

"Voiture légère" de construction française



Dans l'article *Voitures américaines utilisées en France*, nous vous avons présenté l'évolution de la pratique sportive de l'attelage (à la fin du XIX^e et au début du XX^e) et l'expansion de l'usage de « l'américaine », voiture plus adaptée aux chevaux de sang. Celle-ci était cependant relativement fragile et délicate à conduire. La recherche de voitures plus confortables, maniables, sûres a amené les « sportmans » et les constructeurs à imaginer de nouvelles voitures.

Vous trouverez les raisons de cette évolution et la présentation d'un modèle dans cet article du « *Sport universel illustré* » (non signé) du 25 Octobre 1908 intitulé « La voiture légère est la voiture de l'avenir »

Tout ce qui n'évolue pas est appelé à disparaître. La voiture « hippomobile », me pardonnera-t-on dans ce journal cet affreux barbarisme, doit se transformer sous peine de mort. Les automobiles, à Paris tout au moins, ont relégué au fond de la remise les coupés, victorias et milords qui servaient uniquement à assurer le service de la ville. La plupart de

ceux qui ne voyaient dans les pensionnaires de leur écurie qu'un animal dont le seul but était de les transporter, ont changé leur moteur animé pour un moteur mécanique. Avec les voitures d'antan, le grand carrossier s'est fait rare sur le pavé parisien. En revanche, on n'a peut-être jamais vu au bois plus de chevaux légers et vites que l'amateur conduit lui-même. Et il ne faut pas désespérer de voir s'accroître dans de fortes proportions le nombre des fervents du fouet. A mener un animal vibrant, vite, aux actions brillantes, on ressent un autre plaisir qu'à tenir le volant de son auto. La mode est passée, d'ailleurs, de conduire sa H.P. en ville ; il fallait s'y attendre, car même au bois sous l'œil vigilant des agents cyclistes, sous la menace perpétuelle de la fâcheuse contravention, les chauffeurs les plus convaincus n'éprouvent aucune des sensations plus ou moins agréables qu'ils réclament au 100 à l'heure sur les grandes routes.

La recherche du cheval de sang capable à la fois de rester longtemps dans les brancards, de fournir une assez longue randonnée sans fatigue et d'effectuer un passage aux acacias (allée du bois de Boulogne) le matin, a fait mettre de côté en même temps que coupés et victorias, les phaétos, les bogheis, les tilburys, les stanhopes qui s'inspiraient des anciens errements. Pour légers qu'ils aient paru à nos pères, tous ces modèles sont encore trop pesants et trop encombrants pour les amateurs d'aujourd'hui.

Aussi la vogue est elle retournée à la carrosserie anglaise et surtout yankee qui a d'ailleurs, donné son nom au genre de voiture à la mode : l'« Américaine » est la voiture de tous les amateurs.

A nos yeux habitués aux lignes cossues, légèrement pompeuses adaptées par nos constructeurs célèbres du second empire, l'Américaine a paru d'abord un peu mièvre. On ne pouvait accorder la robustesse, l'équilibre nécessaire à ces espèces d'araignées, de sulkys, d'ailleurs inconfortables pour la plupart et souvent peu solides. Malgré les prix élevés atteints par les véhicules importés, la plupart sont établis selon les méthodes d'outre atlantique d'une façon plus séduisante que sérieuse.

Aussi est ce avec satisfaction que nous enregistrons les efforts récents faits par nos fabricants pour concurrencer sur le marché français les voitures étrangères.



Nous donnons ci dessus la photographie d'une voiture américaine établie sur les dessins de M. Roullé, le sportman bien connu. Il suffit de jeter un coup d'œil sur cette gravure pour voir que l'on a réuni dans ce modèle la légèreté à l'élégance des lignes qui caractérisent le goût français.

Cette américaine qui n'atteint pas 200 kilos, est cependant d'une solidité à toute épreuve grâce au choix de la matière première ; la caisse et les roues sont en bois des îles et le montage du train est en acier forgé.

On aurait peut être pu gagner quelques kilos en sacrifiant le confort ; c'est ce que n'ont voulu le dessinateur, ni le constructeur. Le siège est large, le driver et son voisin sont aussi à l'aise l'un que l'autre.

Le garde crotte protège les deux voyageurs, La suspension composée de ressorts à demi pincette et en C combinés est très moelleuse et permet la suppression des pneumatiques avantageusement remplacés par des caoutchoucs pleins, grâce auxquels la fâcheuse panne est conjurée. (crevaision)

A ces avantages indiscutables, la nouvelle voiture en joint deux autres qui méritent une mention spéciale.

