

Le prix de l'exception

Imaginer de faire, en France, la moto la plus exceptionnelle et en conséquence, la plus chère du monde tient du pari fou. Le réussir pourrait tenir du miracle. Avec Midual, c'est le génie et l'énergie d'un homme, Olivier Midy, qui en a fait une réalité.

TEXTE CHRISTOPHE GAILLARD

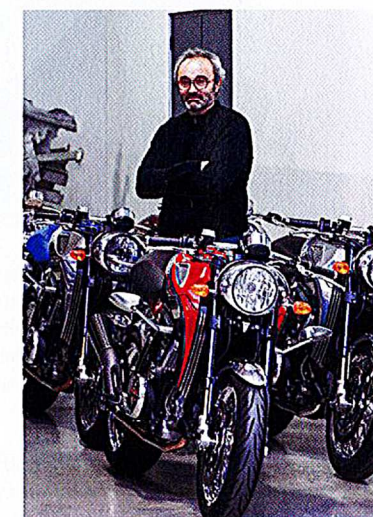
Certains en lisant ces pages vont se demander légitimement ce que des motos font dans les pages d'un magazine dédié à la voiture de collection. Mais si la passion qui vous anime est bien celle de la belle méca-

nique, celle des véhicules de caractère, celle des histoires d'hommes et de créateurs alors nous vous engageons à parcourir ces pages. Dans le monde de la moto moderne, Midual est un OVNI, une gageure. Il aura fallu 30 ans à Olivier

Midy pour transformer l'idée d'un jeune ingénieur passionné de moto en réalité. L'histoire de Midual est aussi folle que celle, en son temps, de Bugatti, peut-être même plus. Au début du XX^e siècle, c'est la période des pionniers, rien n'existe, il faut tout inventer, tout faire soi-même. Aujourd'hui, à l'heure où les constructeurs partagent quasiment tout, il aurait été plus simple de créer un nouveau produit en assemblant des pièces glanées un peu partout. Mais nous sommes là loin de la philosophie et de la passion qui anime Olivier Midy.

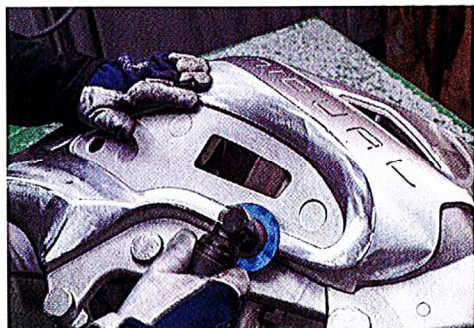
Sa première idée, nous sommes dans les années 1990, est de produire de manière industrielle une moto française. La base révolutionnaire, c'est le moteur qu'il a conçu, un bicylindre monté à plat, flat-twin, dans le sens de la route et incliné à 25° vers l'avant de la moto, le cylindre avant plongeant vers le sol. En 1999, les prototypes remportent un beau succès d'estime lors du salon de la moto à Paris mais le projet se casse le nez sur le mur des financements nécessaires à une telle entreprise. En 2008, une fois le moteur passé au banc, Olivier Midy change son fusil d'épaule et c'est le monde de l'horlogerie de luxe qui lui donne la clé : des produits exclusifs, en série limitée, à la conception et la construction sans concession. Terminées les motos de grande série, Midual va fabriquer la moto la plus exclusive du monde. Pour aller plus loin dans l'analogie, Midual pourrait être à la moto ce que l'horloger Richard Mille est aux montres de luxe.

Olivier Midy se remet alors sur sa planche à dessin. Le moteur est là, ingénieux, parfait, adoubé officiellement par d'anciens motoristes Porsche qui, dans un coin de stand d'une édition du Mans Classic, féliciteront Olivier d'avoir "remis le flat-twin dans le bon sens." Il faut maintenant imaginer et concevoir le reste. Tout le reste. C'est reparti pour des milliers d'heures d'études, de dessins, de tests, pour concevoir les 1 450 pièces de la moto. En dehors de la fourche fournie par Öhlins et les freins (Brembo), tout le reste a été conçu par les équipes de Midual et



De haut en bas : Olivier Midy devant une série de Type 1 ; la Midual Type 1 ; la nouvelle usine près d'Angers.

