

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).

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](#))
- 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 passible 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.l.] : [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	http://cnum.cnam.fr/redir?4K51

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'extrémité 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 cédé 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 infailible 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 pesantueur spécifique ; — le diamant sera distingué du strass ; — tout sera casé, éliqueté, poinçonné, et remis à son véritable rang. L'intégrale se fera chair, dans le choc multiple de ces diverses appréciations.

Ne récriminons donc pas ; mais constatons que, si la France prend partout le chrême 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 abandonne avant leur maturité. — Soleil fécondant, elle ouvre au jour intellectuel l'œuf, que, dans notre insouciance, nous enfouissons sous un sable inerte. 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

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

Les cent dix 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'incarnier 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 consciencieuse 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 440 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 50 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 Tilburys à montage ordinaire, — les Phaétons-types, — les Américaines modifiées, — les Calèches à pincettes, etc., etc.

Nous y avons suppléé 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 440 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.

15 juillet 1852.

Exposition de Londres 1851.

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

Pour l'Angleterre, M. le comte de Jersey, président, est ce que nous appelions, 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 distribuait les récompenses. Cet honnête gentleman était secondé par M. Holland, soi-disant carrossier, ayant titre de vice-président et rapporteur ; c'est beau, sans doute, d'être revêtu de tous ces titres-là ; mais il aurait été plus honorable, pour M. le vice-président, d'avoir mérité celui de bon ouvrier carrossier, ce qui aurait donné 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'ensuit qu'il était, je peux dire, aussi incompétent que, M. le président de Jersey ; il est donc tout naturel que, sans les apertours, ces messieurs aient passé outre sur les modèles perfectionnés ; c'est malheureux 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 seul susceptible d'une juste appréciation ; aussi sa voix n'a-t-elle pas été écoutée ; il avait pour second M. Hutton, carrossier anglais, antagoniste prononcé pour toutes récompenses à donner aux inventeurs de grandes voitures, voulant que sa patrie reste seule maîtresse du monopole de ce genre ; il est, sur ce chapitre, d'un patriotisme par trop exclusif, et n'a voté de récompense qu'aux exposants de petites voitures. C'est ainsi, probablement, que le jury de Belgique, composé de M. Poncelet (Antoine), ingénieur en chef, se rendant l'écho du système de M. Hutton, a décerné une récompense à MM. Jones 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 connaisseur 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 MM. Marc Daniel et Mar-
nington, 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'alambic, 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'aider dans leur science, puissent décerner avec justice des récompenses à des fabricants de voitures, ne connaissant nullement la partie ? Au résumé, 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 ; bonjour à eux

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

Voici la liste des exposants qui ont obtenu des récompenses ; Médailles de bronze :

N ^{os}	Noms
422 MM.	Aken (Van) et fils, Anvers, pour un cabriolet-chaaise très-bien monté.
802	Andrews, à Southampton, cabriolet-poney.
811	Breggs G. et comp., Londres, coupé de ville à double suspension, housse filet argent.
814	Brown Dublin, phaéton de course avec invention dans le montage.
466	Riddle Boston, phaéton, claie d'osier glissante avec cuir verni première qualité. Capote retroussée.
50	Bellevaite frères, Paris et Boulogne, gentil dog-cart très-bien fini.
828	Davies et fils, Royaume-Uni, pour un Basternabrougham, très-belle pièce de travail.
490	Dunaim (J.-A.), Paris, pour une berline de ville de très-belle forme, montée d'une manière supérieure.
862	Halvark, Aldebert et Allmark, Royaume-Uni, pour 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 cabriolet 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 régence et pendant les premières années du règne de Louis XV, — ce règne que l'on a voulu calomnier en l'appelant <i>Règne Pompadour</i> , et qui, malgré de chagrins critiques, n'en est pas moins resté une époque de grâce, de finesse et de goût.
938	Peters et fils, Royaume-Uni, pour une calèche à huit ressorts avec marche-pieds en dedans, caisse cannée à moitié.
950	Robinson et comp., Royaume-Uni, pour cabriolet-phaéton avec avant-train à système, très-belle pièce de travail.
956	Rook et fils, Royaume-Uni, pour un diaphane à plusieurs formes, très-jugement exécuté.
968	Silk et Brown, Royaume-Uni, pour un cabriolet à huit ressorts d'une grande dimension, établi richement et confortablement.
997	J.-V. Ward, Royaume-Uni, pour un carrosse de malade et de bain.
361	G.-W. Watson, Philadelphie (Etats-Unis), pour un trotting-sulky (en français voiture de course).
996	Wybur, Miller et Turner, Royaume-Uni, pour un coupé orné,

1^{re} SÉRIE.

Descriptions des 120 modèles. — Voitures à 2 roues.

N^o 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 porte ; les jours pratiqués dans la caisse appartiennent au genre anglais et ne font pas mauvais effet : le panneau de brisement, 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 ponce 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 groom très-penché en arrière ; de la sorte, il fait contre-poids.

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

Londres et Paris, pendant près de douze 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 cabriolet 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 régence et pendant les premières années du règne de Louis XV, — ce règne que l'on a voulu calomnier en l'appelant *Règne 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 régence, que de jeunes seigneurs, dandys, sportmen de l'époque, firent acheter à Londres quel ques-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, perfectionna et perfectionna ce genre de cabriolets : — la fabrique anglaise fut surpassée, et la mode, en France, s'en continua jusqu'aux jours funèbres de la révolution. 93 anéantit tout ce beau luxe, ces somptueuses manières qui enrichissaient le commerce, — dont on vit reparaitre 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 bientôt le sceptre, bien que, assurément, dans des conditions flagrantes d'infériorité, 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, don du Ciel, qui se fait reine, non-seulement par les hauts et sévères

concepts de la science, — mais encore par toutes les harmonies enlaidies de l'élégance 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 *échantignolles*, 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 ansées, avec des soupentes 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 échantignolles 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; — par tout, en un mot, c'était une prodigieuse 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 ou 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 prédilection de la *gentry* française, — elle n'en doit pas moins, parfaitement, convenir aux médecins, agents de change, agents d'affaires, courtiers 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, ou multiplier ses ressources, — on se ménage les moyens d'éconter ses désirs, — de se donner toute satisfaction, quand paraît une mode nouvelle, — surtout, si l'on a le feu sacré, si l'on trouve, en soi, le penchant, ce goût supérieur qui fait distinguer dans le monde.

N. 491. — *Carrick à pompe*.

On ne voit que très-peu de ces voitures, qui ne sont appelées à servir que dans la haute fashion. Il faut deux beaux chevaux dressés presque à cet usage, car le timon de ce carrick 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 ordonné. Le timon est postiche et fait place à deux brancards à

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*. — Exposé sous le n° 747.

Protestons ici pour l'honneur de notre nationalité. Quoique 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.

L'exécution diffère seulement par les dix ressorts ansés, mis en place de ce que nous appelons ressorts à télégraphie; — constatons consciencieusement que la combinaison en est très-bonne, et nous avons monté de ces voitures que nous avons reconnues excellentes, d'un vrai confortable et d'un roulage parfait. Le dessin en démontre très-bien l'exécution. — Les brancards sont effilés derrière, afin d'être plus flexibles, et cela n'empêche pas qu'une traverse pareille à celle du devant ne serve à les assembler.

L'avantage du Tilbury-Angus sur notre tilbury à ressorts-télégraphie est, — qu'on peut, au besoin, adapter derrière plancher; mais cela ne se fait que très-rarement. Il est peint couleur rosé, filet argent et garniture orange, ce qui produit un effet brillant.

N. 387. — *Tilbury à télégraphie*.

Il y a sept ressorts à ce genre de voiture, et le support du ressort transversal de derrière, appuyé sur le derrière cin-tre des brancards, donne le nom de *télégraphie* à ce genre de tilbury, qui est habituellement l'équipage d'un jeune homme élégant.

Ce montage, pour être bien exécuté, doit occasionner beaucoup de charge au cheval, c'est-à-dire qu'il doit être très-lourd à dos, surtout lorsqu'il n'est pas monté par un fashionable, dont le groom ne sait pas se pencher assez en arrière pour se donner un clic, et en même temps former un contre-poids utile.

Nous avons remarqué ce modèle chez M. Dessouches; il était à balustrades, peint œil de corbeau et le train peint en rouge.

N. 370. — *Tilbury à quatre ressorts seulement*.

Deux places assez larges, n'empêchent pas l'écoulement d'être assez étroit pour l'exiguïté du train, dont les brancards sont assemblés sous la palette du marche-pied, qui recouvre cet assemblage du brancard et du derrière, rond, cintré et ferré, à bandes estampées, pour arraser les vis à baguettes. 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 menotte brisée, enlevée de l'arbre dans la bande; la caisse est alors supportée par ces ressorts, dits ressorts en travers. Une échantignolle à jour, en fer ou en bois, sert à supporter la caisse sur ces mêmes ressorts. Ce montage est généralement adopté comme un des meilleurs pour ce genre de voitures.

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 Oriental*, sorti des ateliers de M. Croal, carrossier à Edimbourg (ou Midlothian), — *Ecosse*. — *Exposé à Londres, dans le Palais de l'Exposition*, sous le n. 824.

Ce petit Caricle à quatre roues ne manque pas de mérite, à part toutefois le montage qui n'est rien moins qu'ordinaire; — c'est une caisse à jour, à laquelle s'adapte un petit châssis postiche; — 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 brancards, 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'apprécions 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 coûteuse, 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 échantignolles 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, exposé à l'Exposition universelle de Londres, en 1851, sous le n. 820*.

C'est un type charmant, et, comme simplicité d'exécution, pouvant servir 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-ils 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 anglais.

N. 363. — *Dog-Cart, Brow Groger Irish. Exposé sous le n. 814*.

Les jours, qui donnent de l'air dans le grand coffre, se trouvent devant et derrière. L'entaille faite dans le coffre sert à éviter la rencontre de l'essieu et de la caisse. Les ressorts soutiennent, tout à la fois, la caisse et le train; sur le devant et le derrière, deux menottes 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 hyacinthe, très à la mode à Londres, sied on ne peut mieux à ce genre de voiture.

Les personnes qui désireraient 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), exposant 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 tili-bury ordinaire; premièrement les brancards non ferrés ont une certaine élasticité, et leur montage par trois ressorts en garantit suffisamment la solidité; la coquille de derrière, représentée ouverte sur le dessin, est adhérente à un support, glissant dans un coulisseau sous la caisse; et, en relevant la coquille seulement avec la main (dans le but de fermer le coffre et de réduire 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 bleue, 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 fer, 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 Carabon, *bois de l'Inde*, quoique non garnies, servent de garde-boue; les moyens sont en hippé, *bois d'Amérique*; les rates en karay-bukia, *bois du Brésil*; les jantes en garapia pougne ou gros yard d'ozet, *bois d'huile*, ainsi appelé en raison de sa douceur.

La garniture ne se compose que de deux cousins; des personnes tout autour forment l'ornement de la caisse; deux ressorts seulement suffisent à suspendre le train et la caisse; deux coulisseaux, 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'Oxoman-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-varié de peintures.

N. 385. — *Richemond-Car*.

Les personnes s'y tiennent assises commodément et dos à dos. Le plan du derrière est fait pour donner une idée de sa construction; les roues, basses et à moitié cachées, facilitent la largeur dénuée 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-Élysées.

N. 353. — *Dog-Cart à deux roues*.

Élevé sur deux ressorts à pincettes, quatre places dos à dos forment sa capacité; un coffre qui, d'habitude, sert à transporter des chiens, ne sert à ce dog-cart que pour y mettre des marchandises que l'on transporte 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^e 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, sert de dossier aux personnes assises devant. Le ressort arrondi derrière est enclenché par des câbles, 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 palmis d'essieu, pour soutenir cette longue feuille très-flexible qui suspend ce Dog-Cart.

Voici pour l'ostéologie, le squelette, le point de réduction 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 chassiss 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 jouer en même temps que la caisse fait fléchir les ressorts. Cette complication ne laisse pas que d'être coûteuse; 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^{ME} SÉRIE. Cafés et Wouriz.

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 leurs jeunes années, un récit historique. Saint-Simon était fier d'avoir été admis aux dernières chasses du grand roi, et Richelieu s'enorgueillissait presque autant d'avoir guidé les premiers hallali du monarque bien-aimé que de l'antichambre de mademoiselle de Valois.

Que sont devenues hélas! ces fêtes royales où l'on courait le cerf dans les grandes forêts encore druidiques comme on court aujourd'hui le perdreau, où l'on entendait dans le lointain les fanfares joyeuses qui faisaient rêver des hautes tourterelles, des belles dames enjolées, des chevaliers galants et sauteurs, des blondes à la voix fidèle et mélodieuse, voire même du bon roi Dagobert venant de sa tombe scellée de Saint-Denis, infatigable chasseur, pour courir, après dix siècles, la bête fauve dans sa bonne forêt de Chelles. Un large et doux reflet de lune illuminait à demi les habits dorés, les chapeaux à plumes et les dentelles des courtoises; peut-être aussi quelquefois le charmant visage de madame de la Vallière, ou la majestueuse beauté de la Montespan, suit dans un carrosse l'expédition du royal chasseur. Cavalcades sur genêts andalous, prêts à mettre dans un écriin, sur anglais de pur et noble sang, pressés à faire retentir sous leurs pas nombreux tous les échos des clairières; haltes splendides dans un Marly ou un Versailles, au milieu des chefs-d'œuvre de Lebrun et des merveilles gastronomiques des rivaux de Vatel, tout cela a disparu.

Mais ce carrosse en est la preuve; les descendants de ces chevaleresques nemrods, qui chassèrent à tous les siècles de notre histoire pour se reposer, se pourfendre et se battre, 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 le jure de par Dieu; on doit être aussi fier de descendre des grands chasseurs féodaux que des croisés; d'ailleurs, c'est même origine.

Voilà pourquoi nous avons des de Pierre, des Beauvau, des Plumartin, des Pantalba. Ils nous conserveront les premières races de chiens et de chevaux. Merci à eux, car il importe de conserver purs honneur et blason de caste.

Ce carrosse renferme un petit coffre pour mettre les chiens ; la bien chauds, ces fins levriers, ces linceux concilians, rêvent de leurs exploits, songent d'une curée chaude et abondante, se 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 : *Morianur pro rege nostro*, *Maria heresia*, 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 Népal.

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

Dieu sait toutes les merveilles, tous les contes des Mille et une Nuits qu'on a bâtis sur les richesses, sur la libéralité de ce pauvre ambassadeur du Népal, 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 danseuses de la rue Lepelletier.

Les diamants et les perles, c'est par boisceaux qu'on les entasse dans cet heureux pays.

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

A 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 Paris 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 revue de Satory.

Généralement, on a admiré le bon goût de cette voiture.

Cette calèche à tonneau et à panneaux de brisement déagés, est montée très près de terre avec un petit marche-pied à lyre la caisse contient quatre places ordinaires ; les ferrures, appelées mains, sont enlevées de forge et quelquefois estampées sur le profil, ce qui leur donne 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'ondroit du talon, et les queues sont étirées 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 intérieur du brancard de caisse, et assujettie avec de fortes vis à tête fraisées dans la bande, qui suit tout le long du brancard et forme équerre dans chaque bout prenant sur les traverses.

Les crosses ou montonnets de caisse sont figurés par une ferrure habilement contourmée et tenant à la ferrure formant la bande du dessous du brancard.

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

Les corps d'essieux à patin, ont 17 lignes en carré et des fûts cylindriques avec boîtes à patenies ; l'avant-train, à l'isoir et sellette cintrés, 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 monté à la mode du jour. Cette petite calèche, quoique traînée 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 Sinalt glacé et refaussé de carmin ; sur un train rouge écaillé filet blanc, est d'un goût 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 ceinture, pouvant contenir aisément quatre places. Les parois ont 30 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 parolages portent 1 mètre de largeur intérieurement ; mais comme la caisse a du renflement, la largeur aux accoudoirs est de 1 mètre 12 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 comprise, 75 centimètres de large à l'endroit de ce qu'on nomme le carré de plafond. Le coffre qui supporte le siège n'a, comme le carré de plafond, que 75 centimètres de largeur de dans 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 triangles, deux places commodées 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 invariablement. L'avant-train est composé d'armons débiés à la scie et non contournés à la vapeur ; les lisoirs et sellettes sont cintrés pour avancer le cintre de la cheville ouvrière et raccourcir le train. Les ressorts à pincettes du devant sont à cinq feuilles d'acier de 24 centimètres de largeur, ceux de derrière également ; la crosse de caisse, qui sert d'appui, est ajustée à la caisse après coup, et doit, par son bon ajustement, 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 représente le dessin, sont de mode et, malgré cela, très-doux ; le marche-pied à lyre est garni en cuir verni fort ; ils sont un peu larges, et par cette raison facilitent l'entrée dans cette petite calèche. Il n'y a entre les roues que 1 mètre 40 cent. d'espace, ce qui rend cette calèche en rapport aux mesures ordinaires, vraiment très raccourcie et alors peu gênante.

N. 346 — Calèche-Menguelbeur pour l'été et l'hiver.

Cette calèche demi-Wourtz, exhibée sous le n° 340, à l'exposition universelle, dans la galerie de Prusse et des provinces de la Hesse-Electorale, ne manque certainement pas de mé-

rite ; — les essieux sont de Collinge, et les ressorts d'acier anglais ; — les panneaux sont en bois de Mahon (acaou), les garnitures en soieries de Lyon, et les galons de la fabrique Menguelbeur, 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 montage 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, aurait fait preuve de connaissances plus spéciales et de plus de justice, s'il eût décerné une médaille à son auteur.

359. — Piletum.

Ce piletum (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'établiss à Londres, sont tout simplement de mode française ; les harnais 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 anisés et quatre à pincettes.

Le siège, assez large pour deux personnes, est monté à jour sur des ferrures bien établies. Des courroies de guindage, disposées 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, entourée 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. Clochez. 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 éloges un nom plutôt qu'un autre ; nous espérons qu'ils ont assez bonne opinion de notre goût et de notre expérience, en fait de construction d'équipages, pour reconnaître que nous ne prodiguons pas 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. — Pastrop haute de panneaux, ni de capote : une joue de fond, assez profonde, n'en ôte pas la tournure ; un contour de caisse, appesanti col de cygne, bien suivi, en rend la coupe heureuse. Les quatre places intérieures sont disposées de manière à y tenir aisément, aussi bien découverte 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 empressons 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 *semi-fortune*. Cependant, à part l'étiquette, il n'y a rien à lui reprocher: Peinture brun Wan-Dyck, filet vert; garniture grenat, maroquin noir pour le siège, plaqué blanc; lanternes simples et réfléchantes, train avec armons de bois; largeur du train de devant, 42 pouces; — train de derrière, 48. — Ressorts légers et solides. Essieux à patentes, de chez Neumann, — c'est dire assez qu'ils sont bons et soignés.

N. 324. — *Calèche à ressorts à pincettes*.

Cette petite calèche, exposée à Londres par M. Delongneil, de Paris, est assez bien montée et représentée; 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, lui donne de la légèreté dans le roulage; les ressorts, de forme arquée, se rapprochent de la mode et peuvent être doux, durs et solides; le charrounage 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 genres en un seul; c'est-à-dire que l'impression que vous avez un équipage de luxe magnifique, huit ans à ce succès la voiture à double suspension, avec cela de bien mieux qu'elle est plus légère et tourne sur place; ses ressorts à système compensateur la rendent très-douce; de même, à l'usage, vous la fermez avec ses beaux vasistas à glaces et vous avez une berline, ou, du moins, l'équivalent; trois fois, on enève 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. Mousard a exposée à Londres, est bien exécutée et attire nécessairement les regards des gens experts dans cette matière; nous félicitons sincèrement M. Mousard, 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 Piletum (prononcez Paylen-tien), en raison de sa caisse à contours arrondis et demi-carrée. 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 la donnons comme voiture exposée, de celles desquelles on ne dit rien, ni en plus ni en moins. Elle se couvre

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

N° 389. — *Barouche, de M.M. Peters et fils. Park Saint-Grosvener sq. 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 ferrière tenant à sa caisse.

Cette calèche est remarquable par son montage, l'élégance 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 admirablement conçu et encadré avec art: c'est véritablement une 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 un plein panneau; l'œil eût été plus satisfait, et cette singularité n'aurait pas nuï à l'ensemble.

N. 335. — *Wourls, sorti des ateliers de M. Banic, 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 de devant tenu par quatre vis romaines; la coquille, se relevant, forme le coffre à double fermeture.

Le siège de derrière s'enève aussi à volonté pour faire place à une malle ou un coffre au besoin. Cette voiture pourrait 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 cocher, 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 domestique ou le cocher se tient alors sur le siège de derrière, lequel est à proximité, par la communication d'une lunette glissante, de recevoir les ordres qu'on a lui donner.

Cette voiture aura l'avantage de satisfaire le goût des personnes qui veulent se donner le loisir momentané de conduire elles-mêmes et d'être à l'abri de l'indiscrétion d'un conducteur.

La forme assez élégante de cette voiture, sa construction bien comprise et bien finie, nous ont engagé à la faire connaître au public amateur, en lui donnant la publicité qu'elle mérite.

N° 348. — *Calèche anylo-française*.

Cette petite Calèche est très-remarquable; sa forme se rapproche du *Piletum* anglais ou du wourts 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 a à quatre places fort aisées 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 aisément. Quatre petites vis romaines assujétissent le *custole* à la caisse et paraissent sous les *pattelettes* qui recouvrent les garnitures intérieures. Lorsque le custode recouvre cette voiture, elle recouvre alors une berline à glaces, et sans le custode une calèche découverte et à tabatière.

N. 347. — *Amepton*.

L'Amepton de M. Kersteston, de Londres, exposé sous le numéro 894, est un petit équipage bien établi et se transformant de trois manières différentes, tel qu'il est représenté sur le dessin, avec la capote baissée, et sert 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.

Lorsque la saison d'hiver ou le mauvais temps momentanément oblige de sortir en voiture fermée, le custode de rechange, figuré au-dessus du dessin, est ajusté de manière à remplacer la capote et la tabatière mobile qui sont fixées à la caisse par le même procédé. Nous ferons observer que les glaces du devant sont immobiles et rondes: quant à celles des portes, elles courent jusqu'en bas, comme dans une berline, sans pour cela gêner, en quoi que ce soit, l'ouverture des dites portes dont l'ajustement avec le custode est parfaitement observé.

Cet Amepton peut, en France, s'appeler calèche, demi-wourts monté à pincettes et à cinq ressorts, moutonnets sculptés et avant-train ordinaire; une palette assujettie aux portes sert à recouvrir les marche-pieds 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; le plaqué est blanc; la garniture intérieure avec liséré rouge et blanc est orange; le siège est garni à la française et porte des lanternes qui sont très-façonnées; 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 technique bas de berline, est montée à huit ressorts et à jantes de force; le siège de devant est assez large pour asseoir deux

personnes; quant à celui de derrière, deux courrois en croix le remplaçant et donnent un certain ornement à cette partie, quel qu'elle soit chargée par divers accessoires qui s'y trouvent adaptés; dégarinée 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-dégagés, 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, con-truite en matières de la Belgique.

M^{rs} 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 calèche 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 promenades, à la ville, aux Champs-Élysées, au bois de Boulogne, où notre esprit et notre attention sont fixés sur tout ce qui peut intéresser l'art du carrossier, là encore où 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 briser, à la façon des Wouritz d'origine russe. La cave 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 ajustées 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, d'un 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 pourrait 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 vernie noire, et la rembourrure du coussin en vareck; reconnu aujourd'hui être le meilleur usage.

N° 269. — *Calèche demi-Wouritz*.

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

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

ya bien des nuances de position, bien des voitures par conséquent, diminuant progressivement d'éclat et de luxe.

C'est là la voiture qu'il faut aux noms illustres de la finance dont Rothschild est le d'Hosier.

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

La caisse, de forme neuve, contient quatre places très-larges et le marchepied replié en dedans comme dans les voitures suspendues. Il est de bon genre d'avoir un valet de pied assis à côté du cocher et chargé 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 relevé de jaune, plaqué argent. Tabatière sur le devant avec deux places accessoires. Stationnement en face Lemardel, etc.

Nous le répétons, ce n'est pas le char de la fashion.

N° 275. — *Américaine 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 fût 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 sablé des parcs royaux ou les moelleux 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 réveiller tout à fait, au contraire, en se régularisant suivant les règles du goût, a cédé le pas à l'élégance, à la sveltesse 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. L'aisance a multiplié singulièrement le nombre des véhicules bourgeois.

Le bon marché et l'élégance 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^e colonne, page 6.)

526 et 527. — *Calèches à pincettes*.

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

nitures rebondies couleur anarante, relevée de fleurs blanches ombrées; cannelures de la caisse richement dorées, comme le train, très-proprement façonné; siège du cocher monté très-haut, ce qui vaut incontestablement mieux que l'ancienne coutume orientale du siège du cocher inférieur à celui du maître; un petit marche-pied adapté aux ailes, servant de garde-sable dans ces pays de simon, comme il sert de garde-boue dans nos climats pluvieux.

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'aviez ni pavés ni asphalte, encore moins de macadamisé, toujours la boue, la noire boue de la barrière de l'Université à la barrière des sœurs. Fustiez-vous présidents en haute cour de parlement du roi, vous aviez pour tout luxe une mule, et l'Hospital lui-même n'eût jamais d'autre coche.

Il est vrai que les grands-dames de Brantôme et les damoiselles 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, où va chanter le ménestrel, ou à l'oratoire-boudoir, avec un beau page du castel voisin! Oh! vraiment, mes belles et nobles dames, vous aviez une surnaturelle patience.

Nous avons, grand Dieu merci, passé les temps où il n'y eut point de voitures... Vivre sans carrosses, répondez, gentlemen et femmes du monde, est-ce possible? Mais encore que de variétés commodes 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. — Vous roulez d'inventions élegantes, soyez toujours le bien-venu!

Voici un cabriolet-milord qui vaut bien son pesant d'or pour le luxe et la commodité. C'est un équipage-garçon parfait, on peut s'y débattre en grand seigneur, y humer le parfum de Havane, sans violer le décorum. Une jolie femme 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 Besse, enveloppeur en renou.

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 aisées. — Garniture anarante soyeuse et de bon goût. — Siège garni d'un coussin à bourrelets boudinés. — Garnitures pourées, filets paille d'Italie, glacé de carmin, peu de plaqué et blanc.

N° 571. — *Double-Cabriolet*, de M^{rs} Cook Roulet et compagnie. — *Exhibé à Londres, sous le n. 816*.

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

3^{ME} SÉRIE. **Cabriolets à 4 roues.**

N. 279. — *Voiture d'Abbas-Pacha*.

Cabriolet à jours, caisse extrêmement large, munie de gar-

et MM. Cook Rowley et Co n'auront pas à redouter de chicanes, sur l'ambition superbe du titre, ni sur l'étymologie douteuse du mot.

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

O triste, triste ! comme dit Shakspeare, — une fois, dans la voie de la critique, comme il est difficile de s'arrêter ! — Voilà qu'en faisant un peu plus d'attention à ce Double-Cabriolet, — non- nous apercevons 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 MM. Cook etc., n'auraient certainement pas manqué, avec leur esprit si positif, d'appeler Triple-Cabriolet ; — et de cha-pelets de caisses en chapelets, — quelques trains aidant, ils seraient parvenus à une belle série de cabriolets, capables de faire éclater de jalousie tous les wagons du monde.

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

M. Delongneil n'aura certes pas de concurrents à redouter pour ce modèle ; quel mauvais instinct a donc pu le décider dans le choix de cette voiture, — création épuisée, quand tant d'autres lui faisaient attrait par leur nouveauté, leur élégance et leur bon goût ? N'est-ce pas l'occasion de rappeler le poète dont parle Boileau, — qui allait choisir Childebrand pour son héros épique !

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, monté sur quatre ressorts à pin-cettes, et avec ferrure devant, pour être conduit en demi-Daumont. Ce cabriolet sort des ateliers de M. Hallmarke, Albert et Hallmarke, 57 58, Long-Acre. Cette voiture n'aurait rien d'extraordinaire, et passerait presque inaperçue sans une espèce de conque ou coquillage 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 garderait 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 de consolation ; un autre cabriolet de MM. Jones frères, carrossiers à Bruxelles, et exhibé sous le N° 418, est très-bien monté. Nous félicitons MM. Jones, ils se sont distingués en exposant quatre voitures ; revenons à ce cabriolet. Au travail de cette voiture, on s'aperçoit à l'instant qu'elle provient de l'atelier d'un homme intelligent et expert, consommé dans sa partie. Le char-ronnage ; 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 pure anglaise (forme cab).

En voyant cette délicieuse petite voiture, si charmante de simplicité, on s'en 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.

Trainée par un joli poney anglais, et montée par de blondes ladies à l'œil bleu, elle passe fière et coquette dans son déshabillé du matin à côté des somptueux équipages de milords de la chambre haute.

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 thuy et la rosée, comme le lapin de La Fontaine.

Allez donc, mes gentilles dames, dans cet élégant petit cab, humer les baumes de l'air matinal, et le soir vous enivrez des bruits mourants du crépuscule et des *duches susurri* 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 MM. Silk et Brown, 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 y a véritablement dans cette composition de la bizarrerie et de la noblesse en même temps : il semble que c'est un espèce de domicile pour y recevoir les dames de la cour de Louis XIV, papiers et *fabulas* logés largement. Ce cabriolet représente le pompeux aristocratique, le colosse de Rhodes, les chutes du Niagara, les pyramides d'Égypte. La main sur la conscience, c'est un œuvre excentrique, et cependant bien exécutée.

Cet équipage est monté sur huit ressorts, dont quatre antérieurs, et quatre à l'essieu avec jauges de force. Ce cabriolet est à flèche et col de cigne.

N° 345. — Cabriolet - Phaéton à 2 et 4 places, de M. J. Marshall 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 ornent le derrière et tiennent une coquille relevée en forme de bouchier, coquille que l'on baisse en même temps que le dossier, et alors quatre places se trouvent très-bien disposées. Le montage à trois ressorts derrière est très-bien compris pour la suspension, et rend un résultat convenable ; les roues, d'un système analogue à celui de l'essieu, sont légères, mais ne font que rivaliser le système ordinaire ; cependant c'est de 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 cannelé ; ceci est très-varié. Le petit dossier postiche est un large galon rembourré.

N° 373. — Demi-Cab, mode française.

Ce Demi-Cab n'est, à vraiement 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 fauteuils peuvent se changer de place, — celui de devant peut se mettre derrière, et réciproquement. — Le devant inférieur est quelquefois plein au lieu d'être à jour. Les ferrures sont très ouvragées et en même temps très-gracieuses.

Le panneau de brisement, 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 habitée à se fournir.

Nous croyons superflu 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 parclozes sont larges d'un mètre, pour deux places sur chaque assise.

N° 519. — Cab park phaéton.

De M. Ward, J., 41 Paris street-Exeter, exhibé à l'exposition de Londres sous le N° 990, avec cette explication : « A cab park phaéton, on springs, with leather robes and axles on colliège's principle. » (ce qui veut dire : « Cabriolet de promenade, monté sur cinq ressorts devant et quatre en chassés derrière, portant un siège qui se retourne, — avant-train nouveau système. »)

Ce cabriolet léger convient spécialement pour y loger les dames : sa construction, la facilité de s'y placer en font un véhicule de prédilection, et le beau sexe ne lui fera pas défaut. Ce petit cabriolet se distingue par un avant-train des plus élégant, qui a le mérite de raconter beaucoup. Le siège que l'on aperçoit derrière peut se retourner quand 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 ici en plan de terre l'élegant avant-train dont on a parlé plus haut.

N° 314. — Cabriolet-milord.

Ce cabriolet à jour, dit *milord*, est des plus élégants, sa forme est des plus gracieuses : l'amateur de voitures, qui est homme de goût, ne peut manquer de l'avoir dans ses remises. En offrant ce charmant modèle à nos lecteurs, nous sommes sûrs 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 craignons 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 par où l'on compte à gaz, et l'ai-

qu'elle marque alors la distance parcourue. Les galets de chaque côté sont tout bonnement 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 élégante, longue, est assez large pour que deux personnes y soient à l'aise. — Des ailes, garnies de cuir verni, garnissent l'intérieur de la boue ou de la poussière que les roues occasionnent habituellement dans ce genre d'équipage; ces mêmes ailes ne font qu'un avec un large garde-croûte 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 hauteur et très-rapprochées de la caisse, tourne sur place, et cela sans passage pratiqué exprès. Le motif existe dans l'avant-train qui porte son centre à chaque côté d'arçon, 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 coussin élevé qui se met du côté droit.

L'entrée du cabriolet demi-Daumont est très-facile et convient parfaitement pour une dame.

4^{ME} SÉRIE.

Phaétons Dog-Cart.

N° 350. — *Américaine-Worst.*

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 assujéti, peut se placer devant, et celui de devant, portant galerie, peut se placer derrière, — les ressorts et les ferréments en sont très-légers et tout à fait gracieux ; les sièges sont canonnés, et quelquefois peints en imitation, ou même à fond uni. Nous avons vu une pareille voiture chez M. Clochez, rue Rossini.

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

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

Décidément, nous prendrions 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 doubles poney, richement harnachés, y sont attelés, et, pour que tout y soit en rapport, le cocher se tenant bien sur son siège, — le fouet 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 équipement de peintures.

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

L'Américaine qui se confectionne en ce moment est couverte et garnie de vastas. Nous en avons le dessin, qui l'indiquetoutefait fermée. Cette voiture sort des ateliers de M.M. 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 remplacés par un couvercle, mais si l'on veut rouler bourgeoisement, on le garnit de ses accessoires, tel qu'il est représenté par le dessin ; son montage à pincettes 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 maladresse 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 pourrions 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 manière anglaise, ce qui ne convient que médiocrement aux amateurs. Nous désirons que cette légère critique soit bien accueillie par M. Eherler, — et qu'elle l'encourage à changer plus souvent de manière, d'autant plus qu'avec le talent qu'il possède, il est sûr de rencontrer le succès.

275. — *Char à bancs Lilloise, façon américaine.*

Il est à quatre places, monté sur pincettes et à marche-pieds s'ouvrant avec les portes, les jous 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^e 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 abstenons d'en parler, sinon que, à celui-ci comme aux autres, on ne garnit les volées que lorsque les chevaux sont attelés très-court et que les armons sont très-hauts.

N° 451. — *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 parclozes, 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 chars-à-bancs, cela ne l'empêche pas de nous avoir montré un joli petit modèle, sinon utile, 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 balustrés forme demi-Wourtz.*

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

N° 362. — *Phaéton français.*

Forme coupée d'une baguette nervée et qui suit la longueur de la caisse, en découpant la petite porte à coins arrondis en 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'avantager comme ensemble. Les sièges à pincettes se changent à volonté et posent au même niveau sur des appuis à hauteur de 35 centimètres du fond des petites caves pratiquées tout exprès.

Un marche-pied en es-c et à deux palettes s'adapte parfaitement, et un avant-train en bois cintré donne entre les roues de devant à celles de derrière une distance de 44 centimètres, ce qui donne un très-grand rapprochement des roues et le rend alors très-roulant.

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

N. 344. — *Phaéton-type*.

Un gracieux nom mythologique pour une petite voiture. — Mais en l'a-t-on trivialisé, tant banalisé par la routine, cette vitalité et prosaïque femme, qu'on n'en sent plus le charme et qu'on ne sourit plus au flocon de charmanis souvenirs qu'il évoque, de ces temps d'amour et de folie qui eussent dû exister.

Eh bien ! pourtant aujourd'hui même, le phaéton est très-souvent le char des déesses, des divinités au front durcel la beauté et la richesse ont mis un diadème, comme de ces déesses éphémères qui brillent quelques soirs et brûlent aux flammes de l'orgie leurs ailes de soie et de velours.

Une femme ou un jeune homme seul avec un garçon-cocher monte fort bien cette légère voiture. Une petite porte découpe 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 maître se place à côté de la dame, et le groom-cocher sur le tandem. On obvie à la pluie par le dévatement habile d'un tannier 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 n'importe 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'entrée, étant déversé de 5 pouces chaque côté, cela donne au siège à fauteuil 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 palmette, doit être ajusté très-minutieusement pour être solide quoique n'étant pas ferré. 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 fauteuil 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 dont la peinture imite parfaitement l'osier, qui aujourd'hui est très à la mode ; les ressorts, arroulés dans les bouts, quoique nous nous moins flexibles que les autres, ont la préférence quant à présent. La peinture rouge et fi et blanc pour les trains paraît se maintenir ; le plaqué est très-négligé, l'étoffe des garnitures est toujours du gris perle.

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 parisien ; il sert encore pour la chasse, car les coffres à petits venimeux peuvent contenir plusieurs chiens avec tous les articles de chasse nécessaires ; les petits tandems sont peints en vermillon et surmontés de tringlons en fer enveloppés de cuir. Les garnitures et coussins sont habituellement en maro-

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

N. 322. — *Dog-Cart*.

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

N. 280. — *Tilbury*.

Ce genre de tilbury, dont le poids intégral est de 250 kilogrammes, 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 forges ont achevé, 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, exposé sous le numéro 466, par M. Riddle, carrossier à Boston*.

Nous traduisons ce nom *American Coach* par Phaéton 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 voûte d'acier poli, en place de la capote 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 balustres supporte une capote avec cerceaux 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-légerement, et quelquefois pas du tout ; seulement, le côté du cuir, que nous nommons la *chair*, est dérayé très-minutement et peint ou teint en vert avec différents dessins ; il se relève et se baisse selon les besoins du temps ; d's boutons à gorge, piqués autour de 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 poli sert à assembler l'avant-train avec l'arrière-train et suit le centre de la caisse purement et simplement pour accompagner le contour. Deux ressorts à pincettes 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 circonférence, 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 Philadelphie, et portant le nom de *Gazelle*, ne nous amuse point, et malgré cela ne manque pas de mérite.

N. 306. — *Américaine*.

Tant légère que soit cette petite voiture, elle serait encore forte si elle devait rouler sur les sables d'Amérique, aux États-Unis, où elles sont établies si légères 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'élégance 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 dessous, qui représentent les fauteuils vus de perspective, donnent une idée très-juste de la manière dont elle est confectionnée.

N. 298. — *Dog-Cart Phaéton*.

L'un des sièges a une capote, l'autre, nommé tandem, a une petite pente (expression usitée), ou couvre-jointure ; laquelle, au lieu d'être en cuir est en bois, avec moulures 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 bâtis de la caisse soit établi avec des moulures nervées et élégantes dans la masse : façon indispensable pour que le travail soit bien traité.

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

N. 342. — *Phaéton 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 phaéton sorti des ateliers de MM. Croissant et Lauenstein, de Hambourg : — chacun admirait sa simplicité, l'élégance de sa forme, — son bon goût ; — aucune peinture ne décorait la caisse, sculptée avec beaucoup d'art dans un bois odoriférant de palissandre, — et c'e était bien plus riche avec sa couleur naturelle de beau rouge brunâtre, veiné de noir.

Les garnitures de maroquin bleu produisaient 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'harmoniait délicieusement avec l'ensemble.

Les ressorts à pincettes portaient une maîtresse-feuille plus longue que 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 ornaient le léger véhicule, et ainsi lui 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'éloge : — con-

PHAÉTON — SÉPARABLE

POUR FORMER DEUX TILBURY,

Sorti des ateliers de M. Hayot, carrossiers à Caen, — Exhibé à Londres sous le n^o 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'exhibition de Londres, est d'une forme généralement approuvée; — mais ce qui donne un mérite particulier à cette Voiture, c'est qu'elle peut se séparer et former alors deux tilburys distincts, parfaitement élégants et d'une solidité qui ne peut donner d'inquiétude. — Cette métamorphose se fait instantanément, sans difficulté, sans embarras, et sans qu'il soit besoin d'autre appareil que deux brancards et quelques menus objets supplémentaires. Le changement est d'une telle simplicité, que l'on se demande pourquoi on n'a pas imaginé plutôt, ce Phaéton à deux fins si commodes? Il s'agit d'enlever les goupilles, ingénieusement adaptées, à l'effet d'assembler les deux caisses; les trous de ces mêmes goupilles sont bouchés par les boulons du garde-crotte supplémentaire, auquel deux autres lanternes sont assujéties pour compléter la transformation; deux brancards, également supplémentaires, s'adaptent parfaitement au-dessous de la palette du marche-pied, et nous le répétons, 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 phaéton, glisse en avant sur deux coulisseaux fort bien imaginés et exécutés.

Nous avons vu faire cette transformation, dans le court espace d'une minute, par un jeune garçon, qui était gardien de cette Voiture à l'Exposition de Londres.

Il y a quinze mois, nous en avons déjà publié les dessins; — mais, depuis cette époque, M. Hayot a apporté au Phaéton-Séparable de notables améliorations; — la forme a gagné en simplification et en élégance; c'est bien toujours cette même Voiture, commode et solide, pouvant toujours contenir aisément six personnes, — et se séparer pour donner naissance à deux charmants tilburys, vifs, gracieux au bois; — dans Paris, légers et rapides; nous pouvons aujourd'hui en apprécier tout-à-fait le mérite; — le temps et l'usage y ont mis leur sanction; — l'invention a conquis décidément sa place au nombre des choses utiles, — et les commandes successives, dont Paris et la Province favorisent chaque jour l'auteur du Phaéton-Séparable, sont en même temps qu'un éloge, la preuve la plus flatteuse que M. Hayot a bien réussi dans cette œuvre, pour laquelle il a

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^o 50.

N. 341. — Escargot-phaéton.

Ce petit véhicule, de forme excentrique et à contours doux et moelleux, se fabrique dans quelques ateliers de Paris. Il est haut monté et p'ait beaucoup dans le commerce, particulièrement à raison d'un siège invisible adapté 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 ingénieusement 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. Becquet, carrossier aux Champs-Élysées.

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

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

Caisse pouvant tenir à l'aise deux personnes à l'intérieur sur le derrière; un strapontin devant, mais très-petit, peut y laisser assoir deux enfants de douze ans. La forme nouvelle en plaît beaucoup; aussi nous ne pourrions pas lui désigner de fabricants, 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 s'ouvrir facilement s'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.

été récompensé par des médailles à diverses expositions locales.

