



**De gauche à droite : Éric-Louis Poskin,
Jean-Claude Havaux et Pierre Robert,
les trois forces vives du projet Brevo.**

LA12

MINI FORMAT, MAXI PLAISIR



Par le passé, la Belgique fut l'une des locomotives de l'industrie de la moto. La Wallonie peut contribuer à renouer avec ce glorieux passé. Projet industriel porté par des entrepreneurs wallons, Brevo Motors se donne les moyens de se positionner idéalement sur le marché des mini-MotoGP, dédiées avant tout à l'apprentissage des futurs pilotes de vitesse pure. Rencontre avec des passionnés ne manquant pas d'ambition.

TEXTE VINCENT MARIQUE | PHOTOS JONATHAN GODIN

DÉCOUVERTE | UNE MINI-MOTOGP WALLONNE

La Douze, c'est une célèbre locomotive carénée ayant marqué l'histoire de la SNCB, et transposée en BD par François Schuiten et Benoît Peeters.

« La12 », c'est désormais aussi une mini-MotoGP constituant l'épine dorsale d'un ambitieux projet industriel wallon porté par Jean-Claude Havaux et Éric-Louis Poskin, actifs également dans le milieu de la biotech. Cette 12, elle doit son nom à la dimension de ses roues, en pouces. À titre de comparaison, comme beaucoup de motos modernes, les MotoGP, Moto2 et Moto3 sont équipées de roues de 17 pouces. Cette MotoGP en réduction, à une échelle d'environ 2/3, s'adresse en priorité aux (très) jeunes pilotes et apprentis pilotes souhaitant accéder à la compétition moto. Des jeunes de 10 à 13 ans. Mais elle peut aussi parfaitement séduire les pilotes du dimanche avides de sensations, sans prendre trop de risques ni dépenser des fortunes tout en ayant accès à de nombreuses possibilités de réglages mécaniques.

Née en Italie, La12 a l'ambition de devenir l'un des outils de développement d'un ambitieux projet industriel wallon, initié dans l'esprit de ses initiateurs voici deux ans et qui passe aujourd'hui à la vitesse supérieure. « Cette 12 est née de notre expérience avec une pré-Moto3 que nous avons conçue, qui a été championne dans le CIV italien en 2022, mais aussi de notre Moto2 qui a été présentée à

EICMA », précise Jean-Claude Havaux, cofondateur de Brevo Motors avec Éric Louis Poskin. « Faire des motos est amusant, mais se pose un moment la question de l'industrialisation. Et nous nous sommes rendus compte que la structure en Italie ne pouvait pas, ne voulait pas et ne devait pas passer au stade de l'industrialisation et de la commercialisation internationale. C'est pour cette raison que nous avons créé Brevo Motors. »

ASSEMBLAGE EN WALLONIE

Brevo Motors est une spin-out de Brevo Racing, entreprise fondée en 2019 et qui repose notamment sur l'expérience de l'ancien pilote Domenico Brigaglia – victorieux du GP de Belgique 125 cc en 1986 – et Evotech, sous-traitant spécialisé dans l'usinage de pièces en aluminium à forte valeur ajoutée pour le sec-

LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE BREVO MOTORS S'APPUIE AUSSI SUR BREVO-VISION, UNE NOUVELLE CHAÎNE YOUTUBE.

teur de la moto et les plus grands constructeurs, comme Ducati, Morini et... Ferrari. Une société très bien équipée en termes de machines CNC (machine-outil à commande numérique) basée à Grigno, dans le Trentin, dans le nord de l'Italie, employant 12 personnes avec un chiffre d'affaires de 2,7 millions d'euros.

« Aujourd'hui, nous avons déjà livré 14 motos et nous honorons les commandes en cours. Évidemment, le passage au stade de l'industrialisation ne se fait pas en quelques jours et nous recherchons encore des fonds, mais aussi un lieu d'implantation en Wallonie. Nous sommes actuellement en train d'examiner différents sites », poursuit Jean-Claude Havaux. « Nous recherchons un environnement positif pour l'assemblage des motos, avec du personnel, l'encadrement et la proximité d'un site comme un circuit de karting sur lequel nous pourrions réaliser le contrôle de qualité. Au démarrage, nous visons une unité couvrant 250 m², avec un agrandissement prévu chaque année en fonction du succès commercial. Nous travaillerons selon le principe de 'boxes' de construction modulaires avec un technicien qui s'occupera de l'assemblage de la moto de A à Z. L'avantage de la modula-

rité du système de production, c'est qu'elle permet d'adapter facilement le volume. Toutes les pièces nobles en aluminium seront produites en Italie sous notre contrôle. Pour les autres composants, notre travail de logisticien va être très important puisque cela dépendra du nombre de composants que le sous-traitant peut fournir et à quel prix. »





