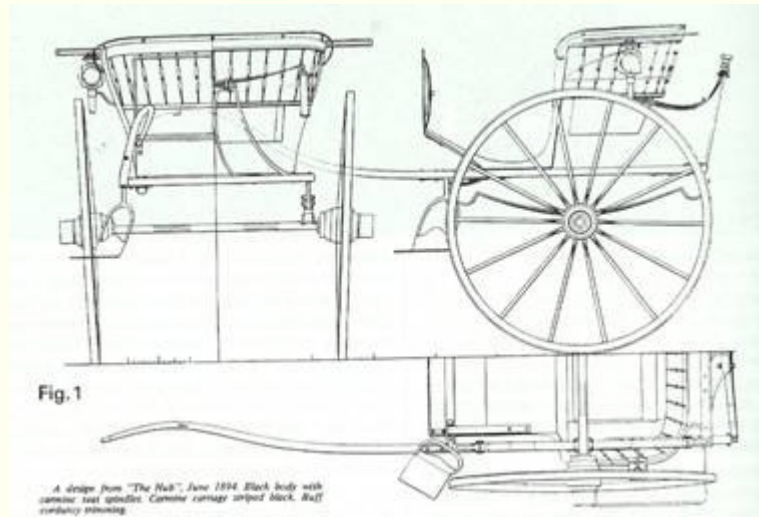


## LES GIGS par Eduard J. Belser

Tilbury Gig, Stanhope Gig, Dennett Gig, Park Gate Gig, Gig de Liverpool, Gig de Milan, Cab Fronted Gig, Buggy à capote, Pill Box"



Contrairement au dog-cart et à ses dérivés dont la caisse comporte toujours quatre places, les gigs sont tous conçus pour deux personnes, à un seul siège. Au 19e siècle, les gigs étaient surtout très répandus en Angleterre. Presque toutes les demeures de la classe moyenne avaient leur remise à gig, un peu comme les maisons familiales comportent aujourd'hui un garage. Cette popularité des gigs s'expliquait d'une part à cause de leur prix d'achat modique, mais aussi à cause de leur taxation. Dans l'Angleterre du 19e siècle, les carrosses de luxe étaient frappés d'un impôt spécial. Pour une voiture à deux roues, il s'élevait à 3 livres 17 shillings par année. Si une voiture à deux roues coûtait moins de 12 livres et qu'elle était munie de l'inscription «chariot taxé»), l'impôt annuel se chiffrait seulement à 12 shillings.

Le gig était le véhicule des médecins, du personnel bancaire, des agents de change, des commis voyageurs et d'autres professions de la classe moyenne qui s'en servaient pour les allées et venues depuis la périphérie vers leurs bureaux de Londres ou qui effectuaient ainsi leurs voyages d'affaires. La plupart de ces gigs, ainsi que le cheval et le harnais, n'étaient cependant pas achetés par leurs utilisateurs, mais simplement loués au mois ou à l'année auprès d'un loueur de chevaux et de voitures, sorte de précurseur de la location d'automobiles telle que nous la connaissons aujourd'hui. Toute dame de la bonne société rêvait de disposer de son propre gig, cheval et groom compris.

Le gig présentant des variations pour le moins aussi nombreuses que le dog-cart et ses dérivés, nous devons là encore nous contenter de décrire les constructions classiques les plus répandues, notamment parce que de nombreux gigs étaient des modèles uniques ou les exécutions spéciales de carrossiers dont le nom n'a pas passé à la postérité.

## Tilbury-gig



Tilbury Gig vers 1900 par Brewsster & Co New York

Le tout premier exemplaire de ce type de gig, aussi appelé en France tilbury ou encore tilbury télégraphe, fut dessiné et construit par le carrossier anglais Tilbury en 1820. Son signe distinctif, la suspension à sept ressorts, lui a aussi valu le nom de gig à sept ressorts.

Les brancards se prolongent jusqu'à l'arrière de la voiture et forment avec les traverses qui les relient un cadre renforcé de métal par le bas. Ce cadre est suspendu sur l'essieu par deux simples ressorts longitudinaux. La traverse arrière du cadre comporte une console métallique en fourchette avec un ressort transversal, comme l'essieu arrière du Mail phaéton.

