

## Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- Le Conservatoire numérique communément appelé le Cnum constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre ([www.eclydre.fr](http://www.eclydre.fr)).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - http://cnum.cnam.fr](http://cnum.cnam.fr))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment possible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

## NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Guillon, Amable (18..-18..)
Titre	Le panorama universel : les modèles des voitures, harnais, etc., qui ont paru à l'Exposition de Londres
Adresse	[S.I.] : [s.n.], [1852] (Paris : Impr. Pilloy frères)
Collation	1 vol. (14 p.-110 f. de pl.) ; 25 cm
Nombre d'images	234
Cote	CNAM-BIB 4 K 51
Sujet(s)	Exposition internationale (1851 ; Londres) Véhicules hippomobiles
Thématique(s)	Expositions universelles Transports
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	15/12/2020
Date de génération du PDF	15/12/2020
Permalien	<a href="http://cnum.cnam.fr/redir?4K51">http://cnum.cnam.fr/redir?4K51</a>

## PRÉFACE.

Un événement remarquable aura fait époque dans notre siècle, — c'est la réalisation, à Londres, d'une idée française, — l'Exposition universelle au Palais de Cristal, en 1851. Du fond des continents, de l'extrême des mers, des confins du pôle, d'innombrables caravanes sont venues planter leurs tentes sur ce grand marché de l'univers. Chaque nation a rivalisé par le luxe de ses productions et la richesse de son génie.

Il ne nous appartient pas, — à nous Français, — en France, de proclamer notre supériorité dans cette lutte pacifique, où les nationalités doivent disparaître sous le niveau du talent et du mérite réel, qui n'a qu'une patrie, — le monde, — qu'un juge souverain, — la conviction, stimulée par le savoir.

Acceptons la décision du jury anglais; — tant pis pour lui, s'il n'a pas fait bonne et loyale justice, — s'il a céde au tempérament, — à la vanité nationale, ; — s'il a glissé sur cette triste pente de l'humain esprit, qui porte à s'exalter aux dépens des autres, — à toujours trouver belle sa progéniture : — « Mes Petits sont mignons, » dit le hibou de La Fontaine.

Laissons faire, laissons juger ! Le temps, — cet autre Verbe — saura bien apporter sa révélation, — et, en différenciant les mérites, consacrer les choses utiles; — avec son infaillible précision, il mettra à leur place, et les œuvres glorifiées sans conscience, et les œuvres injustement ravalées.

Dans ce haut équilibre du juste et de l'injuste, — en dépit des intérêts et des passions, chaque valeur retrouvera son titre; — l'or et le plomb seront ramenés à leur pesantur spécifique; — le diamant sera distingué du strass; — tout sera casé, étiqueté, poinçonné, et remis à son véritable rang. L'intégrale se fera chair, dans le choc multiple de ces diverses appréciations.

Ne récrimions donc pas; mais constatons que, si la France prend partout le chêne de l'initiative, que, si elle prime par le haut jet du concept, si elle trace toujours le premier sillon dans le champ de l'intelligence, elle doit reconnaître à sa rivale de grandes et sérieuses qualités. Méditative et patiente, l'Angleterre élabore en silence, — elle couve longtemps les germes que, trop prodigue, la France abandone avant leur maturité. — Soleil fécondant, elle ouvre au jour intellectuel l'œuf, que, dans notre insouciance, nous enfouissons sous un sable inertie. L'Angleterre a le don de persévérance, — faculté puissante dans le domaine des faits pratiques, — second génie, peut-être; — mais, qui osera décider si la grâce du principe est supérieur au bienfait de la vie, — ou bien si les fétations stériles, les faciles éclosions, — désertées, découragées dans leur origine, sont préférables à la vie réveillée, ranimée par la patience et le travail?

Toutefois, ces réflexions, profondément nées de notre sujet, ne sont que secondaires; — nous avons spécialement, ici, à parler de l'esprit et du but de notre ouvrage.

En réunissant dans un riche Album, sous le titre, — le PANORAMA UNIVERSEL, les modèles des Voitures, Harnais, etc., qui ont paru à l'Exposition de Londres, — nous avons eu en vue de mettre tous les Fabricants de carrosserie à portée de pouvoir juger et comparer les styles et les modes des divers pays; — c'est un sûr moyen de progrès : les exagérations, — les excentricités même de certaines innovations donneront à réfléchir; — et d'une idée bizarre, il pourra jaillir une œuvre de bon goût qui, reconnue pour avoir

é été supérieurement conçue et exécutée, sera initiée et utilement répandue : Fabricants et hommes du monde, — tous y trouveront leur profit.

Les cent **510** Dessins que nous offrons dans cet ouvrage ont été reproduits avec la fidélité du daguerréotype : — le crayon a laissé à chaque œuvre son propre cachet d'excellence ou d'imperfection.

*Historien impartial*, — nous avons laissé chaque genre impressionner, *parler* suivant son caractère.

Un texte accompagne le modèle ; — s'il nous est arrivé de formuler notre opinion, — nous n'avons pas eu la prétention de l'incarner comme un article de foi ; — le public, appelé seul à prononcer, aura le droit de casser notre arrêt.

Faisons seulement observer que M. Guillon, l'Éditeur de ce bel ouvrage, — et qui en est aussi le dessinateur, a été lui-même carrossier-fabricant, — qu'il a, par la pratique, de longues études et une patiente observation, acquis un haut degré d'expérience, — et que ses jugements reposent sur une saine et conscientieuse appréciation.

Lorsque, l'année dernière, nous avons annoncé le plan du *Panorama universel*, à l'occasion de l'exhibition de la haute carrosserie, à Londres, — il ne devait comprendre exclusivement — au nombre de **410** ou de **420**, que les dessins des Voitures exposées ; — mais, dans ce cas, nous n'aurions donné que la répétition de Voitures tout à fait semblables, quant à la forme, — ne différant que par le nom de l'Exposant ; — ce qui eût été de mauvais goût dans un Album, objet d'art et livre d'instruction ; — car, en réalité, il n'eût représenté qu'environ soixante-dix formes variées.

L'habitude de ce genre de travail a suggéré à M. Guillon l'idée de combler cette lacune par l'insertion de **30** Dessins français, de cette année, — tous nouveaux ; — c'est-à-dire postérieurs à l'Exhibition : — dessins qui complètent parfaitement cette intéressante collection.

L'Exposition de Londres était loin de rassembler tous les genres de Voitures actuellement en usage : il y manquait les Tilbury's à montage ordinaire, — les Phaétonstypes, — les Américaines modifiées, — les Calèches à pincettes, etc., etc.

Nous y avons supplié par une mosaïque choisie des équipages modernes les plus gracieux, sympathisant avec le Panorama et formant un Album descriptif et utile.

Notre publication n'a pas eu lieu à jour promis, il est vrai : ce retard a été motivé par les soins délicats, minutieux, exigés pour l'intelligence et la perfection du travail. Nous sommes heureux d'offrir une compensation à nos lecteurs, en leur présentant un Recueil richement illustré, renfermant cent dix dessins coloriés, avec description, et qui réunit, avec bonheur le précepte et l'exemple.

PAWLOWSKI.

**NotA.** On trouvera dans l'Ouvrage **420** Descriptions et seulement **410** Dessins. — Il en reste dix à compléter ; — le graveur ne tardera pas à nous les livrer. — Des onglets ont été réservés pour les recevoir.

GUILLON, dessinateur,  
Directeur du MERCURE UNIVERSEL,  
Moniteur illustré de la haute Carrosserie.

45 juillet 1852.

## Exposition de Londres 1851.

Voir les noms de chaque membre du jury pour chaque nation :

Pour l'Angleterre, M. le comte de Jersey, président, est ce que nous appelons, chez nous, un bon bourgeois, aussi compétent, pour juger des travaux de la carrosserie, qu'un marin et, par conséquent, très-peu soucieux de la manière dont on distribuera les récompenses. Cet honnête gentilhomme était secondé par M. Holland, soi-disant carrossier, ayant tiré de vice-président et rapporteur : c'est beau, sans doute, d'être revu de tous ces tutes-là ; mais il aurait été plus honnable, pour M. le vice-président, d'avoir mérité celui de bon ouvrier carrossier, ce qui aurait dénié un certain poids à son opinion ; mais comme M. le vice-président n'a jamais travaillé dans la carrosserie, et que son talent, dans cette branche d'industrie, s'est borné à être simple commanditaire, il s'en suit qu'il était, je peux dire, aussi incompté que, M. le président de Jersey ; il est donc tout naturel que, sans les apercevoir, ces messieurs aient passé outre sur les modèles perfectionnés ; c'est malharcu' pour le vrai mérite ; mais on ne peut pas dire aux aveugles : Regardez et voyez !

La France était représentée par M. Arnoux, ingénieur, véritablement capable de juger avec connaissance de cause. C'était bien susceptible d'une juste appréciation ; aussi sa voix n'a-t-elle pas été écouteé ; il avait pour second M. Hutton, carrossier anglais, aragoniste prononcé pour toutes récompenses à donner aux inventeurs de grandes voitures, voulant que sa partie reste seule maîtresse du monopole de ce genre ; il est, sur ce chapitre, d'un patriotisme par trop exclusif, et n'a voté que récompensé qu'aux exposants de petites voitures. C'est ainsi, probablement, que le jury de Belgique, composé de M. Poncet (Antoine), ingénieur en chef, se rendant l'écho du système de M. Hutton, a décerné une récompense à M.M. Jonnes frères, carrossiers à Bruxelles, pour leurs petites voitures, tandis qu'ils en avaient exposé de grandes, de magnifiques, et qui méritaient bien mieux de fixer l'attention d'un jury plus compétent et moins partial ; il en a été de même pour nos carrossiers français.

Les Etats-Unis ont eu aussi leur incompétence dans la composition de leur jury : c'étaient M.M. Marc Daniel et Mannington, tous deux chimistes, qui ont été chargés de donner leur avis sur les voitures provenant de leur pays. Je conçois qu'on eût appelé des chimistes pour décomposer, par le moyen de l'analyse, les véhicules faisant partie de l'exposition universelle, afin de connaître de quelle substance ils étaient composés ; mais, comme appréciateurs d'un genre de travail tout particulier, et tout à fait hors de leur science, c'est, à mon avis, plus que de l'injustice ; c'est un non-sens. Que diraient ces messieurs si, pour juger leurs opérations chimiques, on prenait des carrossiers ? Ils diraient, comme moi, qu'ils ne seraient pas compétents. Eh bien ! il en est de même pour la carrosserie. Comment se peut-il faire que des hommes, très-capables d'ailleurs dans leur science, puissent décerner avec injustice des récompenses à des fabricants de voitures, ne connaissant nullement la partie ? Au résultat, partout le jury international a fait preuve dans ses décisions ou d'ignorance ou de partialité ; en vain nos compatriotes, membres du jury, ont fait entendre de justes observations sur le mérite de chaque exposant, on n'a fait nul cas de leurs paroles ; honneur à eux

## — 4 —

néanmoins, et leur intention sera bien appréciée du public connaisseur, qui saura rendre hommage à qui de de droit, au besoin, et récompensera, par ses commandes, ceux de nos exposants laissés dans l'oubli et qui méritent tant d'être nommés.

Médailles de bronze :

N<sup>o</sup>s 122 M.M. Aken (Van) et fils, Anvers, pour un cabriolet-chaise très-bien monté.

Andrews, à Southampton, cabriolet-pony, Breggs G. et comp. Londres, coupé de ville à double suspension, houesse filet argent.

Browne Dublin, phaéton de course avec invention dans le montage.

Riddle Boston, phaéton, claire d'osier glissante avec cuir verni première qualité. Capote retroussée. Bellevale frères, Paris et Boulogne, genil deg-catt très-bien fini.

Davies et fils, Royaume-Uni, pour un Basterna-Brougham, très-belle pièce de travail.

Douaine (J.-A.), Paris, pour une berline de ville de très-belle forme, montée d'une manière supérieure.

Hallmark, Aldebert et Alnark, Royaume-Uni, pour une très-belle calèche verte.

H. et A. Holmes, Royaume-Uni, pour un phaéton de parc de très-bon goût et très-bien fini.

G. Hooper, Royaume-Uni, pour un coupé-chaise vert d'un goût exquis et bien fini.

Jones frères, Bruxelles, pour un cabriolet phaéton très-bien fini.

Peters et fils, Royaume-Uni, pour une calèche à huit ressorts avec marchepieds en dedans, calèche à canne à moitié.

Robinson et coup., Royaume-Uni, pour cabriolet-phaéton avec avant-train à système, très-belle pièce de travail.

Rook et fils, Royaume-Uni, pour un diaropha à plusieurs formes, très-ingénieusement exécuté.

Silk et Brown, Royaume-Uni, pour un cabriolet à huit ressorts d'une grande dimension, établi richement et confortablement.

J.-V. Ward, Royaume-Uni, pour un carrosse de malade et de bains.

G.-W. Watson, Philadelphie (Etats-Unis), pour un trotting-sulky (en français voiture de course).

Wybur, Miller et Turner, Royaume-Uni, pour un coupé oné,

## 1<sup>re</sup> SÉRIE.

### Descriptions des 120 modèles. — Voitures à 2 roues.

N<sup>o</sup> 549. — Cabriolets à deux roues, six ressorts et caisse à jour, exhibé sous le n. 872.

Ce cabriolet, exécuté par M. Smith, est à caisse un peu ronde, portant 4 pieds 9 pouces français, du derrière de l'assise à la coquille de porie ; les jours pratiqués dans la caisse appartiennent au genre anglais et ne font pas mauvais effet : le panneau de biseautage, peint à la façon byzantine et de couleur neutre, lui donne un aspect peu connu encore : — L'essieu est placé sous le train, à 10 pouces en arrière du centre de gravité, un pouce plus en arrière que l'habitude et le principe français. Ceci est motivé par la raison que, pour avoir un cachet de bon ton, on doit faire tenir le grosso très-ponce en arrière ; de la sorte, il fait contre-poids.

Ce cabriolet, dont notre dessin donne un modèle exact, paraît gothique en France et en Angleterre : — nous sommes d'avis que, en fait de petit équipage, un jeune homme peut s'arranger de quelque chose de plus coquet et de plus élégante.

Londres et Paris, pendant près de dix ans, semblaient avoir oublié ce commode véhicule ; — différents genres de cabriolets à quatre roues prirent jour dans l'intervalle ; mais aucun n'a obtenu du temps cette sanction précieuse, la durée, qui n'est le prix que des créations utiles : — heureusement, les bonnes choses ne meurent jamais tout à fait ; — un caractère peut les plonger momentanément dans l'oubli ; mais la résurrection, cette tardive justice arrive, — et nous avons vu revenir ce genre distingué de voiture, qui a eu un si grand succès sous la rigueur, et pendant les premières années du règne de Louis XV, — ce règne que l'on a voulu calomnier en l'appelant *Régne Pompadour*, et qui, malgré de chagrins critiques, n'en est pas moins resté une époque de grâce, de finesse et de goût.

En effet, c'est sous la rigueur, que de jeunes seigneurs, dandys, sportmen de l'époque, firent acheter à Londres quelques uns de ces cabriolets à deux roues, à caisse ronde comme un tonneau, et qui étaient à la mode dans cette ville depuis dix ans.

Le fameux Martin, célèbre carrossier de ce temps, confectionna et perfectionna ce genre de cabriolets : — la fabrique anglaise fut surprise, et la mode, en France, s'en continua jusqu'aux jours funbres de la révolution. 93 anéantit tout ce beau luxe, ces somptueuses manières qui enrichissaient le commerce, — dont on vit réparer les traces sous l'empire, sous la restauration, et en progressant, jusqu'à 1848, époque fatale, où la carrosserie perdit son importance et sa supériorité. — Les Anglais nous dépassèrent à leur tour ; mais des circonstances plus favorables ont rendu l'élan et tout son éclat à notre belle industrie : — nous sommes remontés au niveau de nos émules, — sauf à ressaisir, bienôt le sceptre, bien que, assurément, dans des conditions flagrantes d'inériorité, en raison de la différence de ressources des aristocraties des deux pays ; — mais, en France, le moindre point d'appui suffit pour donner l'essor à cette intelligence privilégiée, dont du Ciel, qui se fait reine, non seulement par les hautes et sévères

oncept de la science, — mais encore par toutes les harmonies eu·lhanteresses de l'élegance et de la forme.

#### 349. — AVANTAGES DU CABRIOLET A DEUX ROUES.

Le cabriolet à deux roues était d'abord monté sur un train dont les brancards étaient fixés sur l'essieu, par ce que l'on nommait des *échancrines*, pièces en bois fixées par une petite bande de fer, deux boulons et deux vis. On faisait à ces pièces de bois des feuilles sculptées, qui ne manquaient ni de grâce ni de mérite. Les traverses supportaient deux ressorts de formes anisées, avec des soufflets passant sous la caisse. Jusqu'à des menottes attachées à la traverse de devant, — et cela était vraiment très-doux. Peu à peu, on a modifié par quatre ressorts, par des échancrines en fer, par six ressorts, par huit, on est allé même jusqu'à douze, c'est-à-dire qu'il y avait des ressorts jusque dans l'intérieur de la caisse, sous les accoudoirs; — partout, en un mot, c'était une prodigalité portée à l'extrême, cela devenant *trop doux*. Nous ferons observer que que les cabriolets à douze ressorts ont été seulement construits à Londres, et qu'il n'en a été fait que de huit ressorts à Paris, — exécutés chez M. Eherler, et chez Barry, autrefois.

— Mais ce montage n'a eu que peu d'approbation dans le monde appréciateur; — on en est revenu et resté au mécanisme de six ressorts, — et il paraît que c'est encore très-doux et passablement lourd, car, lorsque le groom n'est pas sur le siège de derrière où qu'il se tient mal, le cabriolet est *lourd à dos*; mais on doit avoir le soin d'avoir un bon cheval, et alors si, — du côté du poids à dos, il y a quelque chose à redire, on a l'avantage de conduire facilement dans une rue étroite, de pouvoir glisser entre deux voitures, d'aller très-vite, et de manœuvrer habilement; — en fait, c'est un vrai passe-partout, avec lequel on fait plus de chemin, sans que le cheval soit plus fatigué.

Bien que ce cabriolet ait été adopté par les personnes de bon ton, et soit en quelque sorte, aujourd'hui, la voiture de préférence de la *gentry* française, — elle n'en doit pas moins, parfaitement, convenir aux médecins, agents de change, agents d'affaires, courriers et à tous ceux qui, chaque jour, ont besoin de sillonner Paris en tous sens et de faire des courses rapides; — on accroche moins, — on n'use que deux roues au lieu de quatre: — sécurité, économie.

Nous ne saurions trop recommander ce dernier avantage, en ce sens que, même pour une grande fortune, — à part l'intérêt important de conserver, — par l'économie, on multiplie ses ressources, — on n'émeut pas moyens d'écouter ses désirs, — de se donner toute satisfaction, quand parfois une mode nouvelle, — surtout, si l'on a le feu sacré, si on trouve, en soi, le pendulant, ce godit supérieur qui fait distinguer dans le monde.

#### 491. — Carrick à pompe.

On ne voit que très-peu de ces voitures, qui ne sont apprécierées que dans la haute fashion. Il faut deux beaux chevaux dressés presque à cet usage, car le timon de ce carriker fait un va-et-vient en contre-haut et contre-bas, auquel les chevaux ne s'habituent pas très-bien. Cet équipage est de très-bon ton, surtout lorsqu'il est bien conduit et bien orné. Le timon est pastiche et fait place à deux brancards à un des meilleurs pour ce genre de voitures.

volonté; c'est alors qu'il peut rouler comme cabriolet à deux roues, et il le remplace parfaitement.

#### N. 347. — *Tilbury Angus*. — *Montage à huit ressorts*. — Exécuté sous le n° 717.

Protestons ici pour l'honneur de notre nationalité. Quoique N° 352. — *Dog-Cart Oriental*, soit l'i des ateliers de ce tilbury nous vienne avec un certificat anglais, — il n'est pas si bien déguisé que nous n'ayons reconnu son origine française; — recevons-le donc avec déférence, — c'est un frère, c'est un ami. Analysons sa nature, et voyons ce qu'a perdu ou gagné l'idée française dans son voyage outre-Manche. Ce petit Carric à quatre roues ne manque pas de mérite, part toutefois le montage qui n'est rien moins qu'ordinaire; — c'est une caisse à jour, à laquelle s'adapte un petit caisson pastiche: — des barres en fer tiennent l'écartement de sa caisse; d'un corps à l'autre, un filet ajusté exprès sert à transporter ou à mener avec soi les chiens de chasse; les b-avards, en bois de lance, sont cintrés sur le nouveau système qui facilite l'attelage admirablement. Un double poney, attelé d'un harnais jaune ou noir, le traîne avec toute la vitesse possible.

Ce genre de voiture à deux roues paraît devoir prendre à Paris, car nous en avons remarqué plusieurs en construction, mais avec des roues moins élevées, changement que nous n'appréciions pas convenablement.

#### N. 354. — *Dog-Cart*.

Encore un véhicule par trop vulgaire pour figurer dans un bel album, si toutefois il n'avait été exposé; cependant sa tournure, comme chariot utile, n'est pas désagréable; sa construction, peu contente, ne laisse pas d'avoir un mérite; aussi nous allons la signaler en l'appelant montage à deux ressorts en travers fixés aux brancards de bois de lance non ferrés, excepté à l'endroit des ressorts. Ces brancards sont appuyés sur des ferments appelés en France échancrilles et en anglais *bed-rest*. Les essieux sont à boîte à graisse et à fusées trempées, le tout très-simple et peu coûteux.

#### N. 351. — *Dog-Cart de M. Cousins, d'Oxford, ville principale du Comté de ce nom, exhibé à l'Exposition universelle de Londres, en 1851*, sous le n. 820.

C'est un type charmant, et, comme simplicité d'exécution, c'est un service de modèle. En effet, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par notre dessin, rien n'est plus dégagé, ni moins compliqué que le travail du train et de la caisse: — aussi, les fermiers et les petits propriétaires du Comté ne manquent pas, pour se rendre à Londres, de monter dans ce simple véhicule, attelé d'un double poney, avec harnais en cuir jaune, verni par le nouveau procédé anglois.

#### N. 363. — *Dog-Cart, Brow Grocer Irish. Exhibé sous le n. 814.*

Les jours, qui donnent de l'air dans le grand colle, se trouvent devant et derrière. L'entalle faite dans le coffre sert à éviter la rencontre de l'essieu et de la caisse. Les ressorts sont assemblés sous la palette du marche-pied, qui recouvre cet assemblage du brancard et du derrière, rond, cintré et ferré. Deux ressorts portent sur l'essieu à patins, deux autres ressorts traversent le train dans sa largeur, et s'y attachent, chaque côté du brancard, par une petite meule biseautée, enlevée de f. r. dans la bande; la caisse est alors suspendue par ces ressorts, dits ressorts en travers. Une échancrille est évidée pour l'excès de la caisse sur ces soutirants, tout à la fois, la caisse et le train; sur le devant et le derrière, deux mignottes jumelles attachent la caisse aux ressorts, et deux pareilles menottes tiennent également le

#### N. 417. — *Tilbury dit Stanhope*.

Il diffère du N. 370 par sa forme de caisse et son montage de ressorts, qui sont assemblés tous quatre en châssis et ne suspendent nullement le train. Ce montage est élégant, mais moins goûté comme douceur et solidité.

#### N. 352. — *Dog-Cart, carrossier à Edimbourg (ou Midlothian), — M. Croal, exposé à l'Exposition universelle de Londres, dans le Palais de l'Exposition, sous le n. 824.*

Ce petit Carric à quatre roues ne manque pas de mérite, part toutefois le montage qui n'est rien moins qu'ordinaire; — c'est une caisse à jour, à laquelle s'adapte un petit caisson pastiche: — des barres en fer tiennent l'écartement de sa caisse; d'un corps à l'autre, un filet ajusté exprès sert à transporter ou à mener avec soi les chiens de chasse; les b-avards, en bois de lance, sont cintrés sur le nouveau système qui facilite l'attelage admirablement. Un double poney, attelé d'un harnais jaune ou noir, le traîne avec toute la vitesse possible.

Ce genre de voiture à deux roues paraît devoir prendre à Paris, car nous en avons remarqué plusieurs en construction, mais avec des roues moins élevées, changement que nous n'appréciions pas convenablement.

#### N. 354. — *Dog-Cart*.

Encore un véhicule par trop vulgaire pour figurer dans un bel album, si toutefois il n'avait été exposé; cependant sa tournure, comme chariot utile, n'est pas désagréable; sa construction, peu contente, ne laisse pas d'avoir un mérite; aussi nous allons la signaler en l'appelant montage à deux ressorts en travers fixés aux brancards de bois de lance non ferrés, excepté à l'endroit des ressorts. Ces brancards sont appuyés sur des ferments appelés en France échancrilles et en anglais *bed-rest*. Les essieux sont à boîte à graisse et à fusées trempées, le tout très-simple et peu coûteux.

#### N. 351. — *Dog-Cart de M. Cousins, d'Oxford, ville principale du Comté de ce nom, exhibé à l'Exposition universelle de Londres, en 1851*, sous le n. 820.

C'est un type charmant, et, comme simplicité d'exécution, c'est un service de modèle. En effet, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par notre dessin, rien n'est plus dégagé, ni moins compliqué que le travail du train et de la caisse: — aussi, les fermiers et les petits propriétaires du Comté ne manquent pas, pour se rendre à Londres, de monter dans ce simple véhicule, attelé d'un double poney, avec harnais en cuir jaune, verni par le nouveau procédé anglois.

#### N. 363. — *Dog-Cart, Brow Grocer Irish. Exhibé sous le n. 814.*

Les jours, qui donnent de l'air dans le grand colle, se trouvent devant et derrière. L'entalle faite dans le coffre sert à éviter la rencontre de l'essieu et de la caisse. Les ressorts sont assemblés sous la palette du marche-pied, qui recouvre cet assemblage du brancard et du derrière, rond, cintré et ferré. Deux ressorts portent sur l'essieu à patins, deux autres ressorts traversent le train dans sa largeur, et s'y attachent, chaque côté du brancard, par une petite meule biseautée, enlevée de f. r. dans la bande; la caisse est alors suspendue par ces ressorts, dits ressorts en travers. Une échancrille est évidée pour l'excès de la caisse sur ces soutirants, tout à la fois, la caisse et le train; sur le devant et le derrière, deux mignottes jumelles attachent la caisse aux ressorts, et deux pareilles menottes tiennent également le

bout du brancard à son extrémité postérieure. — Ce brancard, étant très-flexible, joue de concert avec les ressorts, ce qui rend ce Dog-Cart très-bien suspendu. La peinture hypersantue, très à la mode à Londres, siéde on ne peut mieux à ce genre de voiture.

Les personnes qui désiraient se rendre compte du montage de ce Dog-Cart, pourront en voir, ou à peu près, un pareil, chez MM. Lisardi, 95, rue St-Lazare.

N° 314. — *Oxonian-Cart de M. Thomson, carrossier à Stirling (Ecosse), exposé sous le N° 978.*

Ce petit dog-cart à 2 et 4 places, de forme originale, dont le coffre très-haut peut contenir plusieurs chiens, a encore l'avantage d'être aussi léger que le tilbury ordinaire ; premièrement les brancards non ferrés ont une certaine élasticité, et leur montage par trois ressorts garantit suffisamment la solidité ; la coquille de derrière, représentée ouverte sur le dessin, est adhérente à un support, glissant dans un coulissoir sous la caisse ; et, en relevant la coquille seulement avec la main dans le but de fermer le coffre et de reduire la voiture à deux places, la caisse glisse d'elle-même en arrière ; et, sans le moindre effort, elle se place alors juste pour deux personnes, de sorte que le cheval ne se trouve pas trop chargé à dos, Le mécanisme en est parfaitement bien entendu et très-bien exécuté.

La peinture est bleue portant filet blanc, garniture blanche, lanternes noires et placées au-dessus de l'aile au milieu de la caisse.

N° 338. — *Dog-cart Buggy, de M.M. Herbert et Arthur de Holmes, carrossiers de S. M. la reine d'Angleterre et du prince Albert. — Exposé sous le N. 872.*

Ce petit véhicule, que nous représentons par le dessin, et conduit en arbalète, n'a rien d'extraordinaire, tant dans sa forme que dans son exécution ; nous convenons pourtant qu'il est très-léger et assez bien fini ; la peinture ne joue aucun rôle dans cette circonstance, car il n'y en a pas ; sa couleur est celle du bois avec lequel il a été construit, le train est en frêne, la caisse est en cèdre du Liban (*cedar* en anglais). Les ferrures bien polies et bien tournées le faisaient remarquer.

Deux ailes en bois de Carabou, *bois de l'Inde*, quoique non garnies, servent de garde-boue ; les moyeux sont en hippo-bœuf d'Amérique ; les râtes en karay-bukka, *bois du Brésil* ; les jambes en garapa pourpre ou gros yard d'ozet, *bois d'huile*, ainsi appellé en raison de sa douceur.

La garniture ne se compose que de deux cousins ; des per-

stennes tout autour forment l'ornement de la caisse ; deux ressorts seulement suffisent à suspendre le train et la caisse ; deux coulissoirs, adaptés aux brancards, font glisser la caisse devant ou derrière pour la mettre en charge ; mais ils sont moins bien imaginés que ceux établis à l'Oxonian-Cart de M. Thompson de Stirling, en Ecosse. Au résumé, il n'a brillé, à l'Exposition, que par sa simplicité.

N. 337. — *Tandem à deux roues de M. Boyle. — Genre anglais. — Exposé sous le N° 902.*

Cette voiture, toute spéciale dans son genre, est destinée

en général à l'usage des marchands de chevaux, directeurs de haras ou chefs d'équitation.

Le train et la caisse ne forment qu'un, les pieds d'entrée ; les pieds cornier et coquille sont assemblés dans les brancards, lesquels ne sont généralement pas ferrés ; il est haut monté, afin que le conducteur puisse dominer le cheval qui y est attelé.

Il est garni très-simplement et très-bariolé de peintures.

N. 385. — *Richemond-Car.*

Ce petit dog-cart à 2 et 4 places, de forme originale, dont le dos. Le plan du derrière est fait pour donner une idée de sa construction ; les roues, basses et à moitié cachées, facilitent la largeur démesurée de la caisse ; aussi cette petite voiture n'est-elle guère appelée qu'à rouler sur une belle route, comme celle de Richemond, par exemple, où on en voit toute la journée rouler par centaines. C'est de bon ton de rouler en Richemond, car, et malgré que nous n'en ayons pas encore vu rouler à Paris, nous croyons bien que, l'été prochain, ils feront leur apparition aux Champs-Elysées.

N. 353. — *Dog-Cart à deux roues.*

Élevé sur deux ressorts à pincettes, quatre places dos à dos pourront contenir quatre personnes, quatre places dos à dos pourront contenir deux chiens, ne sera à ce dog-cart que pour y mettre des marchandises que l'on transportera pour livrer aux détaillants de Londres. C'est plutôt un véhicule-camion que toute autre chose. Un trop long détail de son utilité serait vraiment trop d'honneur faire à cet objet, exhibé cependant sous le N. 9 de la 13<sup>e</sup> classe, galerie d'agriculture et d'horticulture, il est vrai.

N° 374. — *Dog-Cart à deux roues, à deux et quatre places, exhibé à Londres, sous le n. 924, par M. Mulliner, de Londres.*

Ce Dog-Cart, lorsqu'il est à deux places, a son coffre fermé par la coquille, et le siège, étant relevé, sera le dossier aux personnes assises devant. Le ressort arrondi derrière est enclavé par des têtiéuyaux, et glisse alors dans les ferrures du brancard. Le devant fonctionne par le même système, et une petite feuille de renfort est assujettie sur les pains d'essieu, pour soutenir cette longue feuille très-flexible qui suspend ce Dog-Cart.

Voici pour l'ostéologie, le squelette, le point de rédition mathématique de ce charmant véhicule. Nul doute qu'il n'obtienne un grand succès à Paris. Déjà nos jeunes *Sportmen* l'ont adopté, et on les voit courir au bois, dans cette légère voiture, rapide comme un désir à vingt ans.

N. 321. — *Dog-Cart à deux roues avec montage non ordinaire.*

Quatre ressorts en chassis sont appuyés sur l'essieu et supportent la caisse. Cette même caisse supporte les deux brancards sur les ferrures figurées au dessin, et ces brancards, en bois de lance, sont effilés dans les bouts et non ferrés tout le long, ce qui les rend flexibles et les fait jurer en même temps que la caisse tait flétrir les ressorts. Cette compilation ne laisse pas que d'être confuse ; mais il faut convenir que le dog-cart est alors d'une douceur égale à ce qu'il y a de mieux établi en carrosses.

## 2<sup>e</sup> SÉRIE.

### Calèches et Wouertz.

N° 291. — *Voiture de grande chasse.*

On chasse encore aujourd'hui, et c'est presque le seul reste de ces époques magnifiques de Louis-le-Grand et de Louis XV. Alors la chasse était une belle fête splendide où se déployaient toutes les splendeurs de la royauté. Le souvenir de ces solennités était dans la bouche des seigneurs qui avaient eu le privilège d'y prendre part, dans la partie jeune annales, un récit historique. Saint-Simon était fier d'avoir été admis aux dernières classes du grand roi, et Richelieu s'enorgueillissait presque autant d'avoir guidé les premiers halhais du monarque bien-aimé que de l'antichambre de mademoiselle de Valois.

Que soit devenues hélas ! ces fêtes royales où l'on courait le cerf dans les grandes forêts encore druidiques comme on courut aujourd'hui le perdreau, où l'on entendait dans le lointain les fanfares joyeuses qui faisaient réver des hautes tourrées, des belles dames enjolées, des chevaliers galants et sauvages, des blondes à la voix fidèle et mélodieuse, voire même du bon roi Dagobert venu de sa tombe scellée de Saint-Denis, infatigable chasseur, pour courir, après dix siècles, la hâte fauve dans sa honte lointaine de Chelles. Un large et donc reflétant de lune illuminait à demi les habits dorés, les chapeaux à plumes et les dentelles des courtisanes ; peut-être aussi quelques-uns le charmant visage de madame de la Vallière, ou la justineuse bâtie de la Montespan, suivit dans un carrosse l'expédition du royal chasseur. Cavalcades sur génets andalous, précieux à mettre dans un écrin, sur anglaïs de pur et noble sang, pressés à faire retour sous leurs pas nombreux tous les échos des clairvoies ; haltes splendides dans un Marly ou un Versailles, au milieu des chefs-d'œuvre de Lebrun et des meilleures gastronomiques des rivaux de Vatel, tout cela a disparu.

Mais ce carrosse en est la preuve ; les descendants de ces chevaleresques nemrods, qui chassent à tous les siècles de notre histoire pour se repasser, se pourvendre et se battailler, chassent encore avec une magnificence qui va progressant, grâce à Dieu. Le proverbe dans sa vieille naïveté, s'applique très-bien ici : *Bon chien chasse de race.*

Oui, je jure de par Dieu : on doit être aussi fier de descendre des grands chasseurs féodaux que des croissés ; d'ailleurs, c'est même origine.

Voilà pourquoi nous avons des de Pierre, des Beauvean, des Plumartin, des Paultailla. Ils nous conservent les premières races de chiens et de chevaux. Merci à eux, car il importe de conserver pur honneur et blason de caste.

Le carrosse renferme un petit coffre pour mettre les chiens ; la bien chauds, ces fins leviers, ces laineux couchants, révètent de leurs exploits, songent d'une curée chaude et abondante, et morsillent, pour se faire la bouche. C'est une excellente idée du carrossier.

Aussi est-ce pour un de ces magnats hongrois, dont les pères criaient l'épée nue et flamboyante : *Moriantur pro rege nostro, Mariá heresiā*, illustration qui vaut bien celle de nos chevaliers français. — Carrosse parfait de bon goût. — *Tel maître, tel carrosse.*

**N° 283. — Voiture de l'ambassadeur du Népaul.**

Quand nous autres pauvres et prosaïques Européens, nous pensons à ces féeriques somptuosités d'un monde oriental, nous nous prenons à douter et à jalonser tout à la fois.

Dieu sait toutes les merveilles, tous les contes des Mille et une Nuits qu'on a batis sur les richesses, sur la libéralité de ce pauvre ambassadeur du Népaul, qui n'en peut mais. Les rives du Bengale ne sont pas des réservoirs de houille et de fer, puantes richesses exploitées par de cupides compagnies, comme notre Rhône et notre Loire. Là, vous avez de quoi vous faire une aigrette éblouissante, à faire mourir de plaisir tous les paons et tous les oiseaux de paradis du monde, à faire mourir de joie toutes les danses des la rue Lepellier.

Les diamants et les perles, c'est par boisseaux qu'on les en-tasse dans cet heureux pays.

Il en a bien profité, le rusé diplomate, et jamais plénipotentiaire n'eut un pareil succès auprès... des belles.

À ce qu'on dit, car qui l'a vu, cela a servi du reste, une fois de plus, à faire voir que les jolies femmes de l'avis ont un goût surprenant pour la topaze et raffolent de l'opale.

En même temps l'ambassadeur trouvait moyen de scintiller avec toutes ses parures, dans une charmante calèche, à la vue de Satyry.

Généralement, on a admiré le bon goût de cette voiture. Cette calèche à tonneau et à panneaux de brisevent dégagés, estmontrée très près de terre avec un petit marchepied à lyre la caisse contient quatre places ordinaires ; les ferrures, apprées mains, sont enlevées une vive arête dessus et dessous, et par conséquent de la force en matière de support, ce qui fait qu'il faut moins de fer que si elles étaient estampées dessus et dessous ou même tout à fait rondes ; on laisse de la force à l'endroit du talon, et les quernes sont évidées jusque sous les portières, où elles se croisent avec les bandes de derrière. Malgré ces ferrures de dessous les brancards de caisse, une bande de fer de 7 lignes d'épaisseur sur 27 lignes de largeur, est encore ajustée sur le côté inférieur du brancard de caisse, et assujettie avec de fortes vis à être fraîsées dans la bande, qui suit tout le long du brancard et forme équerre dans chaque bout prenant sur les traverses.

Les croises ou moutonnières de caisse sont figurées par une ferrure habilement contournée et tenant à la ferrure formant la bande du dessous du brancard.

Une traverse en bois, cintrée et n'épouse pas à jour, orne l'arrière et porte sur les demi-ressorts supérieurs ; un ressort en travers et à doubles menottes supporte la caisse par une échanignolle à patin attachée au ressort par deux boulons et non par des brides.

Les corps d'essieu à pain, ont 17 lignes en carrié et des fûts cylindriques avec baîtes à patentes ; l'avant-train, à l'isoir et sellette chaises, est très-ordinaire, mais bien établi, et porte un petit tonneau tenant lieu de coffre, comme on le voit au dessin, et qui sert à supporter le siège du cocher n'entrant à la mode du jour. Cette petite calèche, quoique trainée par deux beaux chevaux, peut également, par sa grande légèreté, n'être tirée que par un seul cheval, car il est rare de la voir fermée avec des vasi tas de côté. La garniture, en soie gris d'argent, est riche d'effet ; la peinture de la caisse, bleu de Santal glacé et rafraîchié de carmin, sur un train rouge, écaillé filet blanc, est d'un gout exquis, ce qui allait fort bien avec les riches costumes portés par les Indiens.

**N° 294. — Calèche à pincettes.**

Calèche à pincettes devant, cinq ressorts derrière, caisse dite à col de cygne, ayant 1 mètre 76 centimètres de longueur à la calembut, pouvant contenir aisément quatre places. Les par-closes ont 39 centimètres de hauteur, et du dessus de l'assise au cerceau, du milieu il y a 1 mètre 13 centimètres de haut, pour qu'un homme ordinaire puisse s'y tenir avec un chapeau. Une petite tabatière sur le devant est ce qu'il y a de plus à la mode aujourd'hui, ce qui prouve qu'on revient souvent sur ce qui a été délaissé. — Les parclos portent 1 mètre de largeur intérieurement ; mais comme la caisse a du renflement, la largeur aux accoudoirs est de 1 mètre 42 centimètres, et au brancard de caisse, à l'endroit de l'ouverture de porte, elle n'a que 95 centimètres, toujours intérieurement, ce qui donne à la caisse, épaisseur des brancards non comprises, 75 centimètres de large à l'endroit de ce qu'on nomme le carref de plafond. La caisse qui supporte le siège n'a, comme œuvre, ce qui, avec les épaisseurs de bois, donne 80 centimètres, sur lequel se trouve le siège du cocher, de la même largeur, ce qui donne, en raison de la disposition des tringles, deux places commodes pour placer cocher et valet de pied. Les lanternes sont assujetties à un coffre qui tient à la caisse et par des douilles à vis, c'est-à-dire que le canon de la lanterne se visse à la douille en dessous, et la fixe invariably. L'avant-train est composé d'armons d'ibitius à la scie et non contournés à la vapeur ; les lissoirs et selllettes sont cintres pour avancer le centre de la cheville ouvrrière et racourcir le train. Les ressorts à pincettes du dev. nt sont à cinq feuilles d'acier de 24 centimètres de largeur, ceux derrière également ; la crosse de caisse, qui sort d'appui, est anastre à la caisse après coup, et doit, par son bon ajustisement, paraître appartenir au brancard de caisse ; un boudier et ferrure de parade ornent le derrière de cette caisse et la garnissent convenablement. Les ressorts, comme les représentent le dessin, sont de mode et, malgré cela, très-doux ; le marchepied à lyre est garni en cuir venu fort ; ils sont un peu larges, et par cette raison facilitent l'entrée dans cette petite calèche. Il n'y a entre les rives que 1 mètre 10 cent. d'espace, ce qui rend cette calèche en rapport aux mesures ordinaires, vraiment très racourcie et alors peu tirante.

N. 346 — Calèche-Menguelbeer pour l'été et l'hiver. Cette calèche demi-Wourtz, exhibée sous le n° 346, à l'exposition universelle, dans la galerie de Prusse et des provinces de la Hesse-Electorale, ne manque certainement pas de mérite. Une traverse en bois, cintrée et n'épouse pas à jour, orne l'arrière et porte sur les demi-ressorts supérieurs ; un ressort en travers et à doubles menottes supporte la caisse par une échanignolle à patin attachée au ressort par deux boulons et non par des brides.

— les essieux sont de Collinge, et les ressorts d'acier anglois ; — les panneaux sont en bois de Mahon (acajou), les garnitures en soieries de Lyon, et les galons de la fabrique Menguelbeer, d'Aix-la-Chapelle. C'est dans cette même ville que se trouvent les ateliers où cette calèche, demi-Wourtz, a été exécutée.

La forme de la caisse est agréable et tout à fait nouvelle ; le monsieur en est parfaitement entendu. — Aucun soin n'a été négligé : — confort, élégance, harmonie ; — c'est une véritable œuvre d'art, et le jury, qui a donné à cette voiture une mention honorable, aura fait preuve de connaissances plus spéciales et de plus de justice, si elle décerne une médaille à son auteur.

**N° 359. — Pillement.**

Ce pillement (en français Wourtz), est tout à fait une voiture de promenade ; 4 places à l'intérieur, un siège à une place qu'on adapte au besoin sur le coffre de derrière, chargent suffisamment cette élégante voiture dont les ressorts, quoi qu'il est, sont tout simplement de mode française ; les tabliers à Londres, sont tout simplement de mode française ; les hamacs de cuir jaune et plaqué blanc font un très bon effet.

**N. 300. — Calèche de ville, forme élégante.**

Nous publions aujourd'hui le dessin d'une Calèche qui, nous devons le dire, a été remarquée à la dernière promenade du mardi-gras sur les boulevards ; elle était occupée par deux dames mises avec une grande distinction.

Cette caisse de calèche est à col de cygne. Elle est montée sur un train à huit ressorts, dont quatre sont anses et quatre pincettes.

Le siège, assez large pour deux personnes, est monté à jour sur des ferrures bien établies. Des contrevoies de guindage, disposes en croix, ornent le derrière de la voiture, à la place occupée ordinairement par le siège du valet de pied.

L'intérieur est richement garni en soie, nuance orangée. La caisse, d'un dessin correct et élégant, est peinte en couleur noir d'ivoire, enrouée d'un filet bleu clair d'un très-joli effet. Le train est élégant, léger et fort ; il est peint en cramoisi avec filets comme la caisse. L'ensemble de cette calèche est agréable à l'œil ; il indique la haute position du ou de la propriétaire. Notre impartialité nous fait un devoir de dire qu'elle sort des magasins de M. Cloches. Nos lecteurs ne croiront pas que c'est un parti pris chez nous, on l'effet d'une partialité systématique, qui nous fait quelquefois citer avec dégoût un nom plutôt qu'un autre ; nous espérons qu'ils ont assez bonne opinion de notre goût et de notre expérience, en fait qu'il s'agit d'un magasin de M. Cloches. Nos lecteurs ne croiront pas que nos éloges, mais que notre conviction une fois faite, nous croyons qu'il rentre dans les devoirs de notre mission d'exprimer notre opinion.

**Nos 368 — 369. — Petite Calèche à 4 places, à un cheval, avec rabats et fermeture.**

Petite, c'est-à-dire courte de caisse et de train. — Pas trop haute de panneaux, ni de capote : une joute de fond, assez profonde, n'en ôte pas la tonnaure ; un contour de caisse, appuyé col de cygne, bien suivi, en rend la coupe heureuse. Les quatre places intérieures sont disposées de manière à y tenir assis, aussi bien dégouerier que fermée ; — et un seul

cheval la traîne avec facilité. Voici le modèle qui se fait beaucoup, à Paris, aujourd'hui; modèle que nous nous empêsons de publier, — pour en faire juger les mérites aussi bien que les défauts; — qui ne sont, à vrai parler, défaut que par l'absence de luxe; — ce qui fait que nous ne pouvons classer cette calèche que dans le genre *demi-fortune*. Cependant, à part l'étiquette, il n'y a rien à lui reprocher. Peinture brûlant-Wan-Dyck, filet vert; garniture grenat, maroquin noir pour le siège, plaque blanche; lanternes simples et réfléchissantes, train avec armes de bois; largeur du train de devant, 42 pouces, — train de derrière, 48. — Ressorts légers et solides. Essiette à patentes, de chez Newmann, — c'est dire assez qu'ils sont bons et soignés.

#### N. 324. — Calèche à ressorts à pincelettes.

Cette petite calèche, exposée à Londres par M. Delongueil, de Paris, est assez bien montée et représente; le goût ordinaire de Paris, c'est-à-dire qu'elle n'est ni laide ni belle, mais une vraie voiture de vente, telle qu'on en voit dans presque tous les magasins de voitures. Le train de roues, très-bien disposé, se rapproche de la mode et peuvent être bons, donc solides; le charrionnage un peu lourd, n'est point relevé par la peinture qui est bleue et filets blancs; la garniture est ordinaire et ne sied pas mal à l'ensemble. Si cette calèche ne fait pas récompenser l'exposant, elle aura cela de bien qu'en reprenant sa place en magasin elle sera vite achetée. C'est toujours quelque chose.

#### N. 328-329. — Calèche.

Voiture distinguée en tous points; elle résume, on peut dire, trois goûts en un seul; c'est-à-dire que, rimétement vous avez un équipage de luxe magnifique, juif. **M**, a, ec succès la voiture à double suspension, avec celade bien mieux qu'elle est plus légère et tourne sur place; ses ressorts à système compensent la rendent très-douce; deuxièmement, vous la fermez avec ses beaux vasistas à glaces et vous avez une berline, on, du moins, l'équivalent; troisièmement, on enlève le siège du devant que fixent, avec simplicité, quatre chevilles à la romaine, et l'on a un équipage à la Daumont d'un style parfait.

Cette calèche, que M. Moussard a exposé à Londres, est bien exécutée et attire nécessairement les regards des gens experts dans cette matière; nous félicitons sincèrement M. Moussard, et nous sommes flattés que la carrosserie parisienne a, du moins, présenté aux Anglais un échantillon remarquable de ses produits.

#### N. 376. — Carriage at Pleasure, exhibé sous le numéro 809.

C'est ce qu'on peut appeler Pilentum (prononcez Pavlen-tu), en raison de sa caisse à contours arrondis et denimant. La tournure de cette petite voiture ne laisse pas que d'être agréable à l'œil, et l'exécution n'en était pas mal; mais nous avons pensé que, pour exposer ses produits, le fabricant aurait dû faire choix d'un modèle plus perfectionné. Quant à nous, nous l'a donnons comme voiture exposée, de celles des quelques ou ne dit rien, ni en plus ni en moins. Elle se couvre

par une avance et des vasistas, ce qui on fait une voiture d'hiver et d'été, à volonté.

N. 389. — Barouche, de M.M. Peters et fils. Park Saint-Grosvenor sy. manu. Light park Barouche with lee and under springs.

Cette calèche, dont la caisse est à col de cygne, est exposée sous le N° 938; elle a huit ressorts et n'a point de siège derrière, mais seulement devant, et sur ferrure tenant à sa caisse. Cette calèche est remarquable par son montage, l'élegance de ses contours et le fini de son travail: c'est véritablement un de ces beaux produits qui ne peuvent manquer d'être généralement appréciés et d'attirer les regards pénétrants de tous les amateurs. Cette calèche a un ensemble prestigieux sans aucune bizarrerie. — Elle n'est point surchargée d'ornements, il n'y a rien de capricieux, et tout est admirabillement conçu et encadré avec art: c'est véritablement un belle pièce. Mais après l'éloge vient la critique, et, malgré tout le mérite de cette calèche, nous ne pouvons approuver la disposition de la peinture de la caisse, laquelle est coupée par le milieu, et dans toute sa longueur, par une imitation de canne. Nous ne pouvons point dire que c'est une peinture capricieuse, mais c'est un défaut qui dépare, un mauvais goût qui nuit à l'ensemble. Nous aurions mieux aimé voir ua plein panneau; l'oil eût été plus satisfait, et cette singularité n'aurait pas nui à l'ensemble.

#### N. 335. — Wouz, sorti des ateliers de M. Bruni, carrossier, avenue Montaigne, 44.

Sous ce numéro, nous signalons cette jolie et très-légère voiture d'une forme agréable et pouvant être conduite à la Daumont; pour cela faire, il n'y a qu'à enlever le petit siège devant, forme le coffre à double ferrure. Le siège de derrière s'enlève aussi à volonté pour faire place à une malle ou un coffre au besoin. Cette voiture pourra être fermée par des vasistas, mais elle n'a point été faite dans cette intention, et nous la trouvons bien plus gracieuse telle que nous la représentons par le dessin.

Un vasistas de capote, s'adaptant à une portière anglaise, renferme parfaitement les deux grandes places de derrière, desquelles places on peut conduire soi-même, qu'il y ait un ou deux chevaux. Quand on ne veut pas avoir de cacher, on enlève le siège; les guides sont passés dans le vasistas; dans ce cas, elles doivent être plus longues qu'à l'ordinaire.

Sur le coffre de derrière se pose une galerie postiche afin de soutenir les guides.

Le do, austique ou le cocher se tient alors sur le siège de derrière, lequel est à proximité, par la communication d'une lunette griseante, de recevoir les ordres qu'on a à lui donner. Cette voiture aura l'avantage de satisfaire le goût des personnes qui veulent se donner le plaisir momentané de conduire elles-mêmes et d'être à l'abri de l'indiscretion d'un conducteur. La forme assez élégante de cette voiture, sa construction bien comprise et bien finie, nous ont engagé à faire connaître nous, nous l'a donnons comme voiture exposée, de celles des quelques ou ne dit rien, ni en plus ni en moins. Elle se couvre

par une avance et des vasistas, ce qui on fait une voiture d'hiver et d'été, à volonté.

