

Voitures américaines utilisées en France

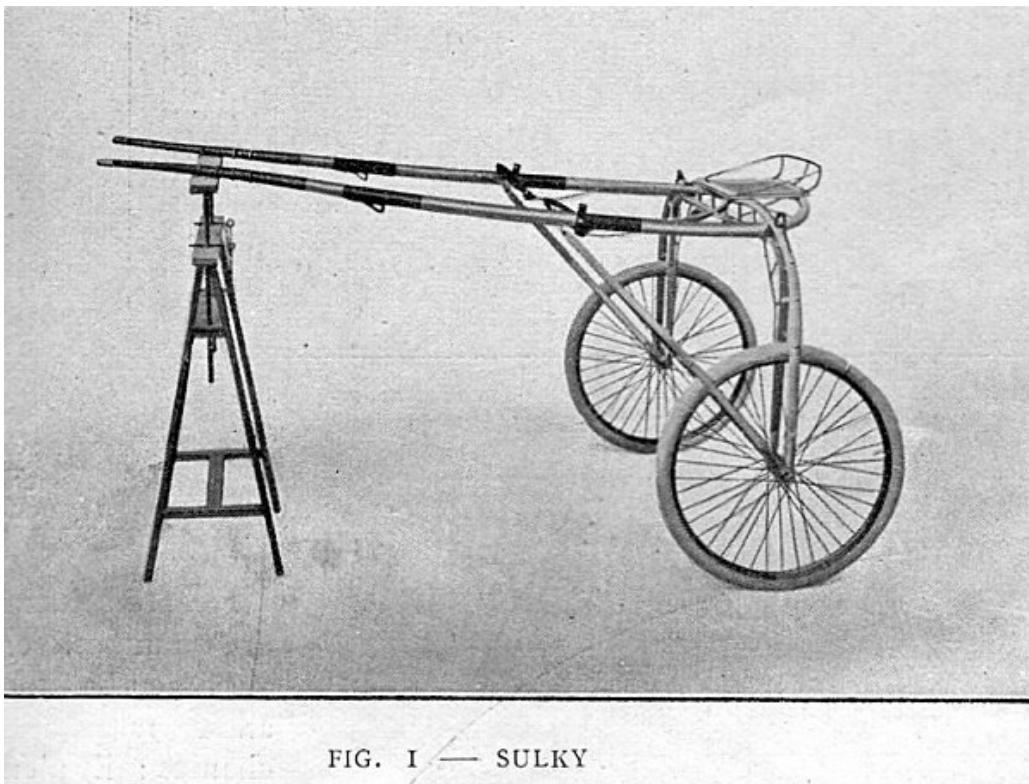
L'attelage sportif d'autrefois ne s'est pas limité au coaching. A la fin du XIX^e et au début du XX^e se développa une forme d'attelage sportif utilisant des trotteurs et chevaux de sang. Ils étaient attelés à des voitures légères, majoritairement de type américain. Nous vous présentons aujourd'hui un article sur l'histoire et les raisons de l'utilisation de ce type de voiture. Il a été édité en 1910 dans la revue « Le sport universel »

« Voitures américaines »

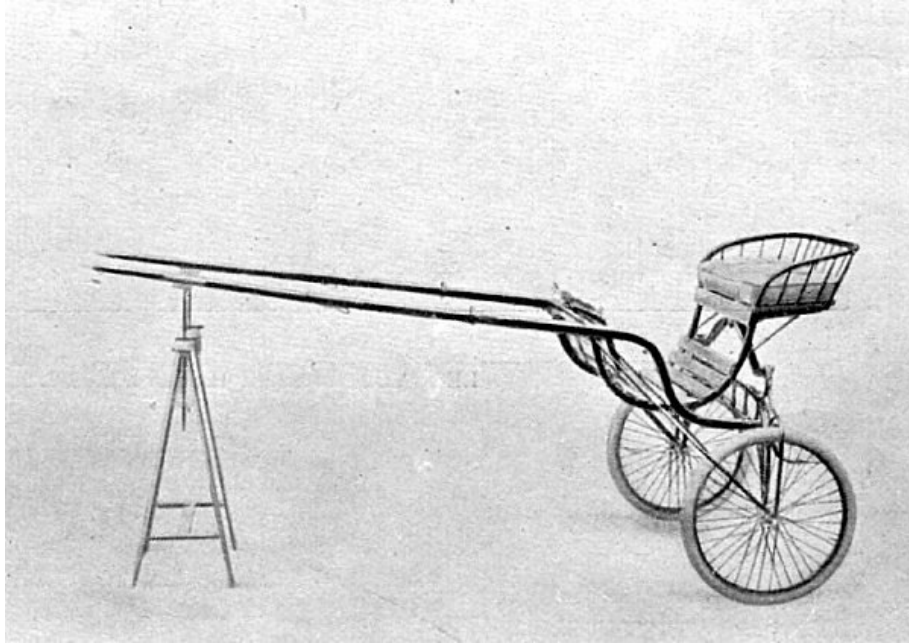
« Depuis quelques années déjà le goût des chevaux de sang, même utilisés comme chevaux de voiture, s'étant beaucoup développé en France et d'un autre côté l'automobile ayant aussi changé les conditions de locomotion, il était naturel que l'art du carrossier suivit le mouvement et évolua quelque peu.