Le dessin que nous donnons de ce véhicule *rassemblé*, et quand on le comme 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-à-bancs couvert, soit en calèche, et l'on jugera combien cette petite Voiture est heureusement appelée à rendre service: — si certains personnes qui n'ont qu'un emplacement à pourvoir renferment 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.

N^{os} 366 — 367. — Américaine-Wourtz, avec rabats de transformation.

C'est en raison de sa forme cintrée en contre-bas que cette voiture a reçu le nom d'Américaine-Wourtz. Elle est à quatre places d'intérieur, mais on doit y être très-général; il suffirait de tenir la caisse plus longue de quatre pouces, pour que quatre personnes pussent s'y asseoir à l'aise, — et au besoin, le siège peut offrir d'autres places. Lorsque l'on veut rouler à découvert, les sièges à fauteuil se changent de place à volonté, du devant au derrière, — et si, au contraire, on veut rouler renfermés, on peut, facilement, y adapter une avance et des vasistas. Le dessin, portant le n^o 367 à la feuille des armoires en indiquant, parfaitement, la combinaison. Le fauteuil à deux balustres ou plein panneau, est quelquefois à palmettes, — mais cela est très-insignifiant: les peintures sont généralement bleues à filets blancs; — les garnitures grises, et le plaqué blanc. Le train, dont les armons sont toujours en fer, est peint en rouge et filet blanc; — les lant-rues 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^o 368.

5^{ME} SÉRIE.

Berlines de l'archevêque du Mexique et autres, avec Broighams et Coupés 3/4. — Landaus, Landaulets. — Divers destins variés.

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

Huit ressorts et quatre jambes de force ciselées, huit belles glaces coulantes à fond, ornent cet équipage d'apparat. Les quatre glaces ornent les panneaux de brisements n'auraient pas pu couler à fond, si M. Clochez n'avait eu l'ingénieuse idée de faire arraser la joue de fond avec les panneaux et attacher les mains à la joue de fond, qui, en réalité, n'est que figurée. Quatre riches lanternes sortant de chez M. Merré ornent et meublent parfaitement la caisse; la housse et la passanterie ne laissent rien à désirer, et des jasmis écarlates 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 dorure et la peinture, exécutées avec beaucoup de soin, n'empêchent pas de distinguer le goût ex-

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

N. 364. — 365. — *Clarence de remise, à Londres, avec le ruban.*

Ce Clarence, sur lequel nous avons représenté un compteur, est connu à Paris sous le nom de berline à quatre places. Sa forme, d'ent-deux, est assez bien gâtée, depuis quelque temps, dans un certain monde, mais son véritable usage, comme voiture de remise, lui reviendra très-incessamment. Il en a tous les avantages : — d'abord, corps de caisse du derrière à la coquille, long de 8 pieds français. Les portières, dont la largeur est de 22 pouces, font ouvrir et fermer les marche-pieds, — en même temps qu'elles s'ouvrent et se ferment d'elles-mêmes. 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 tout voir sur place, sans toucher au passage de la caisse. Les ressorts à pincettes sont de forme rudéplique, 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 par-ville excentricité, on ne peut (si l'on est connoisseur) se méprendre sur les talents de l'exposant, et nous allons ici lui faire une part apologétique très large.

Regardez ce carrosse à caisse-circulaire avec des jantes ovales et des entrées un peu mal suivies ; mais n'im- porte, il y avait des difficultés à vaincre. La bousse bizarre, trop petite et cependant riche de fourmures et de façon n'est pas belle ; les garnitures intérieures soyeuses, *frangueses* et assez rebondies sont vraiment ce qu'il y a de moins *rococo*. Les lanternes sont d'un goût très vieux ; les armoiries n'ont pas l'air d'être composées à Calcutta ; l'entre-toise date bien au moins de Jacques I^{er}, et les ressorts sont mieux que cela ; ils sont antédiluviens 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 chose qu'on devait s'en faire, en se plaçant juste en face, c'est que ce devait être un exposant au moins chinois qui en était l'inventeur ; mais pas du tout, c'est bien un bon carrossier anglais, M. Harding ; aussi, en cette qualité (ce carrosse sort des ateliers de M. Harding, on gagerait), nous l'avons alloué de deux chevaux per-ans, d'un cocher anglais et trois valets idem.

N. 34. — *Berlines à trois courbes, exécutées dans les ateliers de M. Dunatime, carrossier, rue Lepelletier, n. 18, 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 plaqué d'argent, sont ornées de riches guirlandes ciselées ; — 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 remplacée par un siège à fauteuil ; — le cord-on du cocher est un porte-voix en caoutchouc ; — un miroir sur charnières 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 mirage. — Derrière cette charmante voiture, se trouve une entre-toise à moutonnets renversés et assujettis entre les deux crosses de la caisse : on peut le ren-

placer par un siège en raison du goût et des besoins ; les cols des cygnes carrés, attachés à la caisse, sont en fer ciselé et reposent sur un dessus d'avant-train en fer et d'un nouveau système ; — la cheville ouvrière est à douille, et, afin d'en permettre facilement le graissage, elle est à tête mobile ; — les ressorts du devant sont à pincettes 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 boîtes en fer. — Les roues, hautes et rapprochées, donnent à cette voiture un roulage plus égal et plus prompt. — La peinture de la caisse et du train est fond grenat, réchampiée crême avec fillet blanc.

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 crosses, bien ferrées derrière et devant, se marient on ne peut mieux avec les moutonnets de derrière, et supportent sur le devant un très-beau coffre ; gracieuses et hardies, elles ressortent 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 principal mérite est dans le mécanisme de la fermeture de caisse, où deux belles pratiques au-dessus de la charnière, et se brisant au développement, disposent cette fermeture à se rabattre à plat, mieux et plus facilement que l'on n'était parvenu jusqu'à ce jour à la faire.

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

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

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'est la faute du reste, puisqu'en donnant la distraction au goût, du travail au fabricant, le commerce 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 dossier ; mais le devant est tout simplement tiré et même pareil aux Coupés 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 marche-pied de la caisse est recouvert par une palette tenant à la portière, manière la plus simple et qui sera toujours la plus goûtée.

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 moquette 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 petite étagement en cuir verni noir et piquée avec soin pour tenir la doublure ; la peinture de la caisse est d'un brun de Van-Dick très-foncé ; le fût ponceau, à côté d'un plaqué blanc, donne un aspect distingué ; les lanternes sont à réflecteurs, et les verres s'abaissent et se baissent qu'on les croirait de cristal. Le Coupé, quoiqu'un peu haut monté, ne laisse rien à désirer, et MM. Biader, de chez lesquels il sort, ont fort bien réussi.

Si nous lui donnons comme titre : Coupé 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 bri-serments suivent tout le long de la caisse jusqu'au siège, sans être rentrés autrement que par un dévers qui sert à réduire le siège de dix-huit centimètres sur la largeur de caisse. Ce genre de voiture se fabrique plus particulièrement chez M. Eherler, de Paris, qui en a modifié la forme, en égard à celles de Londres.

N. 380. — *Coupé 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 coupés ordinaires. Mais pour nous, qui l'avons examiné avec soin et qui nous flatons d'être impartiaux, 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 brandards en fer portent, derrière, un petit ressort auquel s'attache une sous-pente de cuir garnissant un ressort au col, posé à rebours, sur le devant. Le siège, de forme col de cygne, est fixé aux brandards avec une soudure exempte de reproche, et porte deux autres ressorts à main, tenant un tonil de cuir qui est assujéti aux petits ressorts de la 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 par-ville voiture et du même fabricant ; 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, comme cachet de bon ton, nous adhérons à le lui reconnaître.

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

L'avant-corps indiqué sur le dessin est un verre rond et fort épais ; il s'adapte sur le devant avec assez de facilité et sert 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 généralement demandé par les gens de bon goût. Son avant-train est à deux chevilles excentriques ; des brandards 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 perle avec franges gris rose. Point de marche-pied puisqu'il se monte très-bas. La peinture de la caisse, d'un beau grenat foncé, est filée en laque rose et réchampiée en noir. Le train est couleur minceuse et glacé de carmin, ce qui donne à tout l'ensemble un air coquet et de bon ton.

N. 564. — *Coupé-Chaise*.

Ce modèle est l'avant-dernier sorti ; il est assez ordinairement 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 1 mètre 12 centimètres de longueur de ceinture. Le panneau de brisement est à forme cul 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 custoïde. Cette forme assez goûtée est en partie sortie des ateliers de M. Keller.

N. 276. — *Broumè*.

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 corrier, 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 patin, 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 centre en contre-bas; le loisir, qui habituellement est pareil à la sellette, est à ce modèle centré, pour recevoir la cheville ouvrière, 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 superflu 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. — *Coupé-chaise*.

Monté très-près de terre, il n'a pas besoin de marche-pied à pincettes et cinq ressorts; crosses longues et gracieuses, bouclier se repliant pour porter coffre, siège à jour monté sur coffre par de petites ferrures très-bien disposées, fauteuil de siège garni en cuir verni noir, lanternes modernes et bien équilibrées, couleur bleu foncé, filet blanc et plaqué jaune, train rouge et réchampi noir, roues très-hautes et bottées à patentes, en tout, un petit coupé très-joli.

N. 330, 331. — *Coupé-chaise de M. Moussard, carrossier, avenue Montaigne, 58. — Coupé-chaise exposé sous le numéro 657.*

Ce coupé, dit, en anglais, brougham, prononcez broume, est de ville et de voyage. Bien que nous n'aimons pas les volutes qui servent à deux fins, nous sommes cependant obligés d'avouer que, pour celle-ci, les accessoires de voyage retirés, elle possède toute la grâce et l'élégance désirables; elle a même mieux encore, elle est de mode aujourd'hui, ce qui, avec son cachet d'exécution, lui donne une véritable supériorité; elle se fait remarquer par un nouveau système d'avant-train breveté, sans garnie du gouvernement. Ce système s'étudie parfaitement sur le dessin en regard; il consiste dans une seule cheville ouvrière avec douille, 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 infiniment, et même plus qu'il ne serait nécessaire. C'est assez prouver qu'il est préférable aux avant-trains à deux chevilles, pour lesquels nosseurs les Anglais ont dépensé 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'ayant qu'un seul écarton, portant bague et donnant une aussi faible pression qu'on le désire; l'autre ayant double boîte creuse en fer, ne se graissant 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 bacs 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° deux estrapontines mécaniques, l'une de face et l'autre alternant 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° une glace-miroir dans le panneau de devant, se relevant d'elle-même au moyen d'un ressort; 3° une cachette impossible à découvrir, ayant cinq secrets 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 bouclier qui est à charnières, des malles faciles à placer et à enlever, sans nuire à son élégance.

N. 297. — *Coupé 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 reconvenement, adhérent 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 dégage, et tout il laisse ainsi admirer toute l'élégance.

Le mot *trois-quarts* vient de ce qu'un avant-corps avec glaces arrondies 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. Mulliner, *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'essieu doit être assez forte, dans son centre, pour ne pas fléchir à cette place. Le bouclier-derrière, que l'on voit penché obliquement, et, contre coutume, doit être découpé sur le modèle du garde-crotte, et la pente représentée sur le dessin est combinée sur l'adhérence qu'il doit avoir avec la position d'un timon.

La peinture de la caisse, pour être de mode, doit être fond noir, d'ivoire glacé, filet blanc. Plaqué jaune. Frètes plaquées en plein. Stores bleu foncé. Garnitures bleu azur. Galons bleus et noirs. Rouleaux de glaces, boutons et contre-poignées en ivoire. Siège de cocher garni en vache vernie noire. Avant-train modèle. C'est, jusqu'à présent, le genre le plus estimé. 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-numéroé. 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 ment l'une sur l'autre; deux petites ouvertures en carré oblong ornent le panneau de custoïde, et deux ailes, à leur côté, garantissent l'intérieur du désagrément occasionné habituellement par le fonctionnement des roues, dont la vitesse du tour gêne la vue et envoie de la poussière ou de la boue; deux beaux moutonnets, ou crosses allongées, ornent le derrière et portent un bouclier décoré d'armoiries; les ressorts à crosses sont à l'ancienne mode, mais n'en sont ni moins doux ni moins beaux; le chartronnage est, comme toujours, un peu lourd, mais simple et bien fait, et n'est même pas sans une légèreté vraie, car les ferrements en sont très-légers et par conséquent donnent 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 pouvons assurer qu'il est moins bien exécuté et beaucoup plus lourd que celui que nous donnons et que nous avons relevé chez MM. Torn frères, carrossiers, Joon-Sireet, 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 MM. Eherler et Clochez) commencent à faire; ils sont de formes plus allongées et se montent plus haut de terre; on en trouve les dessins chez M. Guillon, qui ne peut les fournir au Journal, vu la confusion occasionnée par l'exposition universelle de Londres, qui fournira 410 dessins pour le *Panorama universel*.

N. 400. — *Coupé de Gala*.

Monté à flèche droite sur ressorts à jambes de force garnies de bois, ressorts ansés 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 gracieuse et découpée de deux courbes allongées au pavillon, est supportée par des mains ciselées à tête de léopard.

L'autre-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 passementerie, reposent sur une galerie en fer plaqué, ciselée et masquée de chaque côté par de belles rosaces à têtes de chimères, s'harmonisant parfaitement avec

les côtés saillants de la galerie supérieure, ornant le pavillon à double courbe de la caisse, dont les custodes ouverts laissent encore assez de place pour y laisser voir de très beaux ornements dorés.

La garniture intérieure est en satin bleu et blanc, galons de même, les stores sont bleus et argent et les châssis des glaces blanches, la peinture est bleue et rouge, — le plaqué et les quatre lanternes jaunes. C'est bien le *nec plus ultra* du coupé de gala, sans toutefois l'assimiler à la voiture spéciale de cérémonie.

N. 401. — *Brlne française à double suspension.*

Ce modèle, de la dernière mode, sort des ateliers de M. Keller. La housse, montée sur tonneau et historiée de belles passementeries, est très-riche, les moutonnets d'entotoises sculptés, les glaces et passementeries tout ce qu'il y a de mieux, en font un équipage des plus confortables et des plus distingués; c'est ce qu'on peut appeler le type des beaux équipages.

N. 217. — *Traineau russe.*

Encore une exception. C'est en Russie qu'il faut aller en Pologne; alors les formes varient à l'infini, mais, il faut le dire, elles sont beaucoup moins coquettes que les nôtres. A New-York, pendant les neiges, vous voyez d'assez beaux traîneaux et de toutes formes; mais les chevaux sont bien moins aguerris à ce genre de course et les harnais moins appropriés.

Celui que nous donnons a été exécuté à Londres et expédié à l'empereur de Russie par M. Thovin. Nous le donnons comme complément d'album.

N. 320. — *Char de côté.*

Tirés des chars suisses, on n'en voit que très-peu rouler à Londres, et, encore, n'est-ce qu'en Angleterre où on a l'occasion d'en remarquer. Celui que nous représentons peut fonctionner par le moyen des appui-pieds de chaque côté qu'on peut relever, et qui joignent en dessus par des crochets à cet effet.

C'est alors que les roues se trouvent découvertes et que sa forme est celle du fourgon.

N. 577. — *Brougham à cols de cygne et à double suspension exhibé sous le n. 932.*

C'est ce qui remplace à Londres la berline, principalement pour les dames de bon ton qui n'aiment pas les voitures très-élevées. Nous ferons cependant remarquer que ce genre de voiture n'est guère appelé qu'à rouler sur un terrain plat comme à Londres, ou grâce à ses roues bien pavées; ce Brougham est de dernière mode.

N. 396. — *Coupé - trois-roues, avec brevet.*

Nous ne pouvons faillir à notre mission, — ce qui est élégant, riche, utile, nouveau dans la carrosserie, ou dans les détails qui s'y rattachent, n'échappe jamais à notre vigilance, et nous nous efforçons d'en informer nos Lecteurs.

Le coupé-trois-roues de M. Morel-Thibaut avait certainement droit à toute notre attention. Chacun, déjà, a pu voir circuler dans Paris des Gabs, nouvelles voitures anglaises, dans lesquelles le cocher, placé en arrière de la caisse, démasque complètement la vue de l'intérieur. Si ces voitures, utilisées pour la place, n'ont pas, jusqu'à pré-

sent, été adoptées pour le service de maître, c'est qu'elles laissent, du côté du confort, quelques imperfections à regretter.

C'est ce qu'a parfaitement compris M. Morel-Thibaut, l'inventeur d'une nouvelle voiture, qui n'a du cab que les avantages, et qui a eu les honneurs du dernier Long-champs.

M. Morel a pris pour point de départ le petit coupé de ville. Le coupé a fait une rapide fortune depuis quelques années; l'avocat, le médecin, le banquier l'emploient pour les affaires; les femmes élégantes pour les visites et la promenade. Cependant le coupé mené par un seul cheval est un peu lourd; il lui manque l'entrain que possède le cab et aussi l'avantage qu'offre ce dernier de laisser voir et être vu. Dans le coupé, en outre, la place occupée par le siège, combinée avec le peu de hauteur du train, restreint trop l'espace. En mariant le cab avec le coupé de ville, l'inventeur a réuni l'avantage des deux systèmes. Le siège de son coupé, renvoyé à l'arrière comme dans le cab, rend à la caisse son importance et son ampleur, et la charge, entièrement portée par les roues d'arrière, permet de simplifier l'avant-train, auquel une seule roue suffit.

Faisons-nous de dire que cette roue à le mérite de pouvoir être égale en rayon à celles de l'arrière, ce qui, pour la traction, n'est pas chose indifférente.

Au premier abord, ceux qui se rappellent les omnibus-Tri-cycles de 1828, souleveront l'objection faite contre ces voitures, qu'on accusa d'être versantes, bien qu'aucune d'elles n'ait jamais versé. Mais des expériences suivies ont prouvé que la voiture nouvelle devrait subir un déplacement de niveau de 55 centimètres pour perdre son centre de gravité, 2 centimètres de plus que pour les coupés ordinaires; ce qui, d'ailleurs, s'explique par le déplacement de la charge, qui laisse à la troisième roue la seule fonction d'empêcher le balancement qui se produit dans le cab.

Ces expériences ont prouvé, en effet, que la traction, à charge égale, est beaucoup plus douce et, par conséquent, plus facile que pour les voitures à deux roues, parce que le cheval, libre dans ses brandards, sans avoir à maintenir le poids de sa caisse en équilibre, court sans recevoir, comme sans renvoyer les secousses dont nous parlons plus haut.

N. 382. — *Quatre avant-trains différents pour raccourcir plus ou moins.*

1° Avant-train français, où il n'y a de bois que la sellette, le lisoir et les jantes de rond; — quelques-uns elles sont encore en fer, — les embrasures, tirants et marche-pieds d'arçon, le tout enlevé de forge et ajusté avec soin; le dessus d'avant-train que nous n'avons pas figuré est ainsi tout en fer, excepté le lisoir et la traverse de support. Quant à la cheville ouvrière, elle est peu avancée et par conséquent les bois peu cuirtrés.

2° Avant-train anglais, extrait du N. 312 (Voir la description à ce numéro 312).

Avant-train du n. 319 (Voir à ce numéro).

Avant-train du N. 380.

La figure a représente le lisoir et la sellette fonctionnant sur la cheville hors montoir. La figure b indique les armons braqués à leur dernière période et arrivés à la pointe du demi-rond original. A la lettre c vous voyez le dispositif des ferrures, les encoches d'entrée et de sortie des chevilles, et la lettre d représente alors sellette et lisoir au repos ou fermés, comme on voudra l'appeler.

N. 259. — *Avant-train à deux chevilles.*

C'est dans le but de raccourcir beaucoup le train des voitures que M. Saunders, de Londres, en prit un brevet il y a quatre ans. Cet avant-train a cependant le désavantage de ne point tourner sur place, c'est-à-dire que le mouvement de glissement fait rôder les roues et peut occasionner un temps d'arrêt lorsqu'une roue est prise entre deux pavés et une ornière.

N. 157. — *Coupé de voyage.*

Montés exceptionnellement pour rouler en poste, les ressorts sont très-forts, le charroissage également; une mécanique d'entravage, un sabot, une chambre à air, un évier, une boîte à graisse et une ferrure s'y adaptent, comme le dessin l'indique; mais l'intérieur de la caisse offre une complication très-étendue; un lit y est parfaitement établi au moyen d'une ouverture qui correspond dans le grand coffre de devant; à côté de cette ouverture, est un buffet, et au-dessus du tout une table à tiroir, et, derrière, de très-belles glaces et des nécessaires de toilette; le tout invisible à volonté. Le siège de derrière, garni de tous ses accessoires, n'a pas besoin de description. En somme, c'est la voiture de voyage la plus confortable, à notre avis. Nous en avons vu d'exécutées chez M. Geibel jeune.

N. 559. — *Omnibus Ginear roch Hastings à porte pivotant.*

Pouvant laisser entrer les voyageurs, soit venant de droite, soit venant de gauche.

N. 310. — *Travail à bricole pour le pansement des chevaux difficiles.*

Jusqu'à lors on avait bien trouvé une machine de bois à quatre piliers, entre lesquels on attachait le cheval pour le ferrer quand il est vicieux, ou lorsqu'il est nécessaire de lui faire une opération qui n'exige point de mouvements, afin, par ce travail, de lui ôter toutes défenses. Cela, pour le ferrage, est parfaitement connu, et, dans ce cas, ce genre de travail remédie à tous les inconvénients; mais il en est d'autres, il en est où véritablement, il y a du danger, même en prenant les plus grandes précautions, les plus grands ménagements. Il est des chevaux vicieux dont on ne peut approcher la brosse et l'étrille sans encourir quelque accident, il fallait donc remédier à ce grave inconvénient, c'est ce que nous présentons aujourd'hui, par la *Bricole pour le pansage des chevaux difficiles*. On voit, par le dessin, la manière de s'en servir, et toute explication à ce sujet serait surabondante.

N. 57. — *Volée d'attelage pour rouler à quatre chevaux.*

Il y a des volées disposées de différents genres, et celle que nous représentons est conditionnée de manière à s'accrocher très-simplement dans la trompe du crochet de timon, et les palonniers à porte-mousquetons sont fixés par des crampons ajustés à vis, le tout bien poli ou plaqué. Nous en avons vu de pareilles exécutées dans les ateliers de M. Ferrey, successeur de M. Gréqui.

N. 598. — *Harnais de Daumont à demi-grandes guides.*

Une belle calèche ne peut être mieux attelée qu'avec ce genre de harnais, qui sont pareils aux harnais de Daumont ordinaires, excepté ceux du devant qui n'ont pas de selle pour le cheval du porteur. Ce sont alors des guides à convection, du seul postillon qui donnent le nom de demi-grandes guides, ad-

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

N. 391. — *Harnais de Daumont.*

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

N° 397. — *Harnais de cabriolet, exécuté dans les ateliers de MM. Dureauud 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 MM. Dureauud Estachon et compagnie.

Une jolie bride à œillères carrés et à coins arrondis, — un frontail et des cocardes en velours, des panures à crochet, — une misserolle à dessous distingués, et un mors à la Wellington, le tout, gracieux d'ensemble et d'élegance nouvelle.

Un collier surmonté de magnifiques et modernes attelles avec chapiteaux et parements parfaitement établis. Une selle droite ornée de porcelaines d'un nouveau modèle et de clefs en rapport, relient une croupière, supportant un reculement très-léger et d'un charmant fini. Tout le plaqué est de qualité supérieure et le cuir de premier choix. A tant de qualités, joignons une façon du goût le plus pur, et les soins extrêmes apportés par des ouvriers d'élite, — amoureux de leur art, et convenons qu'il est difficile de rencontrer un harnais, 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 MM. Dureauud Estachon et compagnie, des harnais 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 obligés d'en ajourner la description.

Nous félicitons MM. Dureauud 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-ogives à deux réflecteurs, de la fabrique de Messieurs Bernou, Enoch 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 genres de Lanternes de voitures d'une richesse et d'un goût parfaits.

Les premières, très élégantes, sont à ogives avec trois réflecteurs ; les glaces en cristal, sont à pans cintrés et à bords biscautés. 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 serrure 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'Elysée, — il semble voir de riches orfèvres d'Odéon, scintillant sous le feu de lumières électriques.

C'était avant-hier, rue Vivienne, — la foule était rassemblée devant la porte de M. Adolphe Maillet, le chef renommé des magasins de l'*Enfant prodige*, — et tandis que la Princesse M... faisait achat d'un de ces admirables châles, qui font rêver si fiévreusement tant de jolies têtes, — chacun commentait et s'exaltaient sur les magnifiques lanternes de sa voiture, 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 que l'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 boulerie 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 MM. Prax et Lambin frères, de Paris.*

A propos du splendide équipement de MM. Prax et Lambin frères, qu'il nous soit permis de jeter un coup d'œil rétrospectif 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 révoqué. Avec les formes élégantes, solides, et tout à la fois légères des voitures sorties des ateliers de MM. Charcot-Saussier, Belvallette frères, Eurler, nous ne pouvions véritablement pas redouter la concurrence de la carrosserie anglaise.

Déjà, et tous les connaisseurs émérites de tous les pays en tombent d'accord, — pour la décoration intérieure et l'élégance de la passenderie, — pour la forme extérieure de la voiture, pour le jeu facile et la douceur des ressorts, la simplicité du train, nous avons une supériorité réelle sur la facture 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 durée 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 vieille Angleterre ; 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 pénurie nationale, s'est dressée en face du défi de l'étranger, en disant comme la Médée antique : « *Mot, 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 tous les coins du monde, — pour soutenir l'idée française, — ils se sont ingénies, et de belles œuvres se sont révélées : — Selles militaires, selles civiles, de chasse, de

femme, etc., — harnais superbes, — tout cela coruet, brillant, élevant 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, d'un si délicieux ensemble, qu'avant de la laisser parvenir 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 caprires courent en filigranes d'or sur un fond de velours cramoisi ; des étriers commodés, — damasquinés, fouillés à jour comme une œuvre de Brevetto, complètent ce bel ouvrage.

La Turquie et l'Algérie — avaient envoyé de beaux équipements, des harnais éblouissants, — mais la Selle de Prax les surpassait — et leur était bien préférable à cause de l'élégance du dessin, — de sa forme légère et de la faveur du prix.

Le mérite de MM. Prax et Lambin ne s'est pas renfermé dans cette seule Selle de luxe : — on remarquait encore la Selle brevétée, dite à tous chevaux, et différant essentiellement de la selle anglaise par l'arçon, qui est en bois plein, nervé et sans aucune ferrure, — ce qui la rend d'un tiers plus légère. 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 poinçon et le caractère français, se sont produites avec avantage auprès des véritables Selles anglaises.

Selle à arçon-cuir : cette Selle, inventée par notre excellent professeur d'équitation, M. Raucher, et dont MM. 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'arçon dépend la durée d'une selle ; — et l'on peut dire que celle-ci est *insubmersible*, puisque le bois n'aurait aucunement dans la construction de l'arçon, — 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 Sommerday*, 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.

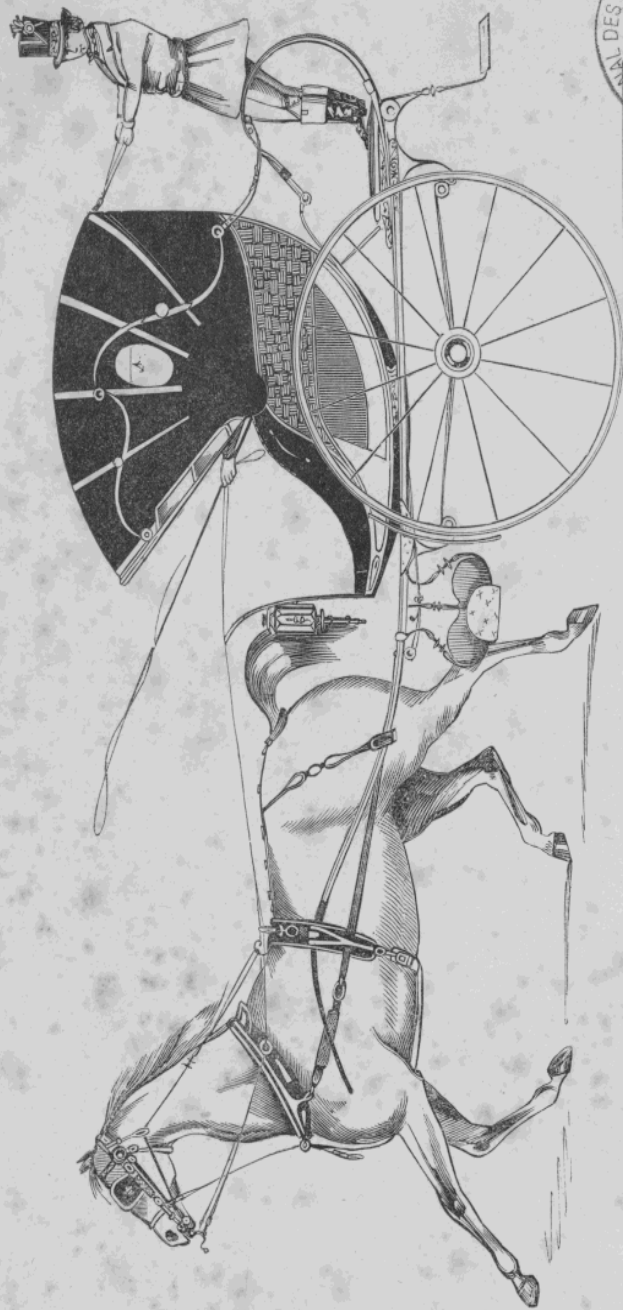
Quarante brides, vraiment remarquables, et des harnais très-beaux, dont nous donnons ici le dessin (n. 372), complètent cette collection, la plus riche et la plus variée que l'on ait vue jusqu'à présent.

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 nombreuses commandes leur ont été faites par les visiteurs du Palais de Cristal.

N° 390.

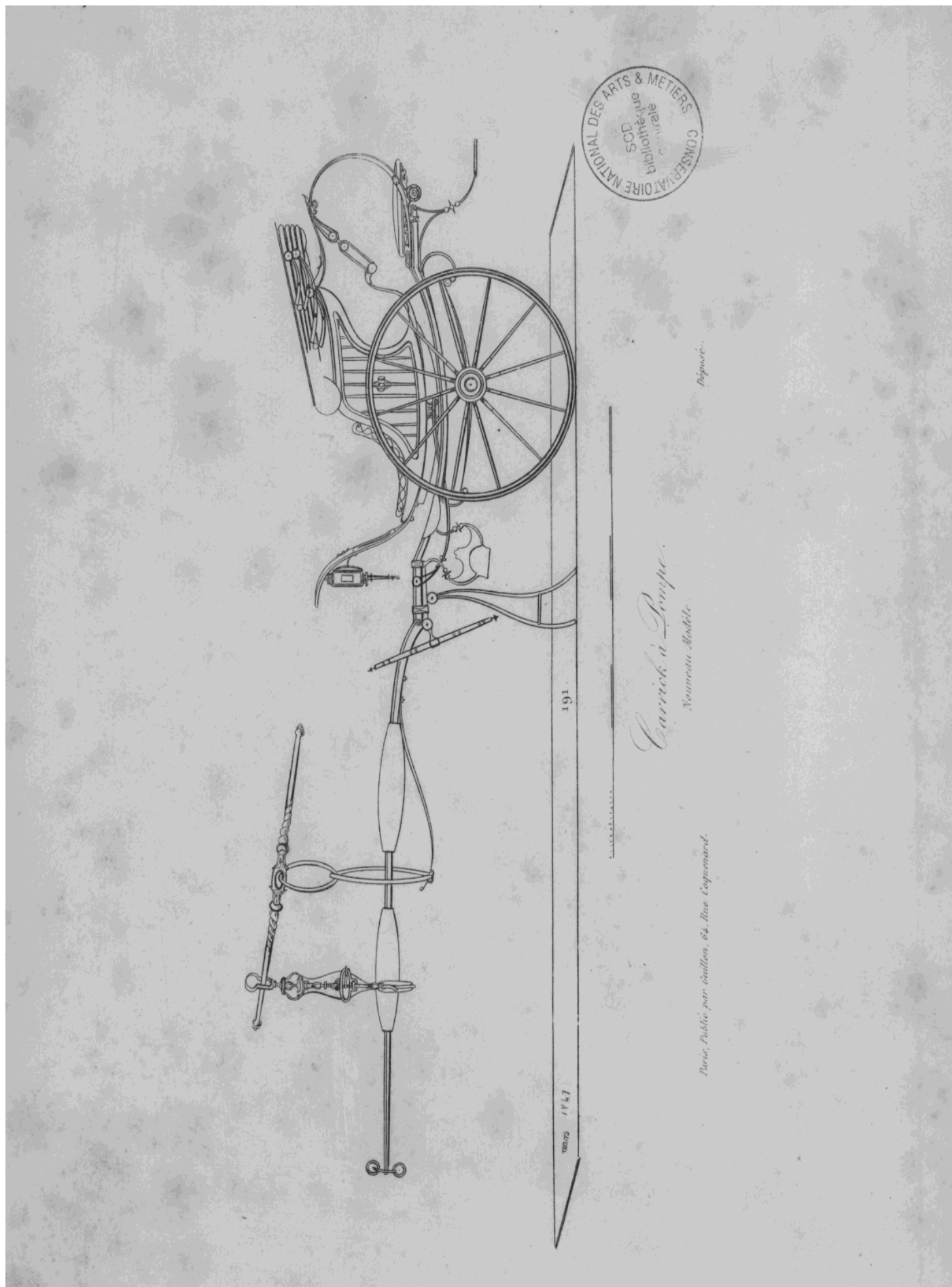
Cette selle ne diffère de la précédente que par les palettes, qui sont remplacées par des bourrelets ; c'est ainsi qu'on les préfère à Constantinople.

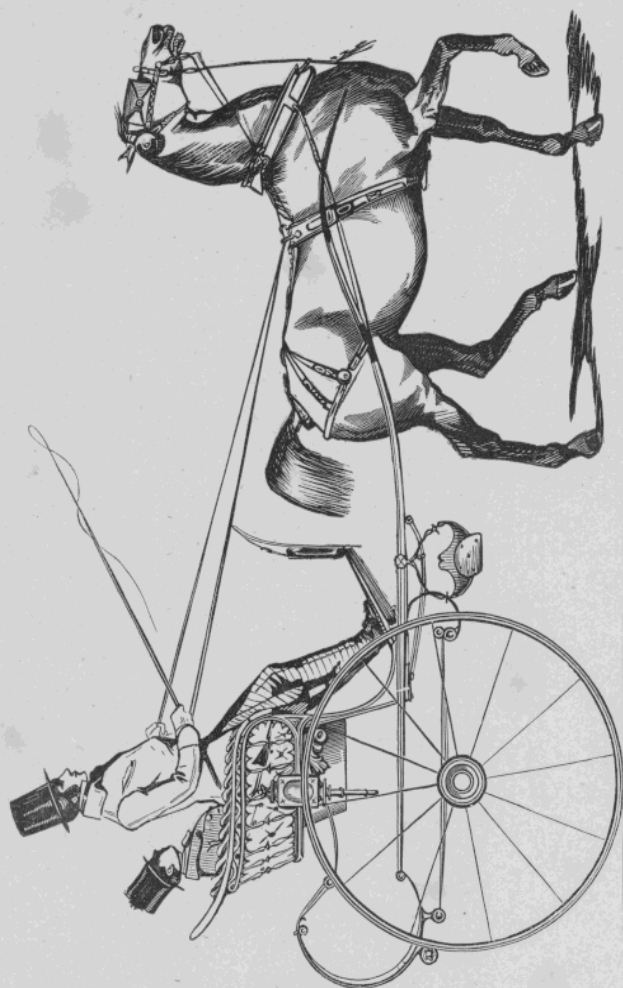
Montmartre, imp. Pilloy frères.



N° 349.

CABRIOLET A 6 RESSORTS DE M. SMITH, exhibé sous le N° 872.





347.

Exposé sous le N° 717.

TILBURY-ANGUS. — Montage à 8 ressorts.

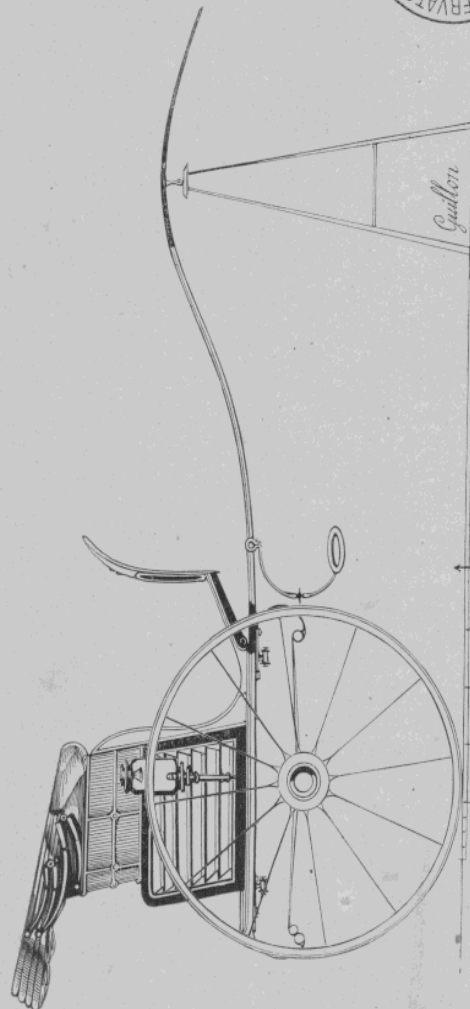




N° 387.

TILBURY-TÉLÉGRAPHIE, MODE DE PARIS.

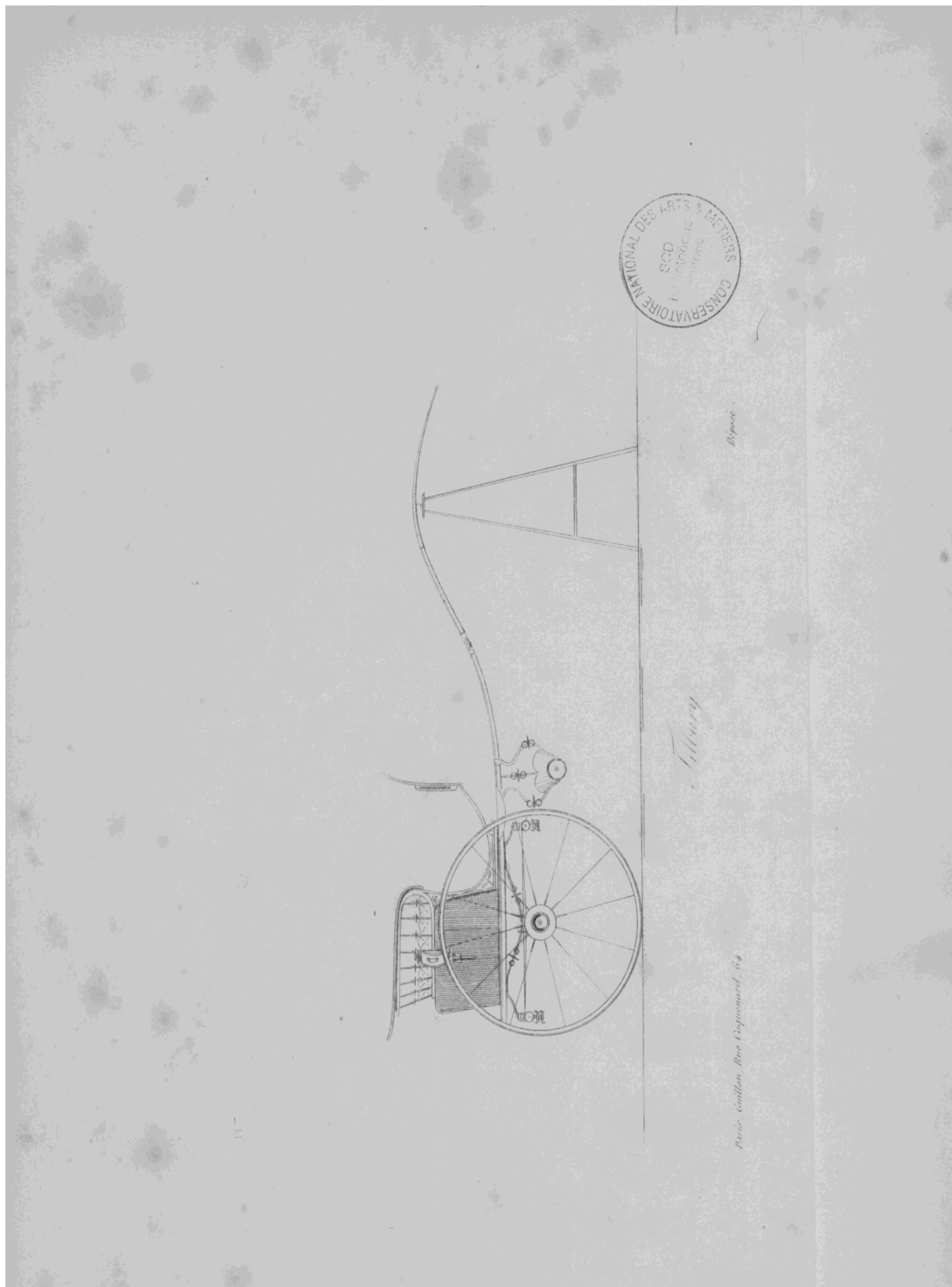
Guillon, 21, rue Lamartine,

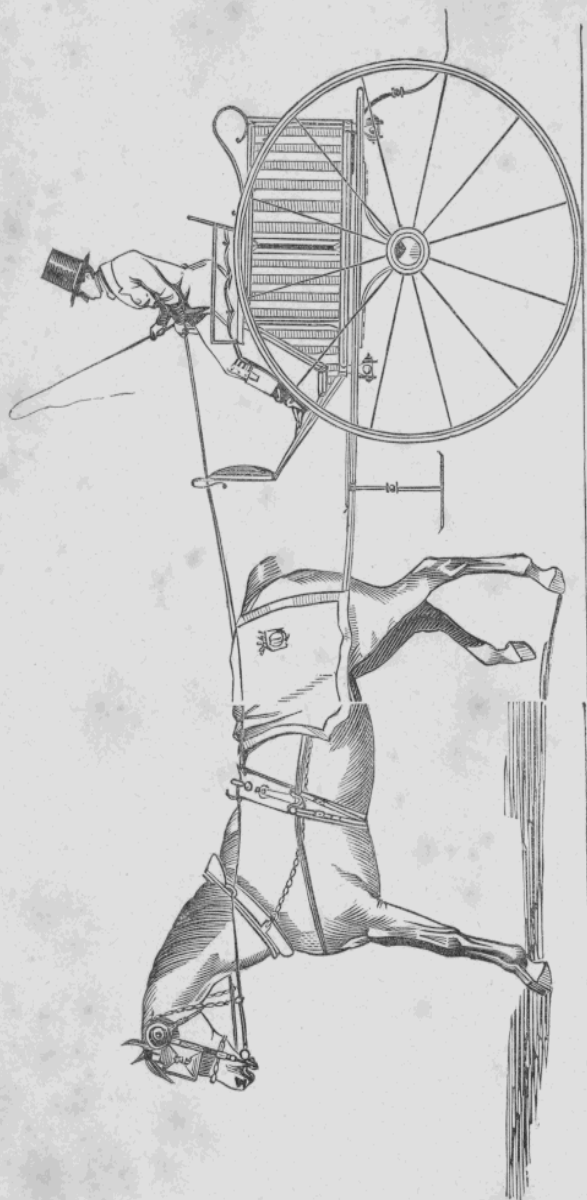


N° 370.

