

Très nombreuses, d'une très grande variété de formes et de modèles répondant à toutes les nécessités quotidiennes, longs voyages, promenades, déplacements en ville ou à la campagne, cérémonies, chasses, sports, loisirs, les voitures hippomobiles ont tenu dans la société du XIX<sup>e</sup> siècle une place comparable à celle des automobiles de notre époque. Témoins d'un artisanat, puis d'une industrie d'une qualité sans rivale, elles constituent un patrimoine original, aujourd'hui très réduit, méconnu et dont la mise en valeur reste à faire. Sur les 400 voitures relevant actuellement de la propriété publique, les Haras Nationaux en possèdent 250. Une vingtaine, en dépôt au Haras du Pin, a fait l'objet de mesures de protection au titre des Monuments Historiques en 1987. Régulièrement attelées, elles plongent le public dans l'émerveillement et le rêve.



L'Inventaire recense, étudie et fait connaître le patrimoine historique et artistique de la France.  
Conçu comme un outil de tourisme culturel, les Itinéraires du Patrimoine conviennent à emprunter les chemins du patrimoine.



ISBN 2.908621.03.7

# HARAS NATIONAL DU PIN VOITURES HIPPOMOBILES ORNE

Document réalisé par  
le Service régional de l'Inventaire de Basse-Normandie  
à l'occasion de  
*La journée portes ouvertes des Monuments Historiques*  
15 septembre 1991

La documentation constituée dans le cadre de  
*l'Inventaire topographique du Canton d'Exmes*  
est consultable à :

Caen  
Service Régional de l'Inventaire  
22 rue Jean-Eudes  
Tél. 31 86 37 10

Textes

Jean-Louis Libourel  
Conservateur du Patrimoine

Photographies

Pascal Corbierre



Publié avec le concours de  
la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Basse-Normandie



Prix : 20 F

5  
ITINÉRAIRES  
DU PATRIMOINE



## HARAS NATIONAL DU PIN VOITURES HIPPIOMOBILES

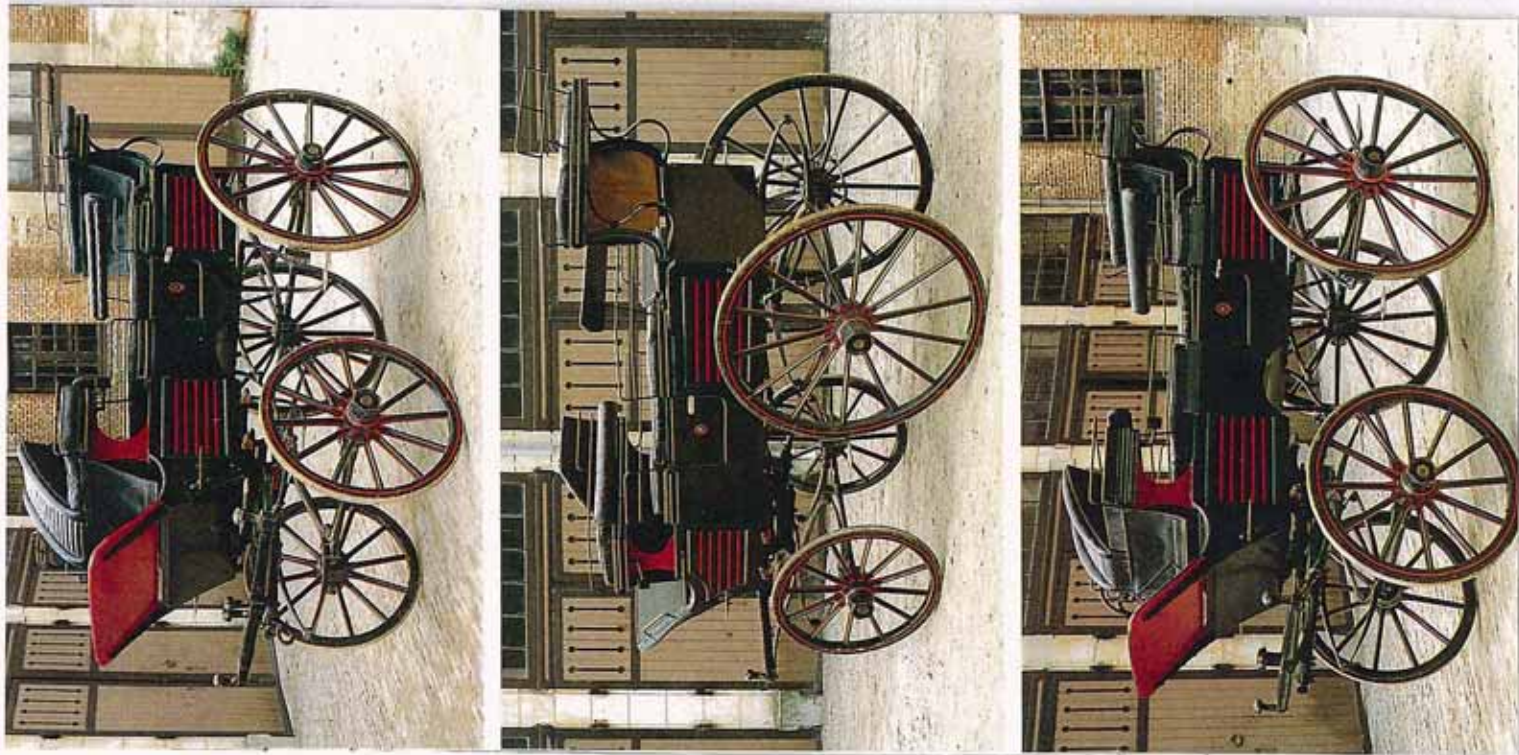
Objet d'art, objet de luxe, objet utilitaire, signe social avant tout, la voiture a tenu une place primordiale dans la société. D'une très grande variété de formes et de modèles, répondant à toutes les nécessités quotidiennes, longs voyages, promenades, déplacements en ville ou à la campagne, cérémonies, chasse, sports, loisirs, les voitures hippomobiles furent très nombreuses. Aujourd'hui en très petit nombre, elles constituent un patrimoine authentique que témoignait de savoir-faire, de techniques, également d'un art de vivre, d'une culture. Instruments du rêve, elles évoquent le faste des cortèges et des cérémonies, les prouesses et la virtuosité sportives, le voyage surtout, et, avec lui, l'aventure, le mouvement, la liberté.