Des demi-ressorts reliés au ressort transversal par des manilles ou des courroies en cuir partent sous le siège jusqu'à l'arrière.

A l'avant, à la hauteur du marchepied, deux demi-ressorts suspendent la caisse du tilbury-gig à la traverse entre les brancards. Ce qui fait sept ressorts au total. En dépit de son apparente légèreté, ses nombreux ressorts et le cadre armé de métal font du tilbury-gig une voiture très lourde qui demande un cheval très fort. Les bracelets généralement utilisés pour les voitures à deux roues ne conviennent

pas pour le tilbury-gig qui nécessite des bracelets de brancards métalliques à cause de sa double suspension. C'est pourquoi ces bracelets métalliques sont aussi connus sous le nom de «Tilbury tugs» en Angleterre.

Il n'y a pas de véritable caisse sous le banc du tilbury-gig classique, tout au plus trouve-t-on un petit coffret discret, placé en retrait sous le siège du meneur. Le siège incurvé est généralement muni d'un dossier à barreaux.

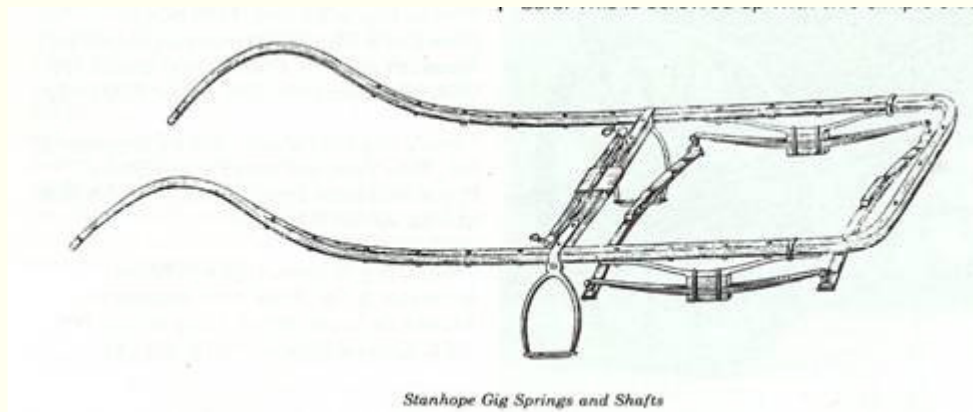
Dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, sa suspension élaborée fit du tilbury-gig un article d'exportation très demandé dans les pays tels que l'Espagne, le Portugal et l'Italie où les routes étaient fort mauvaises. Si toutefois la double suspension n'était pas parfaitement équilibrée, la caisse du tilbury-gig tanguait tellement que les passagers attrapaient le «mal de mer»). A la fin de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, à mesure que les routes s'améliorèrent, le tilbury-gig passa de mode et les exemplaires conservés jusqu'à nos jours sont extrêmement rares et donc très onéreux. Un tilbury-gig classique d'une grande élégance

curieusement construit par la maison Brewster & Co., New York, autour de 1900 seulement.

Comme mentionné plus haut, ce véhicule lourd demande un cheval très,noble, pas trop grand, mais vigoureux. Le collier est absolument indispensable pour cet hippomobile de la grande tradition anglaise, la bricole ne convient pas. Et comme nous l'avons également dit plus haut, il faudrait atteler le tilbury-gig à la manière d'une voiture à quatre roues, c'est-à- dire avec des bracelets métalliques bien serrés, attachés à la sellette. Le meneur du tilbury-gig portera de préférence un costume classique sombre ou gris avec un haut de forme noir ou gris assorti.

### **Stanhope gig**

C'est encore Tilbury qui, vers 1815, fabriqua le premier Stanhope gig suivant un projet de l'Honorable Fitzroy Stanhope. Comme le montre la photo, les brancards du Stanhope gig sont reliés par des traverses renforcées de métal par-dessous, le tout formant un cadre.



