



# PASSION ET PERFECTION À LA CARTE



Remettre des F1 du siècle dernier ou du début des années 2000 dans un état proche de la perfection, c'est la mission que se sont donnés Silvano et Sebastiano Caira. Leur atelier est d'une propreté clinique et abrite des monoplaces emblématiques pour notre petit pays. Arrows, Benetton ou encore Sauber, ces noms évoquent des souvenirs pour tout amateur de Formule Un. En compagnie de ces deux passionnés, plongeons au cœur d'une activité florissante et... 100% belge!

Texte Benoît Lays  
Photos Quentin Champion

C'est du côté de Braine-le-Comte que Silvano nous a donné rendez-vous en cette grise matinée du mois d'octobre. Ce n'est probablement pas l'endroit le plus accueillant de la région mais l'intention n'est pas d'attirer les malveillants, alors on comprend parfaitement que l'Officina Caira soit difficilement repérable. On finit par frapper à la bonne porte et une fois celle-ci ouverte, on plonge immédiatement dans un autre monde. Le bureau dans lequel nous pénétrons est rempli d'objets liés à l'histoire de la F1. Des volants, des posters, des pièces de monoplace, on est immédiatement plongé dans l'ambiance de la course automobile. Sur une table, un vieil album photo est ouvert mais s'il n'attire pas tout de suite notre attention, il indique déjà clairement la manière dont fonctionne notre duo de fratelli. De parents italiens, Silvano (40 ans) et Sebastiano (43 ans) se sont associés lorsque le premier nommé a créé cette société avec l'idée de remettre d'anciennes F1 dans un état proche de la perfection.

«La vie des F1 n'est pas un long fleuve tranquille», nous explique Silvano. «À l'époque, il était d'usage d'améliorer les monoplaces par petites touches, à chaque Grand Prix. Ils pouvaient même changer de fournisseur de moteur en cours de saison. Il faut donc choisir un moment précis dans son histoire pour remettre la F1 dans son état originel. Ce qui complique encore les choses, c'est que ces voitures de course connaissent souvent une seconde vie tumultueuse où le propriétaire a voulu continuer à l'utiliser à moindres frais. Alors, on se retrouve avec des monoplaces sur lesquelles tout et n'importe quoi a été fait. Notre travail consiste à les remettre dans l'exact état où elles étaient lorsqu'elles couraient en GP. Pour cela, on a plusieurs outils à notre disposition. Internet est une source précieuse d'informations mais il nous arrive aussi de parcourir le monde pour aller scanner des pièces sur un châssis identique qui peut se trouver à Dubaï ou en Australie. Il est également possible de contacter d'anciens mécaniciens ayant travaillé sur le modèle en question. Ils sont souvent très heureux de nous aider. Et puis, pour les plus vieilles, un album photo comme vous l'avez vu dans le bureau peut être une source précieuse d'informations concernant, notamment, les sponsors de la voiture reconstruite. C'est un travail de recherche très méticuleux qui plaît beaucoup à mon frère.»

### UNE RIBAMBELLE DE F1

L'heure est venue de pénétrer dans l'antre de nos deux hôtes. L'atelier est d'une propreté clinique. Quatre F1 sont rangées sur le mur de droite et, sur notre gauche, trois emplacements sont prévus pour travailler. L'un est occupé par une Arrows et l'autre





1

1. On écouterait ces deux frangins passionnés nous parler de F1 pendant des heures!

2. C'est une Jordan au logo explicite qui a inoculé le virus aux frères Caira.

3. Savoir s'entourer est aussi le gage de la réussite de cette belle aventure.

4. L'alignement de ces F1 dans un état exceptionnel laisse rêveur bien des visiteurs.

5. Les ateliers à la propreté clinique servent avant tout à l'assemblage de pièces.

6. A la source, l'Officina Caira peut également vous proposer des moteurs à exposer.



2



par une Sauber. Des pièces sont alignées religieusement sur les plans de travail. Parmi les monoplaces alignées contre le mur, on reconnaît immédiatement une Arrows pilotée en son temps par Thierry Boutsen ainsi qu'une Benetton qu'il a également utilisée à l'époque. La fibre patriotique est présente chez Caira et cela fait plaisir. Mais tous les trésors ne sont pas présents dans ce bâtiment. D'autres monoplaces sont bichonnées chez des spécialistes belges tandis que des Sauber sont stockées dans un entrepôt.

