



Si on entre souvent dans la passion automobile via une marque ou un modèle, ce n'est pas le cas d'Eric Calet, dont l'étendue des appétences va de la De Tomaso Pantera à la Wiesmann MF3 en passant par l'Alpine A110 actuelle. Un éclectisme qui force le respect pour cet homme qui vient de se lancer dans l'entreprise de la vente d'autos de sport, en cofondant L'Essence de l'Automobile.

Oubliez les showrooms pompeux, on ne tombe pas sur les locaux de L'Essence de l'Automobile par hasard, cachés qu'ils sont au revers d'un bâtiment anodin. Joutant un atelier spécialisé dans les Mini, l'établissement se trouve là, dans un grand bâtiment industriel en briques rouges. La présence d'une Wiesmann MF3 garée juste devant met la puce à l'oreille : de belles surprises doivent se cacher derrière la porte métallique coulissante. Effectivement, à l'intérieur, on n'est pas déçu. Outre une Alfa 75 Turbo immaculée, on aperçoit ça et là une Ford GT de 2005, une Ferrari BB 512, une Jaguar MK II ou encore une Porsche 356, pour ne citer qu'elles. Excusez du peu



L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE (ICI S'ENSUIVRA LA CARTE DE LA COMMUNALITÉ ET FAUT ACCUEILLIR DES CONVIVÉS, VOIR LE SERVICE DE POINT DE DÉPART À UN RALLYE.)

Et pourtant, limiter cet endroit aux voitures, fussent-elles de sport, serait réducteur, puisque les murs s'ornent d'œuvres d'art, de tableaux, de pièces mécaniques savamment montées en lampes. Comme je suis en train de les observer, Eric Calet, le cofondateur de ce lieu pas comme les autres, vient me tendre la main, accueillant et souriant. On s'installe pour discuter près d'un bar en forme d'avant de Combi VW, lui dans une banquette de DS devenue canapé, moi sur des pneus de Formule 1, disposés là par notre photographe. Ambiance. À l'évidence, notre homme évolue dans le milieu automobile depuis toujours. Eh bien, pas du tout !
« Cela fait 40 ans que je travaille dans la promotion immobilière, me lance-t-il. Mais ma passion, c'est l'automobile. Aussi, après qu'on lui a soumis l'idée, il s'est lancé dans le négoce de belles autos, plutôt en tant qu'investisseur expérimenté, ayant une idée bien précise de ce qu'il voulait. Mon associé, Bertrand Petromont, est l'initiateur de L'Essence de l'Automobile. Cet établissement, est le reflet de ce qu'on voulait faire. C'est un espace convivial, tourné vers la voiture et l'art. Ça va de la sculpture originale, ou sur pièces de voitures, au tableau pur. Ce sont des œuvres que l'on a achetées par coup de cœur, à tel point qu'on aimerait toutes les garder ! Cet établissement est un peu ma maison, mais comme il faut vivre, tout ce qui est ici est à vendre. » En tout cas, de ce local à la belle hauteur sous plafond se dégage un intense parfum de passion, du choix des autos à l'agencement des espaces, conçus pour qu'on les admire. L'ambiance est vraiment particulière. Il faut dire que quand on discute plus avant avec Eric, on comprend que les mots « écho » et « médiocrité » ne font pas partie de son vocabulaire. Et qu'il a des points de vue très tranchés, signes d'un esprit décidé.

LA DS, CE REPOUSSOIR
« Certes, j'adore les autos depuis tout petit. Et pourtant, j'avais un père qui roulait en DS, donc je ne peux pas dire qu'il soit un passionné de voitures. Bon, là, je sens que ça ne va pas plaire à tout le monde », lance-t-il, l'œil malicieux. Puis il explique le calvaire qu'ont vécu beaucoup d'enfants de sa génération : « Comme j'étais à l'arrière dans la DS, ça ne me convenait pas tout à fait, surtout en montagne. » Cette expérience n'a en tout cas pas dégoûté Eric de l'automobile, ce serait même le contraire. Après tout, la Citroën, malgré sa suspension qui donne le mal de mer, est gorgée de caractère, ce qui laisse forcément des traces, et, dans l'esprit d'Eric, elles vont exactement à l'opposé de ce pour quoi la mythique berline a été conçue. « J'ai commencé par une RS comme un peu tout le monde, je suis vite passé à la RS Alpine, puis j'ai eu des Mini, des Maserati, des BMW, dont la M3, des Porsche, notamment la 993. » Parmi toutes ces possessions, une tendance se dégage : il s'agit de sportives. Mais aucune marque ne supplante apparemment les autres. « Je n'ai ni marque ni pays préféré. On ne peut pas être Ferrari ou Porsche, il faut les deux. C'est mon principe. Je ne suis pas entré dans la passion par un modèle particulier : j'aime tous les types de voitures à partir du moment où elles ont un bon châssis et un bon moteur. » Ce dernier point excite la DS, mais montre aussi qu'Eric a des goûts aussi variés, allant aussi vers des modèles plus exotiques.

SPORTIVES ATYPIQUES
« Quand mes moyens me l'ont permis, j'ai eu des autos plus exclusives, comme une barquette Marcatier, ce qui est atypique, une berline Hommel. Puis ça a été la Wiesmann



LA WIESMANN MF3 REÇOIT UNE MÉCANIQUE DE BMW M3 E46, MAIS ERIC A PRÉFÉRÉ L'ÉQUIPER D'UNE BOÎTE À 5 RAPPORTS, CONTRAIREMENT À LA NORMALE, ELLE CONVIENT PARFAITEMENT.