L'emploi du cheval vite à la voiture, du trotteur en un mot, s'étant considérablement généralisé, une voiture spéciale s'imposait qui permit d'aller vite sans charger le cheval d'aucun poids inutile et qui offrit en même temps aux occupants un certain confort, tout cela sans compromettre la solidité du véhicule.

On connaissait déjà le sulky ou voiture de course, introduit pour la première fois en France en 1876, mais cette voiture est loin d'être confortable et il n'y a place que pour une seule personne.



Le road car n'est qu'une sorte de sulky, moins inconfortable mais un peu lourd. On l'emploie pour l'entraînement et aussi pour faire de la route. Mais tout cela ne constituait pas une véritable voiture.



Road car

C'est alors que certains amateurs se sont avisés de faire venir d'Amérique des voitures que leur construction spéciale rendait très légères, tout en les laissant suffisamment solides et confortables.

Il ne faudrait pas s'imaginer toutefois que les premières voitures n'aient fait leur entrée en France qu'il y a une dizaine d'année, époque depuis laquelle on a commencé à se servir d'une façon plus suivie de cette sorte de voiture. Il y a beaucoup plus longtemps que cela que la voiture américaine a fait son apparition dans notre pays. Ce fut dans les dernières années du second empire, vers 1866 ou 67 que les parisiens furent mis à même de contempler les voitures dont nous donnons ici les photographies.



FIG. 3 — LA VOITURE AMÉRICAINNE DE M. BREWER EN 1867
NAPOLÉON III OFFRIT 45.000 FRANCS DE LA PAIRE DE TROTTEURS AMÉRICAINS ATTELÉS A CETTE VOITURE
CETTE OFFRE FUT DU RESTE DÉCLINÉE

Quelques unes étaient attelées à deux chevaux. Plusieurs dandys de l'époque suivirent cet exemple et l'on put voir de ces voitures au bois de Boulogne pendant les années qui précédèrent immédiatement la guerre de 1870.

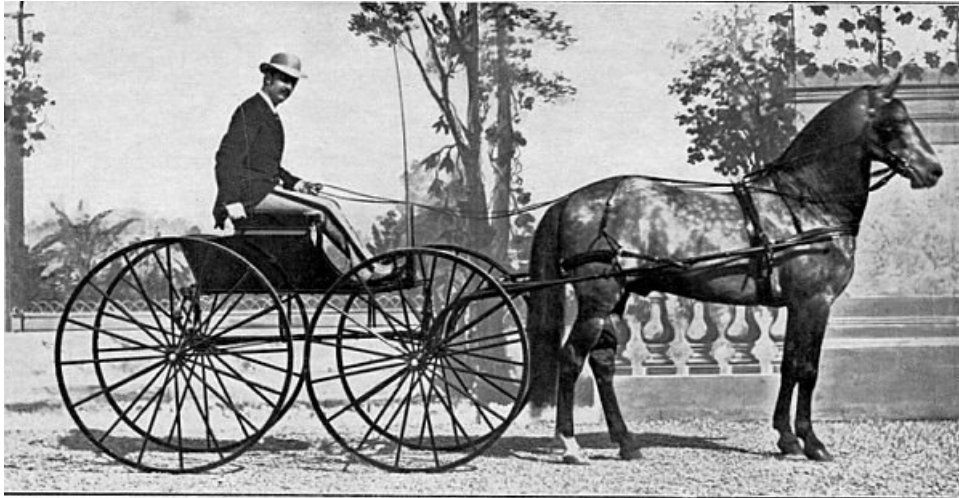


FIG. 3 bis — VOITURE AMÉRICAINNE A UN CHEVAL, AU SECOND EMPIRE

La guerre leur fut fatale, comme à bien d'autres choses et plongea longtemps dans l'oubli la carrosserie américaine car ce n'est guère qu'il y a une vingtaine d'année que ce genre de voitures redevint à la mode.

C'est à cette époque que nous voyons se servir de la voiture vulgairement appelée araignée parce que la caisse étant toute petite et les quatre roues immenses, on avait un peu l'impression de voir une araignée.

