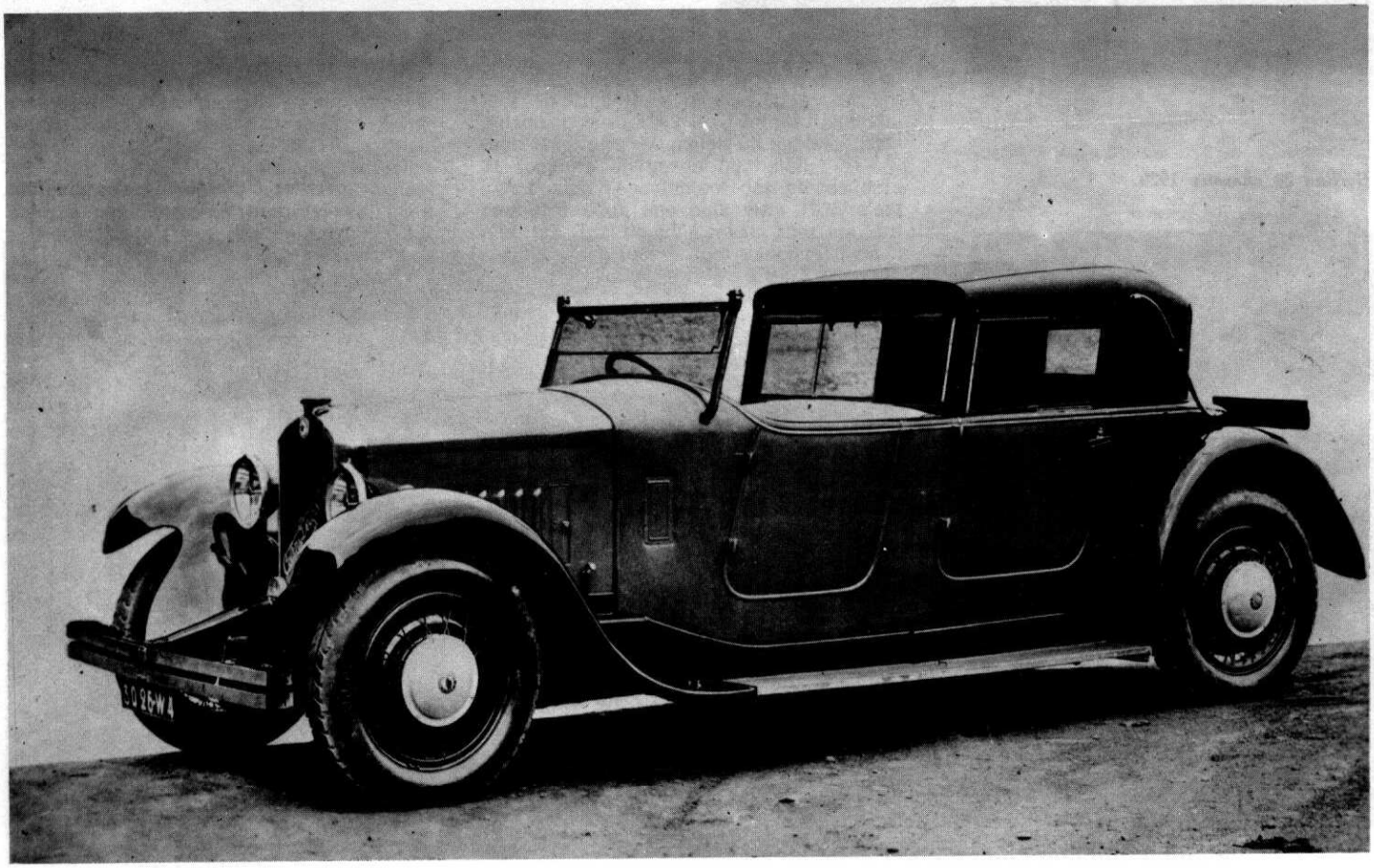
C'est cette 14 ch, née dans des moments difficiles, qui va fermer le Livre d'Or Cottin-Desgouttes en y inscrivant une dernière page de gloire. En mars 1930 elle remporte le Rallye saharien, une épreuve de régularité et d'endurance de 7.000 kilomètres organisée par les A.C. d'Algérie. Partant d'Alger les participants devaient traverser le Tanezrouf, atteindre Gao sur le Niger, remonter à Tamanrasset, traverser le Hoggar et revenir au lieu de départ. Pour être classé il fallait maintenir une moyenne supérieure à 45 km/h ce qui n'était guère facile. Souvent les pistes étaient à peine tracées, et si en de rares endroits les concurrents pouvaient rouler à 100 à l'heure, en d'autres ils s'ensablaient jusqu'aux moyeux et mettaient 7 heures pour couvrir 80 km. Les 44 voitures engagées étaient réparties en 10 équipes. C'est celle des 4 Cottin qui enleva brillamment la première place du classement général et remporta la coupe monumentale offerte par le quotidien « Le Matin » qui patronait l'épreuve. La Sans Secousse avait prouvé, s'il en était encore besoin, qu'elle était aussi solide qu'une voiture à essieux. Lors de l'étape de Tamanrasset le chef Touareg Si-Aramouk, grande personnalité locale surnommée le « Roi du Hoggar » voulut essayer une des Sans Secousse. Au journaliste de « Vu » qui le questionnait à son retour, il répondit : « C'est très bien. Crois-tu que je pourrai demander une automobile au Prisident pouplique ?... »

