



[1] La délivrance pour BMW

Revenue en championnat du monde fin 2019, la BMW empoche enfin sa première victoire sur une course de 24 heures. Toujours dans le peloton de tête, la M 1000 RR a longtemps ferrailé avec la Yart qui a cassé son moteur au petit matin.

[2] Hommage à l'Ukraine

Vainqueur aux côtés du Français JérémY Guarmoni et de l'Allemand Markus Reiterberger, l'Ukrainien Illya Mykhalchuk a dédié sa victoire à son peuple en guerre.

[3] Sparadrapp pour la Suz

Piégé comme beaucoup d'autres par les premières gouttes de pluie au petit matin, Gregg Black a réussi à ramener par la piste sa Suzuki méchamment abîmée (demi-guidon droit cassé), après plusieurs tonneaux dans l'herbe.



ITeM en Prototype

eXcent améliore sa suspension à quadrilatère

En l'absence de la Metiss, la Kawa du team ITeM 17 avec sa suspension avant à quadrilatère déformable, couplée à un mono-amortisseur, était l'unique représentante de la catégorie Prototype à Spa. « Cette alternative à la fourche télescopique traditionnelle offre l'avantage de modifier la cinématique de suspension de la roue avant en permettant de conserver un empattement quasiment constant et d'avoir une chasse réduite au freinage », détaille Bastian Morvan, chef de projet chez eXcent, bureau d'études et d'intégration de solutions industrielles basé à Toulouse. À partir des demi-tubes de fourche supérieurs, ce quadrilatère est composé de différentes pièces d'aluminium accueillant pas moins de 8 roulements. Le système présente l'avantage d'accroître la stabilité au freinage tout en favorisant la vivacité en virage. Développée depuis 2012, cette suspension avant a d'abord été testée sur une Ducati 848 puis installée sur une ZX-10R à partir de 2015. Avec succès puisque la machine a déjà participé à trois 24 Heures du Mans et autant de Bol d'Or. Freinée pendant 2 ans par la crise du Covid, eXcent a repris le développement sa suspension et conçu l'an passé une 3^e version qui offre une cinématique d'amortissement plus linéaire et une augmentation de débattement, pour un poids



inférieur. Entre la conception, les essais et la modélisation, tout ce travail représente un total de « près de 5 000 heures de boulot », assure Christophe Strainchamps, le patron de la R&D d'eXcent. Managée par Claire Hribar, l'équipe d'ITeM est née de cet investissement. Le team se positionne comme un véritable « incubateur » d'innovations techniques et favorise par ailleurs le développement d'un boîtier électronique Mectronik par EGEA Engineering, ainsi que des capteurs de pression Tire Watch, du système de reflux 2FGB et du dashboard d'Ecumaster. Qualifiée en 25^e position avec un temps moyen de 2'26, l'eXcent a terminé à une prometteuse 15^e place au scratch après une course sans accroc.

Hugo Clère, pilote de la n° 18 des Sapeurs-Pompiers, n'avait jamais posé ses roues à Spa. Il résumait ainsi le sentiment général des pilotes aux termes des qualifs : « C'est vraiment un circuit qui décoiffe ! Franchement, on prend une dose incroyable d'adrénaline. » Simplement « le plus beau circuit du monde », avouait Randy de Puniet (Kawa n° 11), qui n'avait jamais eu l'occasion d'y rouler. « C'est un circuit très exigeant mentalement, sur lequel il faut rester concentré tellement ça va vite », confirme le Belge Xavier Simeon (Suz n° 1), qui marchait dans les pas de son père Michel, vainqueur 27 ans plus tôt. « Il y avait beaucoup d'inconnues en arrivant à Spa. Aucun team ➡