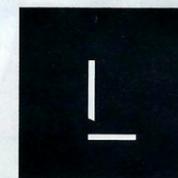


Un simple coup d'œil suffit pour se rendre compte que la Devalliet Mugello est non seulement plus longue (3,86 m) mais aussi bien plus large (1,76 m) qu'une Caterham. Elle repose sur un châssis en aluminium selon le principe d'assemblage tenon-mortaise ainsi que sur des suspensions à double triangulation. Ses roues extérieures et son style vintage rappellent les monoplaces des années 50.

ESSAI Devalliet Mugello

OXYGÉNATION

Son nom et son style rétro évoquent l'Italie. Son positionnement light, l'Angleterre. Sauf que la Devalliet Mugello est française. **Une française exclusive qui nous promet un sacré bol d'air.**

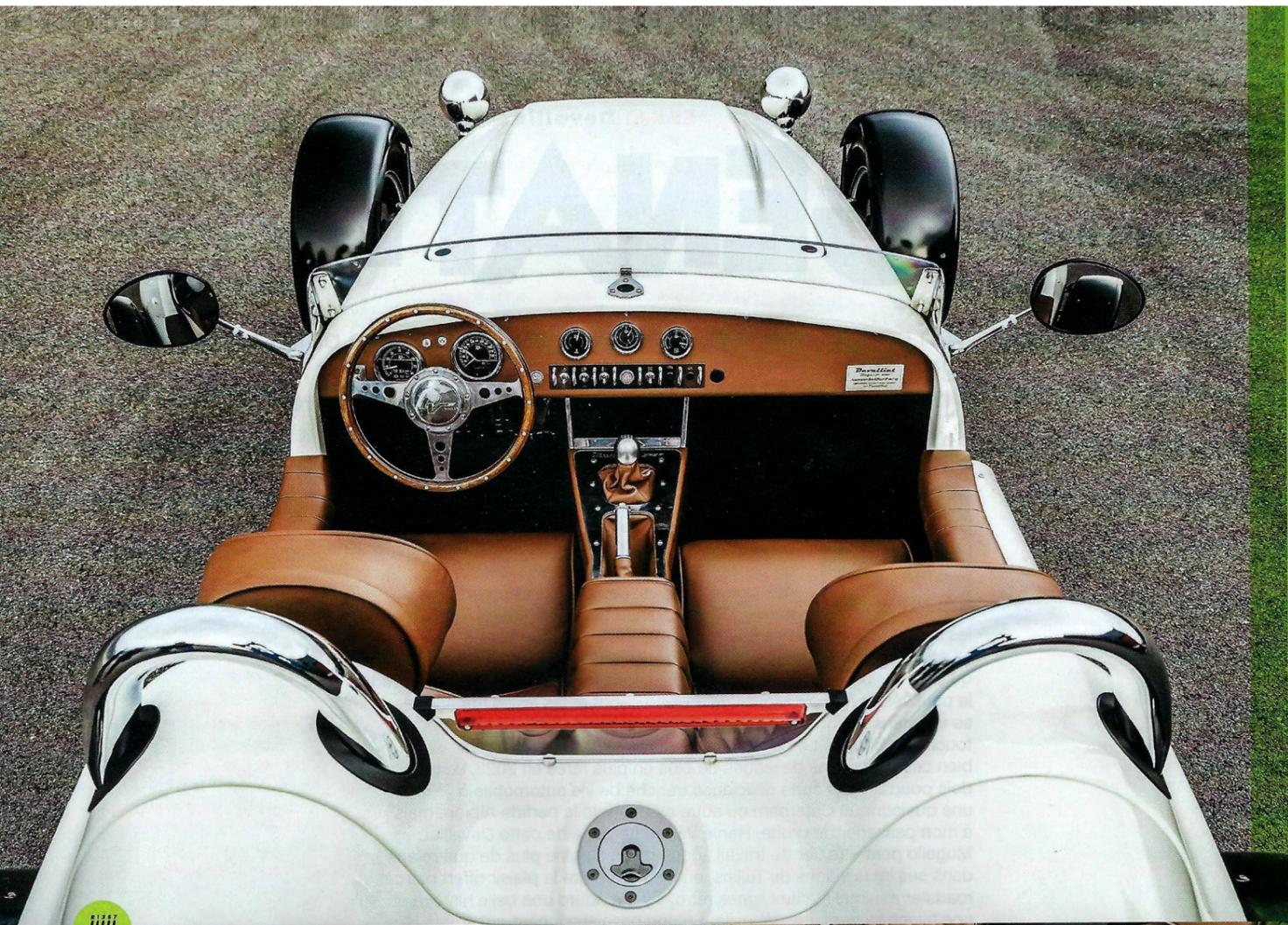


Le petit saute-vent ne suffit pas à endiguer la brise qui me masse le visage de plus en plus intensément au fur et à mesure que la vitesse augmente. Autour de moi, les majestueux contreforts du massif du Vercors se dévoilent dans un panorama à faire rougir le plus réaliste des cinémascopes. Les senteurs entremêlées de nature, de mécanique et de cuir chatouillent