3

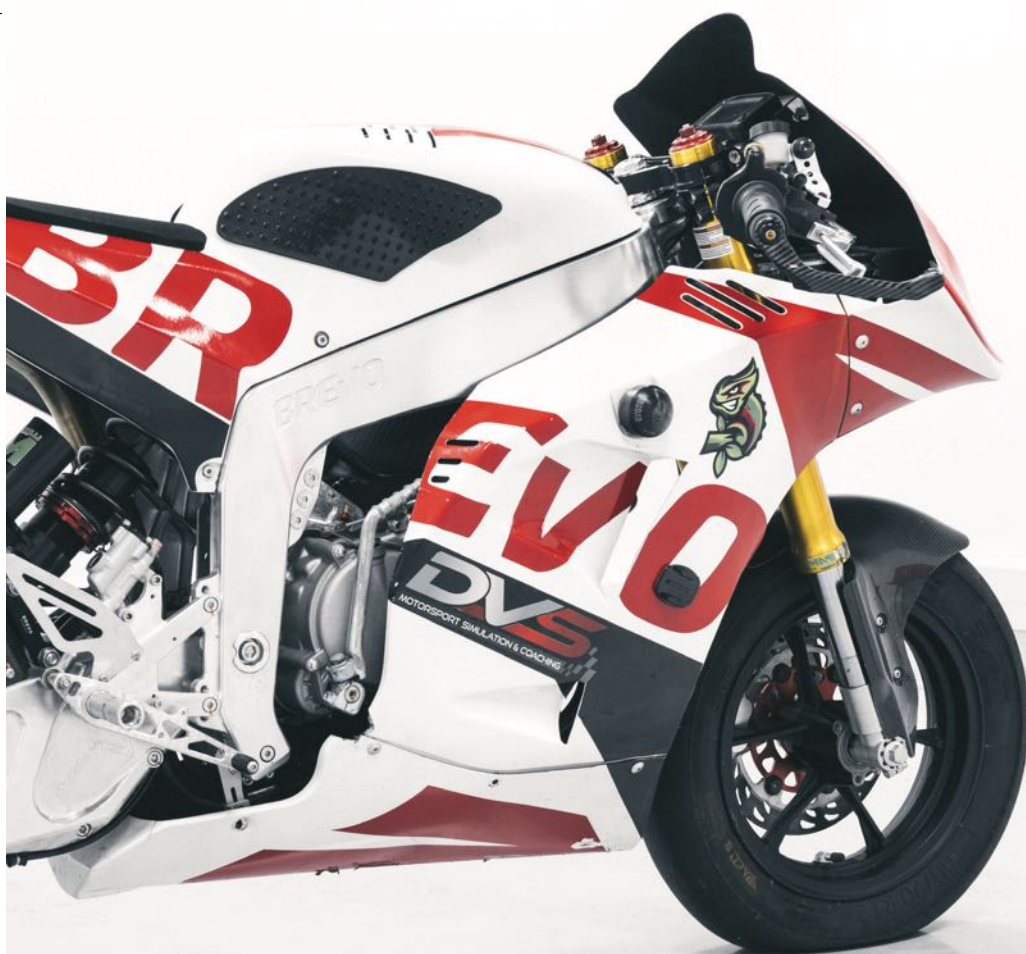


4



L'AVIS DE JOHANN ZARCO
« SAINE ET MANIABLE »

Cinquième du classement MotoGP en 2023 sur la Ducati Pramac et futur pilote Honda en 2024, Johann Zarco a volontiers accepté de tester La12 sur la piste de karting de Brissac, près de Montpellier, et de faire profiter de son expérience les équipes techniques de Brevo. « Elle est conçue intelligemment, avec de belles pièces », confirme le pilote français. « C'est un bon outil pour débiter la compétition dès 10 ans. Mais son ergonomie permet aussi d'accueillir des pilotes adultes, qui veulent simplement s'amuser. » À l'instar de Lorenz Luciano, déjà passé au stade ultérieur, à savoir la Moto3, Johann Zarco considère qu'une mini-MotoGP comme La12 peut apporter une plus-value à des pilotes aguerris. « Cela permet de faire des exercices différents. Avec sans doute moins de risques qu'une grande moto de course puisque la vitesse est réduite. Son châssis est compétitif et permet d'aller à la limite des pneus ou d'essayer de passer plus vite en virage. C'est un outil qui permet d'accélérer l'apprentissage. La moto a été bien pensée, elle se veut saine. Et comme elle est légère, elle est maniable. »



1. La12 est équipée de suspensions Maselli entièrement réglables.
2. La qualité de finition est impressionnante, jusqu'au levier de freins.
3. Précharge, compression et détente sont aisément ajustables par le pilote.
4. Sous les yeux du pilote, l'écran du Starlane Corsaro-II va à l'essentiel.

