



La sellerie :

home, sweet home...

S'il est valorisant d'exhiber une carrosserie rutilante, c'est surtout de l'intérieur qu'une voiture vous fait le mieux apprécier son caractère. Une sellerie défraîchie et des moquettes en lambeaux contribuent beaucoup à gâcher l'ambiance, qu'il s'agisse d'une MGA ou d'une Silver Cloud. L'ivresse d'une mécanique expressive peut-elle se concevoir sans un calice à sa mesure ?

TEXTE : DIDIER LAINÉ
PHOTOS : ARCHIVES RÉTROVISEUR
ET DIDIER MANTZ

Les selliers reviennent de loin. Plus précisément de la Haute Antiquité où leur corporation se chargeait déjà du harnachement des chevaux que montaient les conquérants intrépides.

Plusieurs siècles passés à enfilier l'aiguille courbe, manier le maillet et fixer les clous à tapisser ont façonné leur savoir-faire. Le métier est toujours difficile. Il exige de longues années de pratique pour acquérir une grande habileté manuelle, une connaissance des matières, et une précision digne de la haute couture. Les artisans selliers ont-ils encore leur place dans un univers où la robotique industrielle garantit aujourd'hui la qualité au meilleur prix ?

Fort heureusement, il existe toujours une clientèle pour des habillages sur mesure et des aménagements spéciaux. Dans le neuf comme dans l'ancien. Le tuning haut de gamme a ainsi permis à certains artisans de se reconverter avec profit. Et le marché de l'automobile de collection a remis à l'honneur cette profession trop vite sacrifiée sur l'autel de la production de masse.

Dans un atelier de sellerie, le coup de main est décisif quand il s'agit d'ajuster les peaux et de les tendre sur l'armature.



SAUVER SA PEAU...

Un bon sellier doit avant tout se montrer capable de procéder à un état des lieux "objectif" lorsqu'on lui présente un habitacle à rénover. Sa connaissance des peaux et des tissus peut être mise à profit pour déterminer ce qui peut être sauvé et remplacé. Matière naturelle par excellence, le cuir vit sa vie mais n'en est pas maître. Tout dépend de l'usage qu'on lui impose et de l'entretien qu'on lui accorde. Exposé durablement au soleil et à la chaleur (tel est le cas des cabriolets qui roulent souvent décapotés sur la Côte d'Azur ou en Californie), il résistera

beaucoup moins longtemps que dans l'ombre ouatée d'une limousine bichonnée par un chauffeur de maître. Un cuir usé en surface peut parfois être sauvé. S'il n'est pas trop "cuit" ou trop craqué aux entournures, on peut lui redonner couleur et

souplesse en utilisant les produits adéquats et méthodes de traitement appropriées. Mais mieux vaut en passer par les services d'un sellier que de se fier aveuglément aux promesses des "rénovateurs" vendus dans le commerce. Moyennant un budget