N. 318. — Calèche angllo-française.

Cette petite Calèche est très remarquable; sa forme se rapproche du pilatium anglais ou du wouz russe. La caisse est longue, mode qui revient à grands pas par suite de la grâce que cette forme donne à ce genre de véhicule. Cette voiture est à quatre places fort aises dans l'intérieur; une cave largement espacée donne de l'aisance pour y loger les jambes, sans nuire à l'aspect, bien compris, de la caisse. A cette calèche s'adaptent deux sièges dont les dispositions se marient admirablement bien avec la forme de cette voiture. De ces deux sièges, celui de devant est de beaucoup plus large que celui de derrière, et peut loger deux domestiques, lorsque l'on veut rouler à la légère, et sans siège de derrière. La fermeture de cette voiture est purement anglaise, et les glaces rondes sur le devant donnent de la facilité pour s'y tenir aisement. Quatre petites vis romaines assujettissent le custode à la caisse et paraissent sous les pattelettes qui recouvrent les garnitures intérieures. Lorsque le custode recouvre cette voiture, elle présente alors une berline à glaces, et sans le custode une calèche déconvertie et à tabatière.

#### N. 317. — Amempton.

L'Amempton de M. Kersington, de Londres, exposé sous le numéro 894, est un petit équipage bien établi et se transformant de la facilité pour s'y tenir aisement. Quatre petites vis romaines assujettissent le custode à la caisse et paraissent sous les pattelettes qui recouvrent les garnitures intérieures. Lorsque le custode recouvre cette voiture, elle est si un petit voyage devient nécessaire dans cette saison, deux personnes peuvent voyager avec tout le confortable possible. A cet effet, pour garantir du soleil, on recouvre la capote, on baisse la tabatière qu'on voit sur le devant, et on se renferme plus ou moins, vu que cette tabatière se développe par trois charnières.

Lois que la saison d'hiver ou le mauvais temps mord: tanquons la caisse à la caisse et la custode de recharge, figuré au-dessus du dessin, est ajusté de manière à remplacer la capote et la tabatière inmobile qui sont fixés à la caisse par le dessin, avec la capote baissée, et sera ainsi pour l'été, et si un petit voyage devient nécessaire dans cette saison, deux personnes peuvent voyager avec tout le confortable possible. A cet effet, pour garantir du soleil, on recouvre la capote, on baisse la tabatière qu'on voit sur le devant, et on se renferme plus ou moins, vu que cette tabatière se développe par trois charnières.

Lois que la saison d'hiver ou le mauvais temps mord: tanquons la caisse à la caisse et la custode de recharge, figuré au-dessus du dessin, est ajusté de manière à remplacer la capote et la tabatière inmobile qui sont fixés à la caisse par le dessin, avec la capote baissée, et sera ainsi pour l'été, et si un petit voyage devient nécessaire dans cette saison, deux personnes peuvent voyager avec tout le confortable possible. A cet effet, pour garantir du soleil, on recouvre la capote, on baisse la tabatière qu'on voit sur le devant, et on se renferme plus ou moins, vu que cette tabatière se développe par trois charnières.

Cet Amempton peut, en France, s'appeler calèche, demi-wouz monté à patinettes et à cinq ressorts, moutonniets sculptés et avant-train ordinaire; une palette assujettie aux portes sert à recouvrir les marchepieds et à les tenir dans un état de grande propreté; la peinture de la caisse et du train est fond grenat et réchampi couleur chocolat clair; la plaque est blanc; la garniture intérieure avec liseré rouge et blanc est orange, le siège est garni à la française et porte des lanternes qui sont très-façonées; la fabrication est très-soignée et donne à tout l'ensemble un aspect favorable. Nous pensons que ce genre de voiture aura un certain succès.

N. 336. — Calèche à double suspension, exécutée dans les ateliers de M.M. Jones frères, carrossiers à Bruxelles, et exhibée à l'exposition universelle de Londres, sous le numéro 118.

Cette voiture dont la caisse est appelée selon le terme tech-

nique bas de berline, est munie à huit ressorts et à jambes de force; le siège de devant est assez large pour asscoir deux

personnes; quant à celui de derrière, deux courrois en croix le remplacent et donnent un certain ornement à cette partie, quelquefois trop chargée par divers accessoires qui s'y trouvent adaptés; dégarnie ainsi de choses lourdes, elle se trouve avoir beaucoup de légèreté; cette disposition est vraiment d'un goût exquis et donne à l'ensemble général un fini parfait.

Le train, aussi d'une grande légèreté, est bien exécuté; les ressorts, quoique très-dégradés, sont d'une solidité à toute épreuve et d'un accord qui ne laisse rien à désirer, ainsi que tout le reste de la voiture, conçue en matières de la Belgique, M. Jones frères, propriétaires-inventeurs de cette calèche, ont obtenu à juste titre, il est vrai, une médaille à l'exposition universelle; mais cette récompense n'a été donnée que pour un Poney-Chaise, exposé aussi par ces messieurs. On ne pourra s'y tromper; en voyant la caisse que nous désignons, on sera tout surpris que ce ne soit pas pour elle que la médaille ait été donnée, car à elle seule elle résumait tous les avantages, soit comme idée de conception, soit comme travail et exécution parfaite.

N° 503. — *Briska-renaissance.*

Dans nos prononcades, à la ville, aux Champs-Elysées, au bois de Boulogne, où notre esprit et notre attention sont fixés sur tout ce qui peut intéresser l'art du carrossier, là encore qu' toutes nos préoccupations sont de faire jouir et profiter du secret de nos observations nos lecteurs, nous ne devons point passer sous silence un Briska renaissance dont nous allons faire la description.

Ce Briska est ce qu'on appelle, forme de cabriolet à jour, à la partie de derrière. — Les panneaux du devant sont à brise-ment, à la façon des Wourtz d'origine russe. La caisse est combinée de manière à rendre cette petite voiture aussi près de terre que le dessin l'indique. — Le marche-pied est à un seul degré, mais il est établi assez bas pour que l'accès de la voiture soit facile et commode. — Sur le côté, les ailes sont assujetties par les mêmes ferrures que celles qui supportent le fauteuil, lequel est à siège portant les lanternes, et appuyé sur un coffre léger. Le montage est à pincettes et à cinq ressorts; il est simple, bien combiné et parfaitement exécuté. — Les ferrures de parade, attenantes au derrière de la caisse, sont originales, du bon goût et d'un charmant effet. — La peinture de la caisse est recherchée et admirable; elle est d'un vert qui se marie parfaitement avec le cramoisi du train.

Nous ferons remarquer qu'on pourraient adapter à ce Briska, une porte et des vasistas, ce qui lui donnerait tous les avantages d'une calèche, sans en avoir la pesanteur. — La garniture est en drap et reps gris, et les doublures des coussins en maroquin de même couleur. — Les galons larges et étroits sont fond gris avec dessin cramoisi. Le siège du cocher est garni en vache renne noire, et la rennourure du coussin en varech; reconu aujourd'hui être le meilleur usage.

N° 269. — *Calèche demi-Wourtz.*

Ceci est quelque chose d'artistocratique encore, mais en tout il y a des degrés. Qui vraiment, il y a une hiérarchie dans les voitures, — et c'est l'image fidèle de la hiérarchie sociale. L'honneur du peuple ne se fait pas voler comme le grand seigneur, avionne profondément trivial; mais entre ces deux extrêmes limites, il

y a bien des nuances de position, bien des voitures par conséquent, diminuant progressivement d'éclat et de luxe. C'est la la voiture qu'il faut aux noms illustres de la finance dont Rothschild est le d'Hosier.

Calèche demi-Wourtz, montée d'une façon nouvelle sur huit ressorts, réunissant la douceur, le moelleux, bercement de la véhiculisation, à la légèreté des voitures dites à pincelettes.

La caisse, de forme neuve, contient quatre places très-larges et le marchepied replié en déclins comme dans les voitures suspendues. Il est de bon genre d'avoir un valet de pied assis à côté du cocher et charge de la portière.

Les couleurs sont simples et en harmonie avec le caractère bourgeois dont nous parlons tout à l'heure. Garnitures gris-rosé, caisse bleue et cannée, train rouge rebâssé de jaune, plaqué argent. Tabatière sur le devant avec deux places accessoires. Stationnement en face Lenardelai, etc. Nous le répétons, ce n'est pas le char de la fashion.

N° 273. — *Americaine fermée en forme de char-à-banc.*

Au dernier siècle ce fut la mode des voitures somptueuses toutes rehaussées d'or comme les habits, brodées pour ainsi dire sur toutes les coutures.

On ne peut nier que cet éclat, souvent excessif, ne fut en rapport avec une société extrêmement brillante-vêtue de soie et de velours, se mirant dans les glaces gigantesques de Versailles, et ne touchant le sol stable des parcs royaux ou les moellets hauts Gobelins de ses salons que de l'extrême pointe de ses hauts talons rouges.

Aujourd'hui le faste des couleurs et des ornements sans se rétrier tout à fait, au contraire, en se régularisant suivant les règles du goût, a cédé le pas à l'élegance, à la stolle proportion des formes, à une aristocratique simplicité qui plait davantage au regard. Ceci nous est suggéré par la vue de ce char-à-banc que le maître lui-même peut conduire comme cocher-fauiteuil, lequel est à siège portant les lanternes. L'aisance a multiplié singulièrement le nombre des véhicules bourgeois.

Le bon marché et l'élegance de cette Américaine, nous font bien augurer de sa vogue.

Nous le répétons; impossible de trouver une voiture d'un ton plus distingué et plus simple.

(Voir la description à la 3<sup>e</sup> colonne, page 6.)

N° 526 et 527. — *Calèches à pincelettes.*

Deux calèches à hincettes, simples et de belles formes, qu'on appelle bas de berline et cois de cygne. Les caisses sont peintes en aventure dorée, celle dite à bas de berline à deux sièges et celle à cois de cygne n'en a qu'un. C'est le type des calèches faites pour le commerce d'exportation.

N° 269. — *Calèche demi-Wourtz.*

Ceci est quelque chose d'artistocratique encore, mais en tout il y a des degrés.

Qui vraiment, il y a une hiérarchie dans les voitures, — et c'est l'image fidèle de la hiérarchie sociale. L'honneur du peuple ne se fait pas voler comme le grand seigneur, avionne profondément trivial; mais entre ces deux extrêmes limites, il

s'agit des nuances de position, bien des voitures par conséquent, diminuant progressivement d'éclat et de luxe. C'est la la voiture qu'il faut aux noms illustres de la finance dont Rothschild est le d'Hosier.

Calèche demi-Wourtz, montée d'une façon nouvelle sur huit ressorts, réunissant la douceur, le moelleux, bercement de la véhiculisation, à la légèreté des voitures dites à pincelettes.

N° 278. — *Cabriolet-milord. — Dernier modèle.*

Que vous étiez donc malheureux, nos bons ancêtres du quatorzième et du quinzième siècle, de marcher à pied tout le jour dans la boue. Plus malheureux encore, car vous n'avez ni pavés ni asphalte, encore moins de macadamisage, toujours la boue, la noire boue de la barrière de l'Université à la barrière des sergents. Fussiez-vous présidents en haute cour de parliament, du roi, vous aviez pour tout luxe une mule, et l'Hôpital lui-même n'eut jamais d'autre coche.

Il est vrai que les grands-dames de Brantôme et les demoiselles de haut parage se faisaient mollement bercer sur l'ouate de leurs chaises. Mais c'est si long quand on a rendez-vous à la cour d'amour, ou va chanter le napoléon, ou à l'oratoire-boudoir, avec un beau bagage du castel voisin! Oh! vraiment, mes belles et nobles dames, vous aviez une surnaturelle paix.

Nous avons, grand Dieu merci, passé les temps où il n'y avait point de voitures. — Vivre sans carrosses, répondez, gentlemen et femmes du monde, est-ce possible? Mais encore que de variétés communes et luxueuses inconnues, il y a cinquante ans, il y a trente ans, il y a cinq ans, il y a dix mois, il y a deux jours, il y a cinq heures. — Feu roulant d'inventions élégantes, soyez toujours au bien-venu!

Voici un cabriolet-tauillot qui vaut bien son pesant d'or pour le luxe et la commodité. C'est un équipage-garçon parfait, on peut s'y débrouiller en grand seigneur, y humer le parfum de Havanne, sans violer le décorum. Une jolie tenue n'est jamais si bien qu'à demi couchée sur le velours moelleusement crispé de ses coussins. Nous leur conseillons d'en user sobrement pour ne pas faire de *passions en courant*, en langage sentimental, mais d'en user beaucoup dans l'intérêt de tous les Longchamps du monde.

Poney des écuries Crémieux, harnais de Brune, dont garniture de Bresse, envelopper en renom.

Monté à ressorts et à pincettes et très-bas, laissant voir le jour entre les brancards et le coffre.

Le panneau est canné et jonc ou en balustres ombrés. — Assise large d'un mètre huit centimètres, surabondante pour deux places assises. — Garniture amaranthe soyeuse et de bon goût. — Siège garni d'un coussin à bourrelets boudinés. — Garnitures pourpres, filet paille d'Italie, glacé de carmin, peu de plaqué et blanc.

N° 571. — *Double-Cabriolet, de M.M. Cook Royle et compagnie. — Exhale à Londres, sous le n° 816.*

Voyez un peu le rare effort d'une imagination! Double-Cabriolet! — Allons, on ne dort pas quand on a tant... d'appétit! Qui diable viendrait s'aviser de contester la justesse de cette dénomination? Double-Cabriolet! voilà qui est bien dit:

3<sup>e</sup> SÉRIE.

**Cabriolets à 4 roues.**

N° 279. — *Voiture d'Abbas-Pacha.*

Cabriolet à jours, caisse extrêmement large, munie de garnitures pourpres, filet paille d'Italie, glacé de carmin,

et M.M. Cook Rowley et C<sup>o</sup> n'auront pas à redouter de chicane, sur l'ambition supérieure du titre, ni sur l'étymologie douteuse du mot.

A part, cependant, le mérite si vrai et si naïf de la désignation, nous aurions scrupul. de ne pas faire observer que nous avons dès à le Double-Cab de Calcutta. le Double-Cab, dos-à-dos et une kirielle de doubles... quoique ce soit : M.M. Cook Rowley auraient bien dû nous donner une entorse à cet axiome de droit : « *Non bis in idem*, — ne mettois pas les doubles dans les doubles, » — traduction libre.

O triste, triste ! comme dit Shakespeare, — une fois, dans la voie de la critique, comme il est difficile d'arrêter ! — Voilà qu'en faisant un peu plus d'attention à ce Double-Cabriolet, — nous n'espérons qu'avec un peu de bonne volonté, — et en faisant quelques modifications au siège français, — il deviendrait facile d'en faire une troisième caisse, — que M.M. Cook etc., n'auraient certainement pas manqué, — avec leur esprit si positif, d'appeler Triple-Cabriolet ; — et de chapelets de caisses en chapelets, — quelques trains aidant, ils seraient parvenus à une belle série de cabriolets, capables de faire échâter de jalouse tous les wagons du monde.

Nous avons dessiné ce Double-Cabriolet — parce que c'était notre devoir.

M. Delongueil n'aura certes pas de concurrents à redouter pour ce modèle ; quel malvais instinct a donc pu le décider dans le choix de cette voiture, — création épique, quand tant d'autres lui faisaient attrait par leur novità, leur élégance et leur bon goût ? N'est-ce pas l'occasion de rappeler le poète dont partie Boileau, — qui allait choisir Childebrand pour son héros épique l'Orphée. Nous croyons inutile de donner les mesures de ce Double-Cabriolet.

#### 384. — Cabriolet à conque.

— Sous le N° 862, il est un autre Cabriolet à quatre roues,

avec entre-toise derrière, monié sur quatre ressorts à pincettes, et avec ferme devant, pour être conduit en demi-Daumont. Ce cabriolet sort des ateliers de M. Hallmarke, Aldebert et Hallmarke, 57-58, Long-Acre. Cette voiture n'aurait rien d'extraordinaire, et passerait presque inaperçue sans une espèce de conque ou coquille sculpté dans du bois et recouvrant tous les panneaux de la caisse. Cela sent l'originalité anglaise. On ne peut pas dire que c'est beau, on se gardera de dire que c'est laid ; cependant c'est excentrique, c'est en dehors de l'uniformité du goût, et cela ne séduit pas.

— Après avoir parlé de ce cabriolet, nous avons une fiche siers à Bruxelles, et exhibé sous le N° 418, est très-bien monté. Nous félicitons M.M. Jones, ils se sont distingués en exposant quatre voitures, et revenus à ce cabriolet. Au travail de cette voiture, on aperçoit à l'instant qu'elle provient de l'atelier d'un homme intelligent et expert, consommé dans sa partie. Le charrouage ; la caisse, les sièges, la garniture et la peinture ne laissent rien à désirer. On s'est fixé trop légèrement à l'opinion que la carrosserie de Bruxelles n'avait pas atteint la grâce et le fini de la carrosserie de la France et de l'Angleterre : on reviendra de cette opinion, car ce qui est exposé peut rivaliser consciencieusement avec les produits de ces deux nations.

#### N. 274. — Calèche de parc anglaise (forme cab).

En voyant cette délicieuse petite voiture, si charante de simplicité, on s'est bien que, légère comme un oiseau, elle ne doit s'échapper qu'au printemps, ou dans ces beaux jours de soleil qui viennent jeter un sourire à nos hivers.

« Traînée par un joli poney anglais, et montée par de blondes ladies à l'œil bleu, elle passe fière et coquette dans son élégance du main à côté des somptueux équipages de miliards de ces divers détails réunis constituent le genre et la mode de ce Demi-Cab, qu'on ne trouve encore que dans peu de magasins, ceux, particulièrement, où la fashion est habituée à se fournir.

Cela vaut à coup sûr mieux qu'un cheval si doux qu'il soit, pour aller le matin de très-bonne heure faire à l'aurore sa cour parmi le thym et la rosée, comme le lapin de La Fontaine.

Allez donc, mes gentilles dames, dans cet élégant petit cab, huitre les haumes de l'air matinal, et le soir vous enivrez des bruits mourants du crépuscule et des douces susurre de la foule. La tête du train est mobile à volonté ; nous en espérons beaucoup de succès pour les promenades.

#### N° 378. — Cabriolet exhibé sous le N° 968, de la fabrique de M.M. Silk et Broun, 83, Long-Acre.

Ce cabriolet est extraordinaire par sa forme gigantesque et fantastique, — Il est aux voitures ce que les vastes salons des châteaux du moyen âge sont aux salons de nos jours ; il a vérifié dans cette composition de l'absurde et de la noblesse en même temps : il semble que c'est un espace de domicile pour y recevoir les dames de la cour de Louis XIV, paniers et *farbula* logés largement. Ce cabriolet représente le pompeux aristocrate, le colosse de Rhodes, les chutes du Niagara, les pyramides d'Egypte. La main sur la conscience, c'est un œuvre excentrique, et cependant bien exécutée.

Cet équinage est monié sur huit ressorts, dont quatre anges, et quatre à l'escielle avec jaubes de force. Ce cabriolet est à flèche et col de cigne.

#### N° 313. — Cabriolet - Phaéton à 2 et 4 places, de M.M. Marshal et comp., rue du Canal, à Birmingham, exposant sous le N° 812.

Le mérite de ce petit cab est d'être d'une forme élégante et moderne, d'avoir à la caisse un dossier à charnière, lequel rabat sur les ferrures de parades qui orientent le derrière et tiennent une coquille relevée en forme de bouclier, coquille que l'on haisse en même temps que le dossier, et alors quatre places se trouvent très-bien disposées. Le montage à trois ressorts derrière est très-bien conçu pour la suspension, et rend un résultat convenable : les roues, d'un système analogue à celui de l'essieu, sont légers, mais ne sont que rivaliser le système ordinaire ; cependant c'est à la nouveauté. Voilà nos appréciations, et il serait superflu d'en dire davantage ; la peinture de la caisse est marron et bleu-clair, il y en a de cannée ; ceci est très varié. Le petit dossier postiche est un large galon rembourré.

— Sous le N° 373. — Demi-Cab, mode française.

Ce Demi-Cab n'est, à vrai dire aussi, qu'une américaine. Monté sur des roues très-hautes et assez rapprochées, il ne peut manquer d'être léger et rapide. Le seul reproche que nous puissions lui faire, — c'est d'être trop élevé, pour

qu'une dame puisse facilement y monter, quand bien même le marche-pied serait mieux calculé et descendrait plus bas. Aussi, ne considérons-nous cette voiture que comme une voiture de garçon.

Les fantaisies peuvent se changer de place, — celui de devant peut se mettre derrière, et r'éciproquement'. — Le devant est quelquefois plein au lieu d'être à jour. Les ferrures sont très ouvragées et en même temps très gracieuses. Le panneau de brise-vent, où est adaptée une aile, est rayé de peintures comme celui du devant, quand il s'y en trouve : ces divers détails réunis constituent le genre et la mode de ce Demi-Cab, qu'on ne trouve encore que dans peu de magasins, ceux, particulièrement, où la fashion est habituée à se fournir.

Nous croyons superfla d'en donner les mesures, puisque l'échelle de proportion est au bas du dessin, — disons seulement, que pour la largeur, qui n'est point indiquée, les assises ou parches sont larges d'un mètre, pour deux places sur chaque assise.

#### N° 319. — Cab park phaéton.

De M. Ward, J. & J. Paris street-Exeter, exhibé à l'exposition de Londres sous le n° 990, avec cette explication : « A cab park phaéton, on springs, — with leather rubins and axles on cabriolet's principle. » Ce qui veut dire : « Cabriolet de promenade, monié sur cinq ressorts devant et quatre en châssis derrière, portant un siège qui se retourne, — avant-train nouveau système. » Ce cabriolet léger connaît spécialement pour y loger les dames : sa construction, la facilité de s'y placer en l'int un véhicule de prédictio[n], et le beau sexe lui fera pas d'effort. Ce petit cabriolet se distingue par un avant-train des plus élégant, qui a le mérite de raccommoder beaucoup. Le siège que l'on aperçoit derrière peut, on veut y faire monter des personnes avec lesquelles on désire causer et s'entretenir.

Le montage de ce cabriolet est excessivement doux, et des ailes élégantes de chaque côté ornent et complètent l'ensemble de ce joli petit véhicule.

La garniture est en maroquin vert, mode qui commence à s'étendre et qui doit avoir un grand succès.

En regard de la voiture on donne en plan de terre l'éléphant avant-train dont on a parlé plus haut.

#### N° 314. — Cabriolet-milord.

Ce cabriolet à jour, dit *milord*, est des plus élégans, sa forme est des plus gracieuses : l'amateur de voitures, qui est homme de goût, ne peut manquer de l'avoir dans ses réunions. En offrant ce cabriolet modèle à nos lecteurs, nous souhaitons à l'avance qu'ils nous en sauront gré, car c'est véritablement le cabriolet de la haute fashion.

Nous n'entrons point dans les détails de sa construction, ni dans ce qui concerne son montage, la gravure en rend suffisamment compte, et nous croyions de manquer à nos lecteurs, si nous pouvions douter un instant de leur intelligence à cet égard.

#### N. 323. — Compteur de l'espace.

L'essieu de derrière tourne et fait aboutir une chaîne sans fin à l'espèce de cadran paté à un campeur à gaz, et l'air-

guille marque alors la distance parcourue. Les galets de chaînes sont tout honnêtement pour obvier aux inconvénients des ornières.

N° 312. — *Description du Cabriolet demi-Daumont de M.M. Robinson et comp., carrossiers de Sa Majesté la Reine, 12, Mount street, Grosvenor square. London.*

Cette caisse élégie, longue, est assez large pour que deux personnes y soient à l'aise. — Des ailes, garnies de cuir verni et toutes occasionnant habillante de la boue ou de la poussière que les ces mêmes ailes ne font qu'un avec un large garde-crotte qui orne le devant de la caisse, et l'accompagne parfaitement dans son ensemble.

Ce qui fait le grand mérite de cette voiture, c'est que l'avant-train, dont les roues de devant sont de première hanteur et très-rapprochées de la caisse, toute sur place, et cela sans passage pratiquée express. Le motif existe dans l'avant-train qui porte son centre à chaque côté d'armonie, et d'une manière si simple qu'il faut le voir fonctionner pour s'en apercevoir. Du reste, le dessin d'avant-train accompagne celui du cabriolet et donne idée meilleure que n'importe quelle explication.

On peut conduire soi-même du dedans, et, à cet effet, on a un éoussin élevé qui se net du côté droit. L'entrée du cabriolet demi-Daumont est très-facile et convient parfaitement pour une dame.

#### 4<sup>me</sup> SÉRIE.

##### Phaétons Dog-Cart.

N° 350. — *Américaine-Wourst.*

Cette voiture est montée très-bas, avec un petit marche-pied tenant à la caisse et assez large pour qu'une dame puisse monter facilement : — les fauteuils se changent ; celui de derrière, auquel la capote est assujettie, peut se placer devant, et celui de devant, portant galerie, peut se placer derrière, — les ressorts et les ferrments en sont très-légers et tout à fait gracieux ; les sièges sont cannelés, et quelquefois peints en imitation, vu même à fond uni. Nous avons vu une pareille voiture chez M. Clochez, rue Rossini.

N° 381. — *Américaine à balustres, à 4 places et à 2 chevaux, — mode de Paris.*

*Américaine, toujours !* — C'est ainsi que l'on a nommé cet équipage.

Décidément, nous prendrons désormais sur nous de baptiser nos modèles avec plus de justesse et suivant leur véritable assimilation.

Adoptons le nom cependant, et respectons, pour cette fois encore, l'extrait de naissance.

Cet équipage est assez bien compris, — les sièges ne se changent pas ; — deux coulombs ponctués, richement garnachés, sont attelés, et, pour que tout y soit en rapport, le cocher se tenant bien sur son siège, — le fond à l'anglaise et tenu de même, ainsi qu'on peut le voir. Cette voiture, montée un peu haut de terre, — montage qui convient à son genre, est riche comme équipage de printemps.

Un grand fauteuil forme la caisse de derrière ; — il est garni de longs balustres et il est large et commode : sur le devant, — une parclose, quoique très-petite, peut y laisser s'asseoir, à l'aise, deux personnes s'adosSENT à une porte à tabatière, que l'on voit relevée sur le dessin ; — l'intérieur de cette voiture convient facilement quatre places.

L'Américaine qui se confond avec en ce moment est, cependant et garnie de vassies. Nous en avons le dessin, qui l'indique toute fermée. Cette voiture sort des ateliers de MM. Charcot et Saussier.

N° 302. — *Dog-Cart à six places.*

La caisse de ce véhicule est disposée de façon à recevoir six personnes, deux sur le siège de devant et quatre sur ceux de derrière. Là, il sont placés parallèlement, comme dans un omnibus.

Cette disposition, en nécessitant une certaine largeur, présente un avantage sur les Dog-Carts ordinaires, puisqu'elle permet de recevoir plus de personnes en même temps ; que les coffres, plus spacieux, peuvent contenir les chiens séparés de tous autres accessoires, soit de légers bagages ou équipements de chasse.

Cette voiture, dans son ensemble, est-elle un peu plus lourde ? Non certainement, car un double poney la tire avec facilité et sans fatigue. Elle sort des magasins de M. Eherler, dont on connaît le bon goût et la belle fabrication.

Le dossier figuré au dessin est postiche et ne se met que pour une disposition de face à face.

292. — *Braeck de M. Keller.*

Braeck se fermant à volonté, les sièges à fauteuils qui sont sur le coffre peuvent s'enlever à volonté et être remplaçés par un couvercle, mais si l'on veut rouler bougeoiserement, on le garnit de ses accessoires, tel qu'il est représenté par le dessin ; son montage à pinces est très simple et très solide. M. Keller en a livré plusieurs sur ce modèle.

N° 348. — *Char-à-bancs Eherler.*

Voiture de famille, servant le plus souvent à la campagne. Quand on a à craindre la maladie d'un cocher peu expérimenté, on conduit alors soi-même et on est à couvert. On peut communiquer avec les personnes qui sont à l'intérieur ; — en un mot, c'est le cas de dire que l'on est en famille, quoique l'on tienne la place du cocher. En été, on enlève tous les accessoires, et l'on a un char-à-bancs dans toute la vérité du mot, et ce genre de rouler est aussi élégant que commode.

La forme que nous représentons ici n'a peut-être pas toute la grâce que l'on pourrait souhaiter ; mais, en revanche, le véhicule, nous le répétons, est commode, confortable, solide, — l'entendement en est parfaitement rencontré, — et nous pourrons même nous étonner que le fabricant ait si bien réussi, car ce n'est pas d'habitude son genre de travail ; il ne fait ordinairement que des voitures de ville, fort excentriques et toujours maniée anglaise, ce qui ne convient que modicement aux amateurs. Nous désirons que cette légère critique soit bien accueillie par M. Eherler, — et qu'elle l'encourage rend alors très-ronflant.

Il se fabrique de ces phaétons dans les meilleures fabriques de Paris.

275. — *Char a bances Lilloise, façon américaine.*

Il est à quatre places, monté sur pinnettes et à marche-pieds ; s'ouvrant avec les portes, les joues de fond le rendent logeable et commode ; le coffre de derrière si utile ne lui ôte pas la grâce et la tournure, surtout lorsqu'il roule à découvert.

(Voir la notice à la colonne du milieu de la 6<sup>e</sup> page.)

N° 244. — *Demi-Braeck.*

Appelé ainsi pour son peu de volume. En effet, les roues rapprochées et son montage le rendent d'une légèreté incontestable. Une trappe, qui paraît sur le coffre derrière, se lève et donne place à deux personnes. Son montage étant le même que ceux des autres braecks, nous nous abstiens d'en parler, sinon que, à celui-ci comme aux autres, on ne garnit les voiles, que lorsque les chevaux sont attelés très-court et que les armous sont très-hauts.

N° 431. — *Braeck à caissons.*

Caisse à compartiments pour recevoir toute espèce de choses ; un grand couvercle peut s'y adapter et couvrir le tout en manière de fourgon ; mais lorsqu'on veut rouler en char-à-bancs, ce braeck est alors très-commode, il est à porte et à parclose, et contient beaucoup de monde.

N° 392. — *Contry-Cart.*

M. Tilbury, en exposant ce petit véhicule, semble nous avoir emprunté un genre sorti de la série de nos char-à-bancs, cela ne l'empêche pas de nous avoir montré un joli petit moïelle, sinon nul, coquet pour la ville, du moins il remplit ces deux conditions pour la campagne ; aussi lui avons-nous donné le nom de char de campagne. On peut y tenir de six à huit assis à l'intérieur, sur le côté, comme dans un omnibus.

N° 271. — *Char à balustres forme demi-Wourtz.*

Ce petit char, à quatre places, a été exécuté chez M. Hume, de Paris ; il était doré partout sur une belle peinture bleue d'ouvremer ; les garnitures en brocaille amarante et galons analogues le rendaient très-coquet ; le plaque était jaune et l'ensemble parfaitement riche. C'est, en un mot, une voiture de pacha.

N° 362. — *Phaéton français.*

Forme coupée d'une baguette nervée et qui suit la longueur de la caisse, en décomptant la petite porte à coins arrondis on creux. La caisse, à son plancher, est large de 75 centimètres ; elle s'élargit à ses pieds d'entrée de 20 centimètres, ce qui oblige le fabricant à lui donner un devers qui ne fait que l'avantage comme ensemble. Les sièges à palnettes se changent à volonté et posent au même niveau sur des appuis à hauteur exprès.

Un marche-pied en esse et à d'ru palettes s'adapte parfaitement, et un avant-train en bois cintré donne entre les roues de devant à celles de derrière une distance de 64 centimètres, ce qui donne un très-grand rapprochement des roues et le rend alors très-ronflant.

Il se fabrique de ces phaétons dans les meilleures fabriques de Paris.

N. 344. — *Phaeton-type*.  
Un gracieux nom mythologique pour une petite voiture. — Mais en l'a tant trivialisé, tant banalisé par la routine, cette vilaine et prosaïque femme, qu'on n'en sent plus le charme et qu'en ne sourit plus au flocon de charmanis souvent qu'il évoque, de ces temps d'amour et de folie qui cessaient d'exister.

Elle bien ! pourtant aujourd'hui même, le phaéton est très souvent le char des déesses, des divinités au front durquel la beauté et la richesse ont mis un drapé, canne de ces déesses sphénérières qui brillent quelques soirs et brûlent aux flamme de l'orgie leurs ailes de soie et de velours.  
Une femme ou un jeune homme seul avec un garçon-cocu l'monte fort bien cette légère voiture. Une petite porte dégouline la voiture par ornement plutôt que par utilité. Le siège de devant portant la capote, se place derrière, et celui de derrière, nommé *tandem*, remplace le siège à capote. — Le matelot se place à côté de la dame, et le gromm-cocher sur le tandem. On offre à la pluie par le déroulement habile d'un tablier de cuir. On voit toujours à ce genre de phaéton de très beaux chevaux, souvent deux.

N. 287. — *Phaéton à sièges mobiles*.

Phaéton à sièges mobiles, dont la caisse ou coffre d'une longueur de quatre pieds et demi (nous donnons nos mesures à l'ancien pied, bien persuadés que les hommes intelligents savent parfaitement y substituer quelle mesure ; nos motifs sont qu'en Amérique et en Angleterre les anciennes mesures françaises dominent encore, et même on n'y connaît aucunement les mesures métriques), depuis le derrière jusqu'au bout de la coquille, n'est large que de 28 pouces, ce qui donne deux bonnes places sur le devant, car le pied d'entree, étant déversé de 5 pouces chaque côté, cela donne au siège à jambon 38 pouces dans le haut et 36 à la parclose, de laquelle il faut déduire 2 pouces d'épaisseur de bois, reste 34 pouces, donnant juste deux places assises, car la garniture se fait à l'américaine, c'est-à-dire non rembourrée. Les coussins et la capote jouent le plus grand rôle en sellerie. Ce petit siège, dit à painbâche, doit être assez étroit très-minutieusement pour être solidement assis, pas ferme. Le siège de derrière, appelé quelquefois tandem, est fort simple, et fait un fort bel effet lorsqu'il est reporté sur le devant à la place du tandem à capote qui prend place alors derrière, où les quatre vis, de même calibre, le tiennent solidement ; les ouvertures qui paraissent au coffre peuvent être réelles ou figurées. Il y en a donc la peinture initie parfaitement l'osier, qui aujourd'hui est très à la mode : les ressorts, arrondis dans les borts, quoique selon nous moins flexibles que les autres, ont la préférence quant à la caisse, reçoivent la capote et l'assujettissent à volonté, soit à droite ou à gauche, devant ou derrière, selon que le vent ou le soleil le nécessite.

N. 360. — *Dog-Cart français*.

Il ne peut guère servir que pour rouler dos à dos, mais aussi sa forme nouvelle en fait un petit véhicule de chic, l'aspirien ; il sert encore pour la chasse, car les coffres à petits vénitiseurs peuvent contenir plusieurs chiens avec tous les articles de chasse nécessaires ; les petits tandem sont peints en vermillon et surmontés de tringles en fer enveloppées de cuir. Les garnitures et coussins sont habituellement en maro-

quin de couleur foncée ; la façon d'amiére représentée sur le dessin se fait en peinture sur la caisse ; le train est couler marron glacé de carmin, et le plaqué est blanc. Nous avons vu de ces Dog-Carts chez M. Eherer, et nous les avons trouvés fort bien conditionnés.

N. 322. — *Dog-Cart*.

Demi-Brack est plutôt son nom ; il est à quatre et à six places. Si l'on veut enlever la boîte à fusil, sa tournaire est gracieuse et l'imitation d'osier en est très-bien. Nous nous abstésons d'une plus grande description, car nous avons déjà plusieurs dog-carts dont les avantages sont les mêmes ; nous dirions seulement qu'il a été executé avec soin et que le jury a été, contre son habitude, juste pour cette fois ; il a décerné une médaille aux fabricants MM. Bellevaute frères.

N. 280. — *Tilbury*.

Ce genre de tilbury, dont le poids intégral est de 250 kilog., a quatre roues et un siège postiche : il ne se fabrique que dans les premiers ateliers de Paris. Avec ce genre de voiture, aucune côte ne fait obstacle, tout se franchit avec célérité et point de retard avec un bon cheval. Plusieurs maîtres de foggies ont acheté, à Paris, ce tilbury, et ils s'en trouvent bien comme voiture élégante pour les promenades, et surtout comme véhicule rapide pour les affaires. Au surplus, le dessin même peut faire juger de la vérité de nos paroles.

N. 316. — *American Coach* par Phaeton américain, exposé sous le numero 466, par M. Riddle, carrossier à Boston.

Nous traduisons ce nom *American Coach* par Phaeton américain. C'est un équipage élégant ; on en voit rouler à Londres très-souvent, non pas comme ce modèle dont les cuirs sont relevés, mais tout simplement sans capote, d'une forme encore plus légère et avec une voile d'acier poli, en place de filet fixe ; deux beaux chevaux harnachés à l'américaine, c'est assez dire que la légèreté des harnais est extrême, et se trouve alors en rapport avec le phaéton, dont la caisse à halssabot suppose une capote avec cercueaux très-légers et en bois de citronnier poli, de manière à se passer d'être garnis. Aussi les cuirs de la capote sont-ils doublés très-légèrement, et quelquefois pas du tout ; seulement, le côté du cuir, que nous nommons la *chair*, est déravé très-uniment et peint ou teint en vert avec différents dessins ; il se relève et se baisse selon les besoins du temps ; des boutons à gorge, piquets autant que la caisse, reçoivent la capote et l'assujettissent à volonté, soit à droite ou à gauche, devant ou derrière, selon que le vent ou le soleil le nécessite.

Une flèche en fer sert à assembler l'avant-train avec l'arrière-train et suit le centre de la caisse purement et simplement pour en accompagner le contour. Deux ressorts à pinces posés en travers devant et derrière supportent cette caisse et lui donnent une douceur convenable ; les roues du devant aussi hautes que celles de derrière, ne tournent qu'un quart de circonference, quoiqu'ayant plus de facilité à tourner que les autres voitures de ce genre ; mais il est bien de dire que sur des routes larges il est peu utile de tourner sur place.

Une autre américaine de ce genre, exposée par M. George

Watson, de Philadelphia, et portant le nom de *Gazelle*, ne touche aucunement, et malgré cela n'a manqué pas de succès.

N. 306. — *Américaine*.

Tant légère que soit cette petite voiture, elle serait encore forte si elle devait rouler sur les sables si légers que leur véritable nom est *Gazelle* ; mais pour la France, c'est bien différent : les routes et le pavé des villes nous obligent à calculer l'élegance qui doit être mise en rapport avec la force et la solidité nécessaires pour l'usage qu'on attend de ces petites voitures. Celle que nous donnons ici remplit toutes les conditions utiles à son usage. Les assises, qui sont de niveau, la rendent plus simple que les autres et en même temps très-gentille au point de vue de sa forme et de ses contours. Les deux sièges se changent à volonté, et les dessins, qui représentent les fauvelins vus de perspective, donnent une idée très-jolie de la manière dont elle est confectionnée.

N. 298. — *Dog-Cart Phaeton*.

L'un des sièges a une capote, l'autre, nommé tandem, a une petite peine (expression usitée), ou couvre-jointure ; laquelle, au lieu d'être en cuir est en bois, avec monnaies nervées.

Les parties d'osier, qu'on voit à la caisse, sont postiches. On peut les remplacer par une grille ou persienne, par le moyen de vis de repaire à l'intérieur, prises dans la force du bois. Pour cet effet, il faut que le bâti de la caisse soit établi avec des monnaies nervées et étagées dans la masse : façon indispensable pour que le travail soit bien traité.

Ce genre de Dogs-Carts appartient en réalité à la maison Binder frères.

N. 342. — *Phaeton de M.M. Croissant et Lauenstein, fabricants de voitures à Hambourg*.

A l'Exposition universelle de Londres, dans la grande galerie, le public se pressait devant un petit Phaeton sorti des ateliers de M.M. Croissant et Lauenstein, de Hambourg : — chacun admirait sa simplicité, l'élegance de sa forme, — son bon goût : — aucune peinture ne décoreit la caisse, sculptée avec beaucoup d'art dans un bois odoriférant de palissandre, et celle était bien plus riche avec sa couleur naturelle de beau rouge brunâtre, veiné de noir.

Les garnitures de maroquin bleu produisent un effet charmant ; — un marche-pied à contre-marche y était très-finement adapté. Le train couvert d'une légère peinture, d'une couleur semblable à celle des garnitures, s'harmonisait délicieusement avec l'ensemble.

Les ressorts à fincettes portaient une matresse-feuille p'us longue qu'd'habitude — mais faite avec intention, dans un but de sécurité ; — car, dans le cas où un boulon viendrait à casser, tout danger, par ce moyen, disparaît.

Peu de dorures ornent le léger véhicule, et ainsi lai donnaient encore plus de distinction. — Sur cette terre d'Albion, — pays d'essence aristocratique, où la Nobility juge si délicatement et si sévèrement les objets d'art et d'utilité que l'on crée pour elle, — aucune critique ne s'est fait entendre ; — tous les suffrages se sont réunis pour en faire l'orge : — con-

N° 289 et 395.

## PHAÉTON — SÉPARABLE

pour FORMER DEUX TILBURY,

Sorti des ateliers de M. Hayot, carrossier à Caen, — Exhibé à Londres sous le n° 258.

Avant de nous prononcer sur l'utilité ou le mérite de cette Voiture, qu'il nous soit permis de féliciter M. Hayot d'avoir eu le courage de sa force, en se mêlant aux habiles, mais trop rares, carrossiers français, qui ont envoyé à l'Exposition de Londres des modèles de voitures pour rivaliser avec la carrosserie anglaise. — Ce sera, pour nous, toujours un deuil de savoir, qu'à l'étranger, on nous a accusés, un moment, d'avoir redouté la concurrence, parce que nous avions conscience de notre infériorité; — mais, Dieu merci, et nous l'avons prouvé, ni l'idée, ni le goût, ni la perfection ne nous ont encore fait défaut; — nos éternels rivaux ont eu lieu de s'en convaincre.

Ce Phaéton, breveté, qui a paru à l'exposition de Londres, est d'une forme généralement approfondie à cette Voiture, c'est qu'elle donne un merite particulier à cette Voiture, et que peut se séparer et former alors deux tilbury distincts, parfaitement élégants et d'une solidité qui ne peut donner d'inquiétude. — Celle métamorphose se fait instantanément, sans difficulté, sans embarras, et sans qu'il soit besoin d'autre appareil, que deux branards et quelques meusins supplémentaires. Le changement est d'une telle simplicité, que l'on se demande pourquois on n'a pas imaginé plus tôt, ce Phaéton à deux fins si commodes? Il s'agit d'enlever des goujilles, ingénierement adaptées, à l'effet d'assombrir les deux caisses: les trous de ces mêmes goujilles sont bouchés par les boulons du garde-croite supplémentaire, auquel deux autres lanternes sont assujetties pour compléter la transformation; deux branards, également supplémentaires, s'adaptent parfaitement au-dessous de la palette du marche-pied, et nous le réjouissons, sans laisser rien à craindre pour la solidité. A l'égard du tilbury du devant, en considérant l'avant-train tournant sur place, quand il est à l'état de Phaéton, deux tiges taraudées suffisent, et surabondamment, à l'immobiliser; — et le devant de caisse formant tilbury, qui se trouve naturellement très-reculé lorsqu'il est en position, glisse en avant sur deux coulissoirs fort bien imaginés, et exécutés.

N. 251. — Américaine (mode de France).

Caisse pourtant tenir à l'aïse deux personnes à l'intérieur sur le derrière; un strapponin devant, mais très-petit, peut y laisser assoir deux enfants de d'auz ans. La forme nouvelle en plait beaucoup; aussi nous ne pourrions pas lui désigner de meilleurs, car nous croyons bien que tous font généralement ce modèle.

N. 343. — American-Vehicle (Américaine nouvelle pour 1852).

Ce modèle, d'une très-grande légèreté, a été exécuté dans les ateliers de M. Clochez. On croirait voir une gazelle dans son élan, tant la forme en est svelte et gracieuse; il n'y a pas de porte à la caisse, et le panneau, très-bas, peut surmonter facilement l'escalader au moyen d'un marche-pied d'une grande commodité. Les roues sont très hautes et rapprochées, ce qui rend cette petite Américaine très-roulante.

La forme, quoique toute nouvelle, se rapproche beaucoup des voitures de ce genre que l'on construisait il y a douze ans à New-York, et auxquelles les Américains donnaient le nom de *Gazelle-Vehicle* ou *Sulky-Carriage*. Ils en ont peu modifié l'idée, et les Français, qui l'ont changée très-souvent, en sont presque aujourd'hui revenus à la forme primitive, mais avec beaucoup plus de grâce et d'entendement.

L'échelle de proportion donne exactement les mesures nécessaires à la construction de cette voiture.

N. 267. — Américaine.

Modèle tiré de toutes les américaines modifiées à Paris, elle est légère et gracieuse, montée comme toutes les autres de ce genre, il est seulement utile de dire que sa disposition de caisse la rend plus accessible pour quatre places à l'intérieur.

éété récompensé par des médailles à diverses expositions locales.

Le dessin que nous donnons de ce véhicule rassemblé, et quand on le romme phaéton, ne le représente que pour la saison d'été; — mais il est facile de remarquer qu'on peut le fermer entièrement, soit en char-a-bancs couvert, soit en calèche, et l'on jugera combien cette petite Voiture est honnêtement appelée à rendre service: — si certaines personnes qui n'ont qu'un emplacement à pouvoir reniser une voiture et deux chevaux, avaient un double voyage à faire entreprendre, — un domestique, ou toute autre personne aura un tilbury pour aller au nord, — et l'autre tilbury servira à ceux qui ont affaire au sud; — tout cela avec une seule voiture peu coûteuse, solidement construite et tout à la fois élégante.

Nos 366 — 367. — Américaine. — *Wourtz*, avec rabats de transposition.

C'est en raison de sa forme cintrée, on contre-las que cette voiture a reçu le nom d'Américaine-Wourtz. Elle est à quatre places d'intérieur, mais on doit y être très-gêné; il suffirait de tenir la caisse plus longue de quatre pouces, pour que quatre personnes puissent s'y asseoir à l'aise, — et *au besoin*, le siège peut offrir dix places. Lorsque l'on veut rouler à droite, les sièges à fauteuil se changent de place à volonté, du devant, au derrière, — et si, au contraire, on veut rouler *en fermé*, on peut, facilement, y adapter une avance et des vasistas. Le dessin, portant le n° 367 à la feuille des accessoires en indique, parfaitement, la combinaison. Il faut qu'il démarre ou plein pannier, est quelquefois à palmes, — mais cela est très-insignifiant; les peintures sont généralement bleues à filets blancs; — les garnitures grises, et le plateau blanc. Le train, dont les armons sont toujours en fer, est peint en rouge; et filet blanc; — les lanternes en sont simples et carrées. Nous avons remarqué de ces élégantes voitures chez M. Vachette, dans les magasins duquel nous avons relevé le dessin que nous donnons aujourd'hui sous le n° 368.

5<sup>me</sup> SÉRIE.

Berlines de l'archevêque du Mexico et autres, avec *Broughams* et *Coupe 3/4*. — *Lansdaulents*, — *Divers dessins variés*.

N. 285. — Voiture de l'archevêque de Mexico. — Siège et entre-jaise à la française.

Huit ressorts et quatre jambes de force ciselées, huit belles glaçons coulants à fond, on peut cet équipage d'apparat. Les quatre faces ornant les panneaux de brise-vent n'auraient pas pu contrer à fond, si M. Clochez n'avait en l'ingénieuse idée de faire arraser la joute de fond avec les panneaux et attacher les mains à la joute de fond, qui, en réalité, n'est que figurée. Quatre riches lanternes sortant de chez M. Merrié ornent et meublent parfaitement la caisse; la housse et la passementerie ne laissent rien à désirer, — et des jasmins écartelés sur une frange rouge et un fond gris blanc forment un contraste heureux; l'intérieur est meublé d'un fauteuil mobile garni avec beaucoup de talent; la dureur et la peinture, exécutées avec beaucoup de soin, n'empêchent pas de distinguer le goût ex-

struction, détails, ensemble, rien n'a laissé à désirer; — c'est un ouvrage parfait, et — le flot de visiteurs qui se sont arrêtés pour l'examiner a dû prouver aux habiles fabricants qu'ils avaient exécuté une œuvre supérieure, — un objet vraiment digne, et du lieu qui renfermait tant de merveilles, et de la grande renommée que leur maison s'est depuis longtemps si honorablement acquise.

Ce Phaéton a été exhibé sous le n° 50.

N. 341. — *Escarrot-phaeton*.

Ce petit véhicule, de forme excentrique et à contours doux et moelleux, se fabrique dans quelques ateliers de Paris. Il est haut monté et n'a pas beaucoup dans le commerce, particulièrement à raison d'un siège invisible adaptée à sa partie postérieure. — Il repose, quand il est développé, sur une ferrure qui porte le nom de *parade-ferrure*, et dont le but est de consolider les deux crosses de derrière, auxquelles est ingénierement pratiquée une cave, servant à renfermer le petit siège appuyé sur les crosses, ainsi qu'on peut le voir au dessin.

L'invention de ce modèle, aussi joli qu'ingénieux, date de cinq ans environ. — Il est dû au talent de M. Bœcquet, carrossier aux Champs-Elysées.

Il est vrai d'ajouter que le genre et le goût en ont été plusieurs fois depuis modifiés ou perfectionnés.

N. 343. — American-Vehicle (Américaine nouvelle pour 1852).

Caisse pourtant tenir à l'aïse deux personnes à l'intérieur sur le derrière; un strapponin devant, mais très-petit, peut y laisser assoir deux enfants de d'auz ans. La forme nouvelle en plait beaucoup; aussi nous ne pourrions pas lui désigner de meilleurs, car nous croyons bien que tous font généralement ce modèle.

Ce modèle, d'une très-grande légèreté, a été exécuté dans les ateliers de M. Clochez. On croirait voir une gazelle dans son élan, tant la forme en est svelte et gracieuse; il n'y a pas de porte à la caisse, et le panneau, très-bas, peut surmonter facilement l'escalader au moyen d'un marche-pied d'une grande commodité. Les roues sont très hautes et rapprochées, ce qui rend cette petite Américaine très-roulante.

La forme, quoique toute nouvelle, se rapproche beaucoup des voitures de ce genre que l'on construisait il y a douze ans à New-York, et auxquelles les Américains donnaient le nom de *Gazelle-Vehicle* ou *Sulky-Carriage*. Ils en ont peu modifié l'idée, et les Français, qui l'ont changée très-souvent, en sont presque aujourd'hui revenus à la forme primitive, mais avec beaucoup plus de grâce et d'entendement.

L'échelle de proportion donne exactement les mesures nécessaires à la construction de cette voiture.

N. 267. — Américaine.

Modèle tiré de toutes les américaines modifiées à Paris, elle est légère et gracieuse, montée comme toutes les autres de ce genre, il est seulement utile de dire que sa disposition de caisse la rend plus accessible pour quatre places à l'intérieur.

quis qui a présidé aux sculptures nombreuses qui ornent l'entretoise et le siège à la française.

N. 364. — *Clarence de remise, à Londres, avec le rabat.*  
Ce Clarence, sur lequel nous avons représenté un complet, est connu à Paris sous le nom de berline, et, assez d'en permettre facilement le graissage, elle est à tête mobile ; — les ressorts du devant sont à pinceaux et à mains ; ceux de derrière sont montés à cinq ressorts, et l'étagement en est invisible ; le tout repose sur des essieux à patentes, avec boîte en fer. — Les roues, hautes et rapprochées, donnent à cette voiture un roulage plus égal et plus prompt. — La prime de la caisse et du train est fond grenat, réchampie cérise avec cuoille, long de 8 pieds français. Les portières, dont la largeur est de 22 pouces, sont ouvrir et fermer les marchepieds, — en même temps qu'elles s'ouvrent et se ferment d'ellesmêmes. Des roues de devant de 33 pouces de hauteur, et une voie de 42 pouces, de devant en dedans des jantes de roues, donnent la facilité de tourner sur place, sans toucher au passage de la caisse. Les ressorts à pinceaux sont de forme roulée, pivotante, procurant, tout à la fois, de la force et de la douceur, et d'un effet gracieux.

