

GP RACING

MOTOGP

HORS-SÉRIE

MOTOGP
SUPERBIKE
EN
10

REPORTAGES

- LES STARS DU MOTOGP :
DE LA TERRE AU BITUME
- DANS L'INTIMITÉ
DE LA SUZUKI
DU SERT
- LES ROOKIES
DU MOTOGP

MAG

- QUARTARARO / ZARCO
PRÊTS À EN DÉCOUDRE
- EZPELETA, UN BOSS CONCENTRÉ
- RENCONTRE AVEC MAHIAS ET GERLOFF

LE GUIDE MOTOGP 2021

MotoGP - Moto2 - Moto3 - MotoE
WSBK - WSSP - EWC

Enjeux et perspectives de la nouvelle saison sportive

N° 36H - 8,90 € - Hors-série Mars 2021



BELUX: 9,80 € - DOM S: 10,20 € - ESP/PORT CONT/IT/GRCE: 9,90 € - POL S: 11,000 CFP - CAL S: 13,75 CFP CANADA
13,30 \$CAD - MAROC: 106 MAD - SUISSE: 16 CHF - AND: 8,90 € - MAURICE: 10,60 € - ALLEMAGNE: 9,90 €

GAMME AIRBAG INTEGRE 2021

AVEC **innovation**
A I R B A G



RST



DÉCOUVREZ TOUTE LA COLLECTION **Bihr.eu**

SUISSE

LE GRAND TOUR AVEC VOTRE MOTO

**LE MEILLEUR ROAD TRIP DES ALPES !
950 KMS , 5 COLS , 20 LACS , 9J/8N**

DISPONIBLE
D'AVRIL À OCTOBRE
A PARTIR DE

1 115€ /PERS

En partenariat avec



**Larivière
Voyages**
LARIVIERE-VOYAGES.COM

Président du Conseil de surveillance

Patrick Casasnovas

Présidente du Directoire

Stéphanie Casasnovas

Directeur général

Frédéric de Watrigant

Éditeur

Philippe Budillon + 32 00

Rédacteur en chef

Thierry Traccan + 31 89

Rédacteurs

Jean-Aignan Museau, Thomas Baujard

Directeur artistique

Olivier Mallardeau + 34 37

Secrétaire de rédaction

Julie Elmoznino + 31 81

Ont collaboré à ce numéro

Michel Turco (LBSM) • Laurent Hindryckx

Valentin Roussel • Alexis Delisse

Responsable de la photogravure

Béatrice Ladurelle

Publicité

Directeur de publicité

Emmanuel Neymar + 31 11

Chef de publicité

Nicolas Lux + 32 11

Assistante : Émilie Gonin + 32 16

Service abonnements - GP Racing

45 avenue du Général Leclerc

60643 Chantilly Cedex

Tél. : 03 44 62 43 79

e-mail : abo.lariviere@ediis.fr

Tarifs France : 5 numéros : 39 €

Autres pays & par avion +33 3 44 62 43 79

Directeur des abonnements

Nicolas Guidarini 01 41 40 34 47

Promotion/abonnements

Anne-Lise Lamy 01 41 40 34 33

Service des ventes/chef de produit

(réservé aux diffuseurs et dépositaires) :

Emmanuelle Gay 01 41 40 34 99

Directeur de la publication

Responsable de la rédaction

Patrick Casasnovas

GP Racing est une publication des Éditions

Larivière, Société par Actions Simplifiée

au capital de 3 200 000 euros.

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2021.

Commission paritaire : 1022 K 91534

N° TVA intracommunautaire : FR 96572 071 884

CCP 115915A Paris. RCS Nanterre B 572 071 884.

12 rue Mozart 92587 Clichy Cedex.

Tél. : 01 41 40 32 32 – Fax : 01 41 40 32 50

Impression : Imprimerie de Compiègne

avenue Berthelot 60200 Compiègne

Imprimé en France / Printed in France

Papier issu de forêts gérées durablement.

Origine du papier : Belgique - Taux de fibres recyclées : 0 %

Certification : PEFC/EU ECO LABEL

Eutrophisation : 0,02 kg/tonne

Les manuscrits et documents

non insérés ne sont pas rendus.



ET MAINTENANT ?

Il y a un an, quasiment jour pour jour, on croyait encore à une saison normale. D'ailleurs, tout avait débuté normalement, ou presque... Trois jours d'essais en Malaisie dominés par la petite pépite française du MotoGP. Dans cet élan, et dans ces lignes, Alain Lecorre, directeur des rédactions, mettait logiquement en avant Fabio Quartararo dont on attendait beaucoup après une saison 2019 qui avait vu le pilote Yamaha Petronas challenger au plus près, sans parvenir toutefois à le déborder sur la ligne, l'octuple champion du monde, Marc Marquez. Dans la moiteur de Sepang, quelques petits mois après la fin de la saison, le jeune Niçois avait repris sa copie là où il l'avait laissée, la paraphant de la plus prometteuse des façons au soir de ces tests de pré-saison, d'une griffe inscrite tout en haut de la feuille des temps. À ce moment-là, personne n' imagine que le monde va s'arrêter, le MotoGP avec. Un départ avorté au Qatar où seules les catégories Moto2 et Moto3 prendront la piste, et une ouverture du championnat MotoGP qui interviendra finalement en juillet – 4 mois après la date initialement prévue – sur des terres d'Espagne surchauffées. Un inédit double format débuté sur le circuit de Jerez qui allait se répéter durant l'essentiel de la saison. Une saison parfaitement étrange, silencieuse depuis les tribunes, largement disputée sur la piste puisque longtemps indécise... Pourtant, au commencement, on attendait une nouvelle fois Marquez au tournant, surtout depuis qu'il y a inventé et développé une technique hallucinante :