L'ÉCOSYSTÈME MIS SUR PIED
PAR BREVO MOTORS INTÈGRE AUSSI
UN SIMULATEUR PROFESSIONNEL.

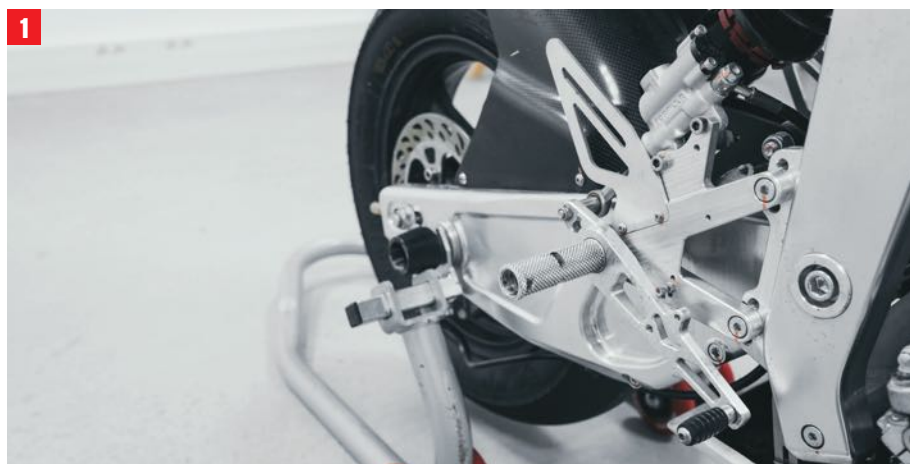


LE SIMULATEUR, UN OUTIL TRÈS UTILE

L'écosystème mis sur pied par Brevo Motors intègre aussi un simulateur professionnel, développé notamment par DVS à La Rochelle et l'ex-Champion du Monde Alex Criville. Un outil qui se rapproche dans sa conception des simulateurs utilisés au plus haut niveau du sport automobile. « On peut commencer sur le simulateur à partir de 5 ans et un poids minimal de 20 kg », explique Rodrigue Desmedt, instructeur qualifié. « En France, la Fédération française de motocyclisme nous pousse à mettre les enfants sur la moto dès l'âge de 6 ans et le simulateur permet de développer de bonnes habitudes. L'enfant va ainsi pouvoir trouver une bonne position, les bonnes postures, le bon regard. C'est vraiment l'idée du maintien du bassin et des appuis. Plus l'enfant trouvera rapidement ces sensations et plus vite il pourra les transposer sur une moto de petite cylindrée. » Ce simulateur propose de nombreuses possibilités d'ajustement : « Nous pouvons brider l'inclinaison ou ajuster la vitesse de descente du simulateur. Nous pouvons aussi faire varier la plongée au freinage, la vitesse de prise de frein, la vitesse d'accélération, etc. Il est assez facile même de recréer la géométrie spécifique de la moto d'un pilote. C'est aujourd'hui un outil pédagogique extraordinaire, qui permet d'accélérer la transition vers la moto, dans un contexte de sécurité totale. »

1. Le châssis en aluminium aéronautique soudé TIG est un véritable petit bijou.

2. Une ligne d'échappement Virex qui assure au mono 4-temps Daytona une agréable sonorité.



SUPPORT WALLON

« Si nous avons pu avoir le soutien de la Wallonie dans ce projet lié à un domaine, la moto, qui a une image un peu difficile, c'est grâce au sérieux démontré dans notre historique professionnel dans d'autres domaines », enchaîne notre interlocuteur. « Le fait également qu'il y a une notion d'industrialisation, avec aussi une évolution vers d'autres motorisations. L'électrique notamment, qui est un mot magique pour l'instant, et puis ensuite l'hydrogène. Ce projet est également fédérateur. Nous avons reçu un très bon accueil de tout le milieu de la moto. »