Pendant plus de deux siècles, de la fin du XVII<sup>e</sup> au début du XX<sup>e</sup>, la France s'est imposée dans la construction hippomobile comme le premier pays du monde pour la qualité, la beauté, l'élégance, la solidité de ses fabrications. La plupart des cours européennes du Portugal à la Russie, la noblesse, les grands propriétaires, les financiers, les industriels du vieux continent et du nouveau monde, ont très souvent commandé leurs voitures à Paris. A partir du XIX<sup>e</sup> siècle, l'art de la carrosserie, abandonnant la richesse décorative qui le caractérisait jusqu'alors, s'exprime à travers la légèreté et la pureté des lignes et des volumes, la souplesse et le confort des suspensions, la création de modè-

les nouveaux, répondant aux exigences accrues des maîtres, de plus en plus nombreux à mener leurs équipages. Aujourd'hui très réduit, ce patrimoine original est aussi très méconnu. On ne peut avancer de chiffres que pour les collections et musées relevant de la propriété publique : ils totalisent près de 400 voitures, réparties en une cinquantaine de lieux. Les deux-tiers appartiennent aux vingt-trois Haras nationaux.

Ceux-ci détiennent en effet, la plus grande partie du patrimoine hippomobile public, 250 voitures constituant la plus grande collection de véhicules du XIX<sup>e</sup> siècle : la plupart destinés à un usage sportif, breaks, dog-carts, wagonnettes, phaétons, charrettes anglaises... mais aussi des voitures de ville ou de voyage, omnibus, mildors, coupés... et quelques pièces prestigieuses, comme le park-drug et le grand coupé de poste du Pin, classés Monuments historiques, ou l'exceptionnel carrick à pompe de Saint-Lô, seule voiture de ce genre actuellement attelée en France.

Ces voitures, maintenues presqu'elles en service, attelées aux étables des haras, font régulièrement l'admiration du public à l'occasion de manifestations équestres et constituent un patrimoine « vivant », combinant harmonieusement l'art de la carrosserie, l'art de la selle, et celui, très subtil, de la conduite en guides.



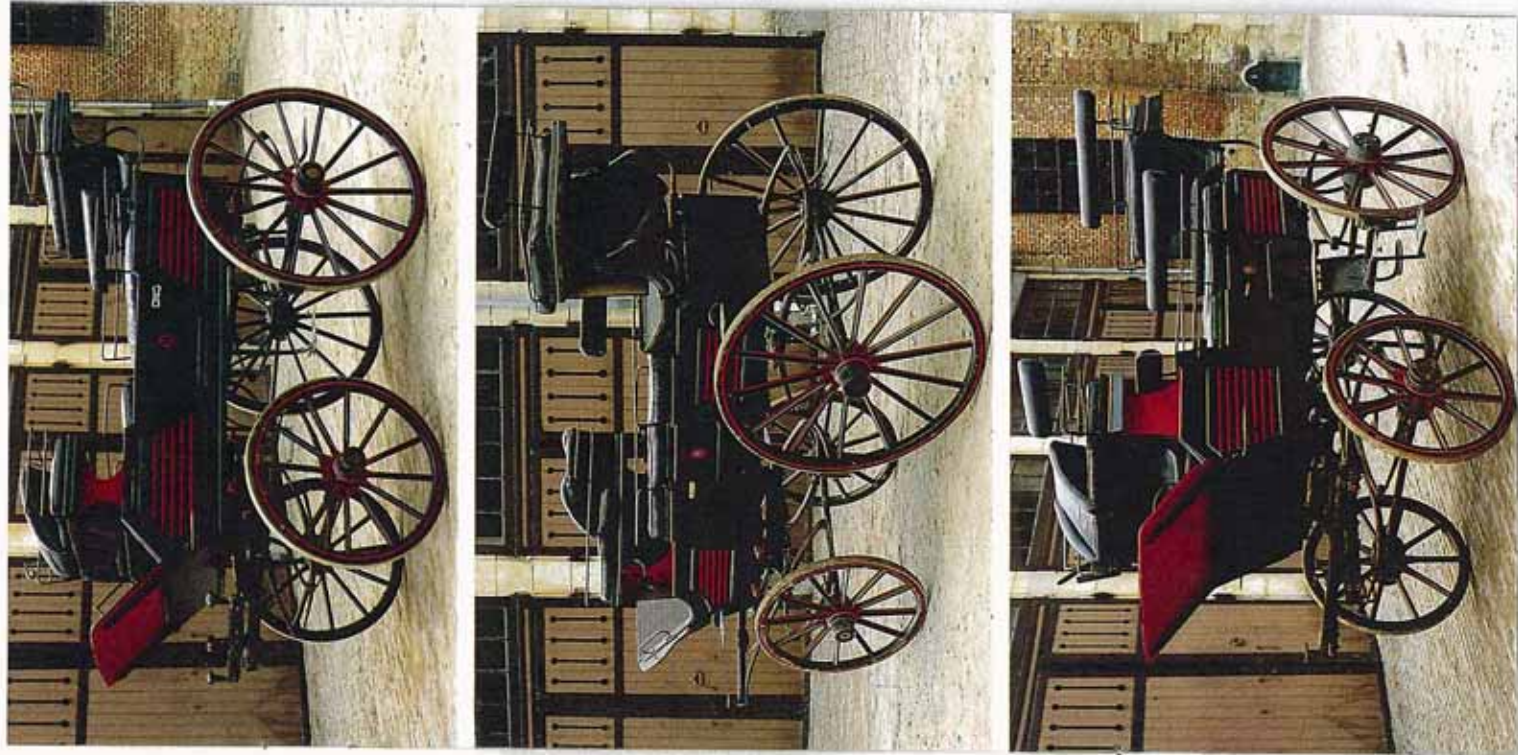
1. Break, par le carrossier Hivrel.  
2. Break, par le carrossier Felber.  
3. Break, par le carrossier Cotel.

Ces voitures ne constituent pas une collection à proprement parler. Elles ont été acquises dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle pour la plupart, par le Service des Haras pour des besoins et des activités bien spécifiques : assurer certains déplacements et transport de personnes, sans doute, mais surtout éduquer et entraîner les chevaux. Quelques voitures de maîtres sont venues s'y ajouter, données par des châtelains voisins lorsque, motorisés, ils eurent besoin de leurs remises pour y ranger leurs automobiles. Quelques acquisitions et dons récents ont complété cet ensemble unique.