Plan détaillé du cadre d'un Stanhope gig

Exactement comme chez le tilbury-gig. Ce cadre, incurvé autour des sièges, est vissé sur l'essieu à l'aide de deux simples ressorts longitudinaux. A leurs extrémités, ces ressorts longitudinaux sont reliés à des ressorts transversaux qui supportent la caisse par des manilles ou de courts bracelets. Cette suspension en plateforme ou par parallélogramme correspond à la suspension avant d'un coach. C'est à cause d'elle que le Stanhope gig, comme le tilbury-gig, devrait être attelé à la manière d'une voiture à quatre roues, avec des bracelets de, brancards métalliques attachés à la sellette.

Le siège du Stanhope gig arbore un dossier à barreaux ou un dossier plein allégé par des moulures. Contrairement au tilbury-gig, le Stanhope gig dispose d'un grand coffre sous le siège. C'est pourquoi il avait la préférence des commis voyageurs qui y trouvaient la place pour ranger leurs collections d'échantillons et leurs bagages. En Angleterre, le Stanhope gig, presque aussi lourd que le tilburygig, fut supplanté vers le milieu du 19e siècle par le Dennett gig. de construction plus simple et plus légère. Mais il fêta son retour en grâce vers la fin du 19e siècle quand les meneurs américains le découvrirent pour la présentation de leurs attelages de hackneys à un ou en tandem.

La célèbre maison Brewster & Co. à New York, par exemple, construisit un grand nombre de Stanhope gigs pour poneys et chevaux de toutes les tailles. Le modèle reproduit ici appartenait au célèbre juge et éleveur de hackneys William H. Moore qui, avant la première guerre mondiale, présentait ainsi ses hackneys aux exhibitions en Angleterre et aux Etats-Unis, parmi eux le célèbre étalon hackney Forest King et la jument Lady Seaton. Les mêmes conseils que pour le tilbury-gig valent aussi pour la composition d'un attelage Stanhope gig de style.



Stanhope Gig



Dennett gig

### **Dennett gig**

Le premier gig de ce genre fut construit en 1815 par le carrossier anglais Bennett. On ignore la raison exacte de la substitution du B par un D. Alfred E.T. Watson par exemple écrit dans son ouvrage sur l'attelage paru dans la série «The Badminton Library» que c'était pour rendre hommage à une Miss Dennett, très célèbre danseuse de l'époque.

La caisse du gig Dennett est parfaitement semblable à celle du Stanhope gig. Quoique de construction généralement plus légère. Elle est reliée à l'essieu par la suspension Dennett, nommé d'après le gig, qui comporte deux ressorts longitudinaux simples et un ressort transversal à l'arrière. Les brancards qui longent la caisse sur les côtés sont souvent suspendus à l'arrière par un ressort transversal monolame. Comme la majorité des voitures à deux roues, le Dennett gig s'attache à la sellette par des bracelets en cuir où les brancards peuvent jouer à leur aise. De nos jours, les Dennett gigs, souvent appelés Spindleback gigs (gigs avec dossier à fuseaux) ou Stick-back gigs (gigs avec dossier à barreaux) sont reproduits en grand nombre. Mais ces imitations atteignent très rarement la qualité artisanale des vieux modèles d'origine.

Le meneur d'un Dennett gig, attelé d'un cheval ou d'un poney suivant sa grandeur, portera une tenue sportive et un chapeau melon ou un canotier (chapeau de paille plat rendu célèbre par Maurice Chevalier). Le gig Dennett est aussi un excellent véhicule de dames.