TILBURY A PALMETTES A 4 RESSORTS.

Guillon, 21, rue Lamartine.





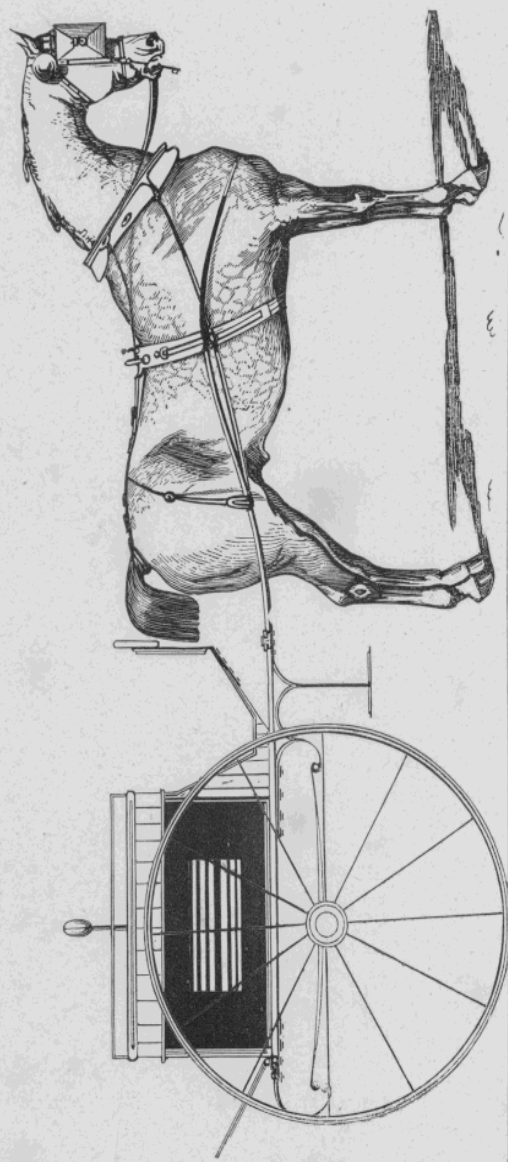
Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 354.

DOG-CART GROCEER IRISH.

Exibé sous le n. 814.

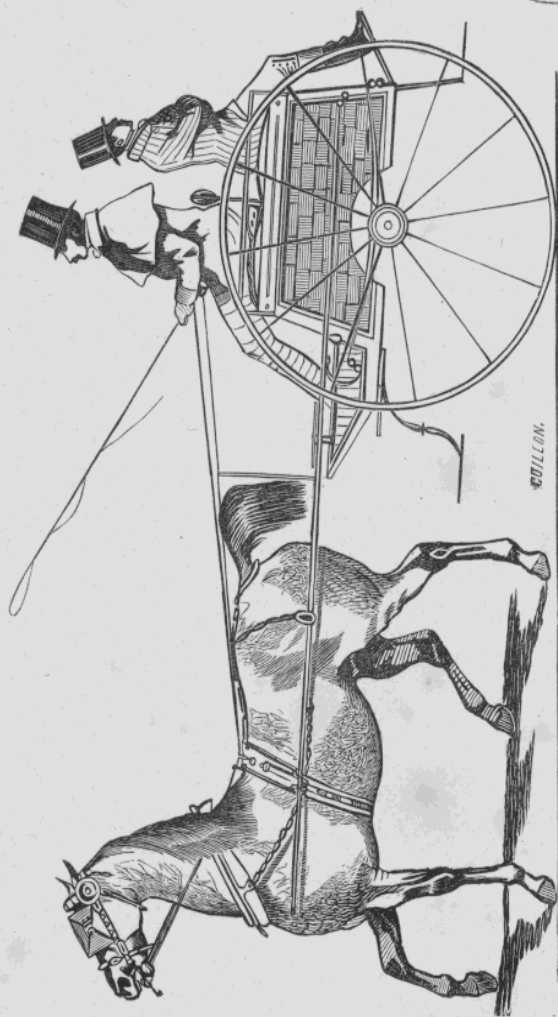




N° 354.

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



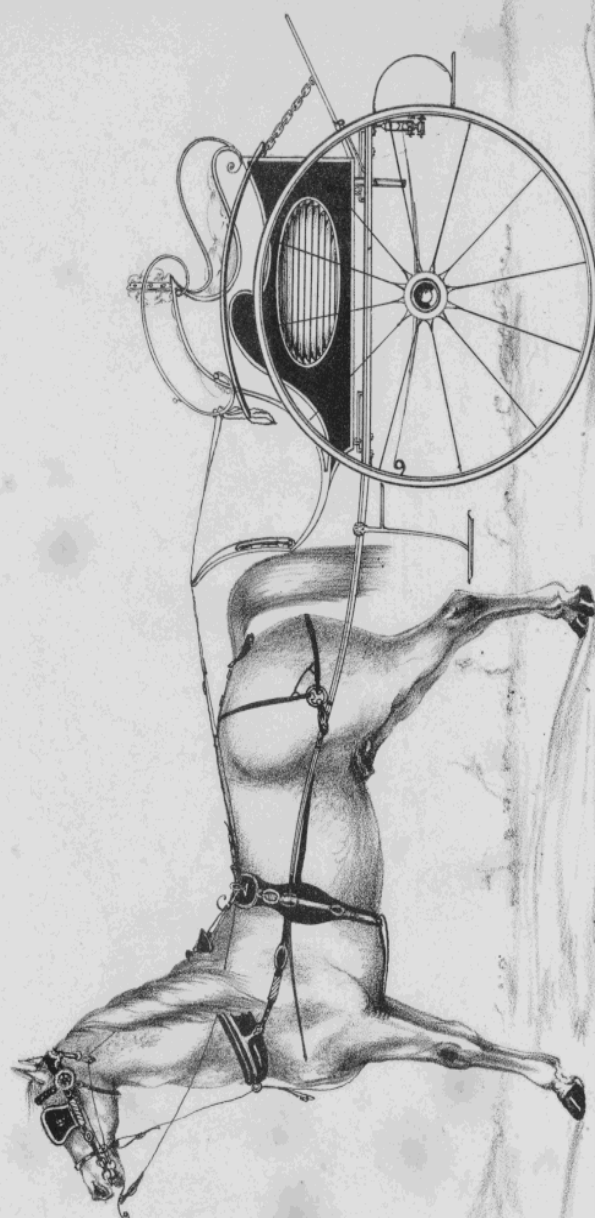


Guillon, 21, rue Lamartine.

N^o 363.

DOG-CART BROWN.

Exibé sous le n. 844.



314

Exhibited N° 978

Pneumatic Cart
of Mr. G. Thomson, Coach Builder,
OF STERLING, SCOTLAND.



London, Pub'd by Goullon.

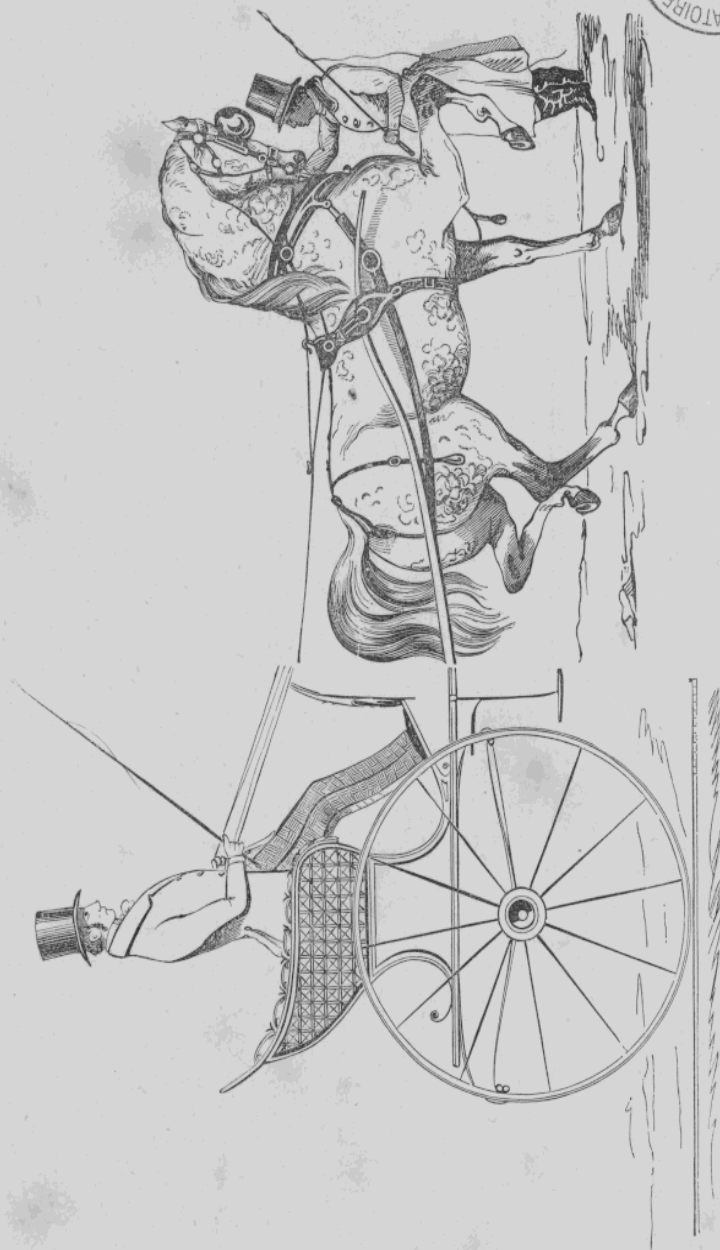


Exposé sous le n° 872.

N° 338.

Guillon, 21, rue Lamartine.

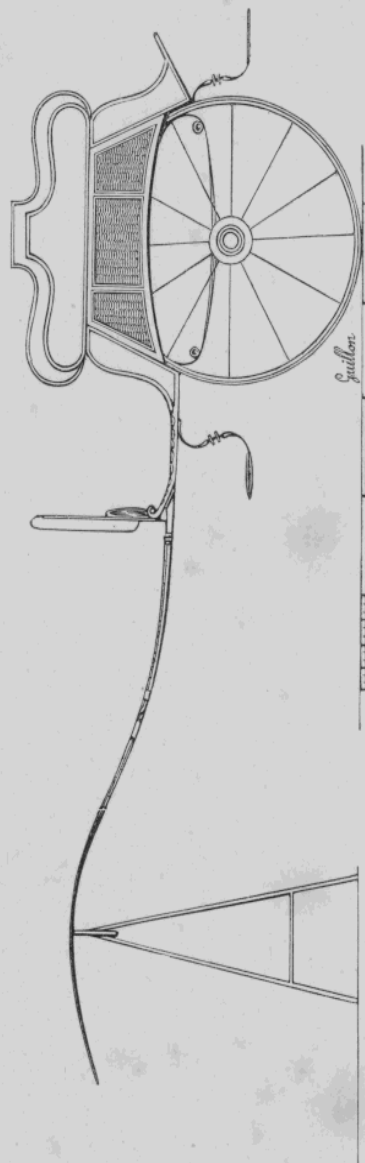
DOG-CART, de MM. HERRERT et ARTHUR DE HOLMES, carrossier de S. M. la reine d'Angleterre et du prince Albert.



337.

Exposé sous le N° 1002.

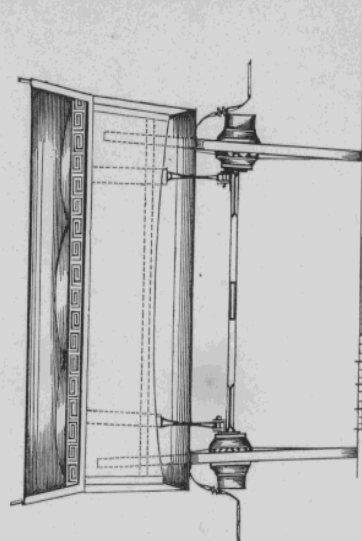
TANDEM A DEUX ROUES, de M. BOYLE, — genre anglais.

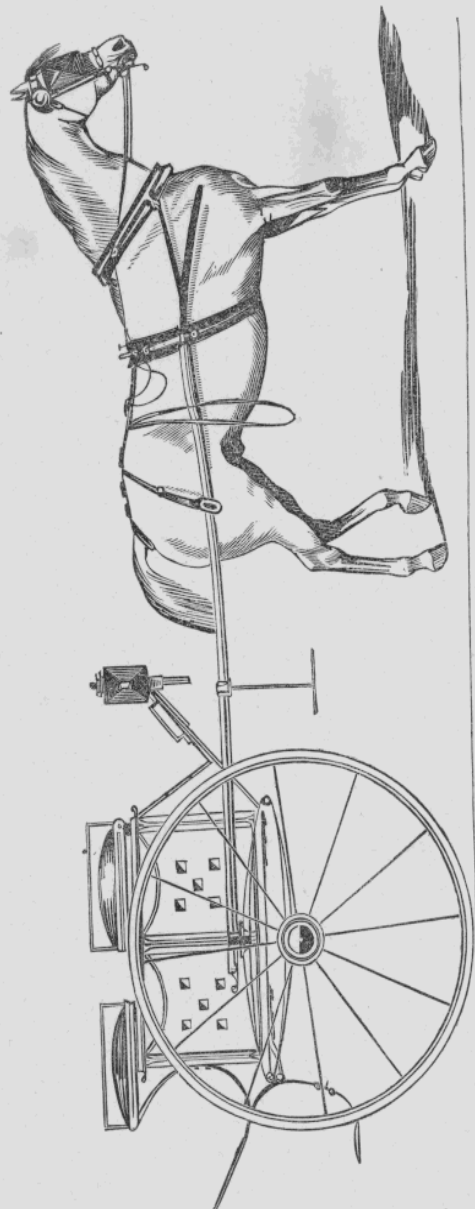


Guillon, 21, rue Lancartine.

N° 385.

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





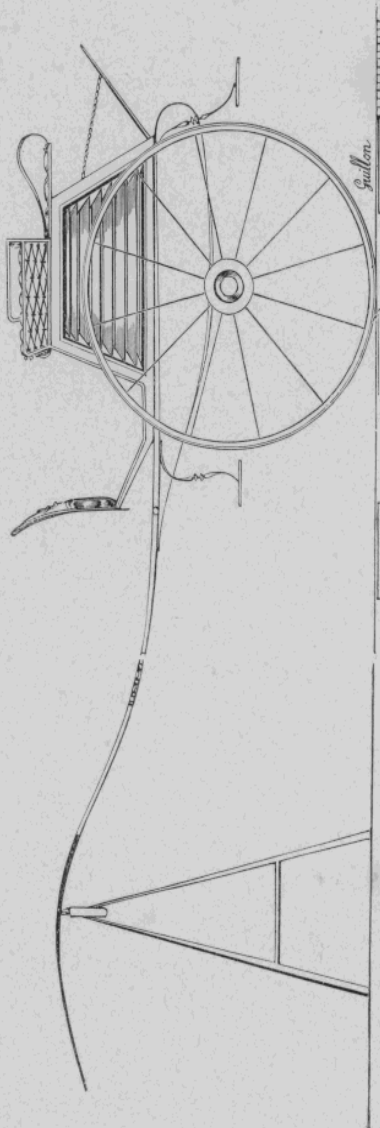
Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 353.

DOG-CART LONDON STREET de M. HARDING.

Exibé sous le n. 43 de la classe 9.

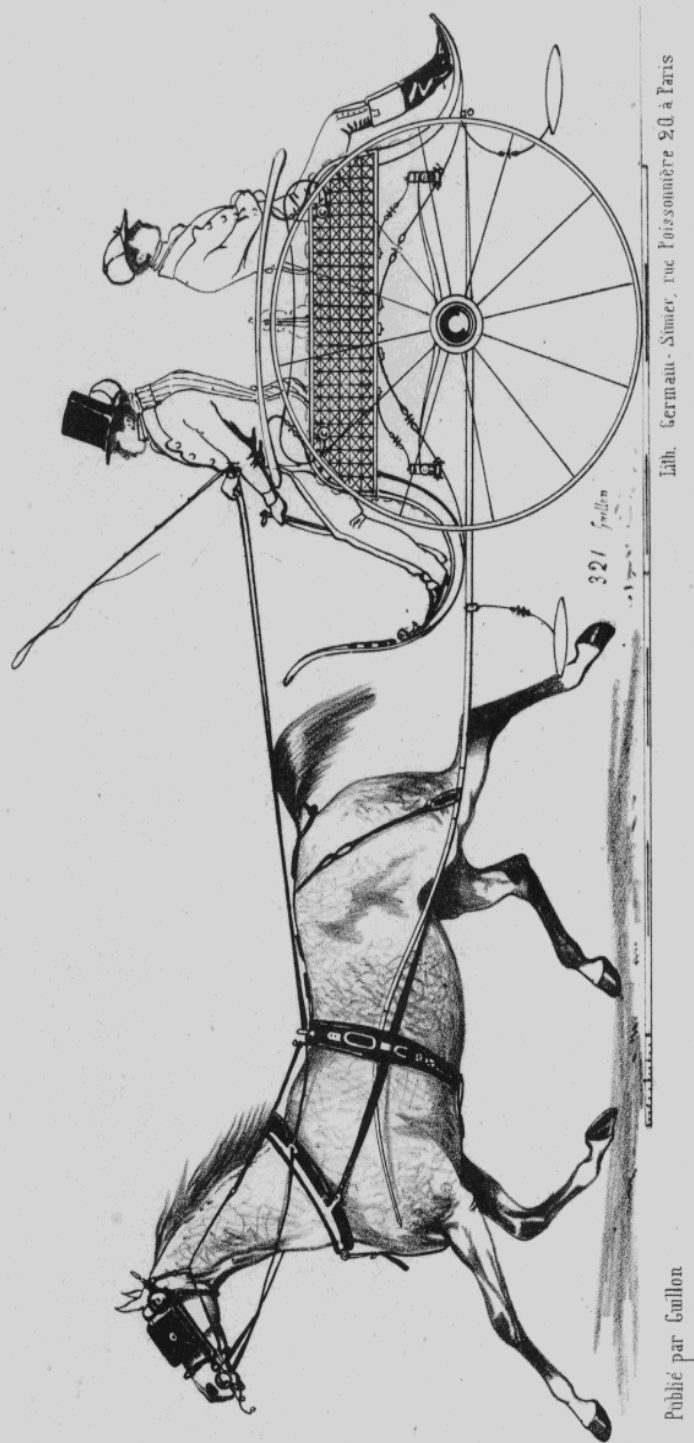




N° 374.

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

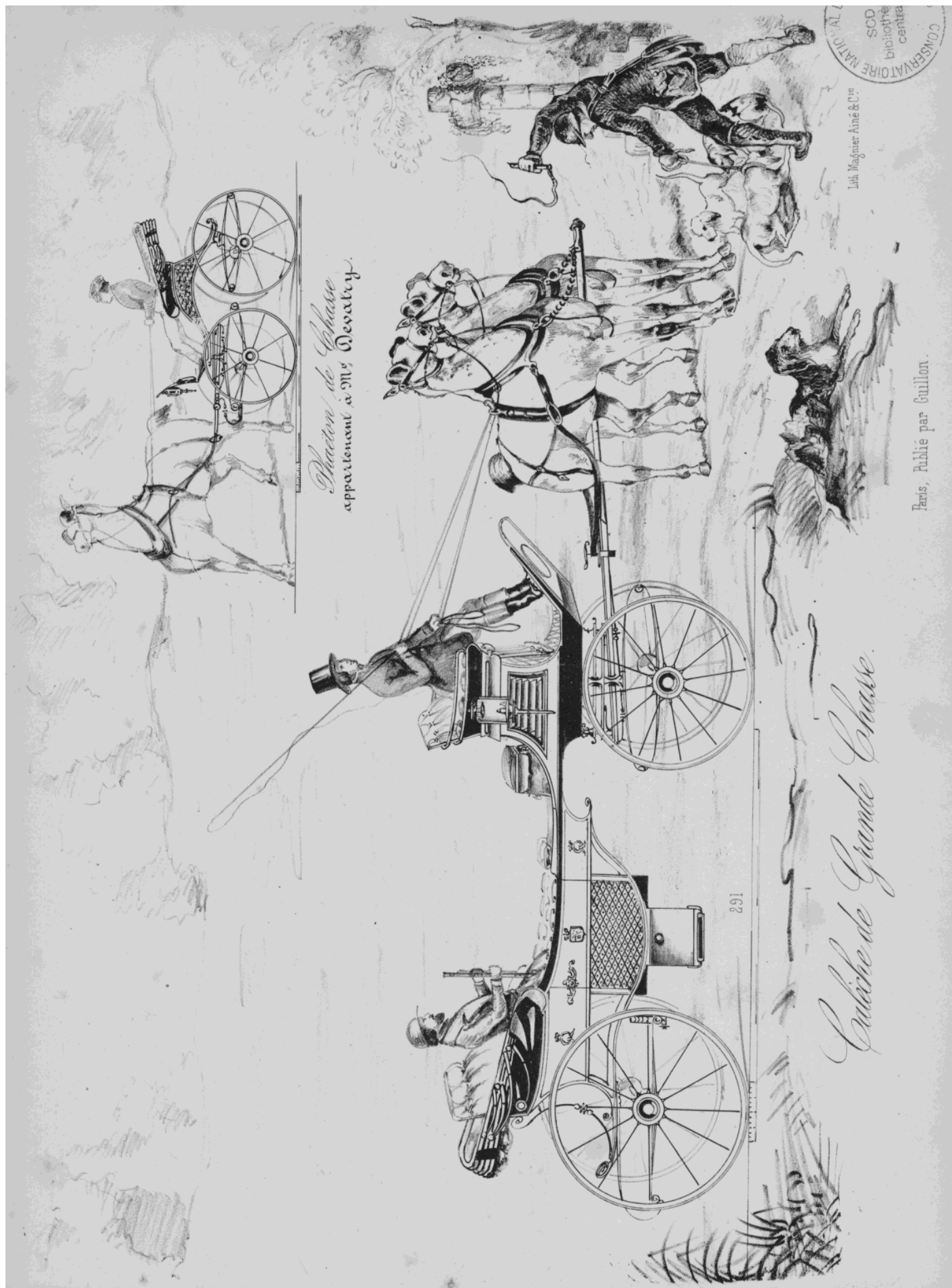
Guillon, rue Lamartine, 21.

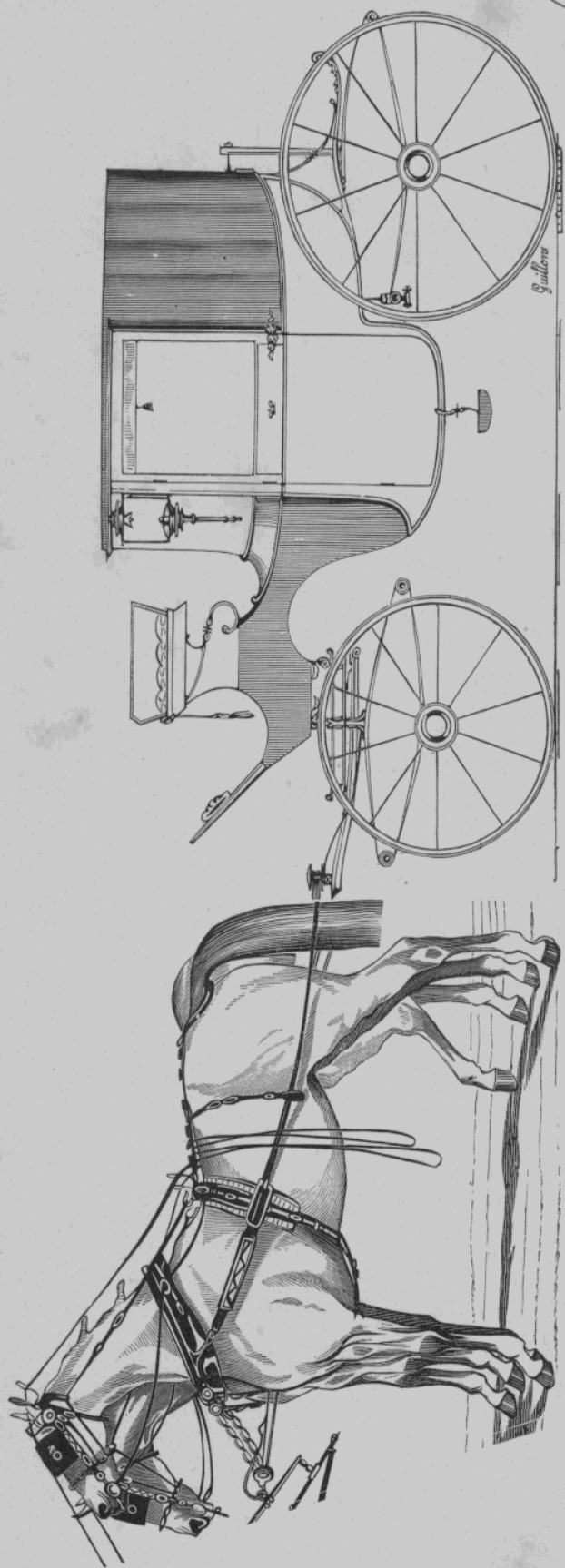


Dog-Cart
de M^{rs} Quarr et fils Calbot Street

À DUBLIN

enlevé sous le n^o 940.



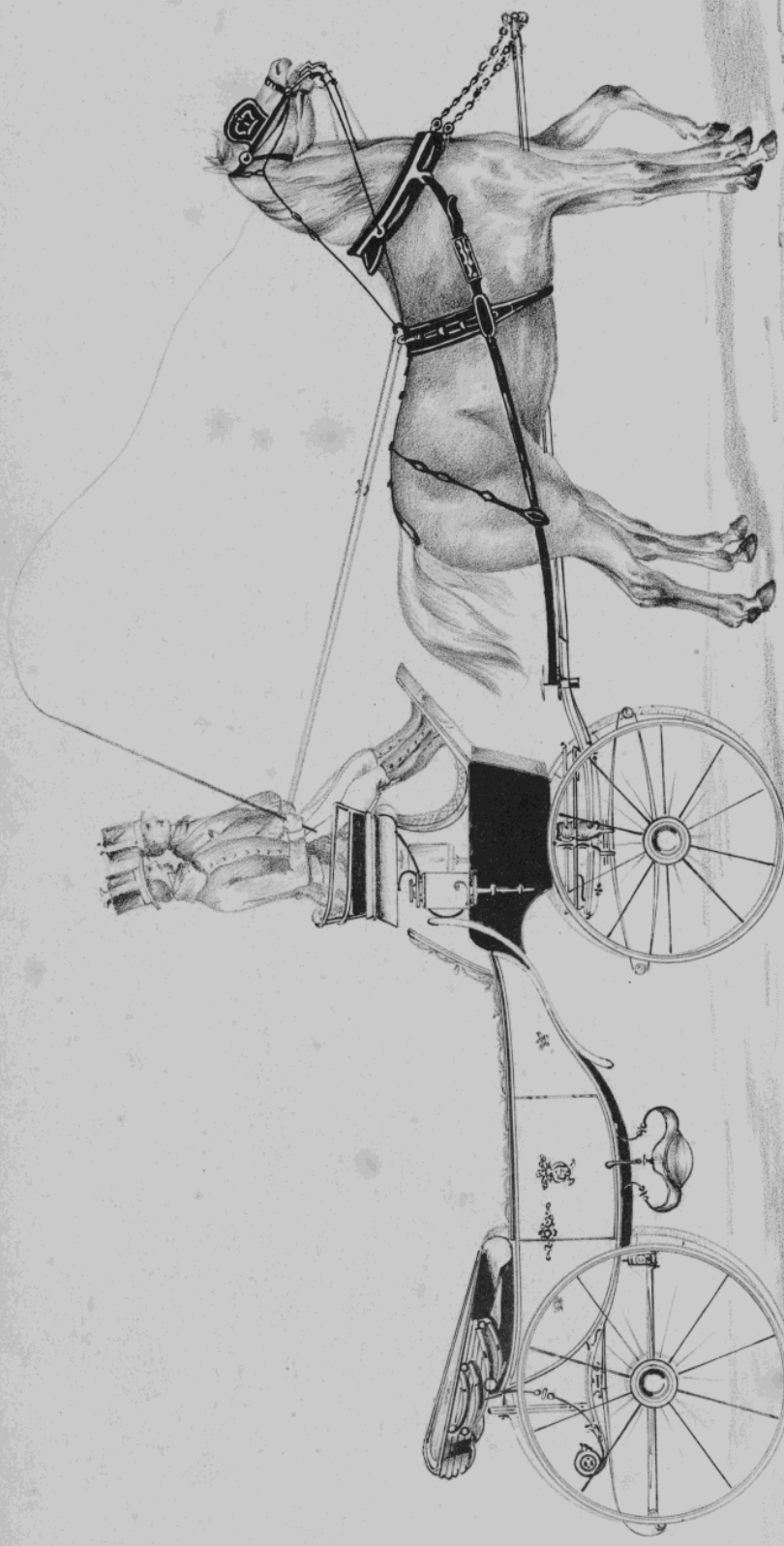


N. 383.

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

Exhibé sous le n. 976.





Lith. Magnier & Co. 447. Lamartine



Au 23^{ème} de réduction pour les deux échelles.

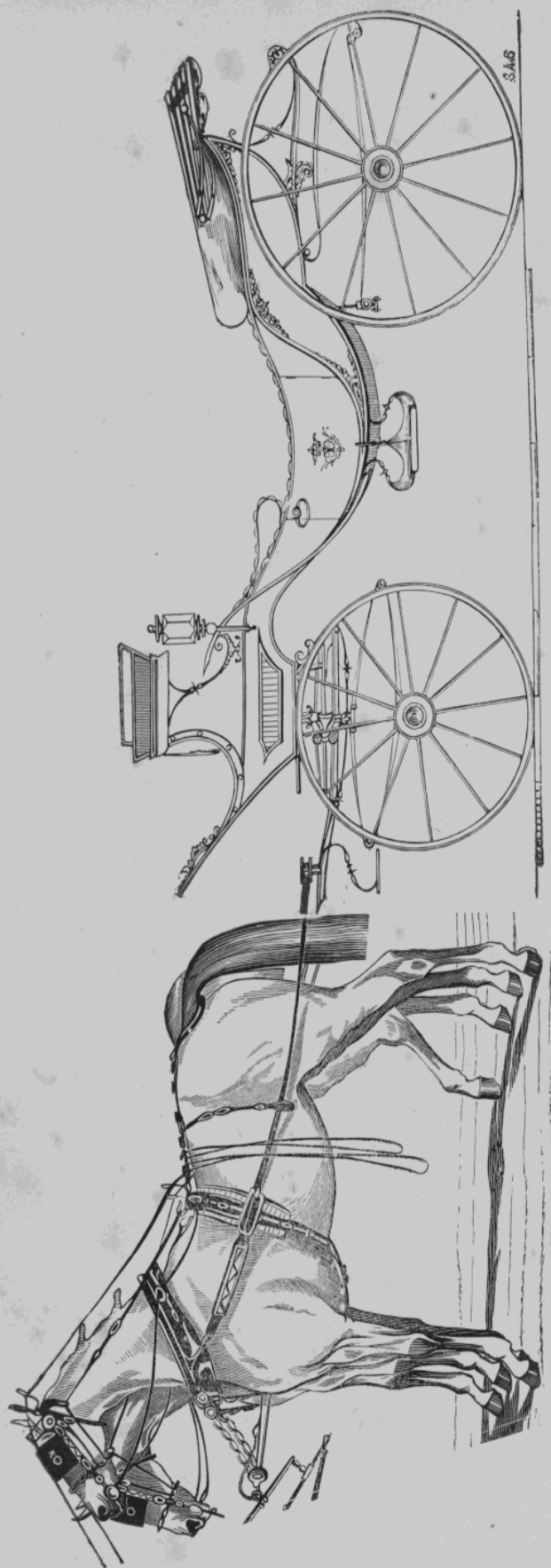
Echelle de 7 Pieds

284.

Echelle de 3 Mètres

Galaxie à Incertes.

Paris Publié par Guillon.



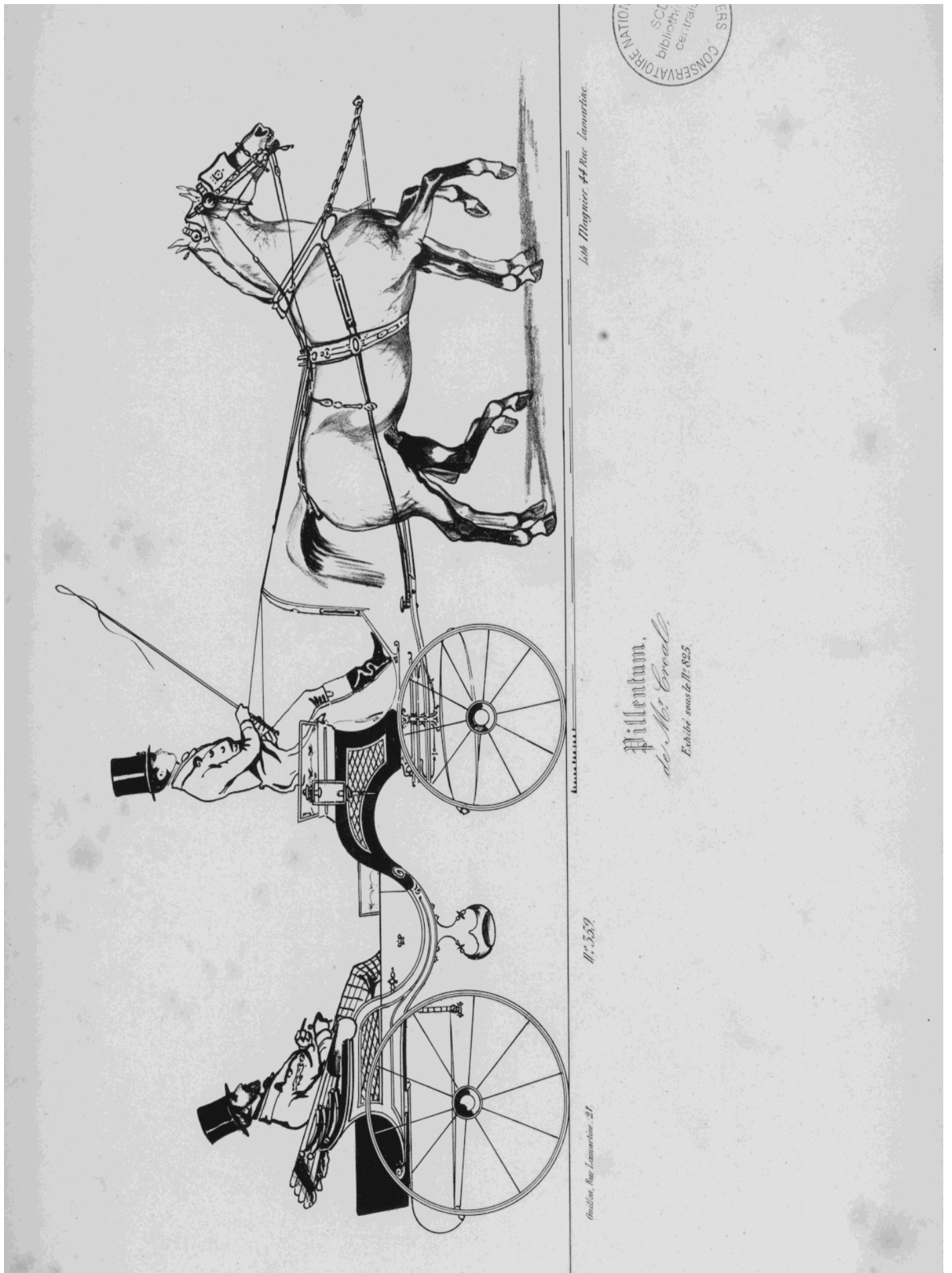
Exposée sous le n° 340.

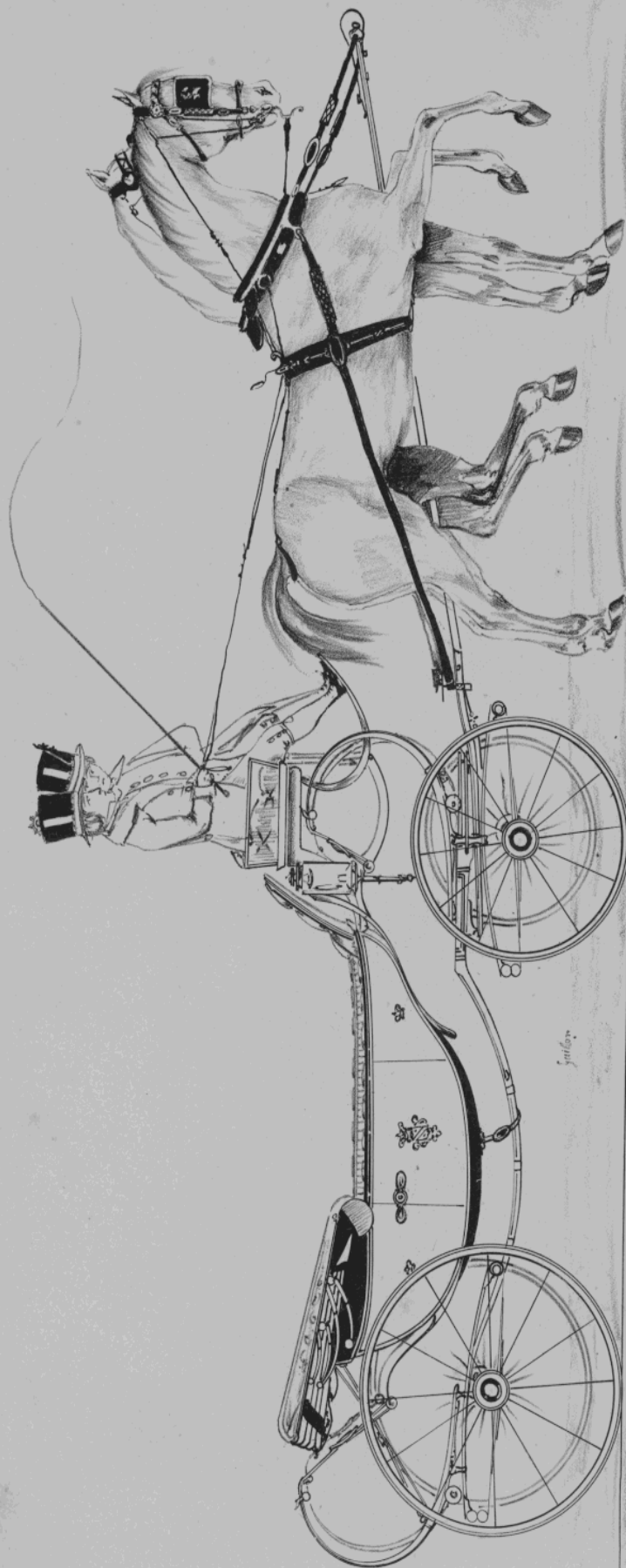


N° 346.

CALECHE WOURTZ.

Guillon, rue Lamartine, 21.





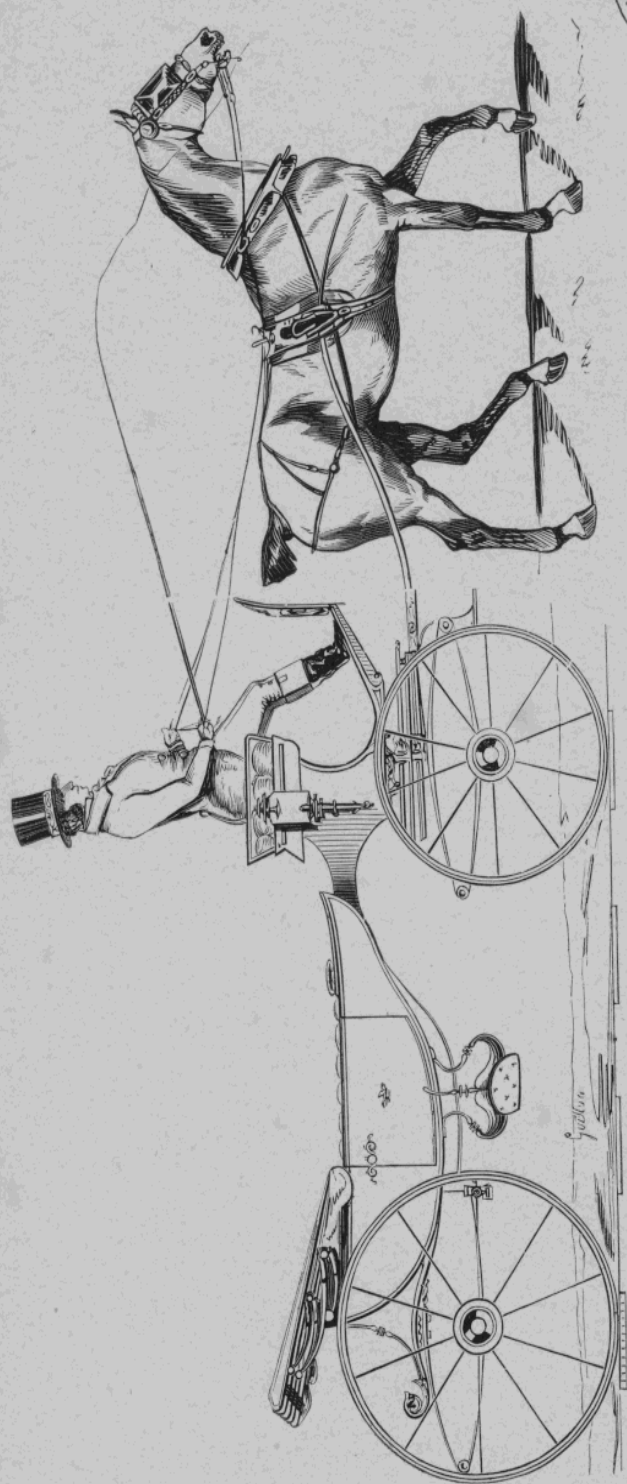
Lith. Maquie & C^{ie} - Lamartine 44.