«Nous sommes agents exclusifs Sauber pour tout ce qui concerne les anciennes F1 de l'écurie suisse», nous annoncent fièrement les deux frères. «Cela veut dire que celui qui veut acquérir une ancienne monoplace helvétique doit impérativement passer par notre société. On leur a racheté 24 monoplaces et tout un stock de pièces. On en a déjà revendu 12, dont deux à Sebastian Vettel pour ne citer que lui. Mais nous sommes également en contact avec Renault, Ferrari et d'anciens teams comme Minardi ou Arrows. Le milieu est assez restreint. Donc, lorsqu'on parvient à vendre une ou deux voitures, on sait déjà où l'on va pouvoir dénicher les suivantes. Actuellement, on doit avoir une trentaine de voitures en notre possession.»

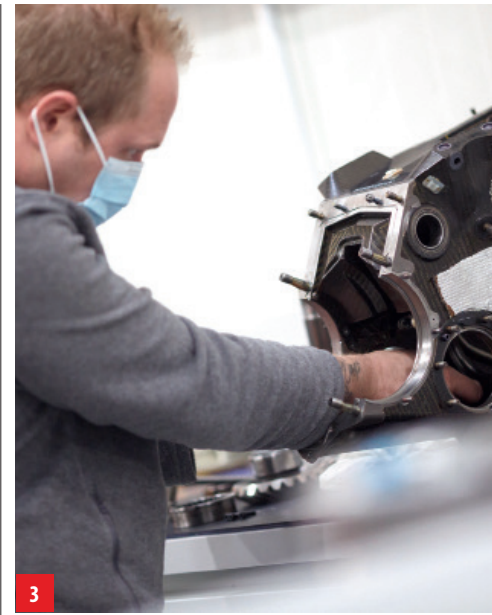
Il est difficile de chiffrer la quantité de voitures vendues sur une année. En 2019, Caira a remis à neuf une dizaine de F1 parce qu'un de leurs clients en a acheté 4 et un autre en a pris 3. Ce sont évidemment des demandes particulières, assez spécifiques, qui se gèrent au cas par cas. Mais ce que les amateurs fortunés trouvent chez nos ragazzi, c'est de la très haute qualité et de l'authenticité garantie, ce qui signifie qu'il n'y a pas réellement de délai serré. Il faut compter entre 12 et 18 mois pour remettre une F1 dans son état d'origine. Certaines recherches prennent du temps. Selon les souhaits de leur clientèle, Silvano et Sebastiano se chargent de trouver la voiture, d'en préciser l'état au client et si besoin, de la remettre en ordre de marche dans les couleurs qui étaient les siennes lors de sa carrière en Championnat du Monde.

## UN BINÔME COMPLÉMENTAIRE

«Si je suis plus axé sur la mécanique, Sebastiano est davantage intéressé par l'esthétique», poursuit Silvano. «On est parfaitement complémentaires pour atteindre le raffinement et la qualité. Nos voitures sont considérées comme des morceaux de l'histoire de la F1, on soigne le patrimoine de cette discipline. Grâce à notre relation avec certaines écuries, à l'image de Sauber-Alfa Romeo, ils n'hésitent pas à nous prêter des schémas techniques ou nous donner le nom des fournisseurs de leurs pièces détachées. La plupart sont encore en activité et il est toujours possible de refaire certaines pièces. Mais on connaît également des artisans capables de nous faire du sur-mesure. C'est plus compliqué du côté de l'électronique. Certes, les boîtiers ont 20 ou 30 ans et sont faciles à gérer mais si on n'a pas les softwares pour pouvoir gérer la boîte, le moteur ou le tableau de bord, on ne pourra jamais démarrer la voiture.»

Les F1 alignées contre le mur de droite n'ont pas été choisies par hasard. Et au-delà du pilote belge qui en a piloté certaines, elles représentent chacune une période clé dans l'histoire de la discipline.