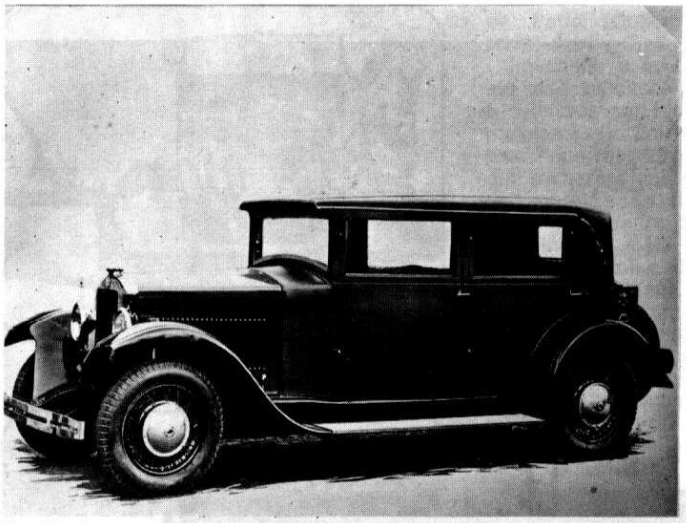
Le succès de la marque au Rallye Saharien n'eut pas d'influence sensible sur le chiffre de vente, car la Sans Secousse restait une voiture assez chère. Pour en juger, empruntons encore cette merveilleuse machine à remonter le temps et arrêtons-nous à la Foire de Lyon dont l'ouverture suivit de peu l'arrivée de l'épreuve africaine. Comme les années précédentes le stand est animé. Le public apprécie les châssis bien étudiés et on admire toujours les solutions de la Cottin. On en rêve et on voudrait bien la posséder, mais rien de tel pour vous sortir de l'extase que la lecture d'un



*Coupé-chauffeur Ottin sur châssis 20 chevaux.*

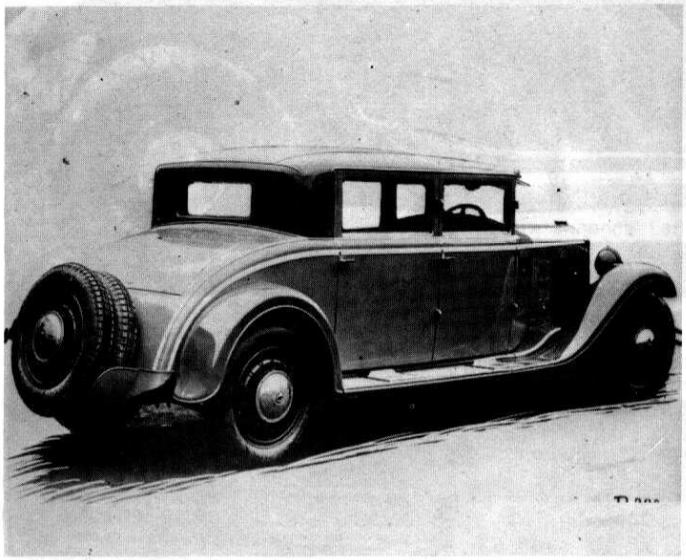
*Coupé-chauffeur de Van Den Plas sur châssis 20 chevaux.*