N° 300

Calèche d'été

Paris. Publié par Guillon.

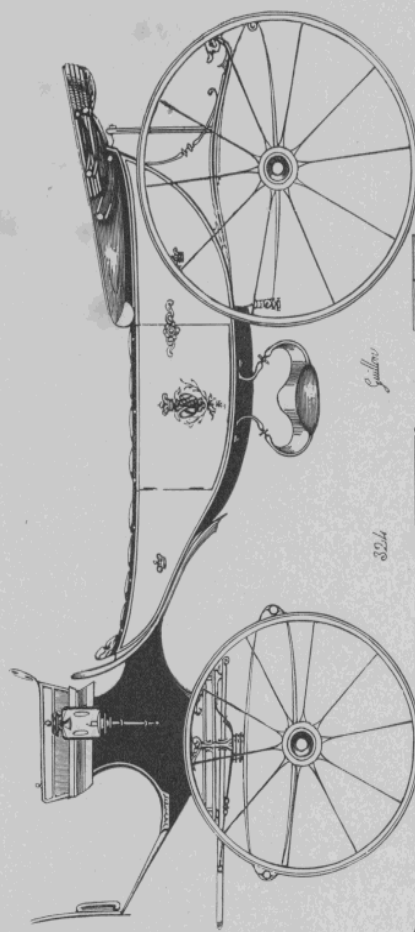




N° 368.

CALÈCHE A UN CHEVAL.

Guillon, rue Lamartine, 21.

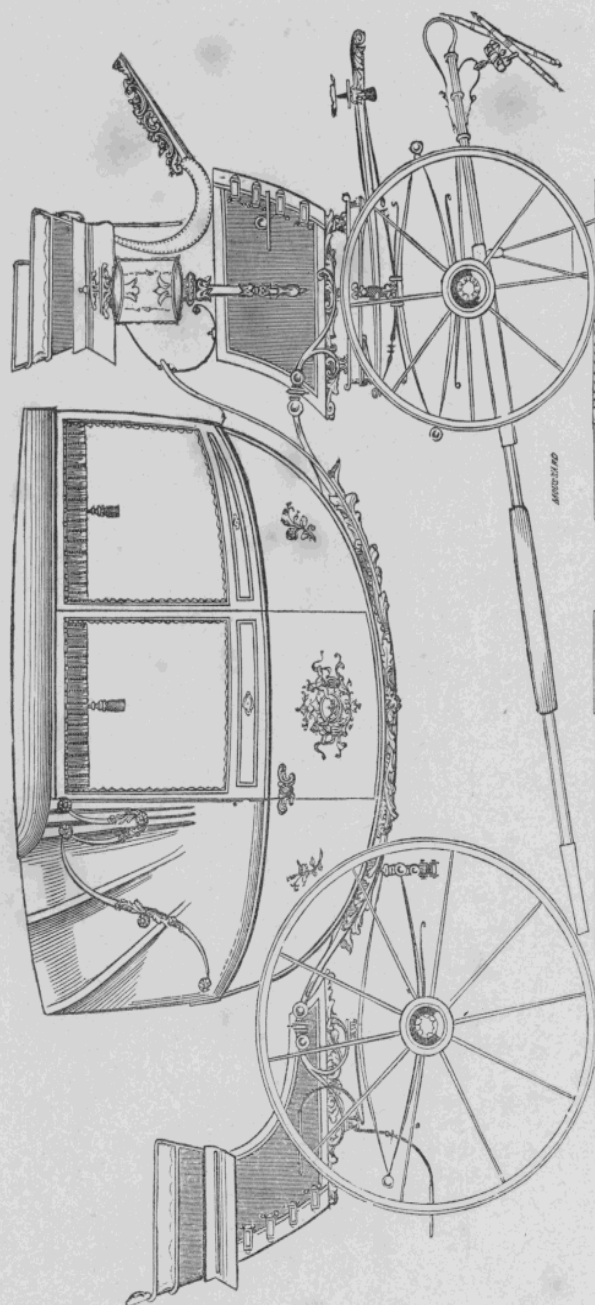


N° 324.

CALÈCHE DÉCOUVERTE, de M. DELONGUEIL, de Paris.

Exposée sous le N° 1585.





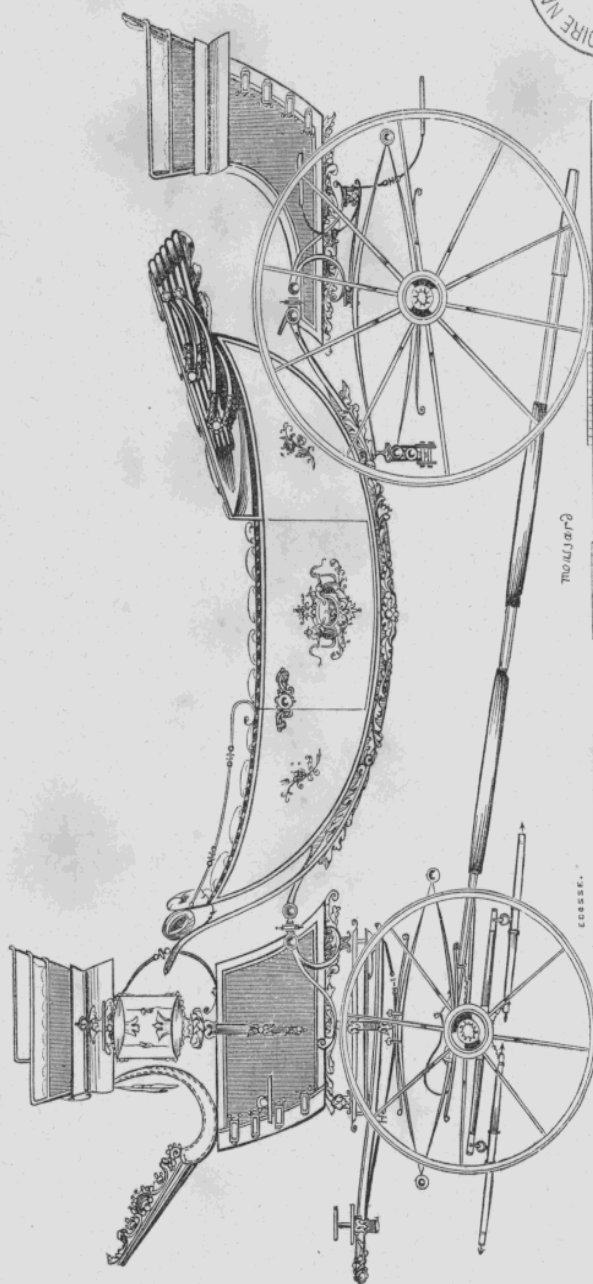
Guillon, 21, rue Lamartine.

N° 328.

CALÈCHE A COL DE CIGNE EN FER, FERMÉE,

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

Exibé sous le n. 637.



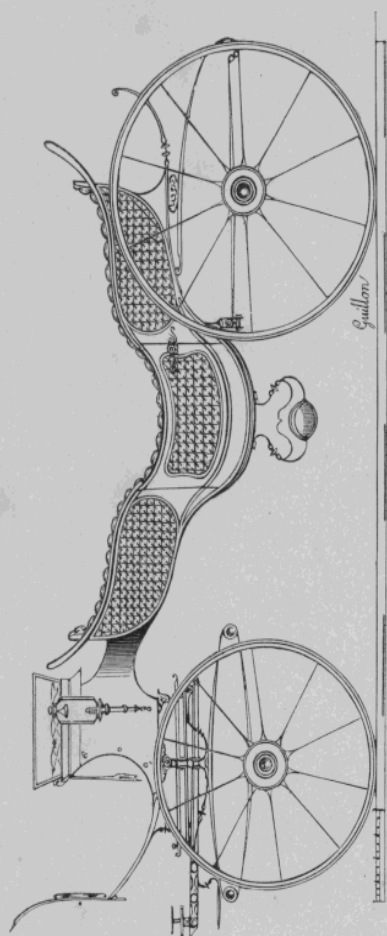
Guillon, 21, rue Lamartine.

N^o 329.

CALÈCHE À COL DE CIGNE EN FER, DÉCOUVERTE,

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

Exibé sous le n. 657.

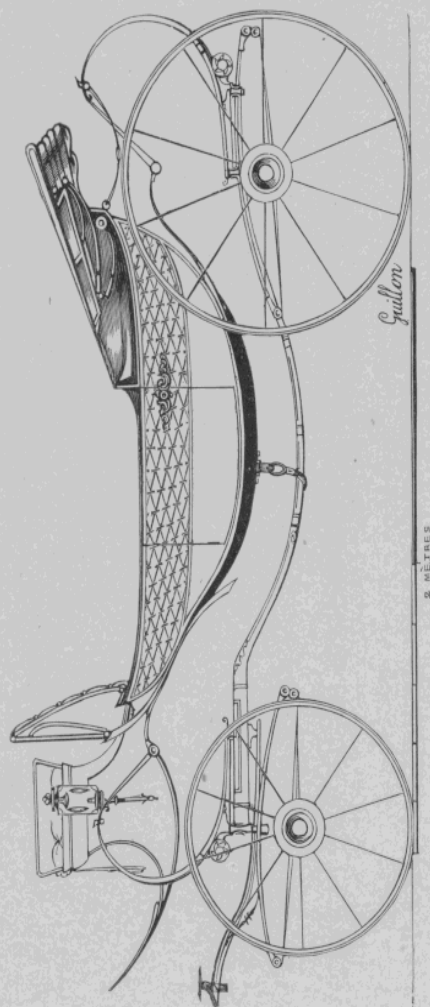


N^o 376.

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

Guillon, 21, rue Lamartine.



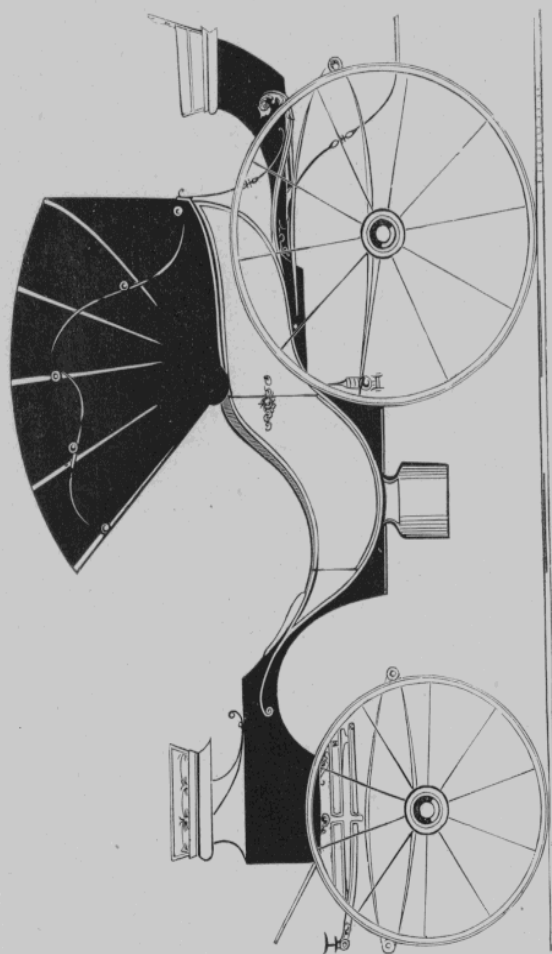


N° 389.

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

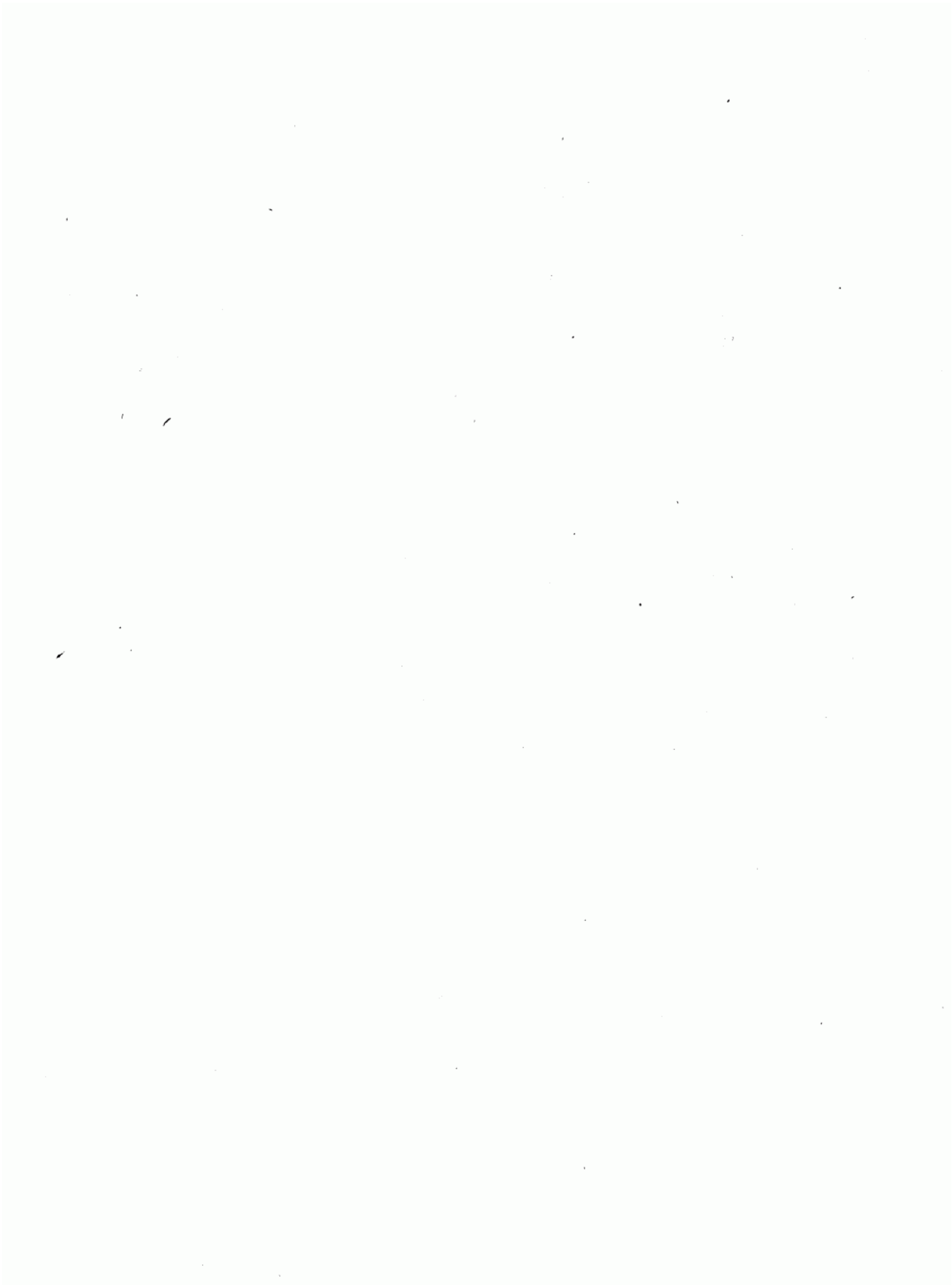
Guillon, 21, rue Lamartine.

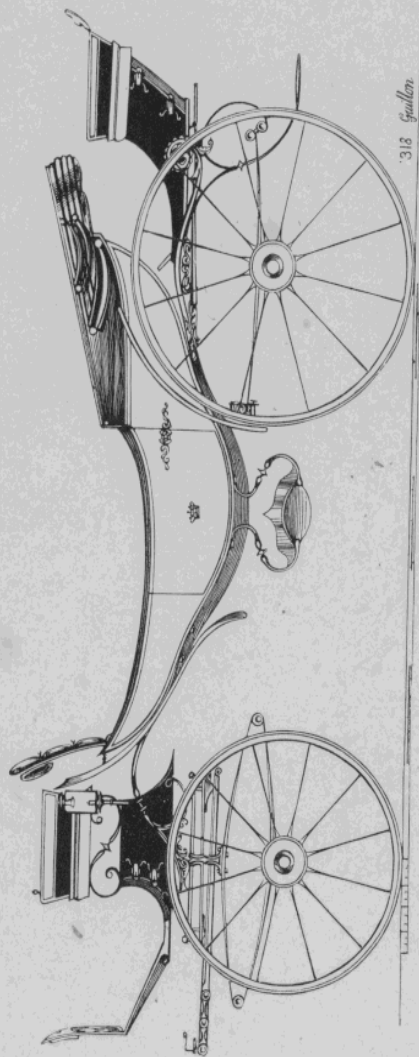




N. 335.

WOURST LÉGER.



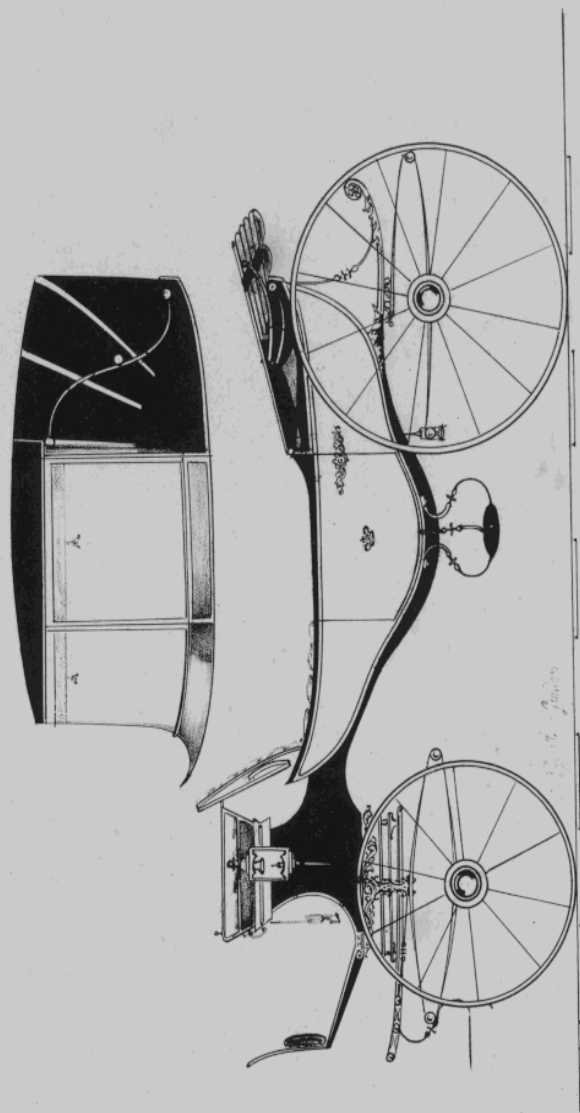


N^o 318.

WOURTZ ANGLO-FRANÇAIS.

Guillon, 21, rue Lamartine.





Exhibited, N° 894.

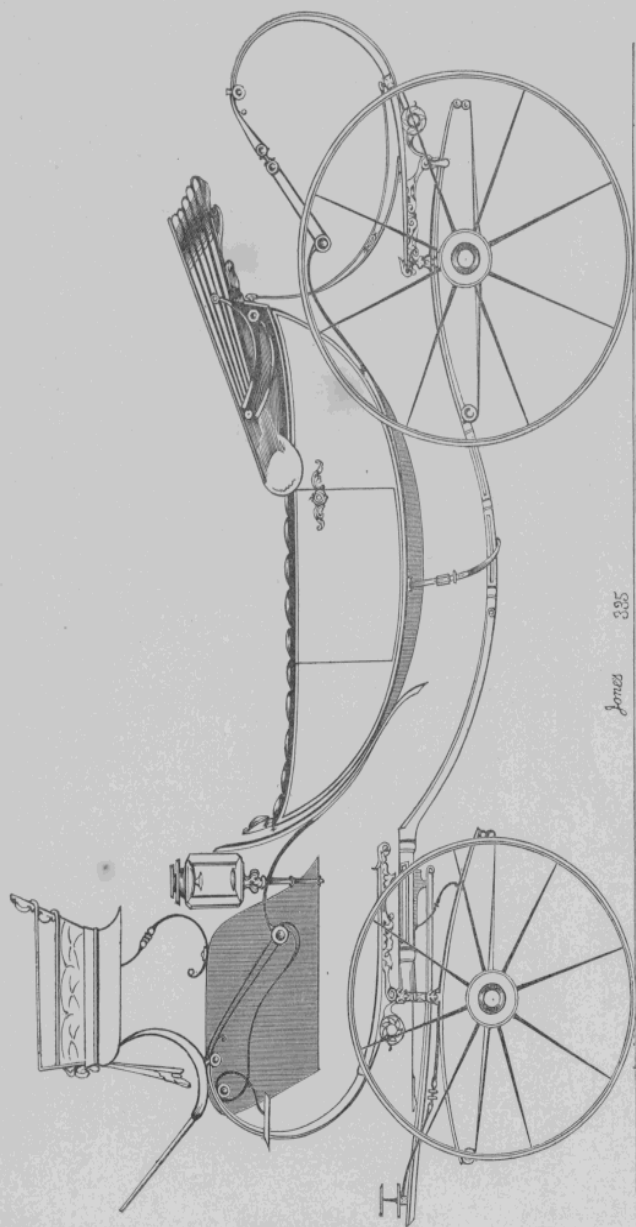
317.

a. Mempton Parriag.
for Summer & Winter.
OF M^r. KESTERTON, 80, LONG ACRE.



London. Pub'd by Gullon.

Lith. Colasch. rue Thiviers. 1. Paris.



Jones 395

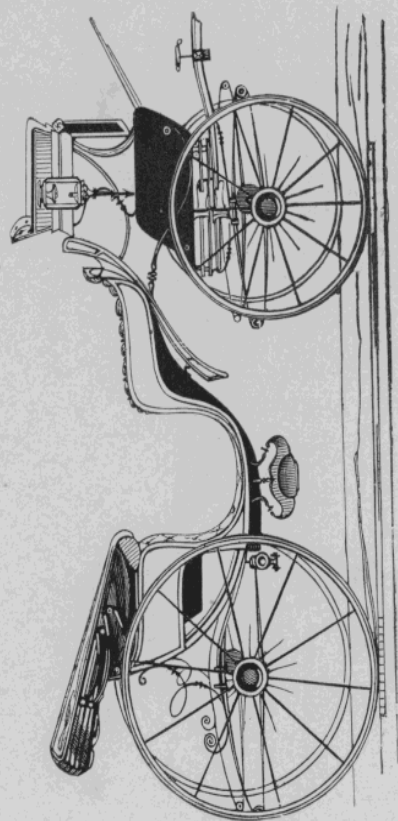
Exposé sous le N° 118.

CALÈCHE A DOUBLE SUSPENSION,

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



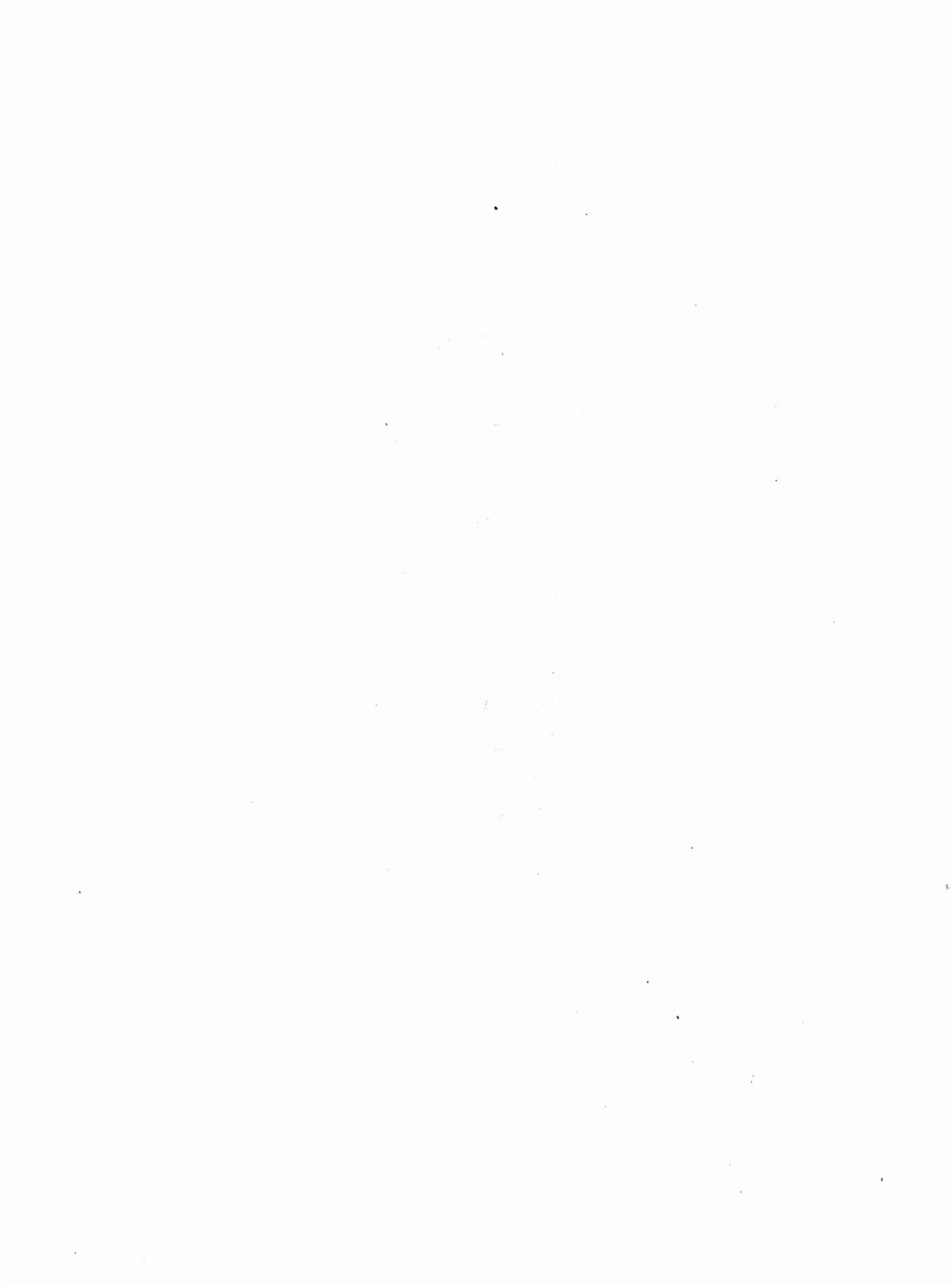
536.

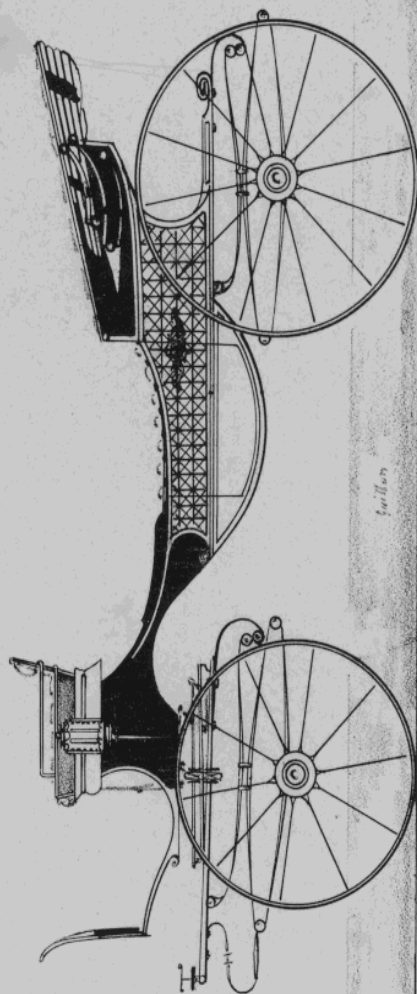


N. 303

Guillon, del.

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



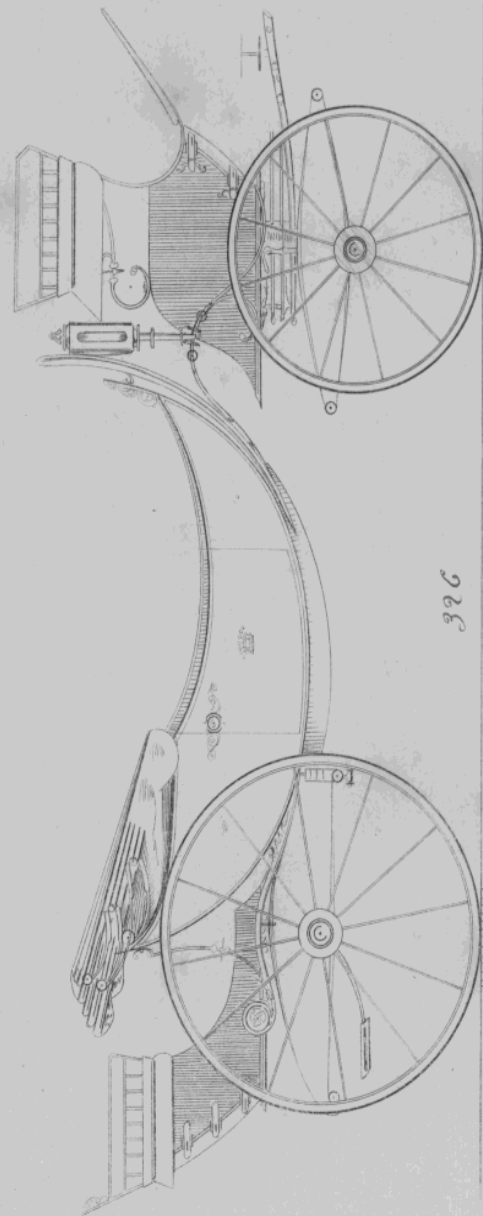


Guillemet

N° 269.

Calèche 1/2 Tourter.





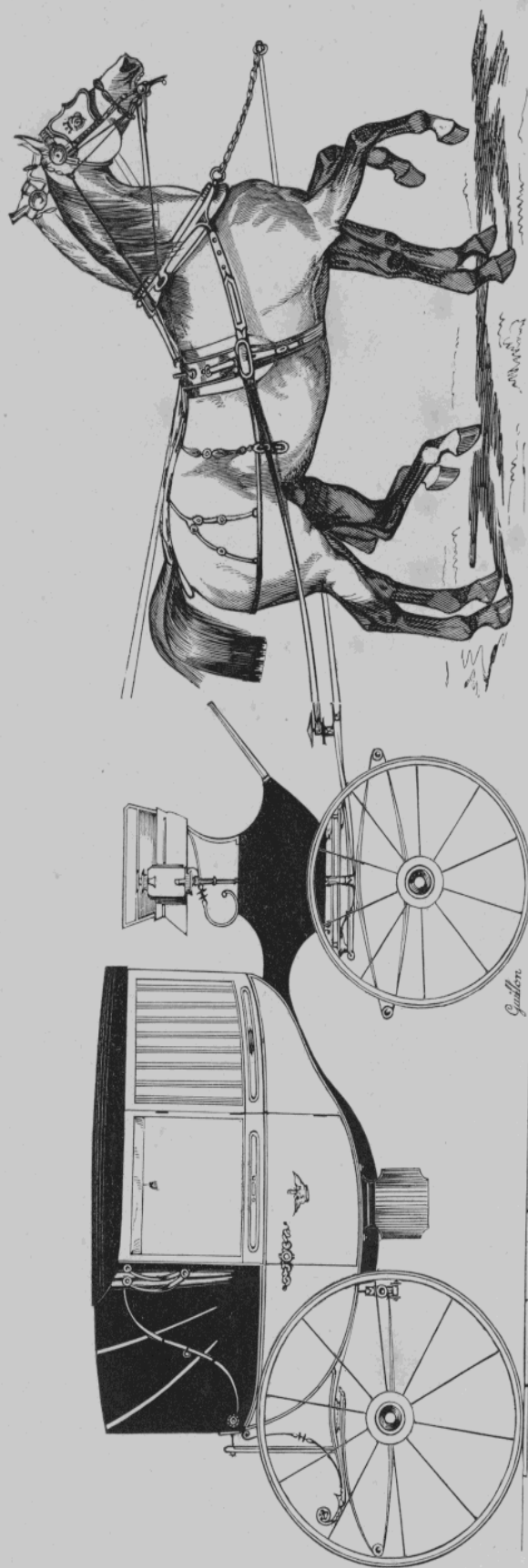
Calèche de Promenade.

Paris, Châtillon, Rue Cognacq, 64.

Imp. Lascoux.

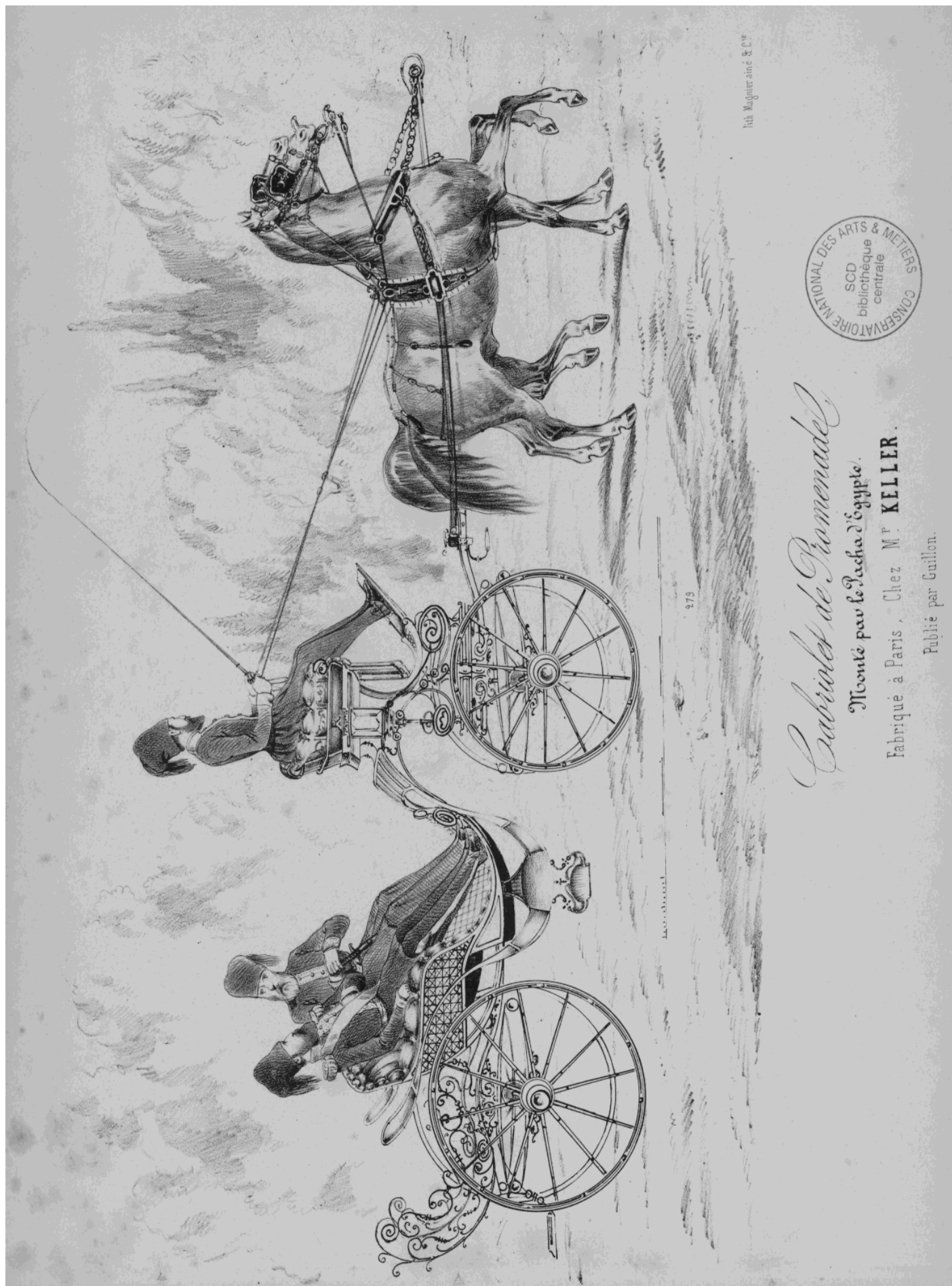
Déposé.





N. 327.

CALÈCHE FERMÉE pouvant rouler avec un seul cheval.

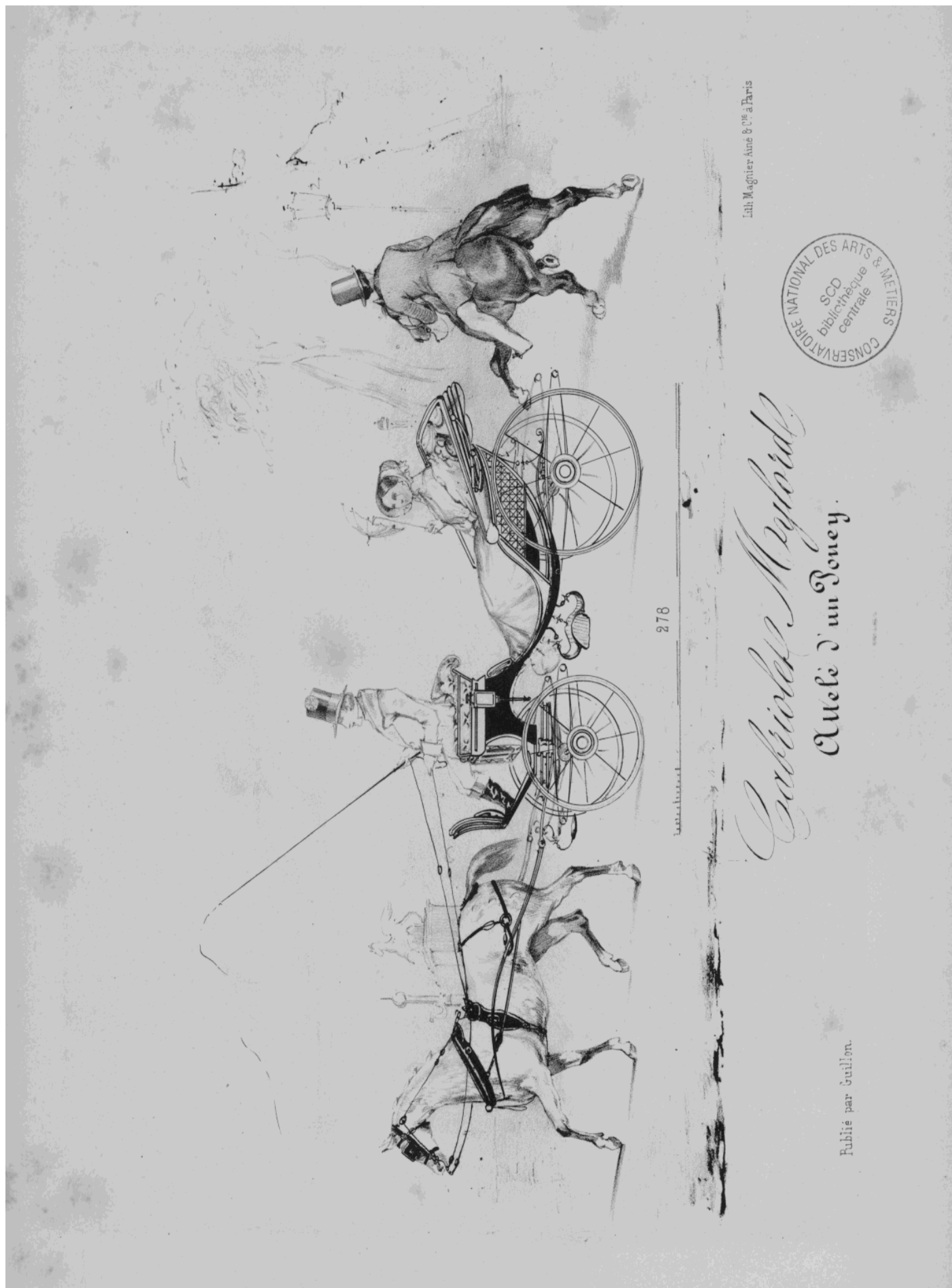


Cabriolet de Promenade.

Monté par le Pacha d'Egypte.

Fabriquė à Paris, Chez M^r KELLER.

Publié par Guillon.



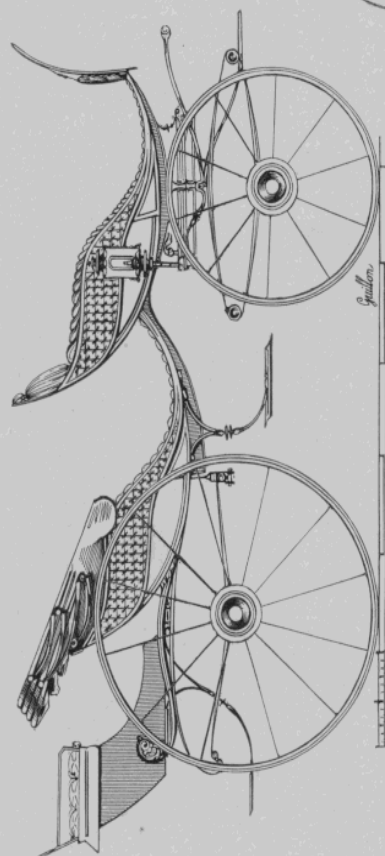
278

Lith. Magnier, Ané & C^{ie} à Paris



Gabriel Meynard
Auteur d'un Boney.