Pour présenter un avantage concurrentiel dans un domaine tel que celui de la moto, il est essentiel de se différencier. C'est le cas de La12 de Brevo Motors. « Ce qui distingue le plus cette mini-MotoGP de la concurrence, c'est son châssis

en aluminium. La12 a été développée dans l'esprit d'une moto de compétition. Elle est dérivée d'un châssis de Moto2 réduit alors que les modèles des concurrents sont davantage des mini-bikes à châssis tubulaire légèrement agrandies. Sa rigidité supérieure lui offre un comportement qui reflète davantage celui des catégories que le pilote découvrira par la suite. » Autre manière de se distinguer : l'ensemble des services proposés, ainsi que l'après-vente. « Notre ambition est de vendre un service global afin de permettre aux jeunes pilotes de progresser : coach-

ing, programme d'entraînement, etc. Avec aussi un package d'accompagnement pour faciliter la vie des parents, comprenant notamment des équipements. »

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

Petite par la taille, avec une hauteur de selle culminant à 730 mm, un empattement de 1.150 mm et un poids à vide de 68 kg, La12 « a tout d'une grande » selon ses concepteurs. Au-delà de son châssis en aluminium aéronautique soudé TIG, elle dispose de suspensions Maselli entièrement réglables, de freins Discacciati, d'un display Starlane Corsaro-II ou encore d'un échappement Virex. Sur la piste de karting de Mariembourg, en compagnie de la jeune pilote française Lucie Boudesseul, notre compatriote Lorenz Luciano a pu décou-

POUR PRÉSENTER UN AVANTAGE CONCURRENTIEL DANS UN DOMAINE TEL QUE CELUI DE LA MOTO, IL EST ESSENTIEL DE SE DIFFÉRENCIER.

vrir tout l'intérêt de cette mini-MotoGP : « On peut vraiment tout régler au niveau des suspensions : compression, détente, précontrainte, etc. Les rapports de transmission aussi peuvent être modifiés, ainsi que le positionnement du guidon, les leviers, les cale-pieds, etc. Ce n'est vraiment pas un jouet. C'est une moto pour la course. Elle est très rigide, mais très facile à piloter. On peut l'embarquer précisément là où on veut aller. Et surtout, elle est très amusante. J'aurais vraiment voulu pouvoir rouler avec ce genre de moto quand j'étais plus jeune. Son châssis se rapproche fort de celui d'une Moto3, ce qui facilite vraiment l'apprentissage de cette catégorie. C'est une petite moto, mais comme on est sur un petit circuit, les sensations sont identiques à celles d'une Moto3 sur un grand circuit. On a vraiment l'effet de vitesse. C'est pour cela aussi que je m'entraîne désormais souvent en mini-MotoGP. C'est important pour la suite. »

QUEL POTENTIEL ?

Aujourd'hui, Brevo Motors n'attend plus « que » le feu vert et les fonds nécessaires pour démarrer son projet industriel. Stratégie, business plan, projections... Tout est prêt. Les signaux semblent positifs et le potentiel présent. La12 semble même répondre à une demande du marché. « Le potentiel est de 12.000 motos par an environ au niveau mondial », détaille Jean-Claude Havaux. « Nous avons un rôle à jouer sur ce marché. D'après notre business plan et les premiers retours d'expérience, avec notamment les motos déjà vendues, nous visons un potentiel de production de 1.000 motos par an à la quatrième année, en 2027 donc, regroupant au sein d'un écosystème La12 thermique, son alter ego électrique qui est en cours de développement et le simulateur. Ces trois produits seront assemblés et produits en Wallonie.

DÉCOUVERTE | UNE MINI-MOTOGP WALLONNE



COMBIEN ÇA COÛTE ?

La 12 de Brevo Motors a son prix. Qui est supérieur à d'autres mini-motos que l'on trouve sur le marché. Mais il est justifié. « Nous proposons trois modèles différents de La 12, avec une majorité de composants d'origine européenne. Les suspensions proviennent par exemple de Maselli. Ce ne sont pas des composants chinois bas de gamme », détaille Jean-Claude Havaux. « Les prix sont de 7.250€ pour la Base, 8.500€ pour le modèle Pronto Corsa et 13.500€ pour la version Top. Ce sont en effet des prix supérieurs à ceux pratiqués par la concurrence, la différence s'expliquant par l'équipement et le châssis en aluminium. Par contre, au niveau du moteur, nous avons privilégié un coût très bas. Le moteur Daytona 4-temps de 190 cm³ coûte à peine 400 euros. C'est un moteur très éprouvé, d'origine japonaise mais fabriqué en Chine, que l'on retrouve un peu partout sur le marché, notamment sur de nombreux scooters et motos. De toute manière, quand nous les recevons, nous démontons entièrement ces moteurs pour tout vérifier avant de les remonter. Afin de baisser le coût d'utilisation, la moto a aussi été conçue pour évoluer avec le pilote pendant plusieurs années : l'angle de chasse peut être modifié, les cale-pieds peuvent être reculés ou avancés, etc. Ce qui permet aussi d'ailleurs aux adultes de la piloter sans problème. »

