



DU TRAVAIL D'ORFÈVRE

Une moto conçue comme une pièce d'horlogerie. Un moteur révolutionnaire, un châssis monobloc. Les concepteurs de la Midual ont tout imaginé seuls. Mais la Type 1 se mérite. Elle coûte de 155 000 à 170 000 euros.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
ERIK BIELDERMAN

ANGERS (MAINE-ET-LOIRE) – Nous avons enfin retrouvé Géo Trouvetou. Il se cache du côté d'Angers. L'inventeur prolifique qui hante les albums de Mickey vit sous pseudo. Il aime à se faire appeler Olivier Midy. Ou quand un ingénieur, tombé tout petit dans l'univers automobile, s'est, un jour, mis en tête d'imaginer une moto unique. Une machine d'exception. Une œuvre d'art. Des cylindres à sensations. Des culasses bonheur. Parce qu'il faut bien que le cœur exulte. Un cahier des charges « haute couture ». Équation quasi impossible. Olivier Midy a torturé son idée folle, des années durant, à longueur de journée, sur la table à dessin. Il a phosphoré, nuit blanches et week-end compris, dévoré par sa passion.

Deux cent mille heures de travail en recherche et développement pour Olivier et ses associés. Cette moto est enfin née. Après vingt-six années de gestation, elle a fini, en 2018, par être usinée. Pardon, « artisanée ». Le prototype roulant de la Midual Type 1, lui, est né en 2013. Pourquoi Midual ? « Parce que nous sommes deux frères Midy – François et lui – à avoir cru ce projet », Olivier, le patron de l'entreprise, a conservé précieusement son proto Midual et roule chaque jour, ou presque, avec. Au compteur : 120 000 km. Depuis, 17 Type 1 ont été livrées. Prix catalogue : de 155 000 à 170 000 euros. Le prix de l'imaginable. Mais livrées où ? Sans doute chez quelques émirats et autres milliardaires russes ? Cliché vite balayé. « Nos clients sont des hommes d'affaires, des entrepreneurs, des créateurs de start-up, explique Olivier Midy. Les profils

« Je voulais créer une moto de série française, dans la lignée des gros twins signés Moto Guzzi, Ducati, BMW, Harley Davidson. A l'opposé des quatre cylindres japonais. Des motos efficaces mais qui manquent de sensations »

OLIVIER MIDY

sont assez similaires. Tous Français. Sauf une, livrée le 23 décembre dernier en Allemagne. Nous ne souhaitons pas vendre nos motos là où nous ne pourrions intervenir en SAV. Ce sont des machines à vivre, faites pour rouler. » Deux des premiers clients ont tout de même avoué avoir acheté une Midual pour l'exposer chez eux. Comme d'autres s'offrent un Basquiat, un Jeff Koons. Olivier Midy : « Nous leur avons demandé l'autorisation de venir la faire tourner au moins une fois l'an pour la maintenir en état. »

L'aventure Midual tient du miracle. « De la ténacité », préfère souligner Olivier Midy. Vingt-six années d'une vie, entrecoupées d'espoirs déçus et de déceptions surmontées. Lorsqu'en 1999, après avoir longtemps réfléchi, le jeune ingénieur présente une première maquette de sa Midual au Salon de la Moto, il est loin de se douter qu'il lui faudra

bien plus qu'une très longue décennie pour donner un semblant de vie à sa bécanne tout de bois. « Je voulais créer une moto de série française, dans la lignée des gros Twins signés Moto Guzzi, Ducati, BMW. Mais aussi des Harley Davidson. A l'opposé des quatre cylindres japonais. Des motos efficaces mais qui manquent pour moi de sensations. » Des gros twins ? Twin pour bicyclette. Olivier Midy, d'emblée, s'était mis au défi de faire naître un moteur, « travaillant » dans le sens de la route. « Un flat twin comme BMW, mais positionné face à la route. Une technologie abandonnée à la fin des années 1930, car peu compatible à l'époque avec l'apparition des parties cycles oscillantes. » 1 036 cm³, double arbre à came en tête. « J'avais décidé de le brevet dès 1995. Ce moteur marchait parfaitement, basculé vers l'arrière à 25 degrés. »



Bruno Des Goyers/Naviga

MIDUAL TYPE 1

Un châssis monobloc conçu comme une seule pièce de fonderie intégrant le réservoir. Coulé dans un moule nécessitant 1,7 tonne de sable (recyclé), 80 kg d'aluminium (AS7 G 06) à la sortie du moule. 24 kg une fois usiné et entièrement poli à la main (100 heures de travail). Chaque Type 1 est personnalisable avec quatre modes de finition du métal, de choix de peinture et inserts cuir. Seuls la fourche (Ohlins), les freins (Brembo) et l'instrumentation (Smith) ne sont pas d'origine Midual. Sur les 1 450 pièces constituant chaque machine, le constructeur angevin utilise les pièces stratégiques, notamment les moteurs, et s'appuie sur une centaine de sous-traitants français.