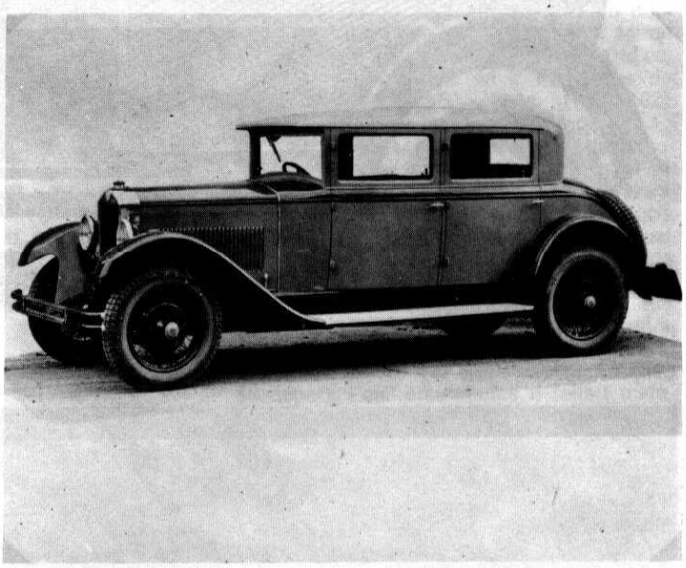


*La 10 chevaux 1927, berline Ottin.*

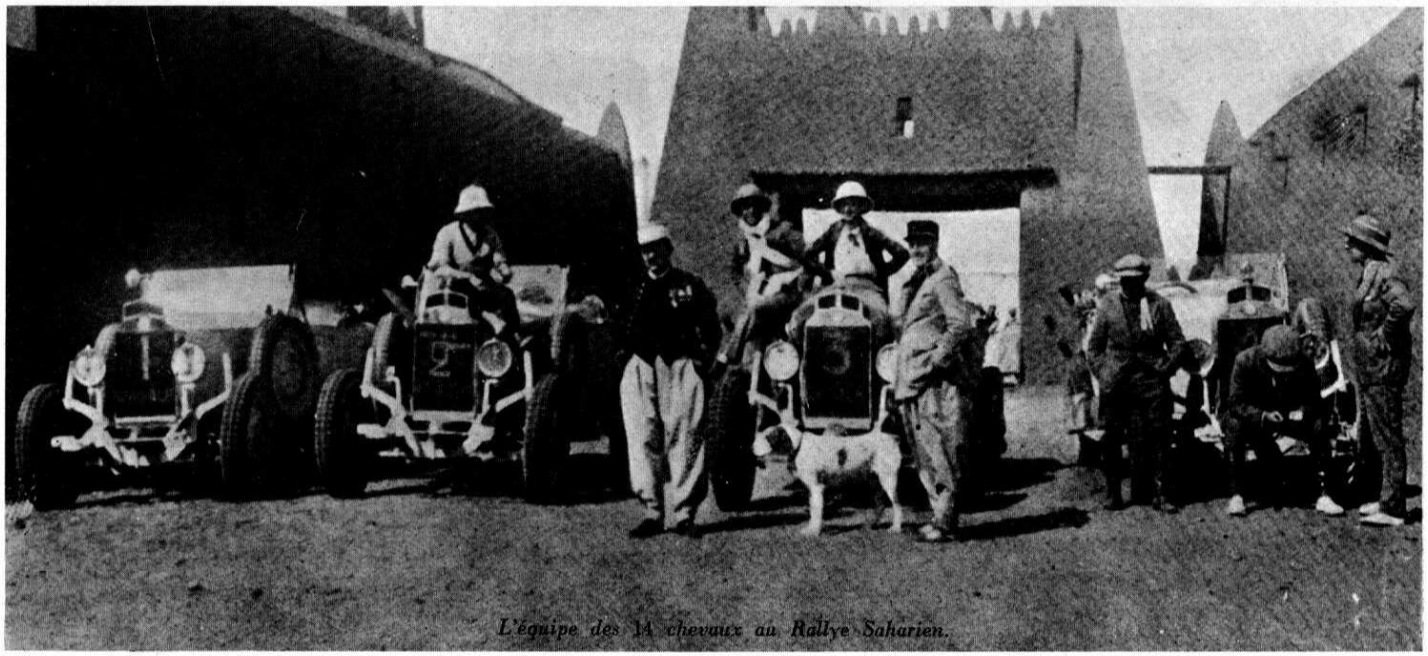
*L'avant de la 20 chevaux 1928.*



*Berline 20 chevaux 1929.*



*Berline Ottin sur 14 chevaux 1930.*



*L'équipe des 14 chevaux au Rallye Saharien.*

tarif... Et quand l'acheteur éventuel a tourné plusieurs fois autour de la berline 4/5 places qui coûte 54.000 francs en 11 ch il se glisse hors du cercle des badauds et va un peu plus loin, traiter avec Citroën qui ne demande que 33.000 francs pour une berline « C-6 Tout Acier ».

