



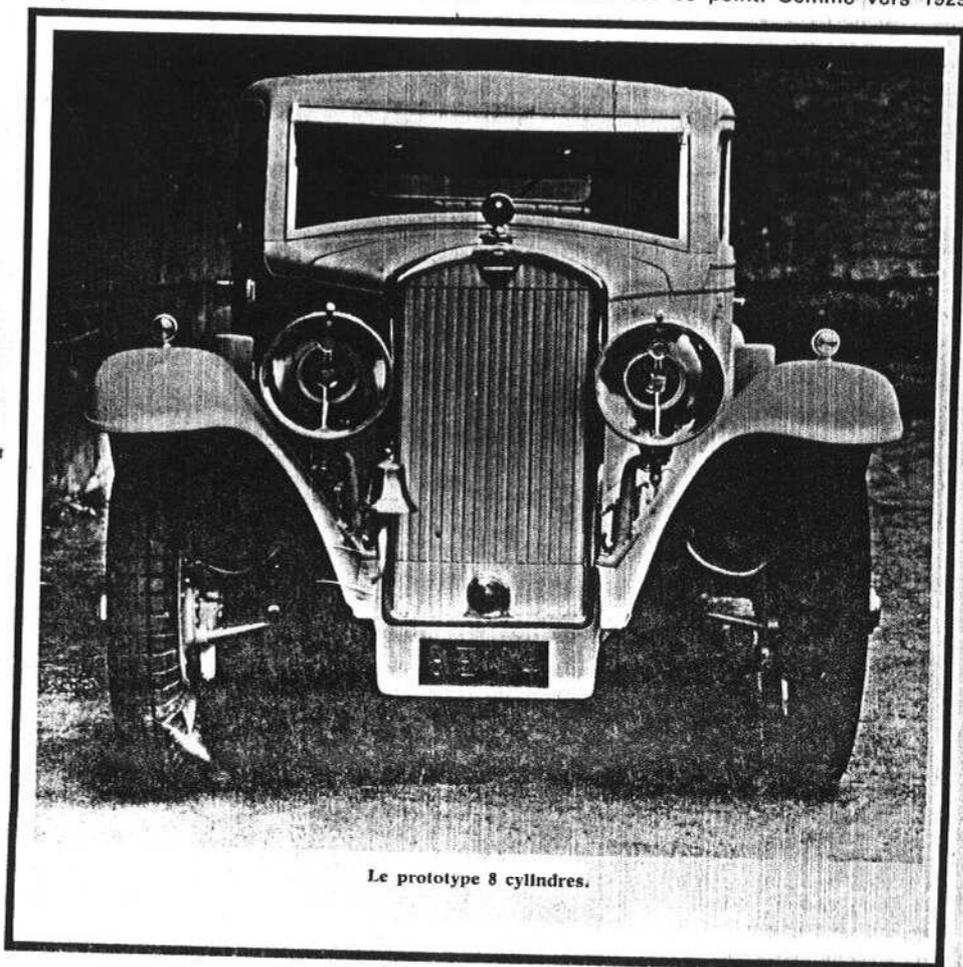
LYON et L'AUTOMOBILE

par L. Loreille

Nous avons vu dans le dernier article que les fabrications Cottin-Desgouttes cessèrent en 1931. Cette firme sortait depuis l'automne de l'année précédente la « VB », une 14 ch qui bénéficiait de solution alors rarement réunies sur le même châssis : moteur à soupapes en tête, freinage hydraulique et 4 roues indépendantes sans omettre la direction de sécurité à double commande, une boîte avec 3^e et 4^e rapports synchronisés et un pont arrière silencieux à vis sans fin. Si la presse contemporaine accorda des commentaires élogieux à cette 6 cylindres, il semble qu'elle resta muette, car nous n'en retrouvons aucune trace, sur la tentative du constructeur pour lancer un modèle nouveau équipé d'un 8 cylindres.