Si les « jolies voitures » mentionnées en 1820 par l'écrivain Américain Washington Irving, lors d'un passage au Pin, ont disparu, et sans doute aussi - le char-à-bancs et le vis-à-vis attelés en poste et les deux omnibus - du cortège impérial qui conduisit Napoléon III de la gare d'Argentan au haras en 1863, ce dernier possède cependant un patrimoine hippomobile remarquable, tant par le nombre des véhicules, une vingtaine, que par leur qualité : un ensemble rare de sept breaks de chasse et de promenade, dont six de grand modèle, un élégant phaéton à capote, un monumental coupé de voyage, véritable pièce de musée, un park-drag aristocratique, un bel omnibus, un rarissime milord fermé, quatre étonnantes squelettes de dressage, un gracieux tilbury, une charrette anglaise classique, une charrette rurale que sa fabrication locale pare d'un intérêt tout particulier, et un dog-cart à quatre roues sportif et racé, hélas altéré par une modification inopportune. Presque toutes fabriquées à Paris, l'une des toutes premières capitales de la carrosserie, signées par des carrossiers importants, cé-

lèbres même, elles possèdent une qualité d'exécution parfaite. Elles donnent une image exacte des remises des grandes propriétés du siècle dernier, où les voitures étaient nombreuses et adaptées aux exigences de la vie quotidienne des maîtres : grands voyages, ou, plus fréquemment, courts déplacements à la ville pour les courses ou les affaires, ou dans les propriétés voisines pour les visites ou obligations de la vie mondaine, enfin les activités de plein air, sport, chasse, promenade, exercice des chevaux... Sauf indications particulières, elles sont toutes sous la livrée des Haras nationaux, bleu marine très foncé, presque noir, rechampi de filets rouge vif. Le landau, la berline, la calèche et le coupé de ville, voitures alors très répandues, manquent ici. Mais leur absence est largement compensée par la présence d'un monumental coupé de poste, chef-d'œuvre de carrosserie, d'un milord fermé dont la rareté fait de lui une pièce quasiment unique, et d'un park-drag dont le prestige éclipsé tous les modèles de l'époque. Si les voitures de sport dominent, leur nombre s'explique par le caractère spécifique du haras et leur usage exclusif pour l'éducation et le travail des chevaux, la « collection » du Haras-du-Pin aurait pu être la collection - idéale - d'un châtelain passionné par le sport d'attelage et la chasse.

A l'exception du dog-cart à quatre roues, trop modifié, elles ont été protégées au titre des Monuments Historiques en 1987 : inscrites sur l'Inventaire supplémentaire (Insc. Inv. M. H.) ou classées parmi les Monuments Historiques (Clas. M. H.).



4. Break.  
5. Break, par le carrossier Benzenger Fils.  
6. Break, par le carrossier Mühlbacher.

### Break (photo 1)

Grand Break de chasse et de promenade, construit à Paris entre 1847 et 1870 par le carrossier Hurel. Numéro de série 541.

L. : 320 cm ; l. : 150 cm ; H. : 220 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Hurel fonde son entreprise en 1847, au n° 2 rue Houssaye ; en 1849, il installe son magasin de vente au n° 21 avenue des Champs-Élysées et ses ateliers de carrosserie et de peinture au n° 32 rue Valois-du-Roule. Il est admis à l'Exposition universelle de Paris en 1855. Son activité cesse entre 1866 et 1870.

Le break est, à l'origine, une voiture destinée au dressage de jeunes chevaux ; son nom vient du verbe anglais « to break », qui signifie, en terme de manège, rompre, dresser. D'invention française, dérivant du char-à-bancs, il subit rapidement des transformations pour être adapté au transport des personnes. C'est un véhicule sportif, pour la vie à la campagne : exercice des chevaux, chasse, promenade. Son usage pratique en fait, à partir de 1860, une voiture très répandue, qui connaît un vif succès en Angleterre et aux États-Unis sous des variantes nombreuses : Body-break, Roof-seat-break, Built-up-break, Wagonette-break... Le grand break de chasse et de promenade, shooting break pour les Anglais, hunting break pour les Américains, est sans doute le modèle le mieux réussi. Adopté massivement par les Haras nationaux, qui en possèdent quarante-cinq, il est le symbole même de leurs équipages, sous l'appellation de « break réglementaire » des Haras. C'est une grande voiture, à quatre roues, à caisse rectangulaire découverte, accessible par deux portières latérales, et contenant deux sièges transversaux en vis-à-vis, pour quatre personnes. A l'avant, un siège élevé pour le meneur et un passager ; à l'arrière, un siège, généralement pour deux valets, est surélevé au-dessus de la caisse par des consoles métalliques. Le grand break s'attelle à quatre chevaux menés la plupart du temps en grandes guides, quelquefois en poste.

Six grands breaks de chasse et de promenade sont conservés au Haras-du-Pin. Ils sont suspendus sur des ressorts elliptiques, dits ressorts à pincettes ; sur leurs pan-

neaux de caisse, de fausses jalousies décoratives simulent la présence de compartiments à chiens ; leurs garnitures, coussins, dossiers, jupes de sièges, sont en cuir noir. Le break Hurel comporte un passage de roues en arc surbaissé, et une mécanique à volant horizontal.

### Break (photo 2)

Grand break de chasse et de promenade, construit à Paris, entre 1885 et 1895, par le carrossier Felber. Numéro de série 1357.

L. : 355 cm ; l. : 156 cm ; H. : 230 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Charles Felber crée une fabrique de voitures de luxe en 1875 au n° 157 boulevard Haussmann ; il la déplace en 1885 aux numéros 161 et 163. En 1895 son magasin est au n° 40 avenue des Champs-Élysées. Il obtient une médaille d'argent à l'Exposition universelle de Paris en 1878 et des médailles d'or en 1879 et 1884. Son fils lui succède entre 1901 et 1905.

Le break Felber possède un passage de roues à profil droit ; il est équipé d'une mécanique à manivelle.

### Break (photo 3)

Grand break de chasse et de promenade, construit à Paris, entre 1847 et 1905, par le carrossier Cotel. Numéro de série 567.