la chute où tu ne tombes pas ! Le funambule rattrapant du coude et du genou, ou de tout autre appendice capable d'accompagner son exceptionnelle volonté, des glisses qui auraient été fatales au reste du plateau MotoGP. À l'orée de cette saison 2020, l'officiel Honda possède toujours un coup d'avance sur le reste de la meute... Il en fit la démonstration à Jerez 1, lorsqu'après une faute qui l'envoya – sur ses roues – dans les graviers de Jerez, il en ressortit dans les derniers pour remonter ses adversaires comme s'ils n'existaient pas, ou si peu. Presque trop facile, sûrement trop facile... Est-ce un péché d'orgueil qui l'envoya cette fois à terre, et brisé, quand, revenu second, il ne relâcha nullement ses efforts pour se lancer à l'assaut d'un Quartararo hors d'atteinte ? Car oui, sur ces deux premiers GP de l'année, Fabio a marché sur l'eau. Et on l'a remercié d'avoir remis la France tout en haut, et on a rêvé, avec lui, presque jusqu'au bout. Des hauts et des bas pour le jeune pilote, mais toujours dans la bagarre pour la course au titre. Une bagarre où se sont invités de nombreux prétendants, et qui a finalement été remportée par Joan Mir, monté en puissance jusqu'à la consécration suprême. 2020... quelle drôle et pourtant belle année, ouverte, challengée, indécise. Reste à savoir ce que nous réserve 2021... Sous quel signe sera-t-elle placée ? Ou plutôt sous quels signes ? Si on peut souhaiter une chute, et une spectaculaire, ce serait celle du Covid-19... Une jolie perte de l'avant jusqu'à le voir filer sous un Air Fence, et disparaître pour de bon...

Trac

GP RACING #36



p. 040

WARM UP

Grand angle	006
Chiffres	010
Le casque de Marquez	011
Aleix Espargaro en 10 points...	014
News	016
Top Tweets	020
Backstage	022

MOTOGP

Quid de la saison 2021 ?...	024
Les enjeux d'une saison encore sous Covid-19	
ITW Carmelo Ezpeleta	032
Le boss de Dorna affiche sa détermination	
Team Ducati	036
La marque italienne veut concrétiser	



Team Yamaha	040
La jeunesse pour porter l'usine	
Team Suzuki	044
Le plus dur reste à faire : confirmer	
Team KTM	048
Les Autrichiens sur la bonne voie ?	
Team Honda	052
Marc Marquez attendu comme le Messie	
Team Aprilia	056
L'usine italienne veut prendre sa part	

ITW Quartararo / Zarco	058
Premières impressions de nos leaders.	

MAG

Les rookies du MotoGP	064
Le bal des débutants sur un air d'Italie	
De boue les braves !	070
Quand les stars du MotoGP s'entraînent en off-road	

MOTO2

Les enjeux 2021	078
La guerre de succession est ouverte	
Tous les pilotes Moto2	082
Pour mettre un visage sous les casques	

MOTO3

Les enjeux 2021	086
Les jeunes loups aiguisent leurs crocs	
Tous les pilotes Moto3	090
La jeunesse prend le pouvoir	



p. 118



p. 104



p. 150



p. 126



p. 142

page
125
ABONNEZ-VOUS

MOTOE

Les enjeux 2021 **094**
En quête de coup de foudre pour l'électrique

CIRCUITS

Les 19 circuits **098**
Revue de détail des théâtres du Mondial

REPORTAGE

Guy Coulon, acte III..... **104**
L'épopée du MotoGP

SUPERBIKE

Les enjeux 2021 **114**
Quelqu'un pour contester le roi Rea ?

Rencontre Lucas Mahias..... **118**
Un nouveau chapitre en Superbike

Portrait Garret Gerloff **126**
Bon mec, excellent pilote, l'Américain vise les étoiles

Supersport..... **132**
Et si c'était enfin l'année Cluzel ?

ENDURANCE

Les enjeux 2021..... **134**
Un championnat qui continue de grandir

ITW François Ribeiro **140**
Le promoteur de l'EWC fait le point

Rencontre Julien Da Costa... **142**
C'est l'heure de la retraite sportive

TECHNIQUE & TEST

Suzuki SERT **150**
Rencontre avec la championne du monde 2020

BONUS GP RACING

Le n°9, parfum de Portimao **160**
Umbrella Girl **162**

TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION

Tous les trois mois, retrouvez
l'édition digitale de votre magazine
sur votre smartphone ou tablette



Télécharger dans
l'App Store

Disponible sur
Google play

SUNSET

Après un hiver confiné, et malgré un début de saison étriqué (les essais officiels et deux courses consécutives se déroulent au Qatar), les pilotes de la catégorie MotoGP, ici Maverick Viñales, n'ont pas boudé leur plaisir de reprendre la piste au guidon de leurs prototypes.

Avec un peu de magie offerte par le coucher de soleil qatari.

© photo Gold and Goose





CIAO FAUSTO

Alors qu'il venait de passer le cap des 60 ans, Fausto Gresini s'en est allé, emporté par le Covid-19, après 2 mois d'une lutte acharnée que l'Italien aura menée contre la maladie. En plus d'être un manager connu et respecté du paddock

MotoGP, Fausto était aussi double champion du monde en GP 125 cm³ (1985 et 1987). On le voit ici, l'année de son premier sacre, au guidon de sa Garelli, sur le circuit de Misano.

© photo archive *MR*





EN CHIFFRES

C'est le nombre de sacres obtenus par des pilotes espagnols depuis le début de la catégorie Moto3 en 2012. Soit plus d'une année sur deux en 9 saisons. Les Ibères n'ont pas fini de dominer le MotoGP.

5



© GOLD AND GOOSE

Le nombre de moteurs avec lequel Franco Morbidelli a disputé l'intégralité de la saison 2020. La durée de vie moyenne d'un moteur de MotoGP est de 1 530 km. Selon les calculs de notre confrère Mat Oxley, les deux moteurs de Franco affichaient respectivement 3460 et 2880 km en fin de saison !