les narines. Le grognement et le sifflement du 1.6 gavé par un turbo qui lui souffle généreusement dans les bronches flattent autant les oreilles qu'ils participent à cette expérience sensorielle. La route qui défile devant le petit volant en bois Moto-Lita, le long capot et les roues apparentes se vit intensément. Il me suffirait de sortir la main gauche pour pouvoir toucher le bitume. Les amateurs de modèles light connaissent bien ces sensations devenues de plus en plus rares en 2023. Je ne dois pourtant pas cette délicieuse tranche de vie automobile à une quelconque Caterham ou autre création de la perfide Albion, mais à mon passager de droite, Hervé Valliet. Le papa de cette Devalliet Mugello peut être fier du travail accompli en à peine plus de quatre ans dans ses installations de Tullins, en Isère. Derrière le plaisir offert par ce roadster minimaliste aux lignes rétro, il y a d'abord une belle histoire et une aventure humaine débordant d'une passion sincère qui donne à ce moment une saveur toute particulière.

Avoir le courage de concevoir et de commercialiser une automobile plaisir en France en 2023 force autant le respect que l'admiration. Les tentatives avortées restées dans les oubliettes de l'histoire automobile sont infiniment plus nombreuses que les réussites. Sauf qu'Hervé Valliet ●●●





TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo** Cylindrée : **1 598 cm³**
 Puissance maxi : **225 ch à 5 500 tr/mn**
 Couple maxi : **30,6 mkg à 2 250 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**
 Antipatinage/autobloquant : **non/de série**
 Suspension : **double triangulation, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux**
 Freins AV/AR : **disques pleins 245 (4 pistons)/240 (2 pistons) mm**
 Poids annoncé : **680 kg**
 Rapport poids/puissance : **3 kg/ch**
 L - l - h : **3 860 - 1 760 - 1 080 mm**
 Pneumatiques : **205/70 VR 15** Réservoir : **34 l**
 Prix de base : **84 800 €**
 Prix des options/malus : **à la carte/en cours d'homologation**
 Prix du modèle essayé : **84 800 €** (hors malus)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **+ de 200 km/h** 0 à 100 km/h : **4"6**

La passion d'Hervé Valliet (à droite) est intarissable, mais cet industriel avisé ne se serait jamais lancé dans cette aventure sans son usine Sori spécialisée dans le rangement d'outillage. Elle permet de fabriquer une multitude de pièces sans passer par de la sous-traitance et de rationaliser la production. Les possibilités de personnalisation intérieures et extérieures sont pratiquement infinies.

ESSAI Devalliet Mugello

n'est pas un rêveur et encore moins un milliardaire capricieux désireux de flatter son ego avec une improbable supercar. C'est un industriel avisé qui entend profiter de l'outil de production de son usine Sori, spécialisée dans les rangements d'outillages professionnels et la tôlerie fine, pour fabriquer sa propre automobile. « *Je ne me serais jamais lancé dans un tel projet sans ma société, installée juste à côté des ateliers Devalliet* », ajoute-t-il. C'est également un passionné qui a participé à des courses de voitures radiocommandées à un niveau mondial. Il tisse dans cette discipline des liens avec un certain Gilbert Dognon, qui deviendra une des pierres angulaires techniques du projet. Pour être parvenu à immatriculer des Wiesmann et posséder des Caterham, TVR ainsi que d'autres engins plus improbables comme une Honda JZR ou une Ronart W152 (si, si, ça existe !), le garçon connaît tout aussi bien le marché des sportives légères à l'échelle 1. Entouré de Gilbert et de quelques autres irréductibles, il se lance dans l'aventure en février 2019 et se positionne dans l'univers des lights avec une vision des choses « *authentique et rebelle* ».

L'architecture de propulsion à moteur avant et le long capot rappellent l'esprit d'une Caterham. Une Caterham à la française dont la largeur supérieure (1,76 m) et le coffre de 300 litres promettent davantage de polyvalence. Notre modèle blanc absolument identique aux 14 exemplaires déjà commandés, et dont la production a débuté en 2022, montre le chemin parcouru. Sa silhouette évoque peut-être celle de l'anglaise, en plus imposant. Elle s'en distingue aussi par ses quatre roues extérieures comme sur une monoplace, un capot nettement moins affiné et une carrosserie en polyester dessinée par José Figueres qui lui donne un air encore plus vintage. Son bosselage orné d'une prise d'air qui surplombe le capot, sa poupe rondouillarde en goutte d'eau, ses ouïes latérales et son arceau arrière chromé renvoient aux premières heures de la Formule 1, au beau milieu des années 50. L'échappement latéral évoque également le passé. Les trois élégantes tubulures qui rejoignent la jolie marmite ovoïde peuvent étonner pour un 4 cylindres, mais elles se justifient techniquement : « *Le collecteur d'échappement, très court, rejoint obligatoirement en une seule sortie le catalyseur et le filtre à particules. Il est ensuite possible de dessiner ce que l'on veut, une fois le système de dépollution passé* », nous glisse Hervé.