L. : 325 cm ; l. : 150 cm ; H. : 220 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Cotel fonde son entreprise en 1847, au n° 11 avenue Matignon. En 1860, il installe son magasin de vente au n° 8 rue Saint-Honoré ; ses ateliers restent avenue Matignon, au n° 17. A sa mort, entre 1861 et 1865, l'entreprise échoit à sa veuve, et succède, entre 1866 et 1870, au carrossier Hurel, au n° 21 avenue des Champs-Élysées. Elle obtient une médaille d'argent à l'Exposition universelle de Paris en 1878. 200 voitures neuves et d'occasion, prêtées à livrer, sont présentées dans ses magasins en 1885 ; 300 en 1890 ; 500 en 1900. La maison Cotel disparaît entre 1901 et 1905.

7. Break, par le carrossier Mühlbacher.

8. Squelette de dressage.

9. Phéon, par le carrossier Leloir.



Le break Cotel possède un passage de roues en arc surbaissé ; il est muni d'une mécanique à volant vertical.

### Break (photo 4)

Grand break de chasse et de promenade, de construction anonyme. L. : 310 cm ; l. : 160 cm ; H. : 230 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

L'absence de marque de carrossier ne permet pas de connaître le lieu d'exécution de cette voiture, rétrospective peut-être vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle si l'on considère comme élément de datation probable, le fond plat de la caisse, sans passage de roues, comparable à celui des brisques, sorte de calèches très en vogue dans la première moitié du siècle ; la comparaison avec d'autres breaks de ce type semble confirmer cette datation, ainsi qu'une peinture d'Eugène Lami, *Arrivée aux courses de Chantilly*, datée de 1848, montrant un break à fond plat, très proche du break du Haras-du-Pin, équipé d'une mécanique à manivelle.

### Break (photo 5)

Grand break de chasse et de promenade, construit à Nancy par le carrossier Benzenger Fils. L. : 330 cm ; l. : 150 cm ; H. : 235 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Les dates d'activité de la firme Benzenger ne sont pas connues ; on sait qu'elle existait en 1841. Break à passage de roues à profil droit, et à mécanique à manivelle. Cette belle voiture construite en province, possède la même qualité d'exécution que les fabrications parisiennes précédentes, auxquelles elle est en tous points comparable. Elle montre que certaines productions provinciales pouvaient égaler celles de la capitale, réputées sans rivales.

### Break (photo 6)

Grand break de chasse et de promenade, construit à Paris, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, par la firme Mühlbacher. L. : 375 cm ; l. : 165 cm ; H. : 248 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les Mühlbacher sont des charrons strasbourgeois. Ils s'installent à Paris comme carrossiers en 1828, au n° 14 rue de la Planche, puis sur les Champs-Élysées en 1838. Frères et fils formeront une véritable dynastie, active jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale.

Le break Mühlbacher, le plus important de l'ensemble, possède un passage de roues à profil droit, des essieux à fusées royales et une mécanique à levier.

### Break (photos 7 et 25)

Break de chasse et de promenade, construit à Paris par la firme Mühlbacher, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L. : 285 cm ; l. : 155 cm ; H. : 198 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Break vert foncé et jaune, à passage de roues en arc surbaissé, et mécanique à levier. De fausses jalouses décoratives simulent des compartiments à chiens. Les garnitures des sièges sont en drap beige. Ce break, de la même famille que les précédents, se singularise par l'absence de portières sur les côtés de la caisse et par le fait que le siège arrière surélève sur des consoles métalliques, peut se démonter rapidement, réduisant de huit à six le nombre de places et modifiant la silhouette de la voiture.

### Squelette (photo 8)

Le harnis possède quatre squelettes, trois anonymes et un du carrossier parisien Leloirieux, construits dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L. : 340 cm ; l. : 156 cm ; H. : 215 cm. Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

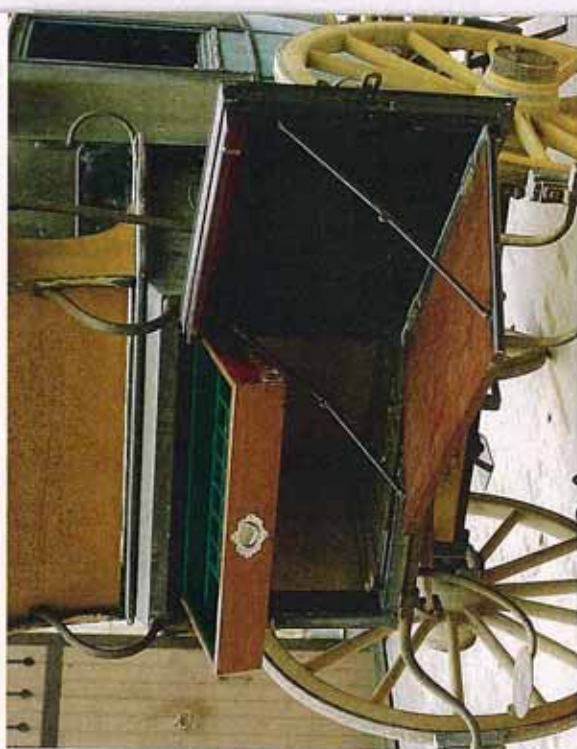
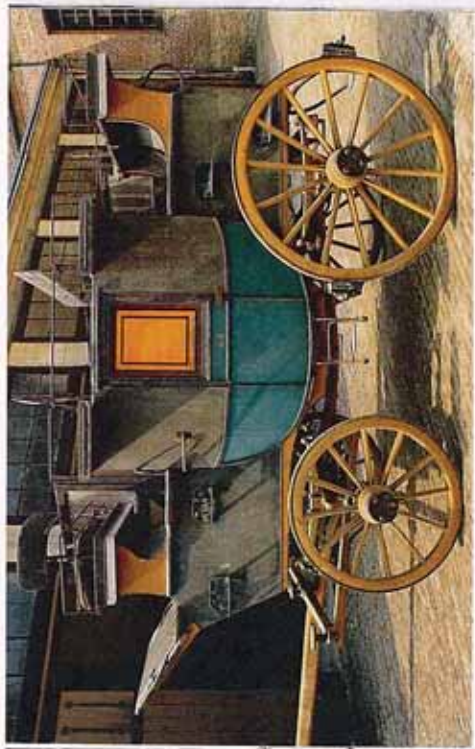
10. Park-drag, par les carrossiers Holland & Holland (Cl.) C. Jacques). 11. Park-drag, détail : coffre arrière et son équipement.