N. 325. — *Carrosse de M. Harding.*

En examinant une parville excentrique, on ne peut (si l'on est connaisseur) se empêtrer sur les talents de l'exposant, et nous allons ici lui faire une part apoligote, que très large.

Regarder ce carrosse à cause circulaire avec des jantes ouvertes en ovale et des cuirasses un peu mal suivis ; mais n'importe, il y avait des difficultés à vaincre. La housse bizarre, trop petite et cependant riche de fourrures et de façons n'est pas belle ; les garnitures intérieures soyeuses, frangées et assez rebondies sont vraiment ce qu'il y a de moins ragoût. Les lanternes sont d'un goût très vicieux ; les armières nous paraissent avoir été composées à Gilead ; l'entretoise date bien au moins de Jacques I<sup>er</sup>, et les ressorts sont mieux que cela ; ils sont antéduivis, et ne peuvent avoir de date.

La peinture est très-bien, et ce n'est pas de la faute de M. Harding, car elle fait contraste avec tout le reste ; enfin, la première révolution qu'on devait s'en faire, en se plaçant juste en face, c'est que ce devait être un exposant au moins clinique qu'en était l'inventeur ; mais pas du tout, c'est bien un bon carrossier anglais. M. Harding ; aussi, en cette qualité (ce carrosse sorti des ateliers de M. Harding, oungacré), nous l'avons affublée de deux chevaux persans, d'un cocher anglais et trois valets idem.

N. 34. — *Berlines à trois courbes, exécutée dans les ateliers de M. Dunaine, currossier, rue Lepetrier, n. 48, à Paris.*

La caisse a trois courbes ; elle est garnie en soie rosée, galon gris et cerise, avec pavillon à rosace ; — La garniture des roulettes des glaces, boutons et contre-poignées est en nacre de perles ; — les glaces sont à double biseau ; — les lanternes, en plaque d'argent, sont ornemées de riches garnitures ciseelées ; — le coffre est détaché de la caisse ; il supporte un siège à housse en drap gris, avec passementerie rosée et cerise ; cette housse peut être à volonté renouvelée par un siège à la française ; — le cord. du cocher est un porté-voyage caoutchouc ; — un miroir sur chanières et placé à l'intérieur ; au moyen d'un mécanisme ingénieux et d'une grande simplicité, on incline ce miroir, ou on le relève à volonté pour les différents degrés de miroir. — Derrière cette charmante voiture, se trouve une en re-toise à moutonnets renversés et assujettus entre les deux crosses de la caisse : on peut le remarquer.

placer par un siège en raison du goût et des besoins ; les cols des cygnes carres, attenant à la caisse, sont en fer ciselé et reposent sur un dessus d'avant-train en fer et d'un nouveau système ; — la cheville onyrière est à douille, et, afin d'en permettre facilement le graissage, elle est à tête mobile ; — les ressorts du devant sont à pinceaux et à mains ; ceux de derrière sont montés à cinq ressorts, et l'étagement en est invisible ; le tout repose sur des essieux à patentes, avec boîte en fer. — Les roues, hautes et rapprochées, donnent à cette voiture un roulage plus égal et plus prompt. — La prime de la caisse et du train est fond grenat, réchampie cérise avec cuoille, long de 8 pieds français. Les portières, dont la largeur est de 22 pouces, sont ouvrir et fermer les marchepieds,

N. 345. — *Landau.*

Ce landau est une imitation de voiture à double suspension ; quoiqu'il soit à simple montage, il est presque aussi compliqué, mais aussi est-il plus roulant. — Le dessin n° 244 représente cette voiture avec une parfaite exactitude. Ses belles croasses, bien ferrées derrière et devant, se marient on ne peut mieux avec les montonnets de derrière, et supportent sur les montonnets de devant une belle et hardie, elles reposent devant un très-beau coffre ; gracieuses et hardies, elles reposent derrière en châssis, posant sur des moutonnets brisés ; et à fourches qui donnent beaucoup de douceur. Les ressorts à pincettes de devant sont longs et également doux ; mais le printemps mérite est dans le mécanisme de la frimature de caisse, où deux bûches pratiquées au-dessus de la charnière, et se brisant au développement, disposent à cette fermeture à se rebattre à plat, mieu et plus facilement que l'on n'était parvenu jusqu'à ce jour à faire.

Le mécanisme en est indiqué par des dessins sur lesquels les gens de l'art pourront aisement se reconnaître.

N. 334. — *Coupe, Chaise à deux places, pour 1853, dit Brougham, prononcez Broumme.*

Tirée de l'anglais, cette forme n'aurait peut-être rien de séduisant, si l'on ne se lassait pas de toujours voir la même chose (c. la est heureux du reste, puisqu'en donnant la disposition au goût, du travail au fabricant, le c. maniere y gagne considérablement) ; le derrière de la caisse est en tout point pareil au Clarence qui est en regard, sans cependant être autant arrondi du dos-sier : mais le devant est tout simplement et même pareil aux Goupes de la mode précédente ; les ressorts sont de forme française, le train est très-léger et la voie si étroite qu'une cheville avancée ou un avant-train à système devient absolument inutile. Le siège du cocher n'est que pour une place et le marchepied de la caisse est recouvert par une palete tenant à la portière, manière la plus simple et qui sera toujours la plus goûte.

La garniture intérieure est en velours grenat, galon cramoisi tout en soie. Les petites garnitures de glaces, boutons et contre-poignées sont en ivoire ; le tapis de pied en mouton d'Espagne, et les dessous de coussins en maroquin grenat. Le fauteuil du cocher n'est point garni, et il porte un coussin de cuir verni noir avec une pente également en cuir verni noir et piquée avec soin pour tenir la doubleure ; la peinture de la caisse est d'un brun de Van-Dick très-foncé ; le filet ponçant, en caoutchouc ; — un miroir sur chanières et placé à l'intérieur ; au moyen d'un plaque blanc, donne un aspect distingué ; les lanternes sont à rélecteurs, et les verres sibien taillés et biseautés qu'on les croirait de cristal. Le Coupe, quoiqu'un peu haut monté, ne laisse rien à désirer, et M.M. Baudier, de chez les assujettus entre les deux crosses de la caisse : on peut le remarquer.

Si nous lui donnons comme titre : Coupe de 1853, c'est que nous en avons vu un très-grand nombre en construction dans divers ateliers.

N. 388. — *Clarence demi-rond.*

Berline à quatre places ; son origine est anglaise et dérive du Brougham, avec cette différence que les panneaux de bretelles suivent tout le long de la caisse jusqu'au siège, sans être rentrés autrement que par un devers qui sort à rétrécir le siège de dix-huit centimètres sur la largeur de la caisse. Ce genre de voiture se fabrique plus particulièrement chez M. Etheridge de Paris, qui en a modifiée la forme, et égard à celles de Londres.

N. 380. — *Coupe 3/4, exhibé sous le numéro 958.*

M. Saunders, l'inventeur des avant-trains à deux chevilles, est le constructeur de ce coupé à col de cygne, qui ne sera sans doute pas trouvé très-gracieux à Paris, en raison de ce qu'il diffère trop des coupes ordinaires. Mais pour nous, qui l'avons examiné avec soin, et qui nous flattions d'être impariaux, nous ne pouvons qu'en faire l'éloge qu'il mérite justement.

Une caisse fort bien établie, à laquelle une glace demi-ronde donne une clarté magnifique, est montée sur un train à dix ressorts exceptionnellement disposés ; les deux branards en fer portent, derrière, un petit ressort auquel s'attache une sous-prente de cuir garnissant un ressort an é, posé à rebours, sur le devant. Le siège, de forme col de cygne, est fixé aux branards avec une solidité exemplaire de reproche, et porte deux autres ressorts à main, tenant un rond de cuir qui est assujetti aux petits ressorts de caisse, ce qui fait en tout dix ressorts très-peu longs, il est vrai, mais très-bien disposés.

L'avant-train à double brisure est donné en dessin à notre numéro 382, où sont décrits quatre systèmes différents. Nous avons vu rouler une parville, voiture et, da même fabriquant ; nous avons monté sur le siège et dans l'intérieur, ce qui nous oblige à apprécier avec avantage les mérites de cette production, et à dire également que, connue cachet de bon ton, nous adhérions à le lui reconnaître.

N. 340. — *Landau à deux et à quatre places, exhibé sous le numéro 982.*

L'avant-corps indiqué sur le dessin est un verre rond et fort évasé ; il s'adapte sur le devant avec assez de facilité et sans alors à donner les quatre places annoncées. Les ressorts sont de forme assez bizarre. Nous l'avons dessiné à l'Exposition, et nous ne pouvons véritablement dire s'ils sont bons ou mauvais, mais les dispositions de la caisse sont très-bien établies.

N. 281. — *Brougham.*

Le plus simple dans sa forme comme dans sa construction, aussi est-il le plus général, et demandé par les gens de bon goût. Son avant-train est à deux chevilles excentriques ; des branards et une volée peuvent s'y adapter de manière à pouvoir y utiliser un seul cheval ou deux à volonté. Il est plaqué de baguettes jaunes et orné de lanternes et poignées de même ; la garniture intérieure est couleur mastic, tant pour le drap que pour le maroquin ; les galons sont laine et soie. Les stores en sont gris, percé avec des trous gris rose. Point de marchepied puisqu'il se monte très-bas. La peinture de la caisse, d'un beau grenat foncé, est filée en laque rose et glacé de carmin, ce qui donne à tout l'ensemble un air coquet et de bon ton.

N. 561. — *Coupe-chaise*.

Ce modèle est l'avant-dernier sorti ; il est assez ordinaire, monté avec un avant-train à deux chevilles, ce qui lui donne beaucoup de raccourci dans le train, dont les roues de devant sont très-hautes, et par conséquent très-rapprochées de celles de derrière, car elles ne laissent entre elles qu'une distance de 79 centimètres, assez pour qu'on puisse monter facilement sans être gêné par les-dites roues. La caisse est très-petite et ne mesure que 4 mètres 12 centimètres de longueur de ceinture. Le panneau de brisement est à forme cat de poule et donne alors facilité pour s'asseoir au fond, et la petite cave apparente en dedans des moutonnets, sert à diminuer la hauteur des panneaux de custoile. Cette forme assez goûtee est en partie sortie des ateliers de M. Keller.

N. 276. — *Brome*.

La caisse est longue à la ceinture de 42 pouces ; elle a également 42 pouces de largeur à l'endroit du pied d'entrée, 38 pouces derrière au pied cornier, et 40 pouces devant. La hauteur est combinée suivant la joue de fond.

Lorsque la caisse est montée à la hauteur de terre, comme sur le dessin, on fait les roues de devant 6 pouces plus basses que l'élévation du passage, et on voit qu'elles sont encore au moins de 36 pouces de hauteur. Un essieu à platin, avec des ressorts de 8 pouces d'écartement, donne la mesure nécessaire pour démontrer que la sellette droite (comme la figure représentée) n'a pas besoin de cintre en contre-bas ; le lisoir, qui habituellement est pareil à la sellette, est à ce modèle centré, pour recevoir la cheville ouvrrière, qui entre dans une pièce ferrée, comme on la voit indiquée au-dessous d'avant-train, ce qui donne lieu à un rapprochement des roues de devant à celles de derrière, aussi extrême qu'aux avant-trains à double cheville, et qui du moins tourne circulairement. Nous croyons superficiellement de donner d'autres explications, sinon que si nous donnons les mesures au pied au lieu du mètre, c'est que nous savons très-bien que, dans ce métier, on se sert toujours du pied de roi.

N. 225. — *Coupe-chaise*.

Monté très-près de terre, il n'a pas besoin de marche-pied à pincettes et cinq ressorts ; croissances longues et gracieuses, bouchier se repliant pour porter coiffre, siège à jour monté sur coffre par de petites fermetures très-bien disposées, fauteuil de siège garni en cuir verni noir, lanternes modernes et bien établies, couleur bleu foncé, flet blanc et plaqué jaune, train rouge et réchauppi noir, roues très-hautes et boîties à patentes, en tout, un petit coup très-joli.

N. 330, 351. — *Coupe-chaise de M. Moussard, carrossier*, avenue Montaigne, 38. — *Coupe-chaise exposée sous le numéro 657*.

Ce coupé, dit, en anglais, brougham, prononcez broume, est de ville et de voyage. Bien que nous n'aimions pas les voitures qui servent à deux fins, nous sommes cependant obligés d'avouer que, pour celle-ci, les accessoires de voyage reflètent, elle possède toute la grâce et l'élegance désirables ; elle a même mieux encore, elle est de mode aujourd'hui, ce qu'il, avec son cachet d'exécution, lui donne une véritable supériorité ; elle se fait remarquer par un nouveau système d'avant-train breveté, sans garantie du gouvernement. Ce système s'étudie parfaitement sur le dessin en regard ; il consiste dans une seule cheville ouvrrière avec double, se graissant à l'huile comme une patente, sans être obligé de démonter l'avant-

train. Le point de centre étant très-avancé permet de raccourcir infinité, et même plus qu'il serait nécessaire. C'est assez prouver qu'il est préférable aux avant-trains à deux chevilles, pour lesquels mesme les Anglais ont déposé une grosse somme d'intelligence ; sans pour cela posséder un bien grand mérite.

Deux nouveaux systèmes d'essieux ont été appliqués à cette voiture, l'un pouvant servir en voyage, n'avant qu'un seul essieu, portant bagage et donnant une aussi faible pression qu'on desire ; l'autre ayant double boîte creuse en fer, ne se grasant que tous les ans.

Un nouveau genre de marche-pied mécanique, invisible à l'œil, se déployant en même temps que la portière, et pouvant aussi s'appliquer à toute espèce de voitures.

Des bœufs de canne sans saillie ne se graissant pas. — Un ressort qui fait refermer la portière d'elle-même et évite, par cela même, les accidents à la descente.

Cette voiture renferme aussi dans son intérieur : 1<sup>o</sup> deux estrançotines mécaniques, l'une de fare et l'autre attenant à la banquette de derrière, dont on peut se servir à volonté, et de manière à ce que trois personnes soient assises dans le même sens, ce qui est plus commode ; 2<sup>o</sup> une glace-miroir dans le panneau de devant, se relevant d'elle-même au moyen d'un ressort ; 3<sup>o</sup> une cachette impossible à découvrir, ayant cinq serrures pour y arriver : les lanternes sont d'un nouveau genre et à réflecteur, portant la lumière plus loin et plus vive que toutes les autres.

La voiture servant en voyage reçoit, tant devant que derrière, sur le bouchier qui est à charnières, des malles faciles à placer et à enlever, sans nuire à son élégance.

N. 297. — *Coupe trois-quarts, origine anglaise*.

C'est, à notre avis, le plus bel équipage en ce genre. Figurez-vous quatre places confortables dans l'intérieur ; à l'extérieur, une forme svelte et gracieuse, un marche-pied simple et à recouvrements, adhérant à la porte, de manière que la marche inférieure est toujours propre. Ce marche-pied, à l'aide du jeu de la porte, fonctionne ainsi sans le secours d'un valet de pied. Aussi ne voit-on guère qu'un seul domestique sur le siège. Ce siège n'est pas très-large et présente ainsi une grande légèreté tout en faveur de la caisse qu'il dégagé, et dont il laisse aussi admirer toute l'élegance.

Le mot *trois-quarts* vient de ce qu'un avant-corps avec glaces arondies est adapté sur le devant au-dessus du passage de roues. La joue du fond de la caisse est plus large que d'habitude. Cette disposition innove de la forme ordinaire dans le but, bien entendu, de donner à ce coupé deux places à l'aise sur le devant, exactement comme dans une berline, avec cet avantage que l'on obtient une plus grande légèreté.

A Paris, comme à Londres, il a généralement remplacé la berline.

M. Mulinier, *coach maker long acre from London*, a construit cette jolie voiture.

Il en roule beaucoup de semblables à Londres. Le montage de derrière n'est pour ainsi dire que des ressorts retournés ; cependant il faut encore une certaine étude pratique afin d'équilibrer exactement la caisse sur ses ressorts, et ce but est heureusement atteint, grâce surtout à l'exécution ponctuelle des mesures données par le dessin N. 297. Elles sont de tous points bien observées. Le montage est parfait ; il fonctionne bien. Les deux ressorts d'essieux sont assujettis aux deux res-

sorts de crosses par des menottes en cuir, et la maîtresse feuille de ressort d'essieux doit être assez forte, dans son cintre, pour ne pas fléchir à cette place. Le bouchier-derrière, que l'on peut démonter aisément, et, contre contre, doit être décomposé pour démonter le modèle du garde-crotte, et la partie représentée sur le dessin est combinée sur l'adhérence qu'il doit avoir avec la position d'un timon.

Quant aux mesures, l'échelle de proportion les donne.

N. 333. — *Clarence d'actualité, exhibé sous le n° 807*.

Dans les rues de Londres, si une voiture neuve se fait remarquer par deux beaux chevaux et un cocher d'un chic distingué, c'est assurément le Clarence ci-numéroté. Une caisse, quoique assez longue, est encore arrondie derrière pour donner non de la place, mais du coup d'œil ; le devant est tout à fait circulaire et laisse glisser une glace alternative l'une sur l'autre ; deux petites ouvertures en carré oblong ornent le pareau de custoile, et deux ailes, à leur côté, portent le pareau de la désagréable occasionnée habituellement par le fonctionnement des roues, dont la vitesse du jour gêne la vue et envoie de la poussière ou de la boue ; deux beaux moutonnets, ou croises allongées, ornent le derrière et portent au fonctionnement des roues, mais n'en sont pas moins de poids à la voiture.

Un Clarence, pareil au modèle 333, est exposé à Londres, sans numéro d'ordre ; nous ne pouvons donc en donner la description exacte, mais nous pourrons assurer qu'il est moins bien exécuté et beaucoup plus lourd que celui que nous donnons et que nous avons relevé chez M. Torn frères, carrossiers, Joon-Street, Oxford-Street, à Londres.

Il y a encore une autre forme de Clarence qui se fait à Londres depuis bien des années, et que quelques carrossiers parisiens (tels que M.M. Eherler et Clochez) commentent faire ; ils sont de formes plus allongées et se montent plus haut de terre ; on en trouvera les dessins chez M. Guillot, qui ne peut les fournir au Journal, vu la confusion occasionnée par l'Exposition universelle de Londres, qui fournit 410 dessins pour le *Panorama universel*.

N. 400. — *Coupe de Gala*.

Monté à cheche droite sur ressorts à jambes de force garnies de bois, ressorts anses grands et fort beaux ; housse riche garnie or et argent, drapée, tuyautée, frangée et armoriée, supportée par un riche siège en bois sculpté à la française, une caisse gracile et découpée de deux courbes allongées au pavillon, est supportée par des mains ciselées à tête de léopard, l'entre-toise à moutonnets renversés et ornés de mains et parements en plaqué, est supportée par des sculptures du même ordre que celles du siège de devant, de belles poignées et contre-poignées en passamanerie, l'oposent sur une galerie en fer plaqué, ciselée et masquée de chaque côté par de belles rosaces à têtes de chimères, s'harmonisant parfaitement avec



dition faite à celui de Daumont. Nous avons relevé ces harnais dans les ateliers de M. Gérin.

N. 391. — *Harnais de Daumont.*

M. Pears, de Londres, nous a exposé de très-jolis harnais bien plaqués et bien venus, et ce qui nous a un peu étonnés, c'est que la façon est en tout pareille à celle de France, tant pour les colliers que pour les mantelets et reculées, excepté, cependant, les mors qui conservent longtemps encore ce cachet anglais que l'éperonnerie représente si bien.

N° 397. — *Harnais de cabriolet, exécuté dans les ateliers de M.M. Dureaud Estachon et comp.*

Rue Richer, à Paris.

C'est une bonne fortune pour nous d'avoir à parler de belles choses, — d'ouvrages utiles et bien exécutés — l'art exquis uni à la matière. Il en est ainsi du beau harnais de cabriolet fabriqué par M.M. Dureaud Estachon et compagnie.

Une jolie bride à œillères carrees et à coins arrondis, — un frontail et des coquards en veleurs, des panures à crachet, — une musserolle à dessins distingués, et un mors à la Wellington, le tout, gracieux d'ensemble et d'élegance nouveauté.

Un collier surmonté de magnifiques et modernes attelles avec chapiteaux et parancins parfaitement établis. Une sellette droite ornée de porce-brancards d'un nouveau modèle et de clés en rapport, relient une croupière, surportant un recoulement très-léger et d'un charnant fini. Tout le plaqué est de qualité supérieure et le cuir de premier choix. A tant de qualités, joignez une façon du goût le plus pur, et les soins extrêmes apportés par des ouvriers d'élite, — annauxx de leur art, et convenons qu'il est difficile de rencontrer un harnas, non pas qui soit préférable, — mais qui puisse égaler celui dont nous offrons aujourd'hui le dessin, assurément bien inférieur au modèle et qui n'en peut donner qu'un faible idée.

Nous avons vu dans les ateliers de M.M. Dureaud Estachon et compagnie, des harnas à la Daumont, qui nous ont séduit, tant ils nous ont paru beaux et bien faits, malheureusement, ces messieurs étaient entrain de les expédier, et nous sommes obligé d'en ajourner la description.

Nous félicitons M.M. Dureaud Estachon d'apporter autant de soins et de conscience dans les objets qu'ils fabriquent; — d'ailleurs les nombreuses commandes qui leur sont faites, en justifiant de leur mérite, excitent leur sollicitude à toujours bien servir, et à se surpasser même, si cela était possible.

N° 397. — *Lanternes-ogives à trois réflecteurs, Lanternes-ovales à deux réflecteurs, de la fabrique de Messieurs Bernou, Enocq et comp., Société des fabricants de Lanternes de Voitures.*

58, rue de la Pépinière. Paris.

Nous avons admiré chez ces fabricants si justement estimés, entre autres objets remarquables, deux lanternes de voitures d'une richesse et d'un goût parfait, — les premières, très élégantes, sont à ogives avec trois réflecteurs; les glaces en cristal, sont à pans cintrés et à bord's biseautés. La cheminée est également en cristal émaillé sur ses bords.

Les secondes sont des lanternes ovales, à deux réflecteurs, — d'un genre plus sévère, mais non moins gracieux; — glaces à bords coupés, genre boules, — bobèche cristal à reflets roses. La serrissure des glaces et les ornements sont d'ar-

gent plaqué, et rien n'est mieux conçu comme légèreté, dessin et caprice.

Déjà la grande aristocratie s'est emparée de ces nouveaux modèles, et le soir, quand nos belles patriciennes se rendent aux bals de l'Opéra, — il semble voir de riches orfèvreries d'Odilon scintillant sous le feu de lumières électriques. C'était avant-hier, rue Vivienne, — la foule était rassemblée devant la porie de M. Adolphe Maillet, le chef renommé des magasins de l'*Enfant prodigue*, — et tandis que la Princesse M\*\*\* faisait acheter l'un de ces admirables châles, qui font réellement fievreusement tant de jolies têtes, — chacun commentait et s'extasiait sur les magnifiques lanternes de sa voisine, projetant au loin, sur la place de la Bourse, leur éblouissante clarté. C'est là que nous fûmes à même de pouvoir bien apprécier, non seulement la richesse et le bon goût de ces lanternes, qui ne sont qu'accessoire, mais le bel effet de leur lumière renvoyée en longs rayons de feu par les réflecteurs.

N. 372. — *Harnais de M. Prax et Lambin.*

Ces harnais sont remarquables par la boulangerie de forme belle et riche: le cuir et la façon en ont été appréciés par le jury, qui a décerné une médaille à M. Prax et Lambin.

N° 375. — *Équipement des Pachas d'Alexandrie, par M.M. Prax et Lambin frères, de Paris.*

A propos du splendide équipement de M.M. Prax et Lambin frères, qu'il nous soit permis de jeter un coup d'œil retrospectif sur la Carrosserie française produite à l'Exposition universelle de Londres.

Il dépendait de nos grands artistes en ce genre de se placer au premier rang, au sein des industries européennes similaires. — C'est une belle occasion perdue, et un avantage important bien gratuitement étudié. Avec les lourdes élégantes, solides, et, tout à la fois légères des voitures sorties des ateliers de MM. Charon-Sauzier, Belvallet frères, Ehrler, nous ne pouvons véritablement pas redouter la concurrence de la carrosserie anglaise.

Déjà, et tous les connaisseurs fêneront de tous les pays en tombant d'accord, — pour la décoration intérieure et l'élegance de la posementerie, — pour la forme extérieure de la voiture, pour la douceur des ressorts, la simplicité du train, nous avons une supériorité réelle sur la facette de nos voisins; reconnaissons aussi que, pour la force et la légèreté du bois, pour le fini du travail de la ferrure, pour l'éclat et la dure du vernis, les Anglais sont d'habiles maîtres.

Il est à regretter que nos premiers fabricants de Paris n'aient pas courtoisement accepté le cartel de la ville Anglaise; mais si, au Palais-Cristal, notre carrosserie n'a pas brillé de tout son éclat, et s'est trouvée à peine représentée, il s'en est peu fallu que les admirables produits de la sellerie française ne le fussent pas du tout.

Heureusement, une maison, — au sein de cette indifférence, de cette penurie nationale, s'est dressée en face du défi de l'étranger, en disant comme la Mécène antique: « *Moi, seule, et c'est assez.* »

Cette maison, qui, par sa généreuse initiative, a si bien mérité de la France, disons-le à sa gloire, est la maison Prax et Lambin, de Paris. Pour rivaliser avec les nombreux concurrents, venus de toutes les coins du monde, — pour soutenir l'idée française, — ils se sont ingénierés, et de belles œuvres se sont révélées: — Selles militaires, selles civiles, de chasse, de

femme, etc., — harnais superbes, — tout cela coquet, brillant, élégant par la forme, l'excellence de l'exécution et le choix de la matière employée.

Une Selle turque se faisait particulièrement remarquer par sa grande richesse: — destinée au Pacha d'Alexandrie, elle nous a paru d'un goût si parfait, qu'il nous a fallu, qu'avant de la laisser havener sur la terre des Pharaons, nous en avons fait le dessin.

Cet équipement est orné dans le goût oriental: la housse, richement brodée, porte les armes de Turquie, — et de gracieux caprices courent en filigranes d'or sur un fond de velours cramoisi: des étriers commodes, — damasquinés, foulis à jour comme une œuvre de Bérento, complètent ce bel ouvrage.

La Turquie et l'Algérie — avaient envoyé de beaux équipements, des housses étincelantes, — mais la Selle de Prax les surpasse — et leur était bien préférable à cause de l'élegance du dessin, — de sa forme légère et de la faveur du public.

La mérie de M.M. Prax et Lambin ne s'est pas renfermée dans cette seule Selle de luxe: — on remarquait encore la Selle brevetée, dite à *tous chevaux*, et distinguée essentiellement de la selle anglaise par l'argon, qui est en bois plein, nervé et sans aucune ferrure, — ce qui la rend d'un tiré plus léger. Cette Selle a été adoptée par le Ministère de la guerre et les Comités de cavalerie pour l'armée française: — les officiers des armées étrangères n'ont pas été les derniers à en étudier l'excellence et la perfection.

Des Selles, dites *anglaises*, — mais portant le poignçon et le caractère français, se sont produites avec avantage auprès des véritables Selles anglaises.

Selle à *arçon-ouïe*: cette Selle, inventée par notre excellent professeur d'équitation, M. Baucher, et dont M.M. Prax ont poussé haut la perfection, est d'une flexibilité qui lui permet de s'adapter à tous les chevaux. On sait, que de l'argon dépasse la durée d'une selle; — et l'on peut dire que celle-ci est *inusable*, puisque le bois n'entrait aucunement dans la construction de l'argon, — ce dernier, qui est en cuir, tout en étant moelleux et ferme, ne peut jamais se casser.

Une Selle *de promenade*, — la seule que nous ayons vue dans ce genre, — et dont la couverture forme, elle-même, une seconde selle, — que nos voisins d'outre-Manche appellent Selle *Sommersay*, et que nous appelons *Selle-Voltaire ou de chasse*.

Une Selle *de dame*, — formée de trois pièces. L'exécution présentait de grandes difficultés, qui ont été habilement vaincues.

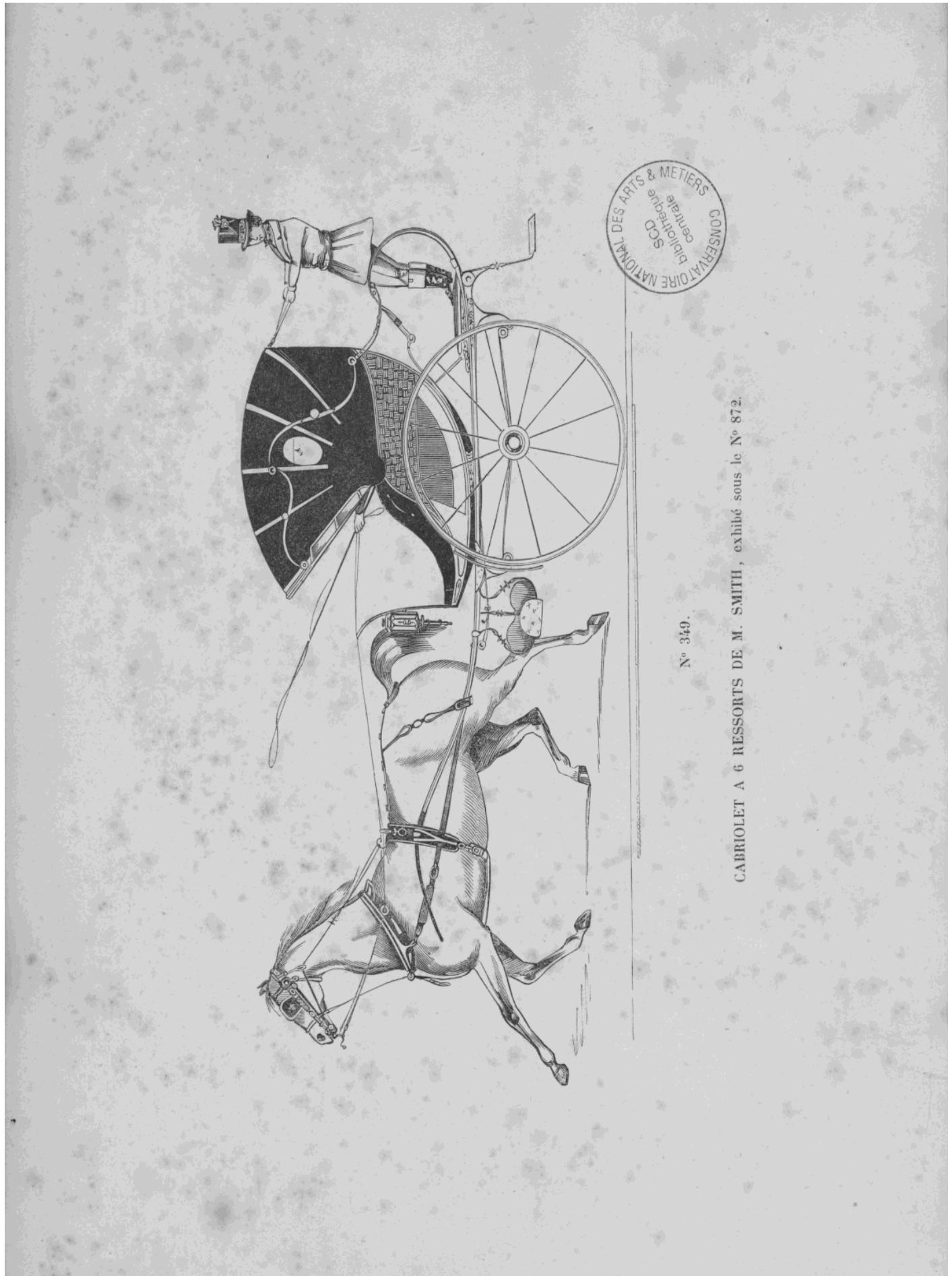
Quarante bridés, vraiment remarquables, et des harnais très-beaux, dont nous donnons ici le dessin (n. 372), complètent cette collection, la plus riche et la plus variée que l'on ait vus jusqu'à présent.

Pour terminer, ajoutons que le jury anglais s'est montré juste et impartial: — il a été accordé à nos habiles industriels une médaille, et de nombreux commandes leur ont été faites par les visiteurs du Palais de Cristal.

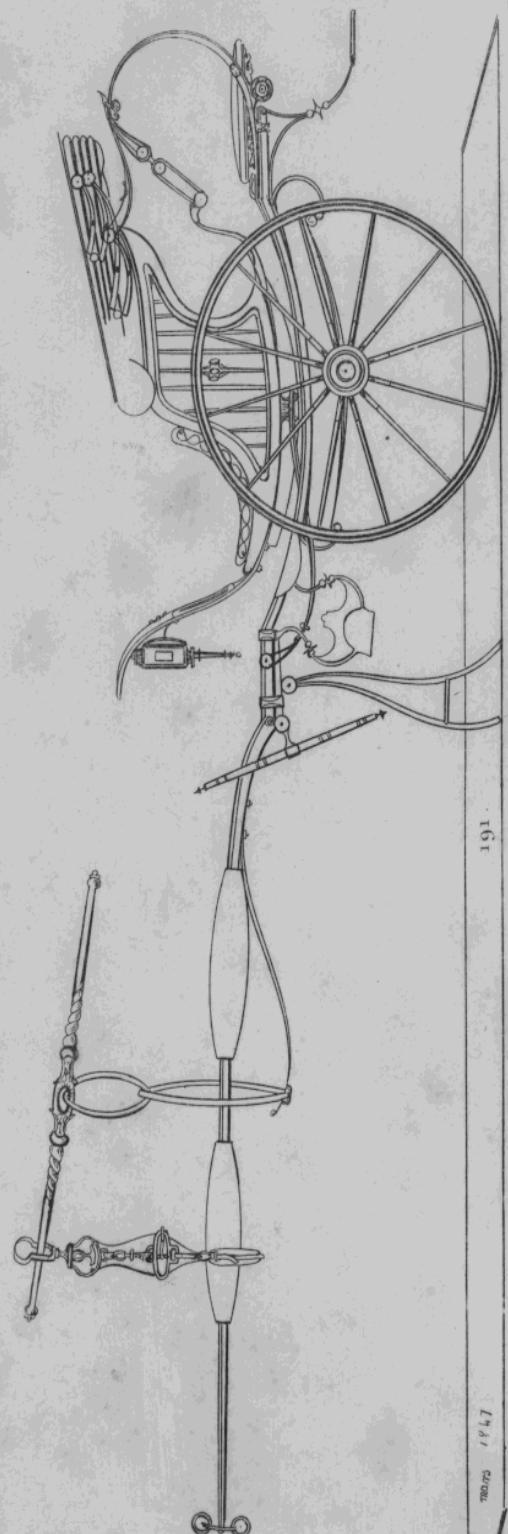
N° 390.

Cette selle ne diffère de la précédente que par les palettes, qui sont remplacées par des boursourelles; c'est ainsi qu'on les présente à Constantinople.

Montmartre, imp. Pilloy frères.







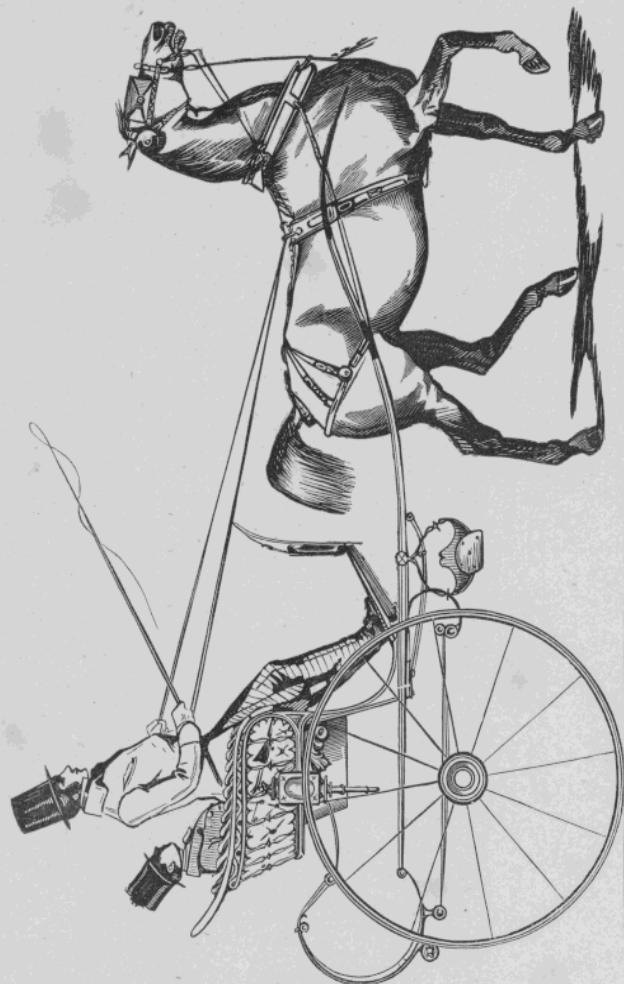
*Garrick à Pompe.*

Nouveau Modèle.

Dessiné.

Paris, Publié par Gauthier, 64, Rue Lepicard.

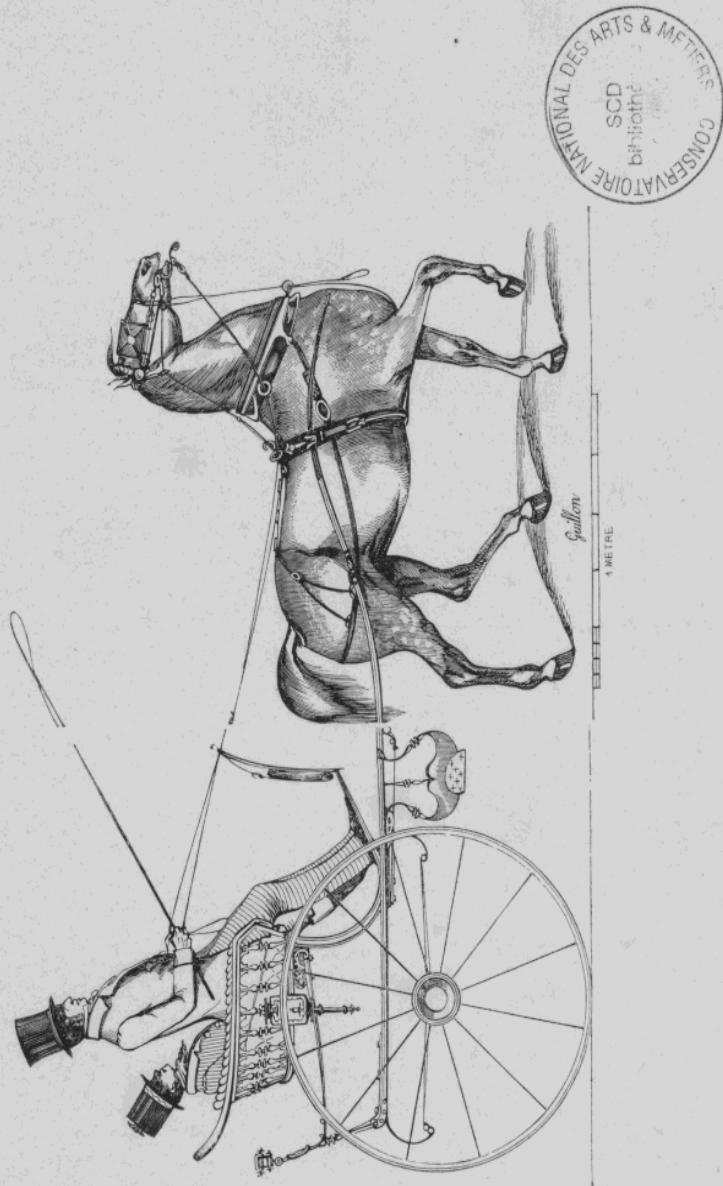




Exposé sous le N° 717.

347.  
TILBURY-ANGUS. — Montage à 8 ressorts.



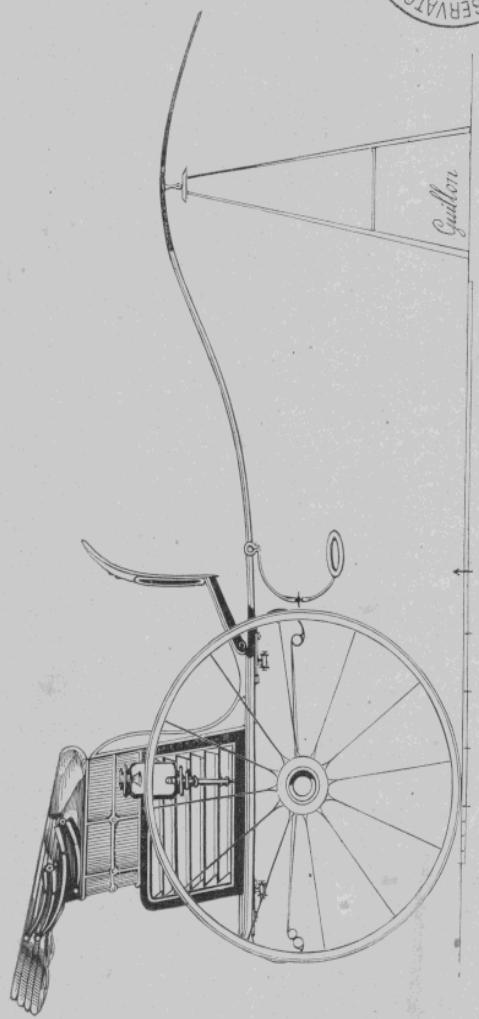


Guillon, 21, rue Lamartine,

N° 357.

TIJBURY-TELEGRAPHIE, MODE DE PARIS.



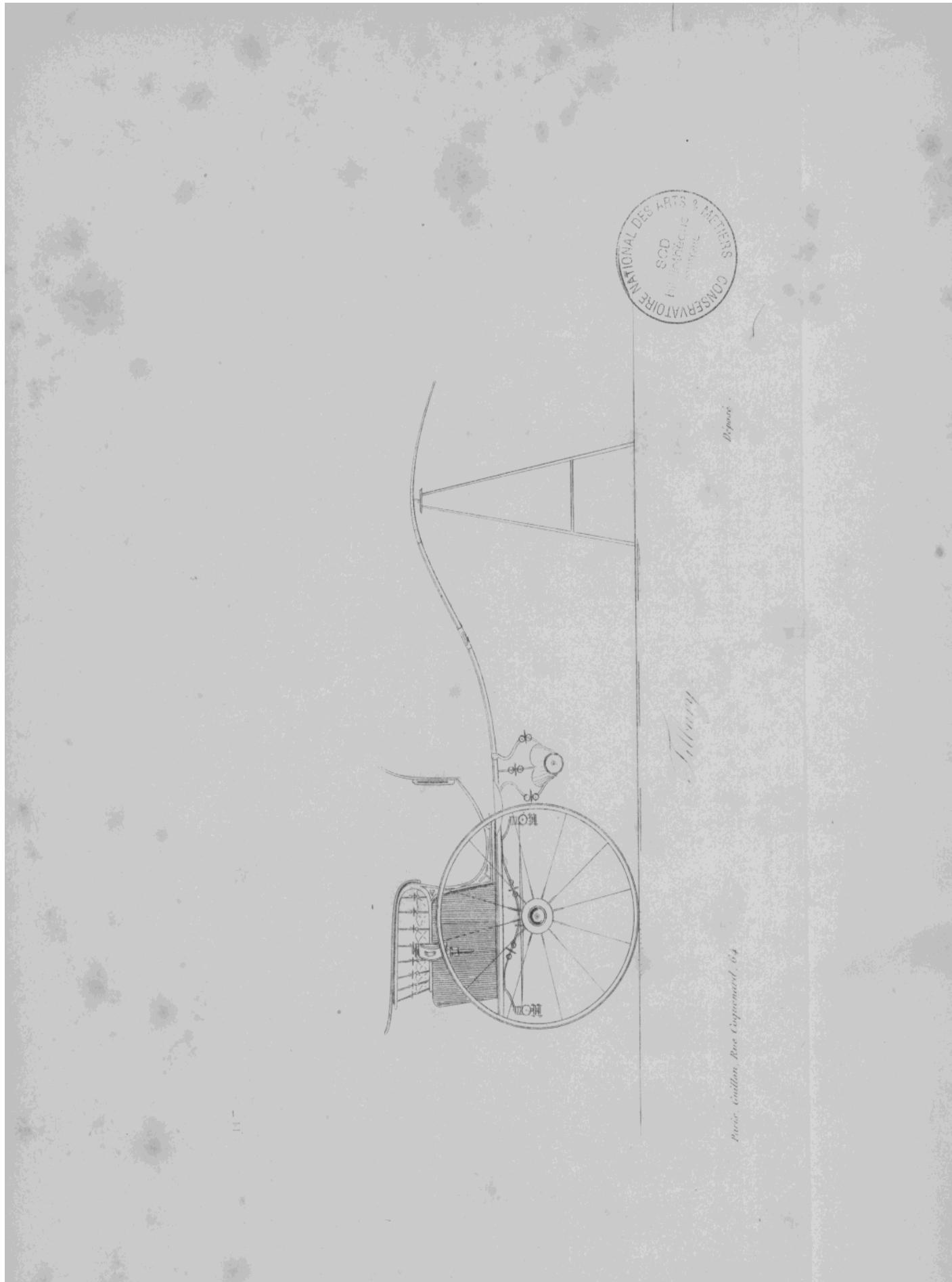


Guillot, 21, rue Lamartine.

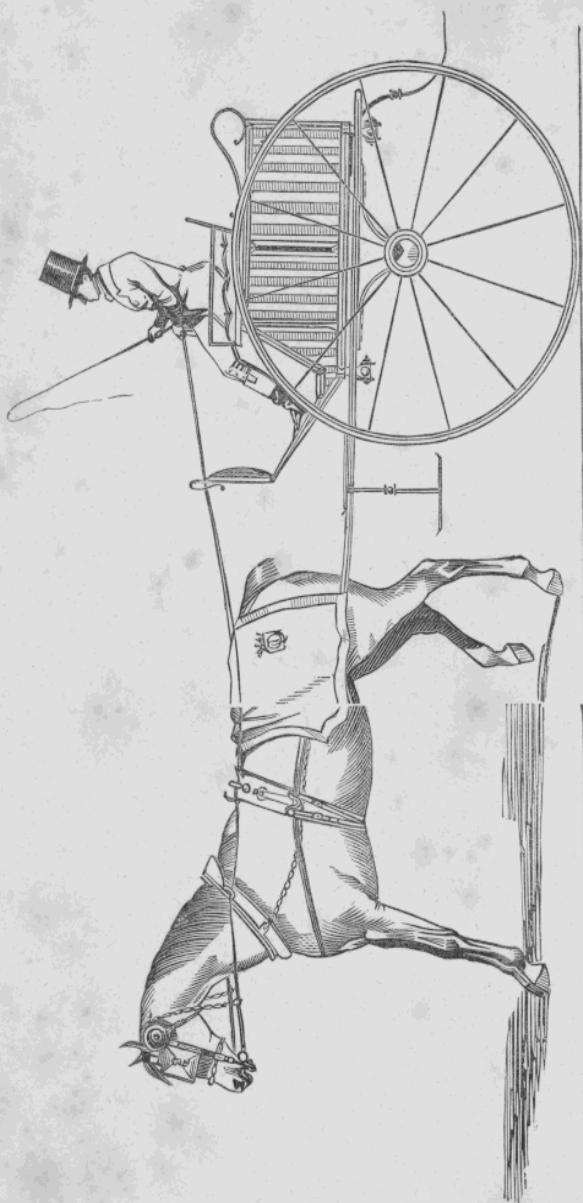
N° 370.

TI LBURY A PALMETTES A 4 RESSORTS.









Guillon, 21, rue Lamartine.

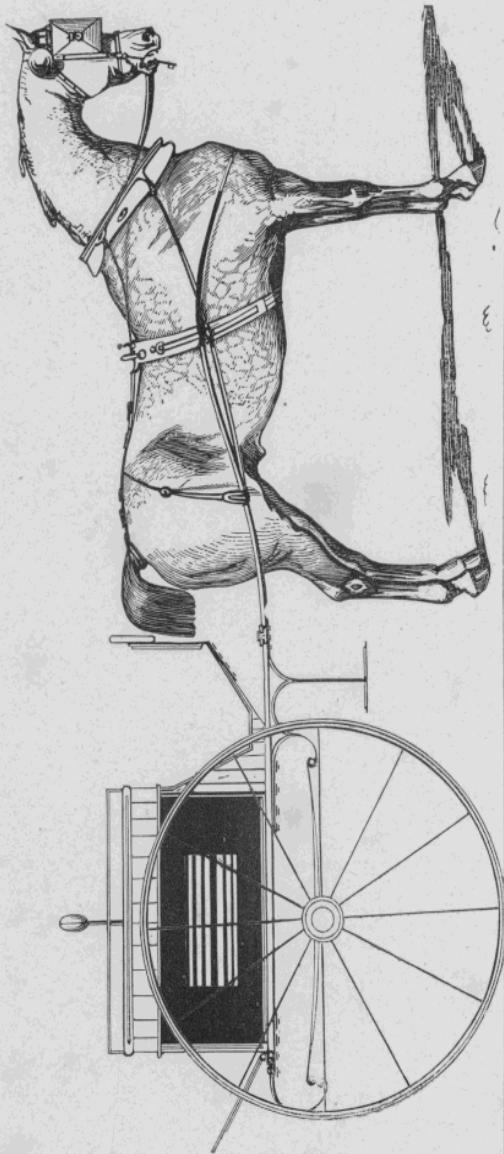
Exhibé sous le n° 814.

N° 354.

DOG-CART GROCER IRISH.



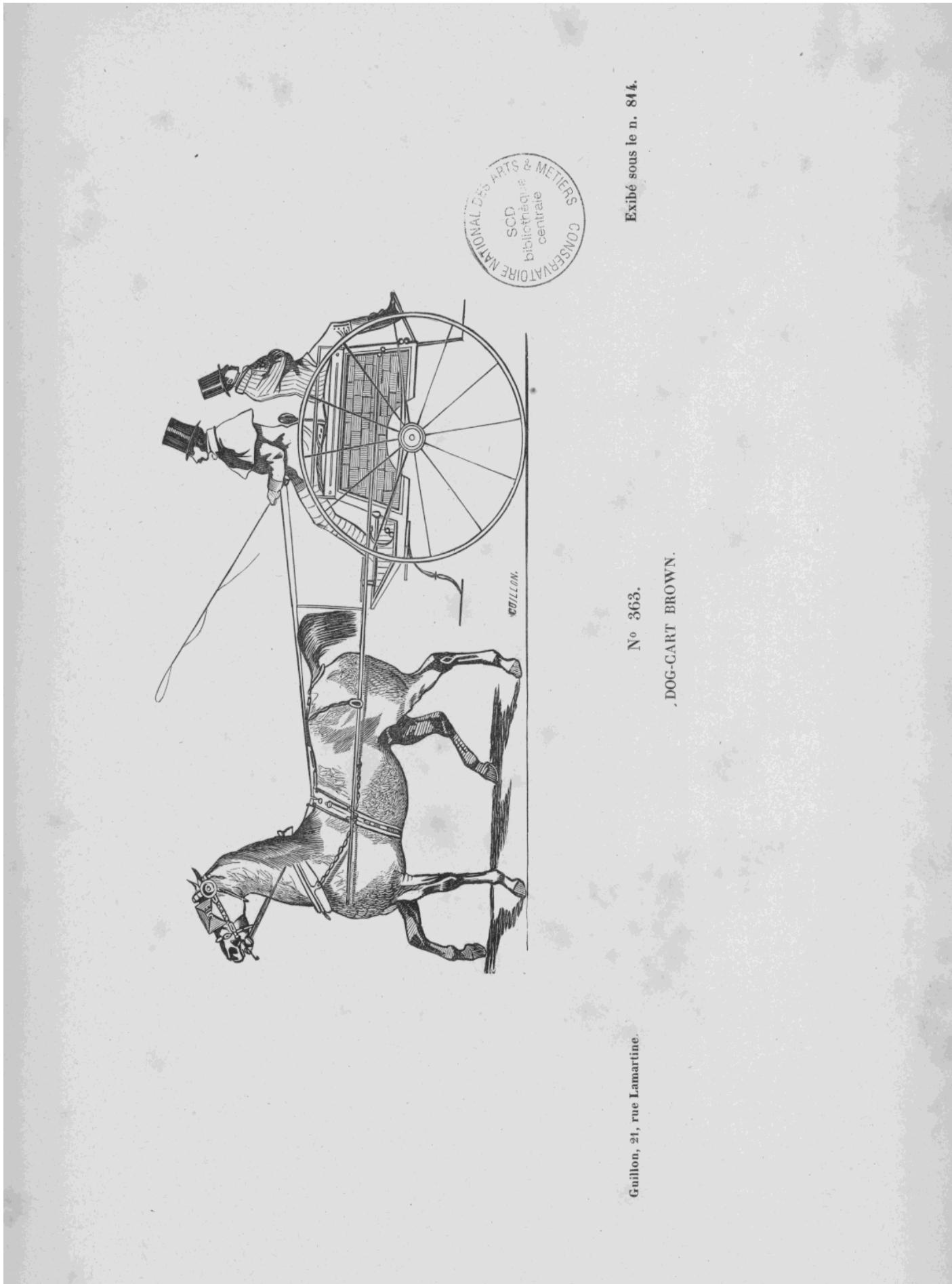




N° 354.