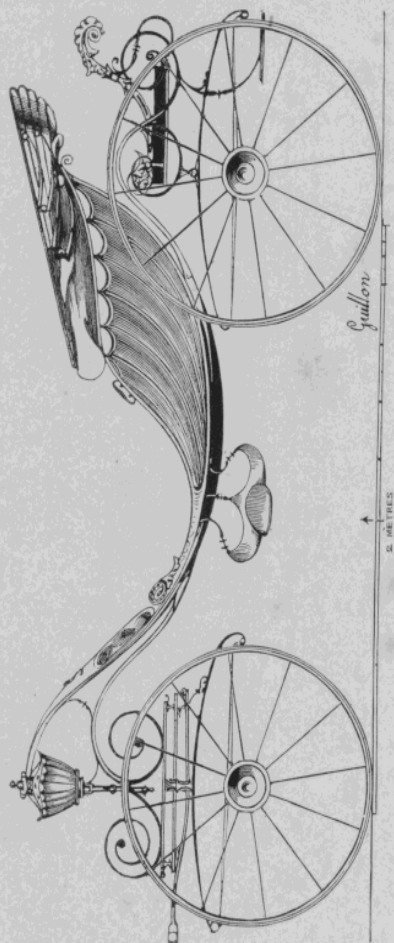
Publié par Guillon.



Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 374.

DOUBLE CABRIOLET DE MM. COOK ROWLEY ET C^o, — Exibé à Londres sous le n° 816.



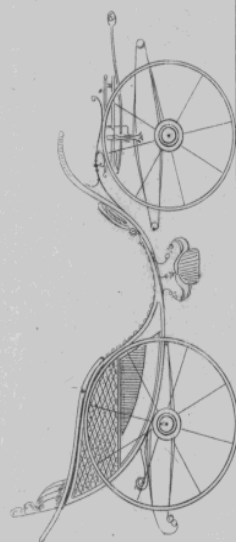
Guillon, rue Lamartine, 21.

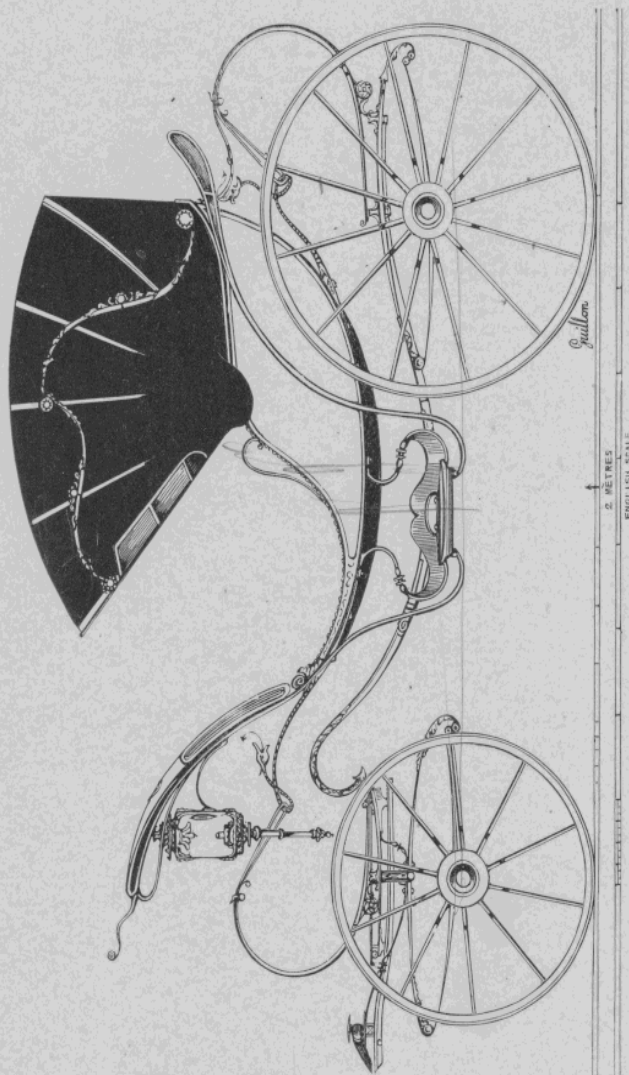
N° 384.

Exhibé sous le n° 862.

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







Guillon, rue Lamartine, 21.

No 378.

Exhibé sous le n° 968.

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





Exhibited N° 812

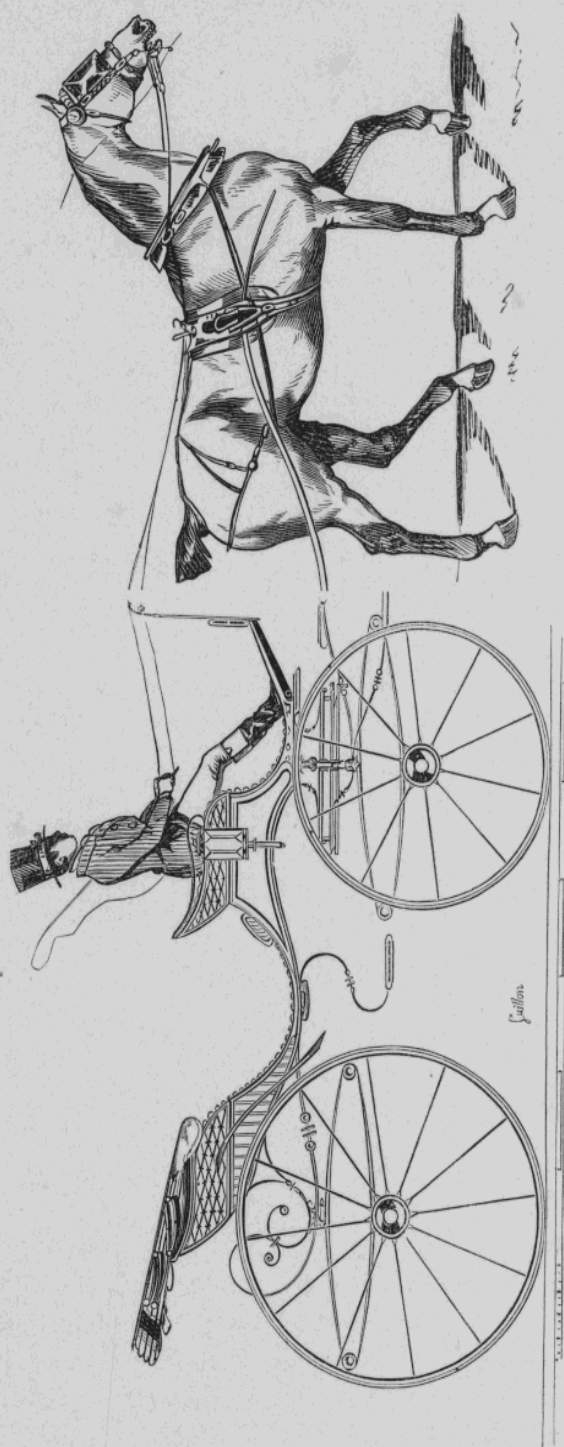
315

Gabriel Cart.

*of Messrs Brown, Marshall & Co.
RAILWAY & GENERAL CARRIAGE BUILDERS, NEW CANAL STREET, BIRMINGHAM.*

London, Pub. by Grafton.

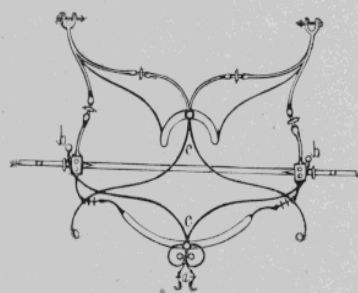




N° 373.

DEMI-CAB, MODE FRANÇAISE,

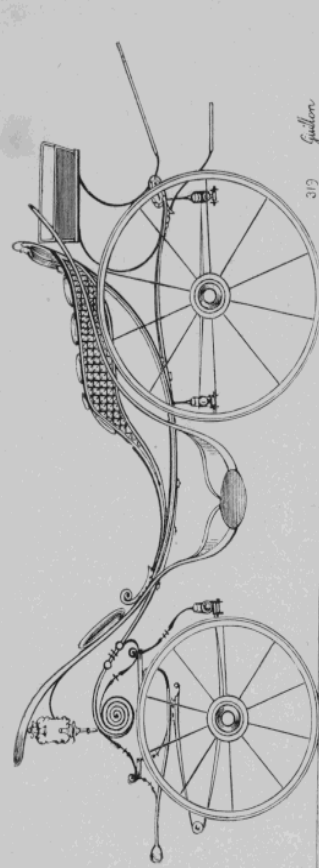
Guillon, 21, rue Lamartine.



Guillon, 21, rue Lamartine.

AVANT-TRAIN.

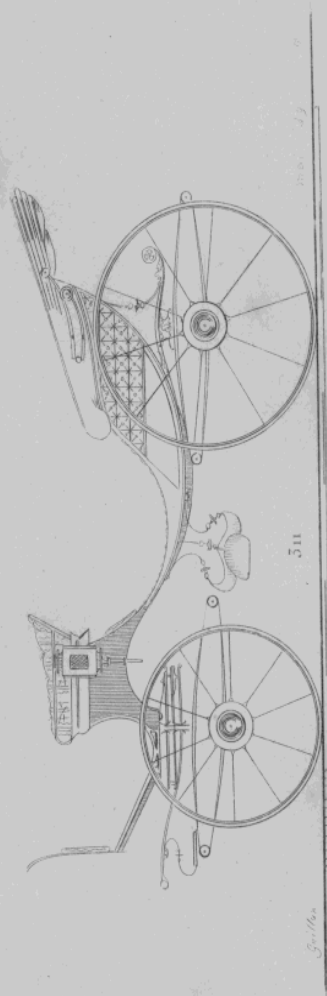
- A Ferrure en fer attachée au garde-crotte.
- B Armons en fer formant le dessous d'avant-train.
- C Ferrures du dessus d'avant-train, tenant à la cheville ouvrière de devant et de derrière.



N^o 319.

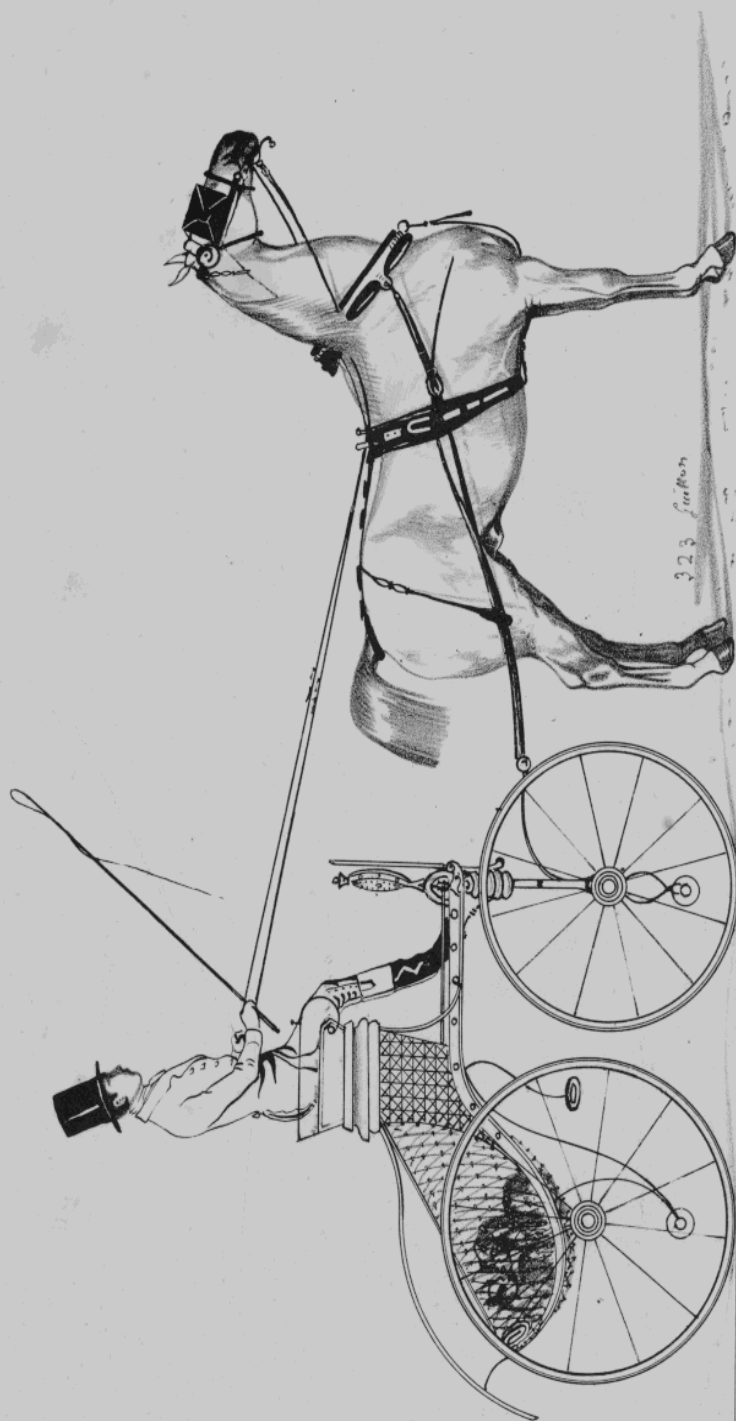
CAB-PARCK-PHÆTON.





Gabriel & M. M. M.

Dep. Coll. 1. 1. 1.



Publié par Guillon

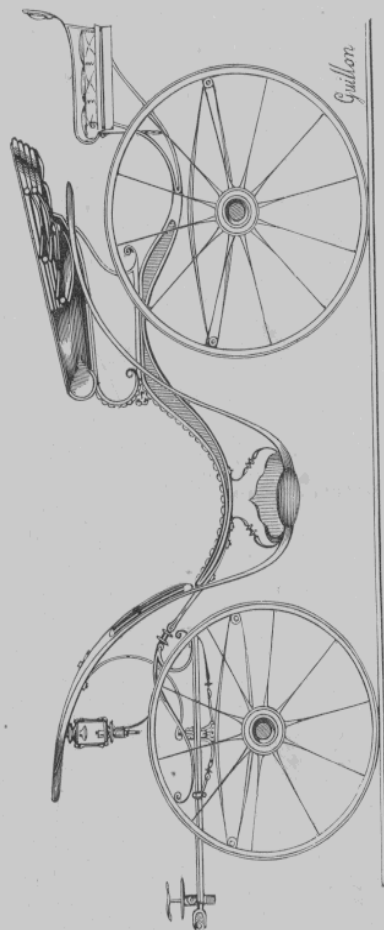
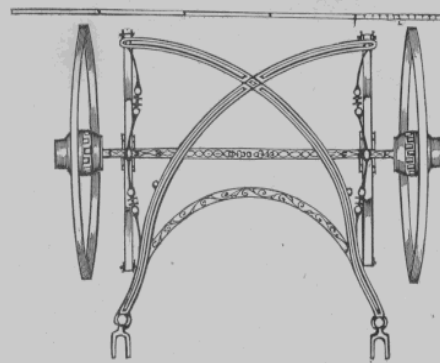
Lith. Germain Simier Rue Poissonnière, 20 à Paris.



Carriek Compteur de l'espace
de M^r. Baskomb

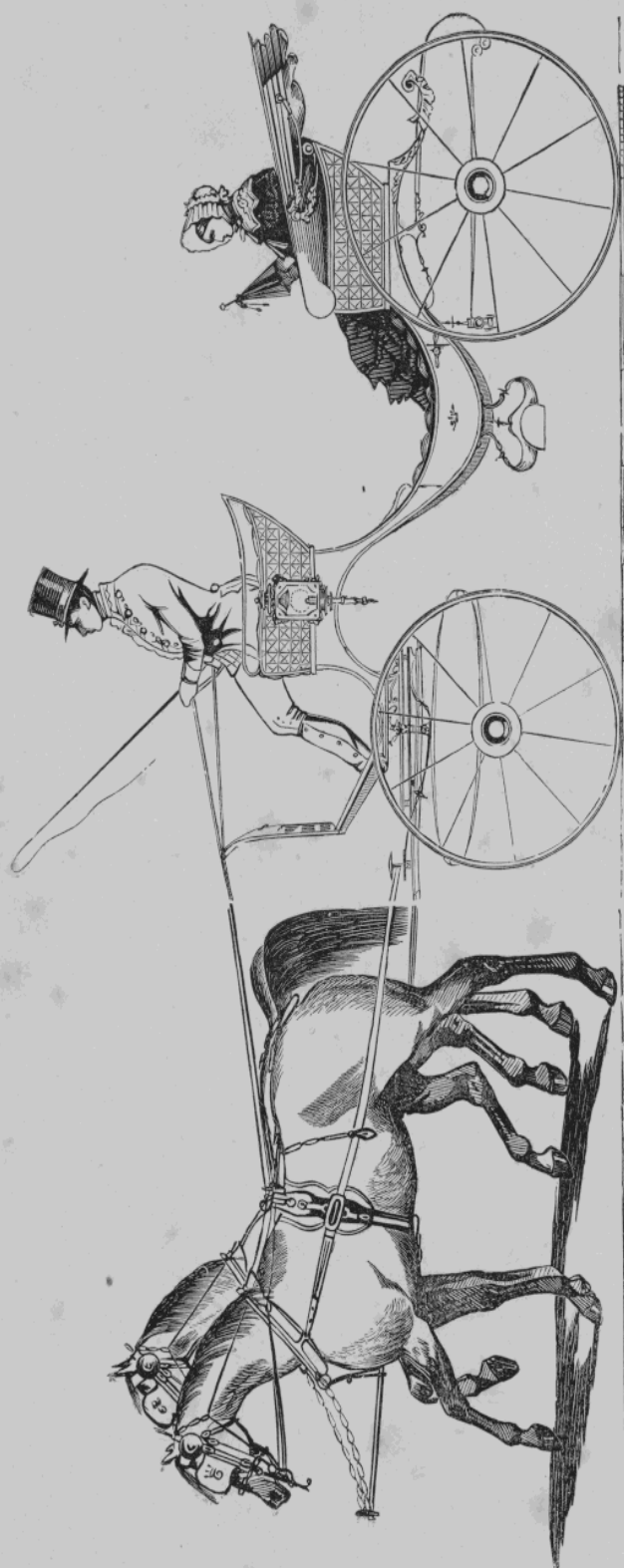
G. H. CHISLEHURST LONDRES
entrée sous le n.^o 804.

N°62



N° 312.

CAB ROBINSON, exhibé sous le n° 950.

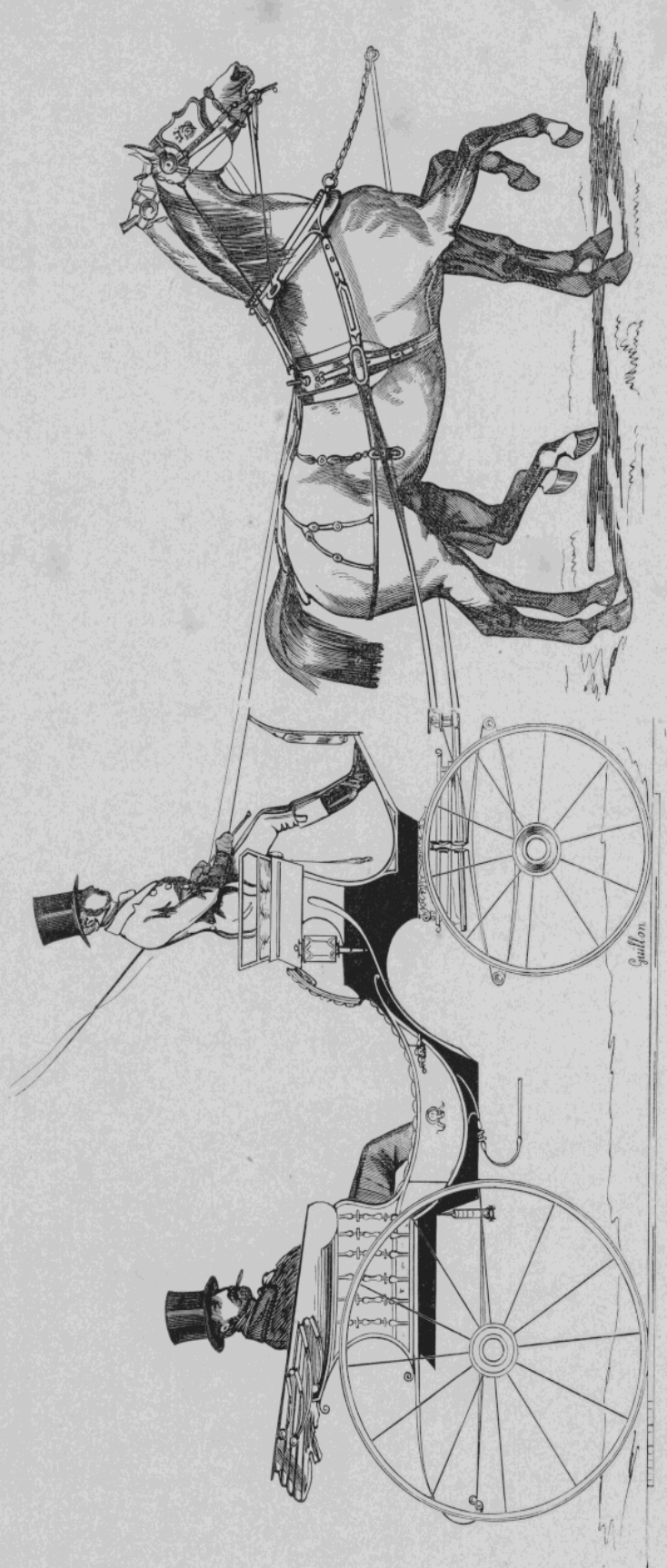


N° 350.

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

Guillon, 21, rue Lamartine.

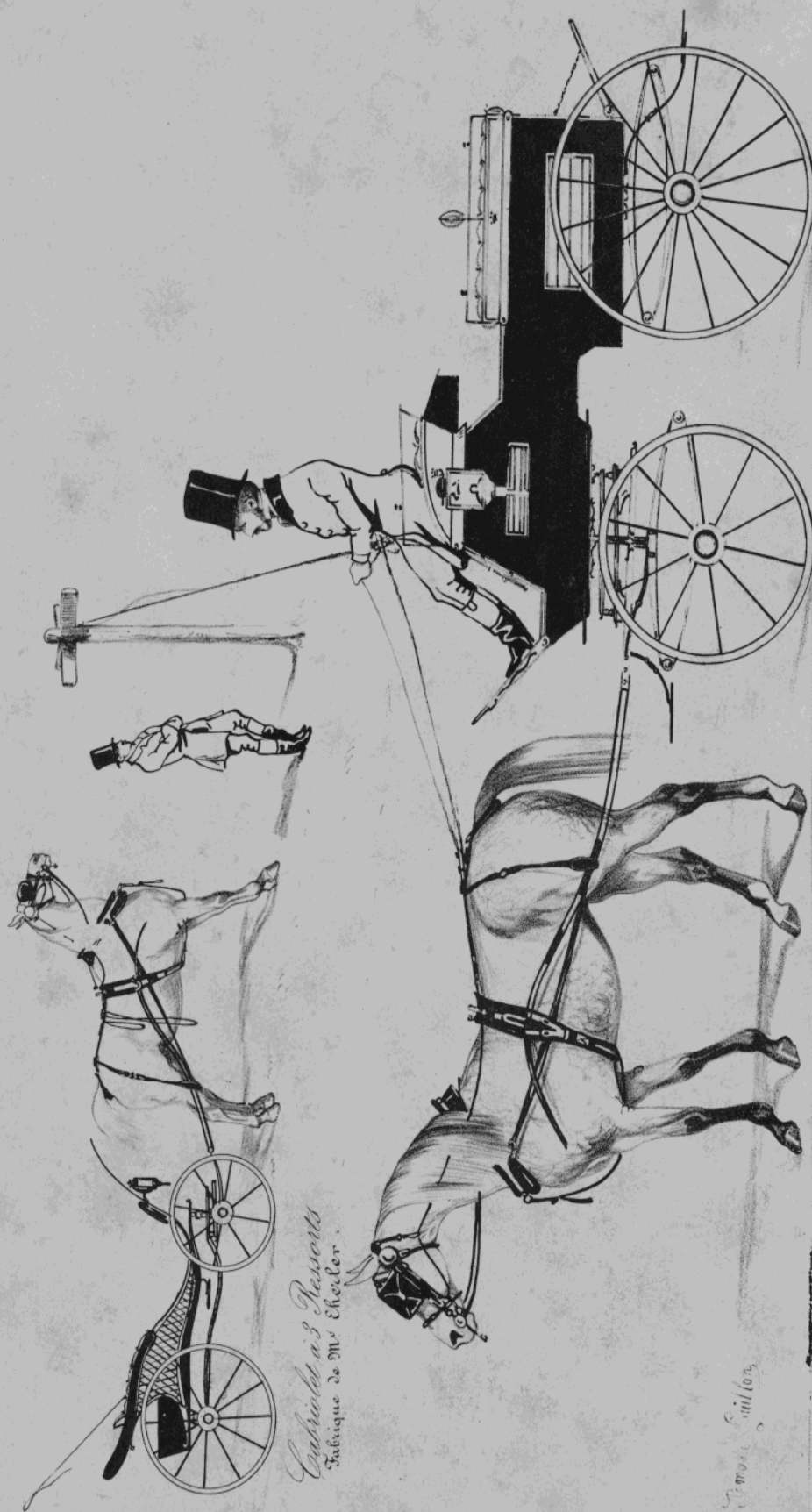




N° 381.

AMÉRICAINNE À BALUSTRES, À 4 PLACES AISÉES ET À 2 CHEVAUX, MODE DE PARIS.

Guillon, 21, rue Lamarline,



*Construit à 3 Passants
Fabrique de M^r Ekeker.*

Timonier, Gullon.

de Maqueting & Co 44r. La. 3rue.

N^o 302

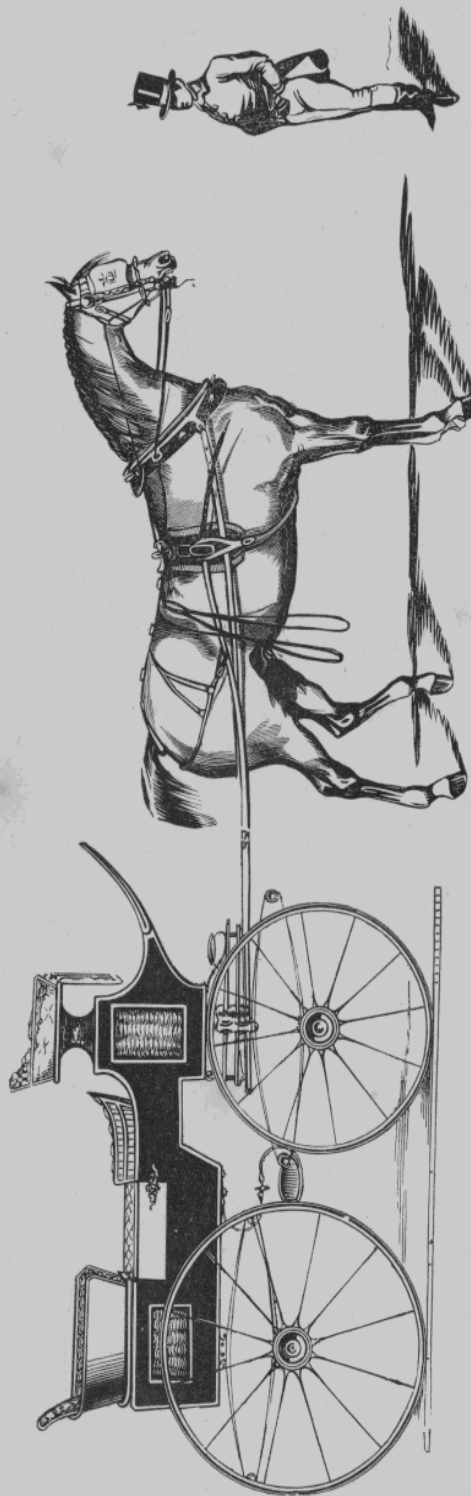
Modèle déposé

Echelle au 24^{ème} de Réduction.



*Deux Car à 6 Passants
Attelé d'un 1^{er} Poney.*

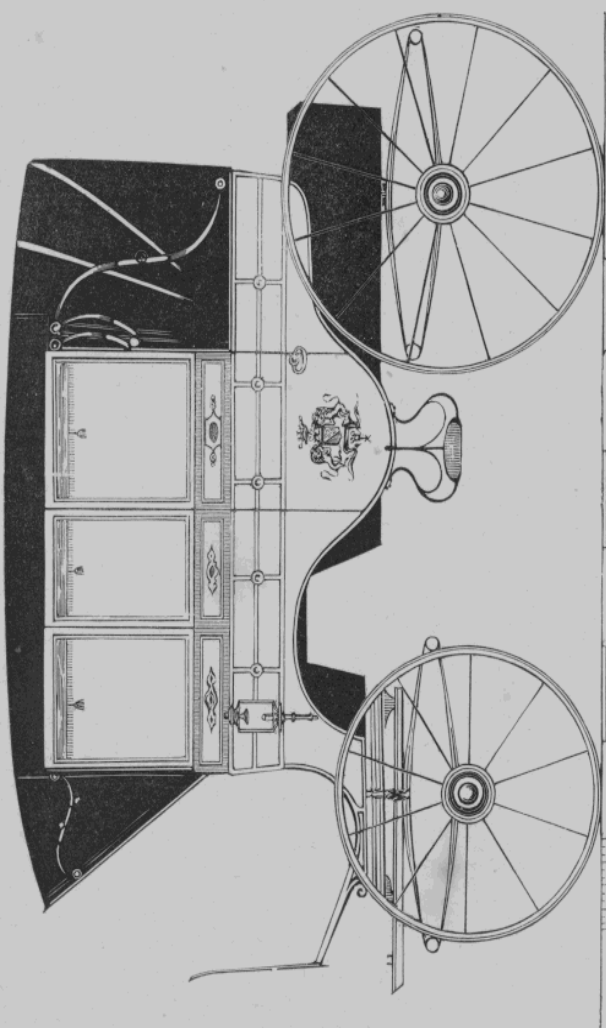
Paris Publie par Gullon



N. 292.

BRAECK pouvant se fermer comme une calèche.

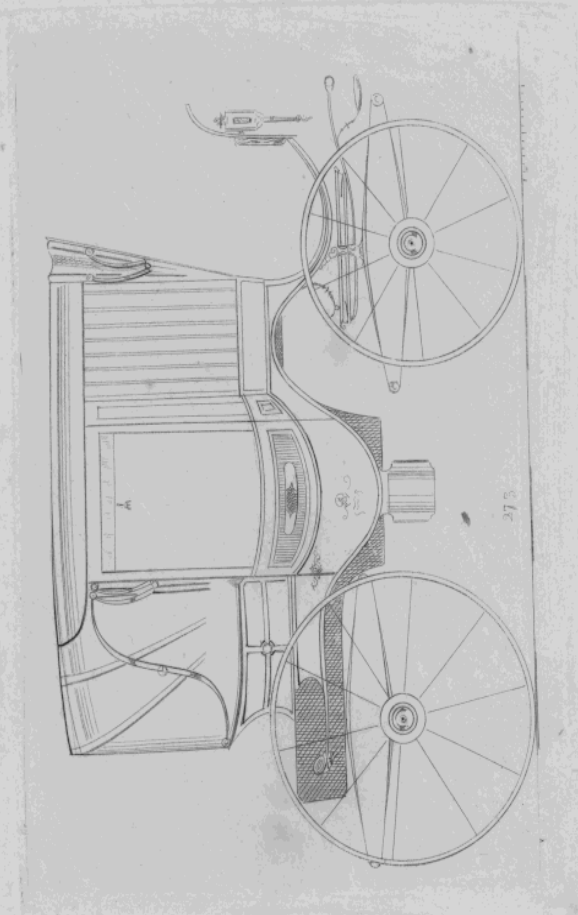


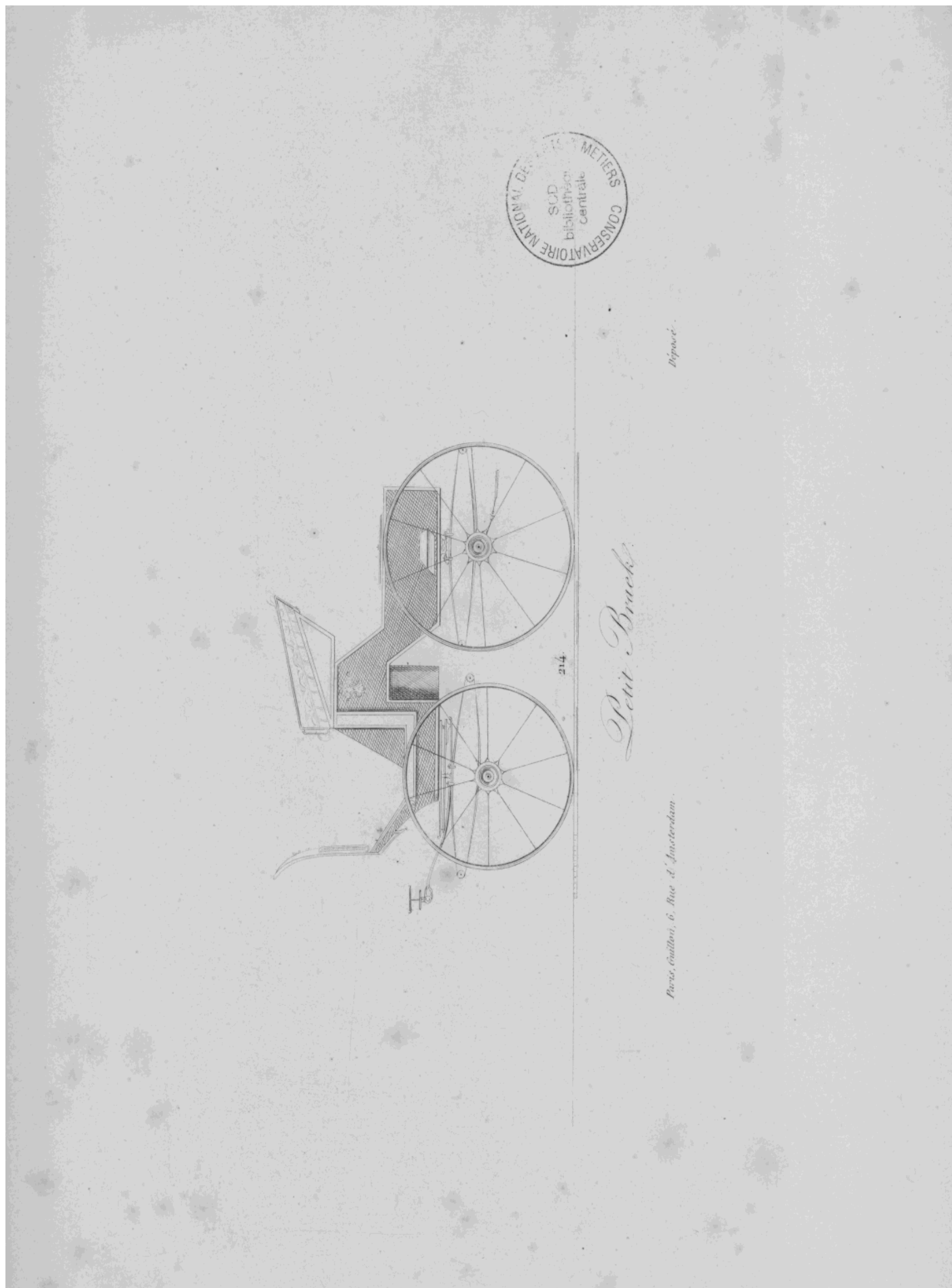


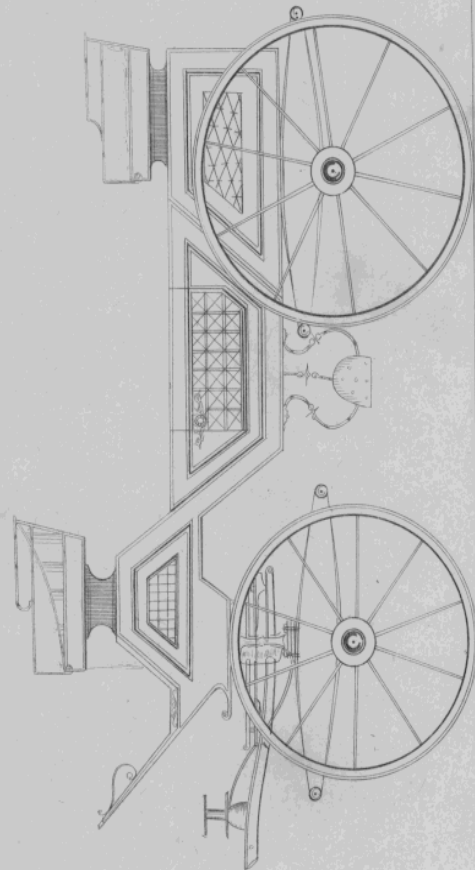
N° 348.

CHAR-A-BANCS EHERLER.









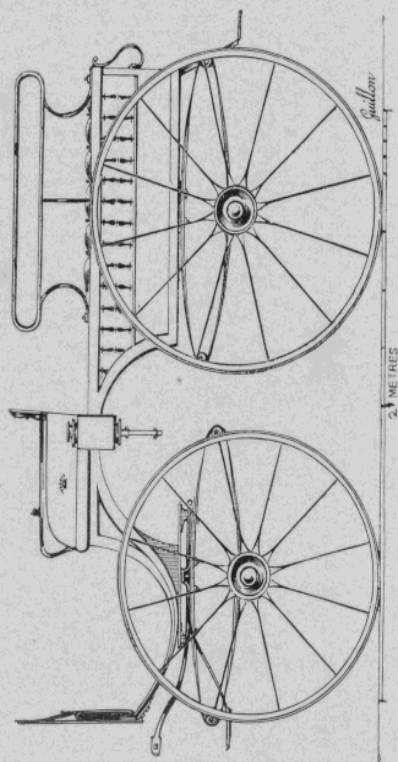
gouille

Bruch à Cuyfons.

Déposé.

Decréte et brev. par brevet, rue Lamarque, 21





N° 392.

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

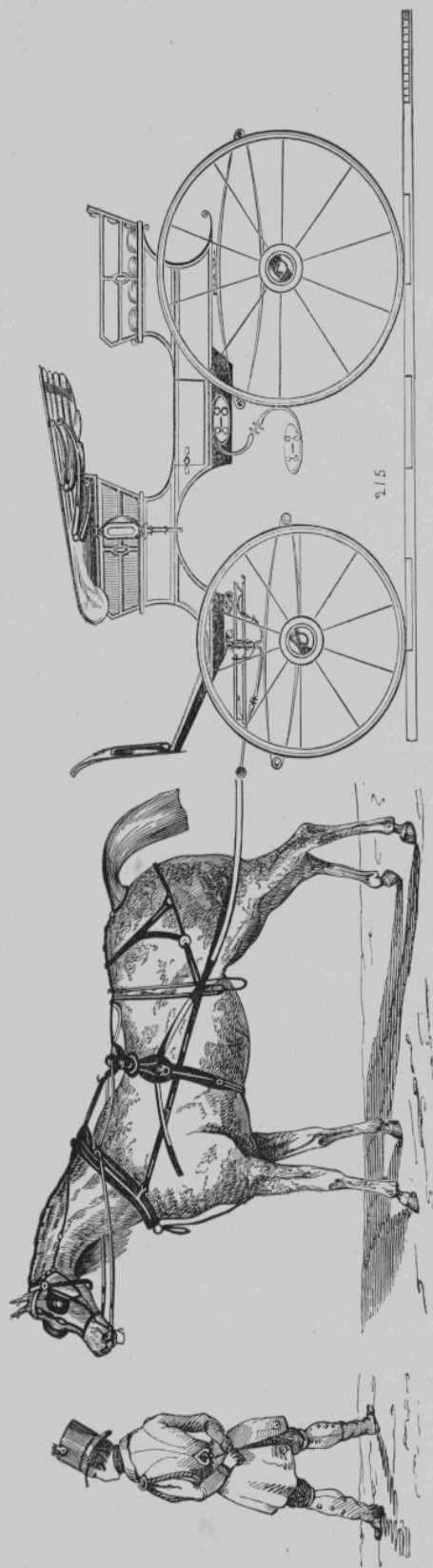
Guillon, 21, rue Lamartine.





N. 271.

CHAR A BANCS ORIENTAL.

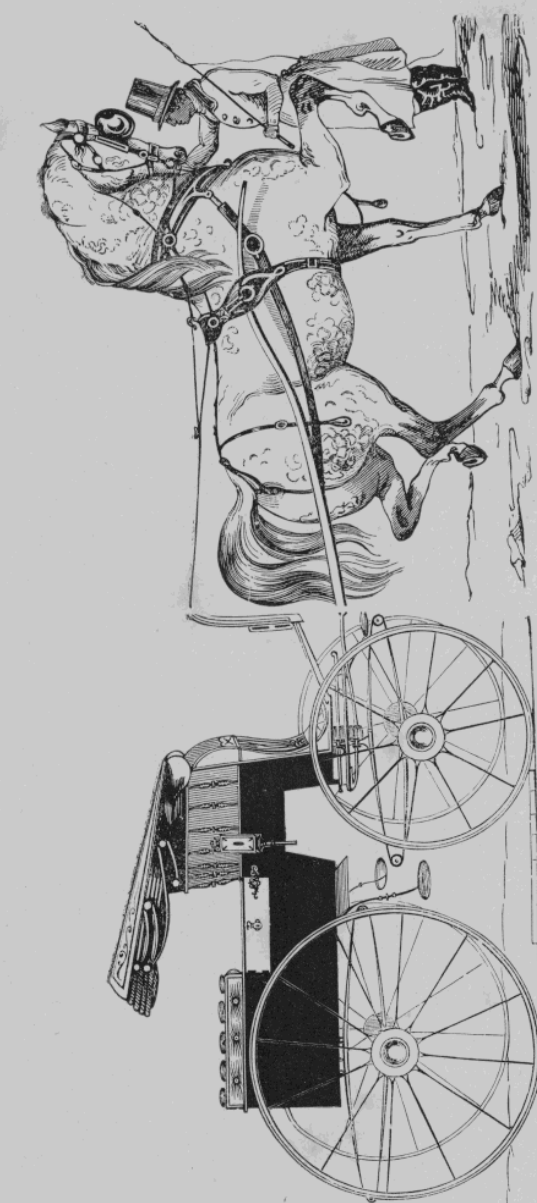


N° 362.

