



La Mugello 375F. Inspirée des voitures de course des années 1960, cette sportive légère sera fabriquée en une quinzaine d'exemplaires par an.

L'Angleterre fourmille d'artisans-constructeurs automobiles. La liberté folle accordée par les réglementations locales a entretenu l'existence d'une myriade de petites sociétés, dont Morgan est sans doute la plus illustre représentante. Mais en France, l'espèce se fait rare. Celui qui recherche une sportive moins courante qu'une Alpine A110 n'a guère de choix. Depuis peu, toutefois, le nordiste Secma a été rejoint par un nouveau venu, Devalliet. Ce nom, dont une lecture trop rapide pourrait entretenir la confusion avec celui des systèmes hi-fi Devialet, est hérité de celui du fondateur de cette nouvelle marque, Hervé Valliet. Il faut pour lancer aujourd'hui une nouvelle marque automobile un cer-

tain courage. Les nouveaux blasons qui fleurissent sont souvent le fruit d'ego de dirigeants de grands groupes qui rêvent d'égaliser Elon Musk et profitent du fait que le développement de la voiture électrique rebat les cartes. Mais pour les start-up qui veulent rivaliser avec Tesla

Devalliet

Formule artisanale

TEXTE ET PHOTOS : NICOLAS MEUNIER

En Isère, l'industriel Hervé Valliet a créé sa marque automobile pour les passionnés, dans la pure tradition anglaise. Sortie de son atelier, sa première voiture, sportive au look rétro, vaut le détour.

à grands coups de SUV électriques à la batterie et aux écrans gigantesques, la situation est rude, notamment depuis ces dernières semaines. Aiways, Byton, Weltmeister... Elles tombent comme des mouches. Chez Devalliet, il n'est pas question de volumes de production délirants,

ni de satisfaire une quelconque vanité. La naissance de cette nouvelle marque française est simplement une affaire de passion, et le fruit de cette aventure en est le témoin éclatant. Le premier modèle de la marque, la Mugello 375F, est une sportive légère, à moteur essence et fabriquée en toute petite série : une quinzaine d'exemplaires par an. De quoi faire vibrer la corde sensible des amateurs.

Avant d'être constructeur automobile, Hervé Valliet est surtout le dirigeant de Sori, une entreprise spécialisée dans la tôlerie fine, en particulier pour la fabrication de servantes d'outillage.

Son usine, située à Tullins, en Isère, est équipée des machines à commande numérique les plus sophistiquées qui soient : découpe laser, par poinçonnage, plieuses... Sori est capable de produire, souder et peindre à peu près n'importe quelle pièce de tôlerie, en grande série ou à la demande.

« Nos machines-outils comptent parmi les plus perfectionnées au monde, certaines ont été développées spécialement pour nous, explique Hervé Valliet. Toutes peuvent être commandées à distance, grâce au principe du jumeau numérique. Voilà qui nous donne une agilité industrielle remarquable, qui nous a permis de survivre face à la concurrence asiatique. » Il y a



Hervé Valliet, PDG de Sori et créateur de Devalliet. A la tête d'une entreprise de tôlerie fine, ce passionné est devenu l'un des deux seuls constructeurs automobiles français indépendants.

une trentaine d'années, plusieurs dizaines d'entreprises françaises occupaient le même secteur que Sori, aujourd'hui la dernière survivante dans l'Hexagone. « Sans cet outil industriel, nous n'aurions pas pu fabriquer la voiture », assure Hervé Valliet. La plupart des composants sont fabriqués en interne : châssis, pédalier, cadre du pare-brise... Les machines-outils de Sori alimentent copieusement la manufacture Devalliet installée dans le bâtiment attenant, où quatre passionnés assemblent les autos à la main. Les premières ont été livrées il y a un peu plus d'un an.

Quelques éléments proviennent de fournisseurs extérieurs. La carrosserie en fibre de verre et la sellerie