Le nez de type Sharknose avec ses deux entrées d'air géométriques est un clin d'œil aux constructeurs italiens qui motive cette appellation « Mugello ». Pour la petite histoire, cette proposition de style en a supplanté deux autres : la première avec des entrées d'air plus carrées de type BRM nommée « Silverstone », et la seconde avec une bouche ovale façon Matra dénommée « Monlhéry ». Avec tout cela, j'en oublierais presque ses superbes jantes à rayons MWS de 15 pouces, ornées des pneus Michelin Classic XWX. Le manufacturier clermontois est devenu partenaire de l'aventure : « *Nous leur avons donné un cahier des charges, et ils nous ont guidés dans notre choix* », ajoute Hervé.

Racines

Ce souci du détail se retrouve dans toute la conception de la Mugello. L'installation à bord est un jeu d'enfant. Evidemment, la tâche est bien plus aisée sur notre exemplaire découvert que sur un modèle capoté qui impose l'option pare-brise, mais la largeur généreuse du châssis facilite tout de même les choses. Les sièges, étonnamment moelleux par rapport à l'idée que l'on pourrait s'en faire, aident à se sentir bien à bord. La colonne de direction réglable et le petit repose-pied situé à gauche font partie de ces détails ergonomiques particulièrement appréciables pour trouver sa position de conduite adéquate. Les propriétaires de Lotus et de Caterham savent de quoi je parle ! L'ambiance intérieure rappelle celle des descendantes de la mythique Seven, avec une attention suprême apportée à la qualité. Plus encore que les superbes cuirs et ornements en aluminium qui garnissent l'habitacle et la planche de bord, c'est la précision des assemblages, supérieure aux standards anglais, qui impressionne sur un modèle artisanal. Petit coup de clé pour réveiller une mécanique dont la sonorité met tout de suite dans l'ambiance avec une seule recommandation du patron : « *Attention aux freins sans assistance et à la course d'embrayage, très courte lors des démarrages et rétrogradages.* » Message reçu ! Hervé aurait tout aussi pu me prévenir que l'embrayage en question exige également un mollet de cycliste ! Plaisanterie mise à part, ces commandes fermes (mais correctes) participent à impliquer le conducteur. La pédale du milieu demande par ailleurs un peu d'accoutumance et suffisamment de pression. La direction, dénuée ●●●

PLUS ENCORE QUE LES SUPERBES CUIRS ET ORNEMENTS EN ALUMINIUM, C'EST LA PRÉCISION DES ASSEMBLAGES, SUPÉRIEURE AUX STANDARDS ANGLAIS, QUI IMPRESSIONNE SUR UN MODÈLE ARTISANAL.





LE PETIT ROADSTER NE SE TÉLÉPORTE PAS QU'EN LIGNE DROITE : IL SAUTE À LA CORDE AVEC GOURMANDISE ET GARDE SA TRAJECTOIRE AVEC CETTE GRÂCE RÉSERVÉE AUX MODÈLES LÉGERS.

La ligne atypique fait de la Mugello un modèle unique qui profite d'un vaste coffre de 300 litres. Le cuir et l'aluminium garnissent un habitacle à la finition flatteuse pour un modèle artisanal, mais le plaisir du conducteur est surtout derrière ce volant en bois. Les sensations au grand air et les capacités d'accélération rappellent l'univers de la moto, et l'absence d'aides à la conduite responsabilise le pilote.



ESSAI Devalliet Mugello

de toute assistance, tire un peu dans les bras à basse vitesse et lors des manœuvres. Conduire une Devalliet se mérite, mais les premières évolutions en ville marquent une différence par rapport à la Caterham. Elle est peut-être plus encombrante, mais elle est surtout plus confortable et moins sautillante de la croupe sur les saignées, irrégularités et dos-d'âne. L'explication tient dans ses suspensions à double triangulation à l'avant comme à l'arrière, qui représentent le fin du fin des trains roulants. Elle y ajoute un système d'attache spécifique de la partie supérieure des amortisseurs de marque Protec. Cette astuce empruntée à l'univers radiocommandé, dont Hervé et Gilbert sont fiers, permet de régler la hauteur de caisse sans changer la géométrie.