2



© GOLD AND GOOSE

46

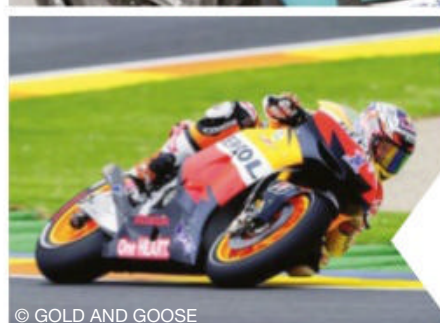
En années, c'est l'âge du plus vieux vainqueur de GP de tous les temps : l'Anglais Arthur Wheeler, 1^{er} du GP d'Argentine 250 cm³ en 1962. Si Rossi veut se donner une chance de l'égaliser, il devra rester en MotoGP jusqu'en... 2025 !

80000

Le nombre de pneus que Michelin va expédier au Qatar pour les tests et les deux courses en 2021.

Le nombre de tests PCR effectués par les membres du team officiel KTM MotoGP en 2020. 6 pays traversés en 5 mois, 14 GP disputés, 5 100 km de course sur 9 tracés différents. Avec, pour résultats, 3 victoires, 8 podiums, 3 pole, 4 records du tour et 27 Top 10.

633



© GOLD AND GOOSE

1 Les derniers champions du monde MotoGP à porter la plaque n° 1 furent Casey Stoner en 2012, Jorge Lorenzo en 2011, Nicky Hayden en 2007, Kenny Roberts Junior en 2001 et bien sûr, Mick Doohan, de 1995 à 1999.

Selon Thomas Morsellino, statisticien officiel du MotoGP, 2 pilotes ont signé la pole, effectué le meilleur tour en course, mené tous les tours et gagné en 2020 : Fabio Quartararo en Andalousie, et Miguel Oliveira à Portimao. Pour mémoire, Marc Márquez en avait fait de même à 4 reprises en 2019.

2



© GOLD AND GOOSE

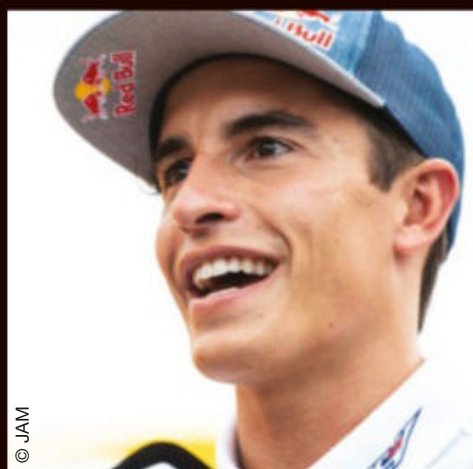
2'2

En secondes, ce qui sépare les Ducati Panigale V4S menées par Johann Zarco et Pecco Bagnaia de la Desmosedici

officielle de Michele Pirro lors d'une journée d'entraînement hivernal à Jerez. 1'43"3 contre 1'41"1. Même si les Panigale étaient dotées de lignes d'échappement et de slicks Michelin, leur vitesse est incroyable.

En hausse : Marc Márquez

On se préparait le voir revenir à la fin de l'été, et voilà que Marc Márquez pourrait être là dès l'ouverture au Qatar ! Sorti de huit mois de silence à l'occasion de la présentation du team Repsol Honda fin février, Marc expliquait « *que sans l'infection de son humérus droit, il serait revenu bien plus tôt* ».



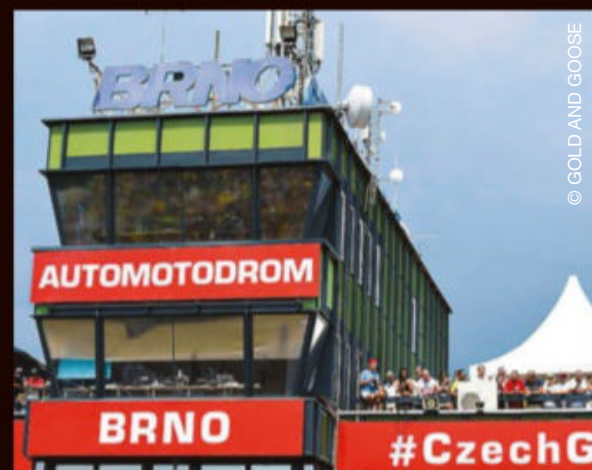
© JAM

Opéré à trois reprises, il doit néanmoins suivre les prescriptions des médecins qui lui ont refusé la participation aux essais de pré-saison du Qatar. Mais s'il obtient leur feu vert lors du prochain examen prévu mi-mars, il sera alors de retour pour le premier GP de la saison, le 28 mars. Suspense !

Le superbe tracé tchèque est sorti du calendrier MotoGP en 2021, incapable de faire face aux coûts du re-surfage de sa piste longue de 5403 m qui se chiffre en millions d'euros. Surtout après un Grand Prix disputé à huis clos en 2020.

Le circuit a déclaré qu'il n'avait plus l'intention d'accueillir d'épreuves du championnat du monde moto dans un avenir proche. Plus grave, selon le site Internet allemand Speedweek, des promoteurs immobiliers se sont déclarés intéressés par l'immense domaine que représentent le circuit et sa forêt environnante. Si ce tracé devait finir en lotissement, ce serait un bien triste épilogue.

En baisse : Brno



© GOLD AND GOOSE

SHOEI MARQUEZ

« PUSHING AHEAD TOGETHER »



En juillet 2020, à l'époque où l'on se croyait enfin libéré de la pandémie et au moment où la saison de MotoGP démarrait enfin, les frères Marquez sortent deux casques avec lesquels ils roulent lors du GP d'Espagne. Hommage à tous ceux qui ont œuvré durant l'acte 1 de la Covid-19. En rouge sur celui de Marc, en bleu sur celui d'Alex, une myriade de petits dessins représente tous les corps d'activités mobilisés pendant la crise. Et si ce casque n'a pas porté chance à Marc – il le portait lors de son accident –, les 36 000 € (9 500 € pour celui d'Alex) qu'il a récoltés lors d'une vente aux enchères ont certainement apporté un peu de réconfort à l'œuvre de Cruz Roja, la Croix Rouge espagnole.