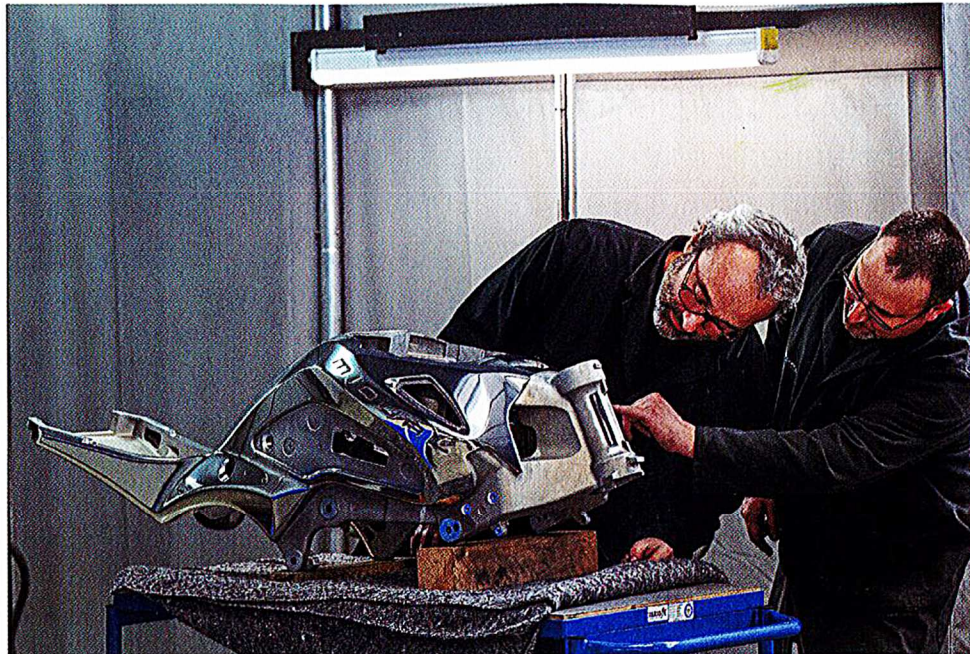




produit par une centaine de fournisseurs. Pour le moteur, l'ensemble carters et culasses est réalisé en fonderie avant d'être entièrement usiné en interne. La pièce la plus impressionnante est probablement la monocoque qui tient lieu de châssis et de réservoir. À elle seule, elle a nécessité 7 000 heures d'études. Le moule, véritable puzzle en 3D, nécessaire pour couler l'alliage léger d'aluminium nécessite 1,7 tonne de sable. Il en ressort une pièce brute de 80 kg qui sera ébarbée, meulée, redressée avant de passer aux finitions. Il faudra encore une centaine d'heures de travail manuel pour obtenir la pièce finale qui ne pèse plus que 24 kg. Le prix de revient de cette pièce doit être largement plus élevé que la plus chère des motos sur le marché. L'extérieur de la coque constituant la carrosserie de la moto est poli ou sablé selon la volonté du client, et habillée de pièces de cuir pour les genoux du pilote. Le corps est creux et sert de réservoir. Il permet d'emporter 14 litres d'essence. Sur l'arrière en porte à faux est posée la selle en cuir pour le pilote et le passager. Enfin, sur la partie supérieure de la coque, devant le pilote, sont intégrés les différents cadrans d'instrumentations comme autant de petits boîtiers de montres. Et bien sûr, rien de digital mais de véritables cadrans mécaniques.