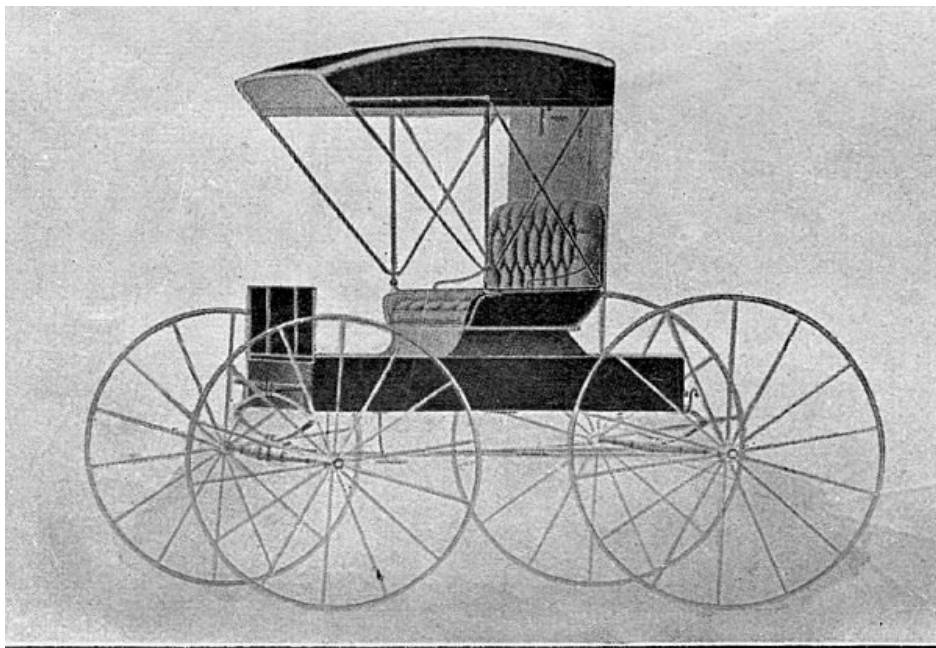


FIG. 4 — L'ARAIGNÉE

Cette voiture était légère, mais peu pratique. Impossible de monter dedans sans braquer les roues, impossible également de faire un demi-tour complet, la caisse ne comportant pas de

passage pour les roues. Cette voiture, qui a été longtemps la seule voiture américaine employée en France, s'attelait à un ou deux chevaux.

La voiture américaine le plus communément employée aujourd'hui ne date guère que de 1903 ou 1904.



FIG. 5 — LA VOITURE AMÉRICAINE ACTUELLE

Ses principales particularités sont les suivantes : la voiture est montée sur une flèche, ce qui augmente sa solidité et sa rigidité, mais cela empêche de faire un demi-tour complet. Le brancard est droit devant et cintré à l'arrière, ce qui éloigne le cheval de la voiture et facilite le tourner. Les ressorts sont placés en travers. De cette façon, deux ressorts sont supprimés, un seul ressort est employé à l'avant, un seul à l'arrière, d'où économie de poids de deux ressorts. L'essieu est beaucoup plus mince et pèse moins lourd par conséquent. Pour le rendre aussi solide, on l'encastre dans une pièce de bois maintenue elle-même par des liens légers en acier. Les roues et les brancards sont en bois de hickory de seconde croissance, beaucoup plus solide que n'importe quel bois d'Europe, ce qui permet d'avoir des roues plus minces avec un degré de résistance égal à celui du bois de frêne ou d'acacia généralement employé pour cet usage. En somme, la légèreté de la voiture est obtenue par la légèreté de chaque pièce en particulier, légèreté de la caisse, des roues, des essieux, des brancards et cela sans compromettre la solidité comme nous venons de le voir.

Nous donnons ici la reproduction de divers genres de voiture. Les différents genres employés sont des voitures qui rappellent l'une le spider, l'autre le boggy et un peu la première américaine l'araignée.

On remarquera que dans le boggy à quatre roues le siège de derrière se replie dans la caisse, où il disparaît complètement au moyen d'un dispositif très simple.

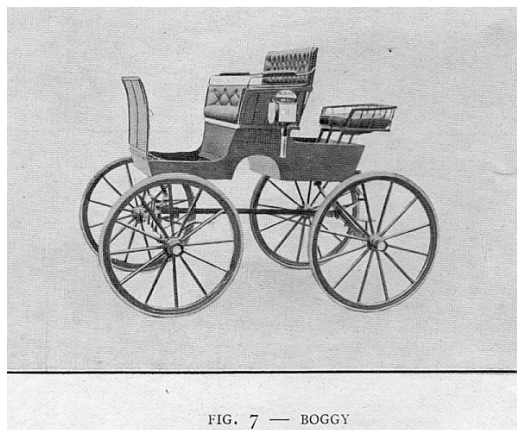


FIG. 7 — BOGGY

Quant au spider, ce n'est pas une voiture vraiment américaine, ce serait plutôt une voiture anglaise ; mais si la forme est anglaise, la voiture est montée à l'américaine, c'est-à-dire qu'elle jouit des particularités dont nous avons parlé.