«L'Arrows 09 de 1986 abrite un 4-cylindres turbo et a roulé à Francorchamps à la fin du mois de septembre. Elle possède une nouvelle gestion électronique pour réguler plus facilement la pression du turbo. Puis il y a la Benetton/Ford B188 ex-Nan-



3



4



5





nini et son 3,5 V8 atmo qui peut également démarrer à la demande. Ensuite, il y a l'Arrows A11B Footwork/Ford de 1990 ex-Caffi, conçue par Ross Brawn, excusez du peu, qui est également complète et qui vient d'ailleurs d'être vendue. Elle part dans le Sud de la France. Là, elle possède la décoration originale de 1991 mais la configuration mécanique est celle de 1990. L'authenticité est présente tant du côté de la mécanique que de la livrée. Ensuite, il y a les Arrows A21 et A22. On remet en état une A21 motorisée à l'époque par le SuperTech, qui

Monaco par Damon Hill. On a racheté le châssis numéro 5. Ce sont les voitures-sœurs des deux monoplaces qui ont signé un doublé au GP de Spa en 1998 après un départ chaotique. Elles nous tiennent à cœur. C'étaient des moteurs Mugen mais on en a monté une avec un Hart V10 et l'autre recevra son moteur. Enfin, on a huit Sauber de la même génération, motorisées par un V10 badgé Petronas qui n'était rien d'autre qu'un moteur Ferrari. Elles ont toutes une décoration similaire.»

### TECHNOLOGIE MAÎTRISABLE

Le jour de notre visite, une Arrows A21 est en cours de remontage. Les pièces sont soigneusement alignées sur les meubles de rangement et un mécanicien est penché sur une boîte de vitesses. C'est assez rare mais pour cette voiture, l'Officina Cairra possède un bon stock de pièces détachées dont deux boîtes de vitesses supplémentaires ou des supports d'aileron. Autant dire que cette Formule Un ravira le futur propriétaire désireux d'accumuler des kilomètres au volant de son bolide. Mais autant dire qu'ils sont rares. En fait, on trouve généralement



n'est rien d'autre qu'un V10 Renault, mais malheureusement, ils ne veulent pas nous en fournir. Heureusement, elle a également roulé avec un AsiaTech, qui est un moteur Peugeot A20 monté à l'époque dans les Prost. Et là, on peut heureusement disposer de ces moteurs. Il y a également une Jordan, la première qu'on a achetée. C'était alors le châssis numéro 2 utilisé au GP de

trois types de clientèle pour ces pièces d'orfèvrerie mécanique. Celle qui souhaite simplement en acquérir une pour l'exposer, une autre qui est davantage spéculative et qui joue très souvent avec plusieurs voitures en fonction de la demande et une troisième qui a un certain niveau de pilotage et qui veut prendre du plaisir sur circuit tous les week-ends ou plus. Et ceux-ci ont toujours besoin de pièces supplémentaires parce que celles-ci s'usent très vite. Il faut donc que la voiture soit beaucoup plus fiable qu'à l'époque, où la durée de vie des pièces n'excédait souvent pas un week-end de GP.