Circuit Carole
(93)

Circuit des Ecuyers
(02)

Circuit Folembay
(02)

Venez découvrir nos

Journées de roulage / Cours particuliers

Organisés et encadrés par Maximilien Bau

Assurez votre roulage avec la garantie annulation*

*plus d'informations sur :

www.planetepiste.fr



CIRCUIT de BRESSE

TEAM MOTO AIN

YAMAHA RACING SUPPORTED TEAM

JOURNÉES PISTE

- 17 MAI -

- 14 JUIN -

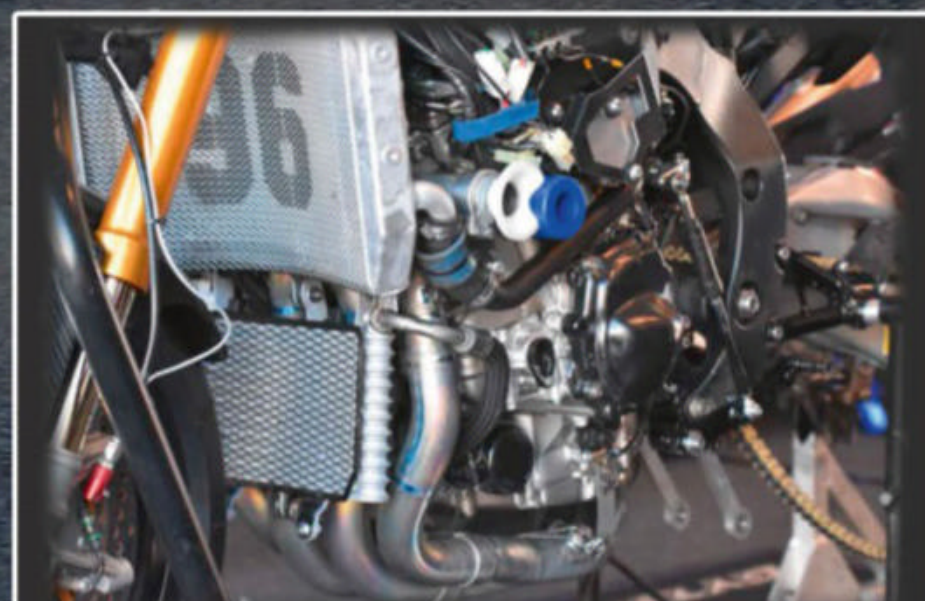
- 2 AOÛT -

2021

FORFAIT 1 JOUR **130€**

FORFAIT 2 JOURS **240€**

INFOS ET RÉSERVATIONS
www.motoain.fr ou 06 09 73 32 05 ou team@motoain.fr



L'ATELIER COURSE

PREPARATION DE MOTOS

COMPETITION ET PISTE

MOTOAIN
2830 Avenue Amédée Mercier
01000 BOURG-EN-BRESSE
06.09.73.32.05
team@motoain.fr

TEAM MOTO AIN

FICHE TECHNIQUE
MOTO STATION



- Largeur : 9 m
- Longueur : 2.05 km
- Virages a droite : 9
- Virages a gauche : 5
- Dénivelé : +/- 35 m

Record de la piste : 50"74 sec (2017)

Restrictions : 95 décibels, échappement d'origine et GoPro acceptées

Homologations : FFM et FFSA entraînement

Le circuit de Folembay



FFM
Fédération Française de Motocyclisme

Pour communiquer dans cette rubrique
contactez le 01 41 40 32 11

LE RÉPERTOIRE DU SPORT MOTO

RACING

- STAGE - FORMATION - ROULAGE -



10 CHOSSES À SAVOIR SUR ALEIX ESPARGARO

1 Né le 30 juillet 1989 à Granollers, juste à côté du circuit de Montmelo alors en construction, Aleix Espargaro est l'aîné d'une fratrie de pilotes MotoGP, à l'instar des Marquez ou des Roberts. En 2021, son petit frère Pol sera officiel Honda Repsol. Aleix reste, lui, le pilote n° 1 du constructeur italien Aprilia.



2 Lorsqu'il décroche le titre de champion d'Espagne de vitesse 125 en 2004, à l'âge de 15 ans, Aleix est à l'époque le plus jeune pilote à obtenir cette distinction. Un record battu depuis par un certain Fabio Quartararo, champion Moto3 à 14 ans.

3 Deux podiums et 2 pole positions en 18 saisons de GP : le palmarès d'Aleix n'est pas stratosphérique, mais le simple fait d'être pilote d'usine en MotoGP depuis 2015 (Suzuki puis Aprilia) vous donne une idée de son niveau. Sa plus belle course : le GP d'Aragon 2014 sur la Yamaha M1 Forward, où il termine 2^e sur le mouillé. Il fallait le faire !



4 Si pour Pol Espargaro, la voie fut royale, avec la lutte pour le titre dès le Moto3, le titre en Moto2, et finalement deux guidons d'usine successifs en MotoGP (KTM puis Honda), pour Aleix, ce fut plus compliqué. Entre 2005 et 2009, il est surtout pilote d'essai. Et c'est un remplacement chez Ducati Pramac à Indianapolis et Saint-Marin 2009 (13^e puis 11^e) qui lui permet de décrocher son premier guidon en catégorie reine l'année suivante.

5 Quand il n'est pas sur une moto, Aleix est sur un vélo. Cycliste passionné jusqu'à l'obsession, il a participé à l'une des courses VTT cross country les plus difficiles du monde en mars 2019 : la « Cape Epic », en Afrique du Sud, qui totalise 624 km de long et 15 km de dénivelé en 8 jours. Course qu'il a finie à la 29^e place sur 650 binômes inscrits. Cet hiver, pour changer, Aleix est allé s'entraîner sur route avec l'équipe basque pro Euskatel, et a accumulé 2021 km et 34 km de dénivelé... rien qu'en janvier !



