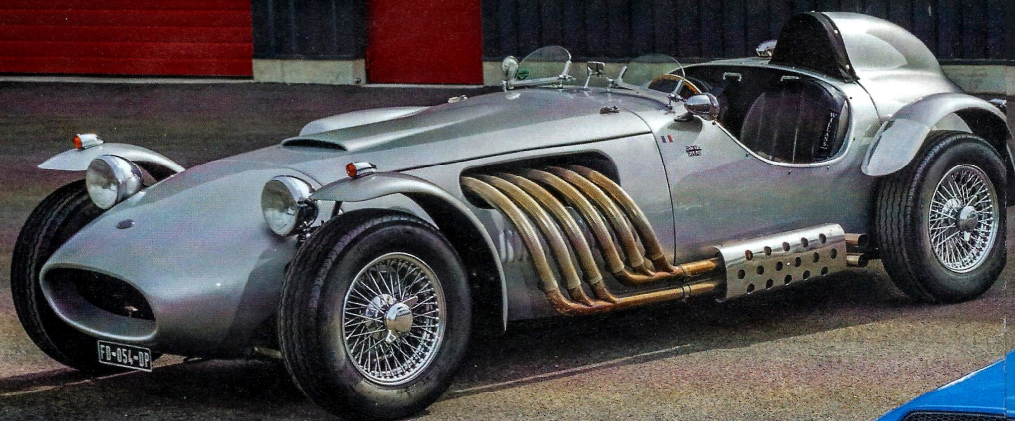


# IMPOSSIBLE N'EST PAS FRANÇAIS

Derrière ses formes rétro et son poids plume, le roadster Devalliet Mugello est d'abord une belle histoire démarrée par un irréductible Gaulois nommé Hervé Valliet. L'histoire d'un nouveau constructeur automobile qui met son outil industriel au service d'une passion authentique. Visite guidée et premier contact.

Par Jacques Warnery Photos Adrien Cortesi







### Devalliet Mugello

- Moteur : 1.6 turbo
- Puissance : 225 ch à 6 000 tr/mn
- Couple : 300 Nm à 2 000 tr/mn
- Boîte mécanique à 6 rapports, différentiel AR
- Châssis aluminium
- Suspensions à double triangulation AV et AR
- L - l - h : 3,86 - 1,76 - 1,08 m
- Poids à sec : 680 kg
- Réservoir : 34 l
- Coffre : 300 dm<sup>3</sup>
- 0 à 100 km/h : environ 4,6 s
- Prix : à partir de 84 800 €

**Hervé Valliet n'est pas du genre rêveur et connaît mieux que personne les contraintes du monde industriel.**

les quatre roues sortant de la carrosserie. Un modèle "authentique et rebelle". Neuf mois plus tard, le premier prototype débarque le 8 novembre au Salon Époqu'auto : "Nous avons fait pas mal de nuits blanches pour pouvoir la présenter à temps, et j'ai passé une bonne partie de la dernière d'entre elles dans le coffre à régler les charnières d'ouverture", s'amuse Hervé. Doté d'une carrosserie rouge, ce modèle reçoit un accueil chaleureux, malgré les 120 ch de son moteur Fiat jugés trop timides : "La clientèle souhaite disposer de 200 ch minimum." Contraints de changer leur fusil d'épaule, Hervé Valliet et ses hommes optent pour le dernier 1.6 THP 225 ch d'origine PSA : "Un moteur qui répond aux dernières normes Euro 6D Full, indispensables pour homologuer la

voiture. À condition de tout conserver d'origine, comme la gestion moteur." Le développement d'un modèle à la livrée bleue s'ensuit en 2020. Destiné à l'homologation, il s'offre de nouveaux berceaux, ne possède pratiquement aucun élément en commun avec son prédécesseur et reçoit le nouveau moteur avec une boîte 5.

L'année suivante, Devalliet peaufine encore sa copie avec quelques améliorations sur cette troisième Mugello désormais blanche : boîte 6 et différentiel autobloquant empruntés à une Mazda MX-5. Elle sert de modèle définitif à une première série de 14 exemplaires dont la production débute en 2022. Hervé Valliet utilise les synergies avec son entreprise Sori pour y parvenir. Situé juste à côté de l'atelier d'assemblage et s'étalant sur près de 9 000 m<sup>2</sup>, cet outil industriel 4.0 devient la pierre angulaire du projet : "Notre expertise en tôlerie fine permet de produire une multitude de pièces. Nos cellules robotisées de dernière génération apportent une précision supérieure aux standards de l'artisanat dans la réalisation et l'assemblage"

