

LA SAGA DE L'ATTELAGE



■ **Sellier**: entre 1268 (E. Boileau) et Roubo (1771), la nature de l'activité de sellier est assez complexe. Il est l'artisan qui réalise l'intérieur des caisses, les coussins de sièges et tous les éléments extérieurs en cuir (capotes, soupentes, garde crotte) ainsi que les harnais de luxe. Au XVIII^e siècle, la corporation regroupait sellier bourrelier, sellier garnisseur et sellier carrossier. A Paris, il y avait sellier bourrelier (harnais et selles) et sellier lormier carrossier (selles et carrosses). Les Stolk ne fabriquent donc pas de harnais.

Pour le capitonnage et garnissage des intérieurs de caisses ils sont en étroite collaboration avec leur fournisseur de matériel de sellerie Rudolf Stief (voir ci-dessus, un siège à housse de gala), industriel allemand du textile, fabricant de galons, tresses, glands et rubans.

Pour la confection des tapis de sol, une machine spéciale et des matrices conformes aux dessins des plus grands carrossiers, permet de réaliser des tapis identiques à ceux d'origine.

Enfin les Stolk ne sont pas :

- **Bourrelier (ou lormier)** (fabrication des harnais de travail : le collier s'appelait autrefois bourrelet).
- **Bronzier** (fabrication des éléments pour la décoration des voitures de gala et de luxe avant dorure)
- **Serrurier** (serrures de portières, de coffre, compas de capote).

Avec un tel programme, il est évident que les journées sont bien remplies et que l'organisation et la planification des tâches doivent être rigoureuses. Tout le monde est en place à 7½ heures tapantes dans l'atelier. ☒



Autre chef-d'œuvre de maîtrise, le Tilbury Télégraphe à 7 ressorts d'Ieteren, voiture emblématique de ce célèbre carrossier belge, construit à l'identique d'après une description retrouvée, à l'occasion de bicentenaire de la Maison d'Ieteren. L'histoire de cette voiture est exemplaire.

Jean-Joseph d'Ieteren, établi comme charron à Bruxelles en 1805, décida, à l'occasion de l'exposition universelle de Bruxelles en 1830, de construire une voiture exceptionnelle qui ferait la preuve de son savoir-faire. La mode étant aux voitures anglaises (en Belgique, depuis Waterloo !), il construisit donc un Tilbury à suspension télégraphe, qu'il présenta « en blanc », sans peinture ni garniture ; bois et métal nus.

La performance dans la réalisation de cette voiture réside dans le fait que les brancards de frêne étaient formés d'une seule pièce de frêne, monoxyle, courbée à la vapeur à 90° à l'arrière de la caisse et mesurant 8,90m. Cette caisse elle-même était réalisée à partir d'un seul panneau recourbé et bombé et les jantes des roues étaient elles aussi faites d'une seule pièce de bois courbée.

Avec la collaboration européenne d'un Français, Patrick Pierre, d'un

Anglais, R. Hurford, d'un Belge, Lieven De Zitter et des Néerlandais, Stolk, cette voiture, refaite à l'identique en utilisant les techniques d'époque, est exposée au musée d'Ieteren à Bruxelles ☒.

DES TRÉSORS VIVANTS

Nous sommes revenus de ce voyage avec la conviction que nous avons vu ce qui pouvait se faire de mieux pour la conservation du patrimoine hippomobile mondial, assurés que dans 100 ans et plus, nos descendants pourront admirer dans leur état d'origine les magnifiques voitures conçues par les carrossiers du XVIII^e et XIX^e siècle et restaurés par les Stolk, dont on reconnaîtra peut-être la "marque"

et trouvera, qui sait, une signature dissimulée!

La perfection de leur travail n'a pas d'égale et s'ils étaient Japonais, ils seraient à coup sûr honorés comme "Trésors vivants"! C'est le plus beau compliment que l'on puisse leur faire, dût leur modestie en souffrir!

Nous les remercions du temps précieux "volé" à leurs voitures pour nous faire partager leur passion dévorante et la belle image que nous garderons d'eux sur le seuil de leur maison : Piet, Maria, Jean-Louis et dans les bras de Maria une redoutable chihuahua d'à peine plus d'un kilo, du nom de Pepper et qui veille jalousement sur eux à la maison! ■