PHAETON AMÉRICAIN.

Guillon, 21, rue Lanartine.





N° 277.

PHAETON-TYPE.

Guillon, 21, rue Lamartine.



N° 344.

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





N° 287.

PHAËTON DOG-CART.

Guillon, rue Lamartine, 21.



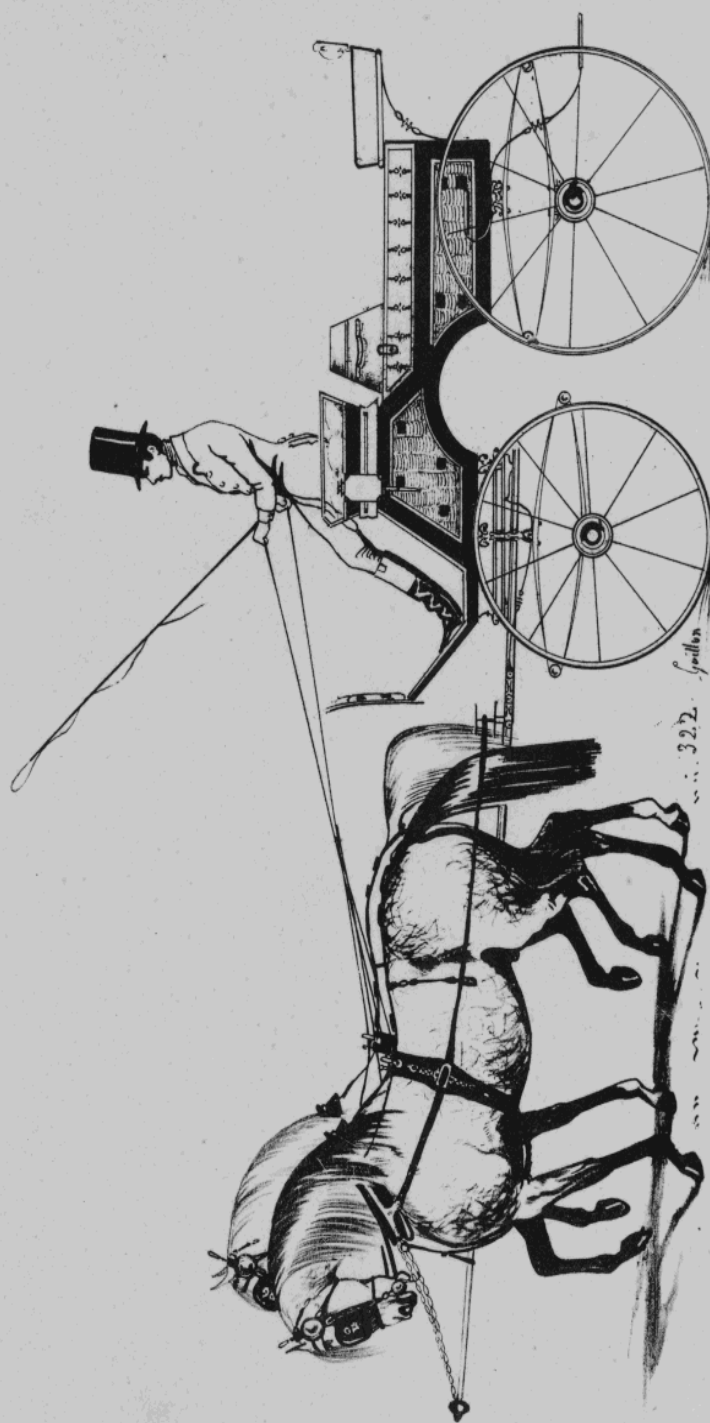
Guillon & Co. Rue Lamartine.

N° 560

14th May 1891: 44 rue Lamartine.



Doy Carl Français.



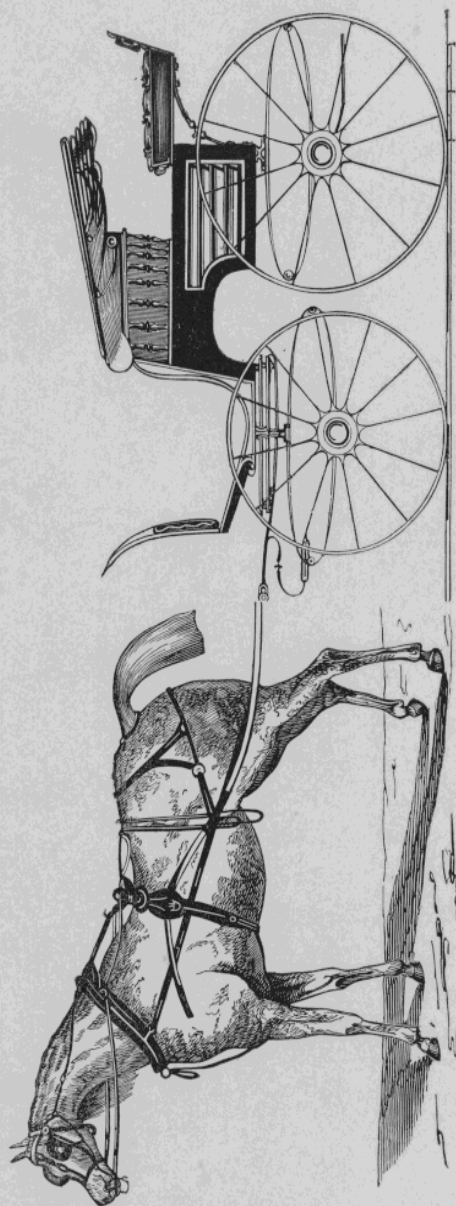
Publié par Guillon

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

Dog-Car
de M^r. Belvallette, Carrossier
à BOULOGNE SUR MER.
inscrit sous le n^o 50.







N° 280.

DOG-CART PHAÉTON.

Guillon, 21, rue Lamartine.





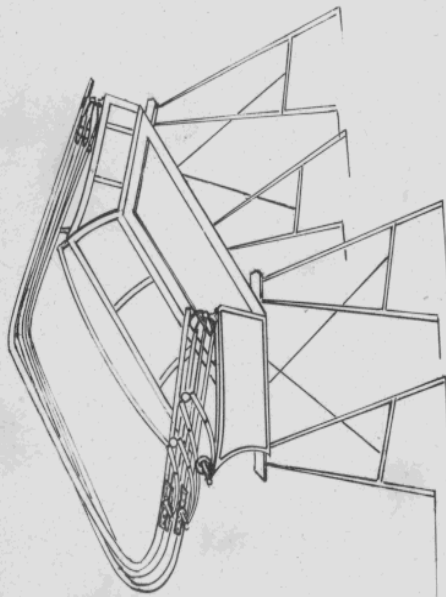
London, Pub^d by Gwallon



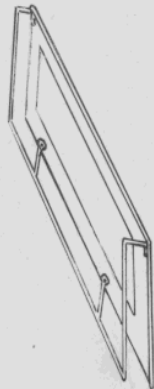
316.

American Coach,
of M^r Riddle, from Boston
MASSACHUSETTS.

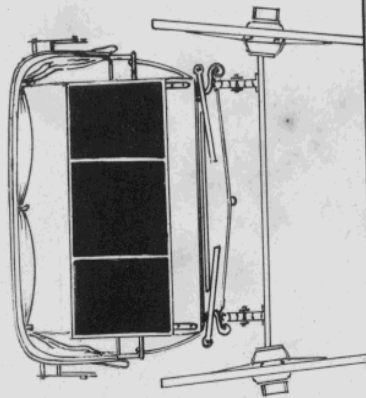
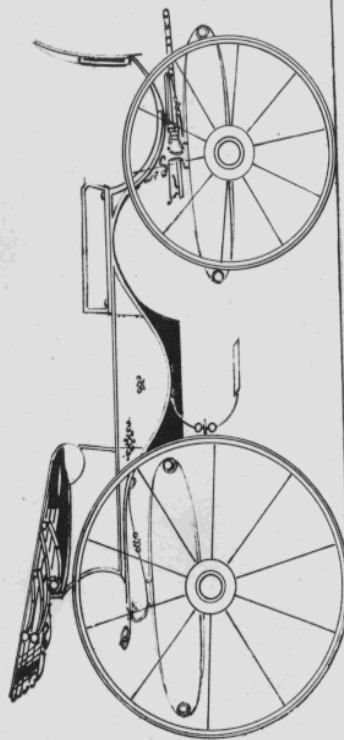
Exhibited N^o 466.



Vue de derrière en garniture



Vue de devant



échelle au 24^e de réduction N° 306

Americaine de 1851

Publié par Guillon, 8, rue Buffault.

Lith. Cotteret, 1, rue Thevenot.

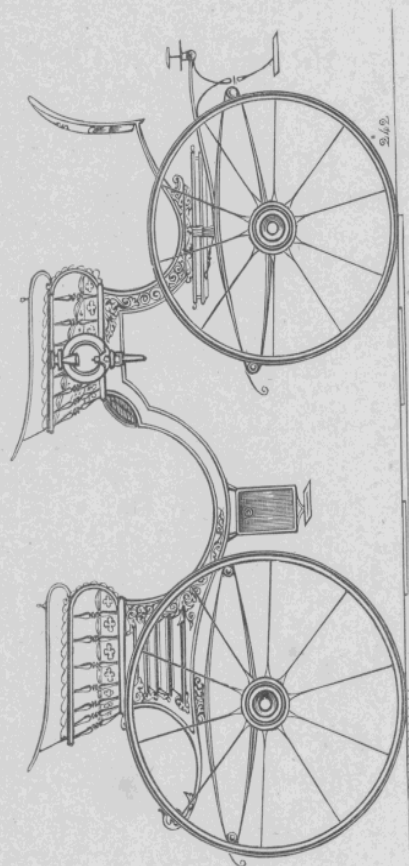




N° 298.
DOG CART A SIÈGES MOBILES.



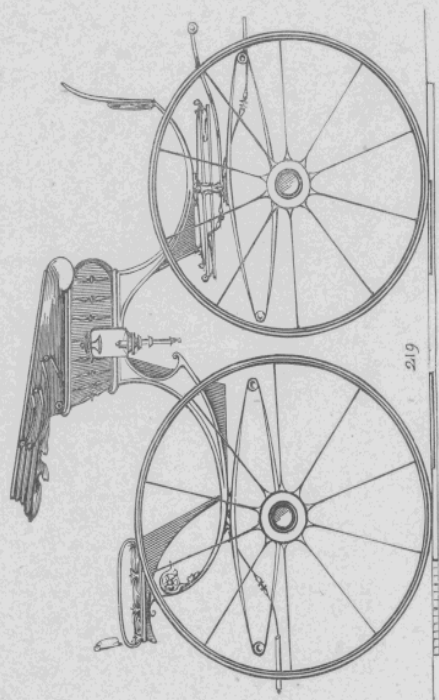
Guillon, 21, rue Lamartine.



Exposé sous le N° 59.

PHAETON, exécuté dans les ateliers de MM. Croissant et Lauenstein, à Hambourg.



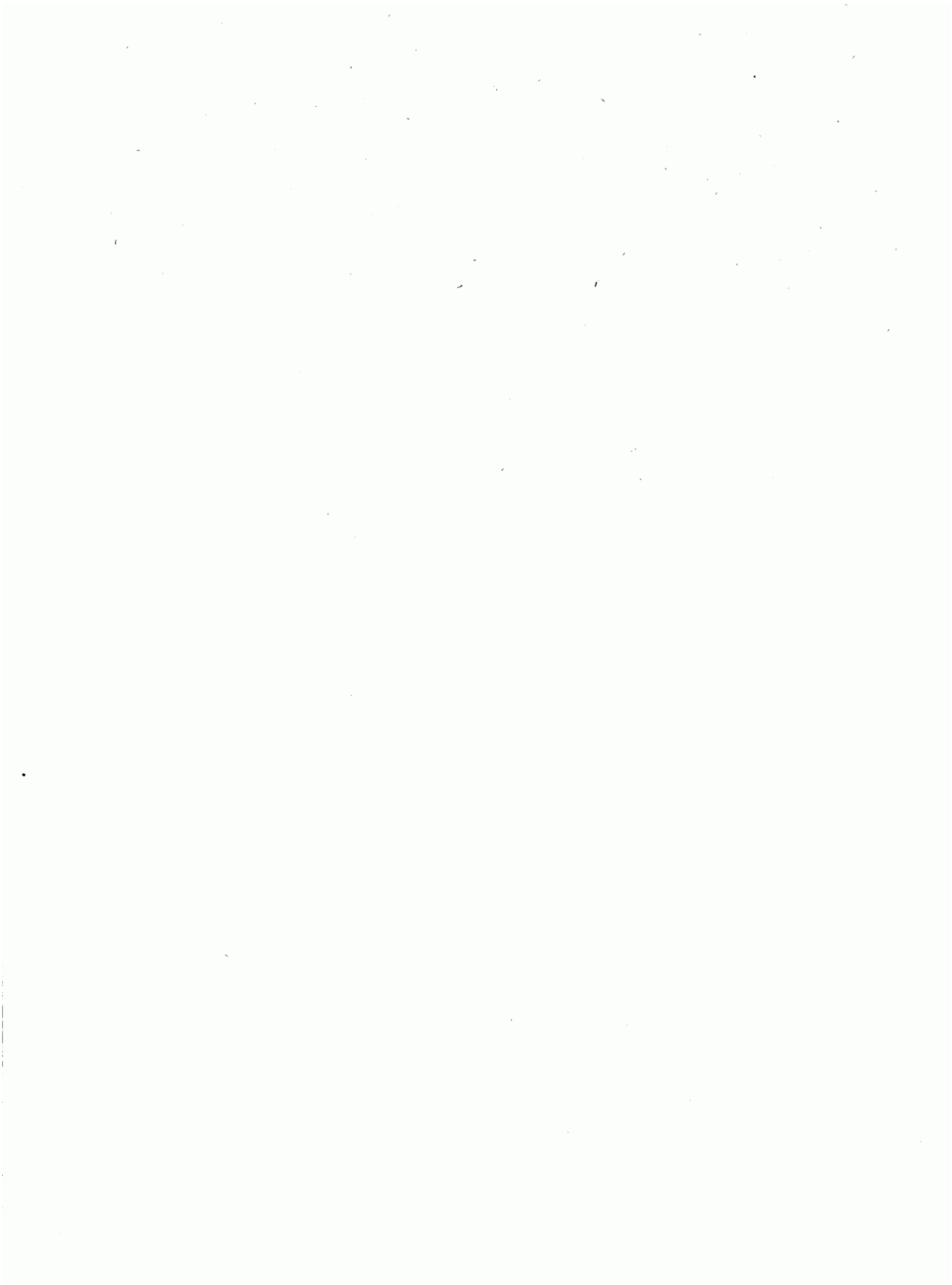


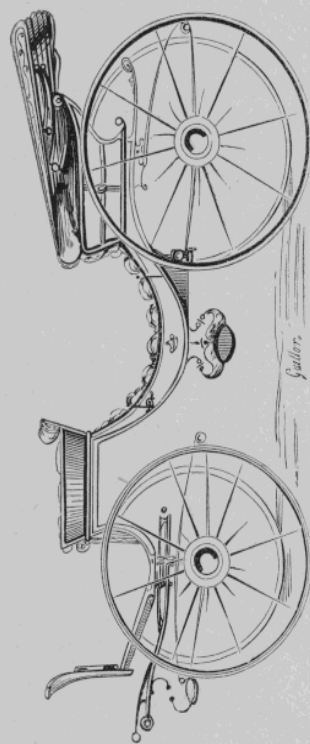
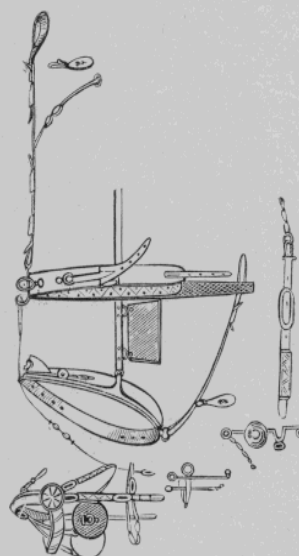
219

ESCARGOT-PHAETON,

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



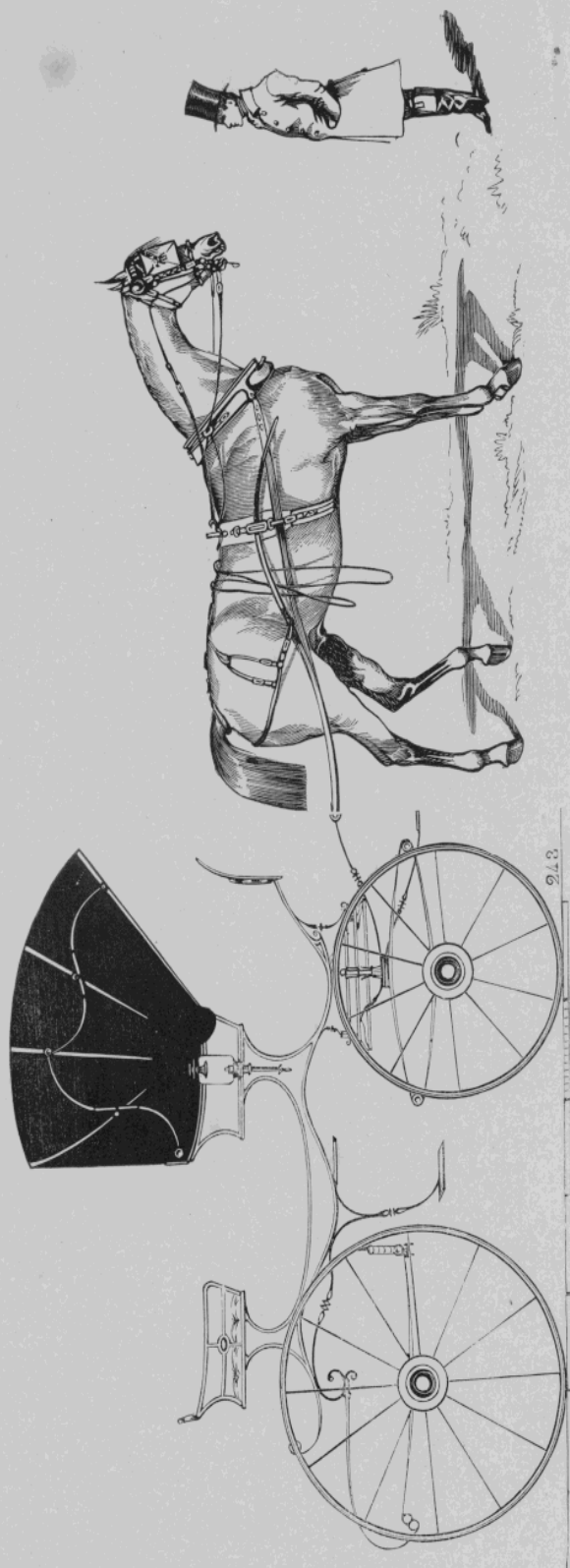




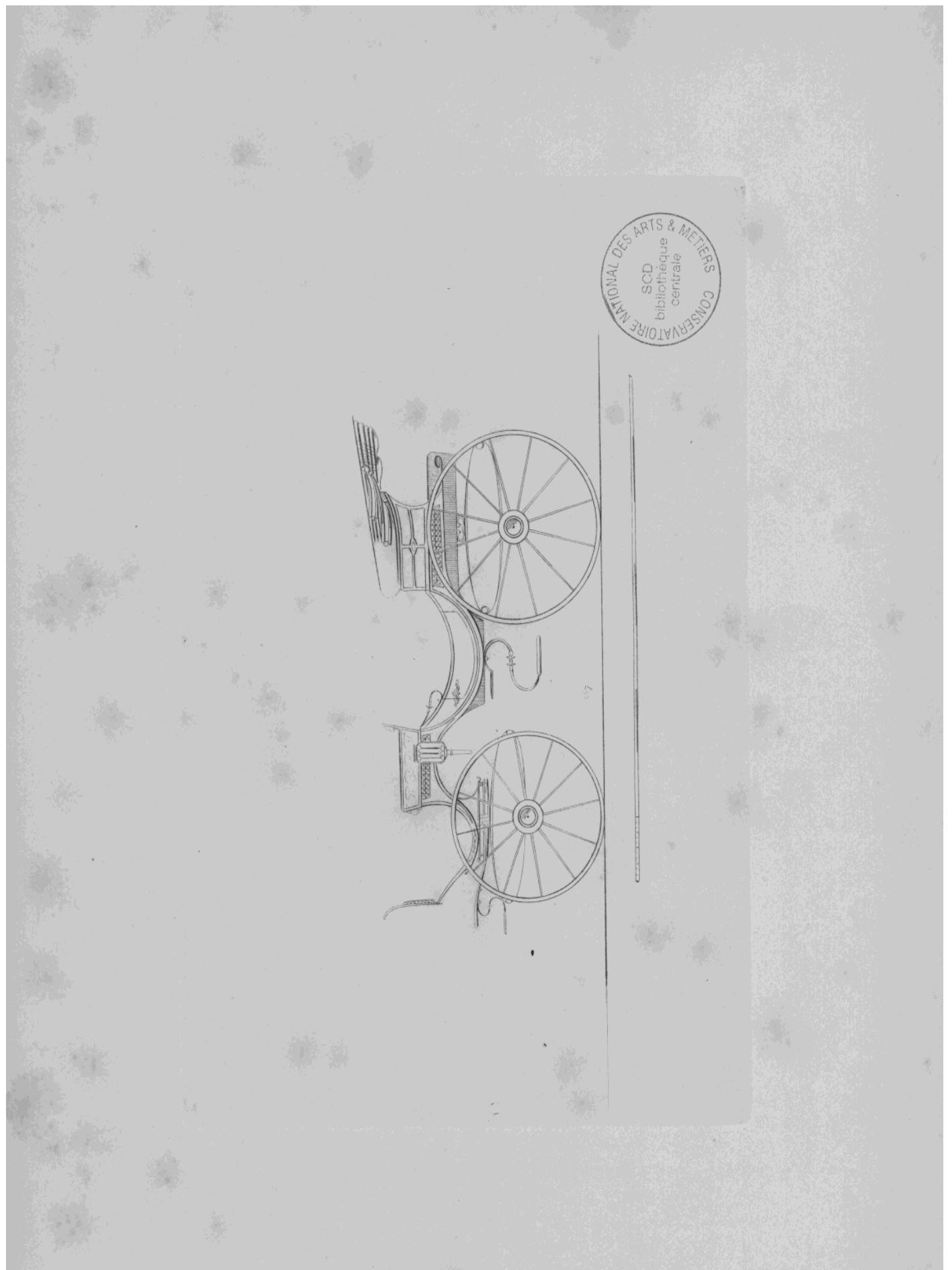
N° 251.
AMÉRICAINÉ.

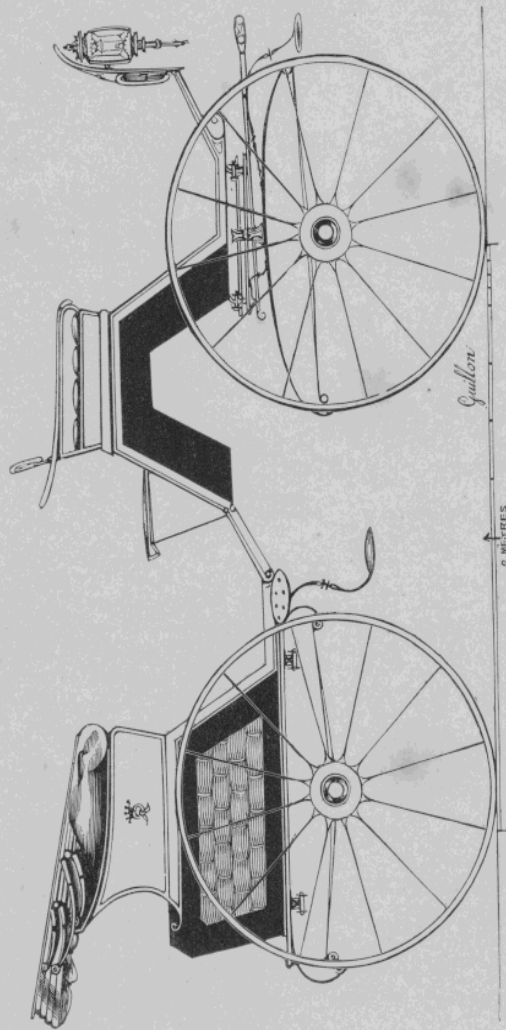


Guillon, 21, rue Lamartine.



N. 343.
AMERICAN-VÉHICULE.





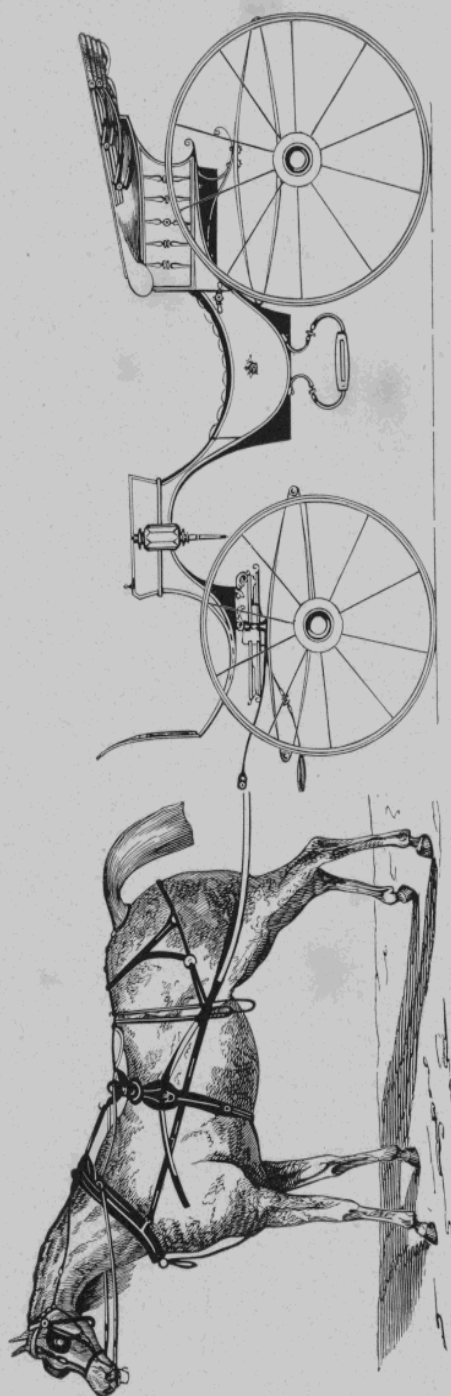
Exhibé sous le n° 258.

N° 389.

PHAETON SÉPARABLE de M. HAYOT de Caen.

Guillon, 21, rue Lamartine.



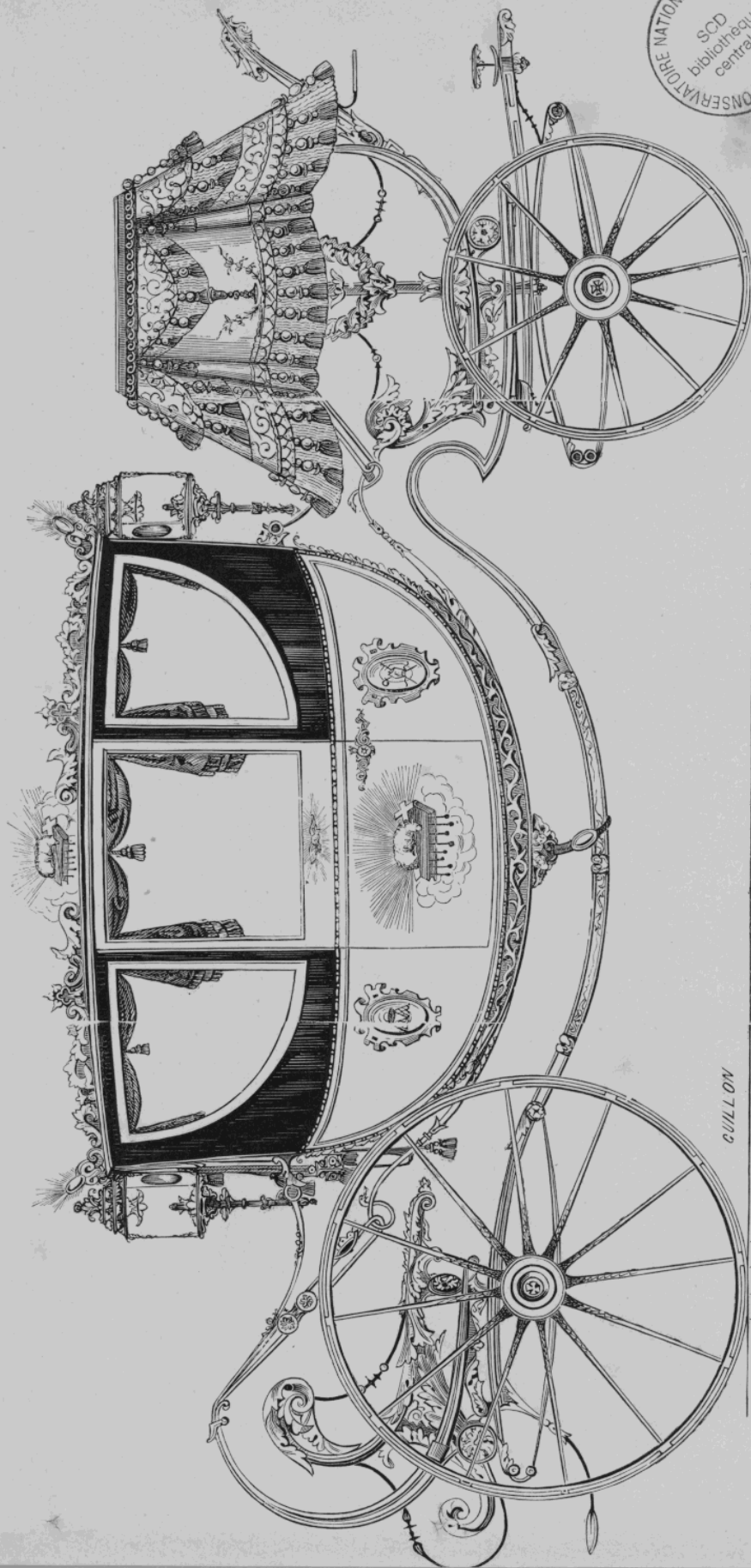


Guillon, 21, rue Lamartine.



N° 266.

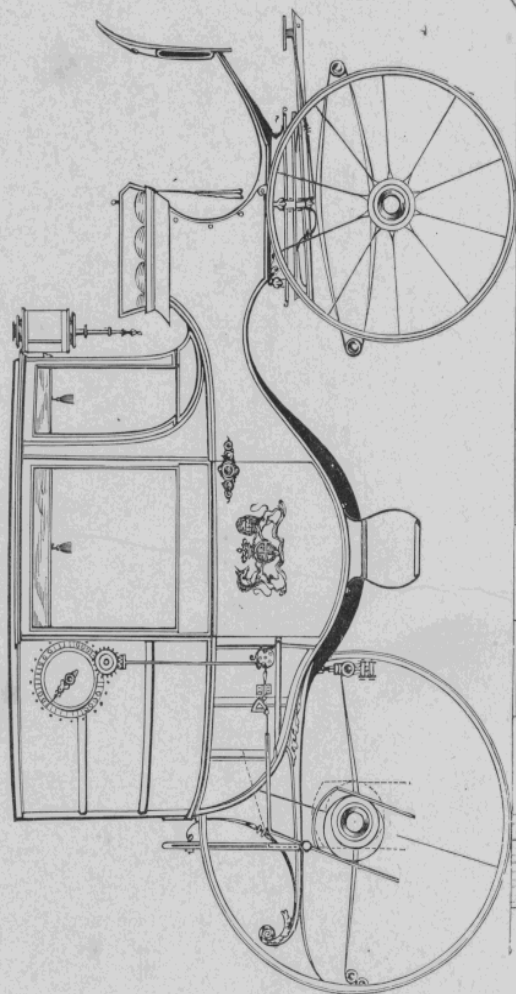
AMÉRICAIN - WOURTZ.



Guillon, 21, rue Lamartine.

N^o 285.

VOITURE DE CÉRÉMONIE DE L'ARCHEVÊQUE DE MEXICO.

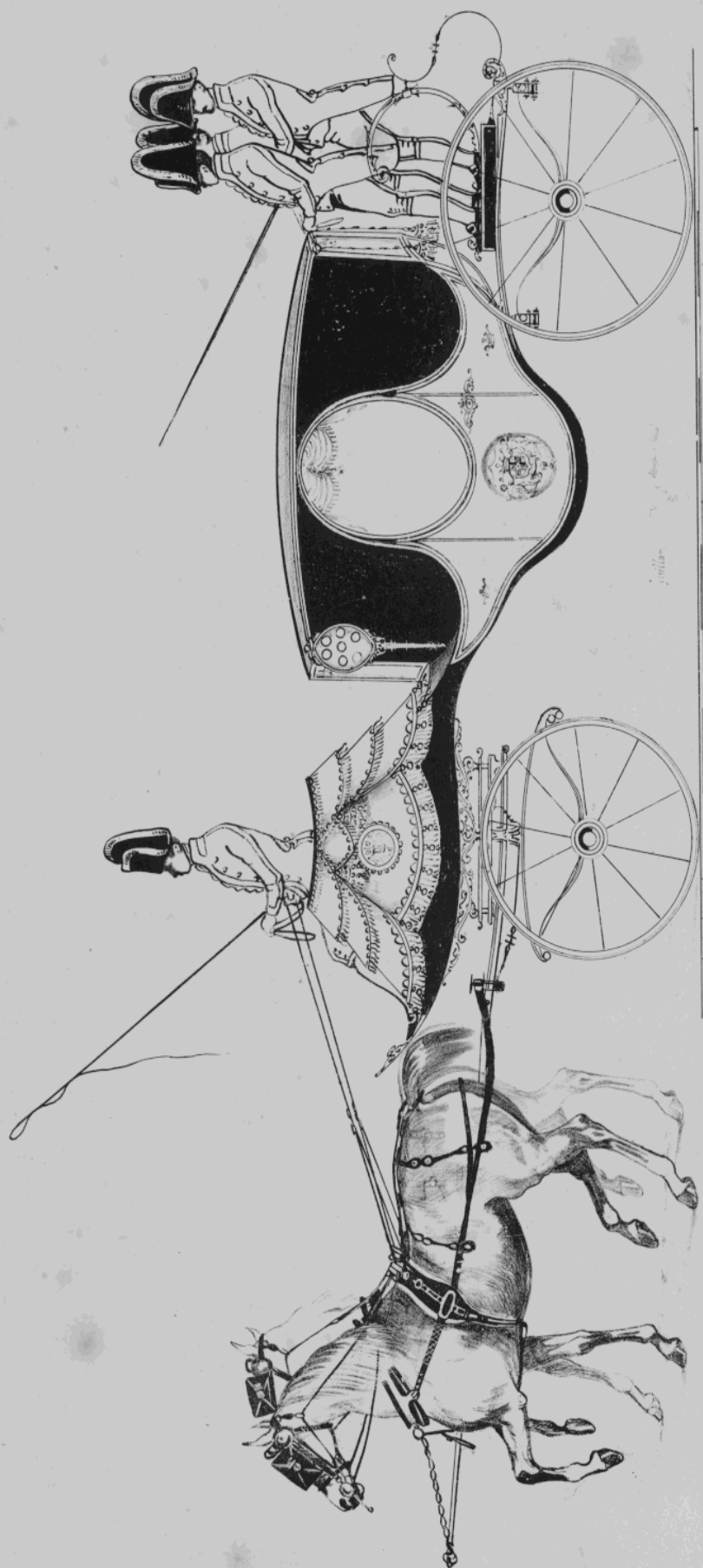


N° 364.

CLARANCE — VOITURE DE REMISE A LONDRES.
AVEC TRÉPONT.

pour mesurer les distances parcourues.

Guillon, 24, rue Lanartine.



Exibited N° 864.

325

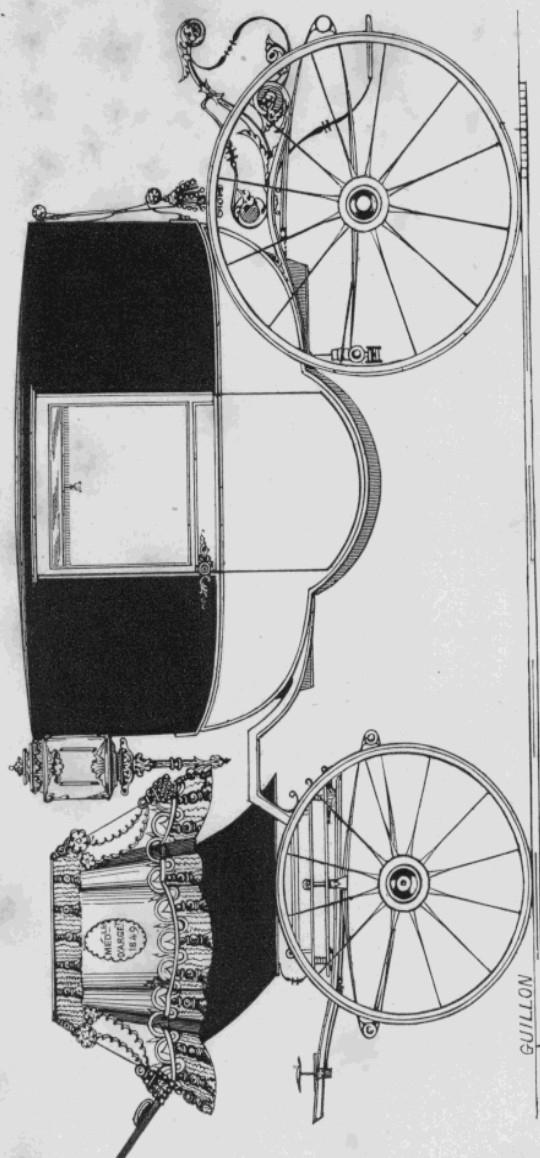
*Carriage,
of M. Harding.*

London Published by Goullon.

21, Rue Lamartine
Paris.

With Magnifying Glass at the bottom of the page 44 Paris.





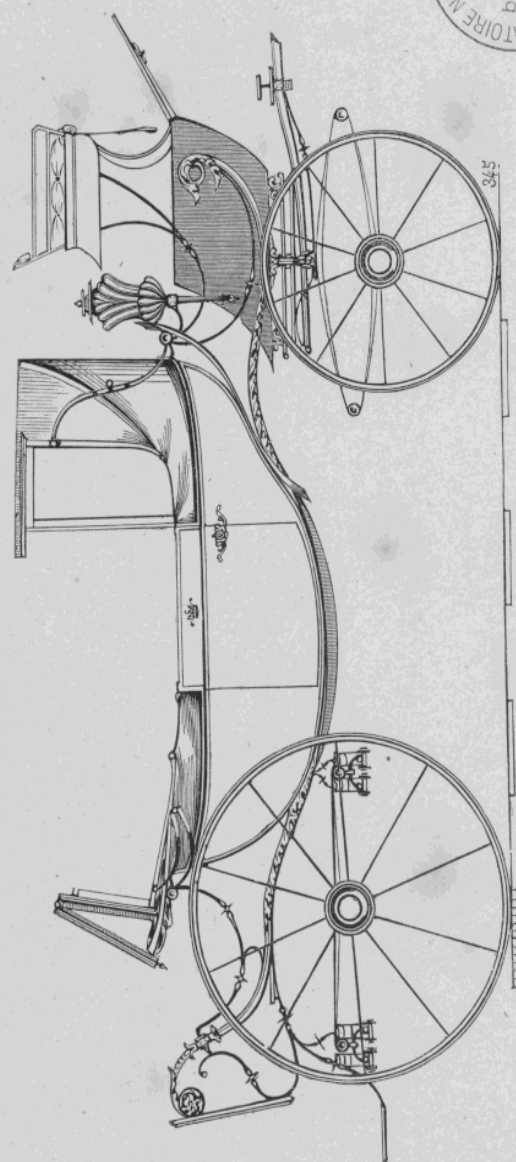
N. 304.

Guillon, del.

Berline à 3 courbes, par M. DUNAINE, carrossier, rue Lepelletier, 18 ; admise à l'Exposition universelle de 1854, sous le numéro





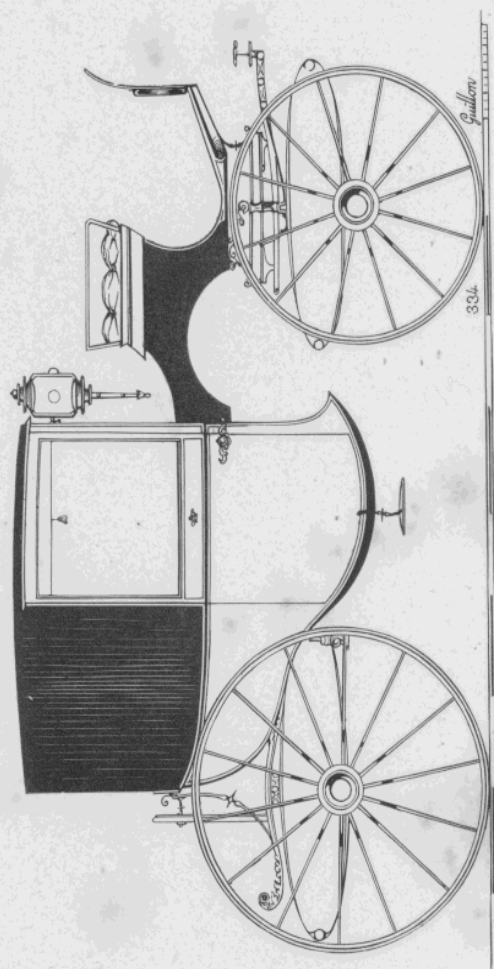


Exposé sous le N° 845.