6 Aleix Espargaro est papa de jumeaux, Max et Mia, dont les prénoms ornent la bulle de carénage de son Aprilia RS-GP officielle.

7 Il est aussi le propriétaire d'un restaurant japonais appelé « Ginza 41 » chez lui, en Andorre. Ginza comme un quartier chic de Tokyo, et 41 pour son numéro de course.

8 Aleix Espargaro est un râleur de première, à tel point qu'on pourrait lui accorder la nationalité française (!). Toujours en train de la ramener, à tort ou à raison, il a un côté geignard qui n'est pas sans rappeler un certain Jorge Lorenzo. Avec lequel il est d'ailleurs ami.

9 Cela dit, quand il faut mettre du charbon, Aleix Espargaro sait tourner la poignée. Selon son chef mécano, le Belge Antonio Jimenez : « Il donne le maximum en toutes circonstances. » Un commentaire validé par les statistiques : 2016 est la seule saison où Aleix a été dominé par son coéquipier, Maverick Viñales. Lors de ses 11 autres saisons complètes, il a toujours été le plus rapide de son équipe.



10 Aujourd'hui âgé de 31 ans, Espargaro fait figure de senior et attaque sa 5^e saison avec Aprilia en GP. D'après les premiers tests privés effectués fin février à Jerez, la RS-GP a du potentiel. Mais même avec un développement moteur autorisé durant la saison grâce au système des concessions, l'italienne a jusqu'ici été pénalisée en fiabilité et en performance pure. Le meilleur classement d'Aleix à son guidon : 14^e en 2019. Pas sûr qu'il puisse faire mieux.

Aleix au freinage du gauche n° 12 à Montmelo avec une déco de casque spéciale reprenant le motif de ses débuts.



Réalisées par Thomas Baujard.
Photos Gold and Goose, MotoGP.com
et DR.

Brent embauché

Brent Stevens, mécanicien de Mick Doohan jusqu'en 2000 puis de Valentino Rossi jusqu'en 2020, ne sera pas resté longtemps au chômage. Il a en effet été recruté par Troy Bayliss pour œuvrer sur la Panigale V4 de son fils Oli en championnat d'Australie de Superbike. C'est ce qui s'appelle une bonne recrue.



CRÉDIT DR

Gobert recherché

Aaron Gobert a lancé une campagne de solidarité sur le site Internet « GoFundMe » le 1^{er} février dernier afin de venir en aide à son grand frère Anthony Gobert dont il est sans nouvelles. Le pilote australien, ex-officiel en GP 500



CRÉDIT GOLD AND GOOSE

en 1997 chez Suzuki, doté d'un talent fou, était sévèrement parti en vrille après être tombé dans la drogue. « J'ai fixé un objectif de 23 000 dollars pour lui permettre de dormir dans un endroit sûr et lui procurer un téléphone », explique Aaron. À ce jour, 1 945 \$ ont été récoltés.



CRÉDIT GOLD AND GOOSE

Fausto Gresini nous a quittés

Triste nouvelle, l'Italien Fausto Gresini a perdu la bataille face au Covid-19. Hospitalisé le 24 décembre 2020 à Imola, il est décédé le 23 février 2021 à 60 ans. Double champion du monde 125 en 1985 et 87 sur les twins 2-temps italiens Garelli, il comptait 47 podiums, dont 21 victoires et 17 pole positions. Après avoir raccroché le cuir fin 94, Fausto monte son team en 1997 avec Alex Barros et des Honda compétition-client NSR 500 V2. En 1999, faute de budget, il redescend en 250 pour faire rouler son ex-coéquipier Loris Capirossi, qui termine troisième. Gresini gagne ainsi la confiance de Honda, qui l'année suivante, lui confie leur étoile montante, Daijiro Kato, qui remporta le titre 250 en 2001, permettant au team Gresini de remonter en 500 en 2002, puis d'hériter d'une RCV d'usine en 2003. Hélas, c'est sur cette moto que Kato se tue à Suzuka. Malgré ce coup dur, Fausto persévère... pour connaître le même drame huit ans plus tard avec Marco Simoncelli à Sepang. En vrai amoureux de la course, l'Italien ne renoncera pas, et étendra même l'activité de son team jusque dans les trois catégories des GP. À sa famille et à ses proches, *GP Racing* adresse ses plus sincères condoléances.



CRÉDIT MOTOGP.COM

DUEL GARDNER/ ROBERTS À PORTIMAO !

Il ne s'agit pas d'une course de motos anciennes mettant aux prises Wayne Gardner et Kenny Roberts, mais plutôt d'essais pré-saison à Portimao, avec Remy Gardner (*photo*), fils de Wayne, et Joe Roberts, Californien comme King Kenny, mais sans lien de parenté avec lui. En novembre 2020, lors de l'ultime GP de la saison, les deux hommes s'étaient déjà mis en valeur, avec Gardner vainqueur et Roberts 7°. Début mars 2021, sur le même tracé, on les retrouve au sommet de la feuille des temps. Remy en tête en 1'42"90, soit à quatre dixièmes seulement de sa pole de l'an dernier, et Joe à son aspi en 1'43"20. Outre leurs célèbres patronymes, Remy et Joe ont en commun d'avoir refusé une offre MotoGP : KTM pour Remy fin 2019, et Aprilia pour Joe fin 2020. Ils ont aussi été recrutés par des teams plus performants : Ajo pour le premier, et les champions en titre Italtrans pour le second. Tous les ingrédients d'un beau duel sont en place pour la saison 2021 !