DOG-CART COUSINS D'OXFORT, exhibé sous le N° 820.





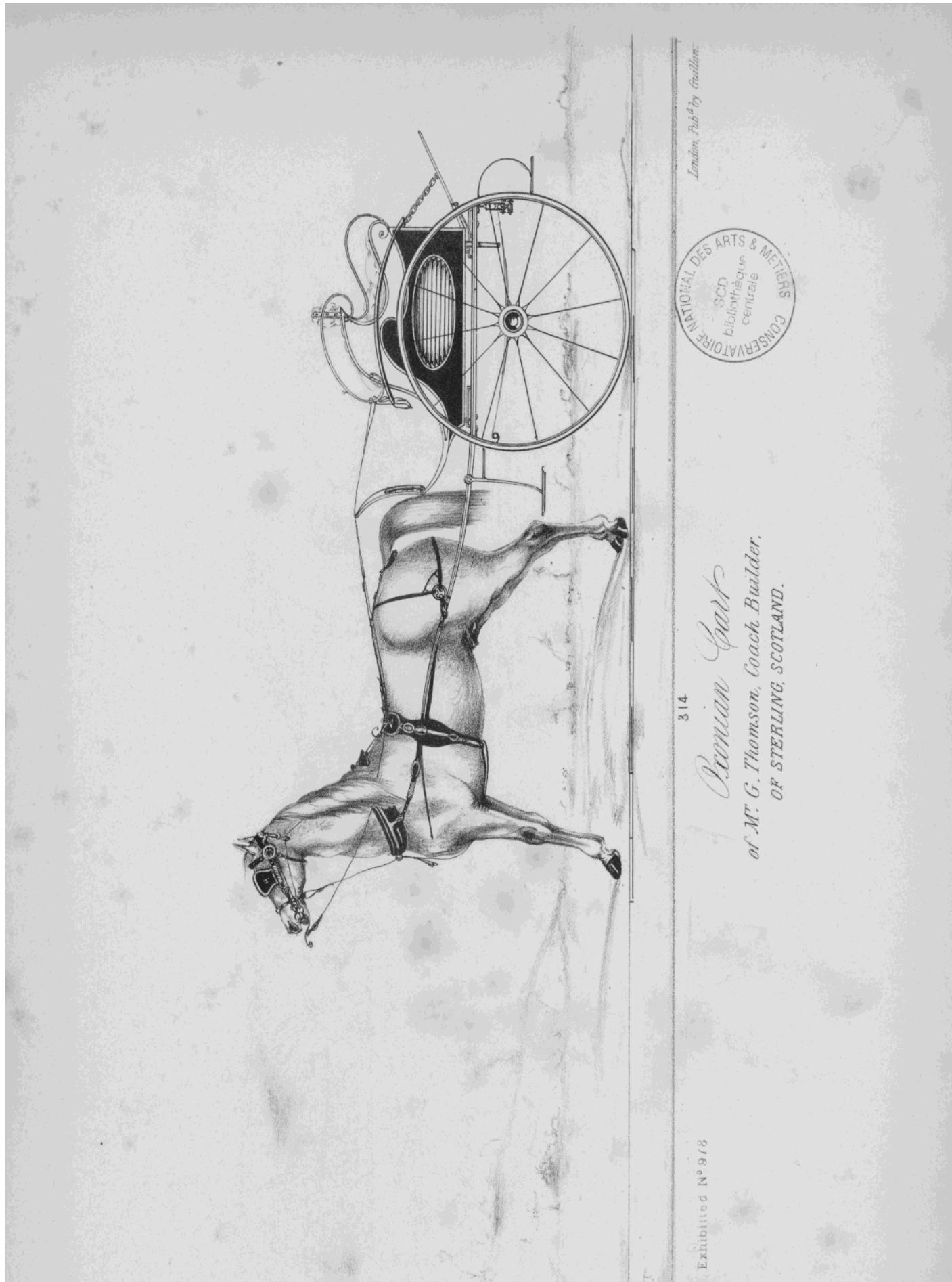
Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 363.

DOG-CART BROWN.

Exibé sous le n. 844.





Exhibited N° 918

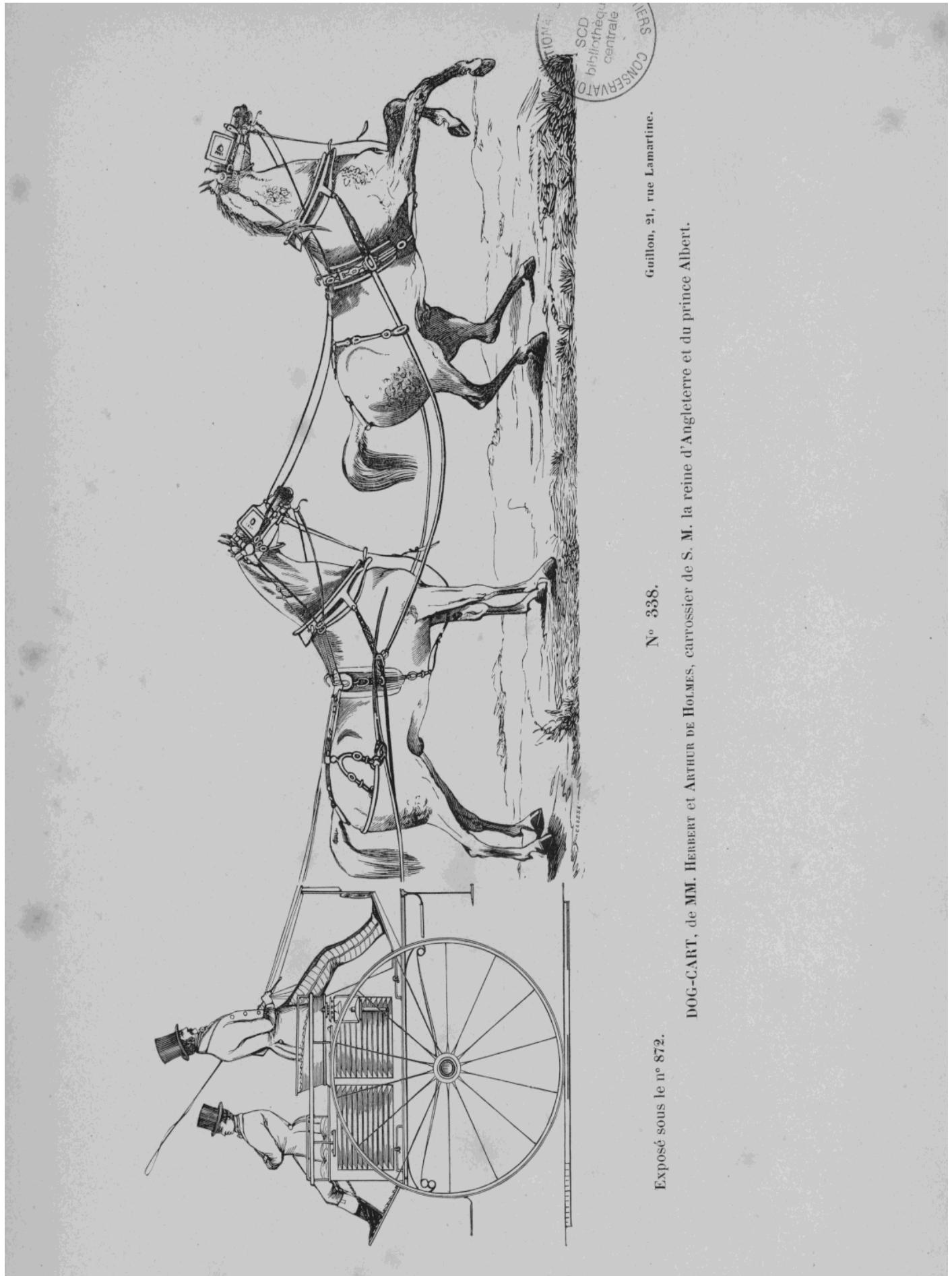
314

*Amanian Coach*  
of M<sup>r</sup>. G. Thomson, Coach Builder.  
OF STERLING, SCOTLAND.

London, Pub'd by Gaillen.







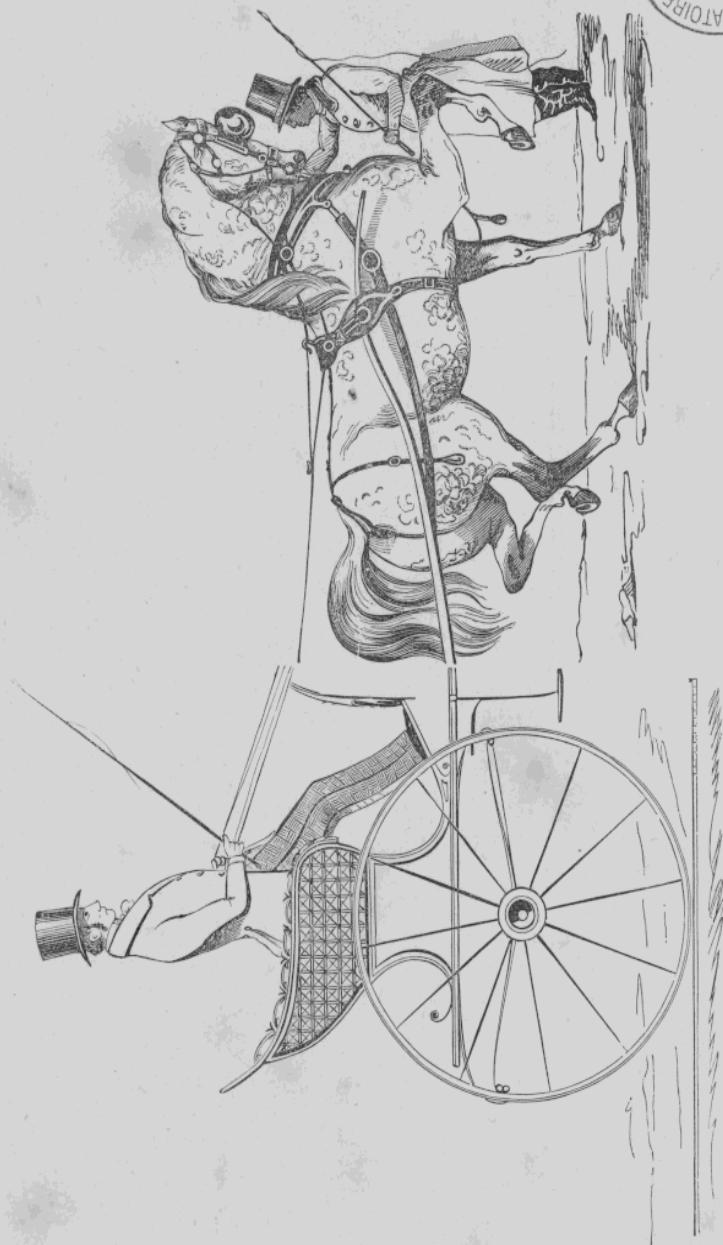
Exposé sous le n° 872.

N° 338.

Guillon, 21, rue Lamartine.

DOG-CART, de MM. HERBERT et ARTHUR DE HOLMES, carrossier de S. M. la reine d'Angleterre et du prince Albert.



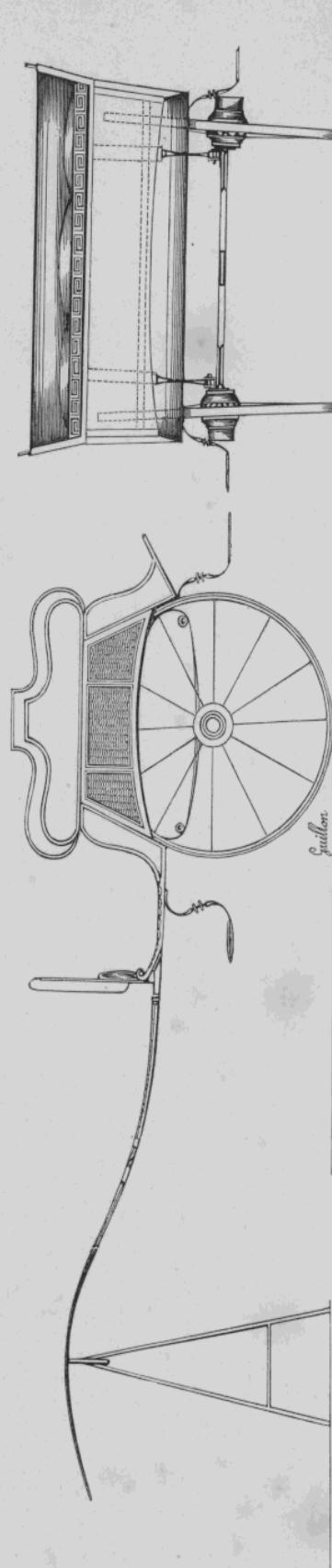


Exposé sous le N° 1092.

TAMDEM A DEUX ROUES, de M. Boyle, — genre anglais.

337.





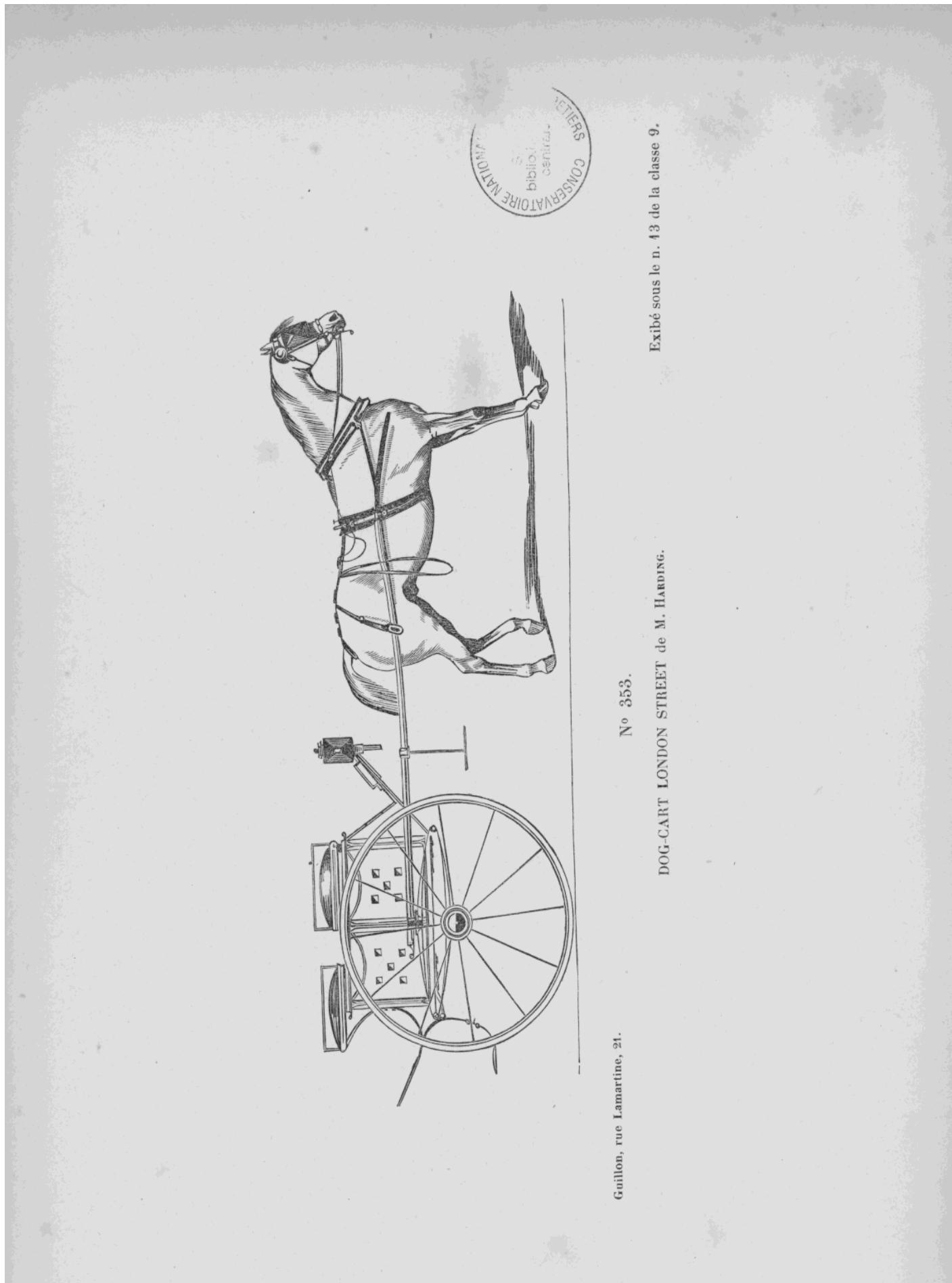
Guillotin, 21, rue Lavartine.

N° 385.

RICHMOND-CAR, exhibé à Londres sous le n° 916.







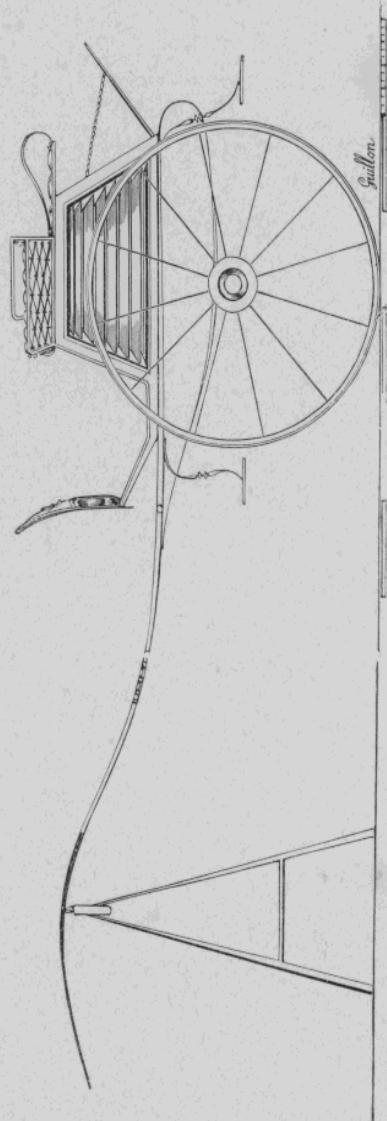
Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 353.

DOG-CART LONDON STREET de M. HARDING.

Exibé sous le n. 43 de la classe 9.



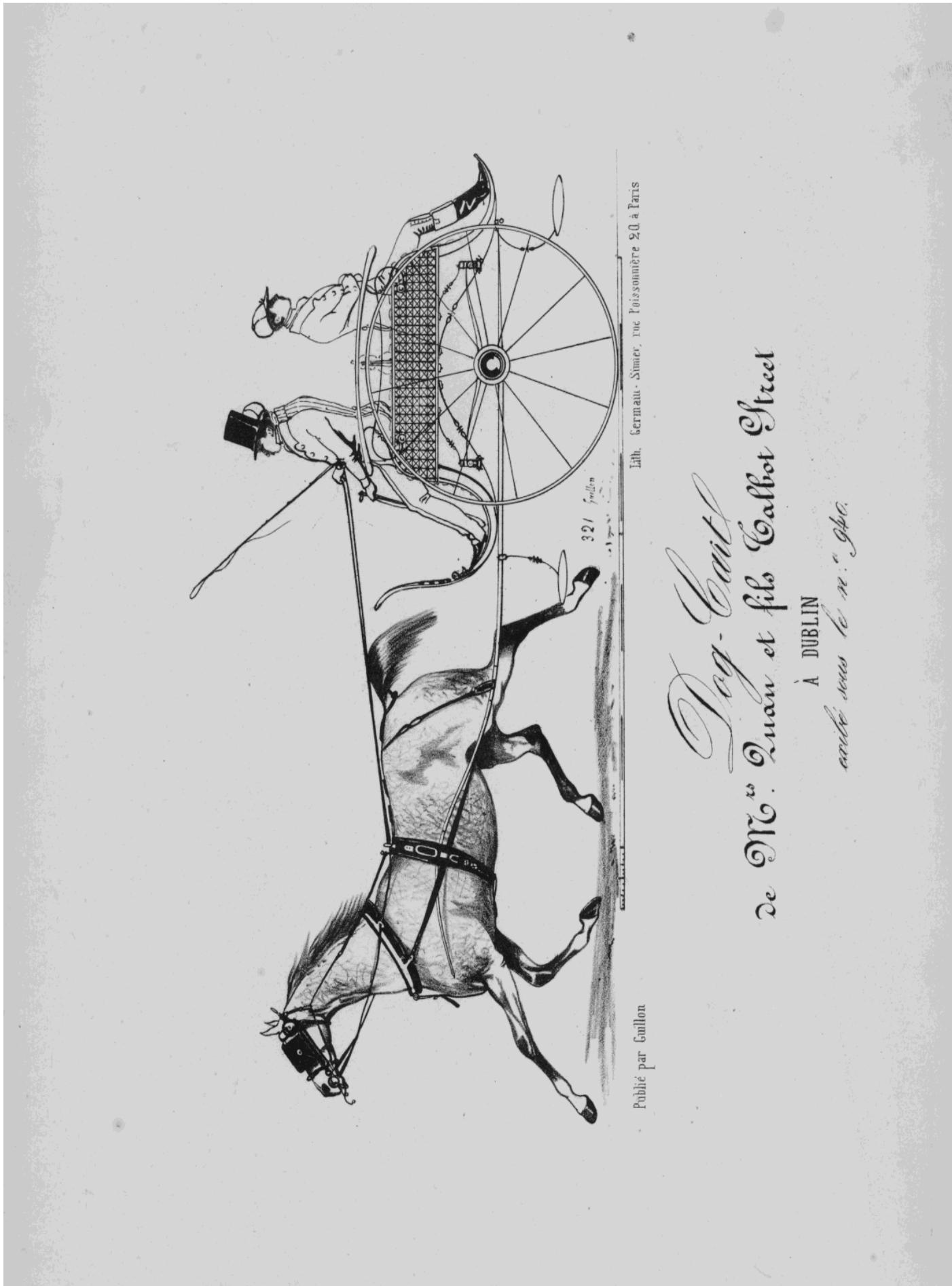


Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 374.

DOG-CART A 2 ET A 4 PLACES, -- Exhibé sous le n° 924.



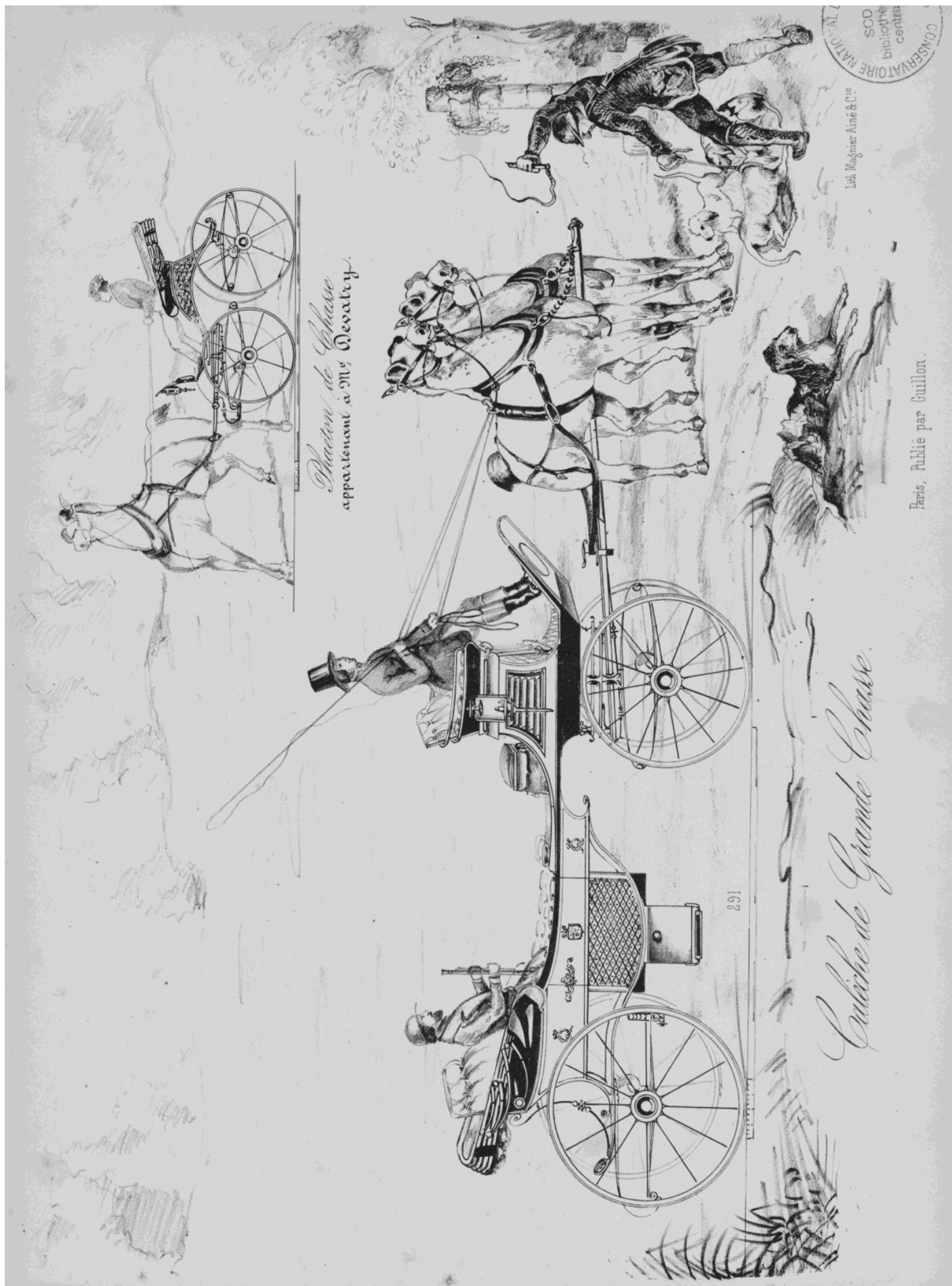


Publié par Guillot

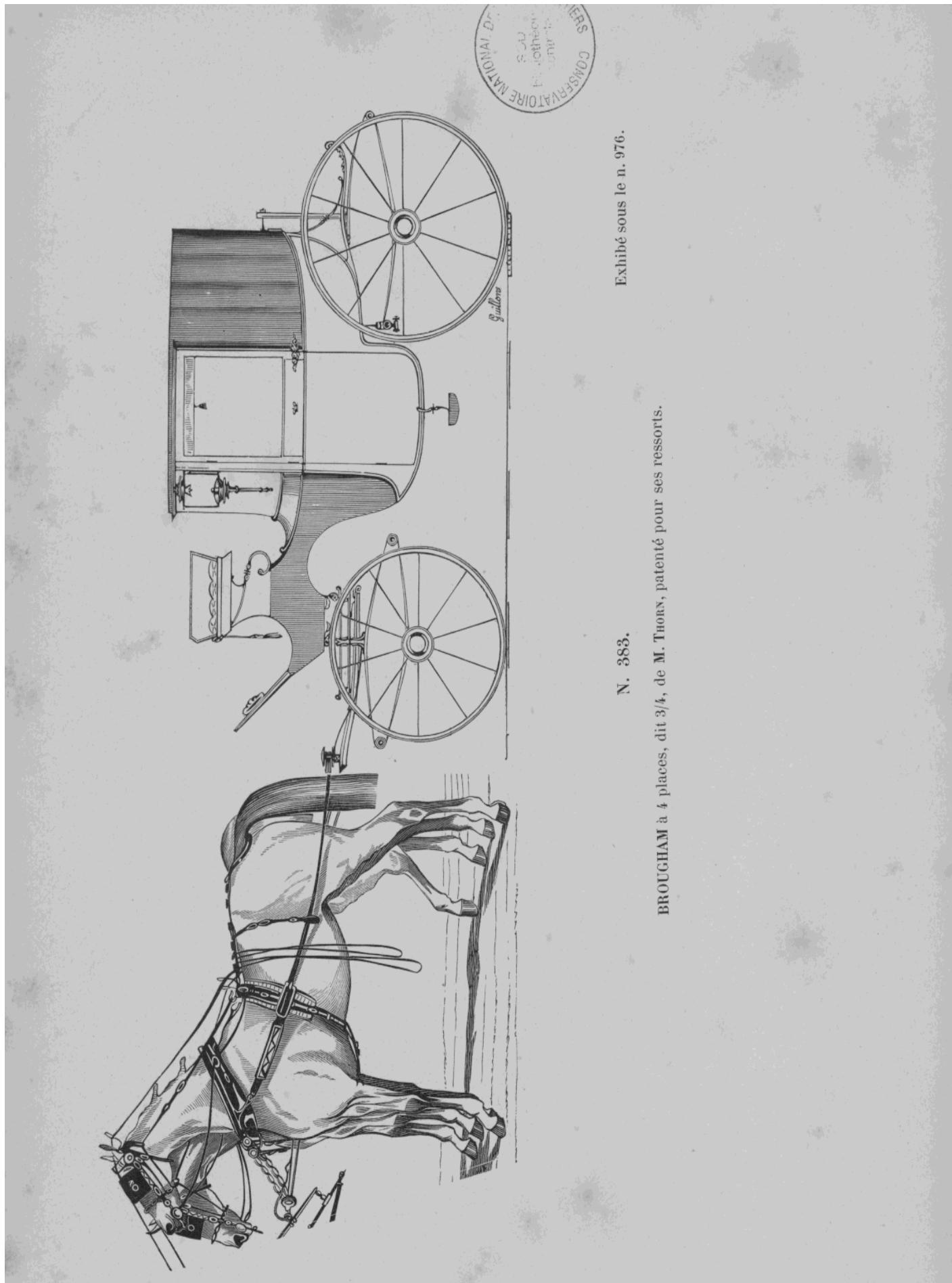
Lith. Germant. Simier, rue Poissonnière 20 à Paris

*Dag-Cart*  
de M<sup>o</sup> Duran et fils Caffot Street  
à DUBLIN  
avant 1810







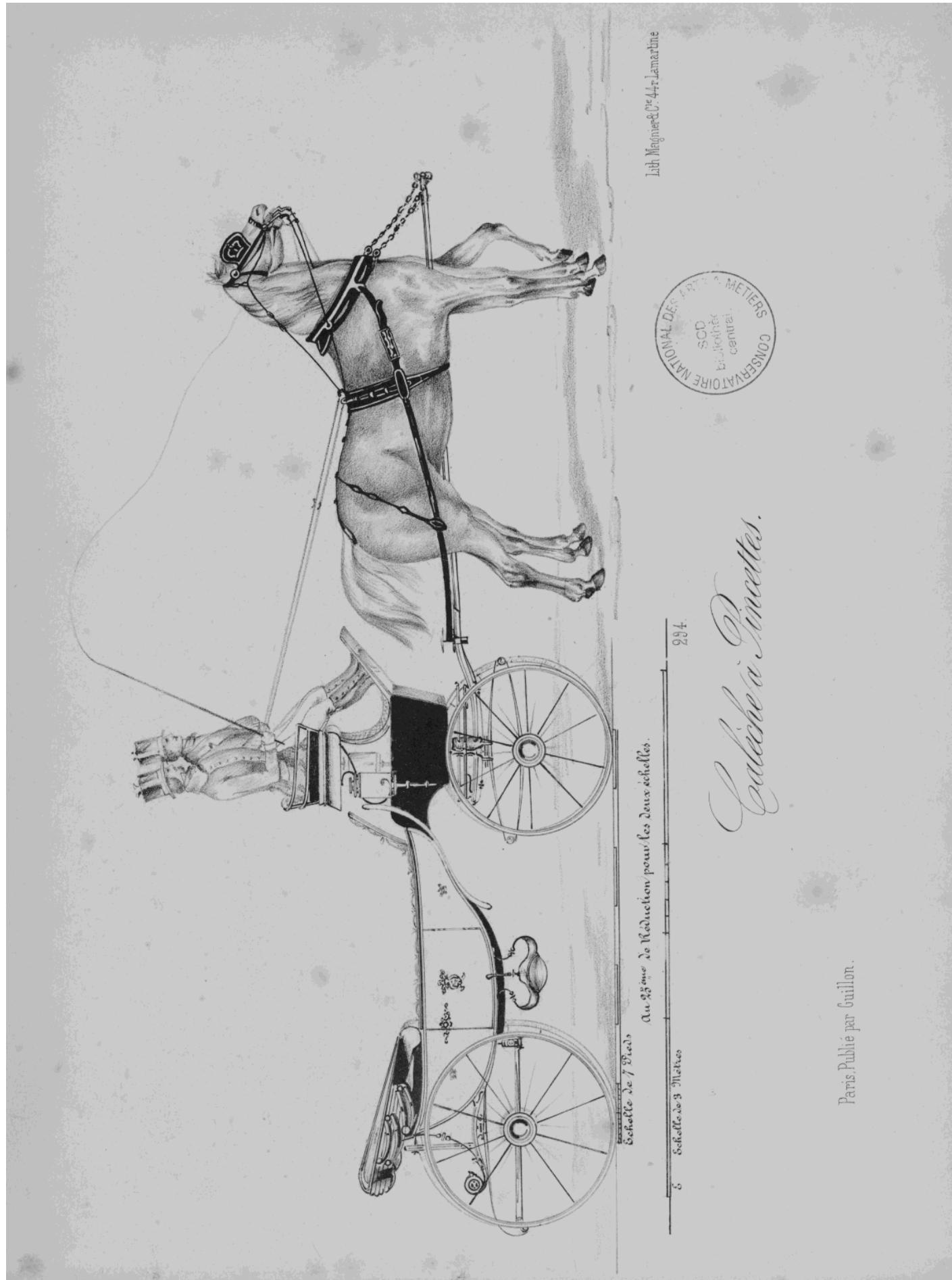


Exhibé sous le n. 976.

N. 383.

BROUGHAM à 4 places, dit 3/4, de M. THORN, patenté pour ses ressorts.





Lith. Magnier & Cie 44, Lamartine



294.

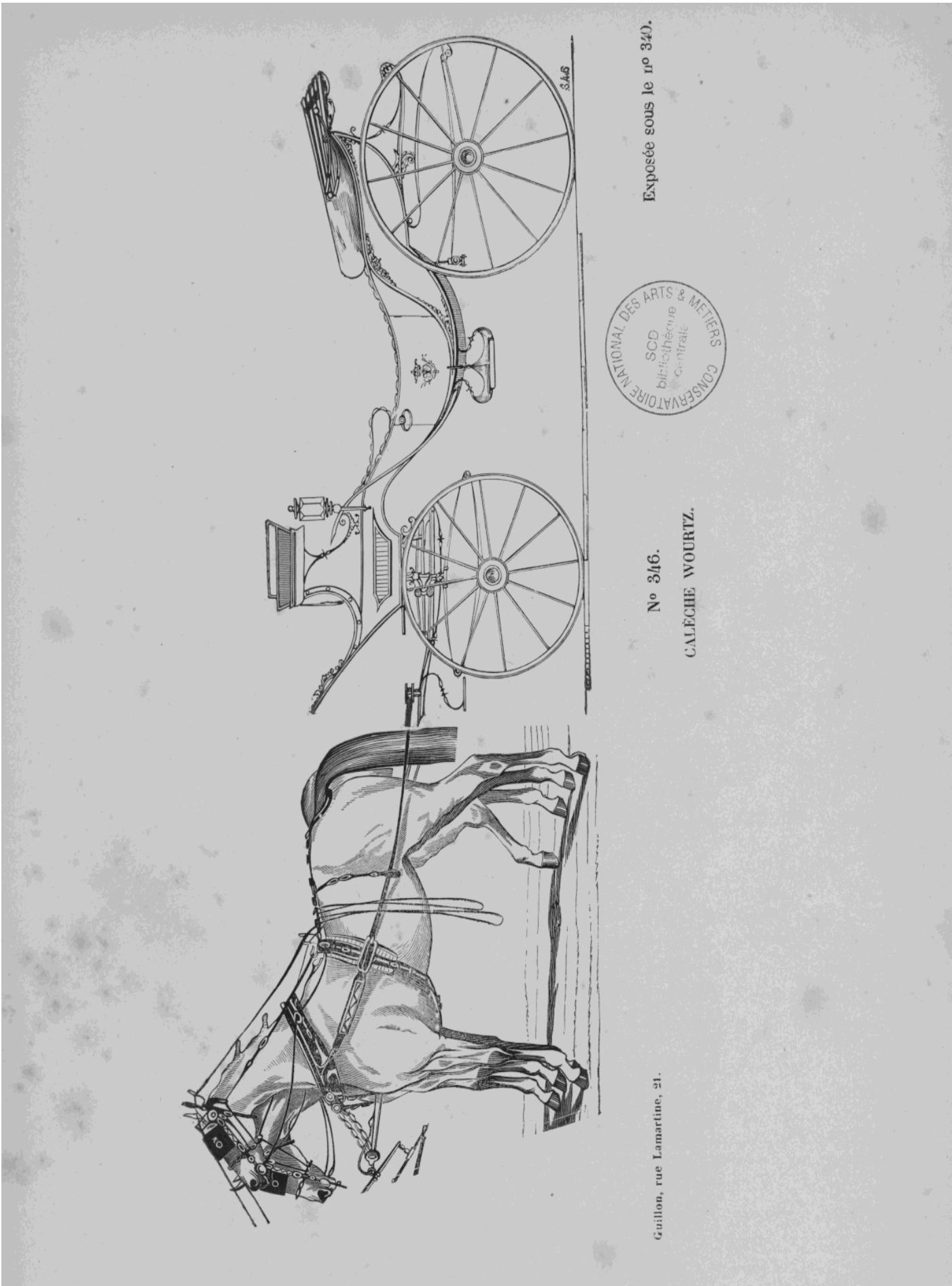
Échelle de 7 pieds  
Au 25ème de Réduction pour les deux échelles.

Échelle de 3 Mètres

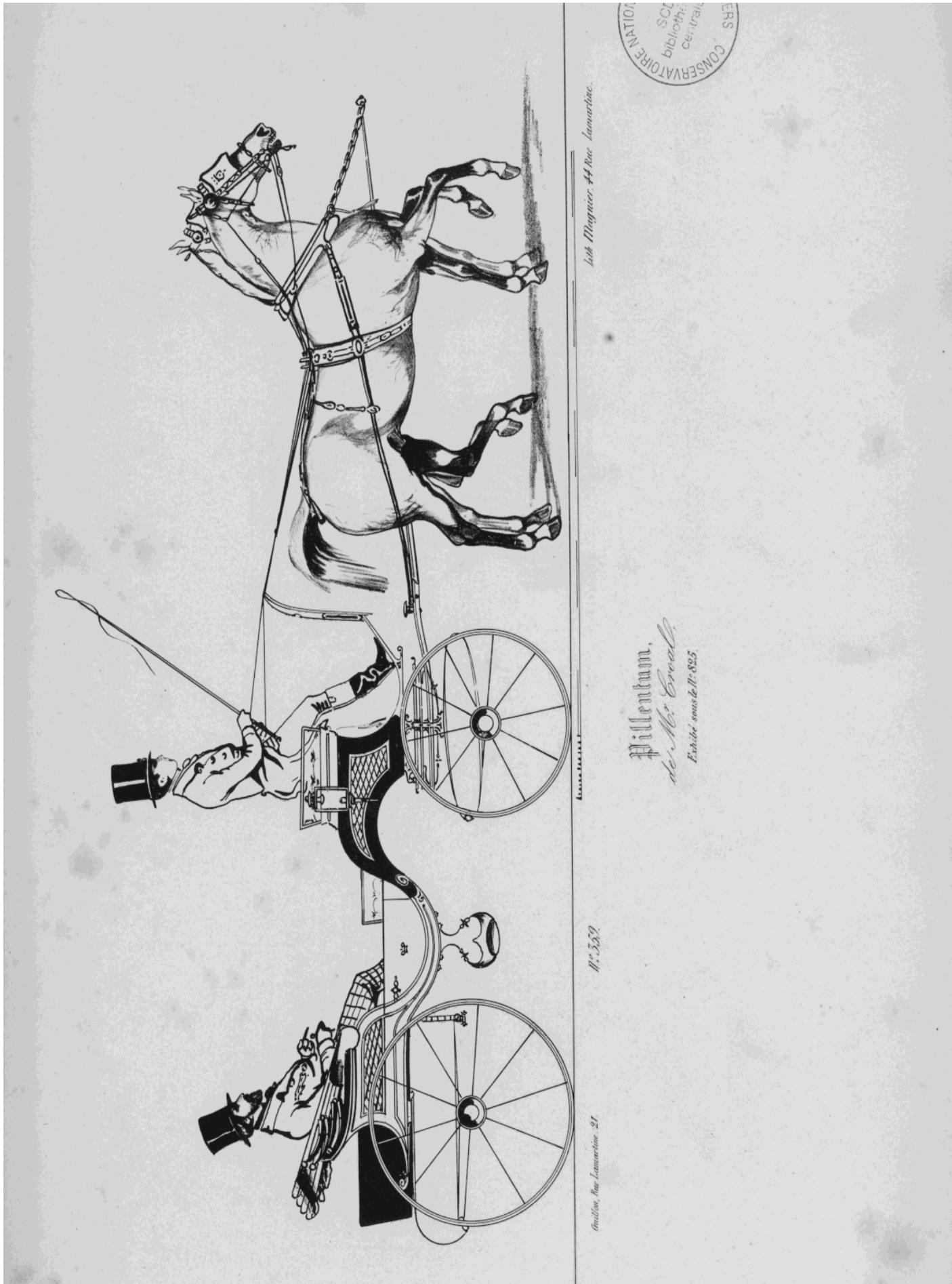
*Caleche à l'incette.*

Paris. Publié par Guillon.

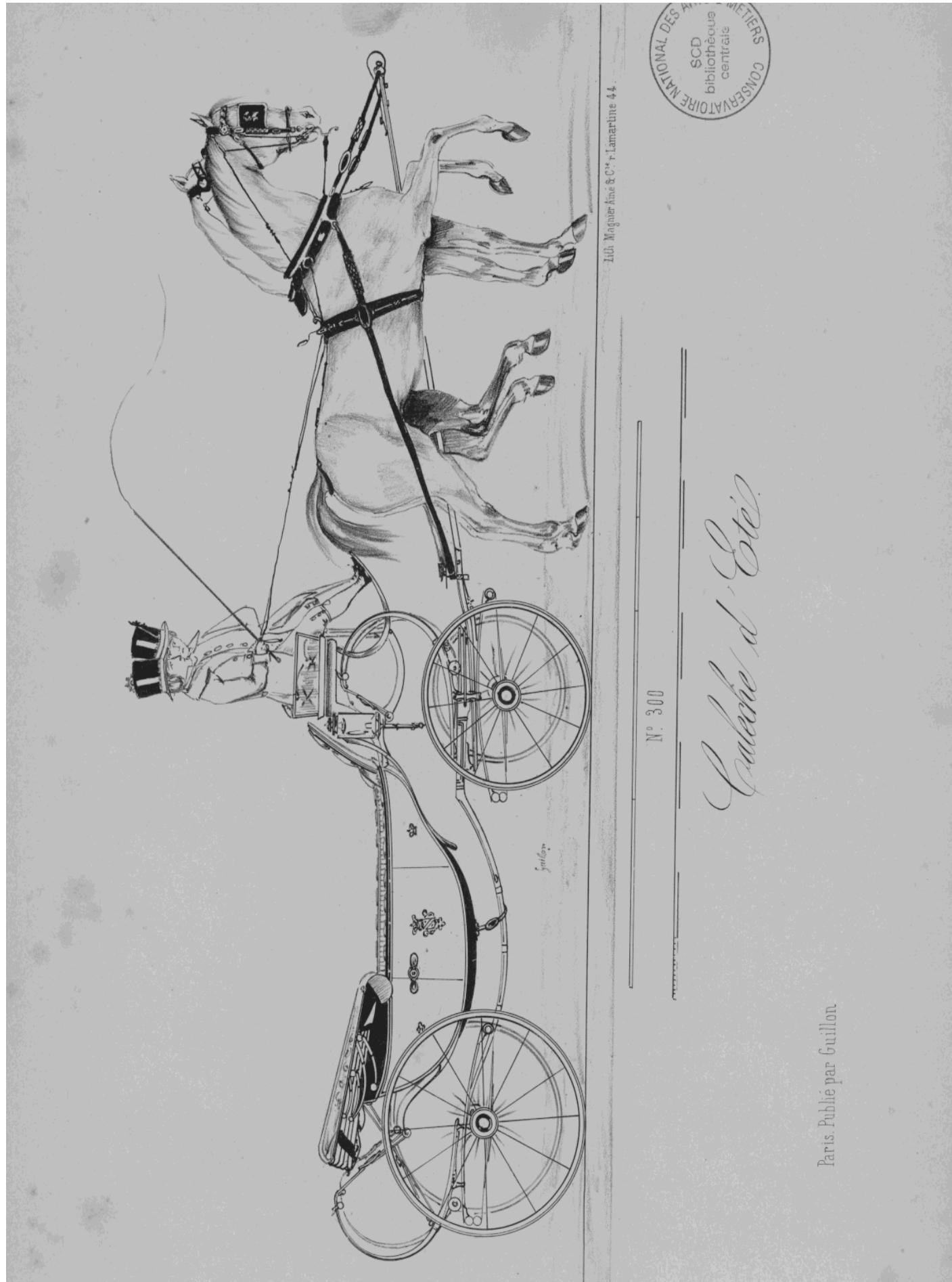












1860 Magasin Général de l'Amazzone 44.

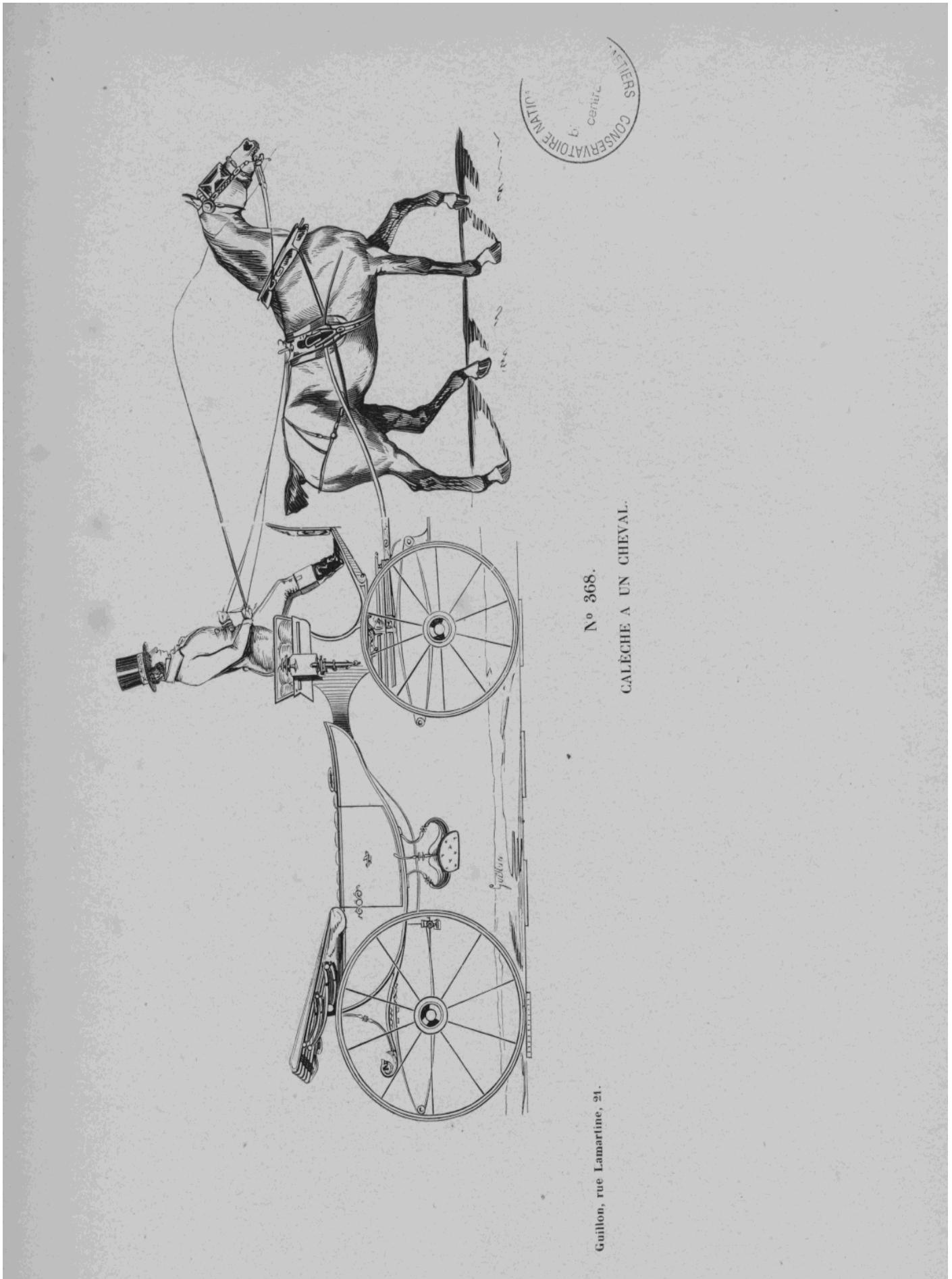


N° 300

*Calèche d'Eté*

Paris. Publié par Guillon



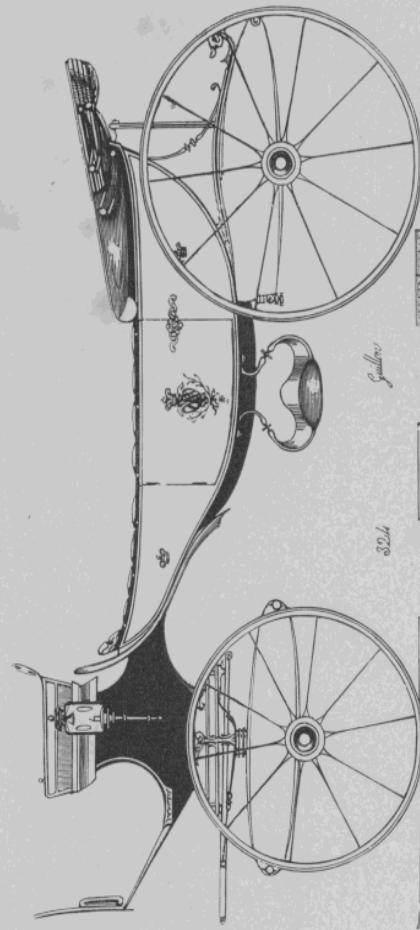


Guillon, rue Lamarine, 21.