Ce n'est qu'en 1957 que nous avons appris son existence lorsqu'un heureux hasard nous permit de découvrir un lourd album dans lequel Cyrille Cottin avait collé 341 photos de voitures, camions et cars sortis de ses usines entre 1922 et 1931. La dernière page de cet album montrait sous trois angles différents un coupé de couleur claire avec un radiateur jamais vu, et comme les précédentes, elle s'ornait d'un titre calligraphié en anglaise, « Sans Secousse 8 Cylindres ». C'était bien un « 8 », un joli « 8 » bien formé et non un « 6 » mal fait ainsi qu'au début nous avons été tenté de le croire. Il y avait donc eu une Cottin 8 cylindres ! Imaginez notre surprise. Dès lors, nous avons cherché parmi les anciens de l'automobile ceux

qui aurait pu connaître cet oiseau rare. En dépit de nos recherches, cette voiture n'évoqua de souvenirs à personne. M. Dupuis, metteur au point, essayeur et mécanicien en course du pilote Lacharnay est de ceux qui restèrent à l'usine jusqu'à la fermeture et il ne se rappelle pas d'elle. Pour nous, elle est encore auréolée de mystère, et n'ayant pas retrouvé sa description, nous en avons été réduit aux suppositions. Il est fort probable que le châssis utilisé est celui d'une « VB ». Ne s'agit-il pas des canalisations de Lockheed que nous voyons sur une des photos que nous vous proposons ? Et le « moteur » ? Comment était-il ? La maison n'a jamais fabriqué de 8 cylindres, M. Dupuis a été affirmatif sur ce point. Comme vers 1929



Le prototype 8 cylindres.

elle avait acheté pour ses véhicules industriels plusieurs Lycoming à titre d'essai, il nous suggéra que ce fut peut-être l'un d'eux qui équipa le nouveau modèle. Cela nous parut peu probable car nous imaginions assez mal un gros « straight-eight » américain sous son capot et depuis 1964, date du dernier entretien avec M. Dupuis, nous restions dans le doute. C'est Serge Pozzoli qui donna la clé du mystère alors que nous évoquions certaines voitures rares lors d'une rencontre à Lyon en décembre dernier. Son groupe était tout bêtement un S.C.A.P., le même que celui monté par Turcat-Méry en 1928-1929. Incolable Serge, il savait par cœur une réponse cherchée pendant 15 ans ! Et, partant de cette information, il devenait facile de retrouver qu'il s'agissait d'un 14 ch de 2,4 l (63x94) à soupapes en tête. Le radiateur est différent de ceux montés jusque-là par Cottin-Desgouttes. Il fait un peu penser à celui de la 26 ch Rochet-Schneider, et son insigne, lui aussi est absolument nouveau. Emaillé et légèrement bombé, il n'a rien à voir avec celui que nous connaissons. Les armes de Lyon ont remplacé l'étoile bleue à 5 branches, image de marque depuis 1908. Cet insigne inconnu nous vous l'avons fidèlement dessiné tel qu'il apparut sous la loupe. Ces deux points (nouveau radiateur, nouvel écusson) éliminent l'hypothèse, une fois avancée, que cette voiture aurait pu être assemblée avec des pièces en stock après la fermeture de l'usine. La carrosserie, quant à elle, nous semble équilibrée et réussie. Les flancs qui se rejoignent à l'arrière pour former une sorte de pointe de course donnent un ensemble inédit et pas déplaisant à regarder. Nous

Un superbe coach
8 cylindres.

ne savons pas qui est l'auteur de cet habillage, la plaque est illisible à la loupe. La cloche à vache sous le projecteur droit et la trompette tourmentée à l'arrière gauche sont des accessoires peut-être pittoresques et rarement vus en de tels endroits mais ils n'apportent rien à l'esthétique. Fantaisie du carrossier ? Exigence de l'acheteur ? Chi lo sa ? En attendant de le savoir on se demande si le constructeur voyait son salut dans ce modèle. L'affaire était alors au plus mal et ce n'est certainement pas cette nouvelle 14 ch toute élégante qu'elle soit qui aurait eu une diffusion suffisante pour lui redonner son équilibre financier.