CREDIT MOTOGP.COM

“ RIEN NE PEUT TE PRÉPARER AU MOTOGP, À CHAQUE FOIS QUE JE REMONTE SUR LA DESMOSEDICI À LA FIN DE L'HIVER, C'EST UN CHOC ”

Jack Miller, pilote officiel Ducati

LE GP D'INDONÉSIE PREND FORME

Longtemps chimérique, le retour du MotoGP dans le pays au monde le plus passionné par la discipline se précise. Organisé jusqu'en 1997 sur le vétuste circuit de Sentul, en banlieue de la capitale Jakarta, le GP d'Indonésie ne répondait plus aux conditions de sécurité actuelles. « Dans le paddock, j'ai vu des rats de la taille de petits chiens », se souvient Guy Coulon. Mais cela appartient au passé, puisqu'un tout nouveau circuit est en train de voir le jour sur l'île de Lombok. Le tracé, nommé Mandalika, sera peut-être prêt à la fin de l'été, selon les dernières informations qui nous ont été communiquées par Carmelo Ezpeleta, le boss du promoteur, Dorna Sports. Cela dit, il garde pour l'instant son statut de circuit de réserve. Selon le site Internet allemand Speedweek, dès le 12 janvier, les travaux étaient avancés à hauteur de 43 %, avec notamment un système de drainage déjà éprouvé par de récents orages. Si la pandémie de Covid-19 laisse malgré tout penser que le MotoGP n'ira pas là-bas avant 2021, l'ambiance risque d'y être assez unique.



CREDIT WSBK.COM

Dovi passe au cross

Du paddock MotoGP à celui du championnat régional italien de motocross, il n'y a qu'un pas, que le triple vice-champion du monde Andrea Dovizioso a franchi sans hésiter pour terminer 6° puis 5° de la première épreuve disputée à Rivarolo Mantovano sur sa Yamaha YZF 450 n° 34. « En MotoGP, nous sommes en cage. Ici, on est libre », explique simplement Dovi, qui en avait assez de répéter à Luigi Dall'Igna que sa Desmosedici ne tournait pas, sans que cela ne provoque de réaction de ce dernier. « De toute façon, le motocross a toujours été ma passion, je n'allais pas rater une telle occasion. » Quelle sera la suite de sa carrière ? Mystère...



CREDIT MOTOGP.COM

LECORRE RENTRE AUX STANDS

Ce n'est pas le transfert de l'année, puisque le chef Alain Lecorre (à droite), aux manettes de GP Racing depuis le premier numéro (ce numéro collector avec, en couverture, Valentino Rossi, vous vous en souvenez ?) publié à l'automne 2012, ne part pas à la concurrence, mais a décidé de rentrer aux stands...



En roue libre dans la pit-lane pendant quelques mois, il a finalement signé pour une retraite bien méritée et a rejoint le paddock pour de bon. En même temps, il est souvent très animé, ce paddock, il s'y passe plein de choses et on y apprend des tas de trucs... Nous lui souhaitons donc beaucoup de plaisir dans cette nouvelle vie qui l'attend. Au guidon du magazine désormais, nous retrouvons celui qui est également rédacteur en chef de *Moto Revue*, Thierry Traccan (à gauche), Bourguignon de son état (il y tient !), et viscéralement passionné de sport moto qu'il pratique en coulisses sur bien des machines. Bon vent Alain, et bienvenue au Trac !

FAN ZONES MULTIPLES AU GP DE FRANCE

Covid-19 oblige, on ne sait pas encore quel sera le nombre de spectateurs admis au GP de France du Mans, les 15 et 16 mai 2021. Pour pallier cette difficulté, Claude Michy, son promoteur, a eu l'idée de mettre sur pied cinq « fan zones » avec écrans géants et animations sur autant de circuits éloignés du Mans : Carole (93), Chambley (54), Dijon-Prenois (21), Nogaro (32) et Alès (30). Sur place, des animations et un village vous seront proposés, exactement comme au Mans, histoire de se retrouver et de vivre intensément l'événement. Programme officiel du GP, parking dédié à votre moto, et entrée gratuite pour les enfants de moins de 16 ans accompagnés d'un adulte. Tarif : 20 euros la journée et 37 euros le week-end. Réservation : www.gpdefrancemoto.com



CREDIT PHA

Brise- glace

Mika Kallio s'est fracturé le tibia et le péroné droit en se ratant lors d'un entraînement en course sur glace le 28 février dernier. Le Finlandais est *out* pour deux mois, ce qui va donner un surcroît de travail au second pilote de développement KTM, Dani Pedrosa. Vu comme Pedro s'est tiré de l'exercice l'an passé, on n'est pas trop inquiets. Bonne convalescence, Mika !



CRÉDIT: INSTAGRAM

Gros rouleur

Pendant que son fils Remy est en essais à Portimao (*voir brève*), le champion du monde 500 1987, Wayne Gardner, est, lui, sur la route. Avec ses potes, il a décidé de s'offrir une traversée de l'Australie d'est en ouest en longeant la côte sud : Sydney/Melbourne/Adelaide/Port Lincoln, Nullabour Straight, puis tout droit jusqu'à Margo River et Perth avant de revenir à Sydney en avion. Pour cette virée, Wayne a opté pour une Africa Twin avec pare-carters et sacoques qu'il aurait pu rebaptiser Australia Twin !



CRÉDIT: INSTAGRAM



CRÉDIT: CAMILISS

Abu Dhabi : 2^e podium en famille pour Rossi !

Seconde participation aux 12 Heures du Golfe, et 2^e podium pour le trio Rossi/Marini/Salucci du team Kessel sur une Ferrari 488 GT3 3 litres 9 double turbo d'environ 600 ch. L'épreuve, disputée le 11 janvier à Abu Dhabi, comptait deux manches de six heures. Une ligne blanche franchie par Uccio en sortie de voie des stands coûte à l'équipage

un tour de pénalité en fin de première manche. Néanmoins, au terme de l'épreuve, la Ferrari n° 46 décroche la 4^e place scratch et monte sur la 3^e marche du podium en Pro Am. Bon, c'était un peu « l'école des fans », avec seulement 12 voitures au départ et six places disponibles sur les deux podiums, il n'empêche, les motards n'ont pas été ridicules.

