

Dog-cart et charrette anglaise

Andres Furger



La lettre de l'A.F.A. N°105

DÉCEMBRE 2014

44, RUE DE LABORDE - 75008 PARIS

Tél. et Fax : 01 44 70 98 89

E-Mail : ass.franc.attelage@cegetel.net

Site : www.afa-attelage.net

VALEUR : 2 €



Face-à-face du Dog-cart et de la charrette anglaise (photo Andres Furger).

La lettre de l'Association
Française de l'Attelage

Décembre 2014

Dog-cart et charrette anglaise

Au dernier concours de Cuts participaient votre serviteur et l'éleveur de chevaux argentin Raoul Aquarretta, l'un avec le dog cart deux roues et l'autre avec la charrette anglaise.

Deux voitures presque identiques et pourtant très différentes qui sont aussi un bon exemple de deux philosophies différentes : conservation ou restauration. Le dog-cart était un type de voiture sportive qui, sous l'influence anglaise déjà au début du 19^e siècle était devenu populaire sur le continent, surtout en deux roues. Le nom anglais remonte à l'utilisation de ce type de voiture pour la chasse et avec un beau compartiment pour les chiens.

La charrette anglaise était un type plus récent de voiture également à deux roues, qui en France, autour de 1900 était aimée surtout à la campagne (voir le lettre AFA 102 de mars 2014). Il existait aussi une variante noble « la charrette anglaise de ville », un modèle sportif. C'est cette variante que nous allons comparer avec le dog cart.

Points communs ou ressemblances

Le dog cart et la charrette anglaise ont les points communs suivants : ce sont des voitures à deux roues avec une vaste caisse et des banquettes dos à dos, déplaçables grâce à une manivelle. Cette dernière permet un réglage de la caisse en fonction du nombre de personnes transportées (une à quatre). La banquette arrière peut être relevée s'il n'y a que des passagers à l'avant. L'abattant arrière se rabat pour servir de repose-pieds pour les passagers arrière. Les deux voitures ont des roues d'1,30 m de diamètre avec un bandage caoutchouc et elles ont leurs lanternes d'origine, probablement de Paris. Même dans certains détails, les voitures se ressemblent : poignée, levier de frein, repose-pieds réglable et arrêteurs à trois positions en fonction de la taille des chevaux (idéal pour un cheval de 1,60 m au garot).

Les deux voitures ont été construites autour de 1905 à Bâle, le dog-cart chez le meilleur carrossier de la ville, Kauffmann, Reinbolt & Christe et la charrette chez le concurrent plus petit, le carrossier Heimbürger. Bâle était autour de 1900, la ville suisse des plus beaux équipages et la France dominante donnait le ton en matière de voiture. Il reste une dizaine de dog-carts qui se ressemblent, fabriqués par Kauffmann. Heimbürger était connu pour ses voitures de chasse à six places



Raoul Aquarretta et la charrette anglaise attelée à un Hackney.



Andrès Furger aux guides du Dog-cart attelé à un Hackney.

et ses splendides luges.

Différences

Avec une analyse exacte, on voit les différences entre les deux voitures.

La charrette est peinte et le dog cart en bois verni. L'acastillage de la charrette est en laiton, celui du dog-cart nickelé ou argenté.

Sur la charrette, les lanternes sont fixées sur le pare-crotte, sur le dog-cart, elles sont sur la caisse.

Il y a trois critères de construction importants :

1. Sur le dog-cart, le palonnier en bois est accroché à la caisse par une courroie en cuir, la traction se faisant par des chaînes directement sur l'essieu. La charrette a un palonnier métallique

et la traction se transmet à la caisse.

2. La caisse du dog cart a une suspension en longueur devant et derrière. Les brancards sont seulement suspendus à l'arrière par une seule lame de ressort. La charrette est suspendue d'une façon plus compliquée. Derrière la caisse, il y a une suspension en travers et en long ainsi qu'une double suspension des brancards, donc devant et à l'arrière. Grâce à cela, la charrette se conduit plus doucement. Les brancards rebondissent mieux au trot. Le dog cart s'apparente à une voiture de sport d'aujourd'hui plus dure.

3. Les brancards du dog cart se trouvent sous la caisse. Sur la charrette, ils sont de part et d'autre de la caisse, ce qui permet à cette dernière d'être suspendue

plus bas.

Ces trois points permettent de distinguer le dog cart de la charrette anglaise ; en même temps, il devient clair qu'autour de 1900 les deux types de voitures se ressemblaient fortement. Le dog cart semble plus sportif que la charrette anglaise qui est plus confortable. Souvent le dog cart était plus haut que la charrette mais ce n'est pas le cas ici. Le meneur est assis plus haut sur la charrette que sur le dog cart. Le modèle de dog cart est plus sportif, d'ailleurs les voitures vernies étaient préférées pour la chasse (parce que les dommages causés à la peinture par les branches lors

de la traversée d'une forêt étaient plus faciles à réparer). Mais les voitures en bois verni n'étaient pas meilleur marché à l'achat parce que les constructeurs de la caisse devaient n'utiliser que le meilleur bois (ici du frêne et du noyer) avec de belles veines en continu. Le dog cart est mieux équipé que la charrette avec un tapis en caoutchouc sur le marchepied, avec des garde-boue et un porte-parapluies. D'ailleurs, autour de 1900, il y avait en Europe d'autres voitures du même type ainsi le Rally-cart ou Ralli-car. C'était une voiture à deux roues plus simple, plus basse et avec des panneaux arrondis entre la

caisse et le garde-boue.