## Park Gate gig

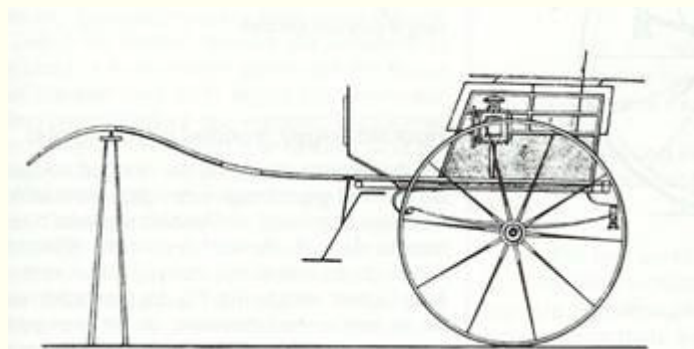


Park Gate gig

Le Park Gate gig se reconnaît à sa caisse munie de parois latérales trapézoïdales ornées de jalousies, parfois ajourées pour aérer une caisse à chiens, parfois uniquement destinées à des fins décoratives. Pour la suspension du Park Gate gig, on fit appel à plusieurs constructions: des ressorts longitudinaux simples, la suspension Dennett ou encore le cadre du type Stanhope gig. Les éleveurs américains de hackneys apprécient aujourd'hui encore le Park Gate gig en tant que véhicule de présentation. Le spécimen reproduit ici fut construit par la maison Kellner & Fils, Paris; il figure dans son catalogue sous la désignation «Sporting Tilbury», qui peut prêter à confusion.

Vu le caractère sportif du Park Gate gig, son meneur optera pour une tenue sportive. Un habit de chasse peut aussi convenir, surtout si la voiture comporte une caisse à chiens complètement équipée.

## Gig de Liverpool



Gig de Liverpool

De côté, sa silhouette évoque un dog-cart rustique avec la partie supérieure des parois latérales garnie de barreaux. Mais la caisse comporte seulement deux places et le panneau arrière ne s'abaisse pas. Les sièges sont cependant souvent réglables, comme

dans la voiture de construction anglaise reproduite ici ce qui permet d'équilibrer la caisse. La suspension Dennett avec les deux ressorts longitudinaux simples et le ressort transversal à l'arrière est la règle chez le gig de Liverpool.

Les brancards sont généralement garnis d'un ressort transversal monolame à l'arrière. Grand ou petit, pour poneys ou chevaux, le gig de Liverpool était et reste encore très populaire en Angleterre. Un complet sportif en tweed avec un chapeau melon brun ou noir est du meilleur effet avec ce véhicule à caractère sportif et campagnard, une casquette «à la Sherlock Holmes» ou un canotier s'associent aussi très bien à son style. Une meneuse soulignera également la note sportive par sa tenue vestimentaire. Le harnachement devrait être simple et sportif et la bricole bien assortie. Léger et plutôt petit, le gig de Liverpool se prête moins bien à l'attelage en tandem.

## Gig de Milan



Gig de Milan

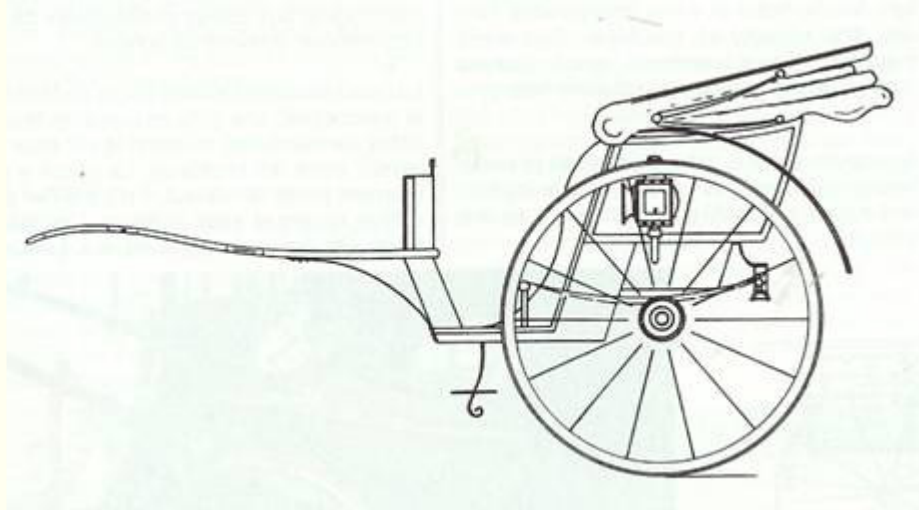
Comme le suggère son nom, ce véhicule est originaire du Nord de l'Italie, mais sa popularité avait débordé jusqu'en Suisse. En Italie, les agriculteurs aisés, les médecins de campagne, les commerçants etc. s'en servaient volontiers. En Suisse, il était aussi très apprécié des marchands de chevaux, des bouchers etc., autrement dit de tous ceux qui exerçaient leur métier dans un environnement rural.