N° 368.

GALECHE A UN CHEVAL.



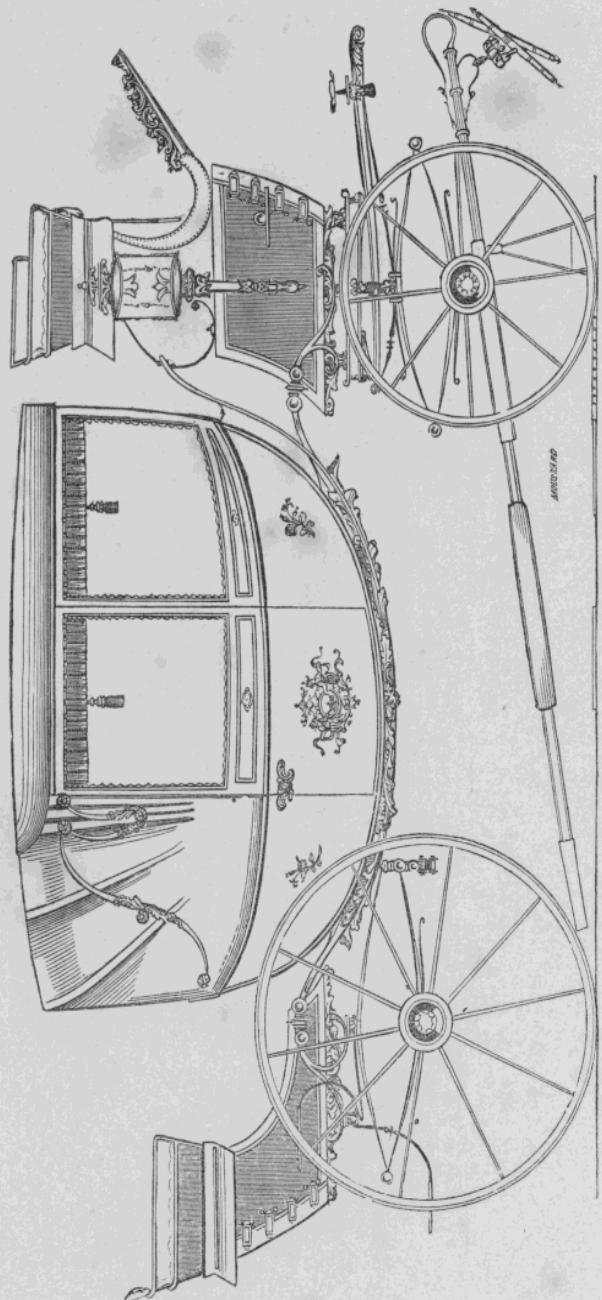


N° 324.

CALECHE DÉCOUVERTE, de M. DELONGEUIL, de Paris.  
Exposée sous le N° 1583.







Exibé sous le n. 637.

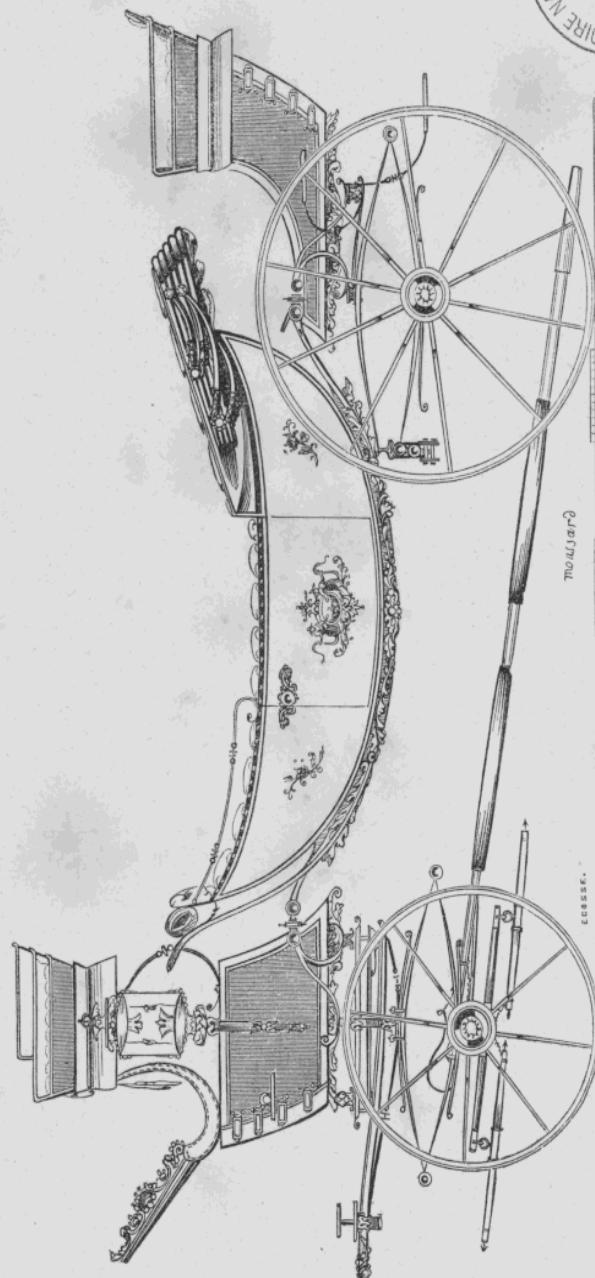
N° 328.

CALECHE A COL DE CIGNE EN FER , FERMEE ,

Exécutée dans les ateliers de M. MOUSSARD, avenue Montaigne, 58.

Guillon, 21, rue Lamartine.





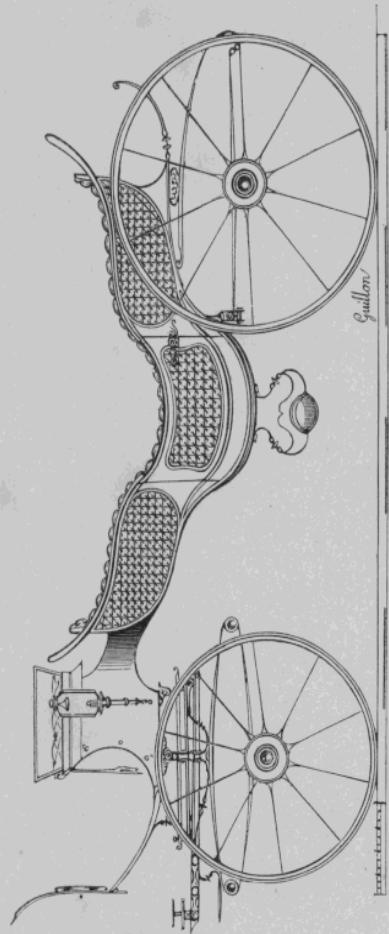
Exibé sous le n. 657.

N° 329.

CALECHE À COL DE CIGNE EN FER, DÉCOUVERTE,  
Exécutée dans les ateliers de M. MOUSSARD, avenue Montaigne, 58.

Guillon, 21, rue Lamartine.





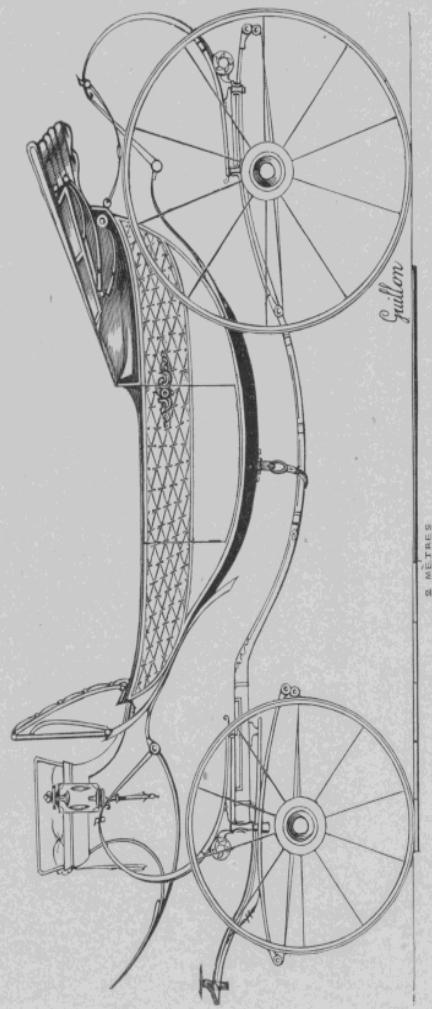
Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 376.

CARRIAGE AT PLEASURE. — Exhibé sous le n. 809.





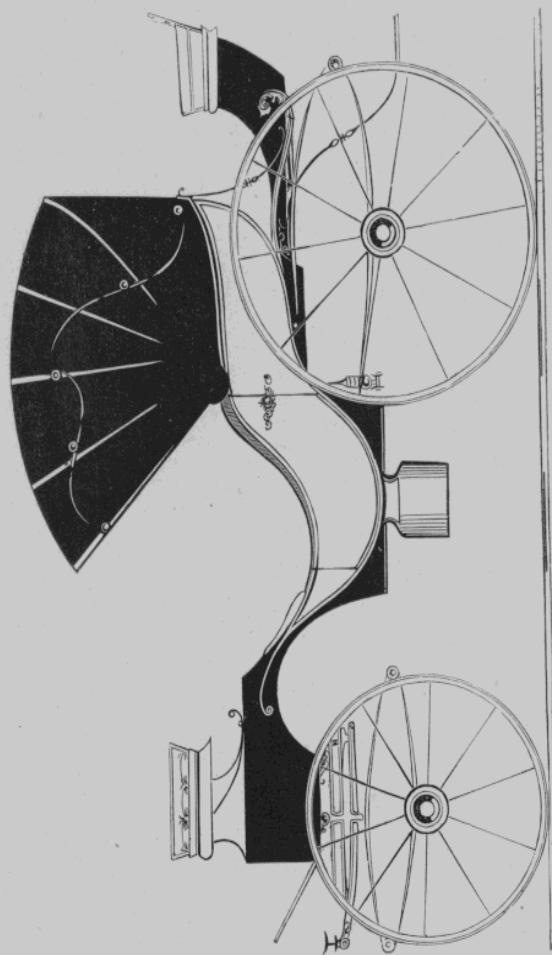


Guillotin, 21, rue Lamartine.

N° 389.

CALÈCHE A 8 RESSORTS, de PETERS et fils. — Exhibée sous le n° 959.

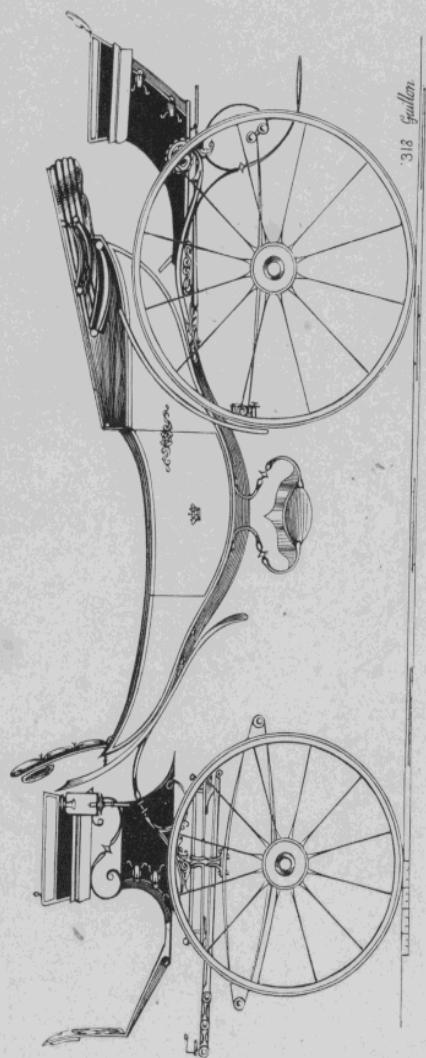




N. 335.

WOURST LÉGER.

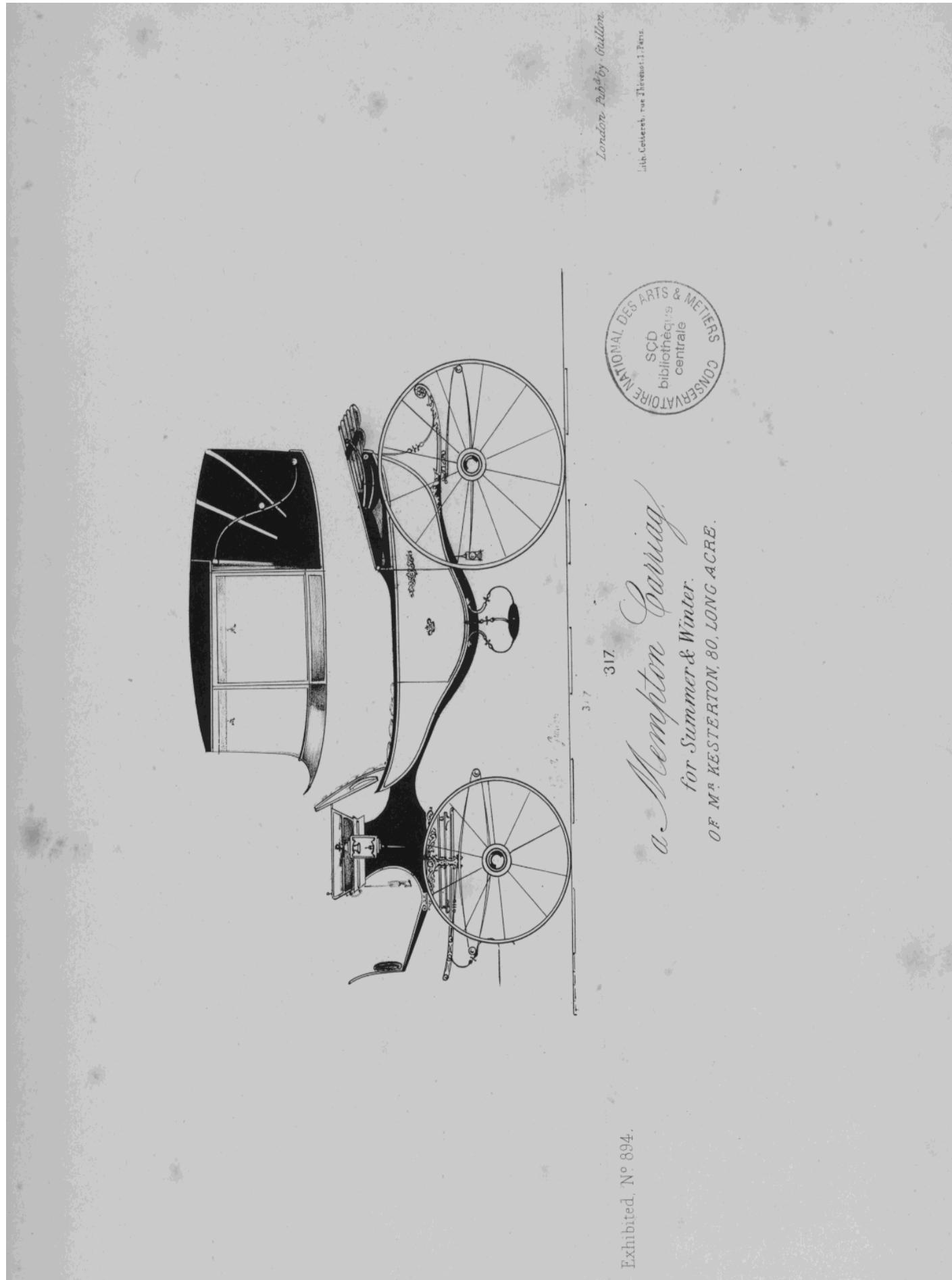




Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 318.  
WOURTZ ANGLO-FRANÇAIS.





Exhibited. N° 894.

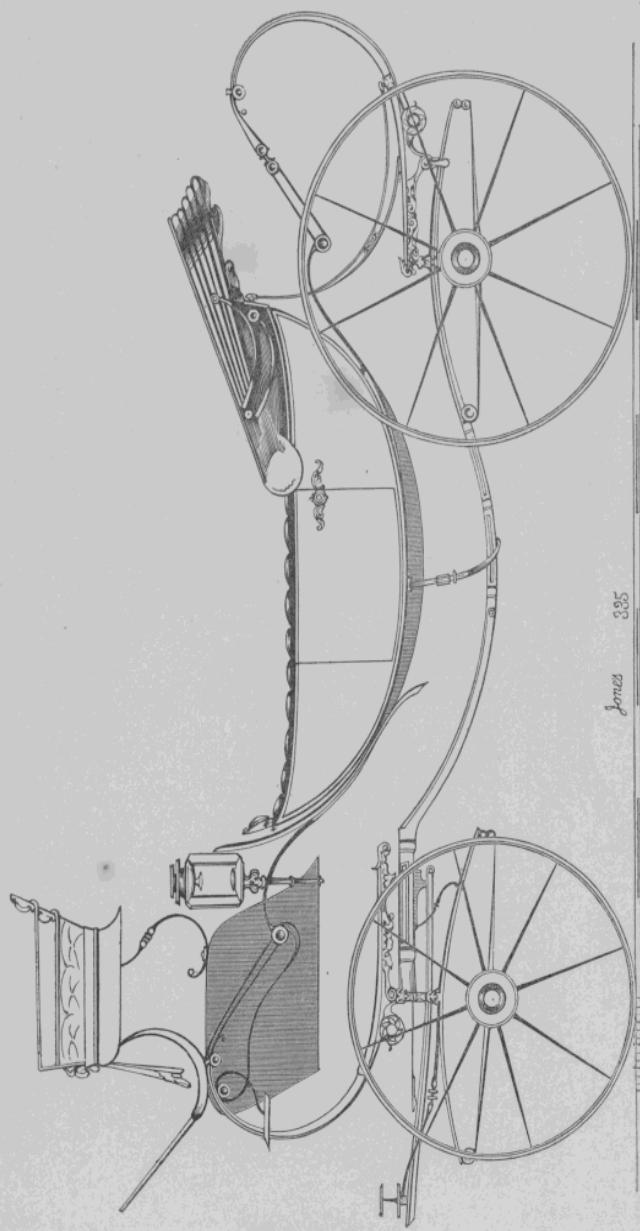
317

London Pub'd by G. Mallet.  
Lith. G. Charpentier, rue Théroulde, 1, Paris.



a. *Memphton Carriag.*  
for Summer & Winter.  
OF M<sup>RS</sup> WESTERTON, 80, LONG ACRE.



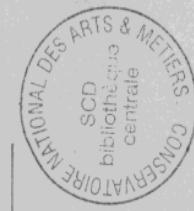


336.

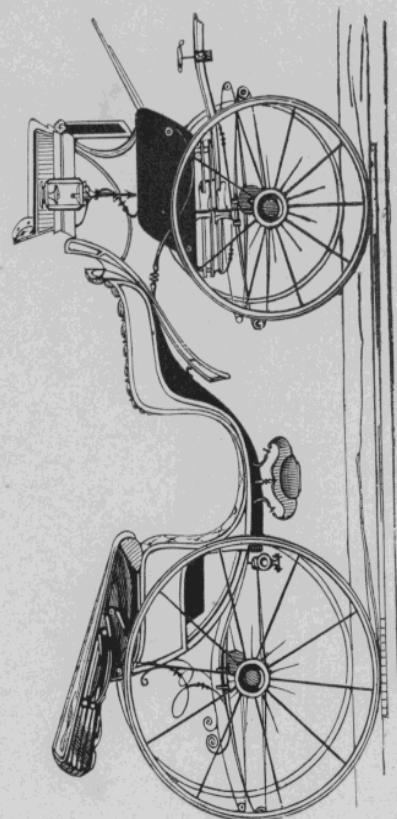
Exposé sous le N° 418.

CALECHE A DOUBLE SUSPENSION,

Exécutée dans les ateliers de MM. Jones frères, carrossiers à Bruxelles.







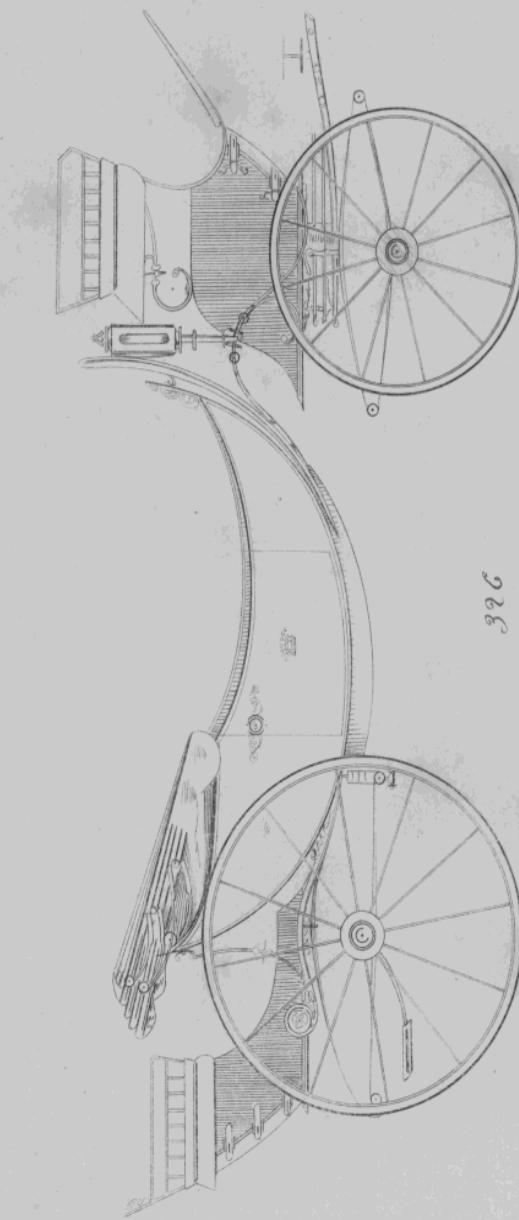
Guillon, del.

N. 3 o 3  
CABRIOLET A 4 PLACES, SIÈGE MOBILE, POUVANT ROULER EN DEMI-DAUMONT.









Paris, éditeur des équipes d'Art.

Imp. Lescure.

Dijon.

*Calèche de Promenade.*

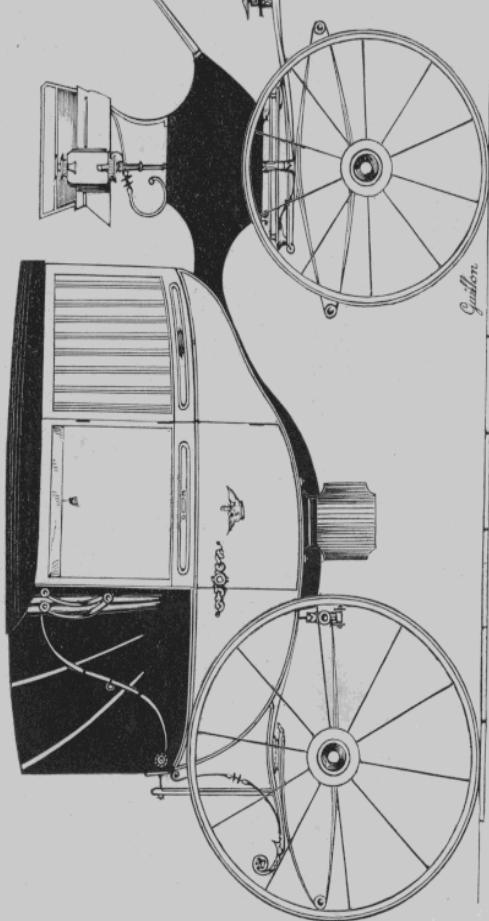




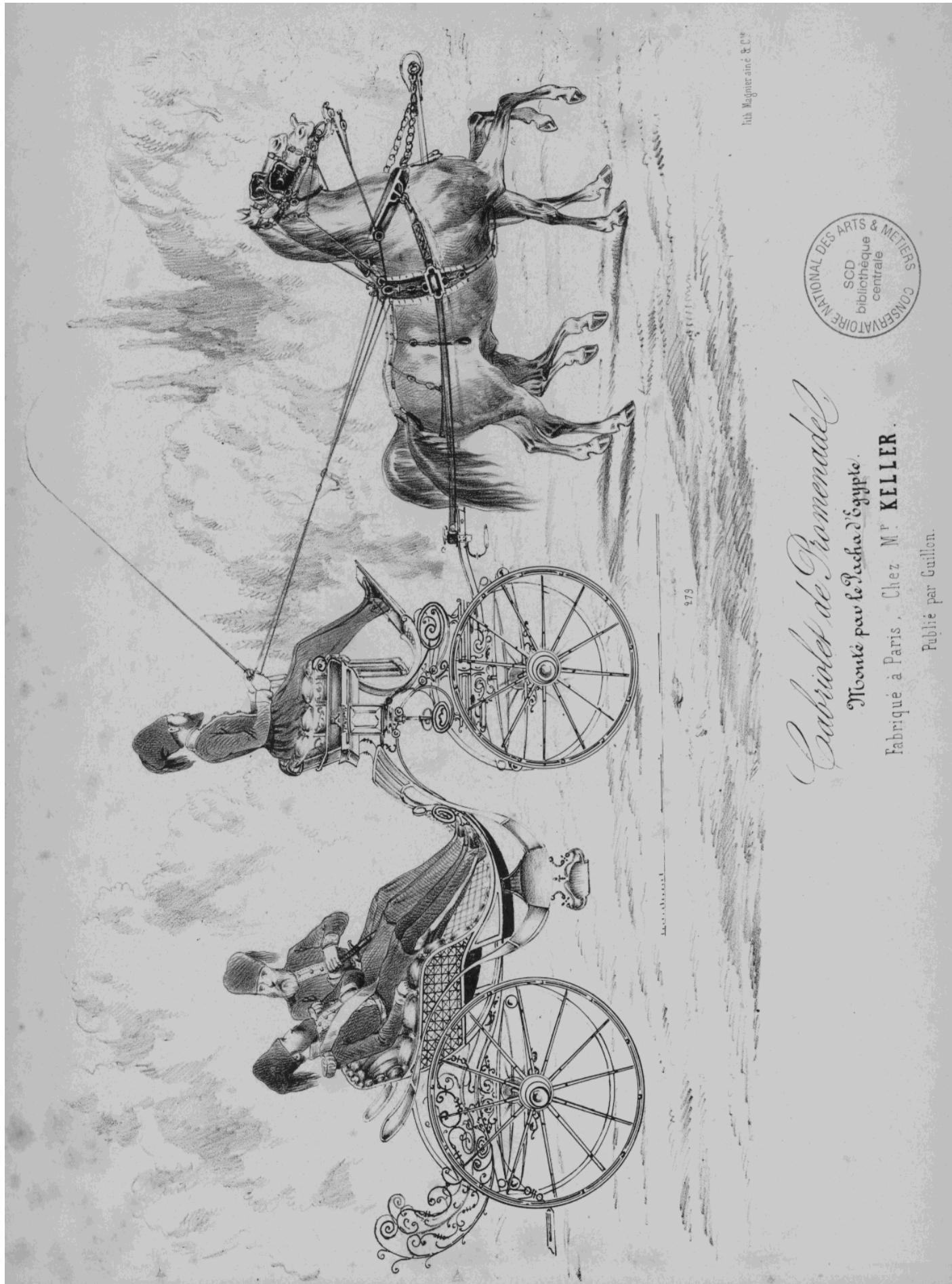


N. 327.

CALECHE FERMEE pouvant rouler avec un seul cheval.







H. Magnierain & Cie



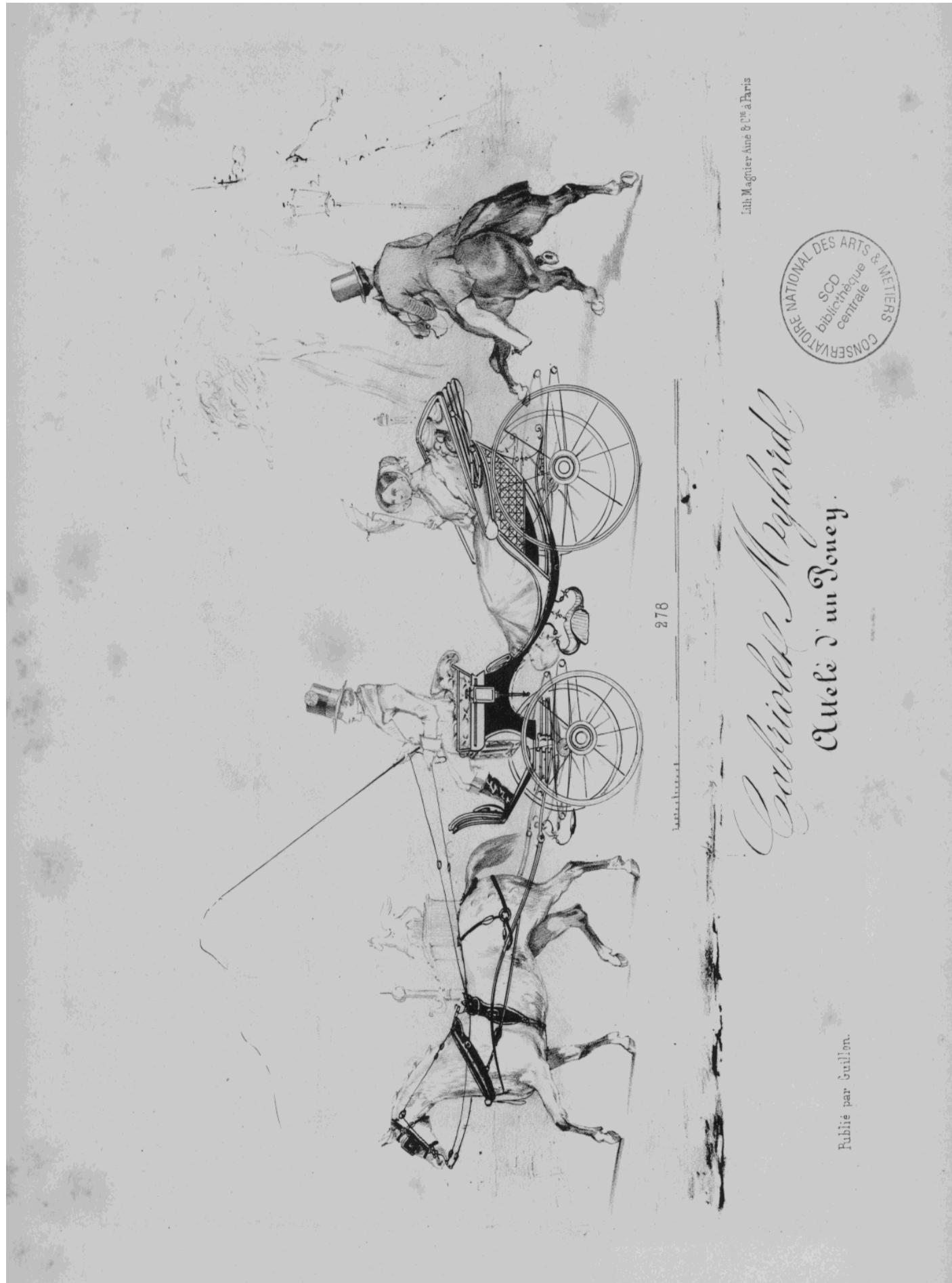
*Gabrielle de Promenade*

Monté par le Pacha d'Egypte.

Fabriqué à Paris, Chez M<sup>r</sup> KELLER.

Publié par Guillon.





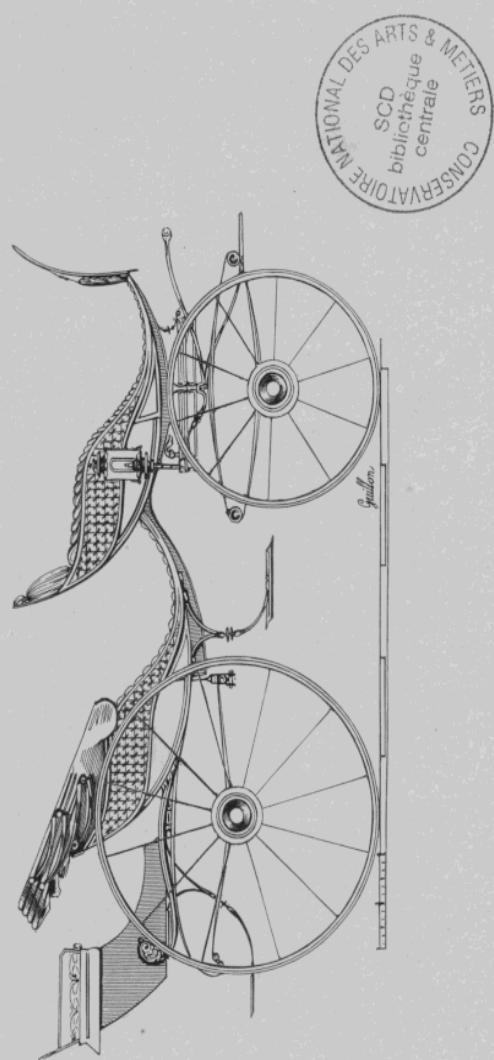
Lith Magnier Aine & C° à Paris



*Carriage at Ryde*  
Illustration d'un voyage

Publié par Guilm.



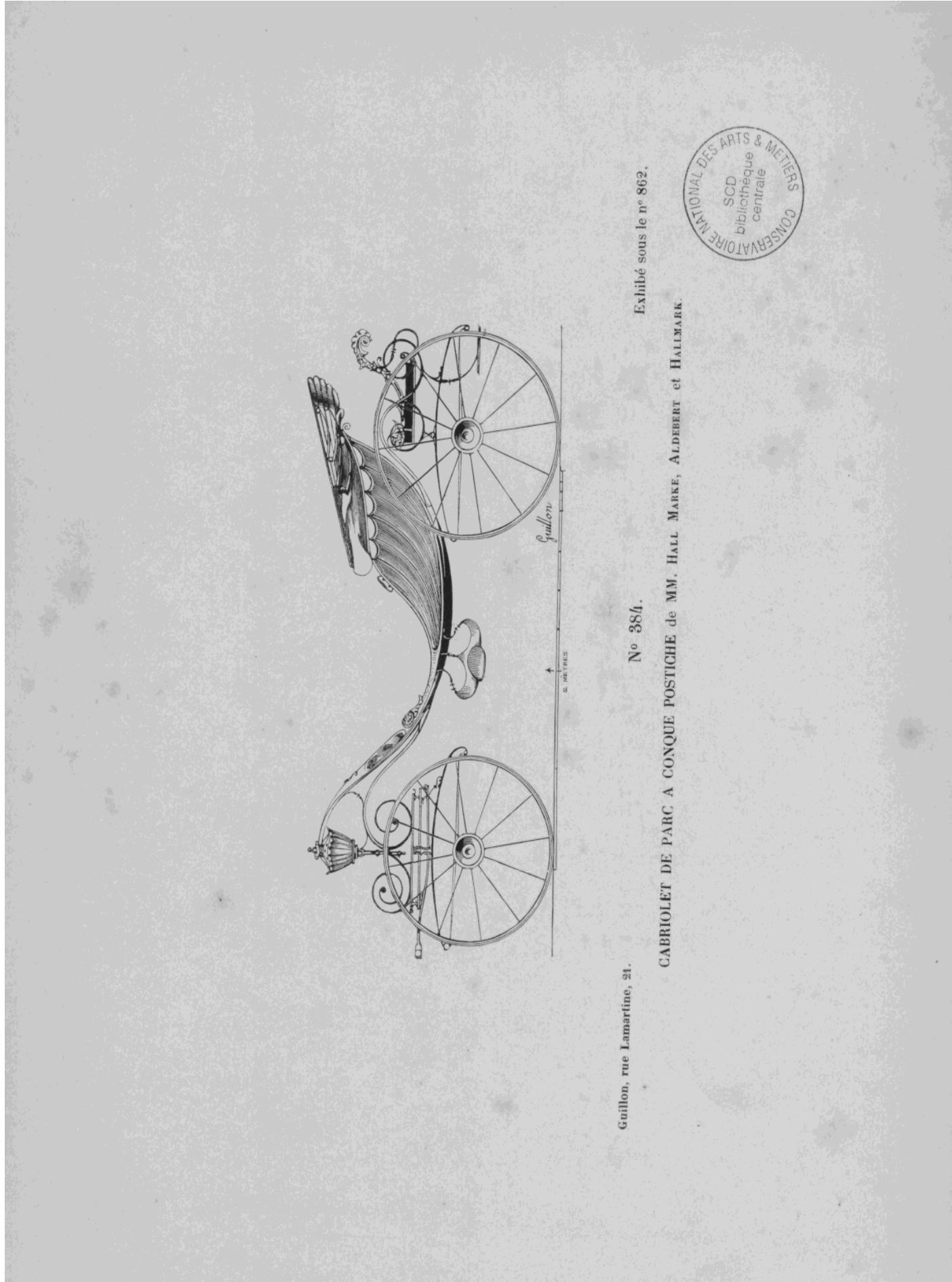


N° 371.

DOUBLE CABRIOLET DE MM. COOK ROWLEY ET C<sup>o</sup>, — Exibé à Londres sous le n° 846.

Guillotin, rue Lamartine, 24.





Guillon, rue Lamartine, 21.

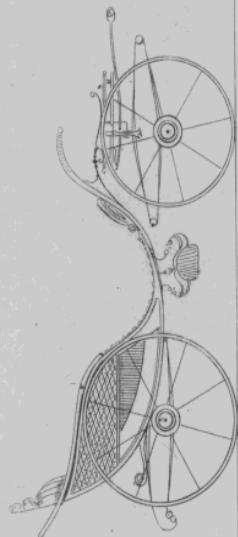
N° 384.

Exhibé sous le n° 862.

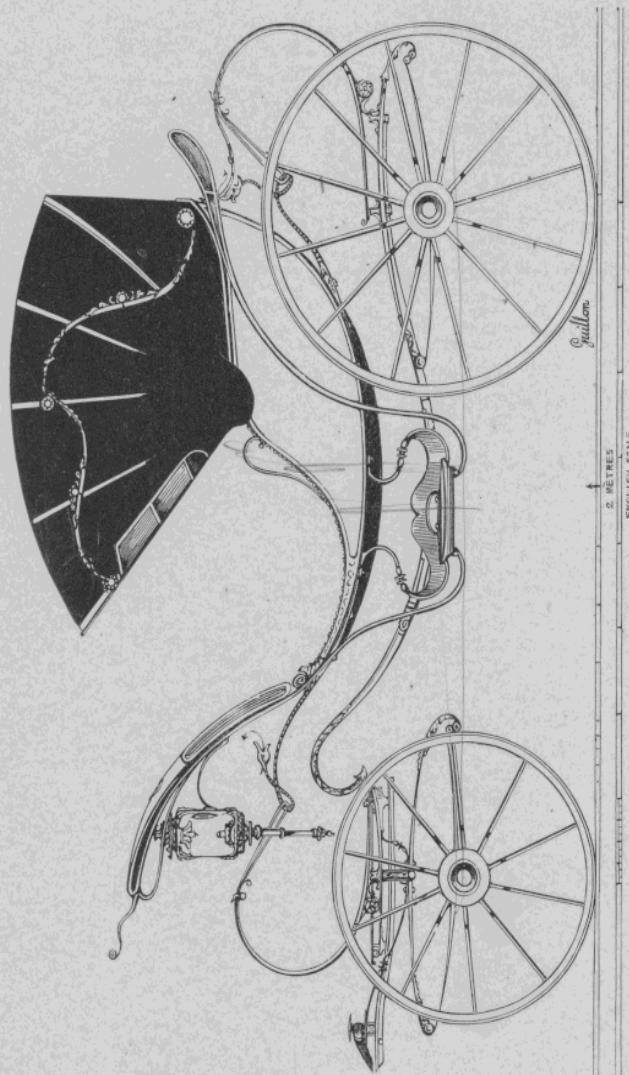
CABRIOLET DE PARC A CONQUE POSTIGHE de MM. HALL MARKE, ALDEBERT et HALLMARK.











Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 378.

BAROUCHE HUNG, — Cabriolet à flèche col de cygne et à 8 ressorts, extrêmement riche et large.

Exhibé sous le n° 968.







Exhibited N° 812

315

London, Pub'd by Gandon.

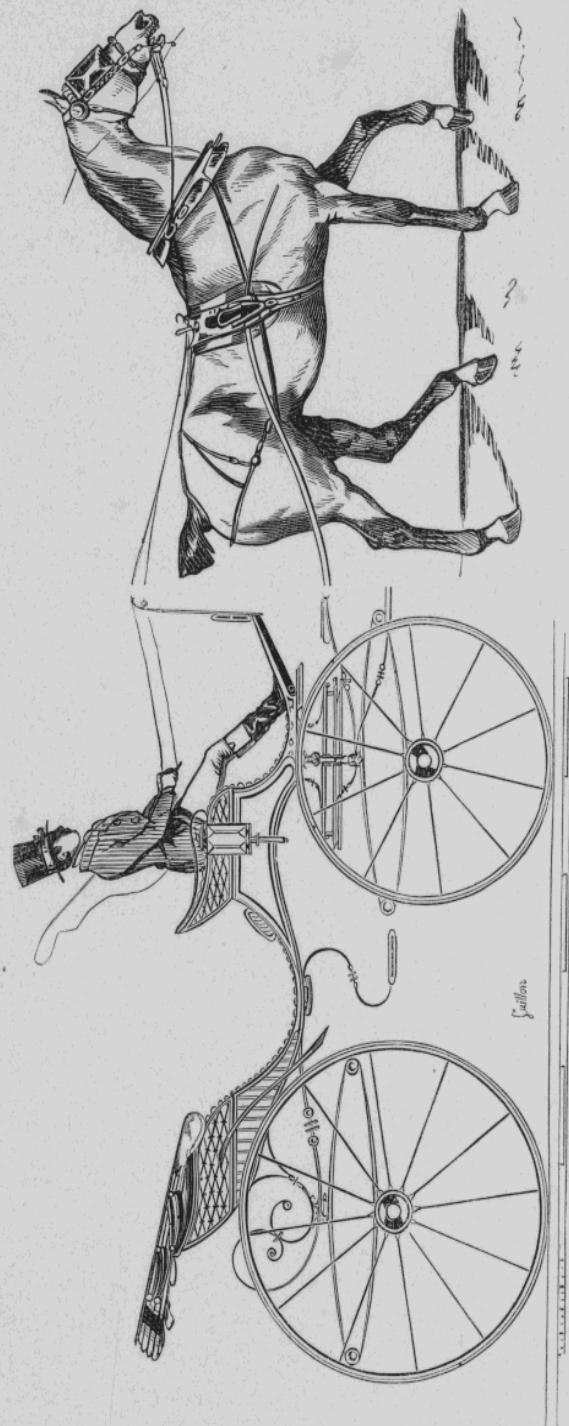
*Gabolot Cart.*

of Mess<sup>rs</sup> Brown, Marshall & C<sup>o</sup>

RAILWAY & GENERAL CARRIAGE BUILDERS, NEW CANAL STREET, BIRMINGHAM.







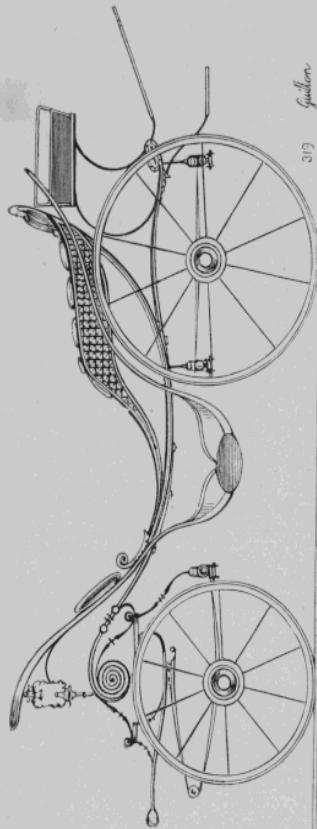
N° 373.

DEMI-CAB, MODE FRANÇAISE,

Guillon, 21, rue Lamartine.



319 Guillon.



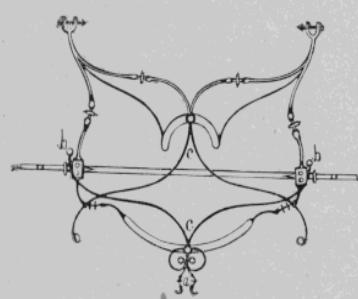
Guillon, 21, rue Lamartine.

AVANT-TRAIN.

- A Ferrière en fer attachée au garde-crotte.
- B Armons en fer formant le dessous d'avant-train.
- C Ferrees du dessus d'avant-train, tenant à la cheville ouvrière de devant et de derrière.

N° 319.

CAB-PARCK-PHAETON.

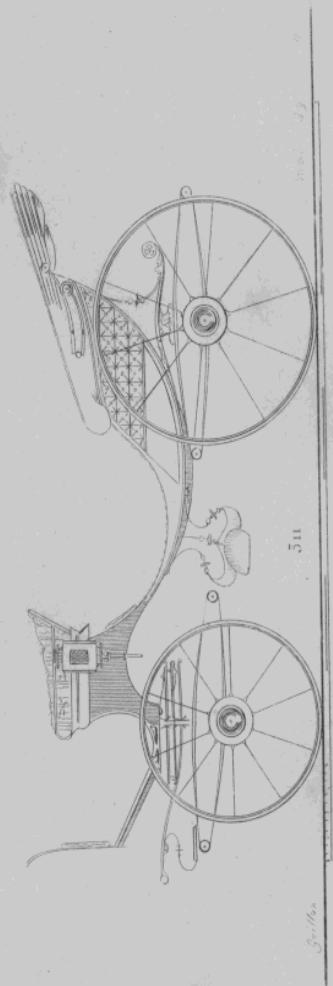






Permalien : [https://doi.org/10.18439/2022-0001](#)

*Portrait d'Hubert*



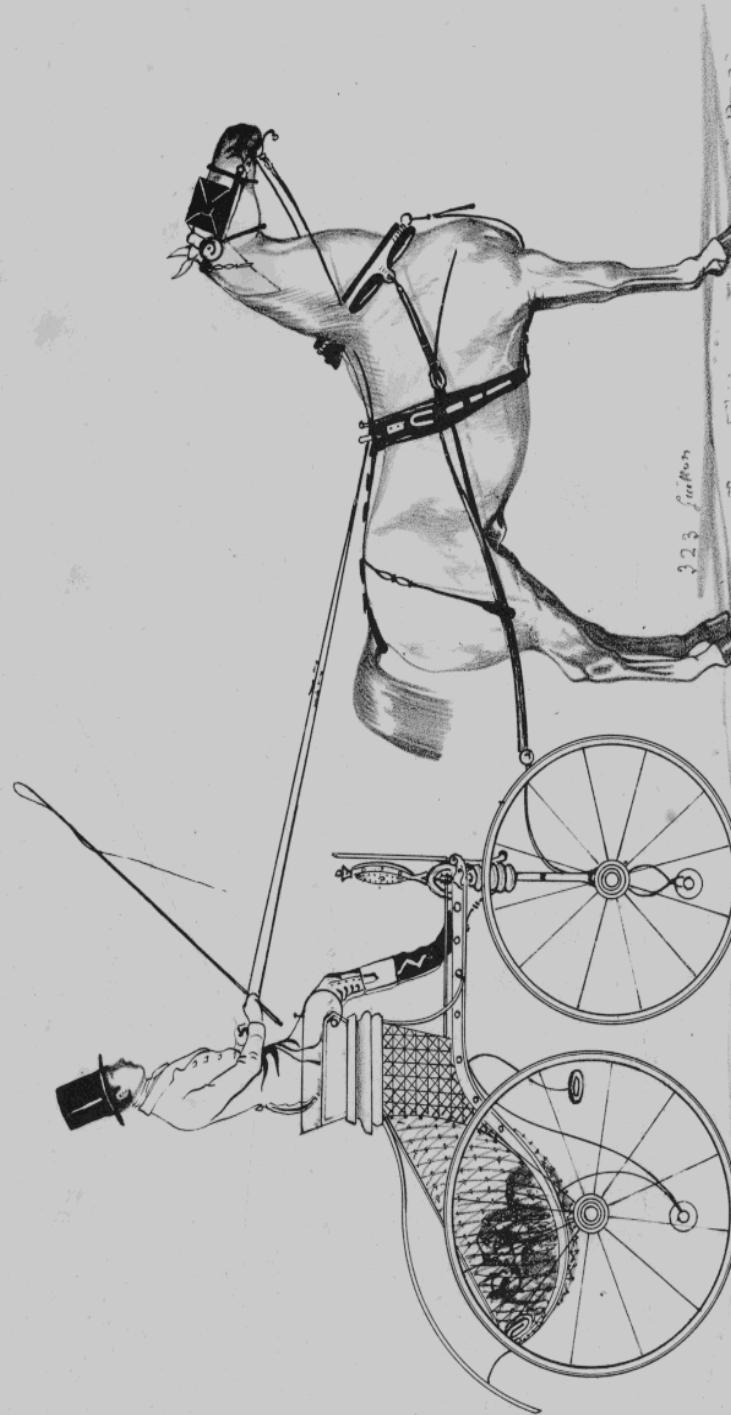




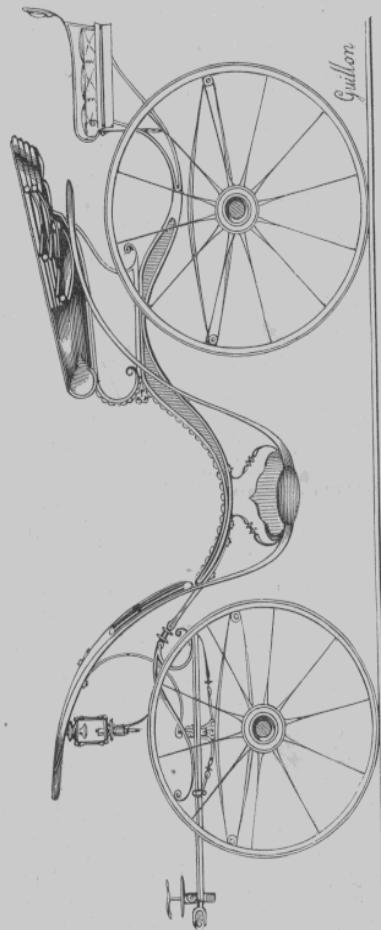
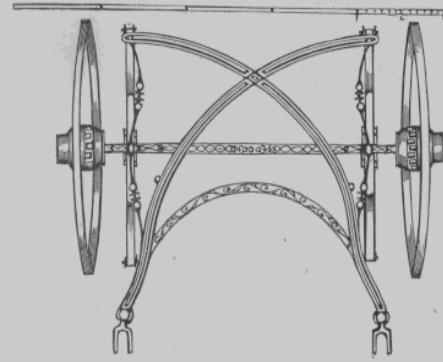
Lith. German Simier Rue Poissonnière, 20 à Paris.