Moteur : Flat twin à vilebrequin transversal incliné à 25°
Cylindrée : 1 036 cm³
Puissance : 106 ch à 8 200 trs/min
Couple maxi : 100 Nm à 5 500 trs/min
Vitesse max : 220 km/h
Fourche : Ohlins
Freins : Brembo
Instrumentation : Smith
Pneumatiques : Michelin Pilot Road 3
Réservoir : 14 litres
Cuir et sellerie : par Audouin (Vendée)
Poids : 238 kg

millibresreader

gne de ces autos. Ça n'existait pas dans cet univers. Surtout en France, où la moto est devenue après-guerre un outil de démocratisation. Un pays producteur de mobylettes. Et les échecs ont suivi. Motobécane avec sa 350 (1972-1974), BFG (1982-1988), puis Voxan (1995-2010) – autant de machines désormais collector – ont essayé en vain de relancer la moto « made in France ».

« Les montres suisses m'ont inspiré. Je suis parti des motos anciennes en imaginant concevoir des modèles uniques. Des motos à complications. Un bijou qui n'avait jamais été créé »

Le premier prototype Midual est toujours roulant : 120 000 kilomètres au compteur.

Autre jour, autre transit. Membre lecture. Olivier Midy s'arrête cette fois sur des publicités de montres à complications. « Là, je me suis dit : bingo ! Les montres

suisses m'ont inspiré. Non seulement elles vous donnent l'heure, comme une montre à 100 euros, mais avant tout elles vous content le génie de la mécanique horlogère. Je suis donc parti des motos anciennes en imaginant concevoir des modèles uniques. J'ai affiné mon idée. Des motos à complications. Un bijou qui n'avait jamais été créé. Avec, par exemple, sept cadrans analogiques sur la coque du réservoir. Un clin d'œil à l'horlogerie. Les motos les plus chères à l'époque se vendaient 30 000 euros. Des monstres de puissance avant tout. Des bombes de grande production. « Notre concept visait à investir l'univers du luxe. » Un créneau qu'allaient en parallèle explorer des constructeurs au pedigree reconnu. Ducati et Honda notamment. Honda commercialisera en 2015 une version route de la MotoGP de Marc Marquez, baptisée RC 213V-S, vendue 188 000 euros (200 exemplaires produits). Bien loin toutefois de la Massimo Tamburini T12 affichée à 807 500 euros en 2016.

Cinq Type 1 sont actuellement à la vente

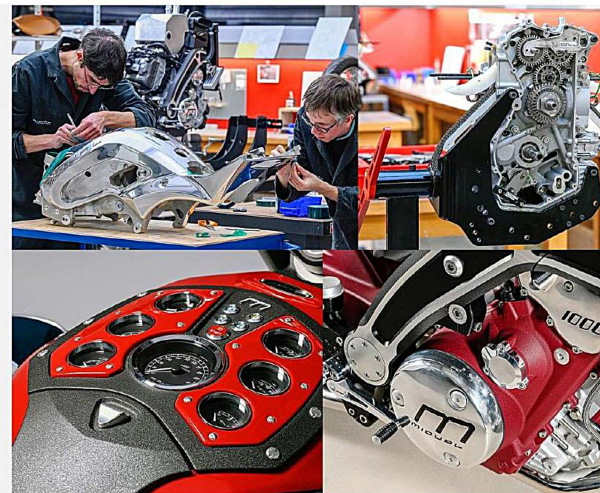
Le projet Midual, fort de cette maturation, est sur le point de revivre. Un moteur et bientôt un châssis. Reste à recapitaliser l'entreprise. Cette fois une trentaine d'entrepreneurs régionaux décident d'entrer dans la danse. La levée de fonds reste limitée : 1 million d'euros. Nous sommes en 2010. Trois étés passent et la première Midual Type 1 est assemblée. Un prototype roulant. Pas question pour le moment de la présenter au public. Juste rouler et acquiescer de l'expérience.

En 2014, les Midy's Brothers embarquent leur unique exemplaire à Pebble Beach, là où l'on présente plutôt des autos de luxe. Un concours de beauté pour

Supercars. Le coup de projecteur fait le buzz. Succès d'estime, mais zéro côté business plan. Ne pas se décourager. Alors, de salons en expos motos, avec un stand riquiqui de 3 x 3 m, la Midual est présentée aux curieux.

En 2017, les Angevins sont invités à Rétromobile. François Cointreau, un restaurateur de voitures anciennes à forte plus-value, approche Olivier Midy et entre au capital. Cette fois, le chèque est important. Avec ces quelques millions d'euros en plus, Midual se lance pour de vrai. Les premières réservations tombent : 10 000 euros d'acompte pour s'inscrire sur la liste d'attente. Des investisseurs avertis voulant avant tout s'offrir une histoire, une aventure humaine. Et une moto. La mise est pour eux anecdotique.

Lors d'un salon de la moto ancienne à Limoges, une autre rencontre va aider les frères Midual. Les premiers jours du salon sont compliqués, les collectionneurs d'historiques se pincet le nez en voyant le prix de cette moto en devenir. Mais, lorsque sur le stand Midual, Jean Lalau, un puissant collectionneur de motos d'époque, aussi bourru qu'attachant, se laisse séduire par le projet des frangins et se charge de le faire savoir dans les allées, le vent tourne. Le public et les influenceurs effacent de leurs disques durs le « pff... une moto à 150 000 balles... » par « un incroyable défi, une belle aventure ». C'est gagné. Ou presque. Les premiers clients ont depuis été livrés et enroulent les kilomètres en Midual. À ce jour, cinq Type 1, trois en acier poli, une sablée noire et une brossée, sont disponibles à la vente. Elles seront exposées au salon Rétromobile à Paris repoussé pour le moment en mars. De quoi vous laisser le temps de passer votre banquier. **E**



Bruno Des Goyers/Naviga