La faillite mit un terme à ce projet et nous avons longtemps pensé qu'un seul exemplaire avait été construit. En effet, dans l'album précité M. Cyrille Cottin collait toujours, pour un modèle déter-

miné, les photos de plusieurs carrosseries et comme à la page « Sans Secousse 8 Cylindres » il n'y avait que celles du coupé, nous avons déduit qu'il était demeuré unique. Nous en sommes moins sûr maintenant depuis que « Veteran and Vintage Magazine » dans son numéro d'avril 1963 indique qu'une Cottin à 8 cylindres en ligne de 1930-1931 roule en Ecosse. Est-ce le coupé à la clochette (dont l'immatriculation BE-114 sur nos photos n'est pas de chez nous) ou est-ce une autre ? Nos contacts, tant auprès de la revue que d'amis anglais n'ont rien donné pour la retrouver. Si nous arrivons un jour à la découvrir nous ne manquerons pas de donner dans l'Album toutes les précisions qui manquent encore, car peu de machines lyonnaises ont jusqu'ici autant excité notre curiosité et ont été aussi difficiles à mieux connaître.

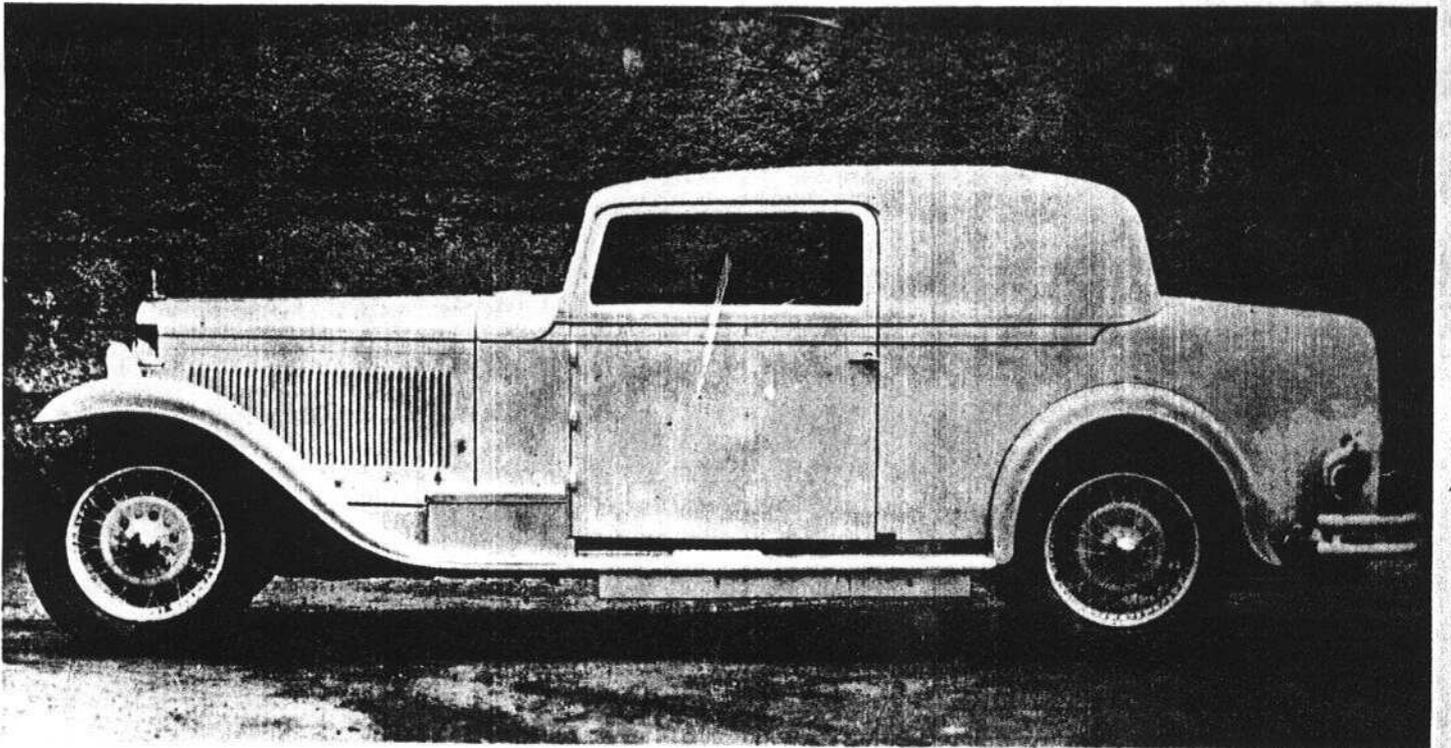
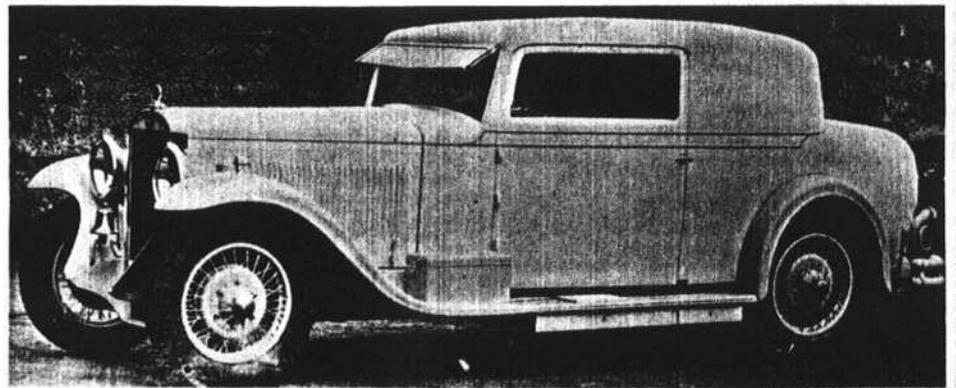