Sachant que Ducati vend 67.000 motos par an, c'est une quantité loin d'être négligeable. La recherche et le développement font également partie de notre projet, et nous travaillons ainsi sur un concept de moto intelligente, capable d'analyser très rapidement le comportement de son conducteur et d'adapter certains systèmes de sécurité. Nous développons aussi par exemple

un système permettant d'associer plusieurs simulateurs afin que plusieurs pilotes puissent s'affronter sur un circuit virtuel. Nous sommes très loin des simulateurs de luna park. Au niveau de la commercialisation, nous avons déjà des motos en France, en Espagne et en Italie et nous travaillons en parallèle sur les États-Unis, avant de viser ultérieurement le marché asiatique. »

LE RÊVE AMÉRICAIN

Plus spécialement en charge du développement du projet sur le continent américain, Éric-Louis Poskin se montre optimiste quant au succès de Brevo Motors outre-Atlantique : « En Wallonie, nous avons énormément de compétences et de savoir-faire. À l'est de la Belgique, nous avons une entreprise qui produit les plus petits senseurs au monde, qui sont utilisés en Formule 1. Nous travaillons aussi déjà avec eux. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la Belgique était au panthéon de l'histoire motocycliste mondiale avec Sarolea, la FN ou encore Gillet. Ces compétences fonctionnent toujours. À l'université de Mons, un département développe toute une filière de technologies liées à la moto. Aux États-Unis, la Wallonie a dans ce domaine un état 'cousin', le Texas. Grâce à l'Awex (NDLR : Agence wallonne à l'exportation) et aux missions auxquelles nous avons participé, nous avons pu rencontrer beaucoup de monde à College Station, une véritable ville universitaire qui abrite le pôle universitaire 'Texas A&M', comptant pas moins de 120.000 étudiants. C'est là que l'on forme le plus d'ingénieurs aux États-Unis. »

Le projet de Brevo Motors a reçu un très bon accueil dans le sud des États-Unis, d'où sera pi-

loté son déploiement sur le continent : « Lors d'une mission technologique dans le domaine de la biotechnologie, voici deux ou trois ans, nous avons ressenti une énorme appétence des Texans pour ce projet de mini-MotoGP. Au-delà de l'aspect technique, ils adorent l'aspect communautaire et l'idée de sortir les jeunes du numérique au travers d'une activité associant toute la famille. En avril dernier, nous étions présents au Grand Prix d'Austin avec le châssis de La 12, qui a suscité énormément d'intérêt. En 2024, nous nous établirons au Texas avec des partenaires locaux. Notamment un Liégeois installé là-bas depuis très longtemps et qui a monté une académie avec des motos de cross accueillant quelque 8.000 élèves. Avec le projet à terme d'avoir là aussi un écosystème complet, avec une académie pour les jeunes pilotes, des courses, un circuit de karting que College Station va construire, etc. »

S'adressant aux académies de pilotage, mais aussi aux différentes filières de formation et d'apprentissage, La 12 peut aussi légitimement ambitionner d'être alignée dans des compétitions. « Sur ce plan, la Dorna a mis sur pied le MiniGP dans le cadre d'une formule monotype avec Ohvale et des motos dotées de roues de 10 pouces, avec des championnats dans 10 pays », note Jean-Claude Havaux. « Leur contrat d'exclusivité se termine en 2026 et notre objectif est d'arriver à temps pour accéder à ces compétitions. » Reste maintenant à pouvoir appuyer sur le bouton de mise à feu et lancer concrètement la production de La 12 pour faire de cet ambitieux projet industriel une source de rayonnement du savoir-faire de la Wallonie. Comme on dit : « Yapluka ». ■

BREVO VISION UNE COMMUNAUTÉ SUR YOUTUBE

La stratégie de développement de Brevo Motors s'appuie aussi sur BrevoVision, une nouvelle chaîne YouTube où l'on retrouve un visage bien connu de l'univers du MotoGP, Pierre Robert, qui a longtemps commenté sur la RTBF les Grands Prix en compagnie de Didier de Radiguès : « Cette chaîne BrevoVision s'adresse aux fans de moto, mais elle permettra aussi de faire vivre et animer la communauté Brevo Motors. Elle proposera régulièrement de nouveaux contenus exclusifs. Dans les émissions de BrevoVision, nous plongerons aussi dans les coulisses du sport motocycliste, en allant à la rencontre de ses acteurs. »

Pour vous abonner à la chaîne Youtube BrevoVision, surfez sur www.youtube.com/@brevomotors