Ciel ouvert

Les belles routes montagneuses de l'arrière-pays isérois incitent vivement à prolonger l'expérience. Le maniement du petit pommeau rond en aluminium, dont les débattements sont aussi francs que courts, fait partie intégrante du plaisir. Là encore, le feeling rappelle celui d'une Caterham, mais la commande de boîte, elle, est empruntée à la Mazda MX-5 : « Nous avons une version à 5 rapports, mais celle de notre modèle d'essai en propose 6, avec un différentiel arrière autobloquant. Le dernier rapport plus long permet d'abaisser la puissance fiscale de manière substantielle, alors que l'étagement resserré des cinq premiers apporte davantage de dynamisme. » Elle s'accouple avec le tout dernier 1.6 Turbo de 225 ch utilisé sur les Peugeot 508 et DS 7 : « Notre premier prototype présenté au Salon Epoqu'auto en novembre 2019 disposait d'un moteur Fiat de 120 ch. La clientèle en voulait au moins 200. Nous nous sommes donc tournés vers le 1.6 THP d'origine PSA. Ses faibles émissions de CO₂ limitent ou évitent le malus, et il répond aux dernières normes Euro 6D Full, indispensables pour homologuer l'auto. A condition bien sûr de tout conserver d'origine, à commencer par la gestion moteur ! »

Cette mécanique conçue pour une implantation transversale reçoit une entretoise spécifique pour pouvoir s'accoupler à la boîte et à sa nouvelle architecture longitudinale. Je vous laisse imaginer l'effet procuré par ses 225 ch et ses plus de 30 mkg de couple sur un roadster accusant 680 kg sur la balance... La moindre sortie d'un lacet ou virage se transforme en rampe de lancement. Alors que les blocs atmosphériques des Caterham ne délivrent leur substantifique moelle qu'une fois copieusement essorés, celui de notre Mugello souffle à partir de 2 000 tr/mn, puis dynamite, disperse et ventile de 2 500 à 6 500 tr/mn. Plus encore que le 0 à 100 km/h annoncé en 4"6, ce sont surtout ses relances expéditives et son punch dévastateur qui impressionnent. Les envolées stridentes et lyriques laissent place à un timbre rauque assorti de sifflements évocateurs. Difficile sans être pilote d'exploiter l'énorme potentiel des freins sur route, mais leur endurance infatigable et leur excellent feeling rassurent avec

un tel cheptel. Le superbe pédalier, fixé dans sa partie basse comme sur une vraie voiture de course, participe à cette délicieuse relation intime dans la conduite, tout en facilitant la pratique du talon-pointe, bien utile pour éviter un blocage de pont. D'autant qu'il n'oblige pas à porter des bottines comme celui trop rapproché de la Caterham. Emmanuel Collard, qui a eu l'occasion de conduire l'auto, l'a adorée ! Un pilote qu'Hervé a découvert lors de son passage chez Pescarolo : « Toutes les solutions de rangement de leur écurie de course au Mans viennent de chez Sori. »

Pierre angulaire de l'aventure, cette usine de 9 000 m² profite de ses cellules robotisées de dernière génération pour réaliser des pièces et des assemblages bien plus précis que ceux d'un artisanat classique. Le châssis en alu constitué de trois parties et produit selon ce procédé de fabrication utilise un assemblage tenon-mortaise et promet une rigidité supérieure ou égale à celui d'une Lotus Elise. J'imagine aisément que cela participe à la rigueur de l'ensemble. Il suffit de hausser le rythme pour ressentir ses effets. L'impression de flou à l'inscription que l'on éprouve sur des modèles dépourvus de direction assistée est réduite à sa plus simple expression. Sans être des ventouses, les Michelin XWX gênent un grip et une précision tout à fait corrects par rapport à ce que leurs sculptures et leur hauteur de flanc désuètes pourraient laisser supposer. Résultat des courses, le petit roadster ne se téléporte pas qu'en ligne droite : il plonge à la corde avec gourmandise et garde sa trajectoire avec cette grâce réservée aux modèles légers. La poupe frémit en sortie, avant que le différentiel autobloquant ne canalise les coups de butoir de la mécanique en assurant une très bonne motricité. La Mugello donne le sourire et vous prend par la main pour prolonger ces délicieuses escapades. Histoire de transformer le moindre itinéraire un tant soit peu sinueux en cour de récréation. ●



★ L'avis de Jacques Warnery

Aux sensations authentiques s'ajoutent une pointe de rigueur entrevue sur route et des performances explosives. La démarche rappelle que la passion automobile existe en France. Reste le plus dur : convaincre les acheteurs. 14 commandes fermes sont en train d'être honorées, et il y a quelques détails à régler pour obtenir l'homologation nationale en petite série.