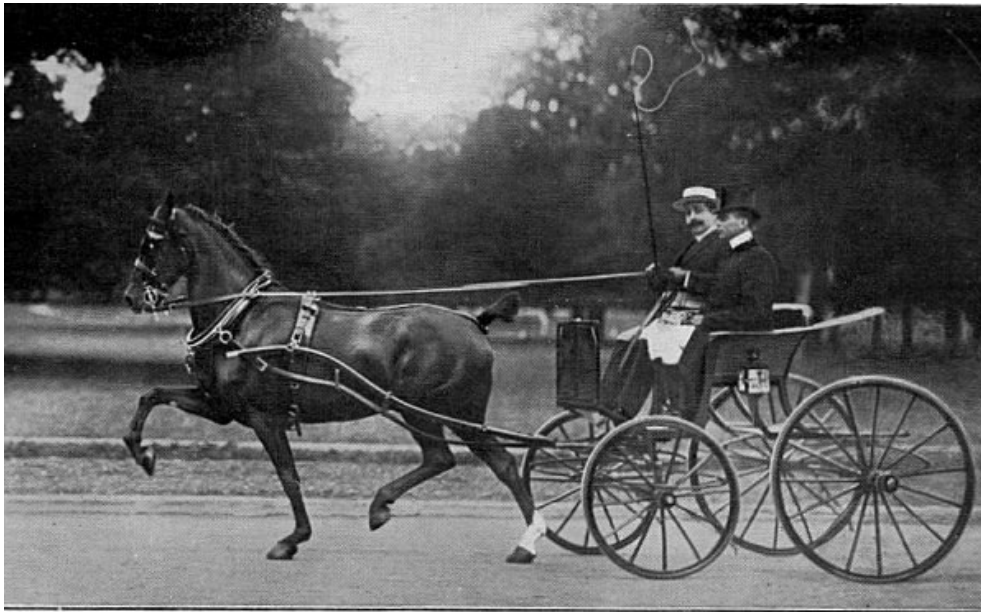
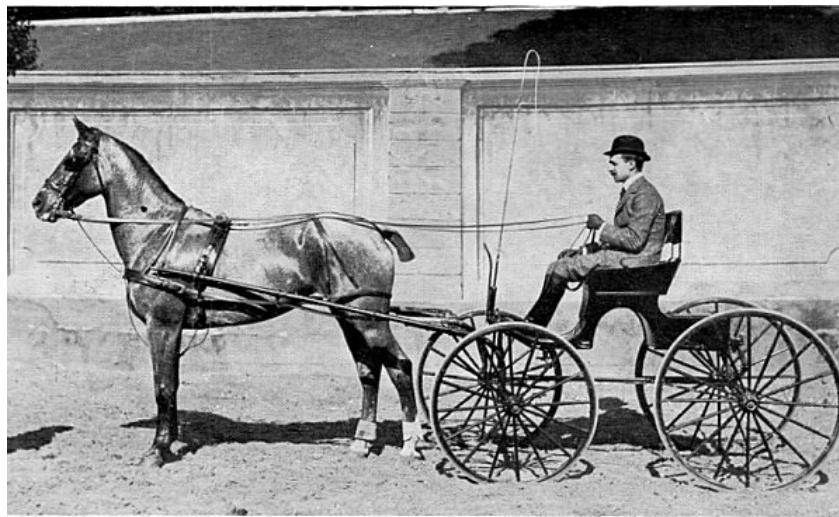


FIG. 6 — SPIDER AMÉRICAIN MODIFIÉ A LA FRANÇAISE

Quant aux américaines proprement dites, qui nous sont vendues comme telles par les carrossiers français, elles viennent bien d'Amérique en effet, au moins dans leurs parties essentielles, c'est-à-dire que les carrossiers achètent la caisse, les brancards, les roues, etc., dans les fabriques américaines qui fabriquent en gros et montent ensuite les voitures eux-mêmes en disant qu'ils les ont fabriquées.



BOGGY A M. V. DE VILMORIN

Il existe cependant à Paris un carrossier, peut être deux, qui fabriquent eux-mêmes les voitures américaines même dans leurs parties essentielles ; ils font simplement venir les matières premières d'Amérique.

Ils savent alors, tout en conservant les qualités de légèreté et de solidité qui ont fait le succès de la voiture américaine, lui donner ce cachet d'élégance et de fini qui est l'apanage exclusif de la carrosserie française.

Ainsi modifiée, la voiture américaine est certainement la voiture la plus élégante, la plus légère et la plus confortable qu'on puisse faire trainer à des trotteurs de prix. »

C.L.

Texte et documentation: Figoli

Pour le BDA, avec autorisation de l'auteur
www.attelage-patrimoine.com