TABLEAU CHASSIS TOURISME/SPORT/COURSE DE 1905 A 1916

| Année | Type ou puissance en ch | Nb. de cyl. J = jumelés M = mono. | Alésage course | Cylindrée | Transmission | Empattement | REMARQUES |
|-------|-------------------------|-----------------------------------|----------------|-----------|--------------|-------------|-----------|
|-------|-------------------------|-----------------------------------|----------------|-----------|--------------|-------------|-----------|

AUTOMOBILES DESGOUTTES

| | | | | | | | |
|------|-------|-----|-----------|-------|---------|-------|--|
| 1905 | 12 | 4 J | | | Chaines | | Annoncée au Salon mais supprimée au catal. 1906 Prob. seule Desgouttes construite sur 4 annonces Moteur déjà super-carré |
| 1905 | 18/22 | 4 J | 100 x 120 | 3.800 | Chaines | 2.800 | |
| 1905 | 24/40 | 4 J | 120 x 140 | 6.400 | Chaines | 2.900 | |
| 1905 | 50/70 | 4 J | 150 x 140 | 9.900 | Chaines | 3.000 | |

AUTOMOBILES COTTIN-DESGOUTTES

| | | | | | | | |
|-------------|--|-----|-----------|--------|---------|-------|--|
| 1906 à 1908 | 18/22 | 4 J | 100 x 120 | 3.800 | Chaines | 2.800 | Empattement ramené à 2.780 à partir de 1907 Empattement porté à 2.950 à partir de 1907 Empattement porté à 3.100 à partir de 1907 |
| 1906 à 1908 | 24/40 | 4 J | 120 x 140 | 6.400 | Chaines | 2.900 | |
| 1906 à 1908 | 50/70 | 4 J | 150 x 140 | 9.900 | Chaines | 3.000 | |
| 1907 - 1908 | 12/14 | 4 J | 80 x 120 | 2.500 | Chaines | 2.780 | Type course |
| 1907 - 1908 | 24/40 léger | 4 J | 120 x 140 | 6.400 | Chaines | | |
| 1907 - 1908 | 40/60 | 4 J | 140 x 140 | 8.700 | Chaines | 3.100 | Egalement appelée 30/60 |
| 1907 - 1908 | 30/50 | 6 J | 120 x 140 | 9.500 | Chaines | 3.400 | |
| 1909 - 1910 | 10/12 | 4 J | 70 x 100 | 1.600 | Cardan | 2.700 | Chaines ou cardan au choix de l'acheteur Chaines ou cardan au choix de l'acheteur |
| 1909 - 1910 | 15 | 4 J | 80 x 120 | 2.500 | | 2.920 | |
| 1909 - 1910 | 22 | 4 J | 100 x 120 | 3.800 | | 2.940 | |
| 1909 - 1910 | 40 | 4 J | 120 x 140 | 6.400 | Chaines | 3.050 | |