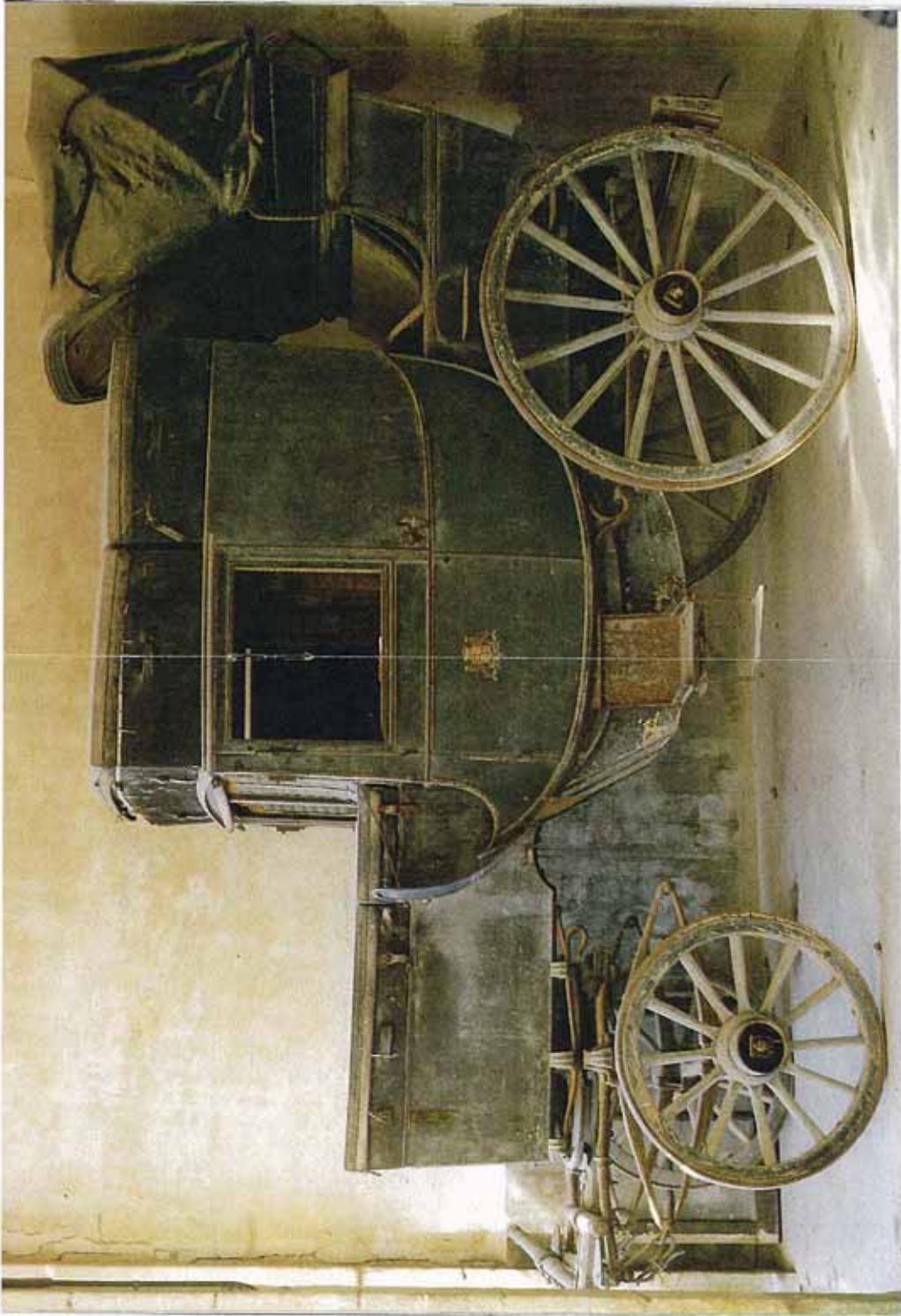
12. Park-drag, détail : plaque d'ivoire portant la marque des carrossiers Holland & Holland.

Double page suivante : 13. Coupé de voyage, par les carrossiers Berthoz et Gouillon.

14. Coupé de voyage, détail : rabat capitonné dissimulant la lanterne éclairant l'habitacle.

15. Coupé de voyage, détail : lanterne éclairant l'habitacle.





Appartenant à la famille des breaks, le squelette doit son nom à l'absence de toute partie carrossée et à sa structure entièrement apparente, telle un squelette. Réduit aux éléments essentiels, traités avec le plus de solidité possible, il sert à l'exercice quotidien des chevaux et surtout au dressage des plus jeunes : leur fougue et leur inexpérience mettaient en danger tout autre type de voiture équipée d'une caisse, qui ne résisterait ni aux chocs, ni aux versements éventuels. On l'attribue à deux chevaux, l'un dressé et sûr, le maître, l'autre, un jeune cheval à dresser, l'écolier. Le squelette est formé d'un train à quatre roues réunies par une robuste flèche axiale portant un siège de cocher élevé sur des ferrures, et un étroit plancher où les aides du dressieur se tiennent debout et d'où ils peuvent sauter rapidement, en cas de besoin, pour maintenir les chevaux. Seul le train avant possède une suspension par ressorts elliptiques. La mécanique est actionnée par un volant vertical. Rares dans les remises particulières, les squelettes ne se trouvaient que dans les établissements où l'on dressait des chevaux ; les Haras nationaux en possèdent trente-cinq.

### Phaéton

(photos 9, 24 et couverture)

Stanhope phaéton construit à Paris dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par la firme Lelorieux.  
L. : 263 cm ; l. : 146 cm ; H. : 245 cm.  
Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Victor Lelorieux s'installe à Paris en 1844, au n° 2 rond-point des Champs-Élysées. Il obtient deux mentions honorables à l'Exposition universelle en 1855. Entre 1861 et 1865, les frères Lelorieux ouvrent des ateliers et un magasin de vente au n° 5 avenue de la Grande Armée. En 1870, ils possèdent un atelier au numéro 8 rue Brunel. En 1875, ils ont un nouvel atelier rue Saint-Didier et une succursale à Lille. En 1880 leur magasin est au n° 64 avenue de Wagram, où il se trouve encore en 1905, sous la raison sociale Lelorieux et Compagnie. La maison Lelorieux a été le plus important fournisseur des Haras nationaux, qui possèdent aujourd'hui cinquante-sept voitures de cette marque. Le phaéton emprunte son nom à la mythologie : Phaéton, fils d'Hélios, le Soleil, voulut conduire le char de

son père et faillit, par son inexpérience, embraser l'Univers. Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, ce nom a été donné à des voitures légères et rapides, pour la promenade ou les courts déplacements. À partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, leur caractère sportif ne cesse de s'affirmer à travers des lignes de plus en plus épurées. Les variantes du phaéton sont nombreuses : Crane-neck-phaéton, Highflyer-phaéton, Mail-phaéton, Double-phaéton, Spider-phaéton... Toujours mené par son propriétaire, le phaéton se caractérise par un siège arrière important et confortable, élevé sur la caisse qui contient, à l'arrière, un petit siège pour un ou deux domestiques.