Au Salon 1930 les 11 et 20 ch restent inchangées, la maison mettant en avant sa 14 ch qui bénéficie d'appréciables progrès. Elle devient la « VB » avec une boîte à 3e et 4e silencieuses, un pont à vis sans fin, une modification de la suspension arrière et surtout l'adoption des freins Lockeed. Cette « VB » était vraiment en avance, car quelles étaient les marques qui offraient en 1931 un moteur à soupapes en tête sur un châssis à 4 roues indépendantes et freins hydrauliques ? Bien peu s'il y en eut, soupapes latérales, freins à câbles et essieux rigides régnaient encore partout ou presque. Mais là encore l'écueil demeurait le prix Pour une dépense équivalente on pouvait déjà choisir dans les 6 cylindres de Chrysler, Nash ou Willys ce qui était tout de même tentant. Une Cottin devant sa porte cela classait déjà, mais une américaine c'était encore autre chose, quand on voulait satisfaire sa secrète petite envie d'émerveiller le voisinnage... Et cette 14 ch valable et prometteuse ne put rien pour sauver la marque qui s'engluait de plus en plus dans ses problèmes de finances et de gestion. Des tentatives d'accord proposées par Cyrille Cottin avec Rochet-Schneider d'abord puis auprès de Citroën, Rosengart et Delahaye ensuite n'obtinrent aucun résultat. Comme le véhicule industriel représentait le tiers de sa production, soit une bonne dizaine de châssis par mois, il essaya de s'y orienter davantage pour sauver son affaire. La bataille « rail-route » commençait et le réseau des Chemins de Fer P.L.M. songeait à développer ses transports routiers. Depuis la guerre il était déjà un bon client de l'usine qui lui fournissait ses cars alpins. C. Cottin saisit l'occasion et lui proposa de faire le matériel nécessaire à ses nouveaux programmes, mais là encore il n'y eut pas de terrain d'entente. Courant 1931 les fabrications sont arrêtées et la liquidation judiciaire est demandée. C'est la fin, une fin plus rapide que prévue car la société avait été transformée en septembre 1919, dans l'euphorie qui suivit la guerre, pour expirer seulement le 31 décembre 1970...

L'ultime présentation publique de la marque eut lieu à la Foire de Lyon du printemps 1932, mais les modèles exposés avaient été construits l'année précédente et provenaient du stock. La presse ne l'a pas caché. Voici ce qu'en disait « En Auto » dans le numéro consacré à cette foire :

« Cottin-Desgouttes dispose encore de quelques admirables « Sans Secousse » et les amateurs avisés feront bien d'acheter — quand il en est encore temps — les inusables voitures que construisait la grande firme lyonnaise. »

C'est sans équivoque. Il n'y a donc pas eu de Cottin 1932, et encore moins de modèles 1933 comme on peut pourtant le lire dans « L'illustration » du 1er octobre 1932. Ce qu'il y eut en 1932, c'est une réorganisation de la firme avec formation de la « Société Nouvelle des Automobiles Cottin-Desgouttes » dont le but n'était pas de relancer les fabrications mais seulement d'écouler un considérable stock de pièces représentant une valeur de plus de 10 millions de francs de l'époque.

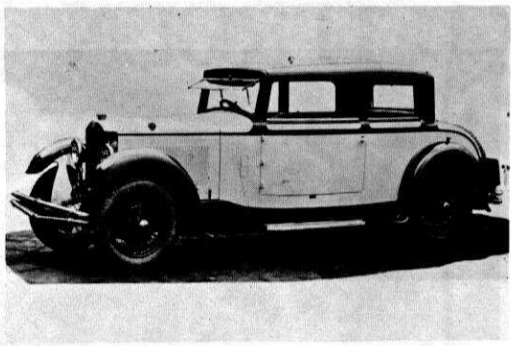
Cottin-Desgouttes, « ce nom familier à tous les automobilistes épris de belle mécanique », pour reprendre une expression de Charles Farroux, avait vécu.

