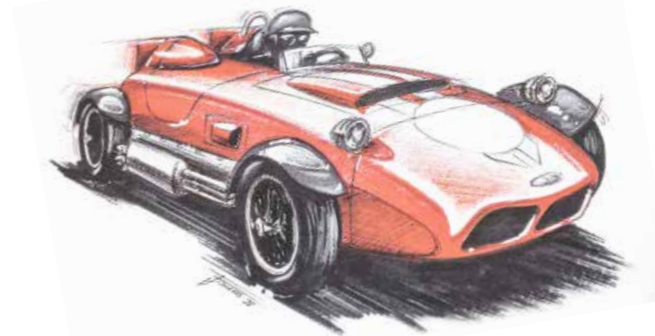




La Mugello 120F par Devalliet, c'est l'alliance parfaite de modernité et d'ambiance vintage en mode voiture de course des années 50-60.



A la voir rouler, on se perd dans les époques : modèle ancien restauré ou neuf ? Difficile de faire la différence !



HERO
DEVALLIET

Rêve d'adulte

Quand on se lance le défi de devenir un nouveau constructeur automobile en 2020, il faut une sacrée paire... de caisses à outils. Si en plus, derrière cette démarche, on trouve une bande de copains, une équipe soudée et de belles valeurs..., c'est une jolie surprise !

A l'origine du projet Devalliet, Hervé Valliet. Le dernier des fabricants français de boîtes à outils en métal et grand passionné d'automobile. Avec cinq sélections en équipe de France pour les championnats du monde de voitures radiocommandées à son actif, il décide de mêler ses deux passions pour créer une automobile 100 % française, et la mettre sur le marché. Ambitieux. Il s'associe alors à Gilbert Dognon qu'il a rencontré en 1978 sur les pistes de compétition, José Figueres, designer, et toute une bande de joyeux lurons tous drivés par la même passion et le même rêve d'enfant. Des enfants certes, mais avec la tête bien vissée sur les épaules. Le tout premier projet d'Hervé, c'était il y a deux ans et demi : « J'avais une Wiesmann MF3 que j'avais fait homologuer et je voulais travailler dessus. C'était un projet un peu lourd, c'était un peu compliqué, je l'ai donc mis de côté et j'ai décidé de partir sur autre chose... Au tout premier Mans Classic, il y avait des Ronard, je me voyais bien avec une voiture comme celle-là. J'en ai une d'ailleurs aujourd'hui. L'idée, c'était de partir sur ce genre de véhicule, une voiture peu volumineuse avec un petit moteur mais beaucoup de sensations. Un peu comme une moto à quatre roues, mais plus pratique car on n'est pas encombrés de casques et d'équipements en tout genre, notamment l'été », nous explique Hervé. L'idée se précise dans sa tête, et pas que dans la sienne d'ailleurs. Dans ce projet, il n'y a pas de chef d'équipe, personne n'est au-dessus de l'autre. Chaque décision est prise de façon collective, à l'unanimité. L'idée, pour tous, était de créer une voiture confortable qui rappelle les lignes des voitures de course des années 50 à 70. D'ailleurs, si on regarde la voiture de plein profil, on

texte Lolita Fleury - photos Thomas Cortesi



Derrière Devalliet, se cache une équipe très soudée qui ne manque pas d'idées. Designer, industriel ou ouvriers, chacun a mis sa patte sur le fameux bolide.

ne voit qu'une monoplace. Celle-ci est pensée pour des road trips à deux. De la place, du confort, une prise USB, un vrai coffre de 270 décimètres cube qui ferme à clé, un vide-poche... « L'objectif, c'était peu une Caterham mais avec un confort de Porsche ! », nous explique Gilbert Dognon. La position de conduite a été travaillée afin de ne pas être désaxée par rapport au reste de la voiture pour plus d'aisance. La Mugello 120F existera également en version "capotable", avec plus de confort. La base de travail de José, le designer de l'équipe, des moodboards comprenant des parties de voitures mythiques des années 50 à 70. « C'est un bonheur de travailler avec eux, ils savent ce qu'ils veulent et ça me permet de réinventer des classiques. » Sur le papier, cela a l'air simple, comme un puzzle de différentes parties de voitures emblématiques du Mans. Encore faut-il



La première fois que l'équipe a pu se rendre compte de la taille et du rendu de la voiture, c'est grâce à une maquette à échelle 1 réalisée à partir de dizaines de plaques en métal recouvertes de scotch.



Le châssis est monté en trois parties distinctes afin de faciliter les personnalisations de la voiture en termes de berceau avant et arrière.