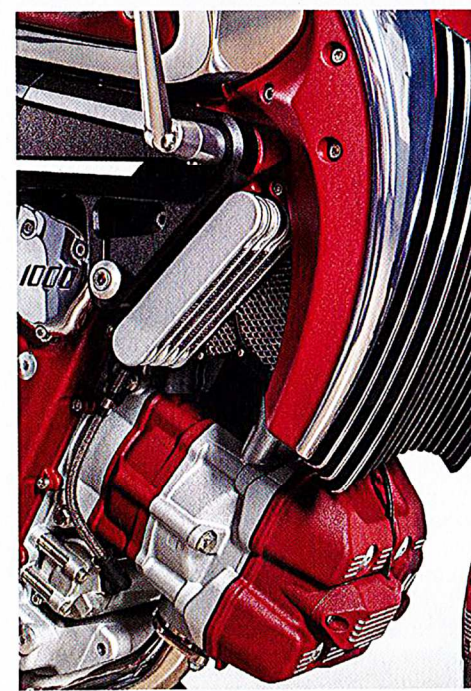
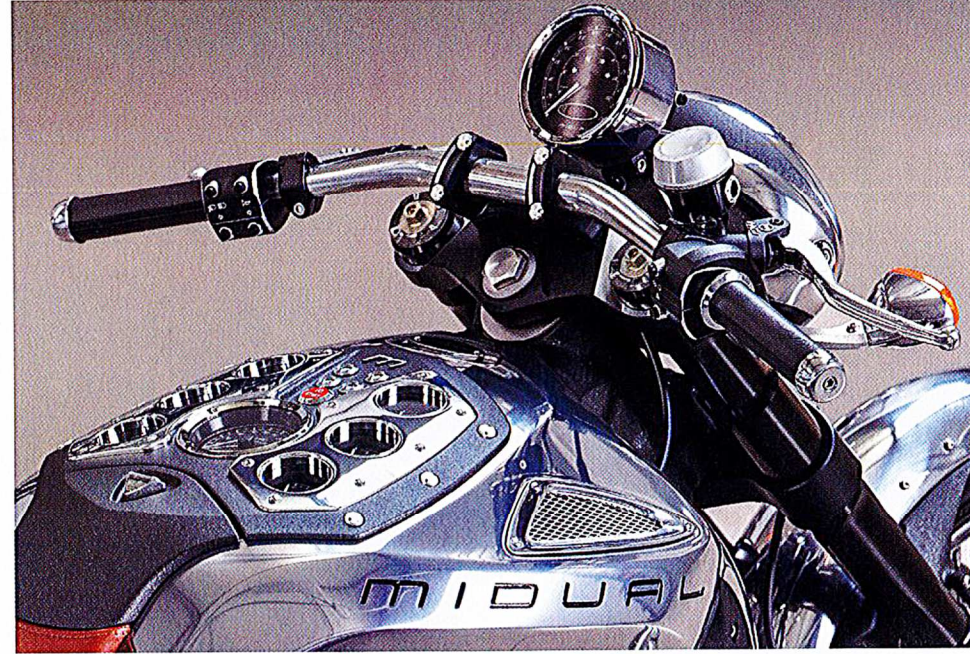
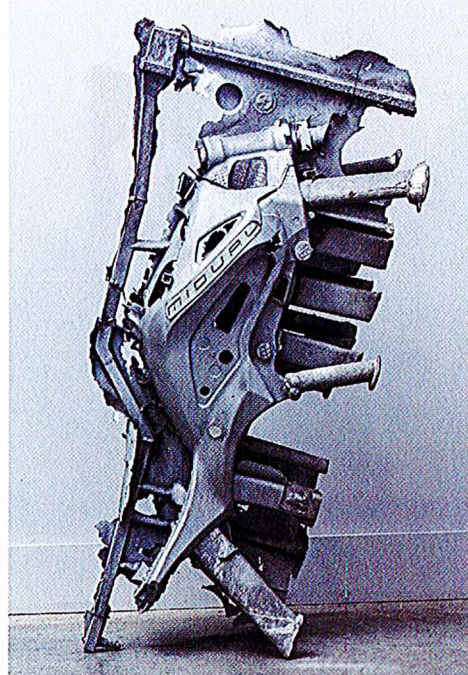
Le moteur vient lui se fixer sous la coque sur deux platines boulonnées en alliage 7075 taillées dans la masse. Il est totalement visible, mis en valeur avec ces caches culasses en couleur. À l'avant, le radiateur de refroidissement a lui seul a nécessité des milliers d'heures d'étude pour une intégration parfaite. Pas un câble, pas un tuyau ne dépasse. Sa calandre rappelle les plus belles époques de la production automobile. Cette coque, avec le moteur, est la pièce maîtresse de la Midual qui lui apporte sa rigidité et son exceptionnelle maniabilité.