C'est un cas très particulier. Évidemment, il s'agit de celle qui est garée devant le bâtiment, une auto qui sert donc régulièrement. « La Wiesmann, c'est ma femme qui en a eu l'idée, on la découvre devant dans un salon. Elle m'a plu énormément. Aussi, on l'a fait fabriquer avec mon épouse en dormant comme cahier des charges qu'elle soit aux couleurs Gulf. C'est la seule jamais faite dans cette livrée. Les Allemands les prennent gris métallisé, en noir ou en blanc, donc notre projet a enthousiasmé les équipes de Wiesmann. » Et comme Eric ne fait pas les choses à moitié, l'habitat est assorti à la carrosserie. Il comprend même un petit espace, derrière les sièges avant, spécialement revêtu de moquette pour que le chien d'Eric puisse s'installer lors des longs trajets. Très peu courante, la Wiesmann combine les avantages d'une ancienne et d'une moderne. De l'une par l'allure, de l'autre pour le châssis et la mécanique.
« La Wiesmann, c'est allemand, donc il n'y a pas de problèmes. La mienne est une MF3 avec le moteur de la BMW M3 E46, un 6 en ligne, 343 ch. Comme elle ne pèse qu'un peu plus d'une tonne, ça marche du feu de dieu. » Est-ce une voiture du quotidien ? « Non, pour ça, j'ai une Alpine nouvelle version. C'est la moderne qui me plaît le plus, je me suis même essayé à la Tesla Model S, mais je l'ai vite revendue, car je ne prenais aucun plaisir à la conduire. Ça va vite, mais il manque le bruit. Pour moi, c'est essentiel. »

L'OMNIPRÉSENCE DE LA COURSE
On peut le comprendre, même si Tesla produit des autos étonnamment agréables à conduire, dont l'absence de son fait partie de l'expérience qu'elles défont.

« C'EST UNE WIESMANN MF3 AVEC LE MOTEUR DE LA BMW M3 E46. [...] ELLE MARCHÉ DU FEU DE DIEU »



Seulement, Eric décline sa passion pour l'automobile sur le mode de la compétition, domaine où les hautements mécaniques sont irremplaçables. « J'ai fait le Challenge Hommel, puis de la Fun Cup, donc du circuit mais pas de rallye, à part le Tour Auto, deux fois. » Et le Tour Auto, il ne l'a pas couru avec n'importe quoi. Si sa première monture fut une Alfa Romeo 1600 SS, la seconde est bien plus particulière. « C'est une De Tomaso Pantera, car quand j'étais jeune, c'était celle dans laquelle j'ai la chance d'en avoir une de 72. Elle est intemporelle, magnifique, au même titre que ses rivales de course de l'époque, la Miatra, la Dino, la Ferrari 275. Je l'ai préparée en Groupe 3 et, mon objectif, c'est de la mettre sur un circuit. Les vibrations sont incroyables. Pour moi, c'est l'une des plus belles autos du monde. » Il est vrai que le dessin de Tom Jarda a superbement vieilli. La Pantera a été conçue pour être une sorte de supercar de grande diffusion, animée par un V8 Ford largement produit, mais sa fiabilité a posé problème. Eric confirme les soucis, en nuancant. « Oui, il faut la stabiliser. Hier, je suis descendu au circuit du Mans avec pour faire les Trois Tours de Tinseau. Mais, arrivé sur place, j'ai cassé un allumeur. Je suis reparti dans la nuit, puis descendu de la main avec la Wiesmann après d'effroyables secousses de circuit. La De Tomaso a dû être préparée avec des éléments qui ne sont pas parfaits. On est en train d'essayer les pièces. » En tout cas, cette anecdote

En dit long sur la détermination d'Eric, liée à la puissance de sa passion. « L'objectif, l'an prochain, est d'arriver au bout du Tour Auto avec la Pantera, puis de faire des scores. »

PASSION TRANSMISE
Nul doute qu'il parviendra à ses objectifs. Eric a aussi la particularité de savoir communiquer son enthousiasme. Alors que, bien souvent, les enfants rejettent l'objet de la passion de leurs parents, il a transmis la sienne à sa fille. « Je veux aussi faire le rallye Monte Carlo Historique, avec ma fille, qui est passionnée de Porsche. Mon gendre, lui, s'entraîne pour les 24 Heures du Mans et s'entraîne avec Porsche au Nürburgring. Ils sont exclusivement passionnés par Porsche, moi c'est un peu tout. » Françaises, allemandes, italiennes, voire italo-argentes, comme la De Tomaso. Une Paganini ? « Ah ça, j'aimerais bien, mais il faudrait que je gagne d'abord au loto. J'adorerais, mais c'est limite intouchable. La voiture, c'est une œuvre d'art. Rien que de la mettre dans mon garage et la contempler, ça me suffirait. Rouler avec ce serait bien sûr un peu mieux. »



ARRIVER À CAMES ALLIÉ À DES FILTRES À AIR POUR FORMER UNE LAMPE, GRAVURES, ÉLÉMENTS DE CARROSSERIE RENDUS À L'ÉTAT DE SCULPTURE : ICI TOUT EST BEAU, ET À VENDRE.



UN BOUT DE JANTE, UNE CHAÎNE DE DISTRIBUTION, UN CARTER, QUELQUES CORDONS, ET HOP, ON OBTIENT UNE SORTIE DE GUITARE, OU UNE SCULPTURE, SELON LE POINT DE VUE.

MECATECHNIC
Partenaire de votre passion !

Pièces, accessoires & outillage pour VOLKSWAGEN, BMW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES, MX5, 205, 2CV & 4L

Pont basculant mobile

TOOLATELIER

Découvrez notre offre généraliste pour Anciennes et Youngtimers toutes marques

03 20 26 26 33 - www.mecatechnic.com



« ON NE PEUT PAS ÊTRE FERRARI OU PORSCHE, IL FAUT LES DEUX »