| 1909 - 1910 | 50 | 4 J | 140 x 140 | 8.700 | Chaines | 3.200 | |
| 1909 - 1910 | 20 | 6 J | 80 x 120 | 3.700 | Chaines | 3.080 | |
| 1909 à 1911 | 45 | 6 J | 120 x 140 | 9.500 | Chaines | 3.400 | |
| 1909 - 1910 | Voitures de course de 10 à 70 HP en 4 et 6 cylindres construites sur demande | | | | | | |
| 1911 - 1912 | 12 | 4 M | 70 x 120 | 1.900 | Cardan | 2.815 | Existe en empattement long de 3.030 Egalement appelée 12/16 |
| 1911 | 15 | 4 M | 80 x 120 | 2.500 | Chaines | 3.080 | |
| 1911 | 15 | 4 M | 80 x 120 | 2.500 | Cardan | 2.900 | Existe en empattement long de 3.030 Existe en empattement long de 3.030 |
| 1911 à 1913 | 16 | 4 M | 80 x 160 | 3.300 | Cardan | 3.080 | |
| 1911 - 1912 | 22 | 4 J | 100 x 140 | 4.400 | Cardan | 2.870 | Egalement appelée 36/50 Egalement appelée 45/70 |
| 1911 - 1912 | 22 | 4 J | 100 x 140 | 4.400 | Chaines | 2.940 | |
| 1911 - 1912 | 40 | 4 J | 120 x 160 | 7.300 | Chaines | 3.050 | |
| 1911 - 1912 | 60 | 4 J | 130 x 200 | 10.700 | Chaines | 3.100 | |
| 1911 | 15/20 | 6 J | 80 x 120 | 3.700 | Cardan | | Moteur à grand rendement Cardan ou chaines au choix de l'acheteur Cardan ou chaines au choix de l'acheteur et moteur à grand rendement Plusieurs empattements de 3.050 à 3.400 Plusieurs empattements de 3.100 à 3.400 |
| 1913 | 12/16 sport | 4 M | 80 x 160 | 3.300 | Cardan | 3.080 | |
| 1913 | 22/30 | 4 J | 100 x 160 | 5.100 | | 3.080 | |
| 1913 | 22/30 sport | 4 J | 100 x 160 | 5.100 | | 3.080 | |
| 1913 | 36/50 | 4 J | 120 x 160 | 7.300 | Chaines | | |
| 1913 | 45/70 | 4 J | 130 x 200 | 10.700 | Chaines | | |
| 1914 - 1915 | 12/16 | 4 M | 80 x 160 | 3.300 | Cardan | 3.000 | |
| 1914 - 1916 | 13/20 | 4 M | 90 x 160 | 4.100 | Cardan | 3.000 | |
| 1914 | 22/30 | 4 M | 100 x 160 | 5.100 | Cardan | 3.000 | |
| 1914 | 36/50 | 4 J | 120 x 160 | 7.300 | Chaines | 3.000 | |
| 1914 | 45/70 | 4 J | 130 x 200 | 10.700 | Chaines | 3.100 | |

Les châssis industriels construits à partir de 1907 ne figurent pas dans ce tableau.