Il ne disparut pas complètement car pendant longtemps les Cottin continuèrent leurs services à la satisfaction des utilisateurs. Vers 1936 la Sans Secousse devint dans le language de la rue la « voiture-yoyo ». C'était l'époque où le yoyo d'importation japonaise connaissait chez nous une vogue pire que celle plus récente du houla-hop et du scoubidou. On y jouait à toute heure, à tout âge et en tout lieu. Les parents en attendant l'autobus ou leur tour chez le dentiste et les enfants à la récréation comme à l'office du dimanche (en se mettant dans le fond). C'était une épidémie à l'échelle nationale, et quand une Cottin se déplaçait à bonne allure, sur un mauvais revêtement ses roues indépendantes étaient soumises à des trépidations très rapides dans le sens vertical, à la manière du jouet le long de sa ficelle d'où cette expression imagée de voiture-yoyo.

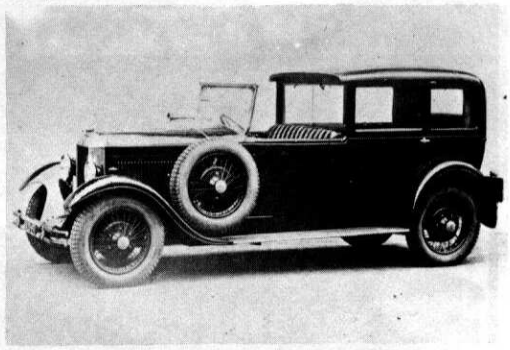
Aux lendemains de la guerre ces inoubliables Sans Secousse étaient encore nombreuses à rouler dans les rues lyonnaises, puis elles disparurent petit à petit. La dernière que nous avons connue était une 16 ch de 1927, une berline Ottin bleue et noire. Elle appartenait à un forain qui l'utilisait chaque samedi pour exercer son négoce sur un marché de Monplaisir à deux pas de l'usine qui l'avait construite. Bourrée jusqu'au plafonnier de coupons d'étoffe elle s'acquitta régulièrement de sa tâche jusqu'en 1961 où son patron lui préféra un break « 203 ». Elle s'évanouit à son tour et c'est peut-être en Angleterre que roula la dernière puisqu'en avril 1963 le « Veteran and Vintage Magazine » signalait un modèle 1930/31 toujours en usage quotidien.

A l'usine l'écoulement des pièces dura peut-être deux ans puis vers 1935 c'est elle qui fut liquidée avec tout ce qui restait. Dans le matériel vendu à l'encan se trouvait une des 3 De Dion-Bouton de course construites pour le Paris-Madrid 1903. Cyrille Cottin l'avait acquise dans sa jeunesse et l'avait conservée (4). Elle fut achetée par un jeune amateur Philippe Ville, depuis devenu grand collectionneur, et qui la possède encore. Les bâtiments furent morcelés et une partie se transforma en école d'apprentissage. Dans une autre l'agent Unic aménagea un hall d'exposition pour présenter ses camions. En 1937 il laissa la place à une affaire qui venait de se créer pour construire les cars Isobloc que nous verrons en leur temps. Depuis ces locaux ont été occupés par diverses entreprises : Cop-Sil-Loy, Westinghouse, etc. et il y a bientôt 40 ans qu'on n'y fait plus de Cottin, pourtant nous passons rarement devant sans penser aux belles machines qui en sortirent et qui contribuèrent tant à assurer la renomée de l'industrie locale.

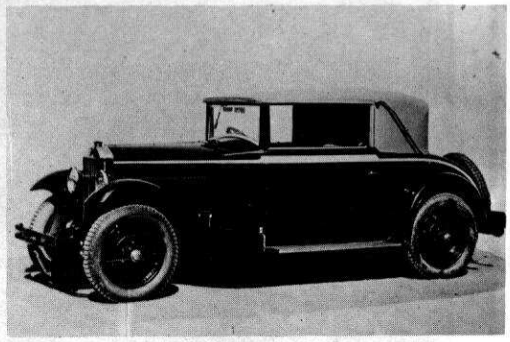
(4) Cyrille Cottin était dans sa jeunesse un passionné de sport automobile. Au début de sa marque il pilotait lui-même en compétition. Il est décédé en 1942 et Pierre Desgouttes disparut en 1955.



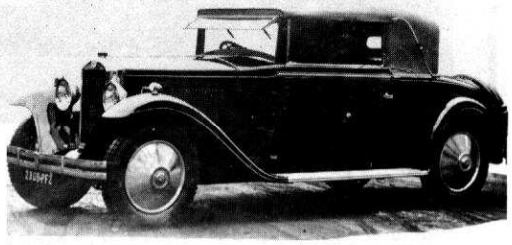
*Un joli coach 1930.*



*Coupé de ville 1930.*



*Cabriolet Ottin.*



*Cabriolet Ottin.*