En 2013, la première moto sort de l'usine et ni une ni deux, Olivier Midy part directement pour un périple de 4 500 km sur les routes du Massif Central. Pas mal pour un prototype ! À l'été 2014, l'équipe s'envole pour la Californie et expose ses motos à Pebble Beach pour l'un des concours d'élégance les plus courus de la planète. « J'ai une passion et une admiration pour ce qui est pour moi la plus belle époque de l'automobile, les



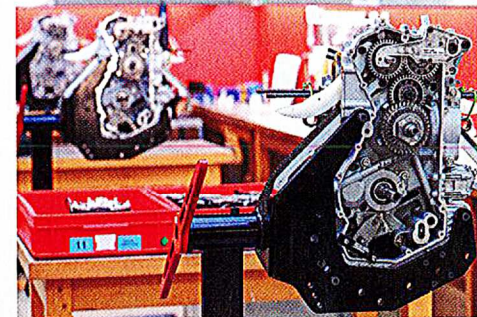
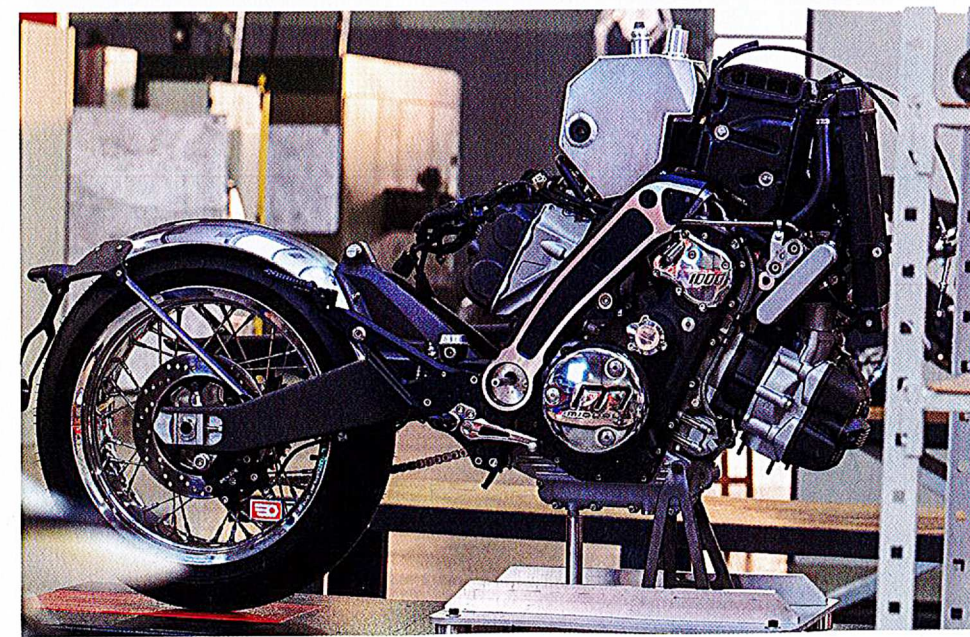
de haut en bas, de gauche à droite : des pièces de moteur prêtent à l'assemblage. 90 heures de finition manuelle pour la coque. Olivier Midy et Philippe Leduc, le carrossier-polisseur, responsable de la finition. La coque brute à la sortie du moule. La coque en cours de montage.