Le modèle du haras du Pin appartient à la catégorie des Stanhope phaétons, du nom de Fitzroy Stanhope qui aurait dessiné les plans du premier, vers 1830. La caisse comprend un grand siège en rotonde, à dossier capitonné de cuir noir et abrité sous une capote de cuir doublée du même drap bleu que les coussins et la jupe du siège. Elle comporte un passage de roues à profil droit et repose sur des ressorts elliptiques. La mécanique est actionnée par un volant vertical. Cette voiture élégante et sportive s'attèle correctement à deux chevaux.

### Park drag (photos 10 à 12)

Construit à Londres vers 1890 par la firme Holland & Holland.  
L. : 392 cm ; l. : 164 cm ; H. : 250 cm.  
Clas. M. H. 1987.

Il a appartenu à un aristocrate hollandais, le baron de Zuylen de Nyevelt de Haar, président fondateur, avec le comte de Dion, de l'Automobile Club de France en 1895. Il a été donné au Haras-du-Pin par la veuve du baron de Zuylen, née Rothschild, après le décès de son mari en 1934.

Avec le Mail-coach, le Stage-coach et le Road-coach, le Park-drag fait partie de la prestigieuse famille des coachs, dont le prototype, le Mail-coach, apparut en Angleterre en 1784. Ce fut d'abord une voiture pour le service du courrier, puis

16. Coupé de voyage : vue intérieure.

17. Coupé de voyage, détail : poignée en bronze ciselé, servant de prise pour monter en voiture.



pour le transport des voyageurs, avant de devenir, vers 1860, la voiture privée la plus recherchée des amateurs d'atelage. Toujours attelée à quatre chevaux et menée en grandes guides par son propriétaire, dont elle atteste la fortune, la virtuosité sportive et le bon goût, elle occupe le sommet de la hiérarchie hippomobile. Qualifiée de « *voiture par excellence* » par le duc de Beaufort, cette voiture, alliant une exécution de grand luxe à la pratique d'un sport raffiné, a contribué à l'éclat de tous les rassemblements élégants de la haute société mondaine et sportive. Aujourd'hui, elle est le rêve de tout collectionneur et de tout meneur expérimenté. Moins de quarante sont actuellement connues en France, dont quatre dans les collections publiques.

Le park-drag est une voiture de loisir, utilisée pour la promenade, les parties de campagne, les pique-niques et pour se rendre à l'hippodrome, où elle fait office de tribune privée. Il est constitué d'une caisse de berline, à deux fonds arrondis contenant chacun un siège pour deux personnes, placée entre deux coffres volumineux, pour le rangement de matériel à l'avant, et le nécessaire à pique-nique à l'arrière : tiroir à vaisselle en acajou et caissons à glace. Huit à dix passagers prenaient place sur les quatre sièges extérieurs disposés sur les coffres et le toit ; ils pouvaient s'abriter du soleil sous un dais amovible, en toile, porté par quatre supports métalliques fixés aux angles extérieurs des sièges du toit. L'intérieur est capitonné de cuir bleu marine foncé et tendu de drap de la même couleur. La caisse, bleu-vert et noir, repose sur un train, jaune, typique pour ce genre de voiture : train à fleche et à suspension par ressorts droits montés en carrés, quatre à l'avant et quatre à l'arrière, dits ressorts télégraphiques. Les essieux sont à fusées royales. Ce pesant véhicule possède un triple système de freins : deux mécaniques à leviers, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, et un frein à sabot.

## Coupé de voyage

(photos 13 à 17)

Coupé de voyage, dit coupé de poste ou dormeuse, construit entre 1839 et 1843 par Berlioz et Gouillon, carrossiers à Paris, au n° 43 rue Laffitte.

L. : 450 cm ; l. : 180 cm ; H. : 287 cm.  
Clas. M. H. 1987.

Cette voiture appartenait au marquis d'Albon, propriétaire du château d'O, près de Moritzée (Orne). Ses armes sont peintes sur les portières : *écarterlé aux 1 et 4 de sable tiers ; écartelé aux 2 et 3, d'or aux dauphins d'azur, posés en pal, allumés, langués, crétes, barbés, oreillés, lorrés et beaux de guantes*. Remisée à O, elle échut aux détenteurs successifs du château : en 1878, à Abel-Christophe-Raoul d'Albon ; en 1883, à Guignes-Léon d'Albon ; puis au général-marquis d'Aubigny, gendre du maréchal Lebeuf (une tradition orale l'attribue, à tort, à ce dernier) ; enfin au commandant Baillière, propriétaire du château jusqu'en 1948, qui la donna au Haras-du-Pin.

Cette voiture robuste, destinée aux longs voyages, a été conçue pour affronter toutes les routes, dans les pires conditions, en offrant aux voyageurs le maximum de confort et de sécurité. La caisse, vert foncé et noir, à un seul fond arrondi, contient un siège canné, pour deux personnes. L'intérieur est tendu et capitonné de drap beige clair, garni de passanterie à décor de fleurs disposées en rainures. Les fenêtres sont munies de jalousies extérieures en bois et de stores intérieurs en soie, pour se protéger du soleil ou faire l'obscurité nécessaire au sommeil. Le panneau intérieur, mobile, libère un compartiment aménagé dans le coffre avant, permettant aux voyageurs désireux de dormir, d'étendre les jambes dans l'espace ainsi obtenu. Les grandes voitures de voyage doivent être équipées de dispositifs ingénieux dont elles sont fréquemment équipées. Dans le plancher, une trappe ferme une cave placée sous la caisse, pour le rangement d'effets précieux, d'armes et de nourriture, accessibles aux passagers à tout instant. Des poches nombreuses et commodées, ménagées dans la garniture intérieure, servent à garder sous la main tous les menus objets indispensables à l'agrément du voyage : montre, livres, jeux de cartes, objets de toilette... Une lanterne extérieure, appliquée contre le panneau ar-



18. Omnibus, par le carrossier Leloir.

19. Milord formé, par le carrossier J. Rodschöld et ses Fils.

20. Milord formé, vue arrière.



rière de la caisse, éclairait l'habitacle : une vitre de séparation laissait passer la lumière tout en isolant l'intérieur de la fumée et de l'odeur de l'huile.

