

# La belle aventure

Chef d'entreprise isérois amoureux de l'automobile sous toutes ses formes, Hervé Valliet s'est entouré de quelques ingénieurs et techniciens tous aussi passionnés pour lancer une nouvelle marque automobile sur le marché hexagonal. Son premier modèle, baptisé Mugello, a vu le jour à l'automne dernier et l'homologation du deuxième est en cours...

Texte FRANCK JÉRÔME - Photos MIDI-PHOTOGRAPHES / DMFA



**A** l'heure où les grands constructeurs parlent beaucoup hybridation et électrification, l'équipe menée par Hervé Valliet a décidé de jouer à contre-courant en choisissant la carte de la conduite sportive au volant d'une auto au look délicieusement rétro mais aux performances bien actuelles. Glissez-vous dans le cockpit, bouclez vos ceintures, voici l'histoire de la Mugello, un roadster bien français comme son nom ne l'indique pas forcément.

## Retour vers le futur

Passionné d'automobiles dès son plus jeune âge, Hervé Valliet a d'abord brillé lors des compétitions de voitures radiocommandées. Devenu depuis chef de la société Sori, entreprise dédiée essentiellement à la fabrication des servantes d'ateliers ou des caisses à outils en métal, Hervé s'était alors fait remarquer grâce à de nombreux résultats au niveau national mais aussi et surtout des sélections en équipe de France pour cinq championnats du monde et trois fois plus d'Europe. Meticuleux, exigeant et rigoureux, il avait même créé (déjà) sa voiture au 1/8<sup>e</sup> qu'il avait baptisée Perfect! C'est dans ce cadre qu'il fait connaissance de Gilbert Dognon, lui aussi un excellent pilote, qui était devenu team manager de cette équipe de France.



En 2019, les deux hommes décident de fédérer une petite équipe de passionnés autour d'un projet original : construire une voiture sportive dans la pure lignée du « light is right », prôné par Colin Chapman. Lors de cette visite, Gilbert Dognon nous sert de guide dans les locaux de Sori, société basée à Tullins (38) où presque tout se décide et se fabrique pour la Mugello. « Après un premier projet de GT, peut-être trop ambitieux et donc abandonné, nous avons revu notre copie. Nous parlions de la Maserati 250F des années 55 et avons commencé à dessiner des éléments, puis un châssis en février 2019. José Figueres (voir encadré) est arrivé quelques semaines plus tard et la voiture a été présentée en état de marche à EpoqueAuto en novembre. » Neuf mois, déjà un record! « Pour tenir ce

**Nous restons ainsi dans notre volonté d'avoir une voiture moderne à prix contenu et avec une empreinte carbone à zéro** Gilbert Dognon

court laps de temps, il a fallu prendre des décisions, faire des coupes. On a panaché les museaux, les ouïes latérales et les bosses arrière. Notre premier modèle était équipé d'un moteur Fiat 3 cylindres de 120 ch qui devait être ensuite remplacé par le Peugeot 1.2 Turbo de 130 chevaux sur notre 260F/S. Mais la majorité des acheteurs potentiels rencontrés sur les salons étaient déçus car ils voulaient au moins 200 ch pour une auto de ce type, réaliste, et la demande étant là, nous avons ajouté une deuxième variante

(375F/S) dotée du 4 cylindres (toujours Peugeot) de 225 ch très peu polluant. Nous restons ainsi dans notre volonté d'avoir une voiture moderne, à prix contenu et à faible empreinte carbone. » Comptez tout de même 59 800 € pour la 260F/S et 74 800 € pour la 375F/S.

## Mélange des genres

Hervé reste bien entendu le principal instigateur de l'aventure mais, avec sa fonction de chef d'entreprise, il n'est pas toujours disponible, raison pour laquelle, outre Gilbert, il s'appuie également sur les compétences de Luc Drevard, ingénieur conception mécanique arrivé d'Air Liquide (où il a travaillé notamment



Hervé Valliet, a toujours été un créateur...



Le choix d'un style rétro n'interdit pas la conception assistée par ordinateur.



Le galbes de la balle sont signés José Figueras, ici de face sur la photo.

► sur les réservoirs de la fusée Ariane) pour la conception du châssis et de la carrosserie. Il a été ensuite rejoint à l'atelier par Franck Iserabile, technicien expérimenté chargé de l'accouplement moteur-boîte et de la gestion électronique. Puis par Edgar Bond, qui s'est occupé des trains roulants, des éléments de signalisation et de la partie homologation. Chacun est à sa place mais certaines décisions se prennent de façon collégiale, une bonne idée étant toujours la bienvenue. « C'est une aventure très intéressante dans laquelle on allie la technologie de pointe comme la découpe laser ou la soudure par robot, avec quelque chose de classique. Tout cela au service du consommateur qui bénéficiera d'une

En action sur les routes du Vercors.