Quelques traitements conseillés

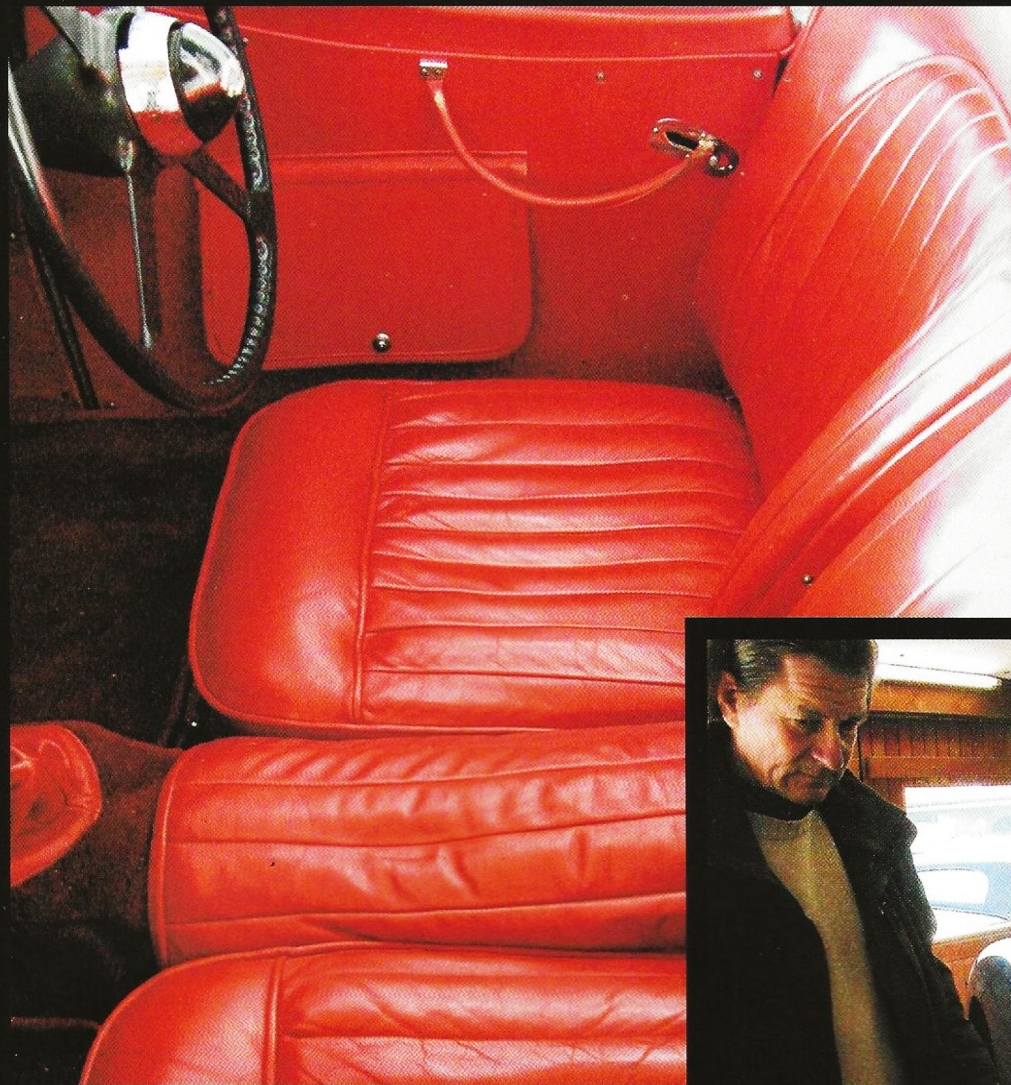
- **Cuirs** : nettoyez la surface à traiter avec de l'eau savonneuse et une brosse. Après séchage, nourrissez la peau avec de l'huile de pied de bœuf ou du "Hide Food" (produit spécial estampillé Connolly). Lustrez avec un chiffon doux pour cuir. Pour des produits colorants, mieux vaut demander l'avis d'un sellier : certains traitements ravivent les couleurs, mais "grillent" définitivement les peaux.
- **Tissus** : prévoyez un nettoyeur haute pression rempli d'une solution savonneuse. Attention aux détachants "miraculeux" : ils laissent souvent des auréoles et décolorent le tissu.



Le sellier passe souvent beaucoup de temps à refaire ce qui ne se voit pas : l'armature, les ressorts, le rembourrage, les fixations, etc. Autre aspect du métier : la réfection des capotes. Là encore, souplesse et tension doivent être judicieusement conjuguées.

raisonnable (600 à 900 euros environ s'il ne faut pas remplacer les peaux), le sellier peut refaire des coutures et raviver les cuirs existants. De fait, rien n'est plus plaisant qu'une sellerie d'origine bien conservée dont la patine apparente contribue à l'ambiance parfumée et raffinée d'un habitacle de Jaguar MK 7 ou d'Aston Martin. D'autant que les peaux d'époque offrent un grain, une profondeur et un brillant incomparables. Une solution à privilégier, donc, si le mal n'est pas trop prononcé et si votre budget ne permet pas d'envisager le "grand jeu"...