Deux grands coffres à bagages à l'avant et à l'arrière de la caisse, des malle de cuir fixées sur le toit et le coffre arrière, permettent d'emporter un maximum d'effets. Encombrants et fragiles, les étuis à chapeaux étaient maintenus sans risque, au revers du coffre arrière, par trois colliers métalliques. Un siège capitonné et abrité sous une capote de cuir doublée de drap beige, surmonte le coffre arrière. Deux domestiques y prenaient place, actionnant la mécanique et veillant à l'entretien de la lanterne.

Cette lourde voiture est suspendue sur de forts ressorts elliptiques à l'avant et sur trois ressorts droits à l'arrière. La sécurité est assurée par deux systèmes de freins : une mécanique à manivelle placée à l'arrière et un frein à sabot. L'attelage en pose, à quatre chevaux menés par deux postillons, montés sur les chevaux de gauche, garantissait une conduite plus sûre et plus efficace en tous temps, de jour et de nuit. Les voitures équipées ainsi pour de longs voyages durent être nombreuses, mais peu subsistent, tant elles étaient exposées. Neuf coupés de ce type sont actuellement connus en France, dont six dans les collections publiques.

### Omnibus (photo 18)

Construit à Paris par le carrossier Lelortoux, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

L. : 345 cm ; l. : 176 cm ; H. : 265 cm.

Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Le mot latin omnibus, signifiant « pour tous », fut donné, à l'origine, à de lourdes voitures publiques pour le transport en commun dans les villes. Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, apparurent des versions légères pour l'usage privé. Leur succès s'accrut avec le développement du chemin de fer : c'est en effet la voiture idéale pour transporter les voyageurs et leurs bagages, de la gare, à leurs demeures, châteaux, propriétés, grands hôtels. Malgré certaines variantes luxueuses, telles l'Opéra Bus et le Coaching Omnibus, ou son utilisation comme voiture de promenade ou de chasse, l'omnibus est avant tout une voiture de service.

Très représentatif de la famille des omnibus privés, l'omnibus du Haras-du-Pin possède une caisse large et spacieuse, fermée et entièrement vitrée. Un plancher surbaissé et une porte axiale ouverte sur l'élévation postérieure, en rendent l'accès facile. Elle est suspendue sur des ressorts elliptiques à l'avant et sur trois ressorts droits, dont un transversal, à l'arrière. La sécurité est assurée par une mécanique à volant vertical. L'intérieur est tendu de drap bleu et contient deux banquettes longitudinales, en vis-à-vis, capitonnées de cuir noir. Quatre personnes peuvent s'installer à l'extérieur, deux sur le siège du cocher, deux sur une banquette occupant la partie antérieure du toit, qu'entoure une galerie métallique faisant usage de porte-bagages. Cette voiture s'attèle soit à deux chevaux en paire, soit à trois chevaux de front, rarement à quatre. Les Haras nationaux possèdent vingt-quatre omnibus.

### Milord fermé

(photos 19, 20 et 26)

Milord fermé, dit cab à la française, ou cab à quatre roues, construit à Paris, dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, par le carrossier Jacques Rothschild et ses fils.

L. : 314 cm ; l. : 150 cm ; H. : 210 cm.

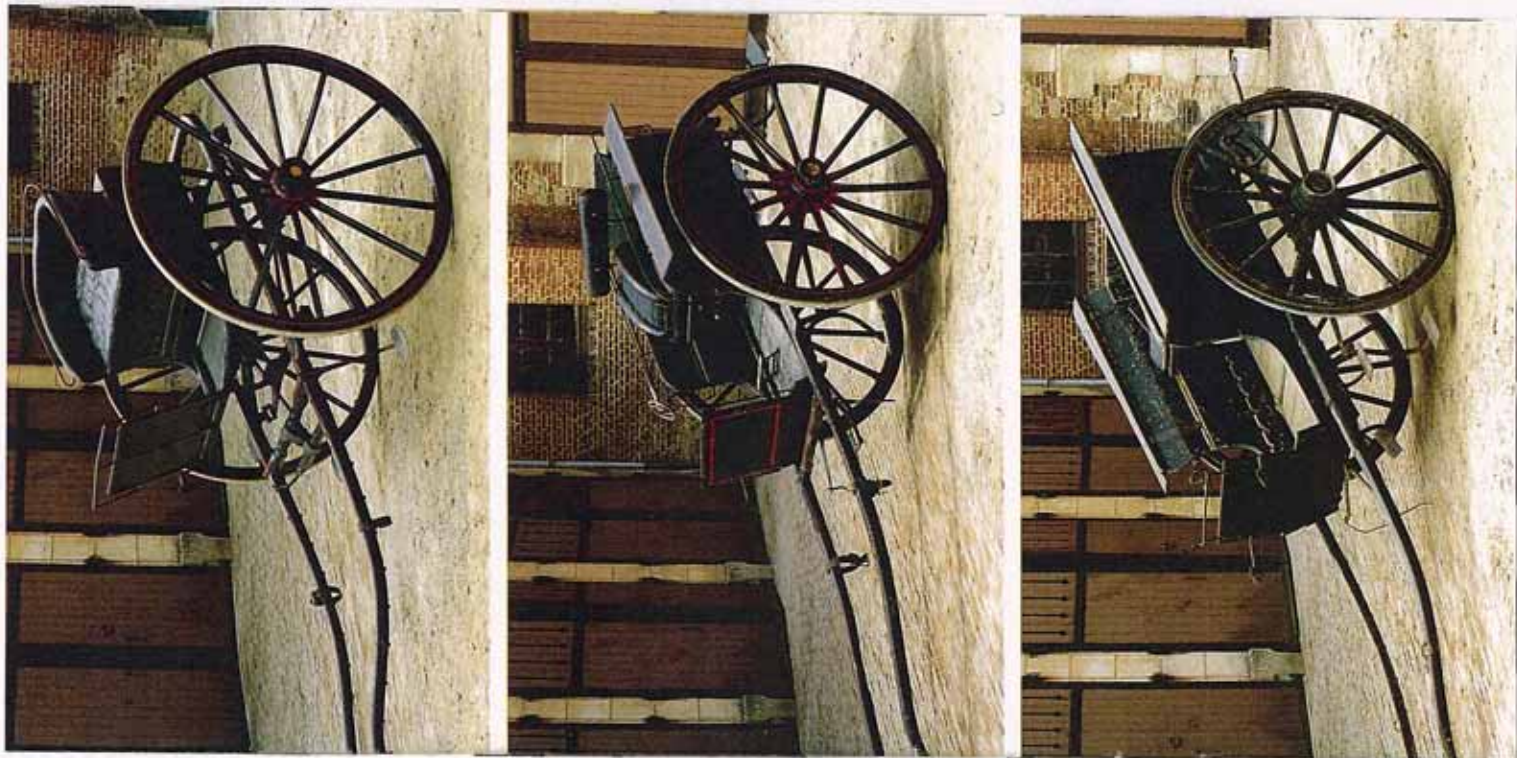
Clas. M. H. 1987.