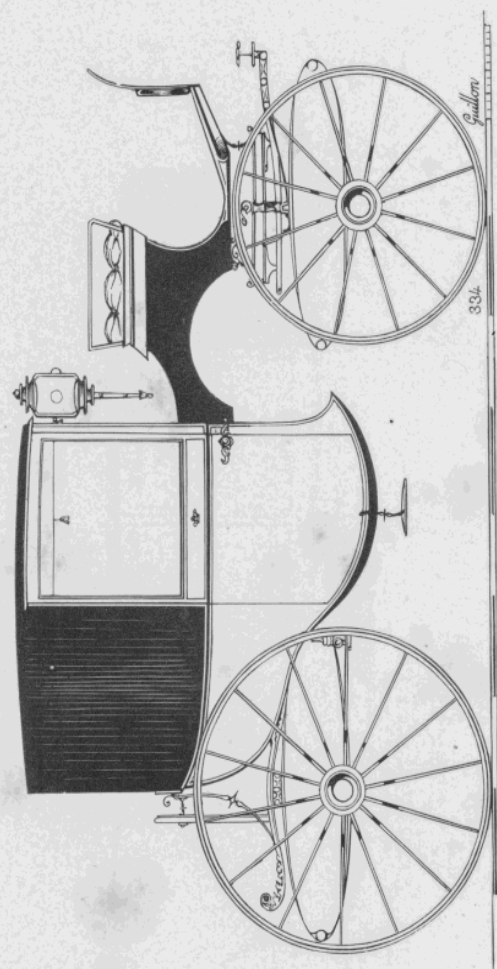
LANDAU FULLER AVEC AMÉLIORATION DE SYSTÈME.



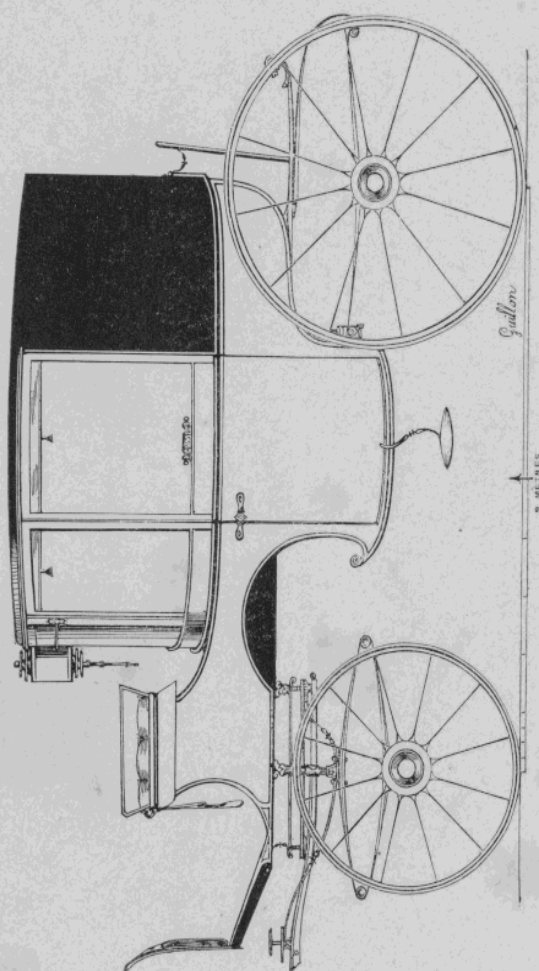
345.



No 334.
COUPÉ-CHAISE de 1852. — Mode de Paris.



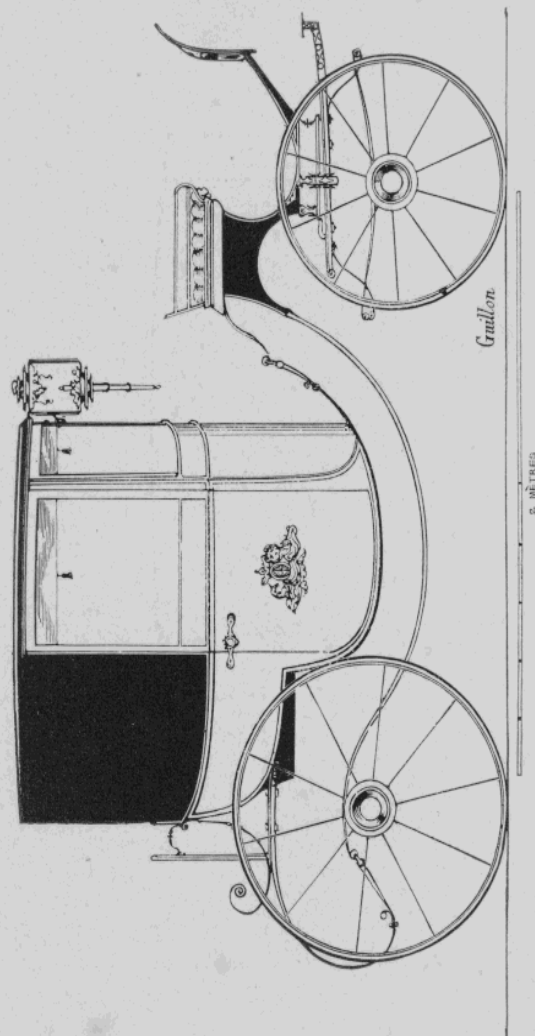
N° 334.
COUPÉ-CHAISE de 1852. — Mode de Paris.



No 388.

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

Guillon, 21, rue Lamartine.

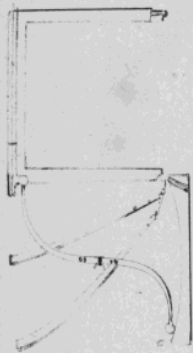


Exhibé sous le n° 958.

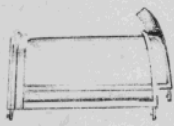
N° 380.

Guillon, 21, rue Lamartine.

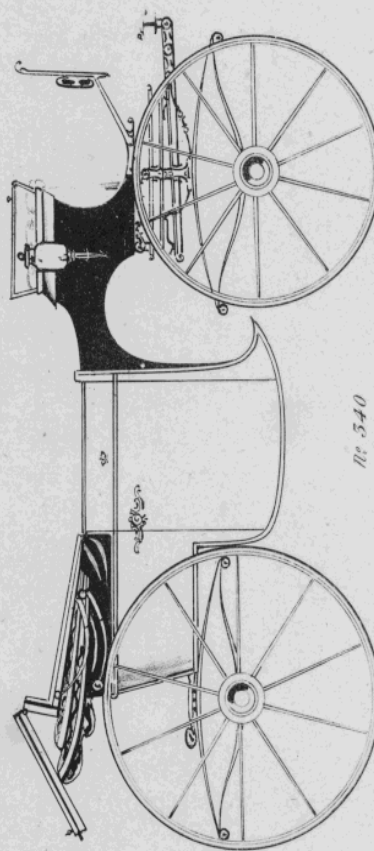
BROUGHAM de M. SAUNDERS, avec avant-train à système raccourcissant de 16 centimètres.



Eventails Courbes Télégraphes & Compas.



*Corps d'addition
pour forme 34*



N^o 340

Lith. Wagner & Lecomte 44

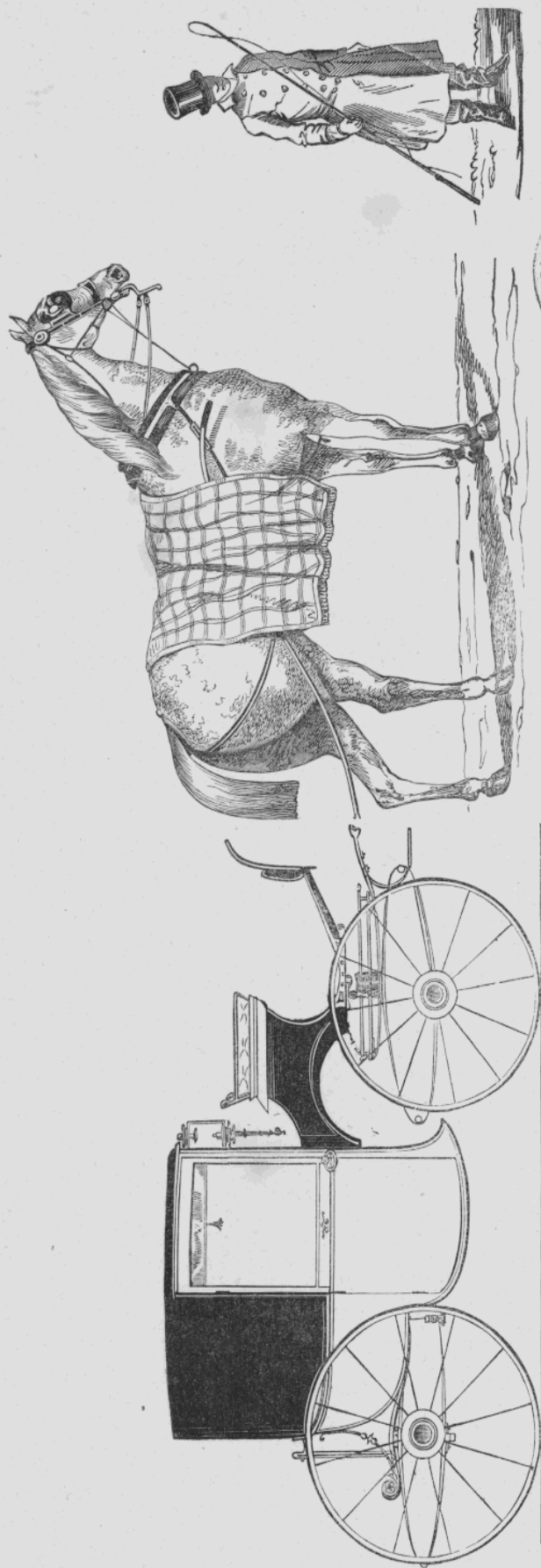
Exhibé sous le N^o 982

Pandoulet Brougham

*and Sham rock Car
Formant Pandoulet 9 Coupe 1/4
Cubical Cart et Coupe 3/4.*

*par M^r Trupp,
de Londres.*

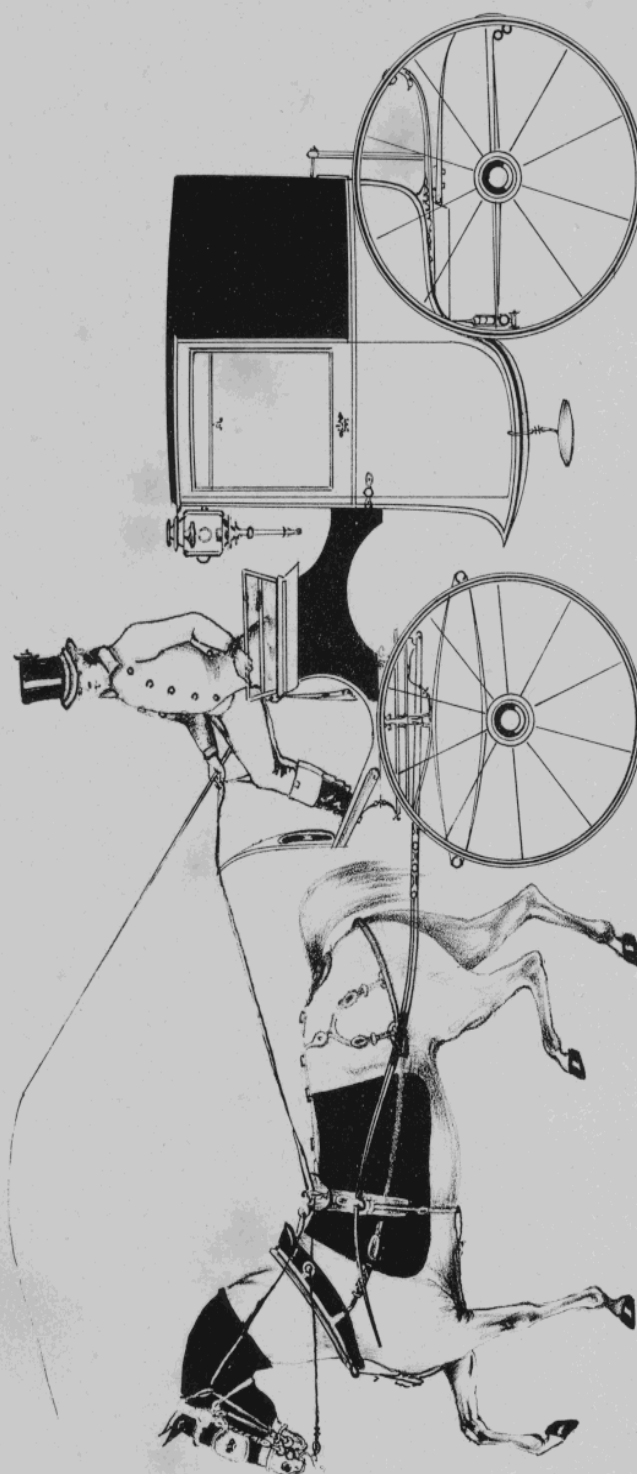




N^o 281.

COUPÉ - CHAISE

Guillon, 21, rue Lamartine.



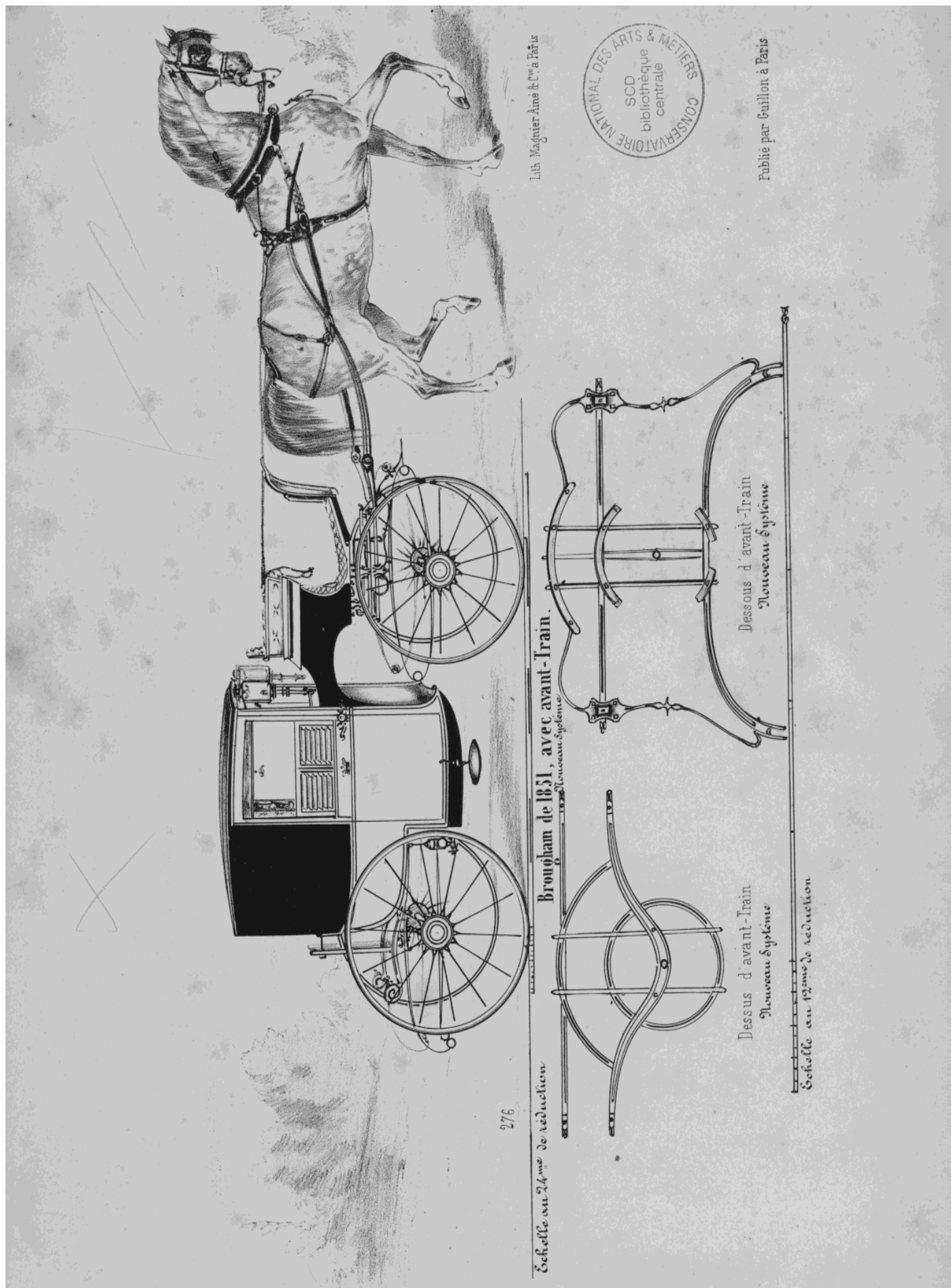
Gaillon, rue Lamartine 21

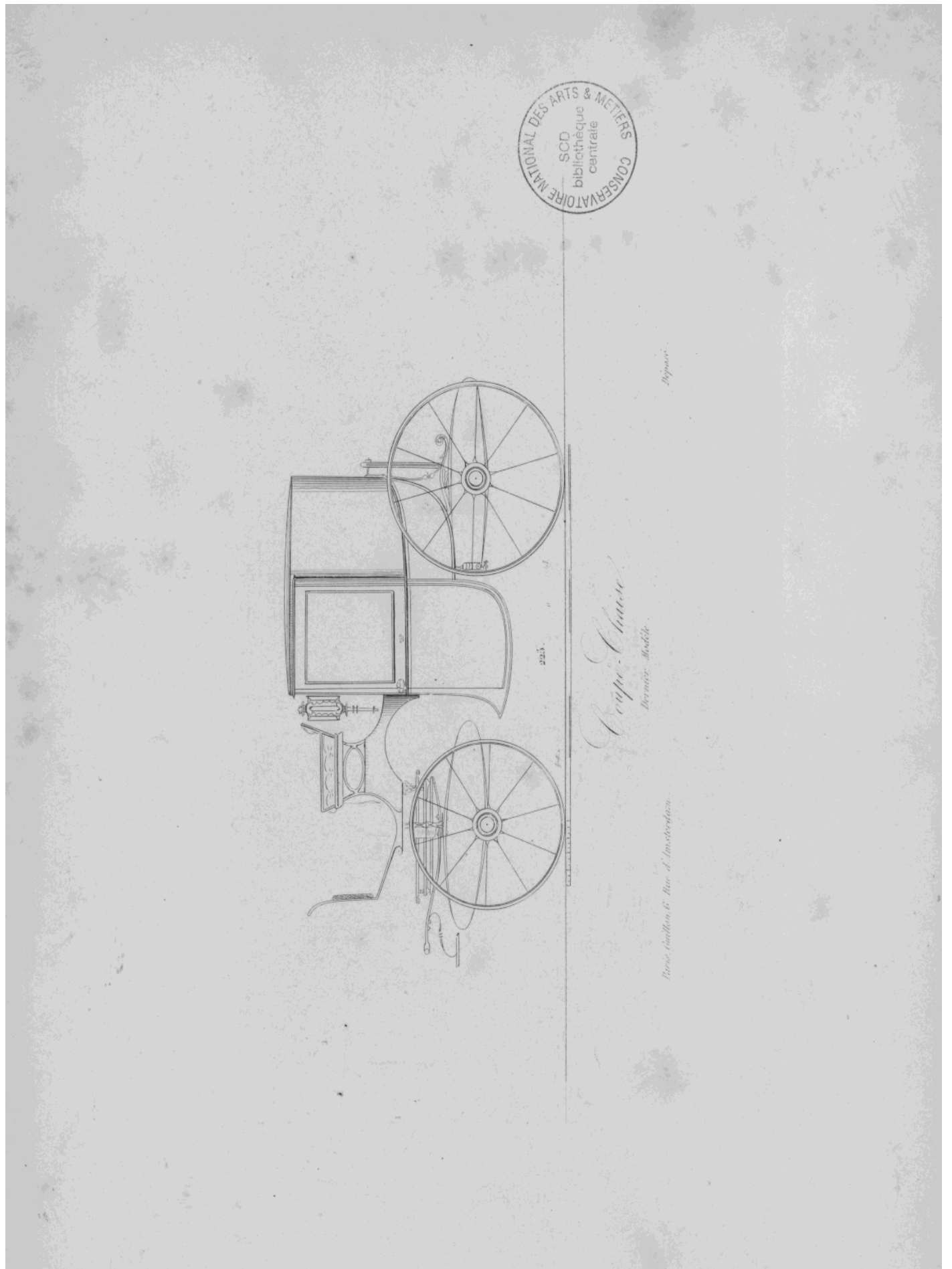
N° 361

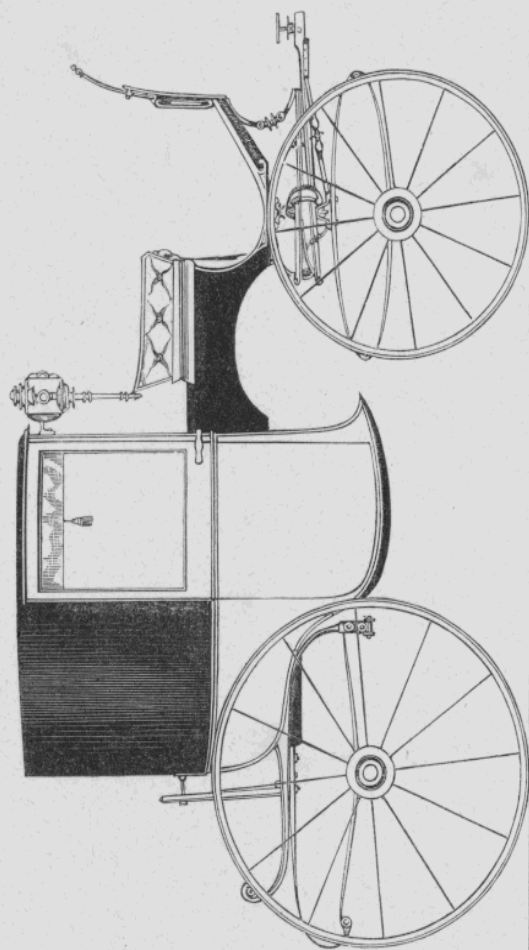
Lith. Magnier - Ave. de Lamartine. 44

*Coupé Chaise,
à un seul Cheval.*









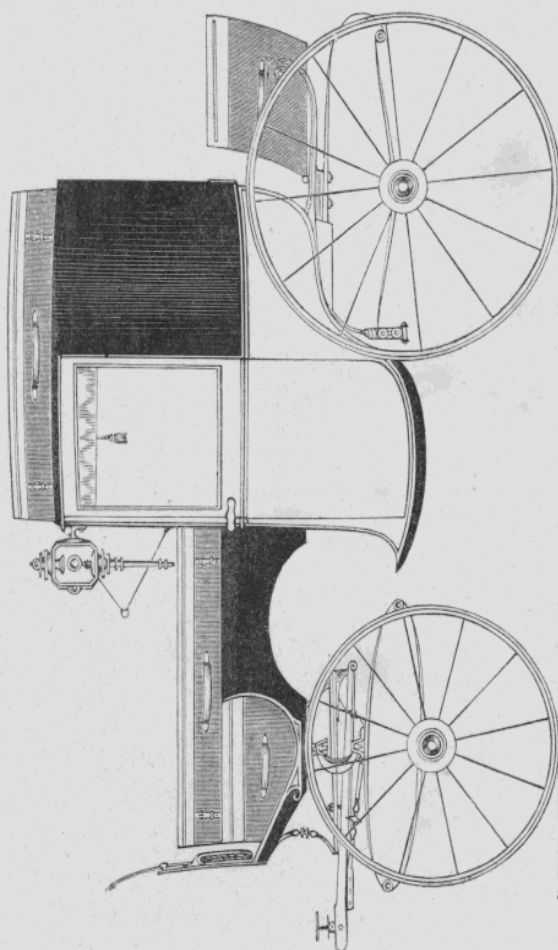
Guillon, rue Lamartine, 21.

N° 330.

COUPÉ - CHAISE DE VILLE,

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

Exhibé sous le n. 657.



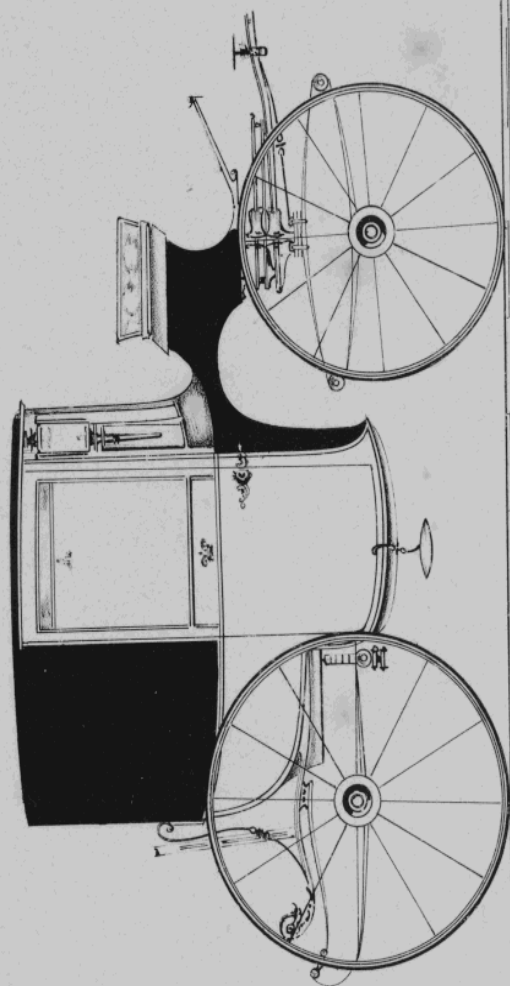
Guillon, 21, rue Lamartine.

N^o 331.

Exibé sous le n. 814.

COUPÉ - CHAISE DE VOYAGE ,

Exécuté dans les ateliers de M. MOUSSAD, avenue Montaigne, 58.



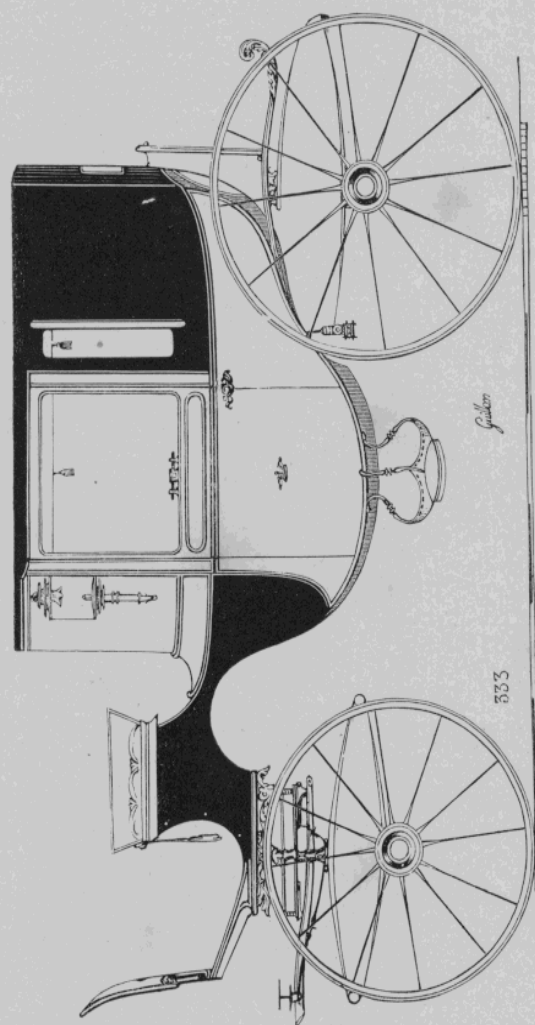
297

Coupé à quatre places Anglais.



Paris. Lith. Magnier Ané & Co 44, rue de la Harpe.

Paris. Publié par Guillon.

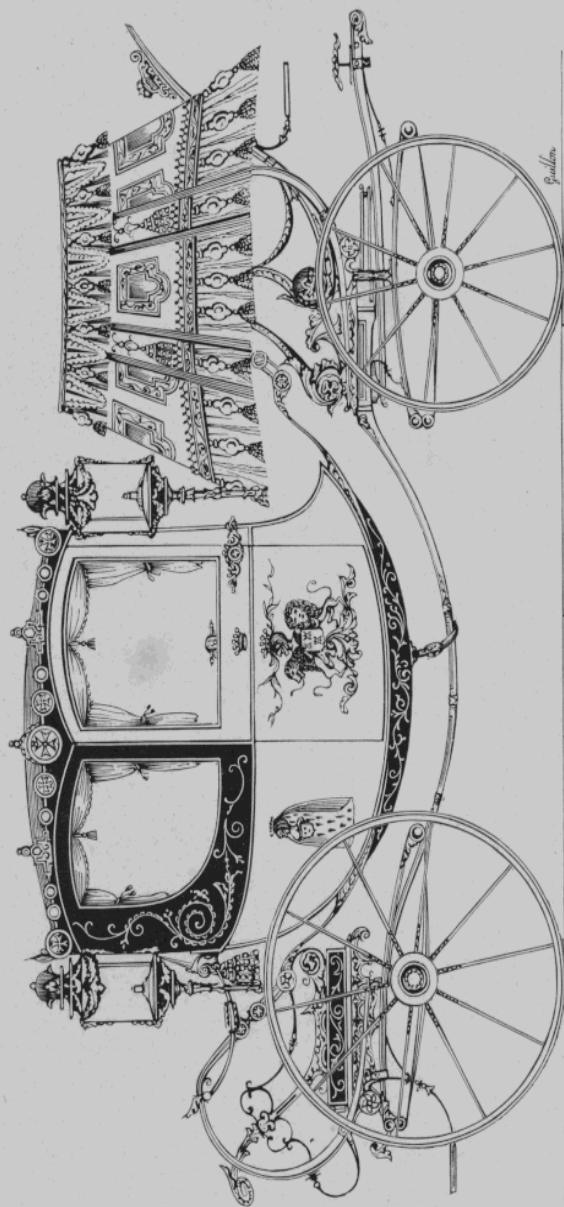


N° 333.

CLARANCE de 1832. — Mode de Londres.

Guillon, rue Lamartine, 21.

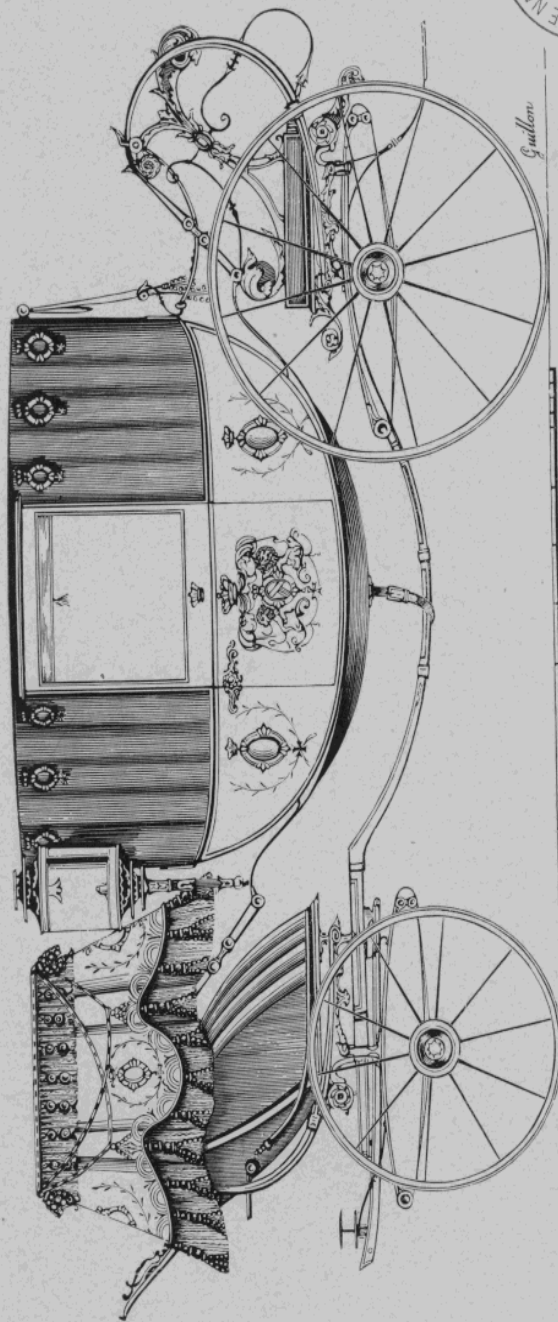




Guillon, 21, rue Lamartine.



No 400.
COUPÉ DE GALA.

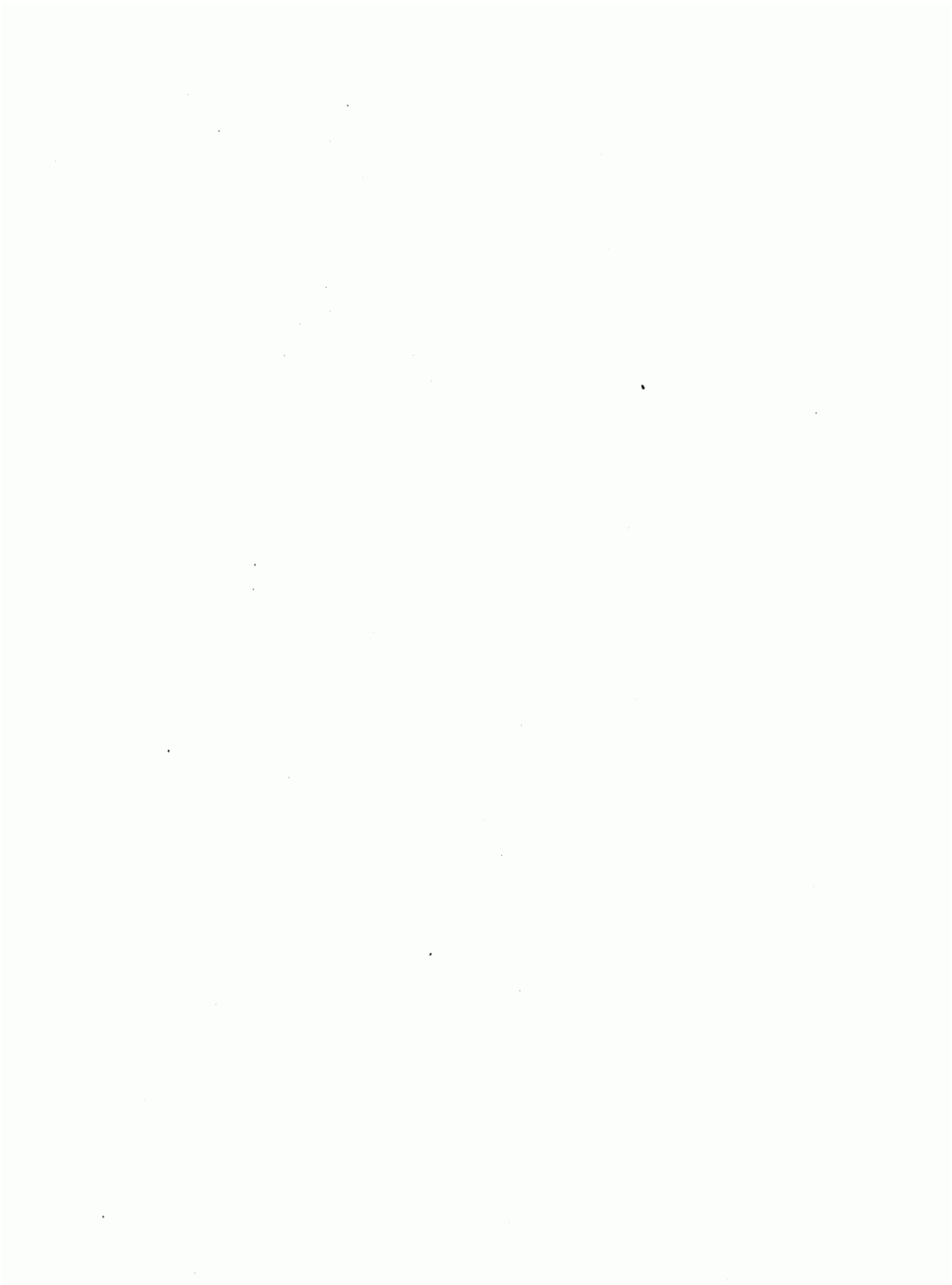


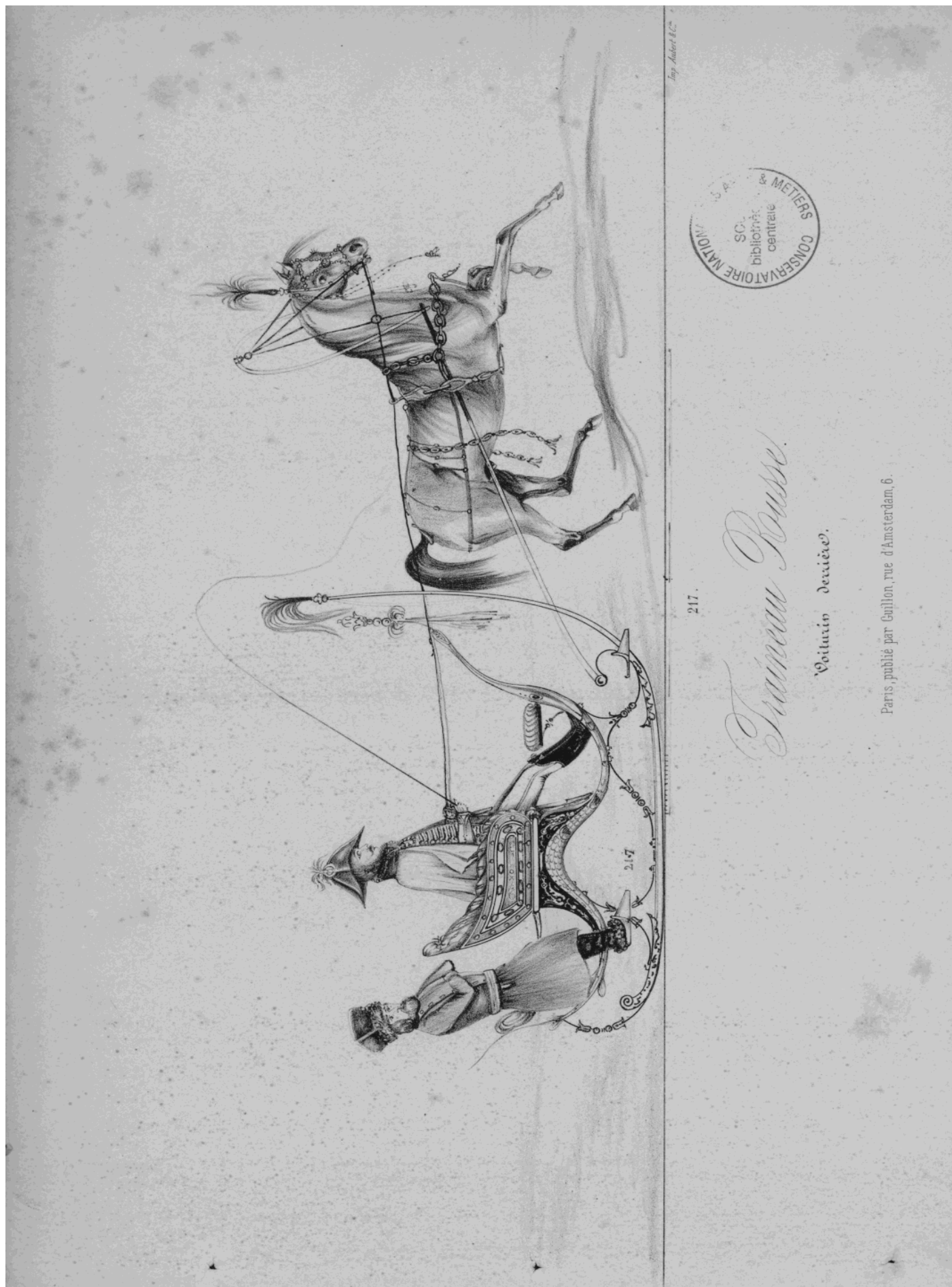
N° 401.

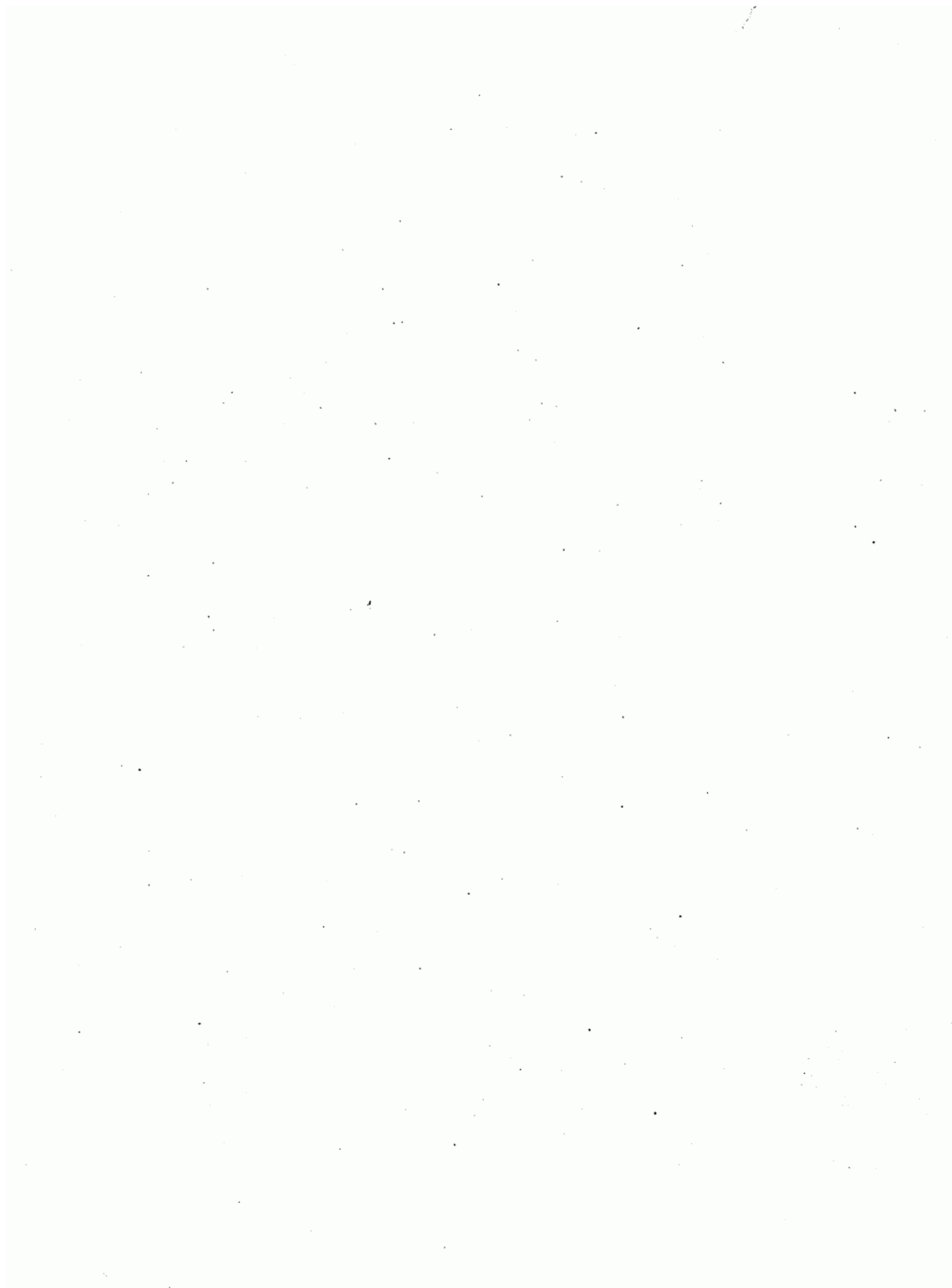
BERLINE DE VILLE exécutée dans les ateliers de M. KELLER.