Publié par Guillon

*Caricature Compteur de l'espace*  
de Mr. Baakman  
6. H. CHISLEHURST LONDRES  
exécuté sous le n° 804



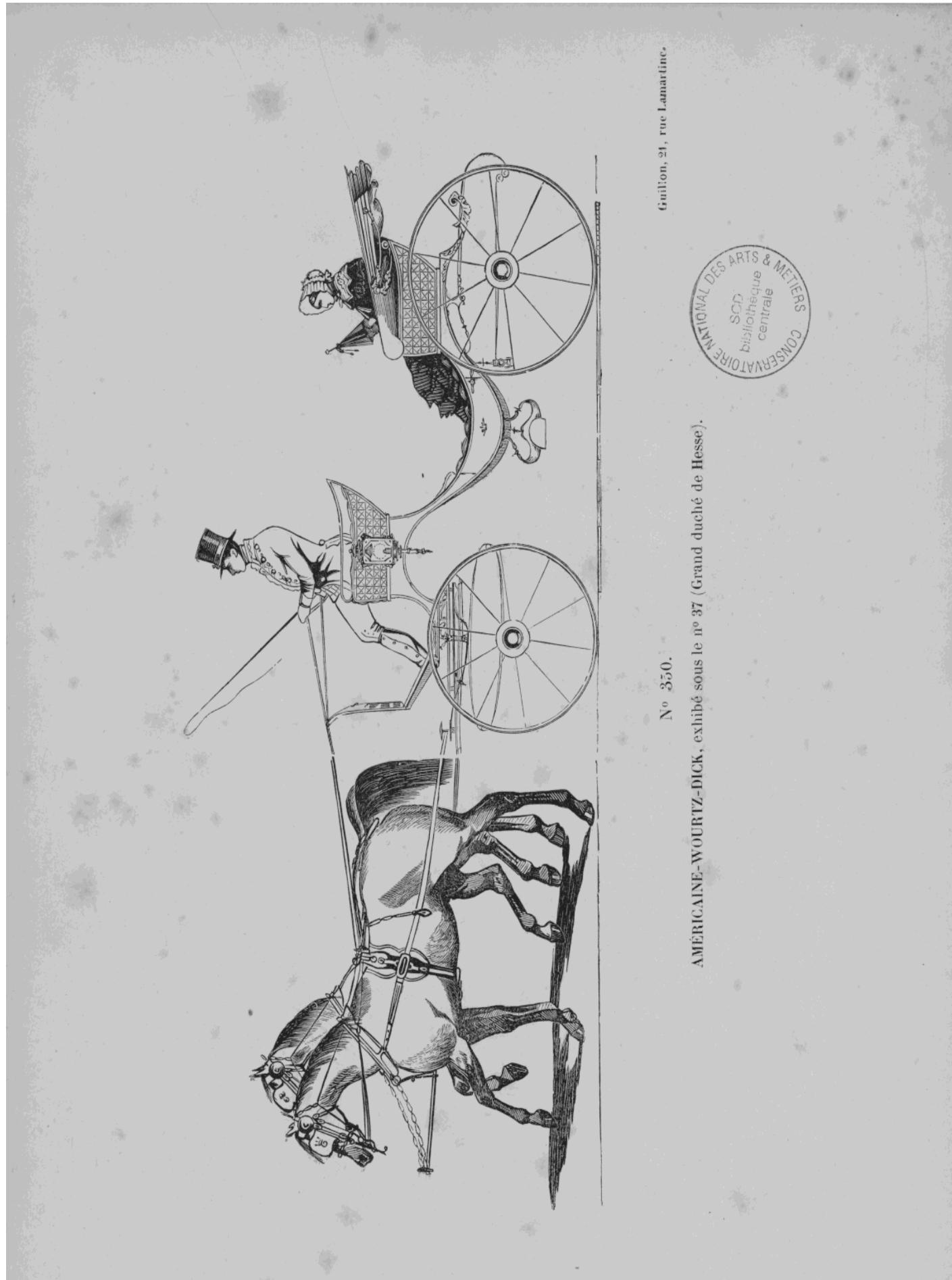
Job



N° 342.

CAB ROBINSON, exhibé sous le n° 950.



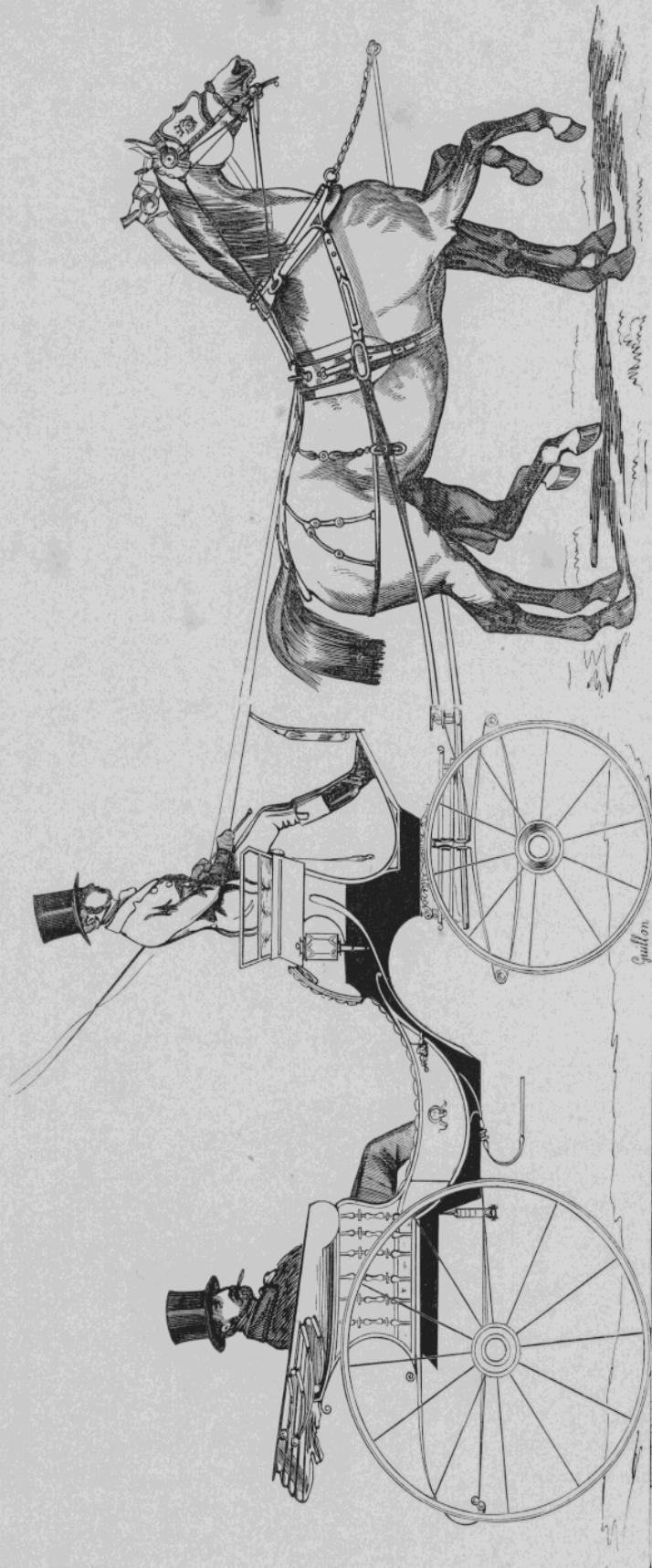


Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 350.  
AMÉRICAINE-WOURTZ-DICK, exhibé sous le n° 37 (Grand duché de Hesse).





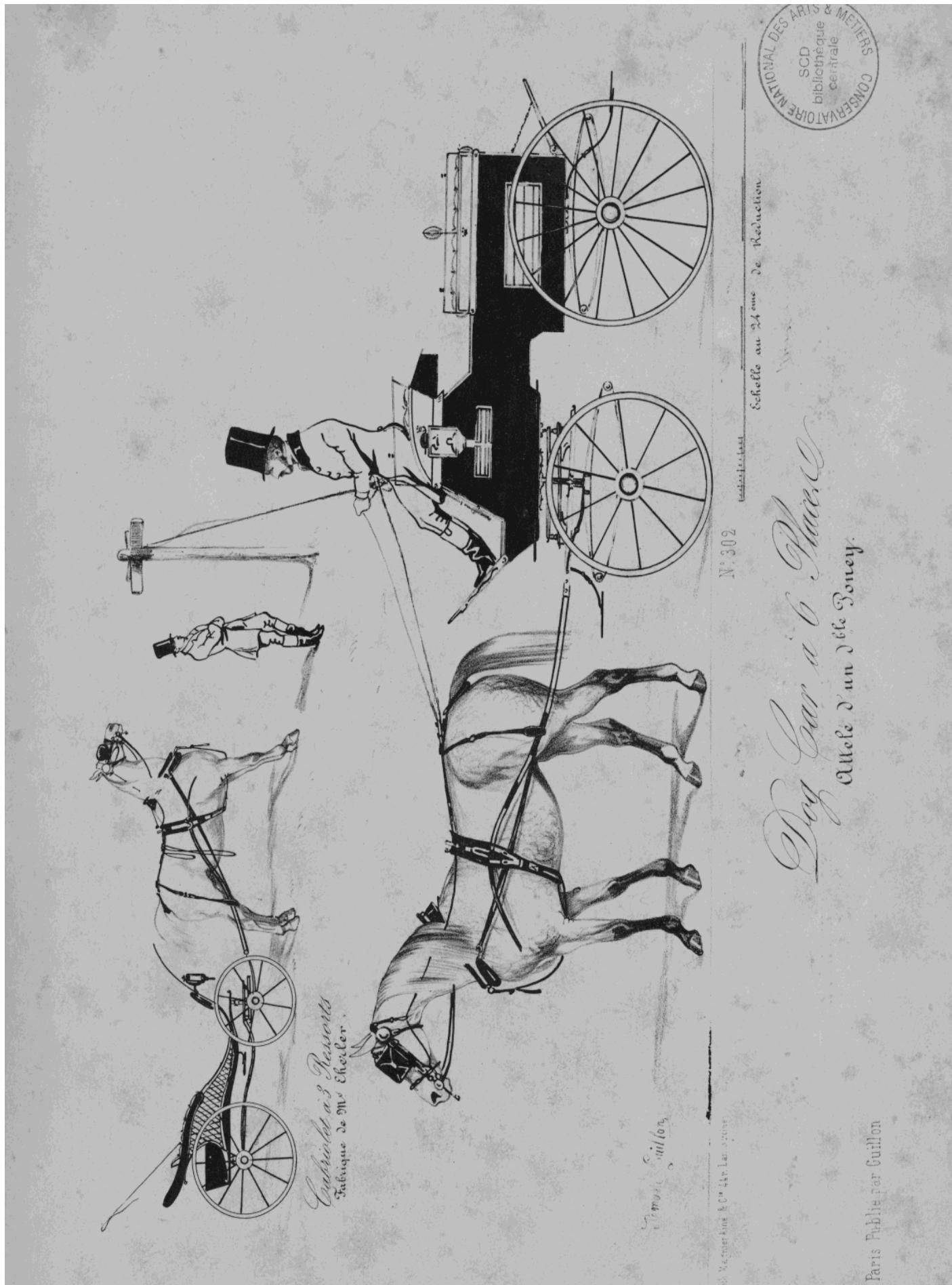


N° 381.

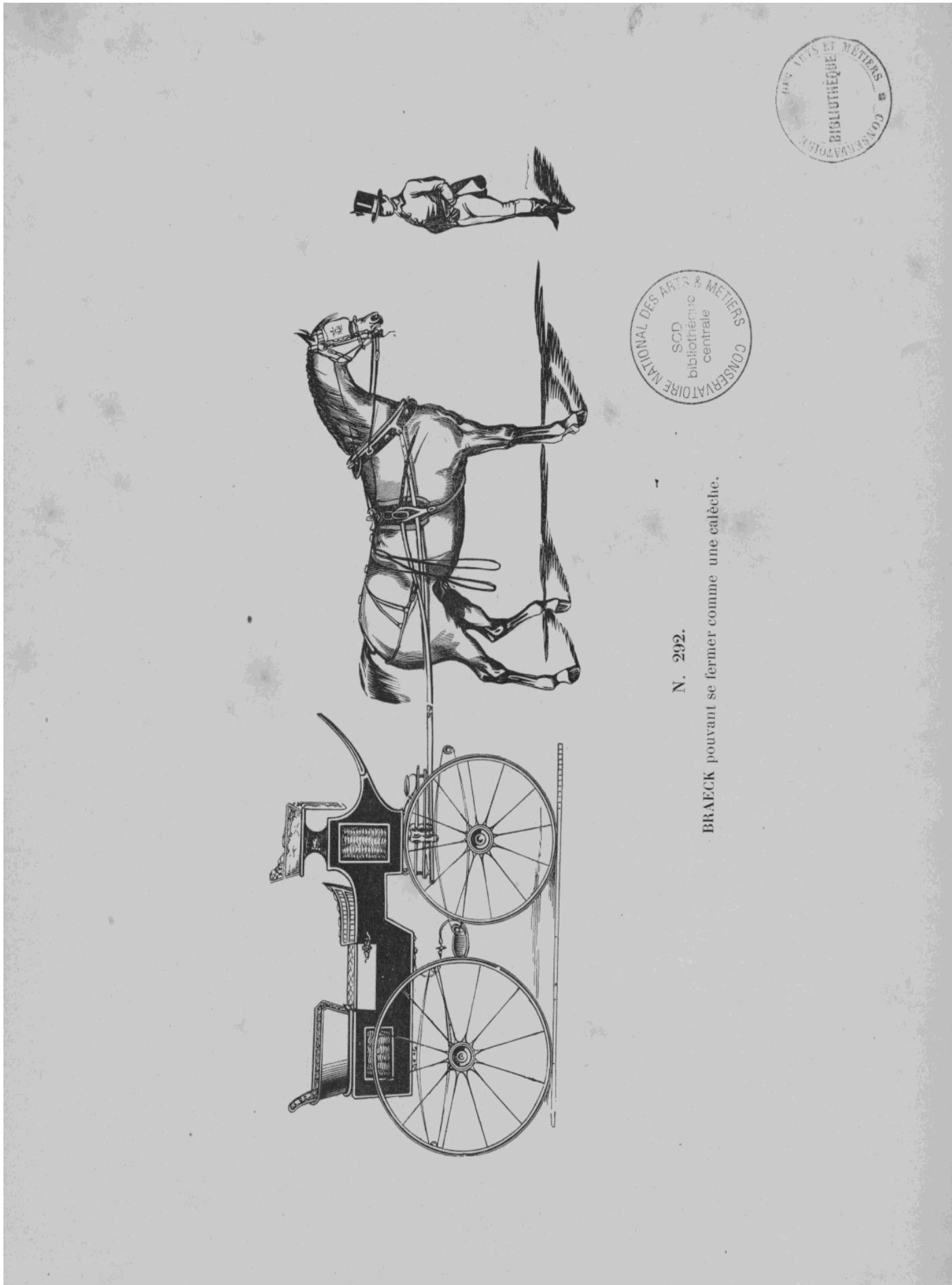
AMÉRICAINE à BALUSTRES, à 4 PLACES AISÉES ET A 2 CHEVAUX, MODE DE PARIS.

Guillon, 21, rue Lamartine,





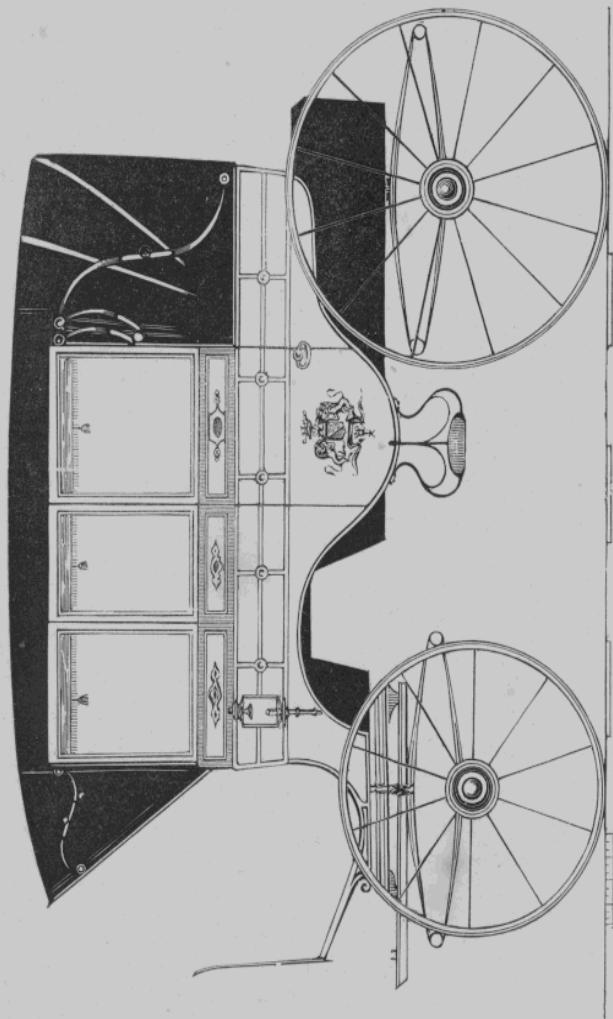




N. 292.

BRAECK pouvant se fermer comme une calèche.

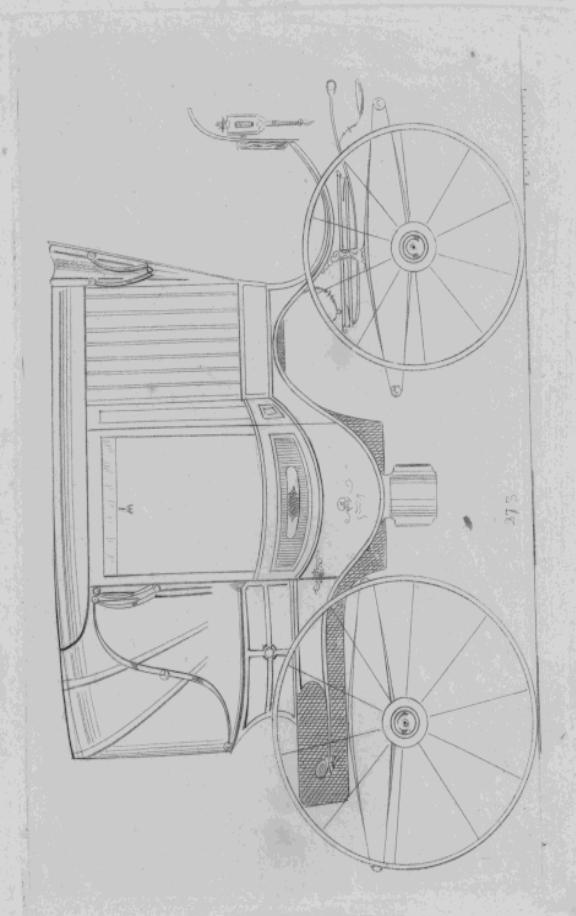




N° 348.

CHAR-A-BANCS EHERLER.





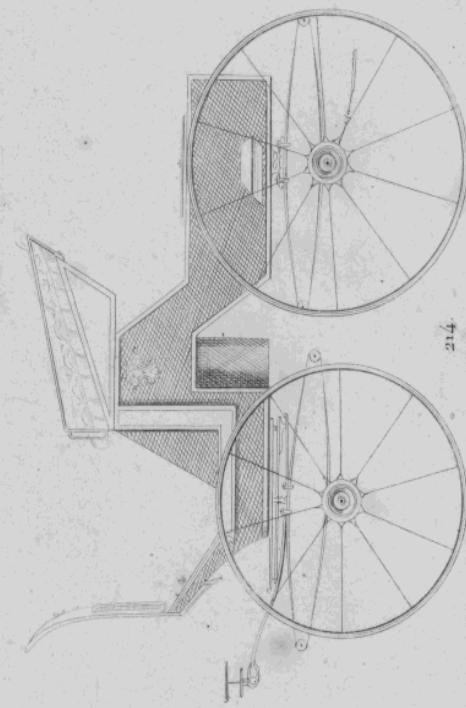




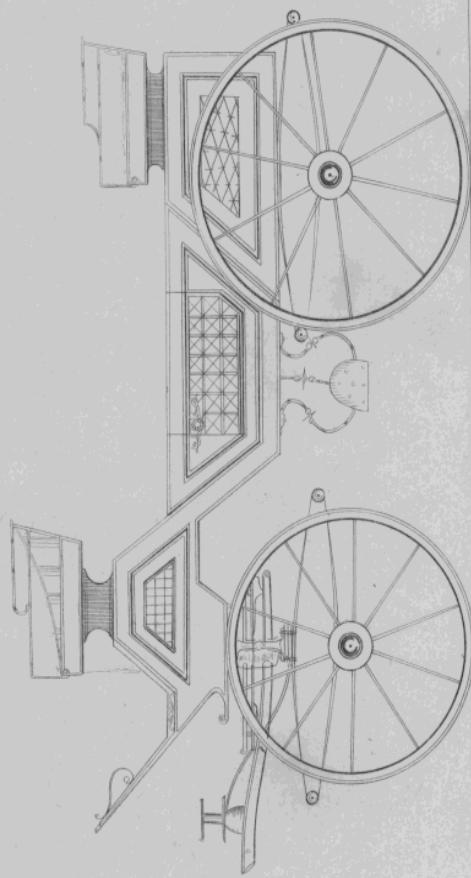
Bruxelles

Leut Bruck

Paris, éditeur, 6, Rue d'Amsterdam



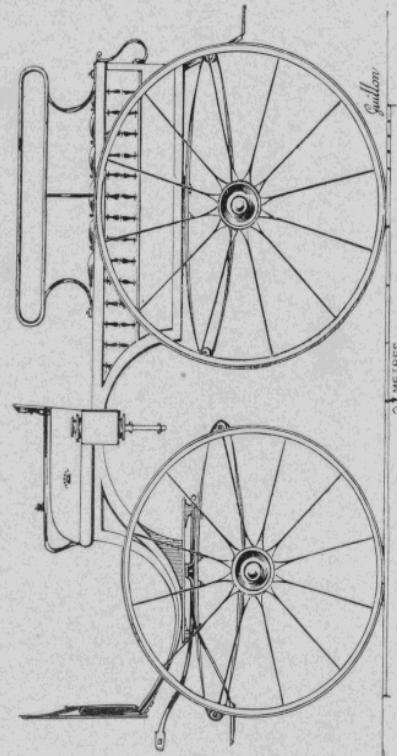




*Brunch à Cussonne*

*Dessin et gravé pour Guiller, rue Lamartine, 21*



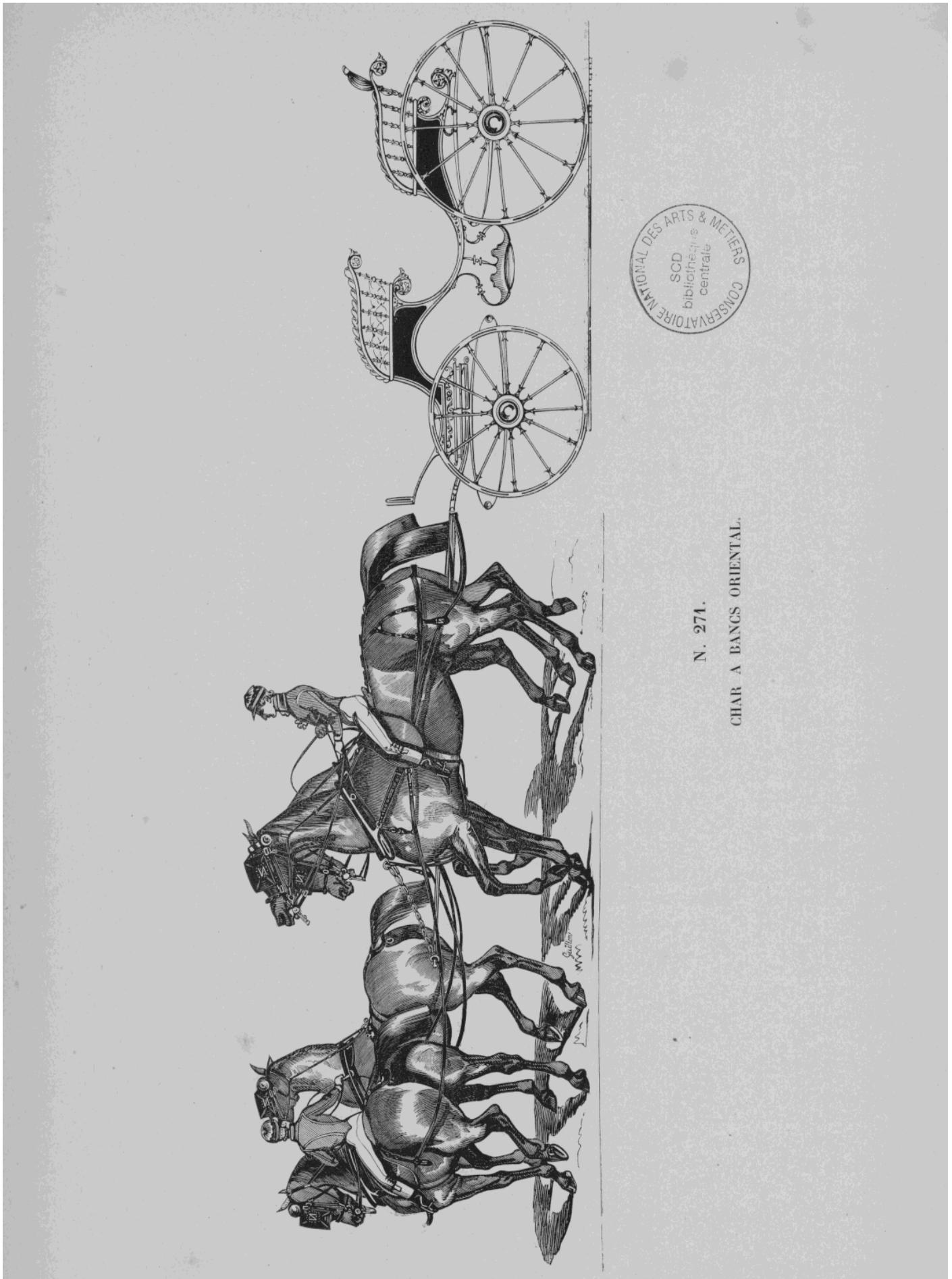


Guillon, 21, rue Lamartine.

No 399

COUNTRY-CART de M. Tilbury, exhibé sous le n° 984.





N. 271.  
CHAR A BANCS ORIENTAL.

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS & MÉTIERS  
SCD  
bibliothèque  
centrale

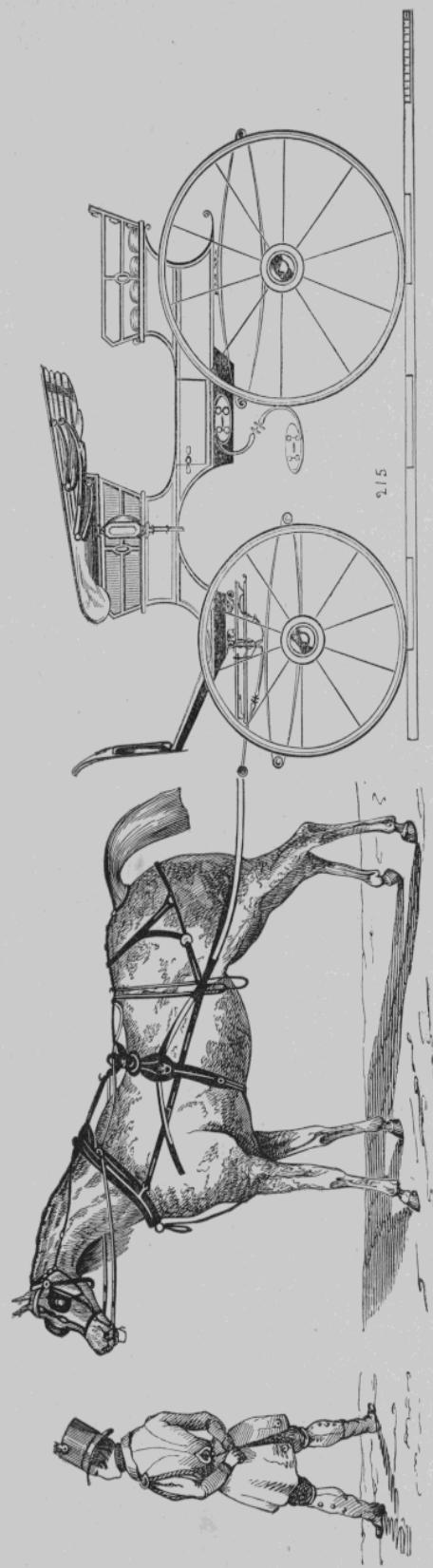




N° 362.

PHAETON AMÉRICAIN.

Guillon, 21, rue Lantartine.







N° 344.

Même PHAETON-TYPE attelé de 2 chevaux  
(Vu de perspective).



N° 277.

PHAETON-TYPE.

Guillon, 21, rue Lamartine.





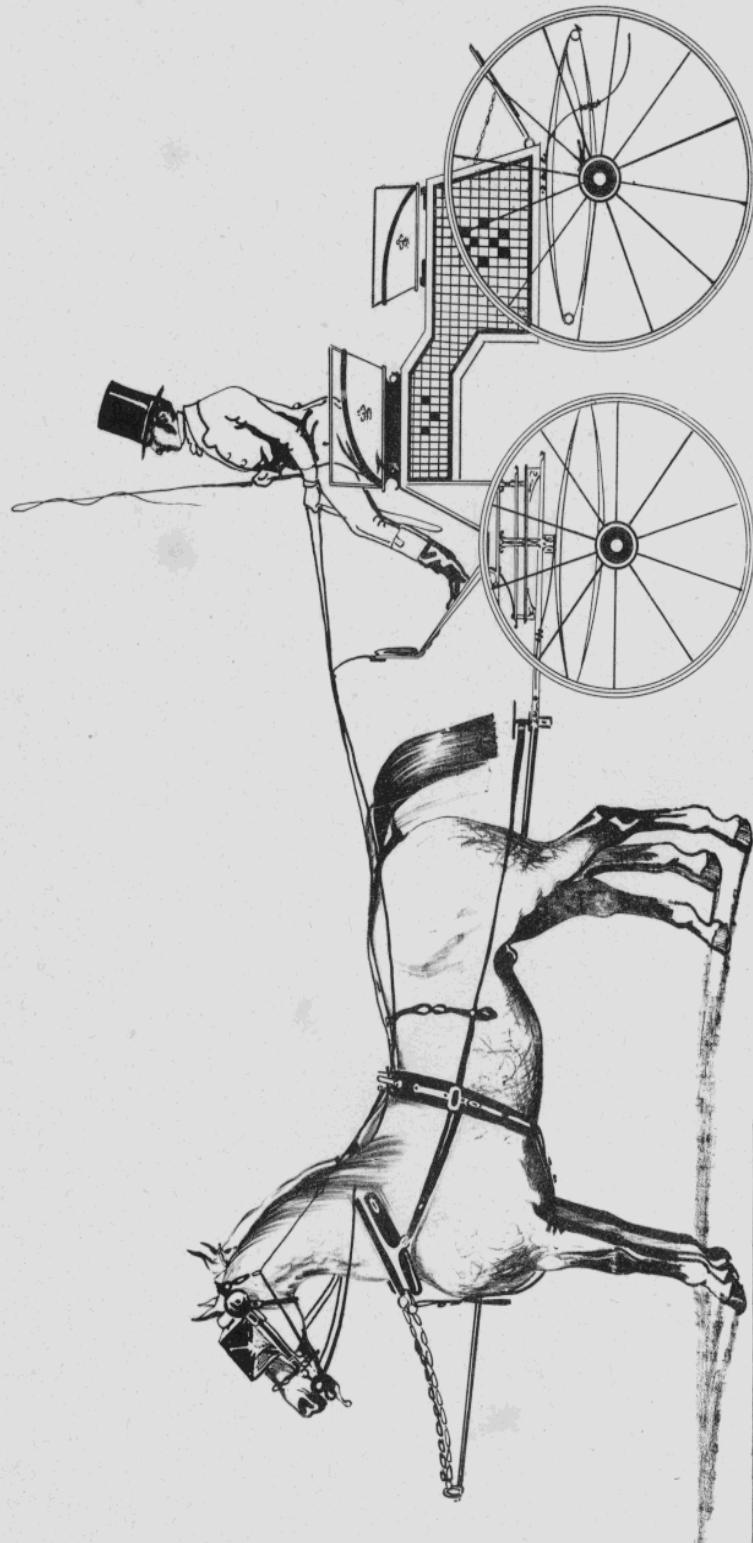


N° 287.

PHAETON DOG-CART.

Guillon, rue Lamartine, 21.





Guillemin's Rue Lamartine.

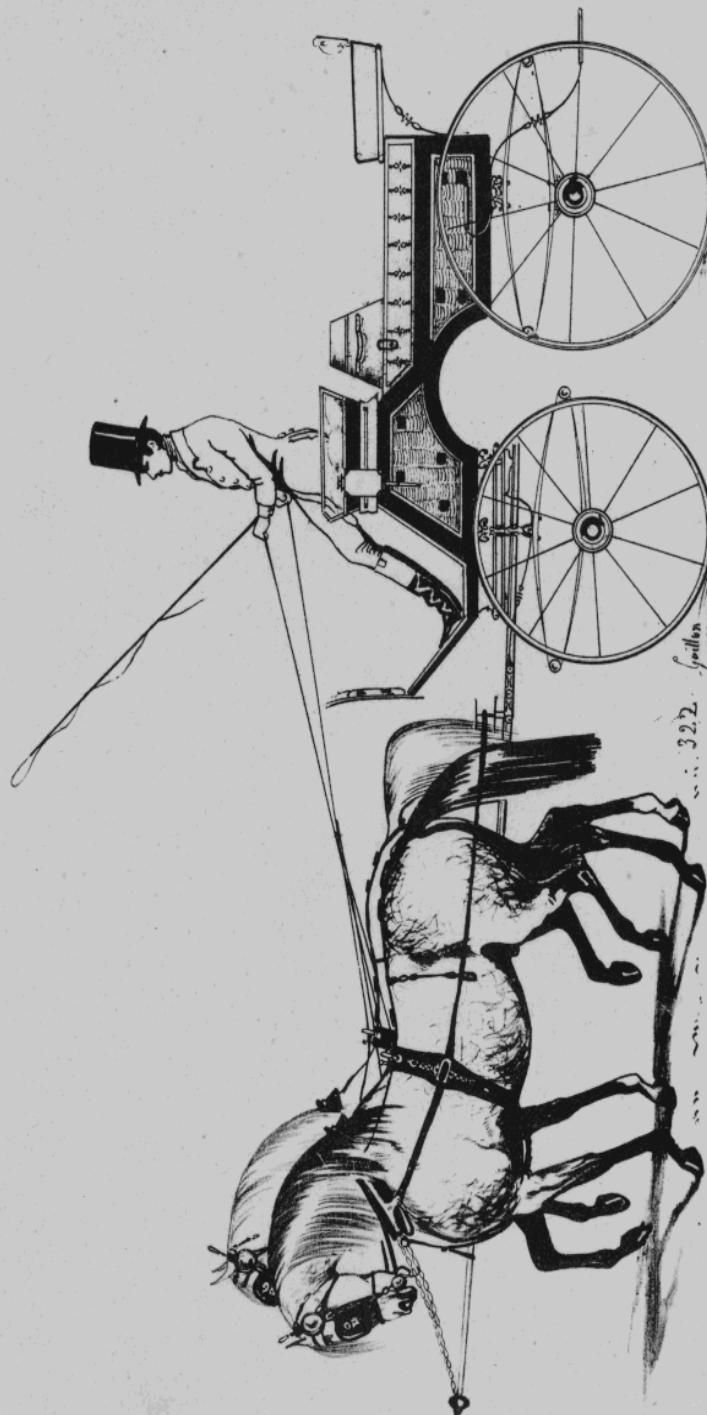
M° 360.

606 Avenue Aine 44 rue Léonard de Vinci



Duo Cart Français.





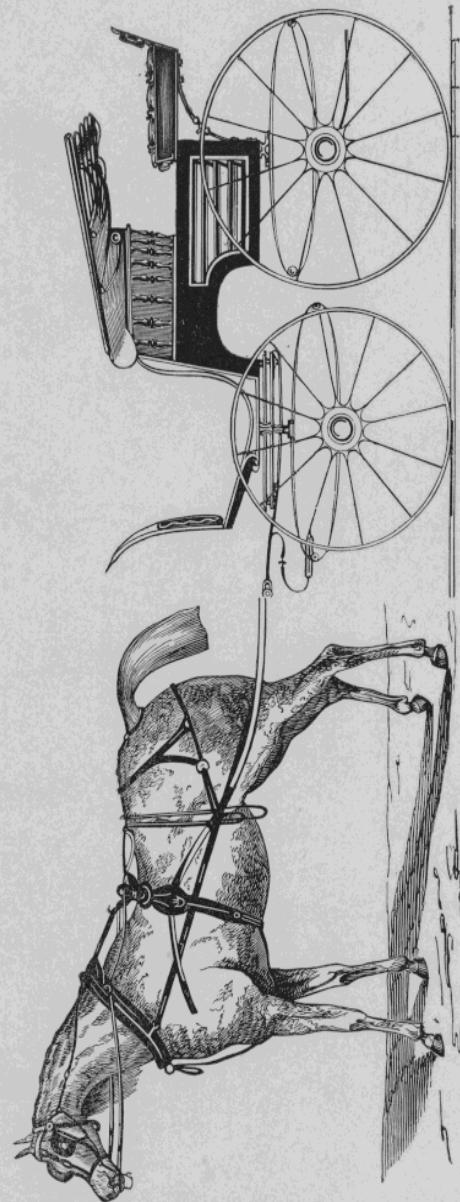
Publié par Guillon

Lih. Germain-Simier, 20, rue Poissonnière, à Paris.

Dog-Car  
de M<sup>r</sup> Bellavalle, Carrossier  
à BOULOGNE SUR MER.  
carte sous le n<sup>o</sup> 50.







Guillon, 21, rue Lamartine.

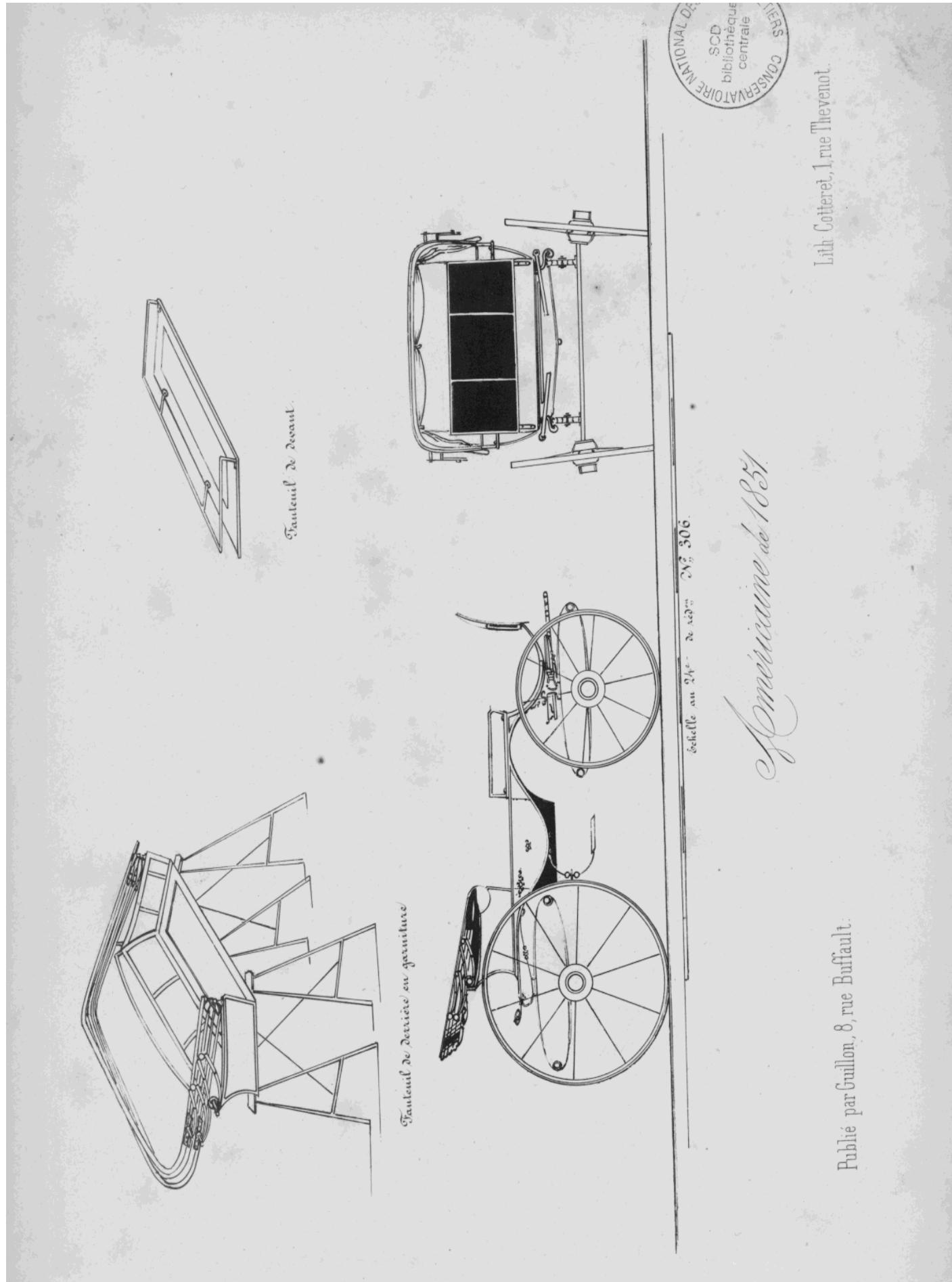
N° 280.

DOG-CART PHAETON.











Guillotin, 21, rue l'amatine.

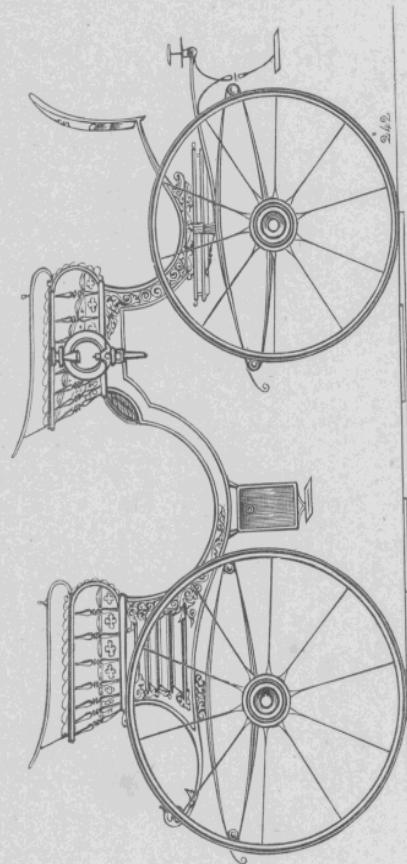


N° 298.

DOG CART A SIÈGES MOBILES.





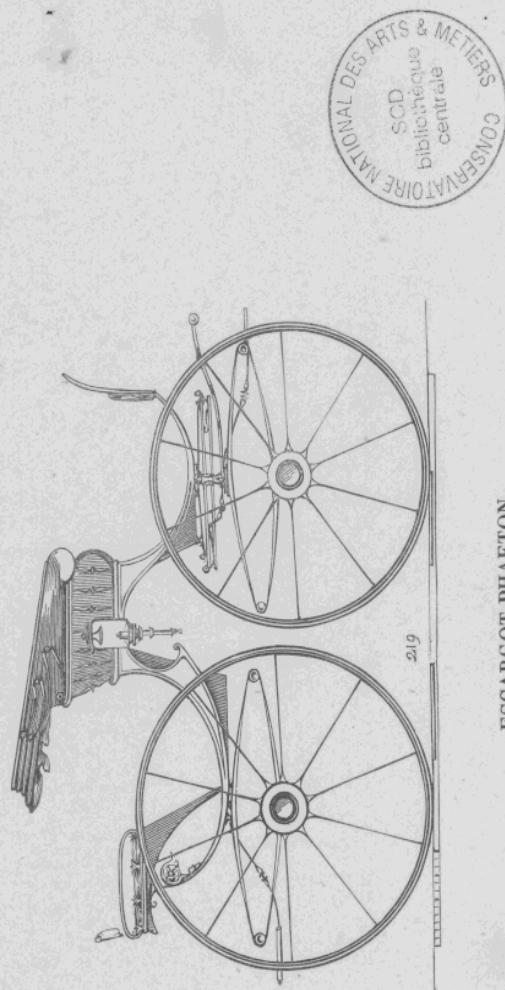


Exposé sous le N° 39.

PHAETON, exécuté dans les ateliers de MM. CROISSANT et LAURENT, à Hambourg.

262





ESCARGOT-PHAETON,

Exécuté dans les ateliers de M. BECQUET, carrossier, aux Champs-Élysées, à Paris.

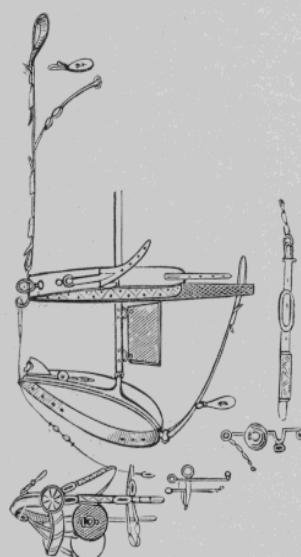
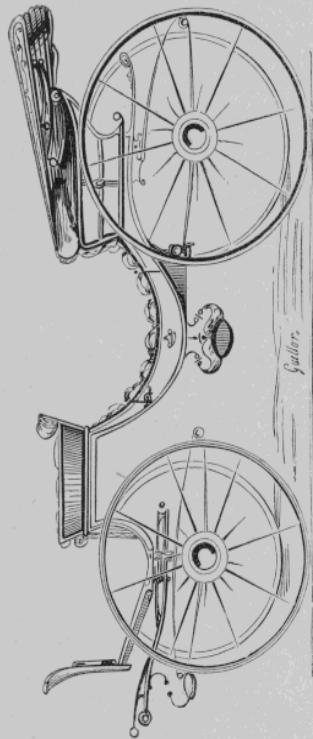
241.



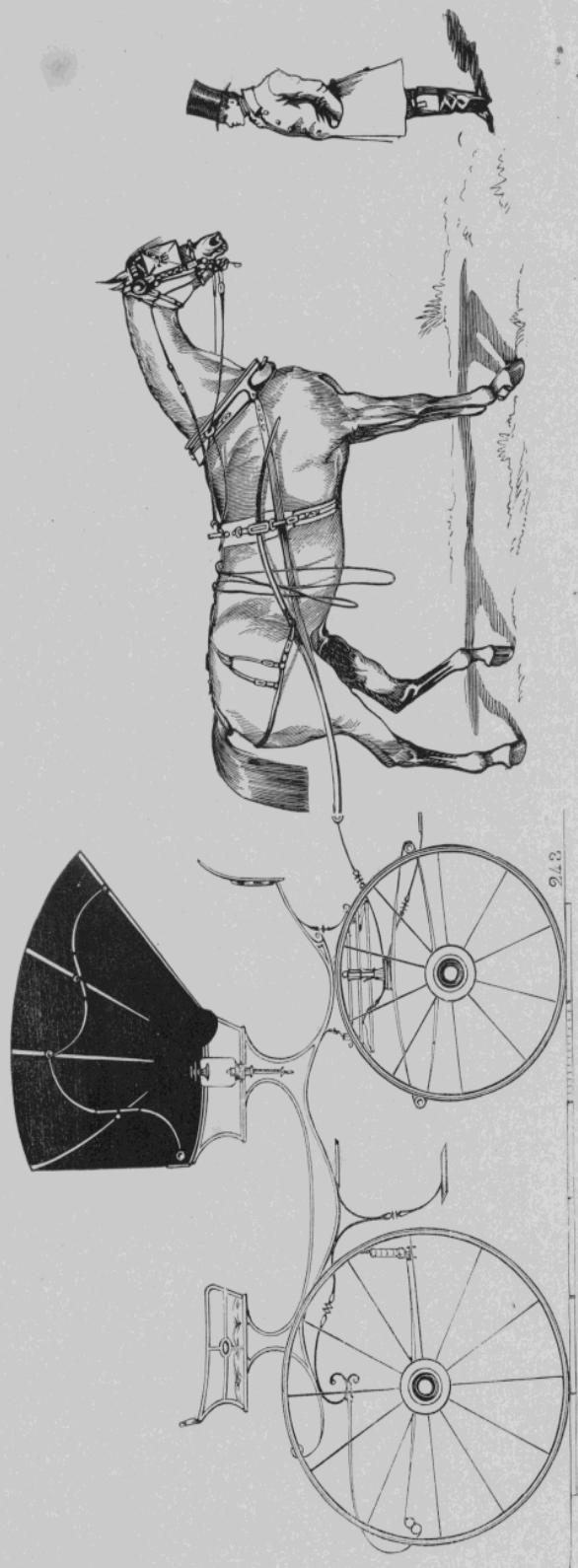
Guillon, 21, rue Lamartine.



N° 254.  
AMÉRICAINE.



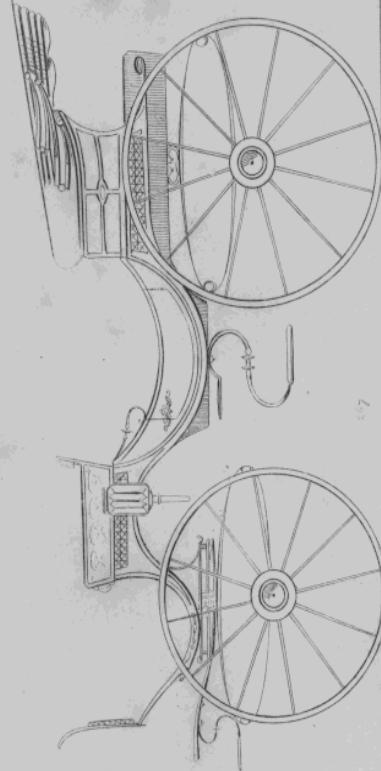




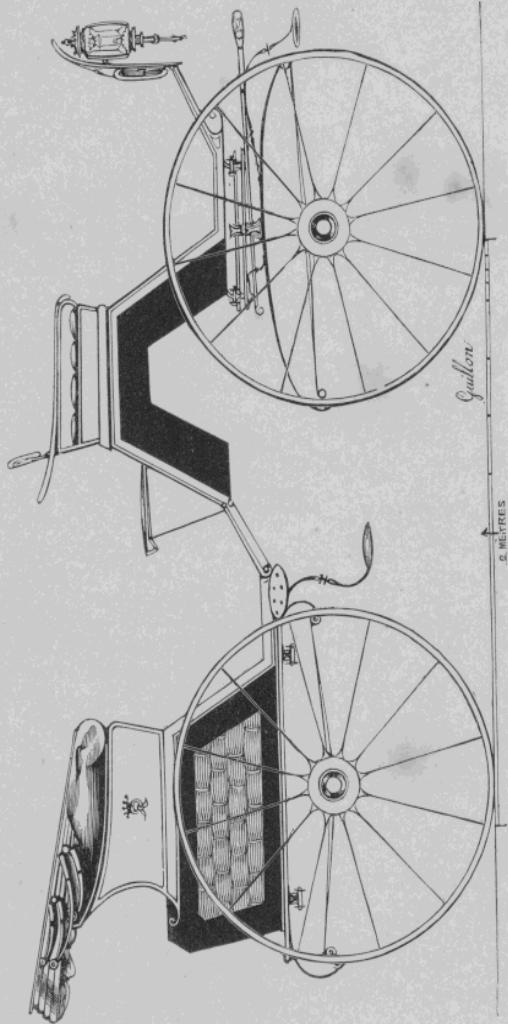
N. 343.

AMERICAN VEHICLE.









Guillon, 21, rue Lamarine.