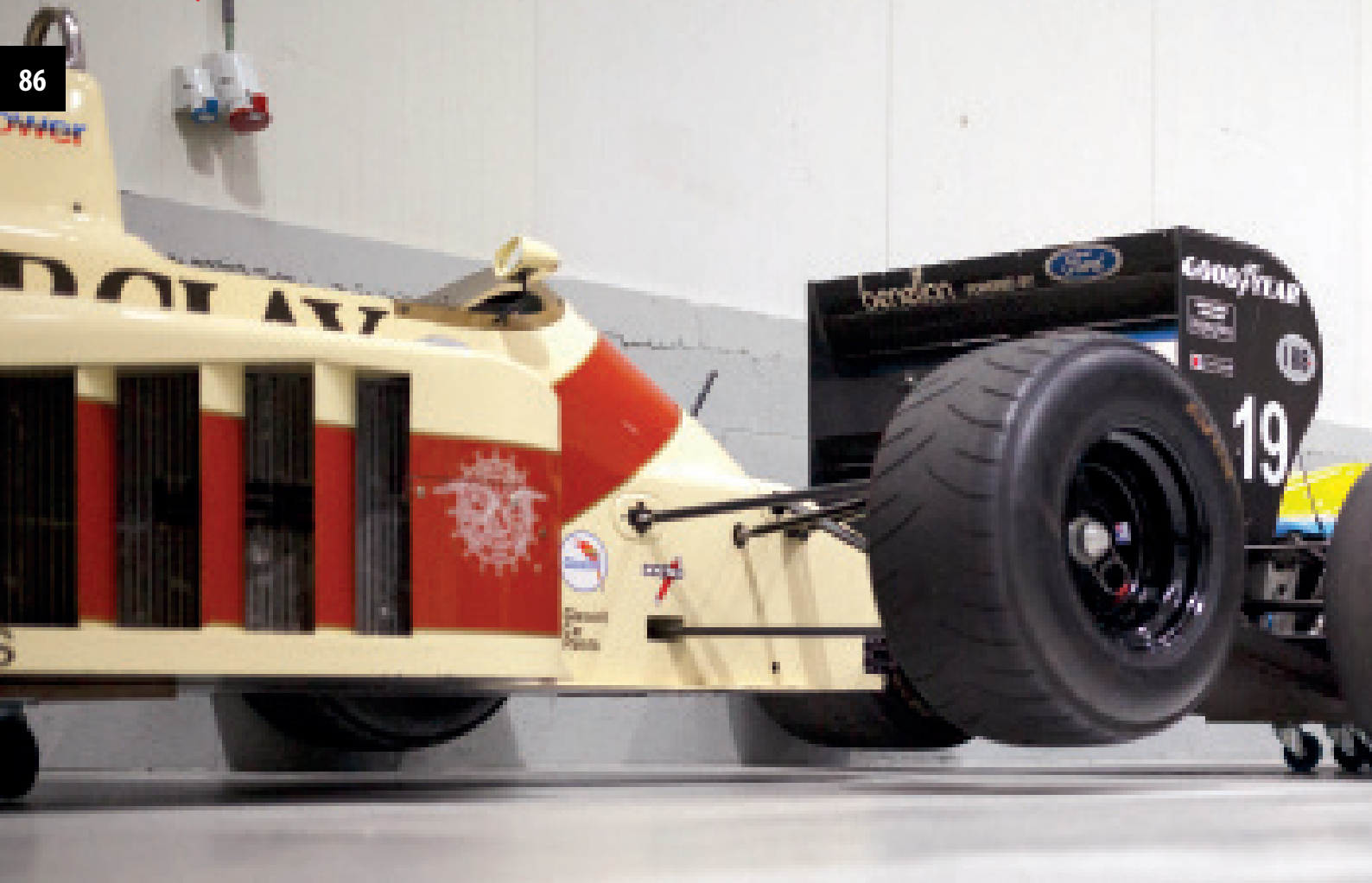
«De plus, pour cette Arrows, on a récupéré énormément de schémas techniques et d'infos la concernant. Comme elle a une petite vingtaine d'années, on peut encore retrouver les fournis-

« ON VISE  
CLAIREMENT  
L'EXCELLENCE EN  
REMETTANT LES F1  
QUI PASSENT ENTRE  
NOS MAINS DANS UN  
ÉTAT PROCHE DE LA  
PERFECTION. QUE CE  
SOIT D'UN POINT DE  
VUE TECHNOLOGIQUE  
OU ESTHÉTIQUE... »

### PIÈCES EN STOCK

Certains propriétaires souhaitent rouler avec leur monoplace. Mais les pièces s'usent vite et il est préférable d'en avoir un bon stock. C'était le cas pour cette Arrows en cours de remontage





« DANS UN PROCHE AVENIR, ON AIMERAIT PROPOSER DES JOURNÉES SUR CIRCUIT AVEC DIVERSES MONOPLACES ET JOUER LA CARTE DE L'HÉRITAGE F1! »



seurs anglais. Et puis, ce sont aussi très souvent les mêmes mécaniciens qui sont employés. Ainsi, dans l'équipe Mercedes GP actuelle, on retrouve pas mal de mécaniciens ex-Jordan. Il existe également des documents photographiques de certaines pièces qui peuvent nous aider. Mais si la technologie était, au début des années 2000, en avance d'une dizaine d'années sur son temps, de nos jours, celle-ci est totalement maîtrisée donc aisément exploitable. En fait, on ne propose que des F1 arrivées avant la technologie du KERS (Kinetic Energy Recovery System), le système complexe de récupération de l'énergie cinétique, apparu en F1 depuis 2009.»