années 1930, avec tous les grands carrossiers français » explique Olivier. Après 200 000 heures de travail, la moto la plus chère du monde sort donc du bois, quelques articles dans la presse mais la mayonnaise ne prend pas vraiment. Trop tôt ? Trop chère ? Difficile à savoir mais probablement que pour un produit autant en rupture avec le reste de la production, il fallait du temps. Le travail, le mantra d'Olivier Midy, se poursuit pour finir le développement de la moto, les phases d'homologation avant une nouvelle révélation. Alors qu'il avait une vision internationale du marché de Midual et des investisseurs capables de le soutenir, c'est finalement aux portes de chez lui à Angers qu'Olivier Midy trouve ses premiers clients et celui qui va devenir son principal actionnaire et qui va lui permettre de passer un cap. Pour l'édition 2017 de



de haut en bas, de gauche à droite : Gros plan sur le poste de pilotage ; les moteurs en cours de montage ; les cadrans disposés comme autant de petites montres ; une Type 1 en cours de montage ; le radiateur et sa calandre, véritables pièces d'orfèvrerie.

Rétromobile, Midual est invité par Thierry Fargès à exposer dans le cadre d'une exposition dédiée aux motos françaises de l'histoire. C'est là qu'Olivier Midy croise la route d'un personnage célèbre du monde de l'automobile ancienne, François Cointreau, fondateur et propriétaire d'un des plus fameux ateliers de restauration de véhicules de collection. « Midual, j'en avais entendu parler pour la première fois en 2014 par des amis qui avaient lu un article dans la presse locale sur la moto la plus chère du monde, fabriquée à Angers. J'avoue qu'à l'époque je n'y avais pas prêté attention. J'ai eu quelques motos mais je n'étais pas motard dans l'âme. » explique François Cointreau. « À Rétromobile, je passe une première fois devant la Midual, la seconde fois, je m'arrête et je fais la connaissance d'Olivier Midy et je découvre la moto. Nous sommes en février 2017, en décembre de la



même année je deviens actionnaire et dans l'intervalle j'ai acheté une moto. » Ce nouveau partenaire, avec quelques autres, va permettre à Midual d'intégrer ses propres locaux et de passer un cap crucial. C'est aux portes d'Angers que se trouve l'usine Midual. 1 800 m² d'une propriété clinique dédiée à la perfection, entièrement imaginée et aménagée par Olivier Midy et son équipe. L'équipe d'une dizaine de personnes assemble méticuleusement toutes les pièces.

Visiter l'usine, tout à fait possible sur demande, est un point de passage quasi obligatoire pour comprendre la profondeur du concept Midual. Chaque pièce, chaque vis, chaque boulon, chaque détail a été conçu en interne pour jouer à la fois son rôle mécanique dans la perfection de l'ensemble et apporter sa touche à l'esthétique de la moto. On peut littéralement passer des heures à explorer les moindres recoins de la Midual et s'extasier sur l'usinage d'une pièce, le dessin d'une autre. Même l'élément le plus banal d'une moto de série comme le repose-pied, prend sur la Midual une autre dimension. Oublier le plastique, la Type 1 n'est faite que de matériaux nobles, de métal et de cuir. Chaque client construit son propre modèle, en choisissant l'une des quatre finitions de métal de poli à sablé ou peint et la couleur des différents éléments, la selle, les pièces de cuir...

C'est un objet esthétique pour esthète mais qui fait bien plus que de se laisser admirer. Au guidon, la Midual se laisse emmener avec bonheur. Le moteur de 1 036 cm³ dit P2 (3^e évolution après la maquette P0 et le premier moteur tournant P1) est un délice de couple et de puissance. La boîte de vitesses et l'embrayage se font oublier tellement les passages de rapport sont doux. Les virages s'enchaînent quelle que soit la vitesse, la Midual appelle à tailler la route. « Moi qui avais arrêté la moto, je trouvais ça trop dangereux, je roule à nouveau avec ma Midual tellement elle est facile à emmener, » conclut François Cointreau. À ce jour, une quinzaine de Type 1 ont été vendues, une vingtaine d'exemplaires supplémentaires doivent voir le jour. Le prix ? Ah oui, il faut compter de 155 000 € à 170 000 €, le prix de l'excellence et d'un objet d'exception.