Vingt bons siècles plus tard, le village des irréductibles Gaulois déménage d'Armorique au pied du Vercors. Les huttes et chaumières laissent place à un bâtiment de la zone industrielle de Tullins, en Isère, et la lutte contre l'envahisseur romain devient une résistance contre une certaine uniformisation automobile. L'objet du délit s'appelle "Devalliet Mugello" et prend la forme d'un petit roadster qui promet un plaisir authentique, plaisir que l'on doit à Hervé Valliet. Un homme dont la passion automobile sincère force l'admiration. Caterham, Wiesmann, TVR, Honda JZR, Ronart W152 et j'en passe, dont il connaît les secrets les plus inavouables, occupent ou ont occupé son incroyable garage. L'envie de proposer sa propre vision de l'automobile est une suite logique à la démarche, même si notre merveilleux fou roulant n'est pas du genre rêveur. Pour diriger depuis plus de trente-cinq ans l'usine Sori, spécialisée dans les rangements d'outillages professionnels et la tôlerie fine, ce chef d'entreprise avisé connaît mieux que personne les contraintes du monde industriel et la difficulté de monter un tel projet en France.

#### LA SYNERGIE SORI

Hervé Valliet commence son expérience automobile dans des courses de voitures radiocommandées sur piste au niveau mondial et y rencontre Gilbert Dognon. Après de multiples collaborations, il lui confie un poste de consultant technique dans l'aventure Devalliet Mugello, qui débute en février 2019. Première chose à faire : positionner le modèle. Ce sera un roadster light propulsion à moteur avant de type Caterham, mais plus facile à vivre au quotidien et doté d'un coffre de 300 dm<sup>3</sup>. Le tout habillé d'un style proche des machines de course des années 50, avec

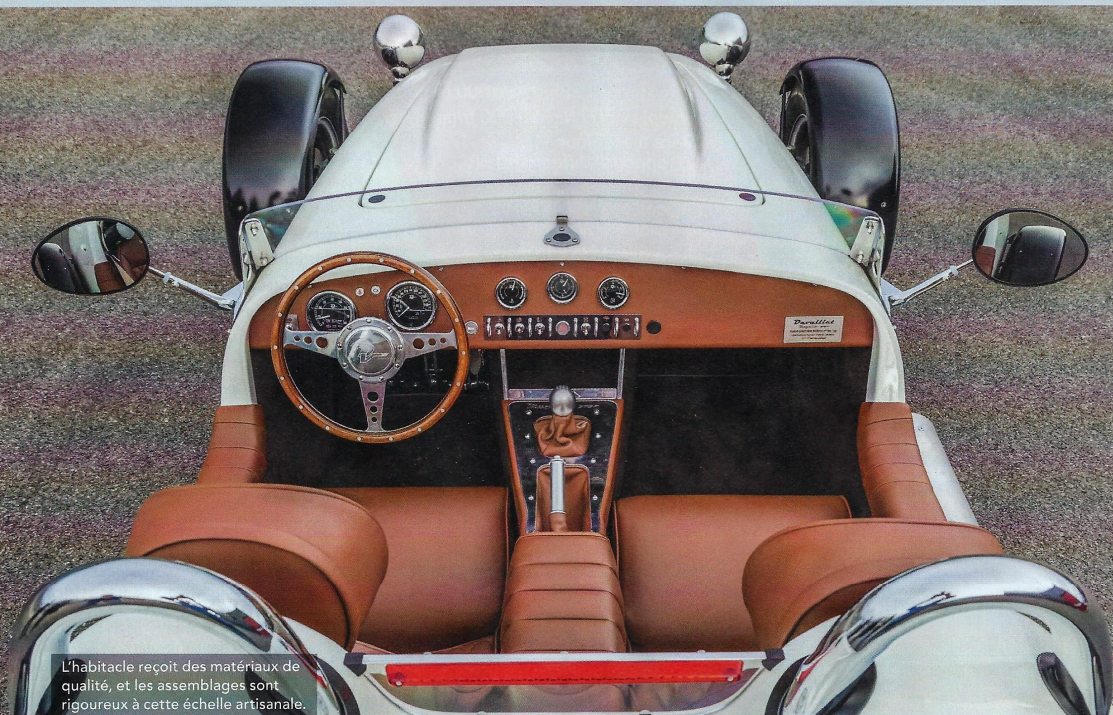


L'assemblage des Devalliet Mugello s'effectue de manière artisanale.



Cette carrosserie arbore une livrée Orange Feu strictement identique à celle de l'Alpine A110.