Jacques Rothschild fonde une fabrique de carrosserie en 1840, au n° 4 bis rue Notre-Dame-de-Grâce. Il obtient aux Expositions universelles de Paris une mention d'honneur en 1855 et une médaille d'argent en 1867. Associé à ses fils, il s'installe avec eux aux numéros 115 et 117 avenue Malakoff et ouvre une succursale 43 boulevard Malesherbes, puis une autre 109 boulevard Haussmann en 1880. *L'Almanach du commerce* souligne en 1875 sa « fabrication exceptionnelle pour le cachet, l'élégance et la solidité des voitures de luxe » et mentionne en 1890 son « choix de voitures de grand luxe » et sa qualité de « fournisseur breveté des cours étrangers ». Sans renoncer à cette production de luxe, la maison Rothschild

21. Tilbury.

22. Charrrette anglaise, par le carrossier Lelortoux.

23. Charrrette rurale, par le charron Henri Oréal.



commence, à partir de 1905, la fabrication de carrosserie automobiles. Le milord fermé est utilisé pour les déplacements en ville. Il résulte de la combinaison entre le milord, voiture ouverte à quatre roues, et le cab anglais, voiture fermée à deux roues. Cette voiture hybride, d'un emploi peu pratique, semble n'avoir eu que peu de succès, malgré les efforts du carrossier parisien Kellner qui en proposa de multiples variantes. Quatre sont aujourd'hui connus en France, dont un seul, celui du Haras-du-Pin, dans les collections publiques.

Sur une caisse de milord, est établie, à la place de la capote, une partie fixe, couvrant le fond arrondi de la voiture et le siège, pour deux personnes, qu'il contient. L'intérieur est tendu et capitonné de drap bleu. L'accès se fait par un tablier galbé, fixé sur le plancher par des charnières, et se rabattant vers l'avant, contre le panneau du passage de roues dont il épouse le profil cintré, tandis que la glace antérieure, divisée en deux parties montées dans un encadrement articulé, se souleve et se replie sous le toit de l'habitacle. La voiture est suspendue sur des ressorts elliptiques, et possède une mécanique à volant vertical.

### Tilbury (photo 21)

Le carrossier et le lieu de fabrication de cette voiture ne sont pas connus. Elle peut être datée de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

L. : 345 cm ; l. : 156 cm ; H. : 170 cm.

Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Voiture dont l'invention est due au carrossier anglais Tilbury, et remontée au premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle est utilisée pour le sport ou de courts déplacements en ville ou par une suspension très souple qui fait d'elle un véhicule d'un confort extrême, et par une silhouette élégante, résultant d'une grande clarté de composition : un châssis formé par de longs et fins brancards reliés par deux traverses et auxquels sont fixés quatre ressorts droits disposés en carré ; une petite caisse de plan carré, composée d'un coffre et d'un siège en rotonde capitonné de cuir noir ; deux grandes roues portant l'ensemble. Les garnitures, garde-crotte, jupe et coussins de siège, sont en cuir noir. Le Tilbury s'attelle à un cheval ; il est mené par son propriétaire.

### Charrette anglaise

(photo 22)

Construite par le carrossier parisien Lefortieux, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

L. : 410 cm ; l. : 160 cm ; H. : 180 cm.

Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Les Anglais ont, les premiers, adapté la charrette au transport des personnes, ce qui a fait donner à cette voiture, aux variantes très nombreuses, le nom de charrette anglaise. Elle était surtout utilisée à la campagne, où ses roues de grand diamètre permettaient l'accès aux pières chemins. La caisse, ouverte, formée d'un plancher et de trois panneaux droits en élévation, contient deux sièges dos-à-dos, pour quatre personnes, coulissant dans le plan horizontal pour régler l'équilibre de la charge. Elle est portée par deux grandes roues et repose sur deux ressorts droits. Elle est équipée d'une mécanique à volant horizontal. Elle s'attelle à un cheval.

### Charrette rurale

(photo 23)

Construite dans le deuxième quart du XIX<sup>e</sup> siècle par Henri Oréal, charron au Bourg-Saint-Léonard (Orne), village proche de la commune du Pin.

L. : 375 cm ; l. : 170 cm ; H. : 165 cm.

Insc. Inv. sup. M. H. 1987.

Charrette anglaise de facture rurale et robuste, utilisée pour les déplacements de la ferme au bourg, pour transporter deux ou quatre personnes assises dos-à-dos, ainsi que les produits du marché, légumes ou volailles. La caisse possède des panneaux latéraux incurvés vers l'extérieur et repose sur deux ressorts droits. Le train à deux roues est muni d'une mécanique à manivelle. Les voitures de ce type ont été très répandues dans la campagne française jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale ; les dernières ont été construites dans les années cinquante.

24. Marque du carrossier Lefortieux (Photo Photo 9).

25. Marque du carrossier Milbächer (Brook photo 7).

26. Marque du carrossier Rothschild et Fils (Milord fermé photo 19).