TABLEAU CHASSIS TOURISME/SPORT DE 1919 A 1931

| Année | Type | Puissance en ch | Nb. de cylindres | Alésage course | Cylindrée | Empattement | REMARQUES |
|-------------|------------|-----------------|------------------|----------------|-----------|-------------|---|
| 1919 à 1921 | 14/16 | 14 | 4 | 80 x 160 | 3.216 | 3.400 | Roues arrière jumelées Empattement passé à 3.120 en 1923 |
| 1919 à 1923 | 18/20 | 18 | 4 | 90 x 160 | 4.071 | 3.400 | |
| 1919 à 1921 | 23/25 | 23 | 4 | 100 x 160 | 5.026 | 3.400 | |
| 1920 - 1921 | | 32 | 4 | 120 x 160 | 7.238 | 3.600 | |
| 1922 - 1923 | | 12 | 4 | 80 x 130 | 2.613 | 3.100 | |
| 1922 - 1923 | 14/16 | 14 | 4 | 80 x 160 | 3.216 | 3.200 | |
| 1922 | 23/25 | 23 | 4 | 100 x 160 | 5.026 | 3.400 | |
| 1923 | 18/20 | 18 | 6 | 80 x 130 | 3.920 | 3.600 | |
| 1924 à 1929 | M | 12 | 4 | 80 x 130 | 2.613 | 3.200 | 100 km/h |
| 1924 à 1925 | M6-léger | 18 | 6 | 80 x 130 | 3.920 | 3.450 | 130 km/h (quelques modèles faits sur demande jusqu'en 1929) |
| 1924 | M6-long | 18 | 6 | 80 x 130 | 3.920 | 3.700 | 110 km/h |
| 1924 à 1928 | M3L | 16 | 4 | 83 x 138 | 2.986 | 3.200 | Appelée aussi « 3 Litres-Sport » et « Grand Prix Tourisme » |
| 1925 à 1928 | Grand Prix | 16 | 4 | 83 x 138 | 2.986 | 3.200 | Châssis surbaissé (app. aussi « Grand Prix Sport ») |
| 1927 | 12-SS | 12 | 4 | 80 x 130 | 2.613 | 3.550 | Sans secousse |
| 1927 | 16-SS | 16 | 4 | 83 x 138 | 2.986 | 3.830 | Sans secousse |
| 1928 - 1929 | T | 10 | 6 | 63 x 90 | 1.683 | 3.050 | Sans secousse |
| 1929 à 1931 | TA | 11 | 6 | 65 x 100 | 1.990 | 3.050 | Sans secousse (empattement 3.270 en 1931) |
| 1929 à 1931 | O | 20 | 6 | 82 x 112 | 3.548 | 3.530 | Sans secousse (appelée aussi 18/20 ch) |
| 1929 | V | 14 | 6 | 72 x 102 | 2.491 | 3.120 | Sans secousse (appelée VA en 1930) |
| 1930 | VA long | 14 | 6 | 72 x 102 | 2.491 | 3.270 | Sans secousse |
| 1930 - 1931 | VB | 14 | 6 | 72 x 102 | 2.491 | 3.270 | Sans secousse - freins hydrauliques |
| 1930 - 1931 | VB | 14 | 6 | 72 x 102 | 2.491 | 3.420 | Sans secousse - freins hydrauliques |
| 1931 | O long | 20 | 6 | 82 x 112 | 3.548 | 3.810 | Sans secousse (la « Vle Automobile » ind. 82 x 112,5) |
| 1931 | | | 8 | | | | Sans secousse - freins hydrauliques - prototype |

N.B. : - Les châssis industriels ne figurent pas sur ce tableau.
- A partir de 1921 démarrage et éclairage électriques sur tous les modèles.
- A partir de 1923 freinage sur les 4 roues sur tous les modèles.

fin