Jusqu'au moindre détail

Ces deux exemples montrent que la manière de construire et l'équipement jusqu'au moindre détail tenaient compte de l'utilisation. Ainsi le dog cart utilisé comme voiture de chasse avec une suspension plus dure et une traction directe sur les axes peut prendre plus facilement des fossés que la charrette dotée d'une suspension plus confortable mais dont la caisse balance plus longtemps et plus fort sur un sol inégal. En d'autres termes, il faut conduire les voitures pour les comprendre. Cela va jusqu'aux détails : ainsi les lanternes de la charrette qui sont montées sur le pare-crotte éclairent mieux le chemin la nuit mais les lanternes du dog-cart montées sur la caisse sont mieux protégées.

On comprend mieux les voitures anciennes si on connaît leur historique. On trouve l'histoire d'une voiture par des observations exactes et surtout par l'interrogation précise des anciens propriétaires et par des recherches dans les archives. Par cette manière à la façon d'un détective (criminalistique) facilitée aujourd'hui par l'Internet on trouve des choses étonnantes comme le montrent les deux histoires suivantes. Le dog-cart a eu quatre propriétaires, d'abord un architecte de Bâle connu nommé Vischer-Sarasin. Ses initiales en argent figurent sur le harnais d'origine (fabriqué par le sellier Discher à Bâle). Le second était un officier nommé Iselin puis un Dragon du nom de Villiger et enfin un ami meneur et collectionneur qui a juste remplacé le porte-parapluies dans son ancien support.

Comme la voiture a toujours été conservée avec soin, les sièges d'origine en peau de porc sont toujours là. C'est très rares que les accessoires mobiles soient toujours là : les lanternes, l'étui de la montre et les clés de la voiture. La charrette anglaise n'a pas résisté au temps aussi bien que le dog cart mais elle a gardé sa clé et ses lanternes d'origine. Les propriétaires des derniers 70 ans sont connus : un architecte et cavalier, nommé Stamm de la banlieue de Bâle et un ami meneur et collectionneur de Zurich.

Une double utilisation

Ce n'est pas un hasard si les deux voitures ont longtemps appartenu à des officiers de la cavalerie suisse. Les cavaliers aimaient bien utiliser des voitures légères à Bâle comme ailleurs. Ils gardaient leur cheval de service à la maison et le week-end, ils pouvaient promener leur épouse avec ces voitures.



Palonnier métallique fixé sur la caisse pour la charrette anglaise.



Dog-cart : Traction directe sur l'essieu pour le palonnier relié par deux chaînes.



Lanternes : à gauche pour la charrette, à droite pour le Dog-cart.



Cale-pieds sur la charrette.



Frein de la charrette.



Montre dans son étui du Dog-cart.



Siège en cuir d'origine sur le Dog-cart.

Souvent ils allaient sur les lieux de concours avec la voiture, dételait le cheval, le sellait et participaient au concours (presque tous les chevaux de service étaient formés à la selle et à l'attelage.) Cette double utilisation des voitures à deux roues explique qu'après l'apparition de l'automobile ces voitures n'aient pas été mises à la ferraille ou brûlées et qu'elles aient survécu jusqu'aujourd'hui.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, quand l'essence était rare, beaucoup d'officiers utilisaient les voitures à un cheval à la maison et les faisaient remettre en état, par exemple en changeant les bandages caoutchouc. Jusqu'en 1979, en Suisse, on est allé sur les lieux de concours en voiture à cheval. Des recherches dans les archives sur les constructeurs de voitures, des vieilles photos des deux voitures (comparé aux textes publiés sous mon nom sur www.academia.edu). Il y a une photo de la charrette Heimburger à l'état neuf. Selon cette photo, la voiture était peinte de couleur foncée et les sièges et le dossier étaient clairs. La voiture a probablement été repeinte en jaune vers 1940 par le constructeur et les sièges et les dossiers refait en cuir brun. Du dog-cart, il existe une photo faite à la suite d'une révision par le carrossier Kaufmann-Reinholt-Christe vers 1940 et une autre photo de la même période pendant une sortie du Major Iselin dans le même état qu'aujourd'hui.

Des recherches sur l'histoire d'une voiture sont indispensables pour une remise en état en vue de l'utilisation. Toutes mes voitures sont utilisées. Ce ne sont pas seulement des objets d'exposition. Ce sont des bien culturels qui roulent. Malgré un bon état général,

une remise en état est nécessaire si l'on veut participer à des concours de tradition.

Deux philosophies : restauration ou conservation

Comme pour les automobiles de collection, il y a aujourd'hui, pour ces voitures hippomobiles deux principes de conservation. Une voiture avec beaucoup de pièces d'origine a plus de valeur qu'une voiture totalement restaurée. Les vieilles peintures et les sièges peuvent être conservés. Une restauration complète d'une bonne voiture coûte cher et lui fait perdre de la valeur. Cela dépend de l'état, si un simple entretien est suffisant ou s'il faut une rénovation importante avec une nouvelle peinture. Si la voiture doit garder sa valeur, il faut établir un protocole avec photos et texte qui suive chaque étape. La peinture de la charrette datant des années quarante était mal conservée pour utiliser la voiture régulièrement. Comme la couleur n'était pas celle d'origine, la voiture a été repeinte dans un ton foncé comme au début. Mais comme les sièges étaient bien faits et très bien conservés, ils ont été gardés comme pièces représentatives de l'histoire de la voiture (le deuxième rembourrage était très proche de l'original comme le montre la façon de relever le siège). Le bon état du dog-cart a permis de le conserver sauf quelques retouches du verni et le remplacement de boutons sur les sièges. Aucune autre intervention, même pas l'argenture des bouchons de roues Patent n'a été faite. La voiture reste dans son jus.

Texte et photos Andres Furger