### Une prochaine évolution sera présentée déjà homologuée à Epoqu'Auto en novembre prochain

Gilbert Dognon

voiture construite avec rigueur et passion, fiable et sécurisante. Le châssis est réalisé sur place dans un alu léger et particulièrement résistant. Il est conçu en trois parties : une cellule centrale et deux berceaux (avant et arrière) assemblés par soudures et tenons mortaises, ce qui facilitera les personnalisations futures. Les deux bosses derrière l'équipage ont varié de nombreuses fois avant de prendre leur aspect définitif, ce qui évitera ainsi les retours d'air comme sur certains cabriolets. Pareil pour le pédalier que nous avons repris près de vingt fois ; hauteur, profondeur, espace, rien n'est laissé au



Le coffre à bagages de 280 dm<sup>3</sup> garni d'une ligne estampillée Devalliet.

Le cellule centrale ainsi que les berceaux avant et arrière sont fabriqués puis assemblés sur place.



hasard. Paradoxalement, le saute-vent répond aux exigences de la réglementation qui nous imposait de diminuer sa hauteur. Nous avons trouvé des partenaires dans la région d'Annecy. En plus de José, Frédéric Chasseloup de One-Off a travaillé en 3D, et l'Atelier Chabard d'Annecy a réalisé les échappements. »

Le châssis devant l'un des robots servant à son assemblage.

### 30 véhicules par an...

Et quid de l'homologation ? « C'était compliqué au début avec le CNRV (Centre National de Réception des Véhicules). Ils ont finalement accepté de nous recevoir en février, et nous avons rencontré une quinzaine de personnes, chacune s'occupant d'une partie spécifique sur les autos. Il y a eu quelques petites modifications à opérer, nous en avons

tenu compte pour la prochaine évolution qui sera présentée déjà homologuée à Epoqu'Auto en novembre prochain. Nous pourrions alors prendre les commandes puisque jusqu'à présent, ne voulant pas vendre du vent, nous avons logiquement refusé de le faire, sinon oralement. Quelle sera la quantité accordée par le CNRV ? Douze ? Quinze ? Nous verrons et ensuite nous espérons passer à trente véhicules par an. Puis nous irons vers d'autres déclinaisons car José (Figueras) a eu une idée qui nous a séduit, mais c'est

encore trop tôt pour vous en parler. » En attendant, Emmanuel Collard suit le projet et a donné quelques conseils avisés. Et des pilotes comme Bruno Saby, Bernard et Damien Chambérod, Jean Vinatier, Alain Serpaggi, Jean-Pierre Coppola ou encore Sylvie Seignebeaux se sont enthousiasmés en découvrant l'auto sur des salons, tout comme ceux qui l'ont croisée en essais dans le Vercors. Il y a vraiment un intérêt et un enthousiasme à tous les niveaux pour ce joli projet, peut-être un peu fou, mais tellement vivifiant à l'époque actuelle. ■



Le cockpit avec pommeau de levier de vitesses en alu massif.



375F/S	
Carrosserie	roadster
Châssis	alu (modulable 3 parties)
Moteur (type)	4 en ligne (Pangout)
Emplacement	AV, longitudinale
Cylindres (cm)	1598
Puissance max (ch)	225
Couple max (kgm)	30,6
Régime max (tr/mn)	5500
Transmission (type)	propulsion
Boîte de vitesses	manuelle à 5 rapports
Pneumatiques	Michelin Classic Collection
Dimensions AV/AR	205/70 VR 14
Jantes	5,5 x 14
Suspensions AV/AR	double triangulation
Poids à vide (kg)	615
Capacité réservoir (litres)	38
Empattement (cm)	2350
Long. - larg. - haut. (mm)	3850 - 1680 - 1080
Voies avant - arrière (mm)	1490 - 1490
0 à 100 km/h (sec)	4,9
Conso. mixte (l/100 km)	4,9 (en cours d'homolog.)
Emissions CO <sup>2</sup> (g/km)	133 (en cours d'homolog.)

### LE STYLE

#### Signé JF Design

Sorti premier du concours de design automobile organisé par Franco Sbarro, José Figueras intègre l'école Espera du célèbre carrossier en 2005 puis lance son activité début 2011. Le moins que l'on puisse dire c'est que son coup de crayon cartonne puisqu'à ce jour il compte plus de 300 décorations de voitures. Princen, Baud, Dubert, Schatz, Nantet, Guigou, le regretté Fred Comte, pour ne citer qu'eux et sans oublier des teams officiels, ont roulé dans des autos dessinées par le Haut-Savoie. « Je me suis formé sur le tas, j'ai appris la culture auto même si j'avais de bonnes bases (tires), je me suis créé mon univers et je dois l'entretenir. Il faut savoir comprendre les lignes des autos, être à l'écoute des clients, savoir aussi les orienter. Il existe toujours une solution. Concernant la Mugello, Frédéric Chasseloup, spécialiste en CAD (conception assistée par ordinateur), avec qui je travaille, m'a présenté à Hervé Vallée. Le cahier des charges était bien défini mais assez flou. Ma première proposition a nécessité quelques retouches mais, dès la deuxième, c'était bon ! Je suis très fier de faire partie de cette belle aventure car c'est un privilège particulièrement gratifiant de voir naître une marque et une auto. »