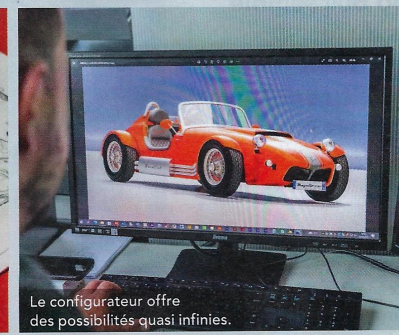
L'habitacle reçoit des matériaux de qualité, et les assemblages sont rigoureux à cette échelle artisanale.



L'outil de production de Sori apporte une précision d'assemblage rare dans l'artisanat.



Les esquisses de ce projet néo-rétro flattent les rétines.



Le configurateur offre des possibilités quasi infinies.



Le poste de soudure est dans l'atelier d'assemblage.

des pièces." S'y ajoute une approche pragmatique : "Elle permet de limiter la sous-traitance et participe à baisser le prix final et à rentabiliser le projet. Je ne me serais jamais lancé dans l'aventure sans Sori." Le châssis en aluminium est conçu sur place et utilise un assemblage tenon-mortaise auquel Hervé tient beaucoup : "Cette technologie, qui est notre marque de fabrique, garantit une bonne rigidité." La bestiole, qui repose sur des suspensions à double triangulation, recèle quelques particularités techniques : "Nous avons réalisé un système d'attaches spécifiques de la partie supérieure des amortisseurs Protec, permettant de régler la hauteur de caisse sans changer les épures. Une astuce empruntée à l'univers RC."

#### UN CHEMIN SEMÉ D'EMBÛCHES

Les installations Devallet intègrent l'assemblage et les produits des rares sous-traitants locaux comme la carrosserie polyester dessinée par José Figueres. Mariages, moteurs, châssis, pose de moquette, montage et tout le reste sont effectués sur place. Seule la peinture est réalisée dans une cabine à côté, avec un choix infini de couleurs et de configurations. Cinq personnes travaillent dans l'atelier à des postes divers : assemblage, soudure, bureau d'études, recherche et développement ou homologation. Cette homologation justement est gérée par le chef de projet Edgar Bond. Elle s'apparente à un véritable chemin de croix avant de décrocher le sésame du CNRV (Centre national de réception des véhicules), indispensable à l'immatriculation : "Entre la difficulté des tests, l'obligation de constituer de multiples dossiers et les retards pris par l'UTAC, chargée de



Industriel passionné à l'approche pragmatique, Hervé Devallet s'est lancé dans une superbe aventure.



Le moteur THP de 225 ch se joue d'un tel poids plume!

**Plus encore que les sensations que la Mugello distille, c'est l'aboutissement de sa réalisation qui rend admiratif.**



Rouler à bord d'un engin aussi exclusif procure forcément un immense plaisir!

réaliser les essais, cette tâche déjà compliquée pour un gros constructeur l'est encore plus pour nous. Nous avons réussi à passer la voiture bleue en RTI (réception à titre isolé), et nous avons fait la plus grosse partie des tests dans le but d'obtenir l'homologation nationale en petite série NKS sur les modèles commercialisés", nous glisse Edgar.

Un petit tour à bord de la Mugello blanche, identique à celle qui sera vendue dans le commerce, permet d'apprécier la qualité du travail accompli. S'installer à bord demande moins de contorsions que dans une Caterham. Le châssis plus large et le volant réglable en profondeur s'adaptent mieux aux grands gabarits. La pureté des sensations derrière le petit volant Moto-Lita se rapproche de celle de l'anglaise, et c'est un compliment. La boîte de vitesses et les commandes, brutales mais qui lisent dans les pensées du pilote aussi. La Mugello y ajoute une dose de confort, une direction peut-être un poil plus précise à l'inscription et davantage de rigueur qui souligne la qualité de sa mise au point. L'autre différence se niche sous le capot : comme tous les moteurs turbo, le 1.6 THP donne tout tout de suite et ventile fort de 2000 à 6500 tr/mn. La poupe, qui frétille sous l'effet de son punch, est ensuite bien canalisée par un différentiel autobloquant qui garantit une bonne motricité. Je vous laisse imaginer l'effet procuré par un 0 à 100 km/h expédié en 4,6 s à quelques centimètres du sol... En bonne light qui se respecte, la Mugello permet de vivre la route plus intensément, mais plus encore que les sensations qu'elle distille, c'est l'aboutissement de sa réalisation qui rend admiratif. Chapeau bas, monsieur Valliet! ■