“ L'ÉLECTRONIQUE, C'EST ANTI-MÉCANIQUE. DANS CHAQUE USINE, IL Y A UN DÉPARTEMENT MOTEUR QUI DÉPENSE DES MILLIONS POUR TROUVER DE LA PUISSANCE. ET À CÔTÉ, IL Y A UN DÉPARTEMENT ÉLECTRONIQUE QUI ÉTUDIE COMMENT L'ENLEVER. C'EST COMME ÇA QUE ÇA MARCHE, ET C'EST TRÈS TRISTE. ”

Ramon Forcada, chef mécanicien de Franco Morbidelli chez Petronas

LE MOTOE DÉJÀ EN TESTS À JEREZ

Les 2, 3 et 4 mars, les prototypes Energica du MotoE effectuaient leurs premiers essais 2021 à Jerez (*lire la présentation de la saison, p. 94, ndlr*). Au menu : de nouveaux pneus Michelin, un système de refroidissement inédit des batteries aux stands grâce à de la glace maintenue à une température de -80°C°, et des rookies ! Le plus jeune d'entre eux, l'Espagnol Fermin Aldeguer (*photo*), 15 ans, réalise le 4^e chrono derrière le poleman Granado (1'47"5) sur son Energica de 260 kilos. Impressionnant pour le vainqueur du Superstock 600 2020 en championnat d'Espagne, qui aura l'âge légal de 16 ans pour débiter la Coupe du monde le 2 mai à Jerez.



CRÉDIT: MOTOGROOM



MINIGP WORLD SERIES

Initiative intéressante que celle de la Fédération internationale de motocyclisme (FIM) et du promoteur des GP, Dorna : rassembler toutes les compétitions de mini-moto à travers le monde sous le label unique « MiniGP World Series ». Ceci afin de permettre aux meilleurs jeunes participants d'être repérés puis formés pour atteindre le MotoGP. Pour ce faire, le règlement technique se doit d'être unifié : âge



des participants de 10 à 14 ans, courses organisées sur des pistes de kart homologuées par la FIM ou la fédé du pays, mini-motos italiennes Ovahle GP 0 160 cm³ 4-temps pour tout le monde, pneus Pirelli, et roulez jeunesse ! À la fin de chaque saison, le meilleur pilote de chaque pays sera sélectionné pour une finale mondiale. Le vainqueur sera ensuite intégré au programme de formation « Road to MotoGP ».

LE HRC SE PRÉPARE AU RETOUR DE MARC MARQUEZ

S'il n'y a encore rien de certain (voir rubrique Chiffres), il existe désormais une vraie possibilité pour que Marc Marquez soit présent dès le GP d'ouverture au Qatar. Son chef mécanicien, l'Espagnol Santi Hernandez (photo) l'explique ainsi au micro de nos confrères de MotoGP.com : « L'an dernier, quand Marc s'est blessé, on pensait que Stefan Bradl le remplacerait pour trois courses, et finalement, ça a duré toute la saison. Ça n'a pas été simple pour lui de combiner son boulot de testeur et celui de pilote, mais en fin d'année, il se battait pour des Top 10, ce qui est une bonne chose. Stefan sera donc présent aux essais du Qatar pour préparer la RCV pour 2021. Et même si Marc est encore à la maison pour ces tests, je suis sûr que, comme nous, il pense déjà à la reconquête du titre. » Il vaudrait mieux pour le HRC que Marc puisse effectivement revenir vite, car dans d'autres teams comme Petronas, le fait que Bradl cumule les fonctions de pilote de développement et de pilote titulaire passe de moins en moins bien.



KTM en reprend pour 5 ans

Comme tous les teams d'usine, KTM vient de confirmer sa présence en MotoGP sur la période 2022/2026. 50 ans après ses premiers essais en course sur route en Autriche, la marque est arrivée en GP en 2003 avec une 125 et une 250 2-temps développées par le technicien Harald Bartol. Casey Stoner et Mika Kallio ont gagné des courses à leur guidon, mais il a fallu attendre la naissance de la catégorie Moto3 en 2012 pour que KTM fête son premier titre mondial. Dix ans plus tard, la firme de Mattighofen est la seule présente en compétition, des Coupes de marque (Northern Talent Cup, Red Bull Rookies Cup) au MotoGP. Elle compte 110 victoires dans les trois catégories que sont le Moto3, le Moto2 et le MotoGP. Avec leurs trois premiers succès en catégorie reine en 2020 et une 4^e place au championnat constructeur, les Autrichiens sont prêts à franchir la dernière marche : celle de la conquête du titre pilote 2021. Hubert Trunkenpolz (photo), directeur financier de KTM, se félicite de l'impact du MotoGP sur la marque : « On savait que le MotoGP était un pari risqué, mais c'est un outil marketing d'une efficacité redoutable au niveau mondial. On est ravi d'y être. »



“ C'ÉTAIT MA PREMIÈRE EXPÉRIENCE EN SOUFFLERIE. ET J'ESPÈRE AUSSI LA DERNIÈRE PARCE QUE C'ÉTAIT COMME SE RETROUVER DANS UNE TURBINE QUI PULSAIT DE L'AIR CONDITIONNÉ À 300 KM/H ! ”

Jack Miller, officiel Ducati congelé



LE MOTOGP EN HONGRIE

Jeudi 4 mars, Carmelo Ezpeleta, président de Dorna Sports, le promoteur des GP, était reçu à Budapest par le ministre de l'Innovation Laslo Palkovics et l'ex-champion du monde 125 2007, Gabor Talmacsi. L'objectif : la signature d'un accord pour le retour du MotoGP en Hongrie, la discipline ayant été absente du pays depuis les deux GP disputés en 1990 et 1992 sur le circuit du Hungaroring. Sauf que cette fois, l'accord porte sur un circuit dont la construction n'a pas encore débuté, et qui est planifiée à partir de la fin du printemps 2021 à Debrecen, la 2^e ville du pays, située à 20 km de la frontière roumaine. « Je suis très ému », explique Gabor Talmacsi, dont l'Aprilia 125 RSA trônait sur l'estrade (photo). « J'ai représenté mon pays en championnat du monde de vitesse pendant dix ans, et si ce projet peut voir le jour en Hongrie, ce serait fantastique. » OK, sauf que tant que le circuit n'est pas sorti de terre, mieux vaut rester prudent, vu le nombre de projets de GP qui ont été avortés – Pays de Galles, Brésil, et même le BalatonRing, ici même en Hongrie. Wait and see...