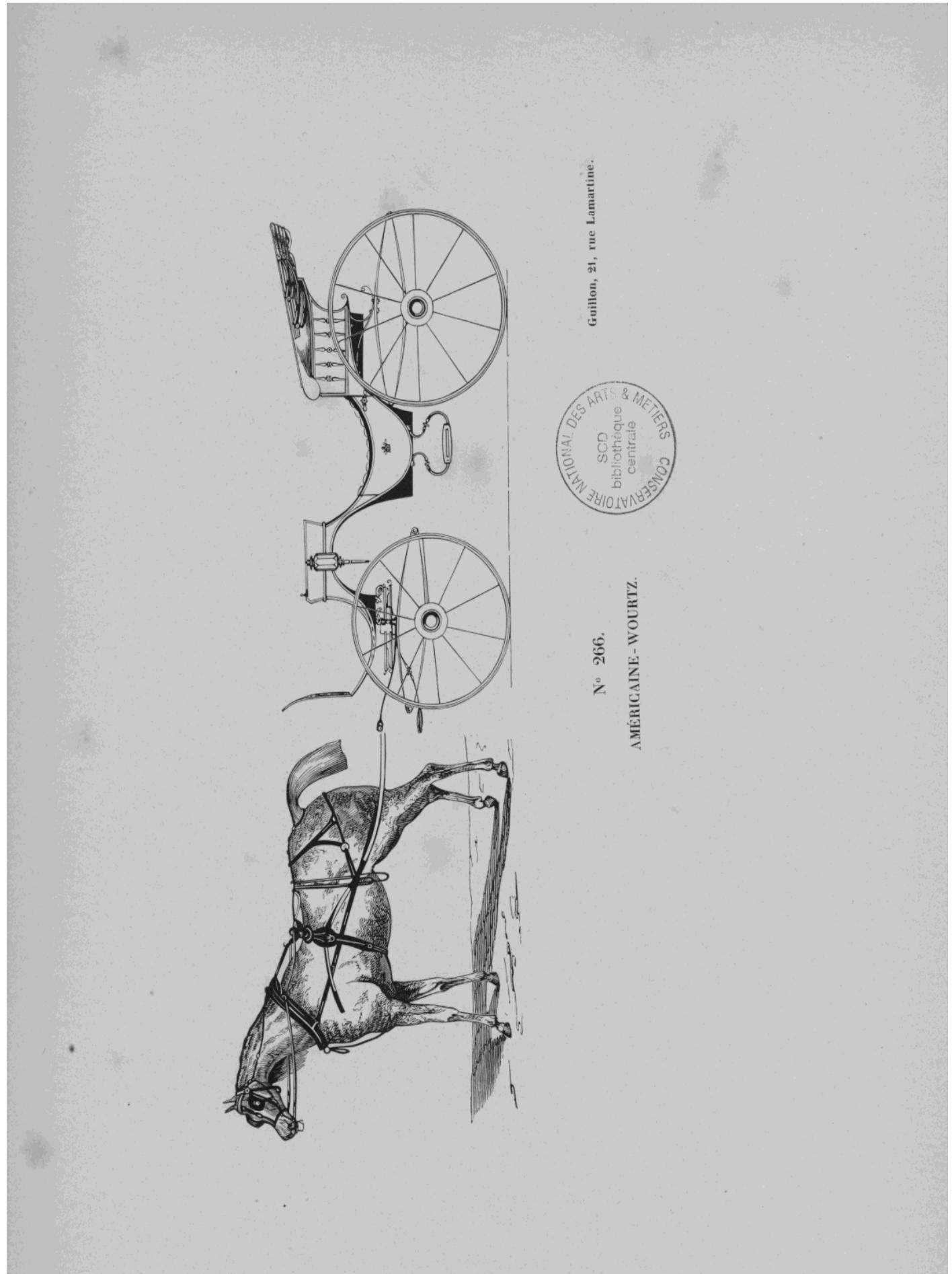
N° 389.

PHAETON SÉPARABLE de M. HAYOT de Caen.

Exhibé sous le n° 258.







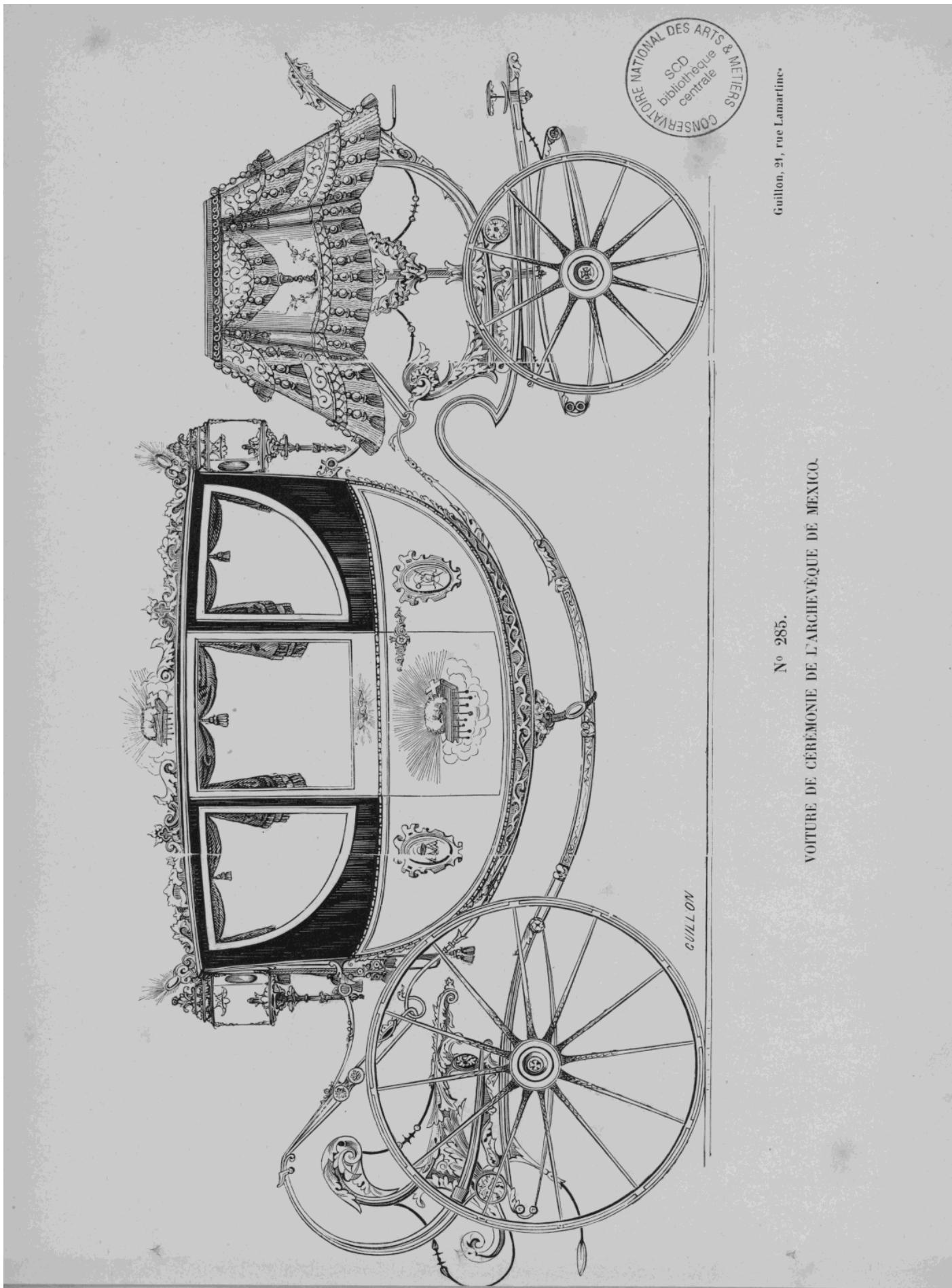
Guillon, 21, rue Lamartine.



N° 266.

AMÉRICAINE - WOURTZ.

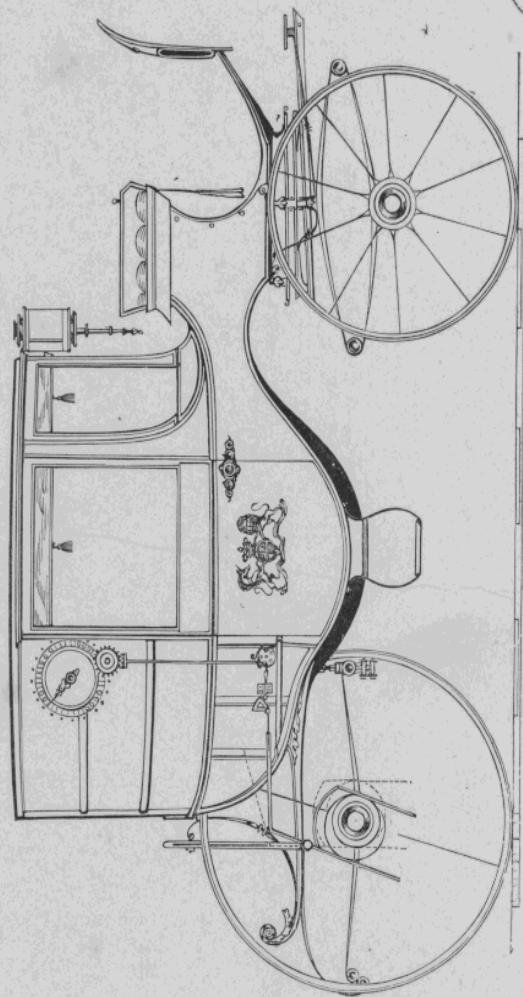




Guillon, 24, rue Lamartine.

N° 285.  
VOITURE DE CÉRÉMONIE DE L'ARCHEVÈQUE DE MEXICO.





Guillon, 21, rue Lamartine.

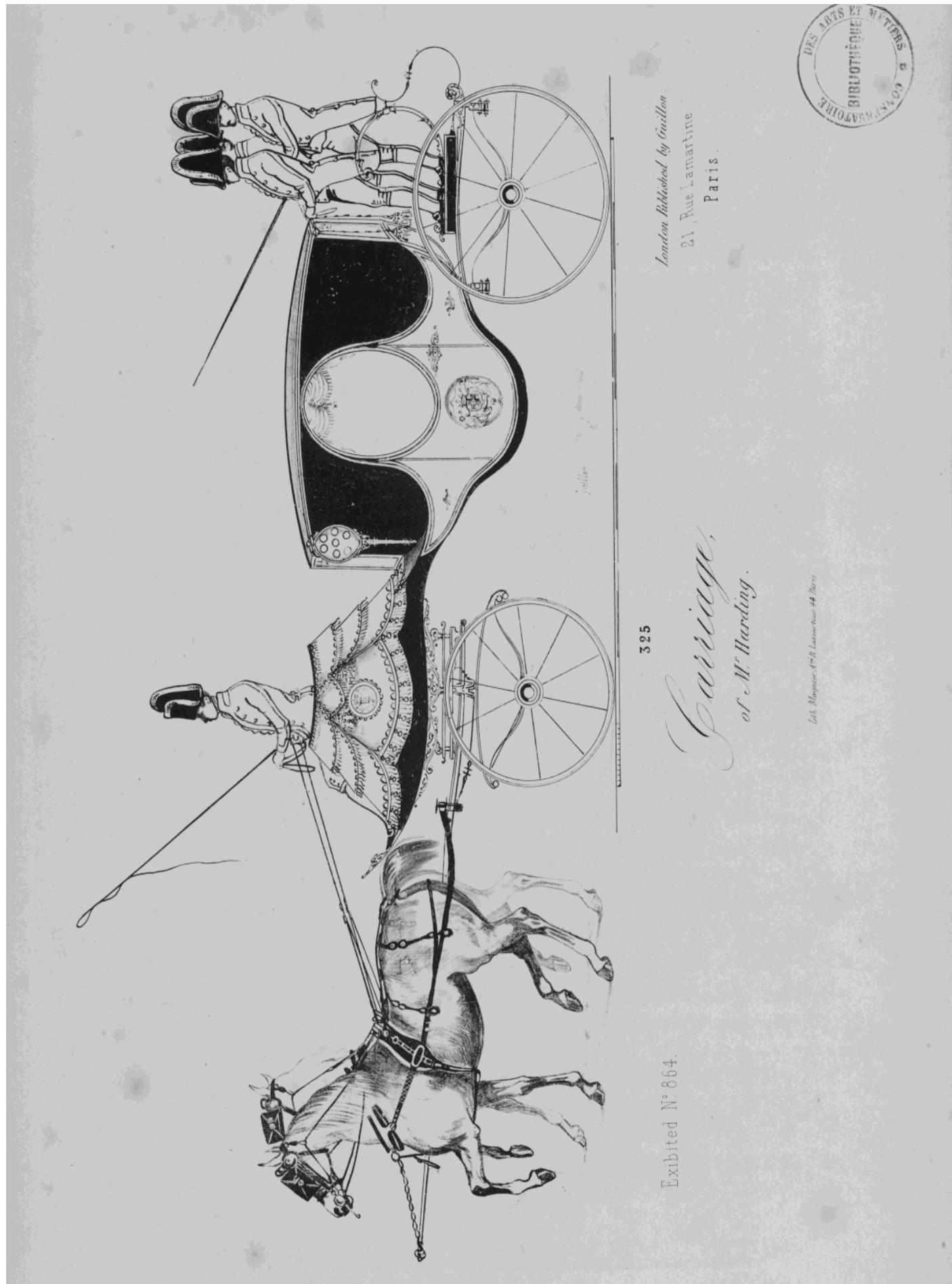
N° 364.

CLARANCE. — VOITURE DE REMISE A LONDRES.

avec trémie.

pour mesurer les distances parcourues.





Exhibited N° 864.

325

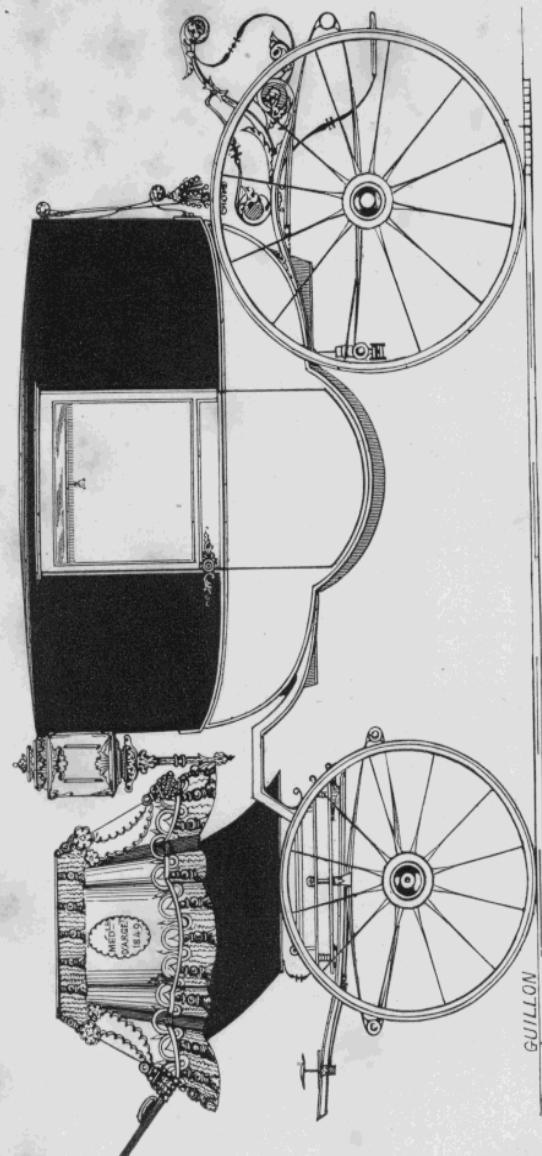
*Carriage,  
of M<sup>r</sup> Harding.*

London Published by Guillon.  
21, Rue Lamartine  
Paris.

Lith. Magasin d'<sup>me</sup> L. Léonard 44 Paris





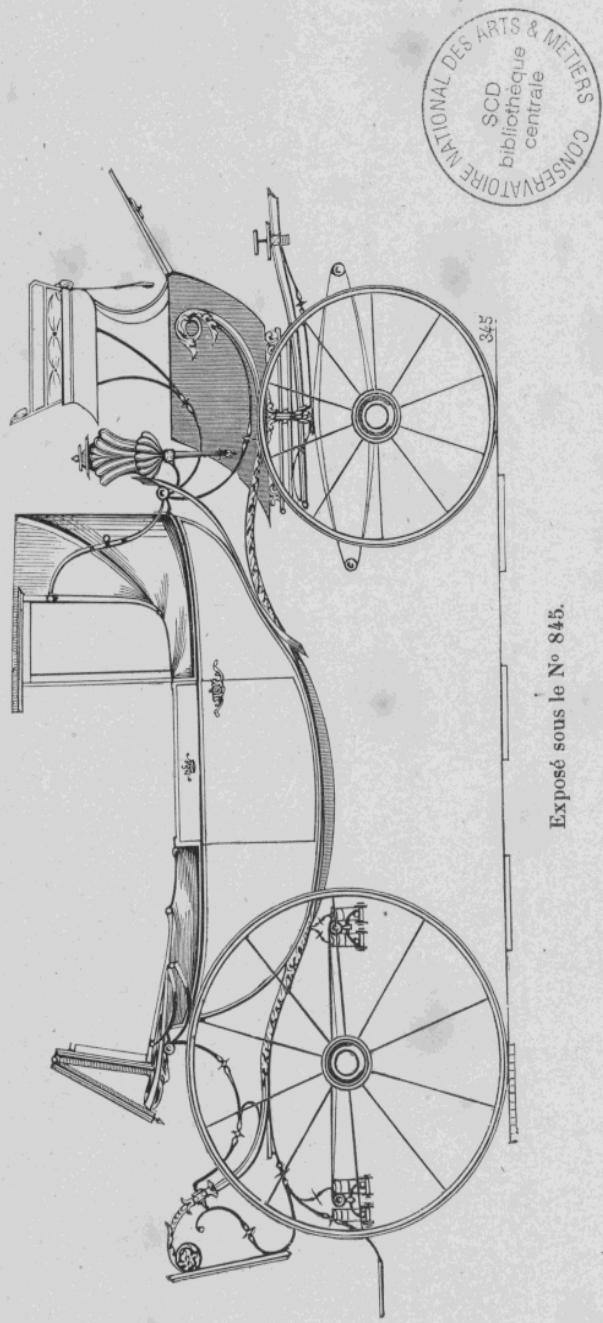


Guillon, del.

N. 304.

berline à 3 courbes, par M. DUNAINE, carrossier, rue Lepelletier, 18 ; admise à l'Exposition universelle de 1851,  
sous le numéro



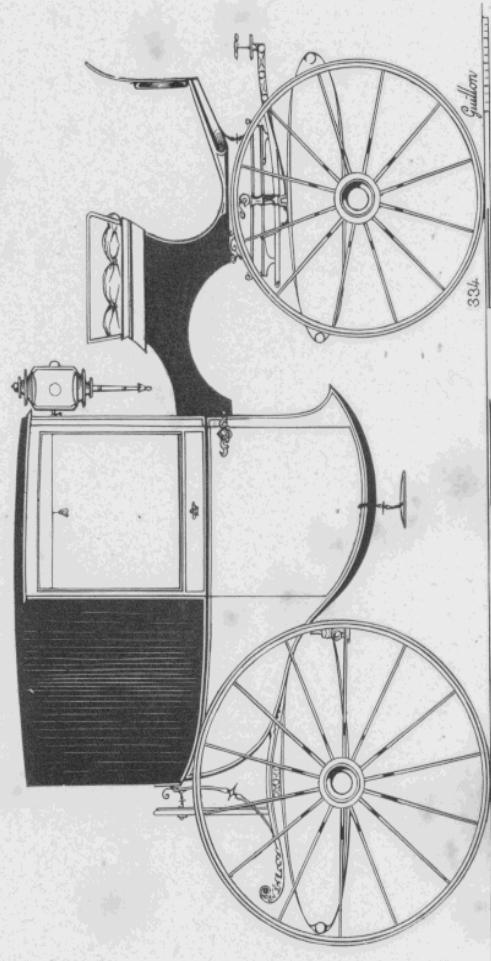


Exposé sous le N° 845.

LANDAU FULLER AVEC AMÉLIORATION DE SYSTÈME.

345.

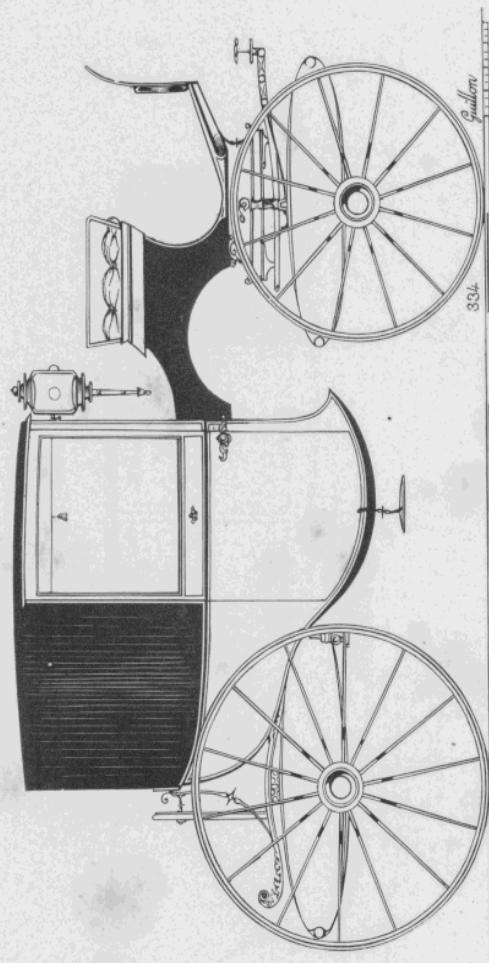




No 334.

COUPÉ-CHAISE de 1852. — Mode de Paris.

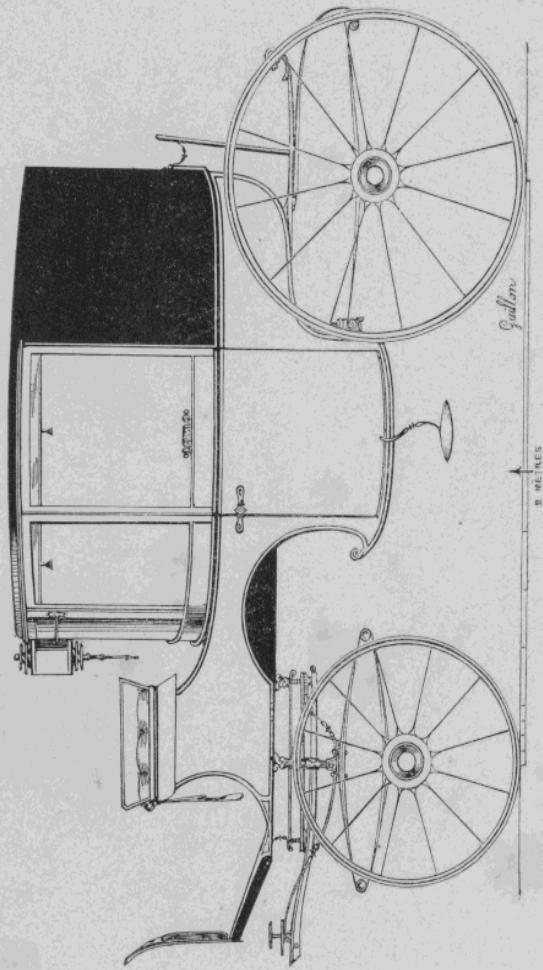




No 334.

COUPÉ-CHAISE de 1852. — Mode de Paris.



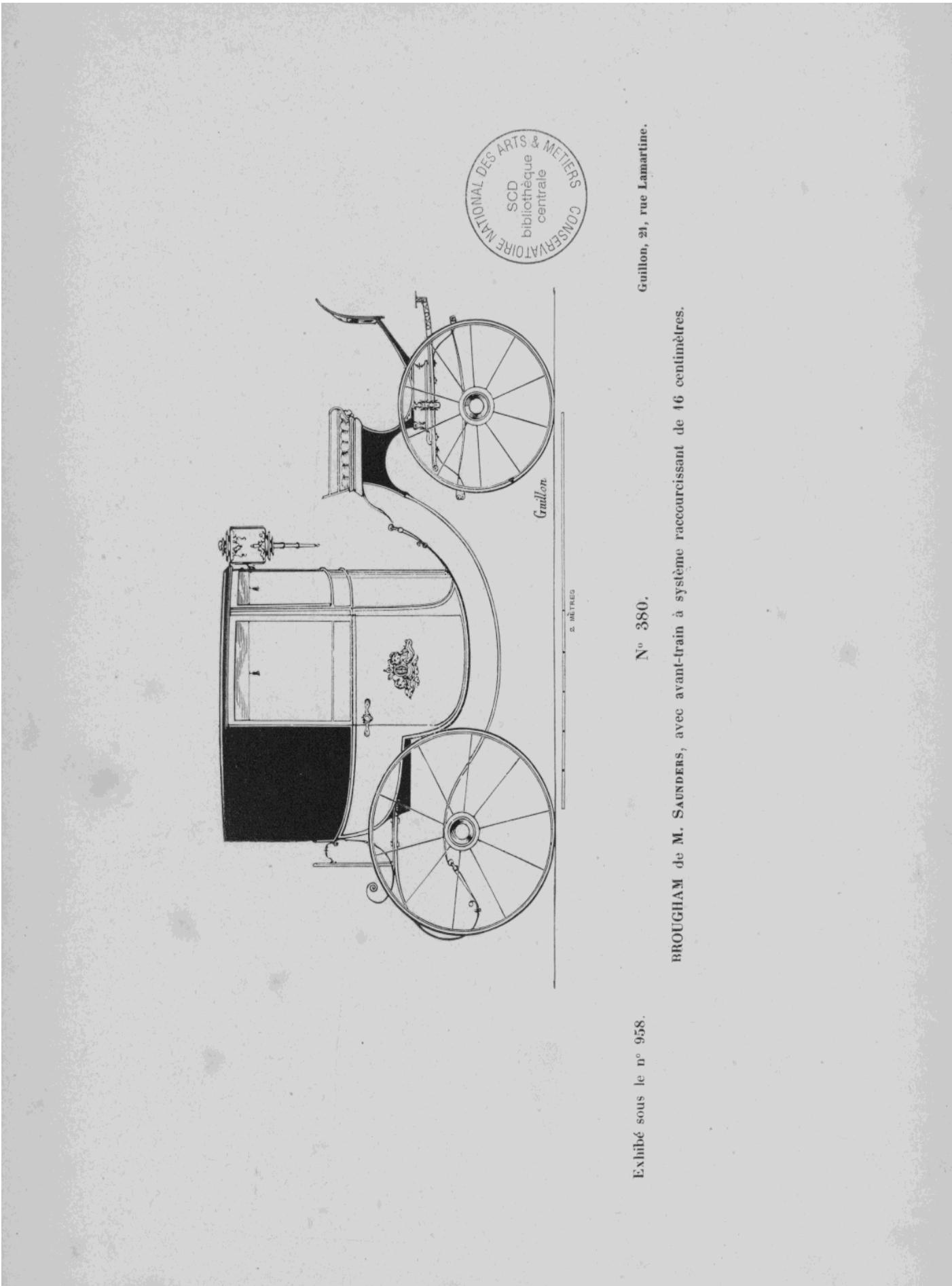


N° 388.

CLARANCE DEMI-ROND, non exhibé, et appelé BERLINE à Paris.

Gallion, 21, rue Lamartine.







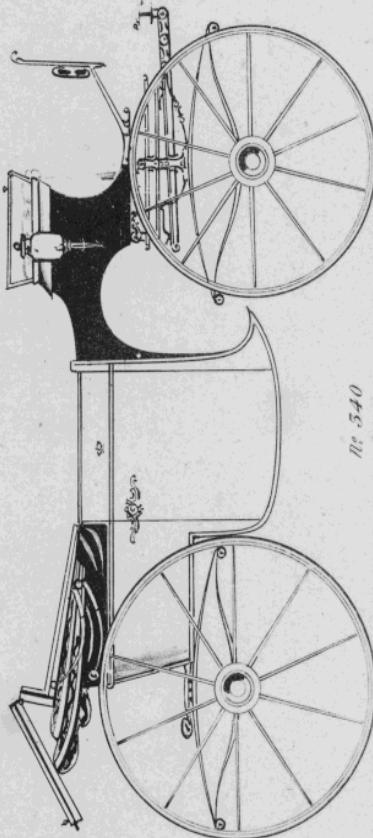


Exposé sous le N° 982

N° 540

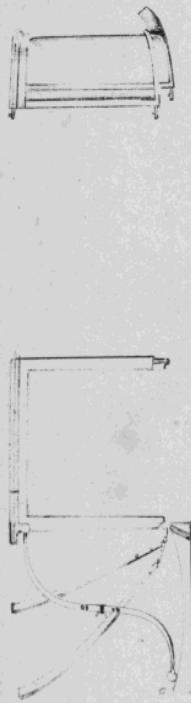
With Magnifying glass 4x

London & Birmingham  
and New York  
Formerly London  
Cabriolet Cart at Coupe 3/4.  
par Mr Trupp,  
de Londres.

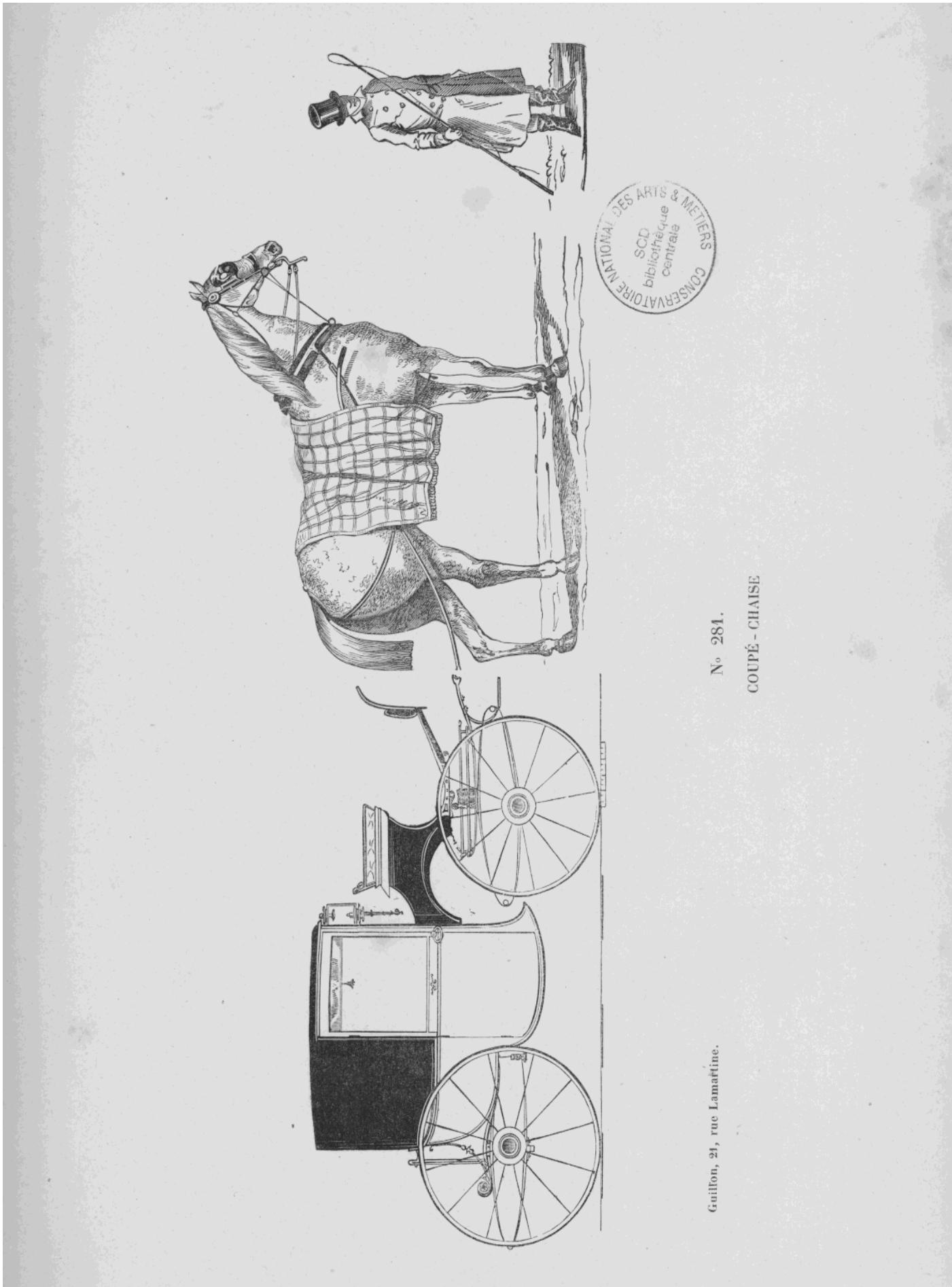


Evenants Courbes Télégraphes & Compas.

Corps d'addition  
pour former 3/4







Guillou, 21, rue Lamartine.

N° 284.

COUPÉ - CHAISE





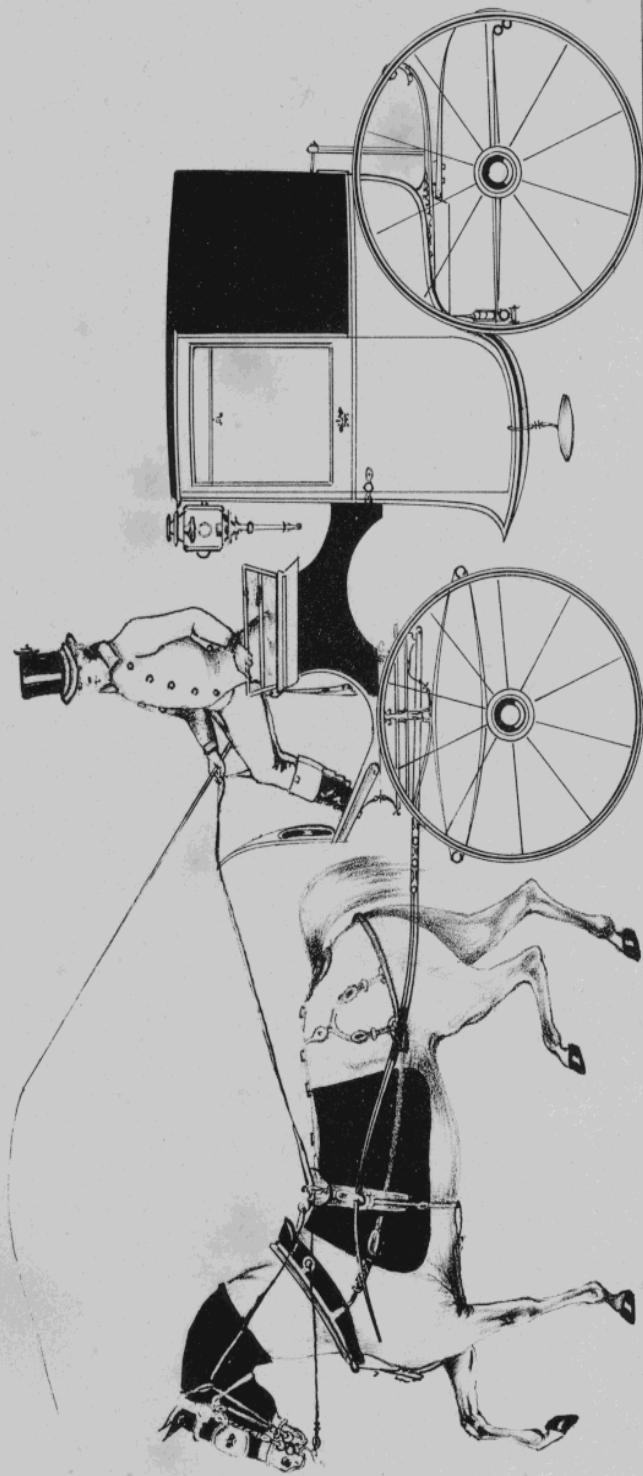
Lith. Magnier. Aves. & Luminarie. 44.

n° 361

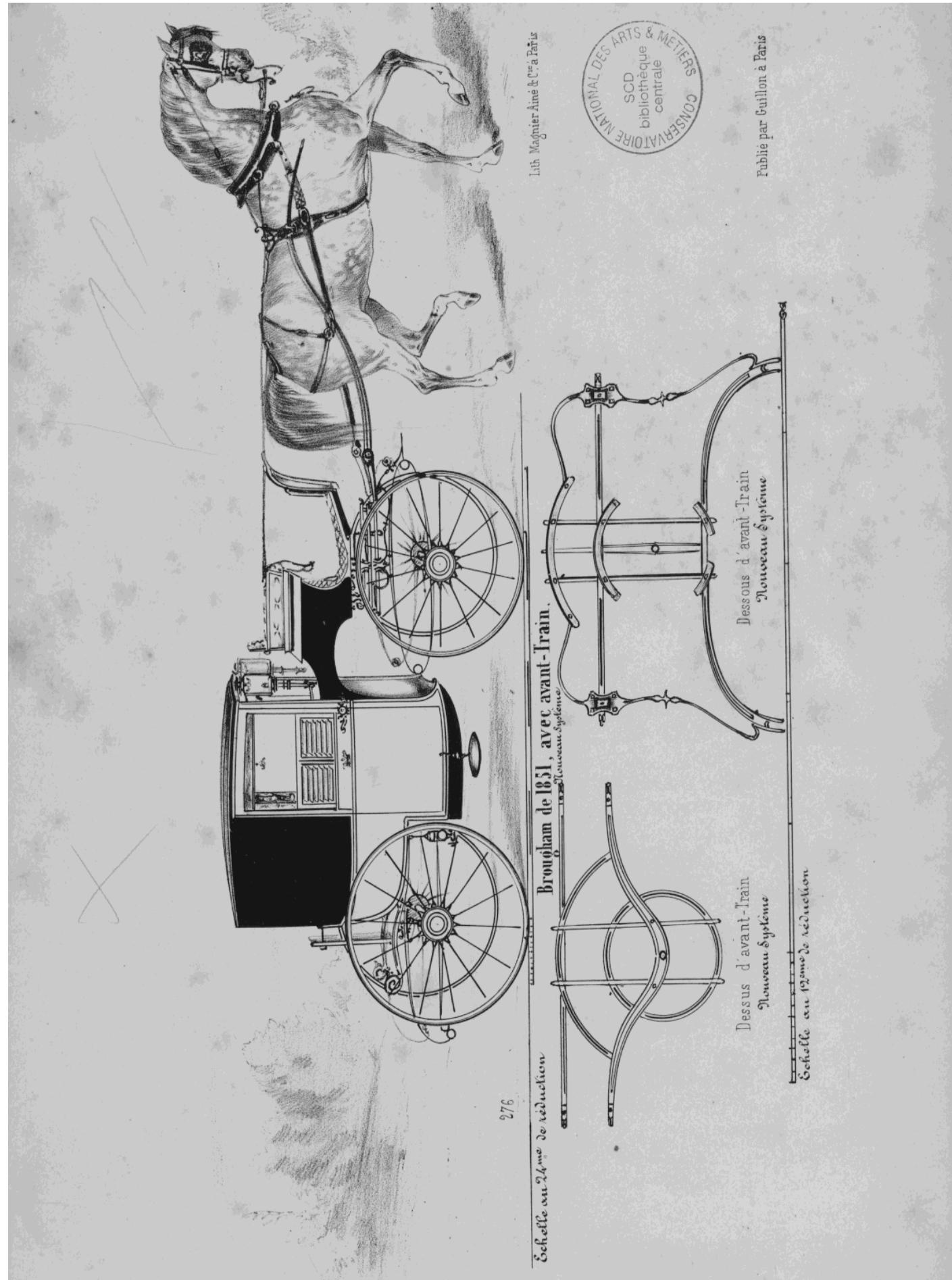
Guillot. Rue Lamoignon. 21.

Compté Chine,

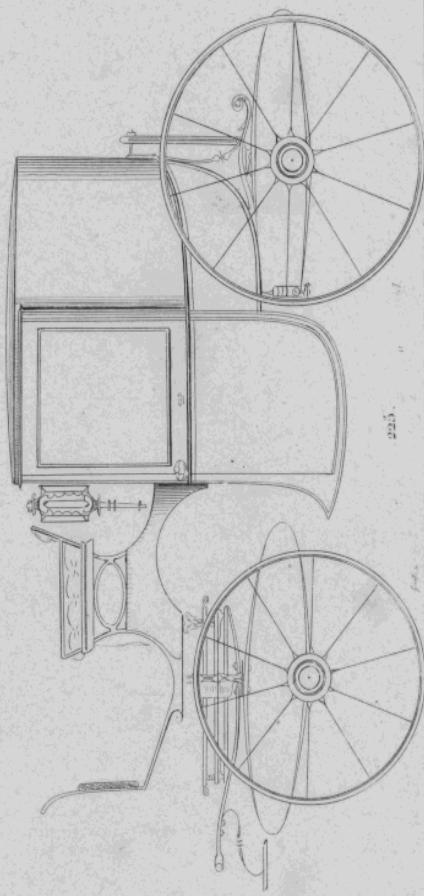
au nom de











225.

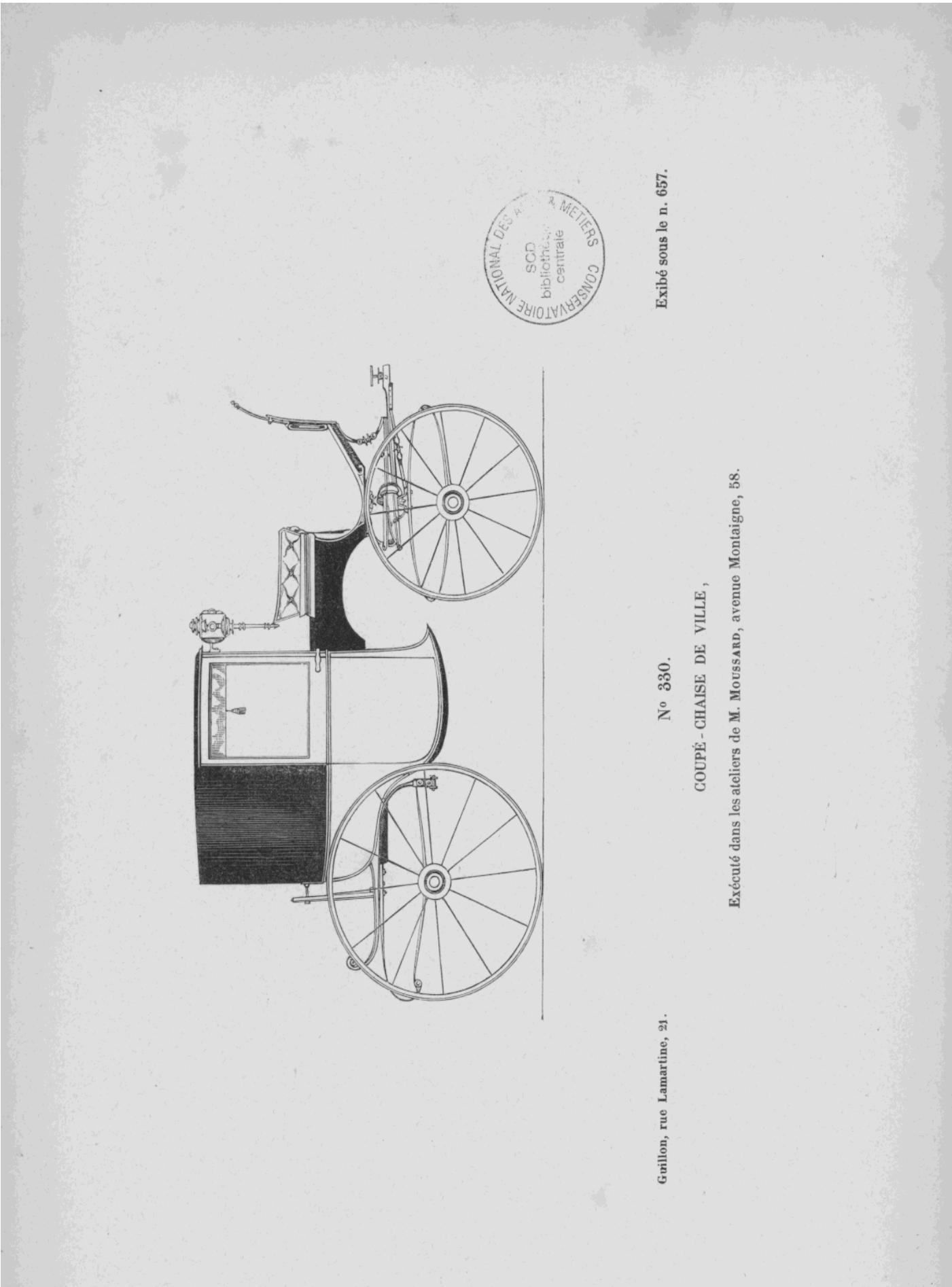
o

Coche-Chaise  
Bernard Madélie

Pierre-Jean-Baptiste Bourdon

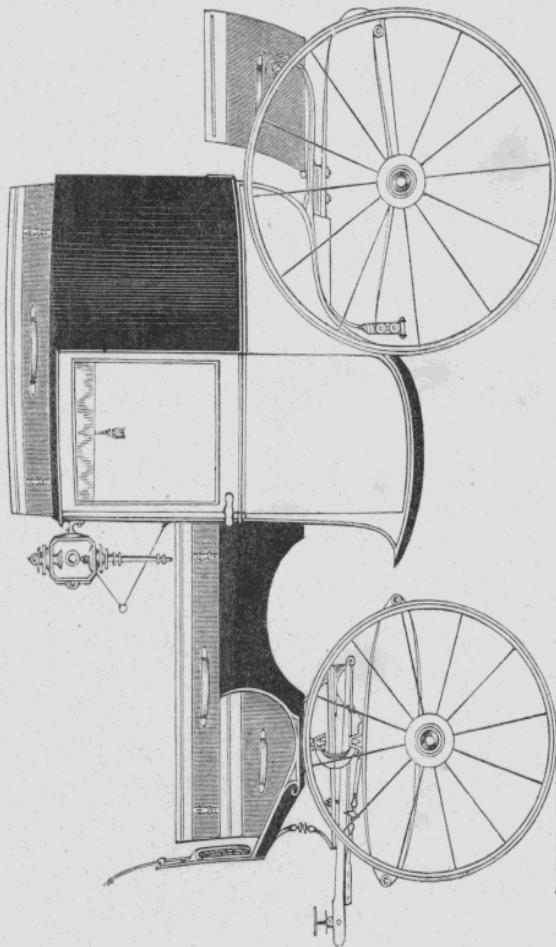
Papier







Exibé sous le n. 844.

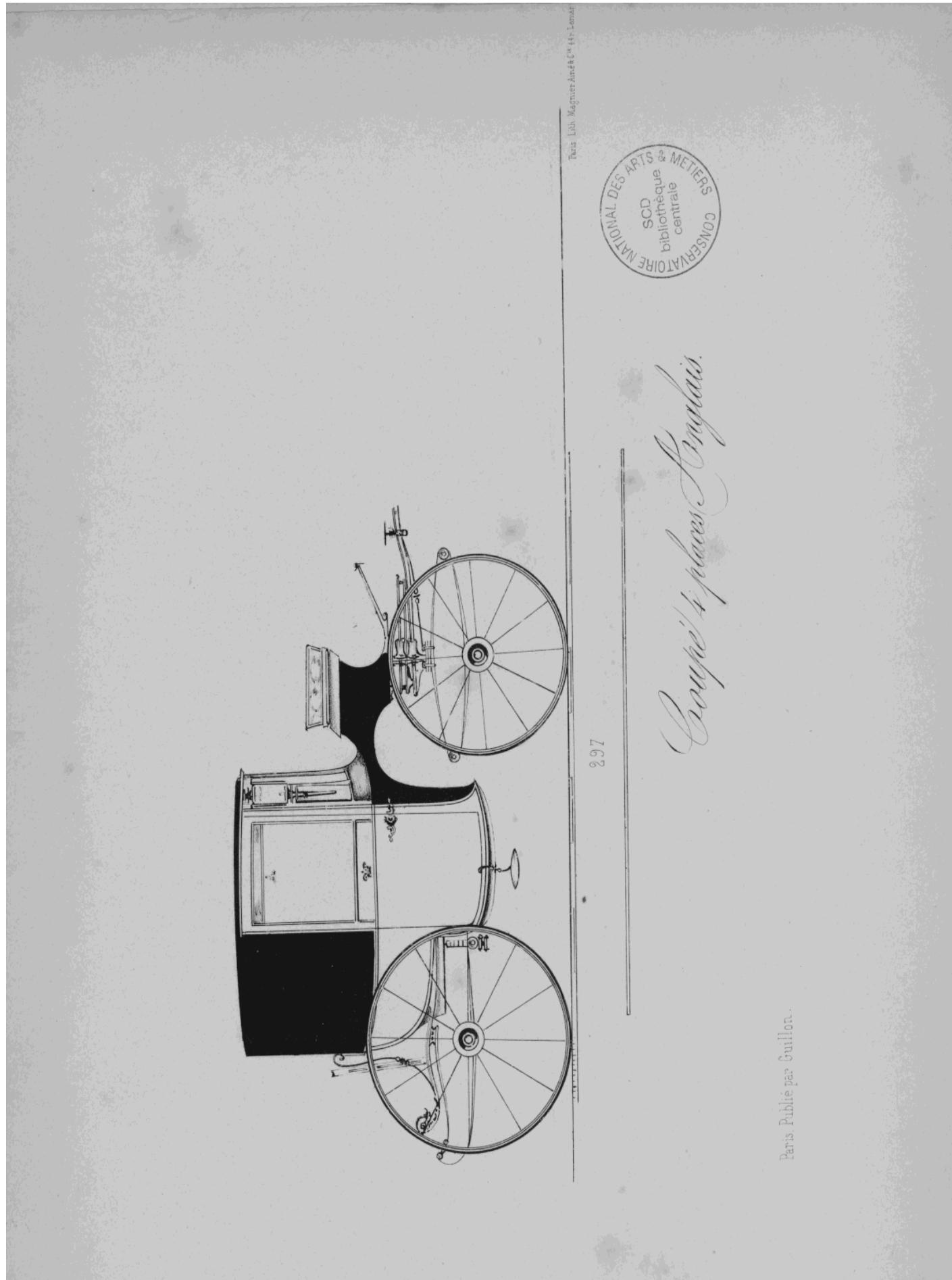


N° 334.

COUPÉ - CHAISE DE VOYAGE,  
Exécuté dans les ateliers de M. MOUSSAD, avenue Montaigne, 58.

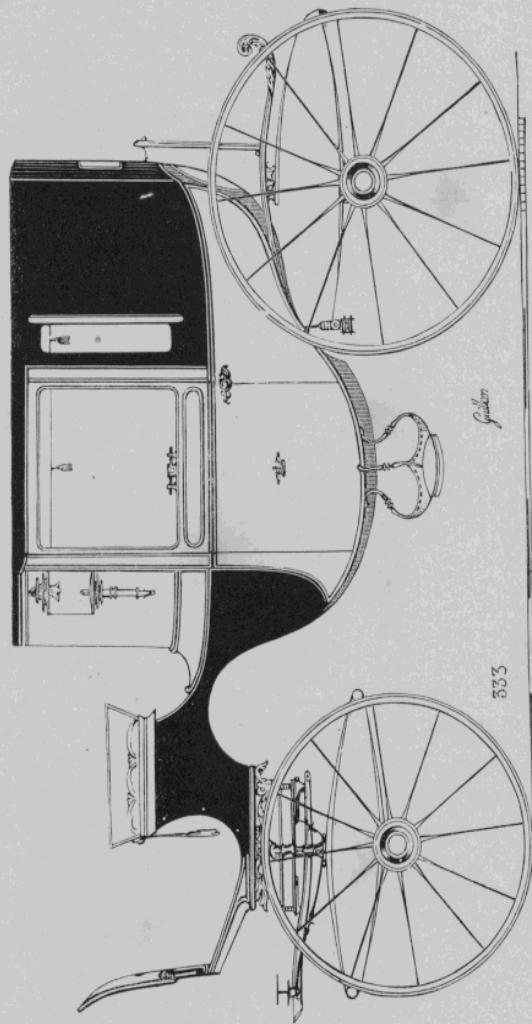
Guillon, 21, rue Lamartine.





Paris. Publié par Guillon.