... Fort heureusement, il existe toujours une clientèle pour des habillages sur mesure et des aménagements spéciaux ...

Spécialisé dans le négoce de voitures anglaises, Pierre Colin (Cecil Cars) dispose sur place d'un atelier de sellerie, à même d'effectuer les retouches nécessaires sur des cuirs un peu usés, voire plus, si affinités.

Soumises à de multiples agressions, les peaux des sièges ont tendance à sécher et à se décolorer. Des produits d'entretien appropriés appliqués périodiquement peuvent préserver leur souplesse et leur couleur pour longtemps.



Quelques exemples de prix

- Kit complet prêt à poser pour Jaguar MK2 (comprenant : sièges, dossiers, panneaux de portes en cuir, moquettes et ciel de toit) : 4 500 € environ (HT).
- Kit complet pour Jaguar Type E cabriolet 4,2 l Série I (sellerie cuir) : 3 000 € environ (HT).
- Kit complet pour Triumph TR4 (Skaï) : 950 € environ (HT).
- Réfection complète d'un habitacle (en Skaï) de Triumph Spitfire comprenant les garnitures pour 2 sièges, panneau arrière, panneaux de portes, pare-soleil et console centrale : 1 800 € environ (TTC).

KIT À POSER OU SUR MESURE : QUESTION DE MODÈLE

Parfois, le miracle se révèle impossible. Il faut alors passer au stade supérieur : déshabillage intégral et regarnissage complet. Auquel cas, les heures vont naturellement en se multipliant, car il faut tout démonter : contre-portes, sièges, joints, moquettes, jusqu'au revêtement de la planche de bord (s'il y a lieu) sans oublier le ciel de toit. On compte déjà en dizaines d'heures sur une berline de prestige. Ajoutez à cela les matières "premières" : plusieurs mètres de peau (jusqu'à 20 m² pour un habitacle de Rolls-Royce Silver Cloud, ou de velours de laine, du contreplaqué pour les panneaux de porte, du crin, du molleton ou

de la mousse, le cas échéant (on ne regarnit jamais un siège sans refaire son assise et son rembourrage), des passepoils et des joints au format. Au final, un intérieur tout cuir de cabriolet Corniche peut revenir à plus de 15 000 euros compte tenu de la surface à traiter. A contrario, un roadster deux places (genre TR3 ou MG B) vous entraînera beaucoup moins loin : des kits sellerie/moquettes sont d'ailleurs disponibles chez les pièceurs spécialisés pour les modèles les plus courants : comptez entre 900 et 1 200 euros

pour un kit complet (en Skaï) destiné à une TR4. Il est toujours conseillé d'en confier le montage à un sellier qui vous demandera à peu près autant pour son travail. Avantage : avec ce genre de modèle, on peut aisément déterminer son budget sellerie à l'avance. En revanche, un amateur désireux d'acquiescer une voiture ancienne d'un type rare nécessitant des "travaux d'intérieur" aura toutes les bonnes raisons de solliciter au préalable l'avis d'un homme de l'art pour savoir vraiment à quoi s'en tenir.

SALON PERMANENT
à 20 mn de Paris

CECIL CARS

MORGAN - JAGUAR - AUSTIN-HEALEY - TRIUMPH - MG - ASTON MARTIN

AUTOMOBILES CLASSIQUES / SPORT / COLLECTION



• ACHAT • VENTE
• ENTRETIEN • RESTAURATION

MÉCANIQUE / CARROSSERIE / SELLERIE
PIÈCES DÉTACHÉES / SERVICE RAPIDE

10, AVENUE DE LA DIVISION LECLERC, 91290 ARPAJON
TÉL. 01 64 90 21 70 et FAX 01 64 90 33 62