que le tout fonctionne ensemble ! Et José a su trouver le juste équilibre. Sans oublier que l'objectif numéro un de ce projet est de faire homologuer cette voiture. Niveau liberté en termes de design, on repassera. Et pourtant, elle est là, devant nous. Flambant neuve et pourtant sortie d'une autre époque. Un sharknose à la sauce Ferrari, des ouïes de GTO, un arrière de Maserati 250F, sa signature d'ailleurs... On retrouve les cercles dégressifs du volant sur les montants du pare-brise et les branches des feux arrière, une recherche de détails extrême pour une ligne assez épurée contre toute attente. Bref, un assemblage d'inspiration vintage qui est des plus efficaces. L'équipe tient bon depuis le début. « Elle est 100 % comme on voulait la faire, malgré les contraintes de l'homologation », nous dit Hervé. Au-delà de son design rétro, ce qui distingue cette Mugello, c'est sa fabrication. L'usine d'Hervé est une référence en termes de modernité industrielle. Innovation et robotique sont venues agrémenter le savoir-faire familial de l'entreprise. Chez SORI, la société mère, on prend toute la mesure de ce que peut être un "artisanat industriel". Et on retrouve ce concept dans la Mugello 120F, le premier modèle du constructeur Devalliet, avec une ligne rétro à souhait

et une technologie de pointe dans sa conception même. Le châssis a été fait sur place, dans l'usine, avec les machines que SORI a mises à disposition, comme toutes les autres pièces en métal. Un châssis en trois parties : un caisson central, un berceau avant et un berceau arrière. Ce qui permettra, à terme, de varier les configurations tout en conservant le même châssis central. Un châssis en aluminium industriel réalisé à partir de plaques découpées au laser, pliées puis assemblées à la main par tenons et mortaises, une technique que l'on a plus l'habitude de retrouver en menuiserie, ce qui le rend extrêmement rigide. Le but, dans un premier temps, est d'en sortir une dizaine avec possibilité de les personnaliser. Un livre photos du montage de la voiture sera offert à chacun des dix premiers propriétaires. « Les couleurs, les chromes, les cuirs, les fonds de compteur, tout sera à la carte ! » Une expérience digne des constructeurs les plus hauts de gamme pour une somme qui avoisinera les 60 000 euros. Pas si cher quand on regarde le savoir-faire et les prestations qu'elle rassemble. La belle racée a encore une corde à son arc. A part le moteur Fiat 5 cylindres et la boîte Mazda, tout est local chez la belle Mugello 120F. Ici, on ne fait pas dans la dentelle quand

La Mugello 120F c'est une monoplace pensée pour un road trip à deux, sportif, mais confortable...



Une sellerie sur-mesure en cuir vient agrémenter l'habitacle tout en confort de la belle française.



Brutalité et finesse sont les deux maîtres-mots de la création rhodanienne.



Pour le poste de pilotage, il a fallu trouver un moyen de mêler sensations, confort et respect de la législation.

Un moteur 1,2l vient équiper le premier modèle de la Mugello 120F, à terme il sera possible de la commander avec une motorisation 1,6l turbo.



Après des mois de travail acharné avec son équipe, Hervé Viallet monte dans la voiture.



on parle de faire une voiture française. Bien au-delà du Made In France, cette voiture est fabriquée quasi entièrement en région Auvergne-Rhône-Alpes. Le châssis, par exemple, est réalisé sur place par Luc et assemblé par Frank, des employés de SORI. On sent la recherche d'une vraie richesse à mettre en commun les compétences de chacun. L'échappement vient de l'atelier Chabard à Epagny Metz-Tessy, les modèles 3D de carrosserie ont été conçus par Fred Chasseloup qui a passé des années au centre de design Ferrari à Maranello, et qui s'est établi à Annecy. Fabriquer une voiture pour le "simple" plaisir d'avoir une voiture à son nom, ce n'est pas si compliqué avec les bonnes compétences. Mais ici on va bien au-delà de l'exercice de style, on cherche à créer des voitures pour les vendre, pour que les clients puissent rouler avec tous les jours. Chaque nouvelle législation est donc prise en compte. Quand on va chercher l'homologation, il faut jouer le jeu et être pointilleux. Deux motorisations seront disponibles sur la version finale, 1,2l et 1,6l turbo. Avec ses 650 kg à vide, la petite risque de pousser un peu ! L'équipe s'amuse à dire que : « Elle reste authentique avec un moteur thermique, on ne s'est pas lancés dans l'électrique comme beaucoup de nouveaux constructeurs !

Même s'il a fallu que le moteur réponde bien sûr à toutes les normes en vigueur. » Authentique aussi grâce à une boîte mécanique, le but ici, c'est de toucher du doigt les sensations de conduite de la fin des années 50. Comme pour sa fabrication, la Mugello 120F allie parfaitement authenticité et innovation technologique. L'équipe derrière ce projet est rafraîchissante d'humanité. Des amis, leur jouet qui voit le jour et les étoiles dans leurs yeux quand on la démarre... On comprend tout de suite que c'est ce qui les tient tous ensemble depuis le début, et c'est beau à voir. Malgré les embûches, ils continuent d'avancer, et vite ! Le projet a pris forme en neuf mois, un beau bébé. Révélée lors du salon Epoq'Auto à Lyon en novembre dernier, la bête a été finie le matin même du départ. Pressés par le temps, le sellier et sa couturière sont même venus finir les sièges directement sur place à l'usine. Une fin sous pression, mais l'équipe garde toujours le sourire. Et ils le peuvent, ils sont en train de réussir leur challenge, une esthétique racée et un côté industriel très brut. Finesse, élégance et savoir-faire sont clairement les maîtres-mots de ce modèle qui pourrait poser les bases d'une nouvelle tendance chez les constructeurs automobiles de demain.

Une aventure humaine qui va certainement influencer le paysage de la construction auto homologuée en France.

PUB