Les enfants des familles riches se promenaient dans des copies miniaturisées de cet hippomobile, attelées de poneys.

La caractéristique saillante du gig de Milan est le marchepied, une grille en métal revêtue de lattes transversales, suspendue sur deux traverses entre les brancards. La caisse à proprement parler fait défaut, il n'y a qu'un petit coffret en retrait sous le siège. L'arrière du siège est souvent suspendu aux brancards par un ressort transversal. La suspension principale consiste presque toujours en deux ressorts à pincette placés entre les brancards et l'essieu. Les roues sont très petites comparées aux voitures anglaises. Même chez les grands modèles, leur diamètre dépasse rarement un mètre. En Italie, leur pays d'origine, ces hippomobiles étaient souvent munis d'une capote de toile blanche en accordéon. Les gigs de Milan étaient généralement fabriqués avec du bois naturel verni et communément ornés d'ailes en bois formé à la vapeur.

Il va de soi que pour ce véhicule, on choisira un cheval plutôt léger, voire un poney, et un harnais à bricole, par exemple en cuir naturel de même qu'une tenue vestimentaire sportive.

### **Cab-fronted gig**



Cab-fronted gig

Le gig à devant de cab se caractérise par sa caisse suspendue très bas dont la partie frontale présente l'aspect typique d'un Hansom cab. Les dames de l'époque, vêtues de longues robes volumineuses appréciaient tout particulièrement cette caisse basse du cab-fronted gig dans laquelle elles pouvaient monter facilement. D'une élégance remarquable, ce véhicule se présenta sous une multitude de formes; ainsi, on le vit souvent avec des ressorts Morgan en C (faux ressort en C) et une capote de cuir en accordéon. Le véhicule doit être tiré à tout prix par un cheval élégant de sang, un hackney par exemple. La meneuse devrait se mettre en grande toilette et se coiffer d'un chapeau distingué. Si un groom occupe la place du coéquipier, il portera si possible la livrée anglaise.

En Angleterre, le terme de hooded buggies ou hooded gigs désigne des gigs semblables aux gigs Stanhope et Dennett équipés d'une capote de cuir. Ils sont munis de différents types de suspensions, souvent d'un ressort longitudinal simple. Le harnachement et la tenue vestimentaire de la meneuse, resp. du meneur seront choisis selon les mêmes critères que pour les gigs Stanhope et Dennett.



Hooded gig

## Pill-box



Pill box (Construction Eug Suyeux France)

En dépit de son nom très anglais, le pill-box (=boîte à pillules) est un véhicule éminemment français. Les parois latérales rhombiformes de la caisse, armées de protections en bois sur lesquelles étaient fixées les ressorts à pincette, sont typiques pour ce véhicule. En raison de cette disposition des ressorts, l'essieu passe à travers la caisse à basse suspension.

Les lignes de la caisse qui se prolongent obliquement vers l'arrière confèrent au pill-box une allure telle que «même immobile, il semble se précipiter en avant». En règle générale les pill-box étaient vernis au naturel et assez souvent munis d'une capote démontable en toile blanche imperméabilisée. Les brancards sont fixés sur des ressorts monolames longitudinaux à l'aide de quatre brides et peuvent parfois s'échanger contre une balance, des palonniers et un timon. Avec un yoke fixé au crapaud du timon par-dessus un tablier de cuir, attaché sous le collier avec des chaînettes courtes comme dans l'attelage à deux à l'américaine, le pill-box peut alors être



mené à deux Pour harmoniser avec ce véhicule à l'allure très sportive et enjouée, la meneuse, resp. le meneur devrait porter des vêtements aussi sportifs que possible. Un chapeau de paille coquet pour une dame, un canotier ou un béret pour un homme produiront un effet très réussi. Plus les vêtements seront sportifs mieux cela vaudra. Il va de soi que ce véhicule bas ne convient en aucun cas pour l'attelage en tandem.



Pill box vernis au naturel équipé pour l'attelage à 2 (construction Dimpre)

**Eduard J. Belser in Memoriam Achenbach, 1984**