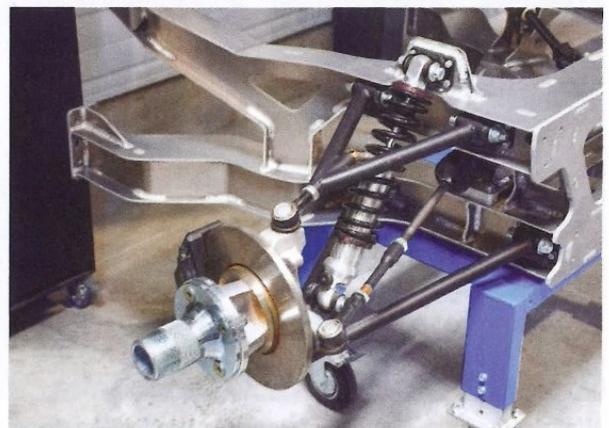
sont produites dans un rayon de quinze kilomètres. Après un prototype animé par un trois-cylindres turbo Fiat, Devalliet a sélectionné un moteur Peugeot (grâce à l'entreprise de Michelin, qui a plaidé la cause de Devalliet auprès de Stellantis), assorti d'une gestion électronique conçue à Grenoble, pour s'accommoder d'un réseau de ►►►



Le gabarit original. Réalisé avec les machines de pointe de l'usine attenant, il a permis de donner une première impression des volumes après la modélisation 3D.



Voiture radiocommandée dans l'atelier. Fans de modélisme, Hervé Valliet et son directeur technique s'en sont inspiré pour le châssis et ses triangles de suspension (ci-dessous).





Volant en bois Moto-Lita. L'un des rares éléments importés, venu du Royaume-Uni, tout comme les roues et les compteurs. Le reste est produit en France.

►►► bord dépourvu de toute assistance à la conduite. Très rares sont les pièces étrangères. Mais le jeune constructeur n'a eu d'autre choix que d'importer du Royaume-Uni les roues à rayon (MWS), le volant (Moto-Lita) et les compteurs. Grâce à cette politique, Devalliet maîtrise les coûts. « *Je n'ai pas besoin de la production automobile pour vivre. Tant que je peux payer mes gars et assurer les frais, tout va bien!* » nous assure Hervé Valliet avec un sourire. Une affaire de passion, disions-nous.

D'ailleurs, la passion d'Hervé Valliet ne se limite pas aux « vraies » automobiles. C'est par l'intermédiaire des courses de voitures radio-

commandées qu'il a rencontré son directeur technique, Gilbert Dognon. Les deux hommes ont planché sur le châssis en aluminium de la Mugello en puisant leur expérience dans ce passe-temps. Comme sur les modèles réduits, les trains à double triangulation profitent de facilités de réglages multiples : carrossage, pincement et chasse peuvent être adaptés sans avoir à démonter les portes fusées. Mais ce qui fait la fierté de l'équipe, ce sont les attaches de triangle asymétriques, qui permettent de modifier la garde au sol simplement en les retournant. « *Nous sommes les seuls à avoir un tel système* », assure Gilbert Dognon.



L'atelier Devalliet. Quatre techniciens y assemblent avec précision les véhicules.



Sellerie de la Mugello. Tout est fabriqué à la carte, de la peinture aux cuirs, avec un riche nuancier. La sellerie est confectionnée à quelques kilomètres seulement de l'usine.

La Devalliet Mugello 375F est un cocktail de modernité et de coup d'œil dans le rétro. Si son châssis n'a pas grand-chose à envier à celui d'une Lotus Elise, le look, signé du designer indépendant José Figueres, renvoie directement aux monoplaces des années 1960. Le nez de requin rappelle la Ferrari 156 et la carrosserie modulaire a été conçue pour proposer d'autres parties avant et arrière à l'avenir. Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur, la nostalgie est manifeste. Des roues à rayon au volant en bois, en passant par le pédalier en tôle d'aluminium, cette auto nous renvoie aux temps glorieux des voitures de sport.

Quant à la finition, elle respire la précision : ici, artisanat ne rime pas avec approximation. La découpe numérique des pièces de tôlerie garantit l'assemblage facile, sans ajustage après coup. La qualité des matériaux est impeccable. Et tout est fabriqué à la carte selon les désirs du client : la peinture est réalisée sur échantillon, le nuancier de cuirs est riche... La planche de bord peut être assortie à la carrosserie ou à la sellerie. Mais nous avons un faible pour la finition en aluminium bouchonné.

Cette sportive a tout autant été conçue pour susciter l'admiration au regard que le frisson à la conduite. Les 225 ch du quatre-cylindres peuvent sembler faibles pour une auto au tempérament sportif. Mais il convient de rappeler que la Devalliet Mugello 375F est un poids plume : elle n'accuse que 680 kg sur la bascule. Le rapport poids/puissance se rapproche donc d'une Porsche 911 GT3! Dépourvue de toute assistance, elle grise son conducteur comme une voiture ancienne, mais avec les performances d'une sportive dernier cri. La Mugello est hors du temps. ■