Elle est montée de telle façon, que l'avant-train tourne complètement, les roues de d'avant pouvant former l'angle le plus complet avec celles d'arrières et la voiture étant susceptible de tourner sur place dans les rues les plus étroites. Tous ceux qui ont usé des américaines importées qui ne peuvent se braquer suffisamment, savent quels sont les risques de culbute avec un cheval peureux ou disposé à reculer.

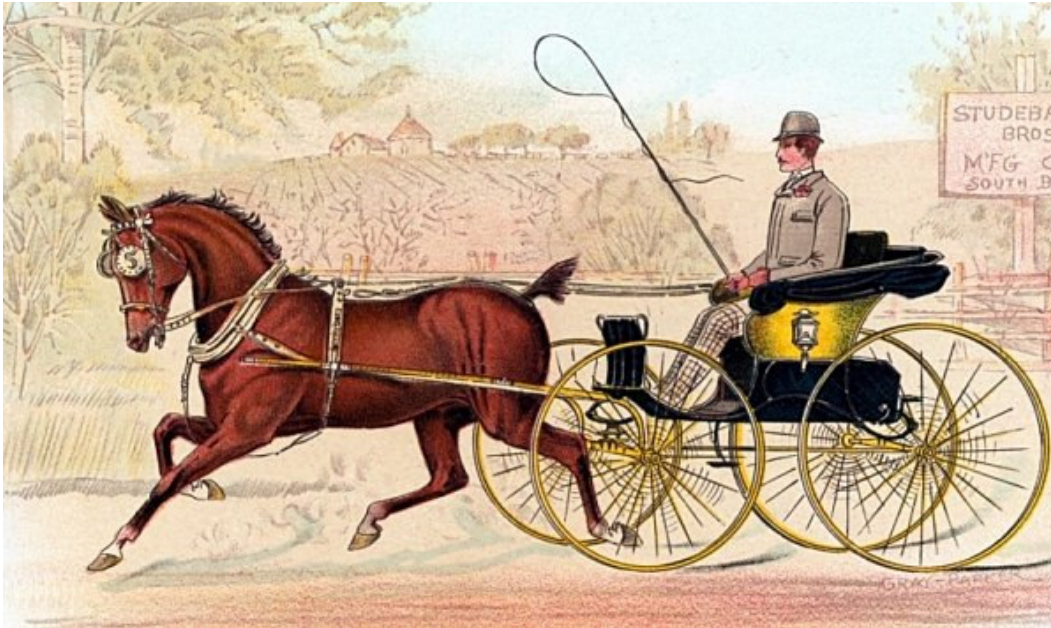


En outre, grâce à une heureuse disposition des brancards on a réussi à rapprocher le cheval de son conducteur, sans le gêner dans les actions des membres postérieurs, disposition que ne présente aucune voiture de fabrication étrangère.

Les amateurs trouveront encore un avantage sérieux à utiliser leur voiture de fabrication française. C'est qu'ils pourront en cas d'avarie trouver sur place, chez le fabricant, Mr Bardet, carrossier aujourd'hui réputé, toutes les pièces utiles. Le type qu'on peut essayer 33, rue de Courcelles, à Levallois est le modèle à deux places, mais la voiture peut être établie pour trois et quatre personnes.

Nous ne doutons pas un instant que d'ici quelques mois le nombre de ces charmantes voitures aussi gracieuses que pratiques ne soit considérable, non seulement au bois où elles remplaceront les trotteuses étrangères, mais en province, à la campagne où elles permettent d'obtenir un service double d'un cheval. »

D'autres constructeurs français présentèrent des voitures recherchant les mêmes caractéristiques. Pour vous permettre de visualiser une autre approche de ces innovations, nous vous présentons ci-dessous une voiture américaine signée Studebaker (voir d'autres exemples dans l'album « Studebaker »



et une voiture d'origine française de la collection de Monsieur Fabre.



Elle a été fabriquée par L.ROUX -83 rue d'Italie- à Marseille et était équipée à l'origine de pneumatiques (passage de valve dans les jantes) avant d'être rééquipée en bandages caoutchouc. Il s'agissait sûrement, comme précisé dans l'article, d'éviter le fameux « accident » (crevaisson, « déjantement ») lié au manque de fiabilité des pneumatiques ou/et à l'état des routes.

La perspective des photos ne permet pas de voir en entier le col de cygne de la flèche qui suit la forme du passage de roue de la caisse.



Cette voiture, moins aboutie que celle de Mr Roullé, est encore équipée du système de suspension et de l'avant train spécifiques à l' "américaine".



Cette voiture peut transporter trois passagers grâce à un siège arrière rétractable.



Figoli

Avec l' autorisation de l'auteur
www.attelage-patrimoine.com