L'alignement de F1 présentes dans l'atelier ravirait pas mal de fans mais nos deux frangins rêvent encore de certains modèles qui animaient les GP dans leur enfance. Pour eux, chaque voiture a une particularité, une histoire, un pilote qui a fait

sa légende. Cela dit, Ferrari demeure évidemment LA marque de cœur de ces éternels tifosi.

«La Scuderia a bloqué l'achat de ses F1 les plus récentes, je dirais depuis l'époque Schumacher. Si on veut acquérir une Ferrari des années 2000, cela ne peut se faire que via leur service clients, ce sont eux qui les font rouler et on ne peut se retrouver au volant qu'après avoir fait ses preuves. Les clients ne peuvent piloter que lorsque Ferrari organise des sorties, ce qui est assez contraignant, sans compter qu'il faut avoir de très gros moyens. En revanche, une Ferrari F1 de 1987 peut s'acheter auprès d'un collectionneur sans avoir à passer par l'usine. On en a d'ailleurs déjà eu une dans nos ateliers.»

Si vous n'avez pas les moyens de vous offrir une F1, l'Officina Cairra vous propose,





## DE LA SMART CUP À LA F1

Silvano Caira n'est pas un inconnu dans le milieu du sport automobile belge. En 2005, il lance la Smart Cup, une compétition uniquement réservée à des... Smart. Le concept est sympa, abordable pour le plus grand nombre. Et si la Belgique sert de tremplin, on retrouve très vite ces petites autos de course aux quatre coins du monde. Habitacle dépouillé, arceau soudé, gros extincteur à la place du passager, moteur gonflé à 130 ch, échappement libre, freins à disques aux quatre roues, répartiteur de freinage, suspensions réglables, barres stabilisatrices avant et arrière, hauteur de caisse réglable, coupe-circuit extérieur, la formule plaît mais elle s'essouffle. Propriétaire de plusieurs concessions Smart à Bruxelles à l'époque, notre homme a également développé, en 2007, une société qui vend des remorques aménagées destinées à des écuries de sports moteurs.

«On exporte en Corée, en Suède, en Finlande et au Japon. En 2014, toujours mordu par le sport auto, j'avais envie de retrouver les sensations d'une voiture de course et dans un accord avec un client, j'ai acquis une Jordan F1 qui se trouvait dans la remorque que je lui avais rachetée. Elle était complètement démontée, comme un meuble Ikea. En constatant l'ampleur de la tâche, j'ai acheté une deuxième F1 pour gagner du temps, puis une 3e et une 4e, et c'est là que l'aventure de l'Officina Caira a commencé...»

via son site Internet, toute une série d'objets ayant trait à la discipline (Memorabilia). Des pièces mécaniques, des objets de décoration, un nez avec son aileron, des tubulures d'échappement, des volants, des disques de frein voire un moteur... Le passionné pourra y trouver son bonheur. Maintenant que les activités liées à la vente de monoplace est parfaitement rôdée, Silvano et Sebastiano ont déjà d'autres idées pour poursuivre leur développement.

### QUITTER L'ATELIER POUR LA PISTE

«Nous sommes capables d'accompagner un client sur des circuits, on fait aussi des démonstrations pour montrer nos voitures auprès des amateurs ou on participe, par exemple, aux Minardi Days en Italie sur le circuit d'Imola. On aime également demander aux anciens pilotes de prendre le volant de leur voiture. Alex Caffi aurait dû rouler sur la Footwork mais cela ne s'est pas fait. C'est souvent un moment particulier, chargé d'émotion, et puis il est très important de montrer que nos monoplaces roulent, qu'elles sont en parfait état avec leurs pièces d'origine. Mais cela ne nous déplairait pas d'organiser nos trackdays avec davantage de clients.»

Dans le futur, les deux frères aimeraient transposer l'héritage de la F1 de leurs ateliers vers la piste en étant capables de gérer l'exploitation d'une dizaine de monoplaces multimarques sur n'importe quel circuit. Gageons qu'ils y arriveront! ●

**1.** Dans leur boutique en ligne, les frangins proposent toute une série de pièces liées à la F1.

**2.** Les deux Jordan F1 leur tiennent particulièrement à cœur parce qu'elles ont signé l'unique doublé de la marque anglaise au GP de Spa 1998.