Guillon, rue Lamartine, 21.

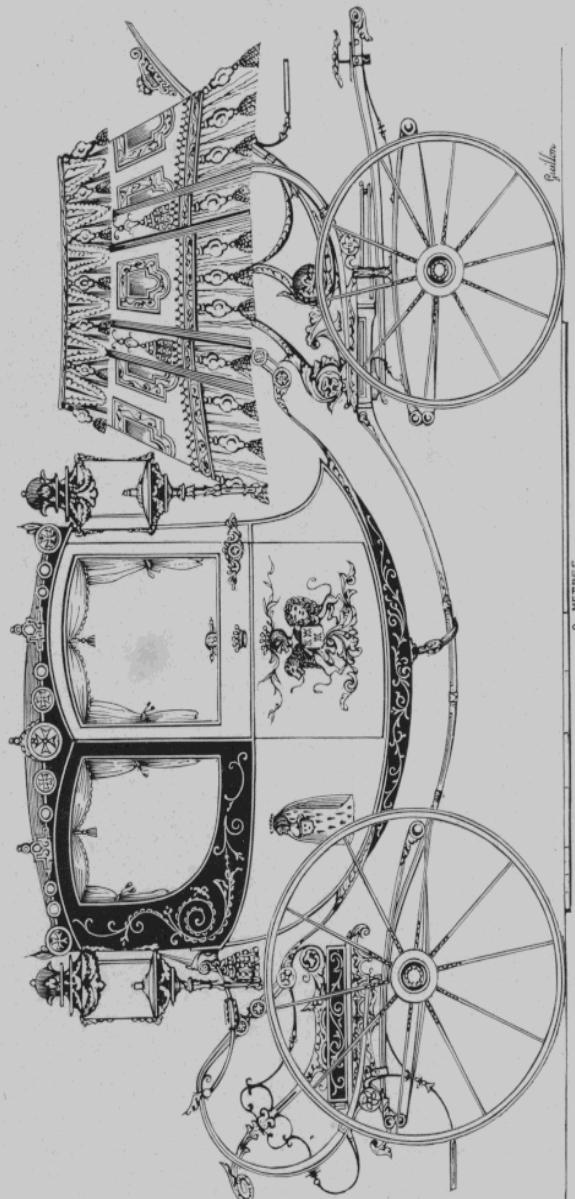
N° 333.

CLARANCE de 1832. — Mode de Londres.

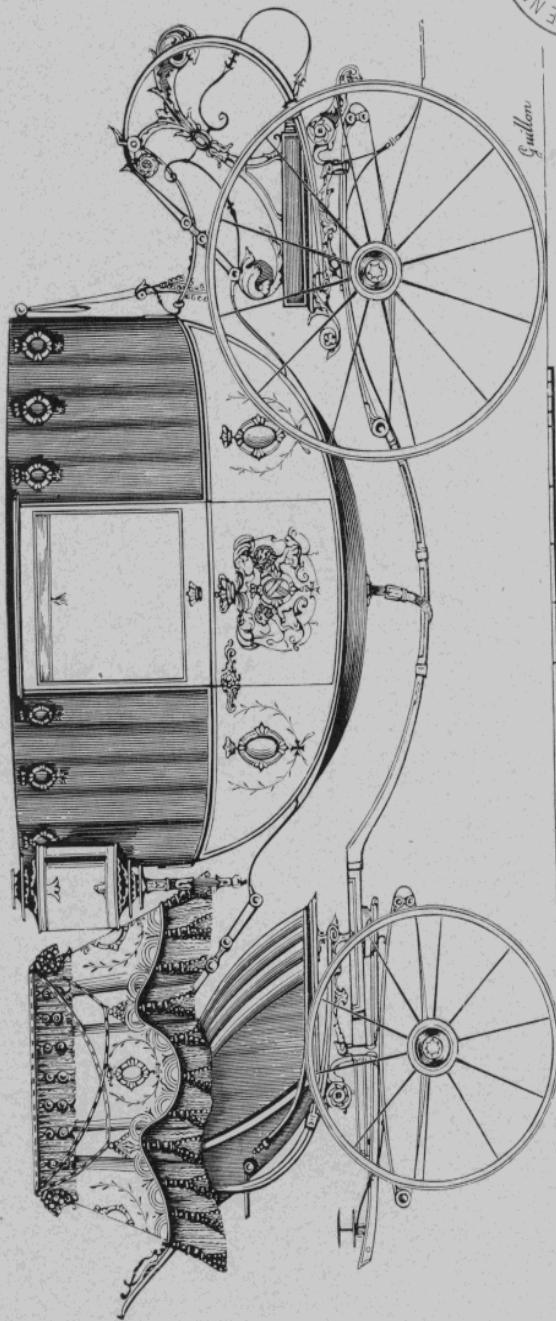




N° 400.  
COUPE DE GALA.





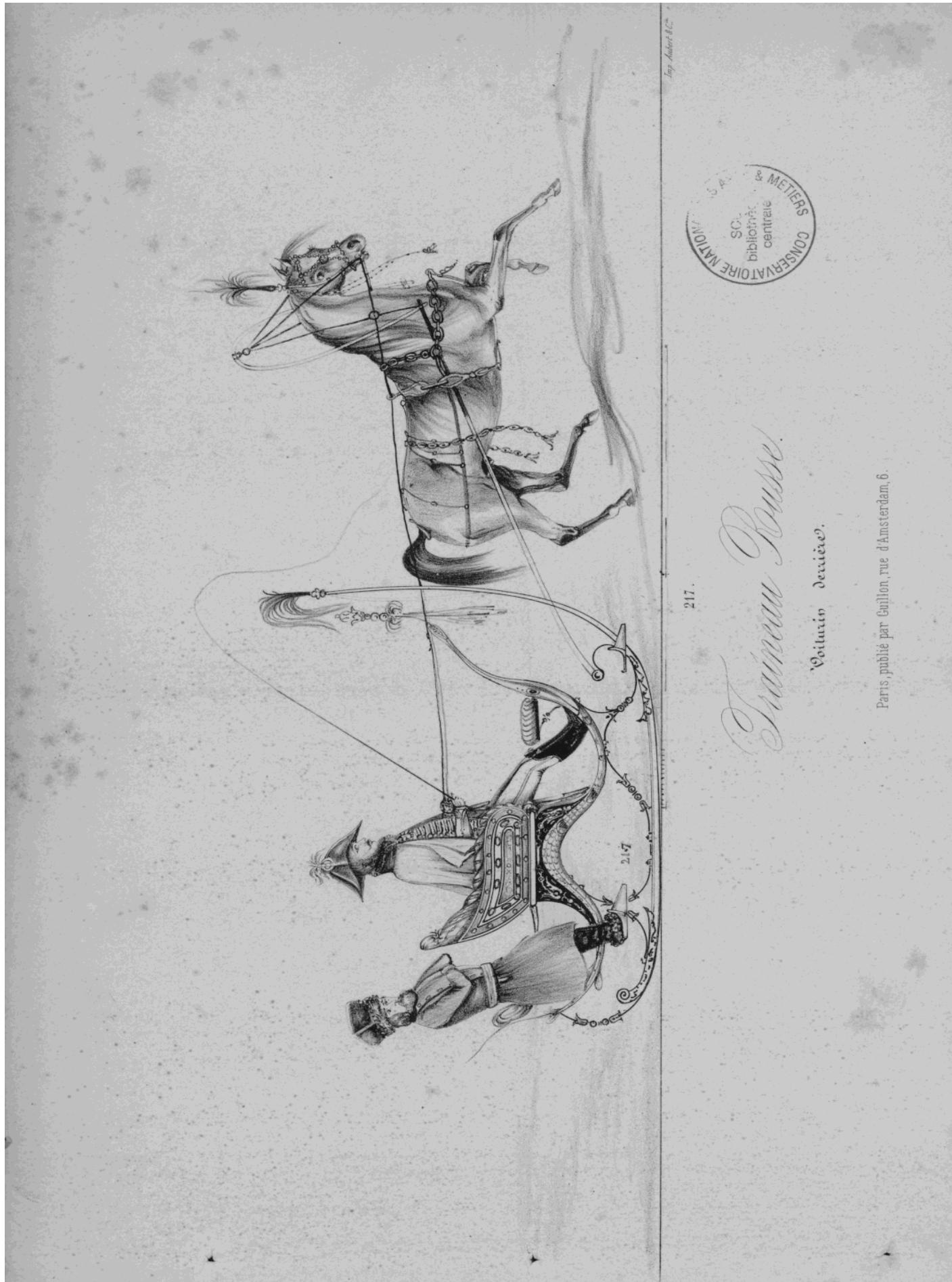


N° 404.

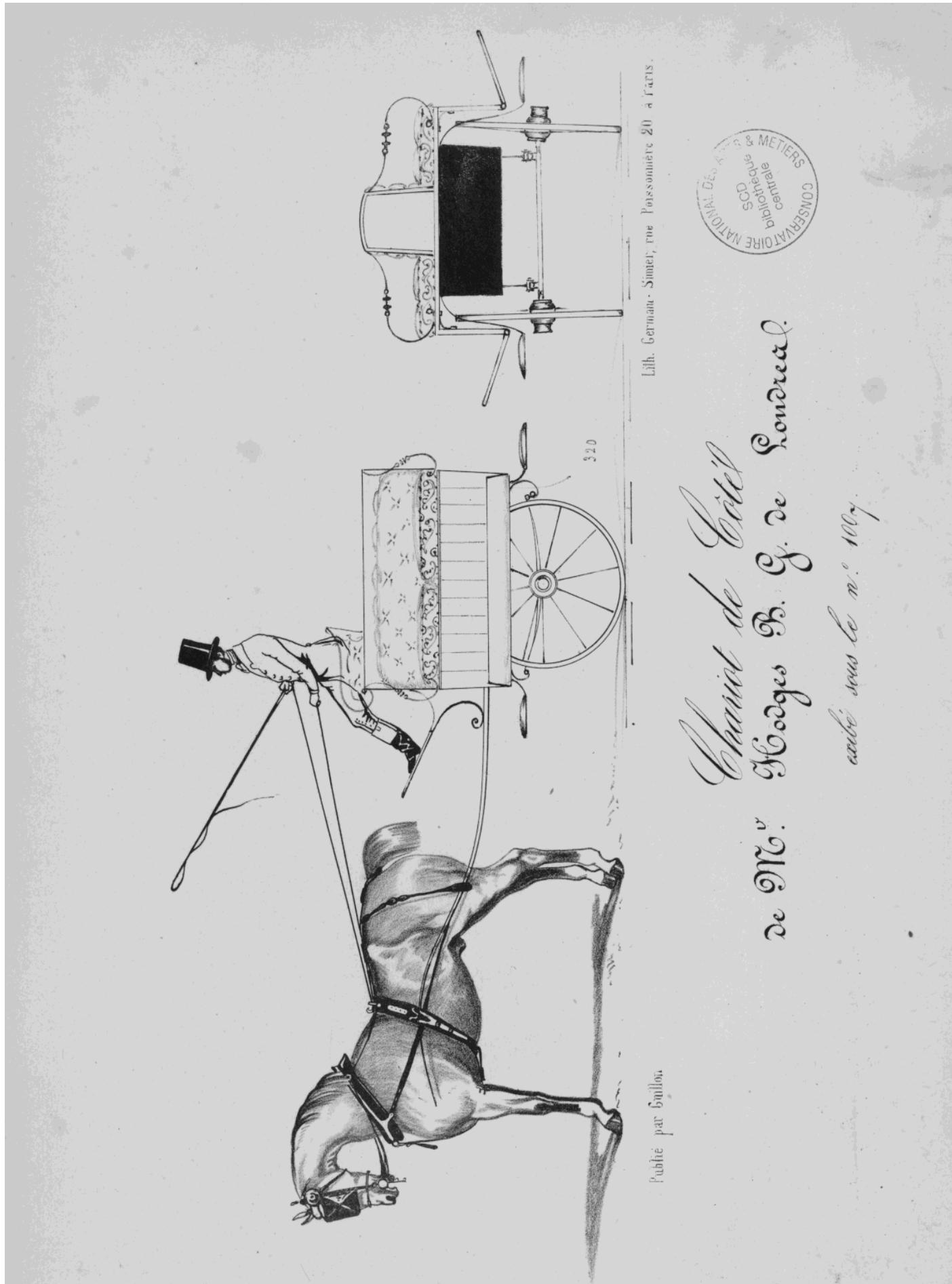
BERLINE DE VILLE exécutée dans les ateliers de M. KELLER.

Guillotin, 21, rue Lamartine.

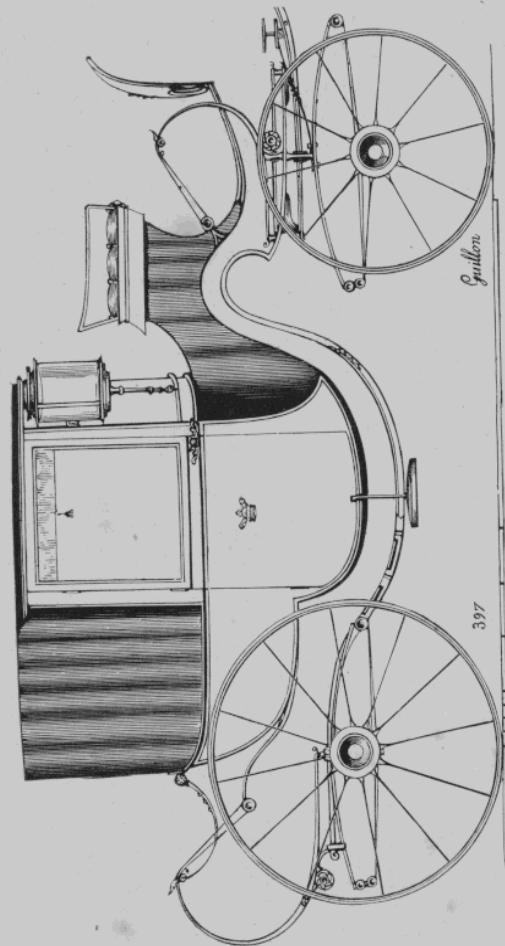










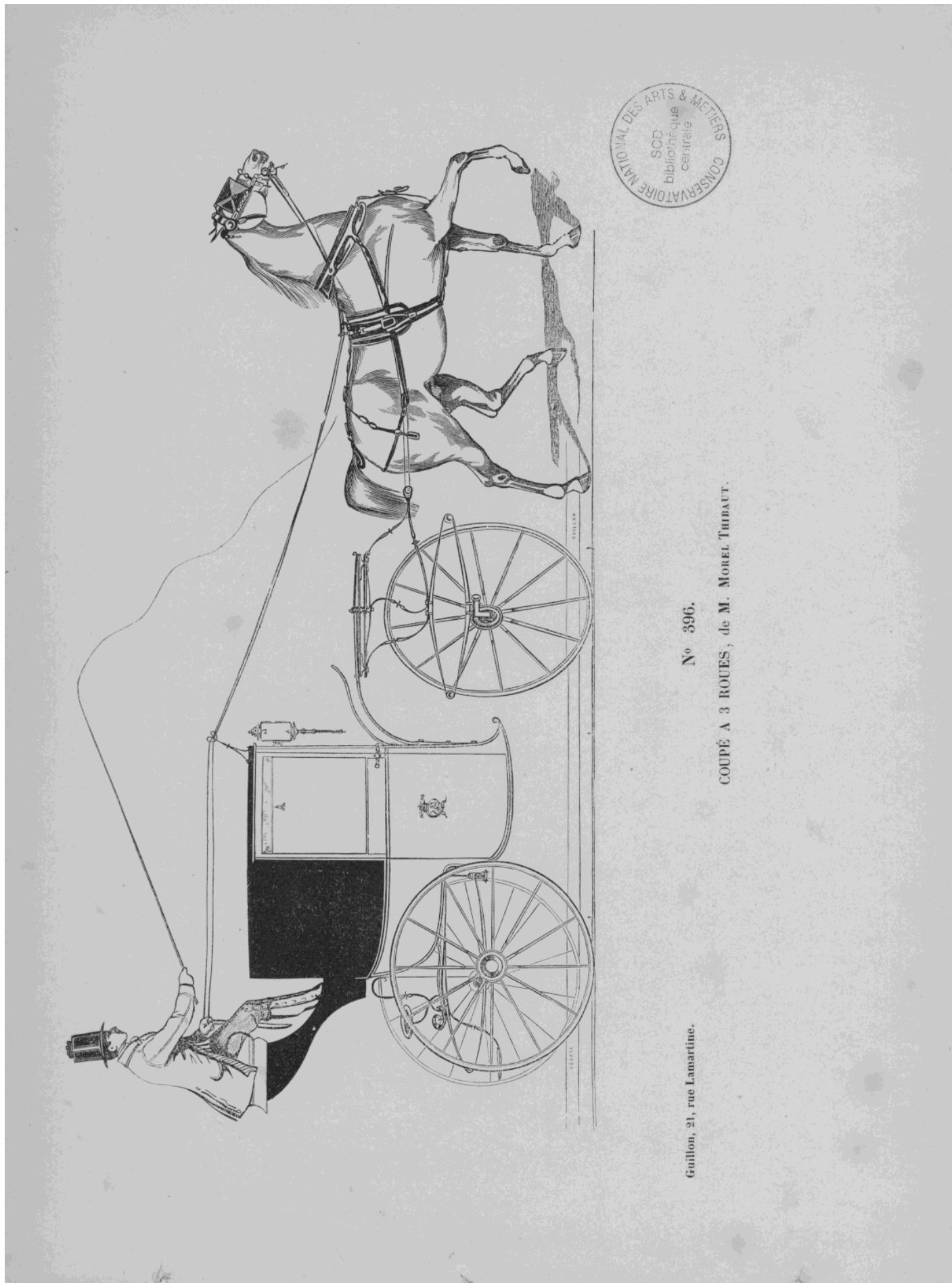


N° 377.

BROUGHAM à col de cygne et à double suspension, — exhibé sous le n. 832.

Guillou, rue Lamartine, 21.



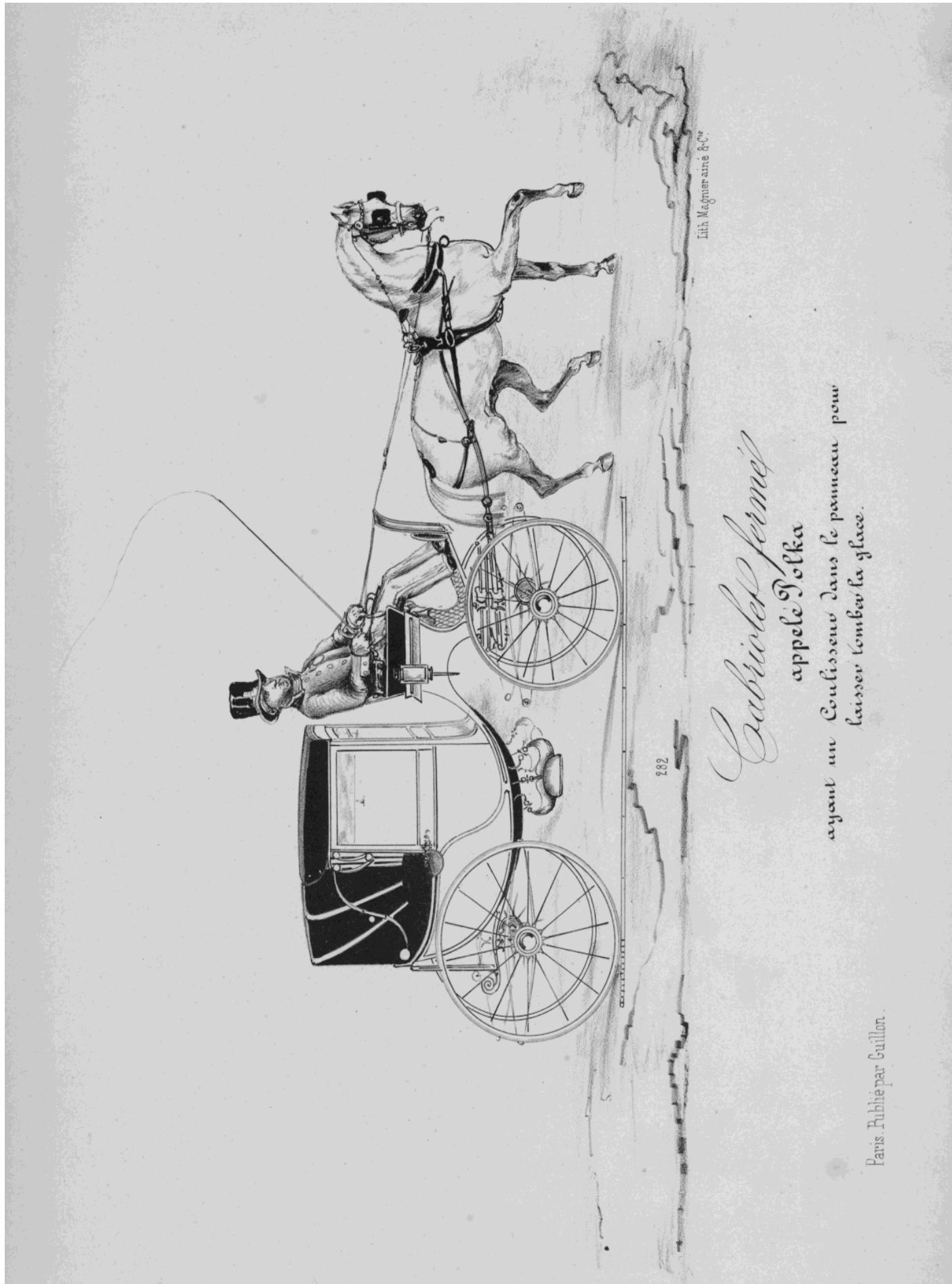


N° 396.

COUPÉ A 3 ROUES, de M. MOREL THIBAUT.

Guillon, 21, rue Lamartine.





Lith. Magnenain & Cie

*Gabriel ferme*

appelle Polka

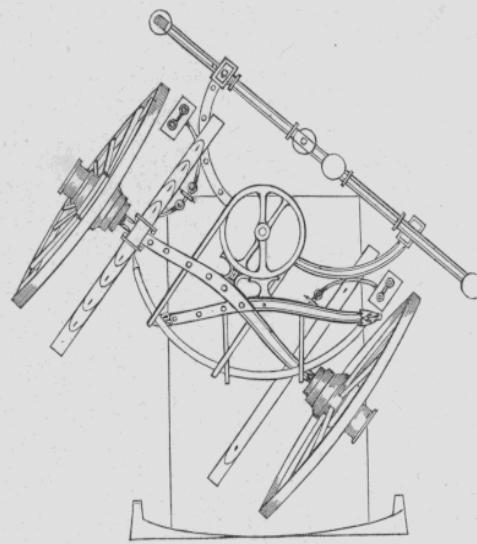
ayant un coussin dans le panneau pour  
laisser tomber la glace.

Paris. Publié par Guillon.



ADHÉRENT AU BROUHAM N° 330.

Échelle au 24<sup>e</sup>

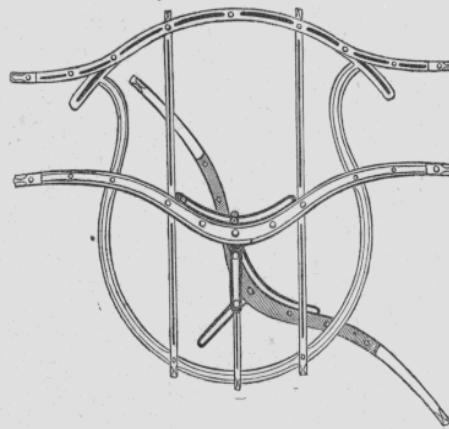


Avant-Train à petit rond et à cheville avancée.

Guillon, 21, rue Lamartine.

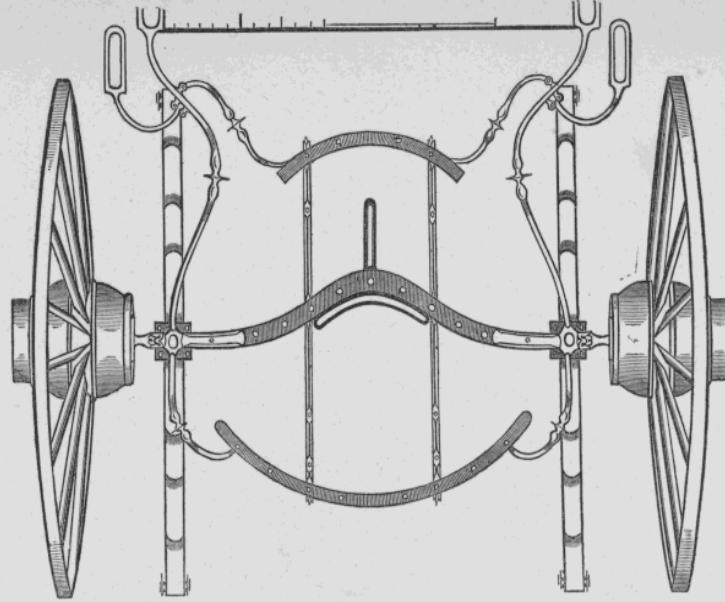
ADHÉRENT AU BROUHAM N° 258.

Échelle au 16<sup>e</sup>



Dessus d'Avant-Train à 2 chevilles.

Échelle au 16<sup>e</sup>

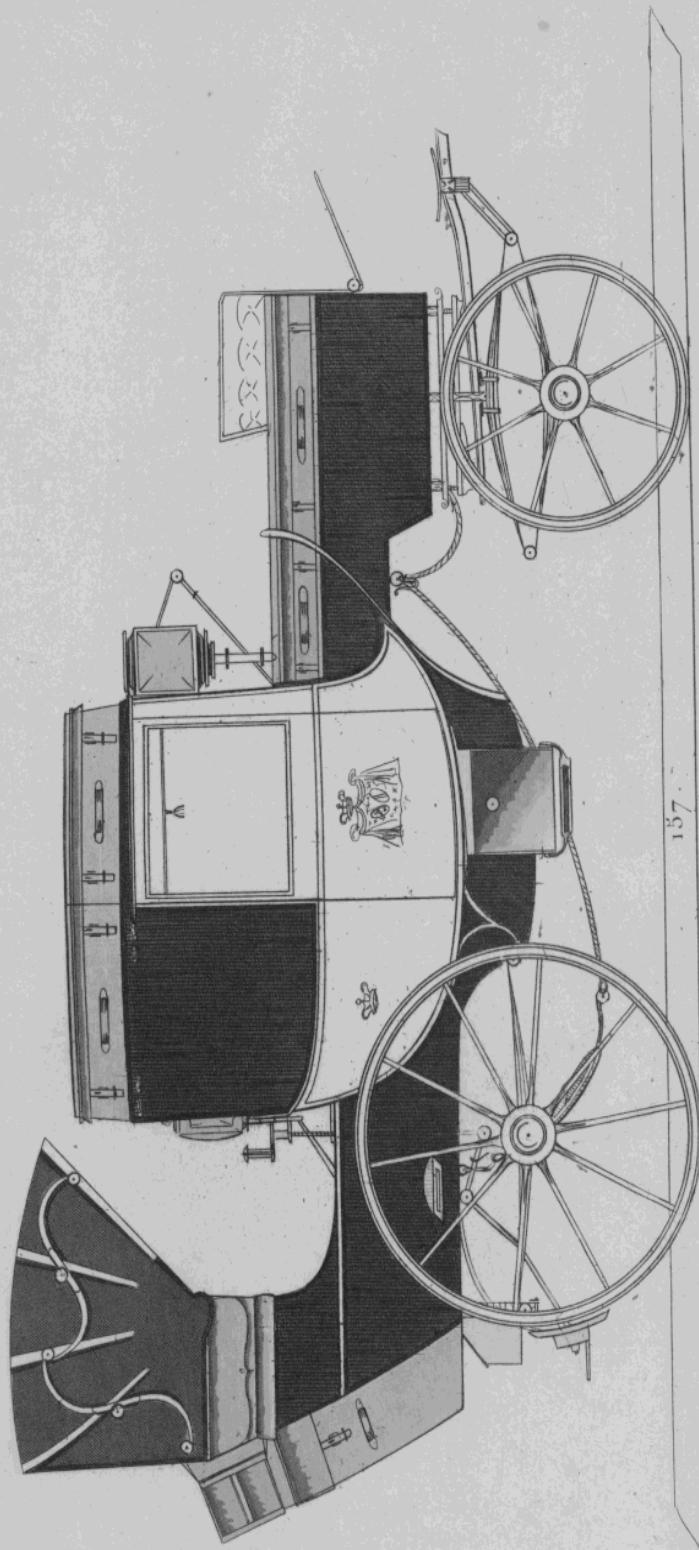


Dessous d'Avant-Train à 2 chevilles.

N° 259.







157.

*Coupe équipée pour le voyage, avec table, buffet et lit à l'intérieur.*

*Paris, Gaillon, rue Lamartine, 21.*

*Déposé.*





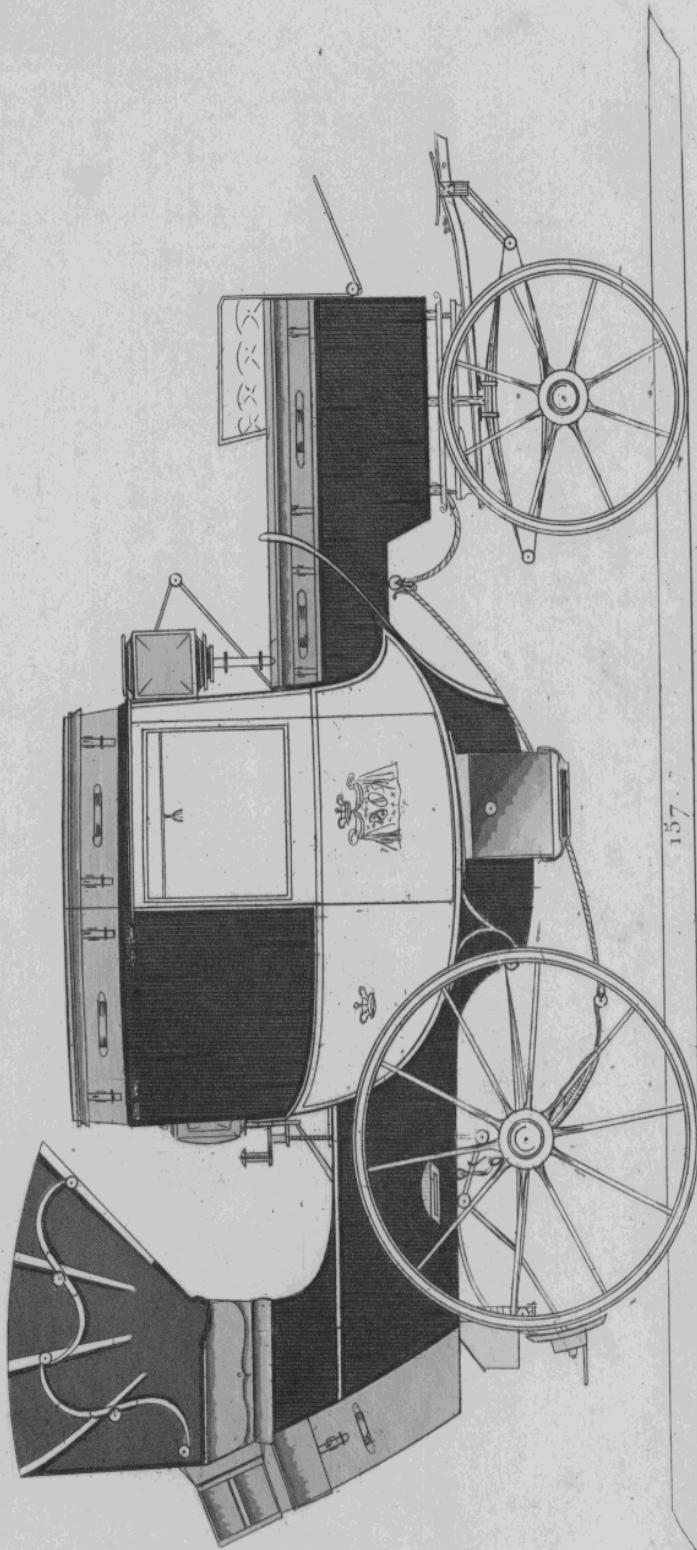


Dijon

*Coupe' équipée pour le voyage, avec table, buffet et lit, à l'intérieur.*

Paris, Guillon, rue Lamartine, 21.

137



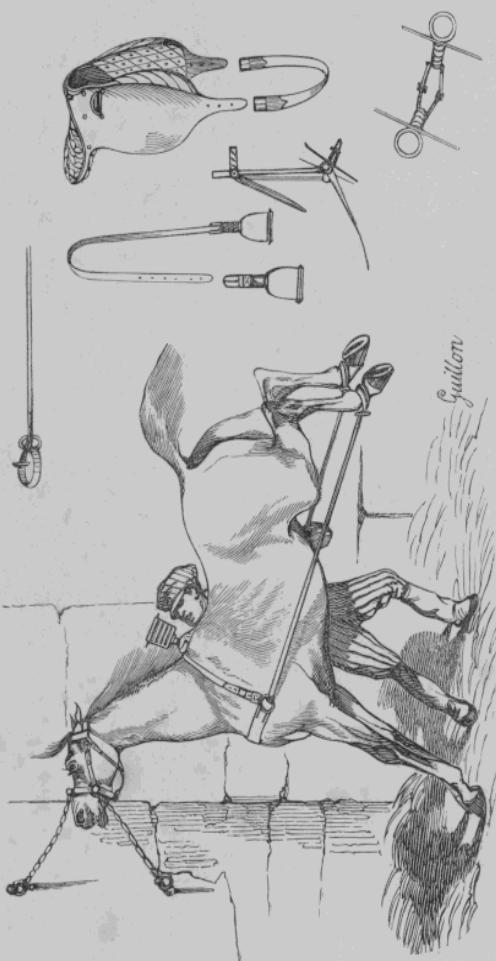




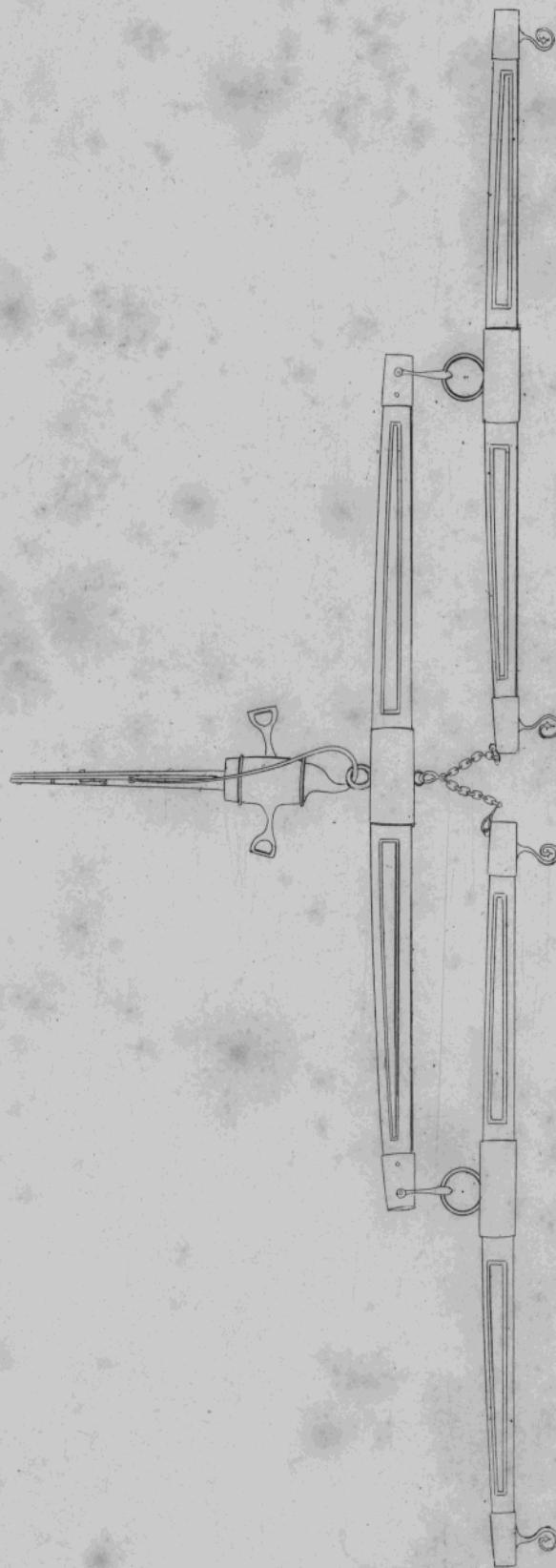
Guillen, del.

No 310.

TRAVAIL A BRICOLE.







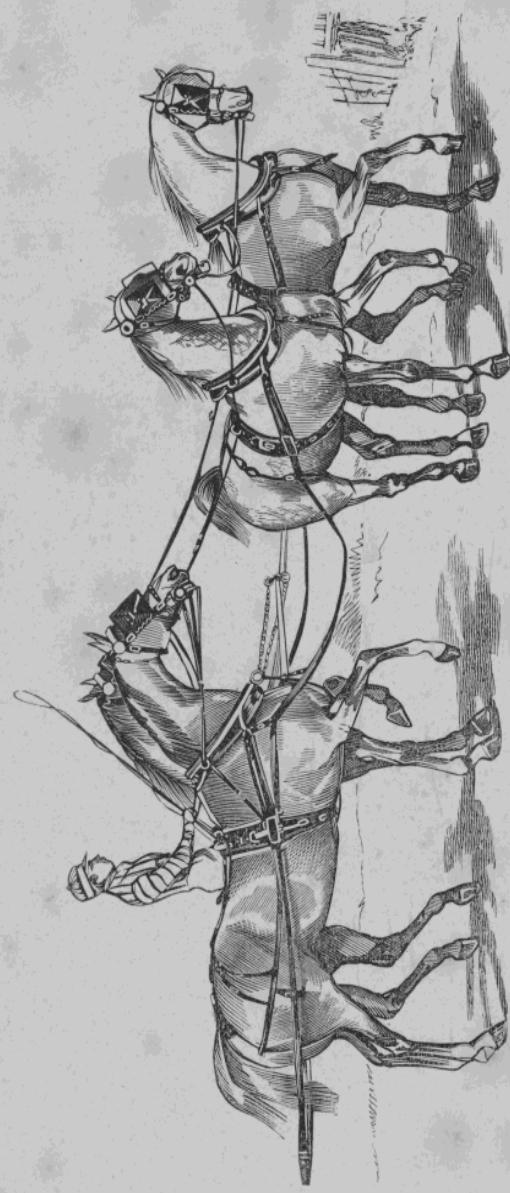
*Grande voie d'attelage à grandes guides*

Paris, Quai de la Corderie, 64, Rue Coquenard.

Deposée





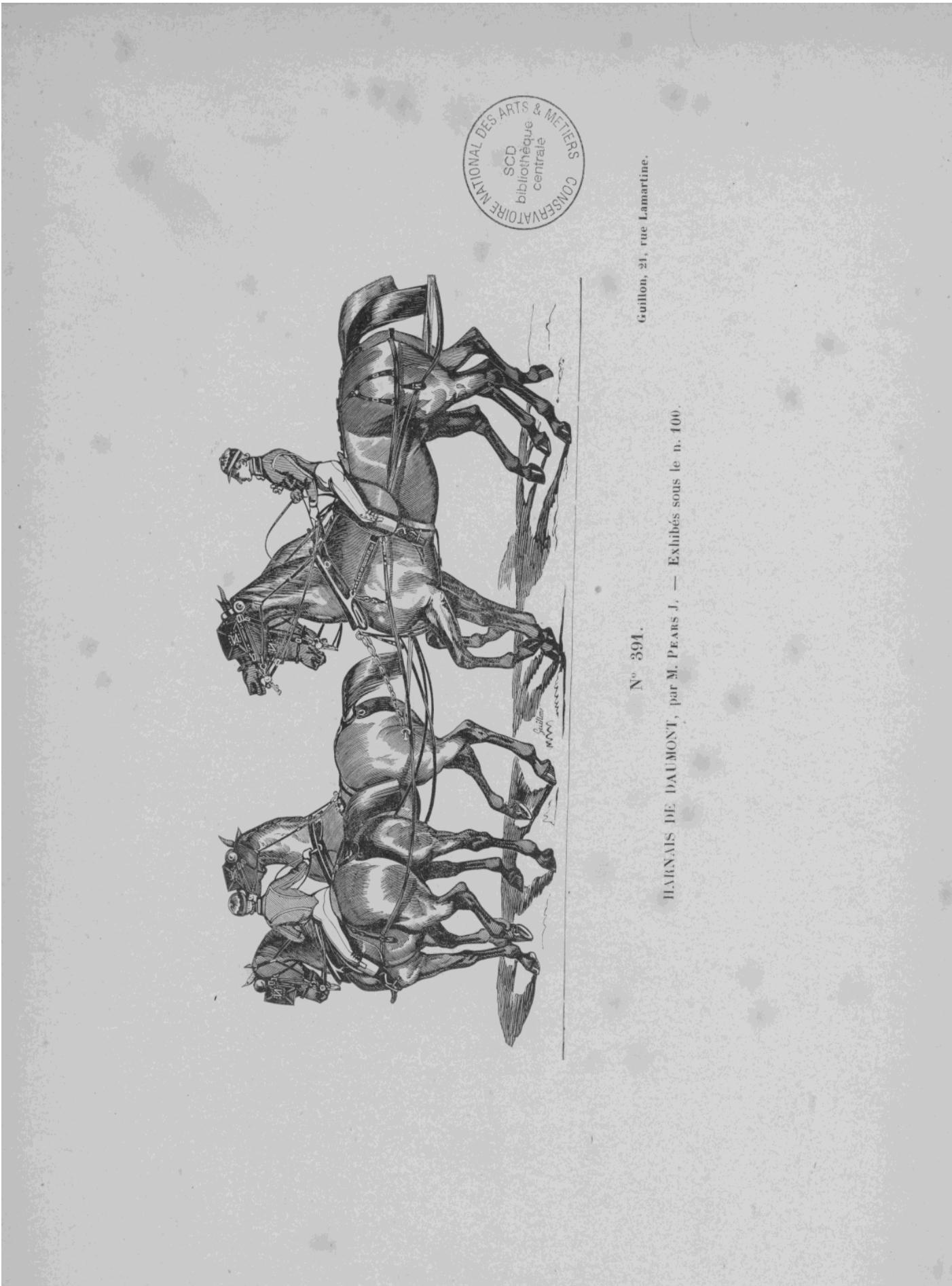


N° 398.

DAUMONT A DEMI-GRANDES GUIDES.

Guillon, 21, rue Lantartine.



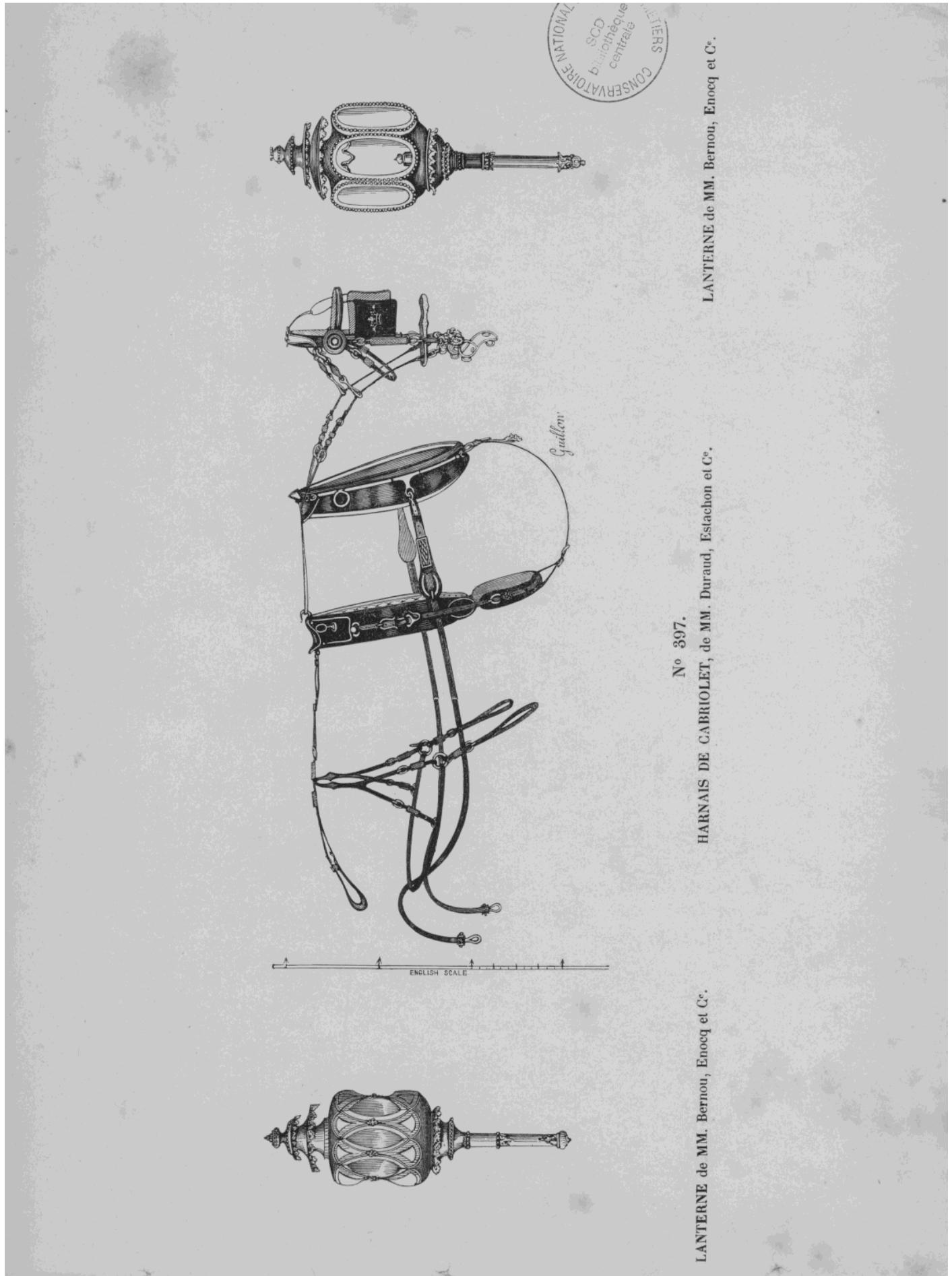


N° 394.

HARNAS DE DAUMONT, par M. PEARS J. — Exhibés sous le n. 100.

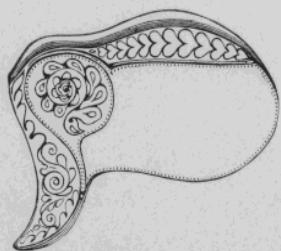
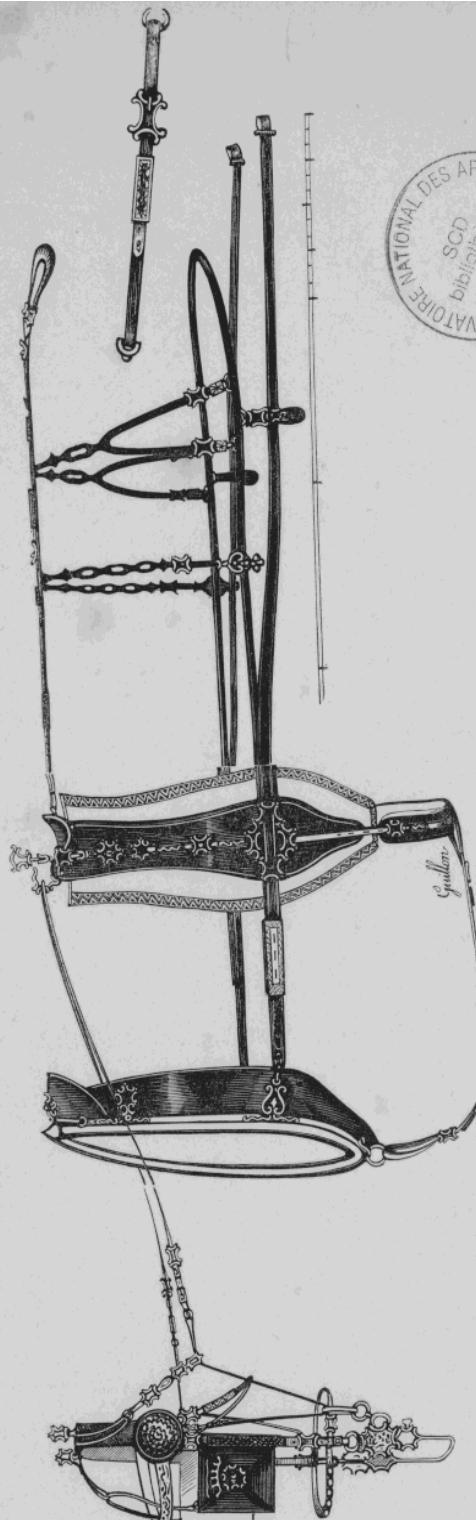
Guillon, 24, rue Lamartine.





Droits réservés au [Cnam](#) et à ses partenaires



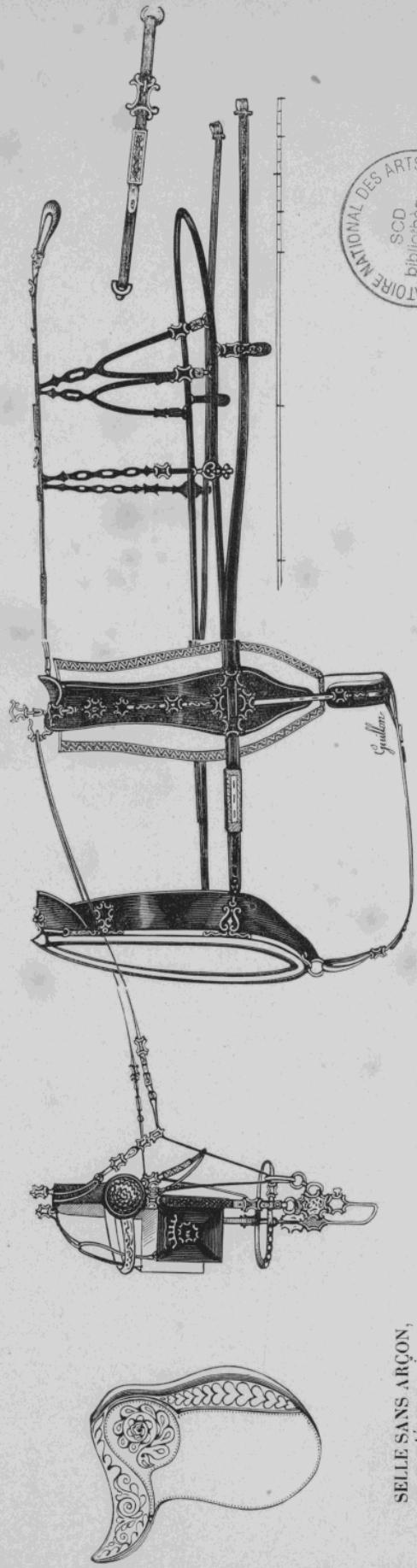


Guillotin, 21, rue Lamartine.

N° 372.

HARNAS DE TIMON FRANÇAIS, PAR MM. PRAX ET LAMBIN, — Exibé à Londres sous le n. 688.





SELLA SANS ARCON,  
montée sur cuir.



Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 372.

HARNAS DE TIMON FRANÇAIS, PAR MM. PRAX ET LAMBIN, — Exibé à Londres sous le n. 688.



Lith. P. Mignot, Rue Léonard, 44

n° 355.

Publie par Gaudier, N. Léonard, 21

*Équitation à la Garde d'Alémanie*

avec Selle à la Highland

Série des études de

M. Frédérick Lambin.

Exécuté à Léonard, n° 689