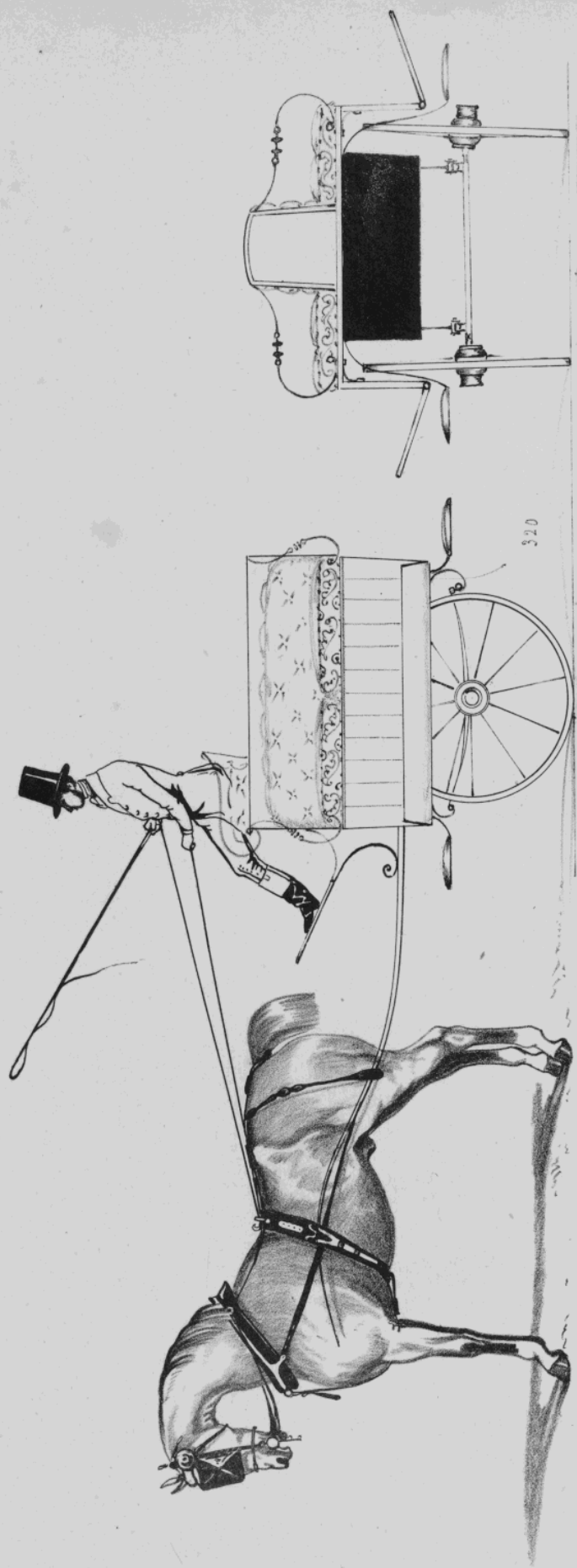
Guillon, 21, rue Lamartine.









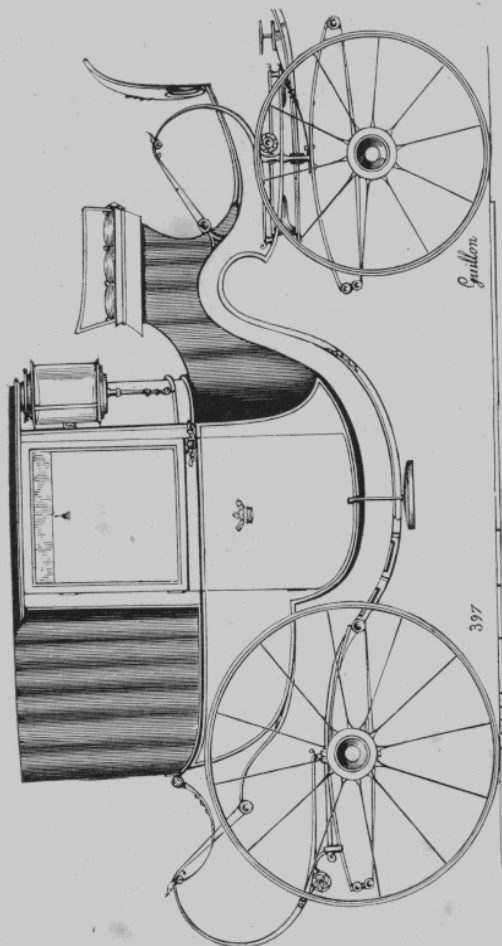


Publié par Guillou.

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

*Chariot de Côté
de M^r. Georges B. G. de Londres.
entré sous le n^o 1007.*

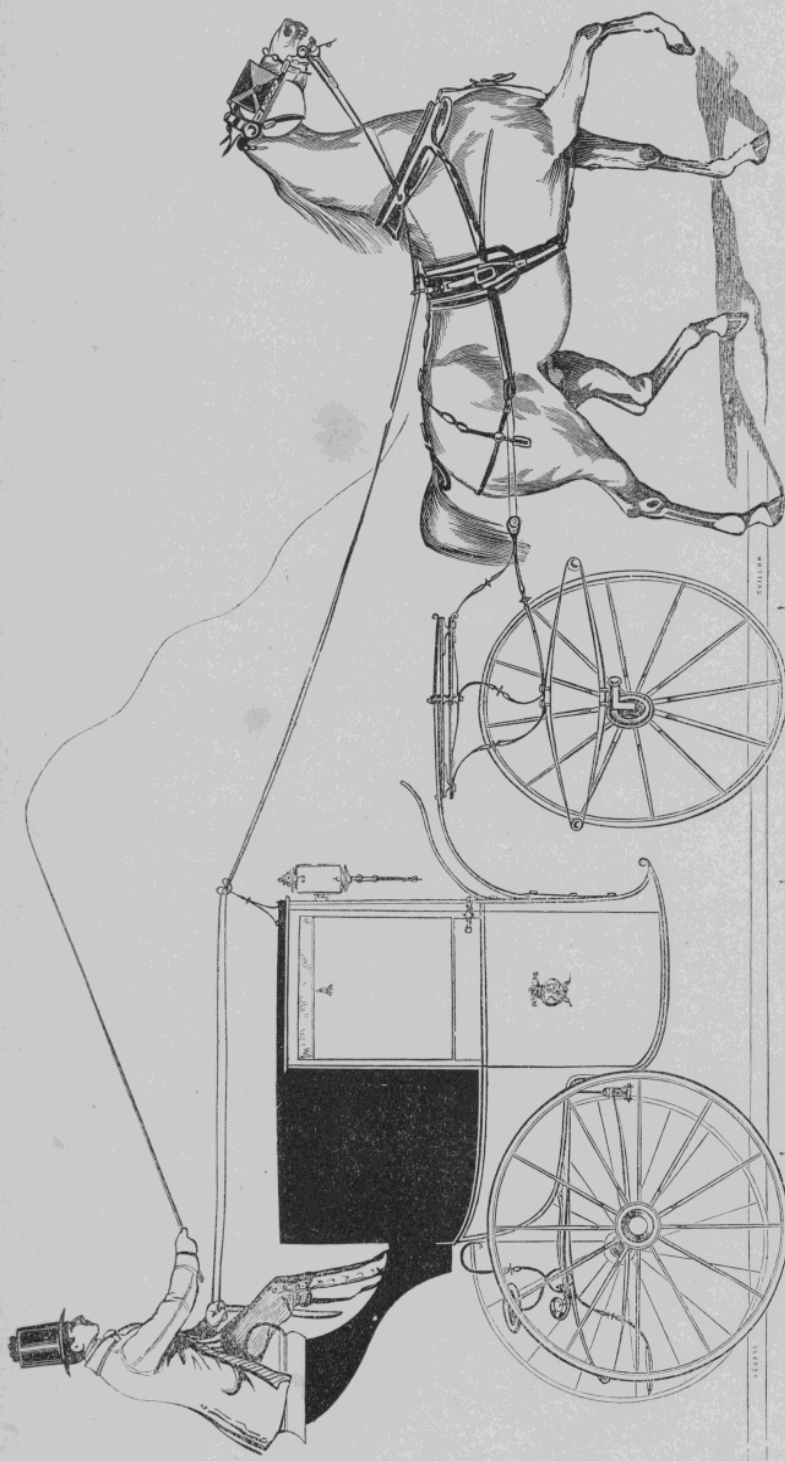




N° 377.

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

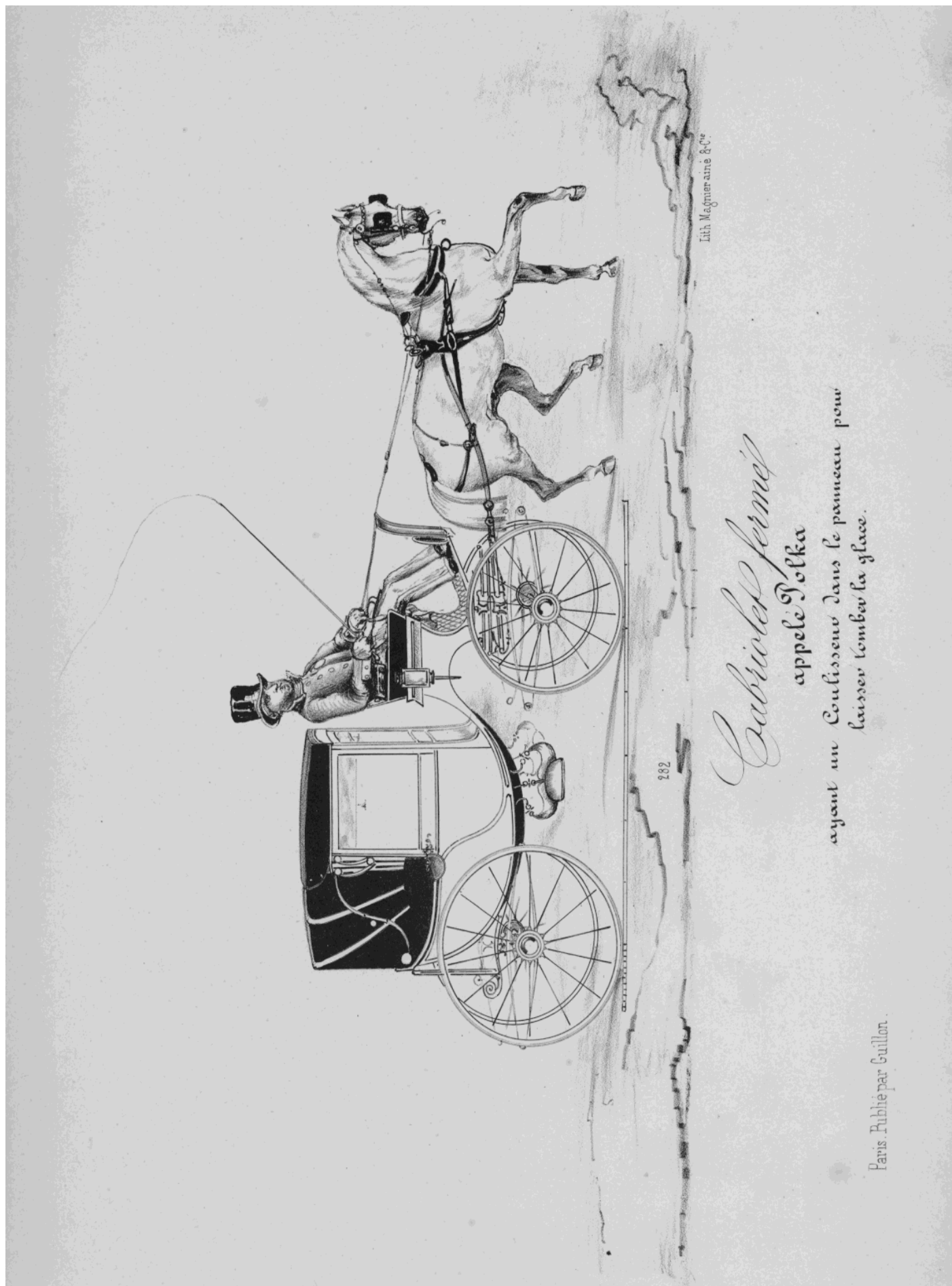
Guillon, rue Lamartine, 21.



N° 396.

COUPÉ A 3 ROUES, de M. MOREL THIBAUT.

Guillon, 21, rue Lamartine.



Lith. Magnien aîné & Co.

282

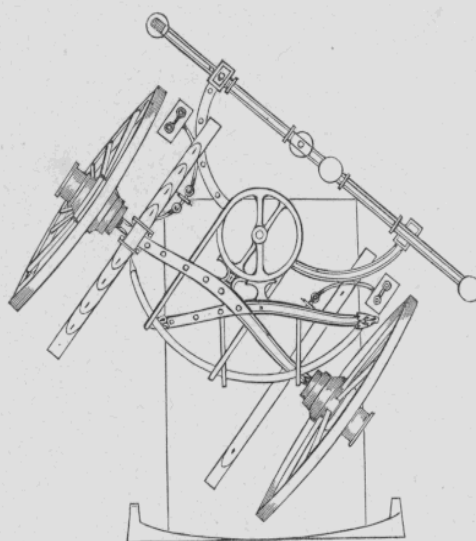
*Cabriolets fermés
appele Polka*

*ayant un coulisser dans le panneau pour
laisser tomber la glace.*

Paris. Publie par Guillon.

ADHÉRENT AU BROUGHAM N° 330.

Échelle au 24^e

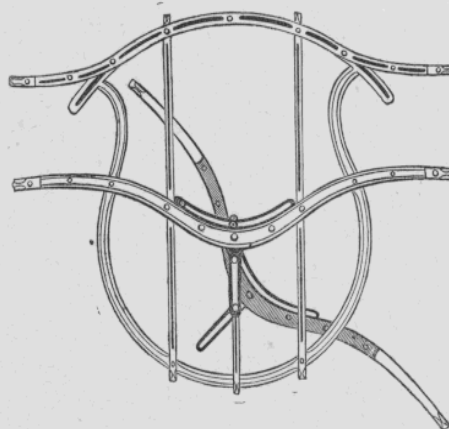


Avant-Train à petit rond et à cheville avancée.

Guillon, 21, rue Lamartine.

ADHÉRENT AU BROUGHAM N° 258.

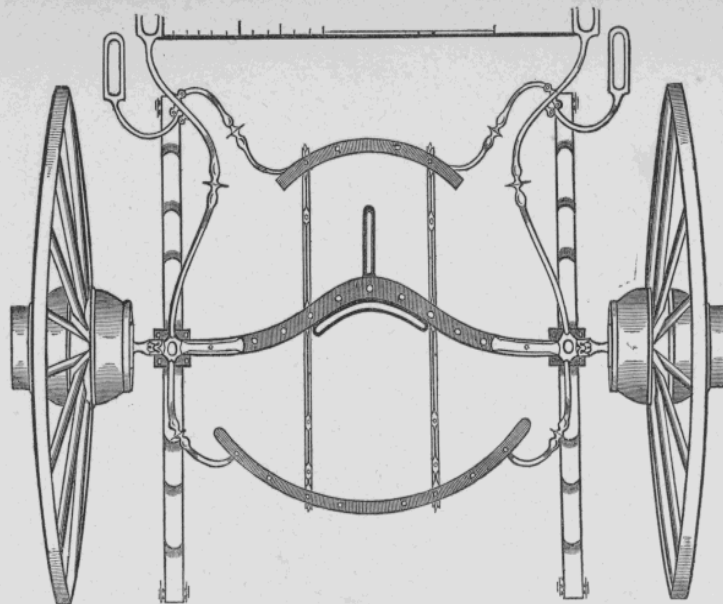
Échelle au 16^e



Dessus d'Avant-Train à 2 chevilles.

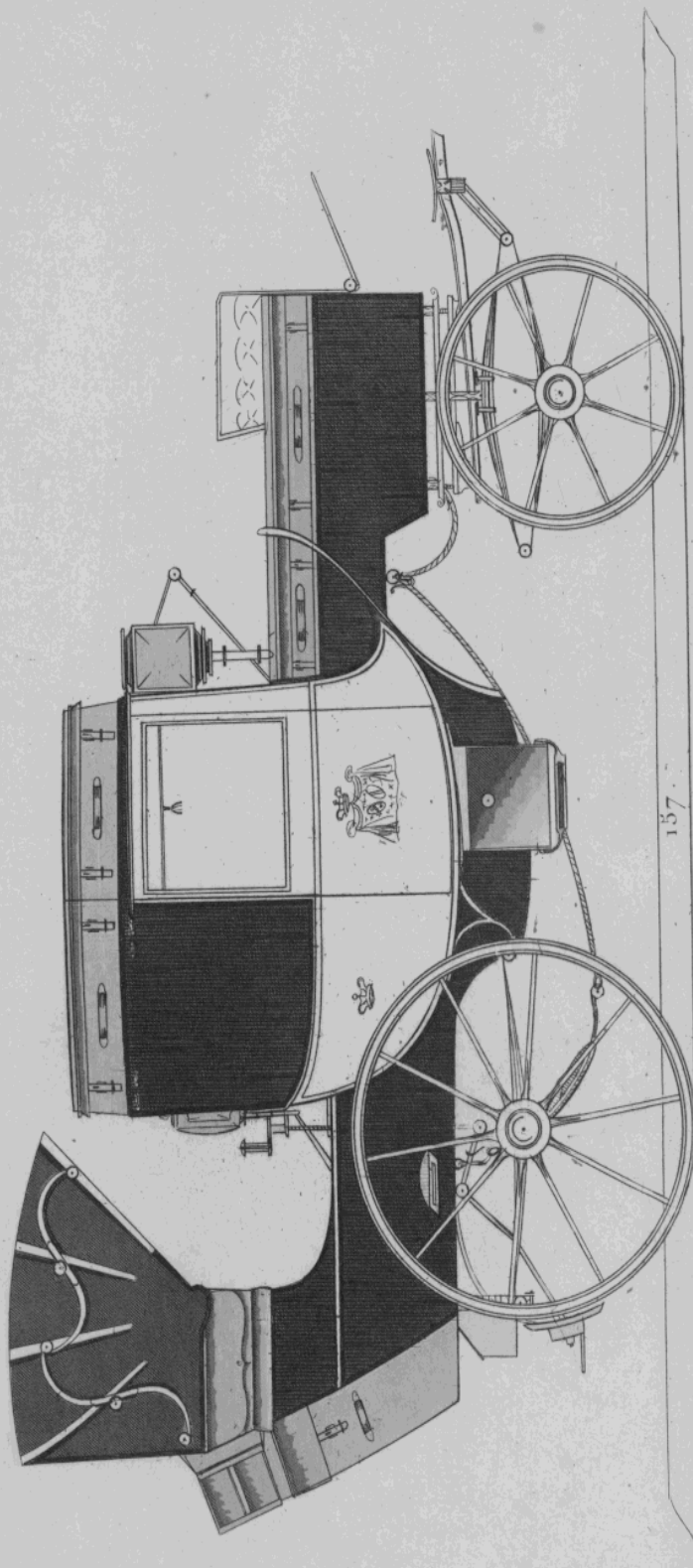
N° 259.

Échelle au 16^e



Dessous d'Avant-Train à 2 chevilles.





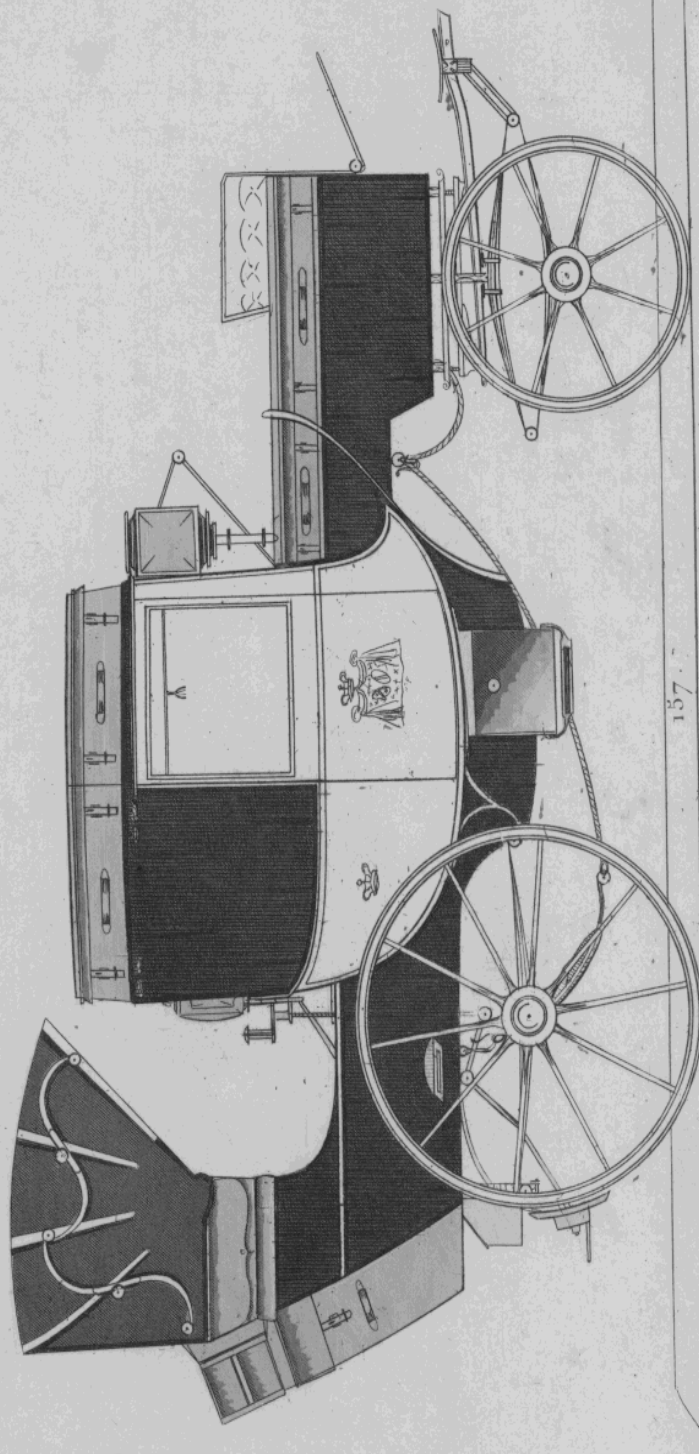
137

Coupé équipé pour le voyage, avec table, buffet et lit à l'intérieur.

Déposé.

Paris, Guillon, rue Lamarck, 21.

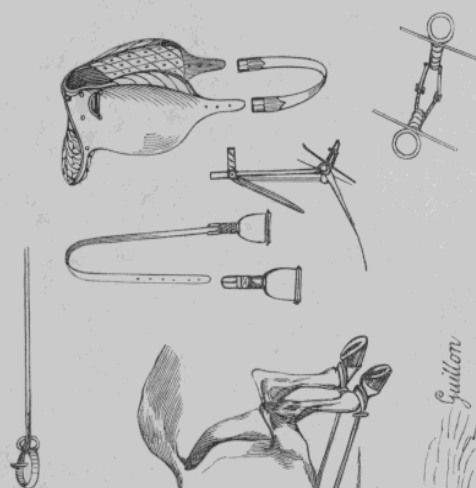




Coupe équipée pour le voyage, avec table, buffet et lit à l'intérieur.

Paris, Guillon, rue Lamarck, 21.

Dessiné par

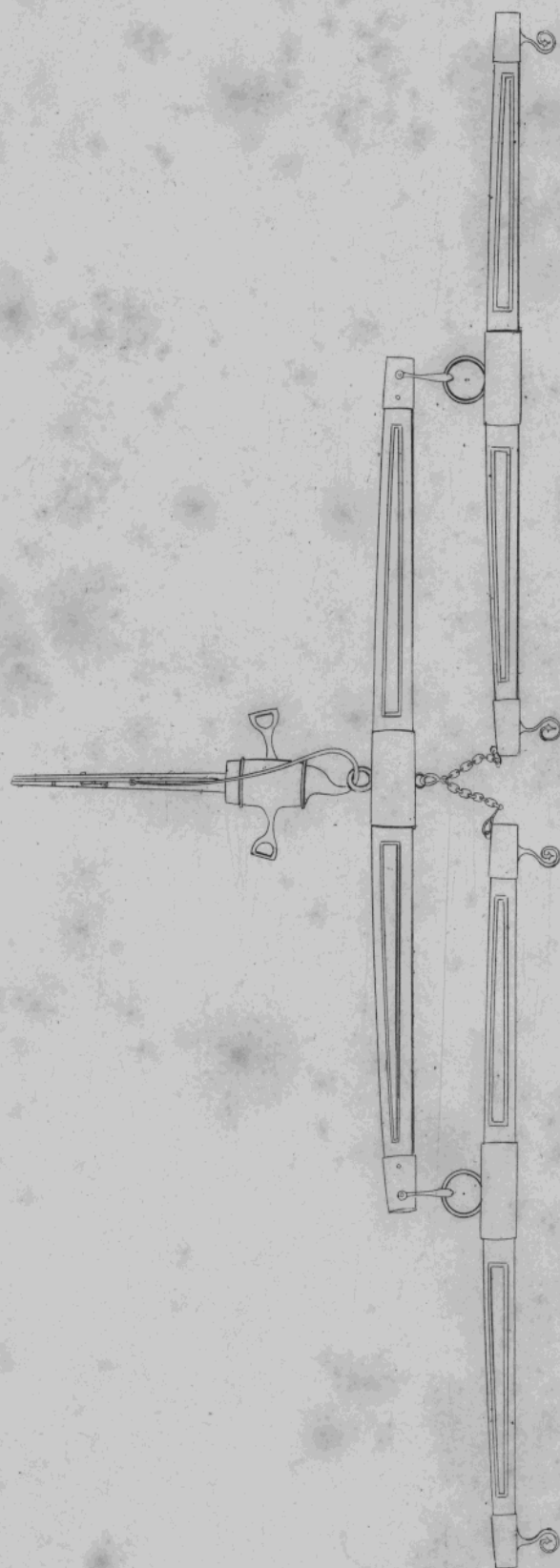


Guillon, del.

N° 310.

TRAVAIL A BRICOLE.



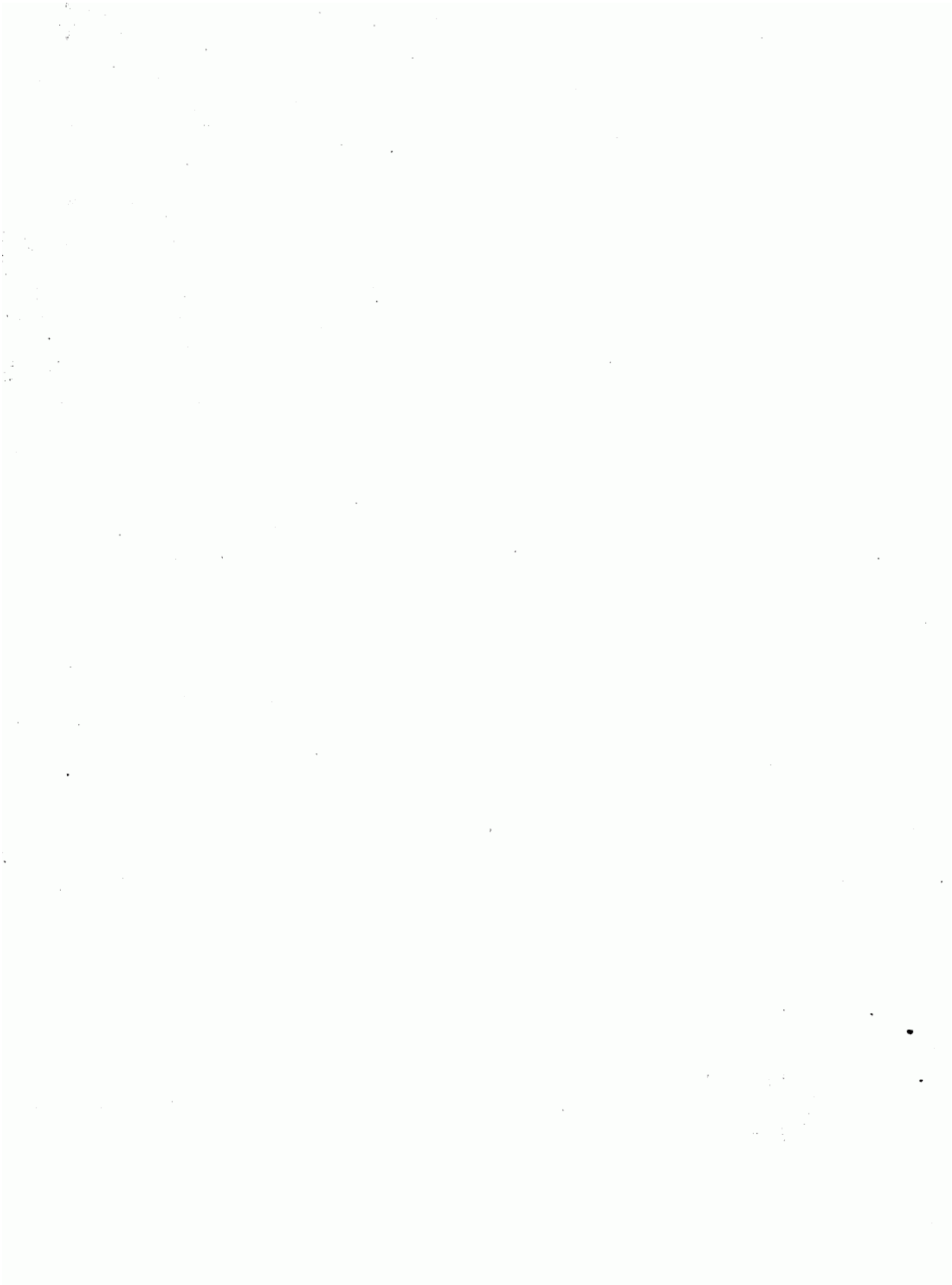


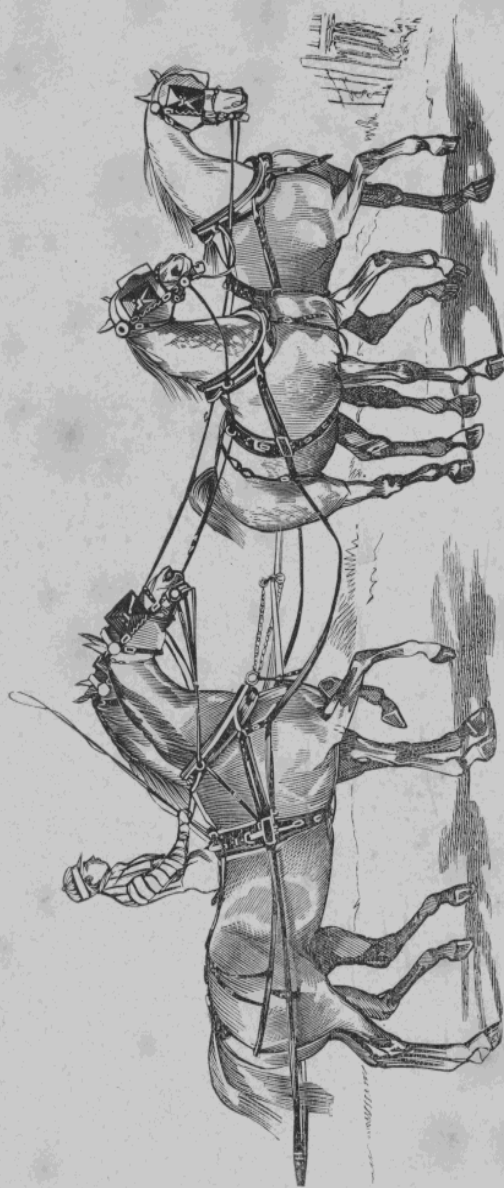
57.

Grande voûte d'attelage à 4 et à grandes guides.

Paris, Gullon, 64, Rue Coquenard.

Déposé.

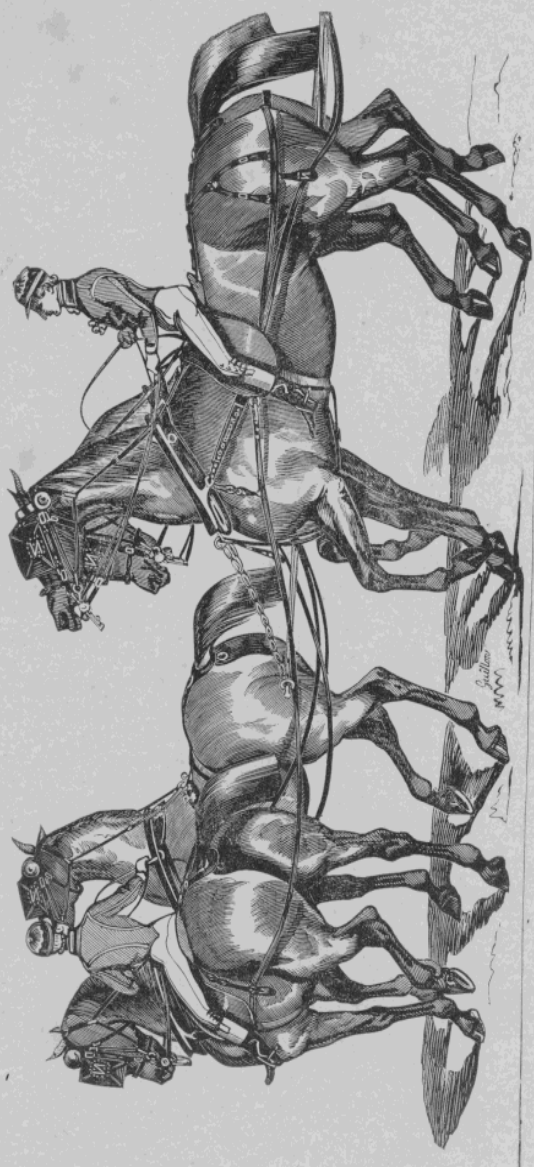




N° 398.

DAUMONT A DEMI-GRANDES GUIDES.

Guillon, 21, rue Lavartine.

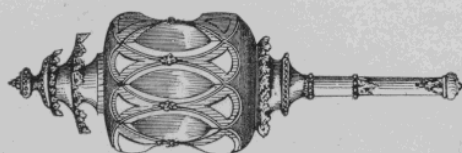


N° 394.

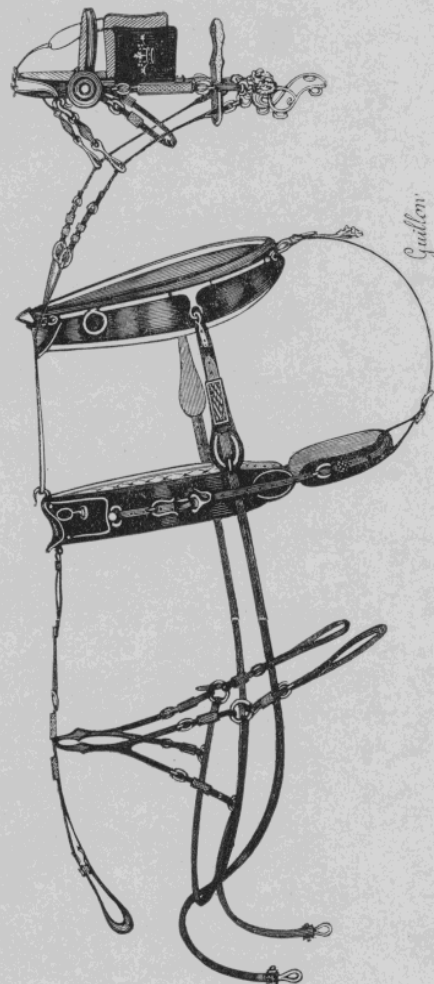
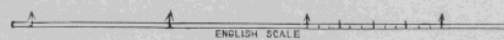
HARNAIS DE DAUMONT, par M. PEARIS J. — Exhibés sous le n. 100.

Guillon, 21, rue Lamartine.

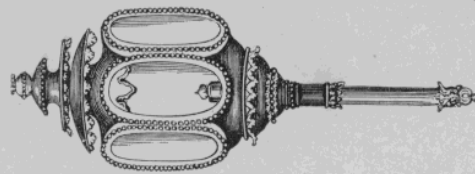




LANTERNE de MM. Bernou, Enocq et C^e.

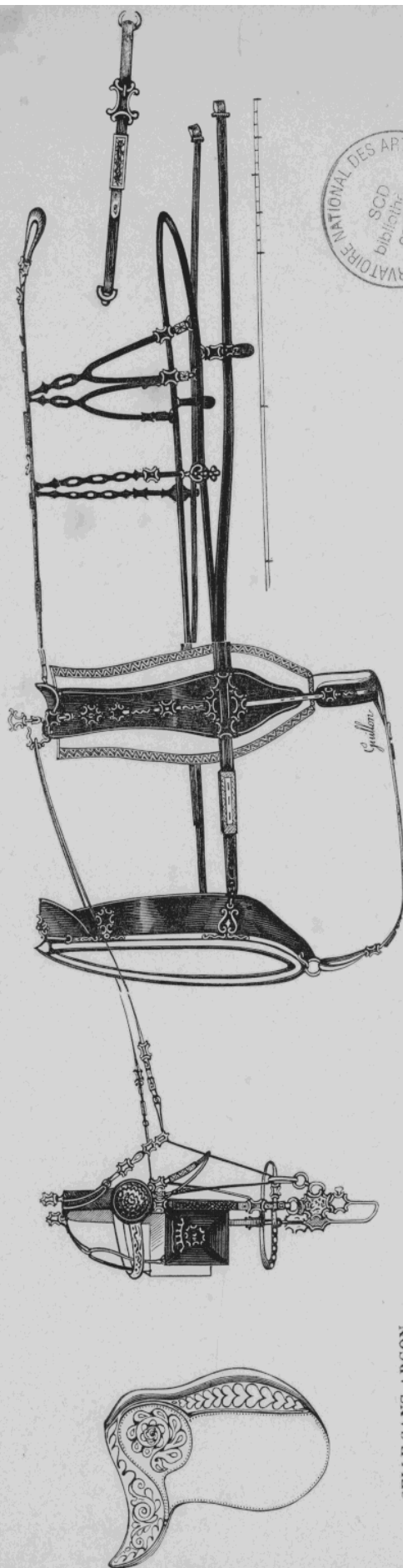


N^o 397.
HARNAIS DE CABRIOLET, de MM. Duraud, Estachon et C^e.



LANTERNE de MM. Bernou, Enocq et C^e.





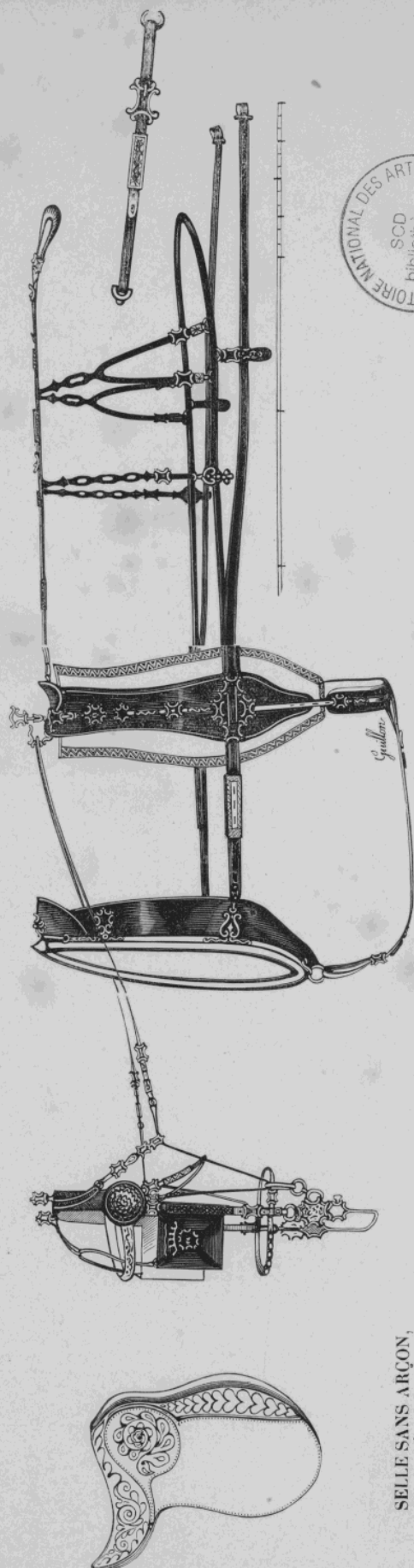
SELLE SANS ARÇON,
montée sur cuir.

N° 372.

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

Guillon, 21, rue Lamartine.





SELLE SANS ARÇON,
montée sur cuir.

N° 372.

Guillon, 21, rue Lamarline.

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