TOP TWEETS

Twitter est aujourd'hui le premier canal d'informations du paddock MotoGP. Le plus réactif, le plus complet, et parfois le plus drôle. Même si, comme souvent sur les réseaux sociaux, il faut savoir faire le tri. Voici notre Top 5.



@MotoetGPaddict

« Si ça te dérange pas, pour faire plaisir à Gigi, on va t'appeler Jorge. »
Ou l'adoubement de Jack Miller par Claudio Domenicali, le PDG de Ducati, selon l'inénarrable Yann Marian. Mortel.



@MartinoMoto « Randy Mamola, le tout premier roi des stoppies. »



@matoxley « En hommage au double champion du monde 71/73 Jan de Vries récemment disparu, une photo de lui (n°6), à bloc dans la remontée de Montjuic. Quelques données : les 50 cm³ des années 60 furent sans doute les protos de GP les plus radicaux jamais produits : 400 ch/litre, boîte de vitesses à 14 rapports, freins à patins, et des carters moteur dont la durée de vie était d'une demi-heure. »



@Alex_Briggs « Une info intéressante pour vous. À l'époque, on utilisait des speed gun comme les flics pour mesurer les vitesses de pointe. Pour savoir de quelle moto de Mick il s'agissait, les plaques numéro étaient distinctes : rouge sur fond blanc pour la n°1, noire sur fond blanc pour la n°2. »



@toprak_tr54

« J'ai passé mon enfance sur deux roues, et désormais, je gravis les marches dont je rêvais. »



Du 8 au 28 mars

FOIRE AUX PNEUS*



30€

DE REMISE IMMÉDIATE

pour l'achat d'un train de pneus moto (15€ pour un pneu)**

10€ de remise immédiate pour l'achat d'un train
de pneus tout-terrain (5€ pour un pneu)***



****Pneus moto :** MICHELIN : Road 5, Road 5 GT, Road 5 Trail, Pilot Road 4, Pilot Road 4 GT, Pilot Road 4 Trail, Power 5, Power GP, Power Slick 2, Anakee ADV, Anakee Wild, Scorchers, Commander 3 / DUNLOP : Mutant, Meridian, Roadsmart, MK3 / PIRELLI : Diablo Rosso Corsa 2, Diablo Rosso 4, Scorpion Trail 2 / METZELER : Sportec M9 RR, Roadtec 01, Roadtec 01 SE, Tourance Next / BRIDGESTONE : S22, T32, A41

*****Pneus tout-terrain :** MICHELIN : Enduro Medium, Enduro Hard, Enduro Xtrem, Starcross 5 (hors mini).

*Valable dans les magasins participant à l'opération. Offre non cumulable avec d'autres promotions en cours.
Voir conditions en magasin. Dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles.

Dafy
La passion PRO

SILVIA SANCHEZ

À 46 ans, Silvia Sanchez est l'un des rouages essentiels de l'équipe officielle Kawasaki en championnat du monde Superbike. Elle nous a expliqué son métier d'intendante et son parcours. Portrait.

Par Valentin Roussel. Photos Kawasaki.

Entre un dossier à régler ou une demande de dernière minute à gérer, Silvia Sanchez n'a jamais le temps de s'ennuyer. Responsable de toute la partie logistique qui concerne le personnel de l'équipe officielle Kawasaki en Superbike, la Catalane est devenue, au fil des ans, l'une des pièces maîtresses de l'organigramme des Verts dans la discipline. Il faut dire que depuis qu'elle est arrivée dans l'équipe, en 2011, après avoir fait ses armes dans de nombreuses entreprises liées à la course en Espagne, Silvia a pu toucher un peu à tous les rôles. En plus de l'aspect logistique, elle a ainsi été en charge pendant plusieurs années de toutes les relations avec la presse. Une année, à Misano, elle s'est même glissée dans la peau d'une hôtesse sur la grille de départ. Alors qu'elle était enceinte de ses jumelles ! Tout cela lui permet d'avoir une vision globale sur la façon dont on organise une équipe de course. Aujourd'hui, ses prérogatives sont donc nombreuses : elle réserve les billets d'avion, jusqu'à 500 par an, elle supervise le travail de l'agence de voyages italienne à qui elle fait appel pour trouver des hôtels et pour réserver, pour chaque course, plusieurs voitures de location. Elle échange également de nombreux mails avec Dorna Sports,



le promoteur du championnat, puisqu'elle doit notamment gérer plusieurs dizaines de demandes d'accréditations par an, à la fois pour les membres de l'équipe mais aussi pour les invités.

MADAME « SOLUTION » !

Le travail qu'elle accomplit permet aux mécaniciens, aux ingénieurs et aux pilotes de se concentrer uniquement sur leur travail. « C'est l'une des personnes les plus importantes de l'équipe », avoue Jonathan Rea, sextuple champion du monde Superbike en titre. Et si jamais un pépin arrive – ce qui est toujours possible –, Silvia est là pour prendre les choses en main afin de régler le problème elle-même. Elle peut aussi aiguiller, grâce à son expérience, la personne qui la sollicite vers tel ou tel service ou vers un individu bien précis dont elle sait qu'il sera en mesure de trouver une solution à ce contretemps. Proche des gens, ayant le contact facile, Silvia connaît chaque membre de l'équipe sur le bout des doigts, ce qui lui permet de travailler plus efficacement. « Je connais

tout de leurs goûts, les choses dont ils ont besoin ou pas, confirme-t-elle. Et ils savent surtout que je suis toujours là pour eux, quelles que soient leurs demandes. » Une vraie maman poule ! ■



LE SITE LEADER DE L'INFO 2 ET 3 ROUES MOTORISÉS



MOTO STATION
Le site n°1 de la moto

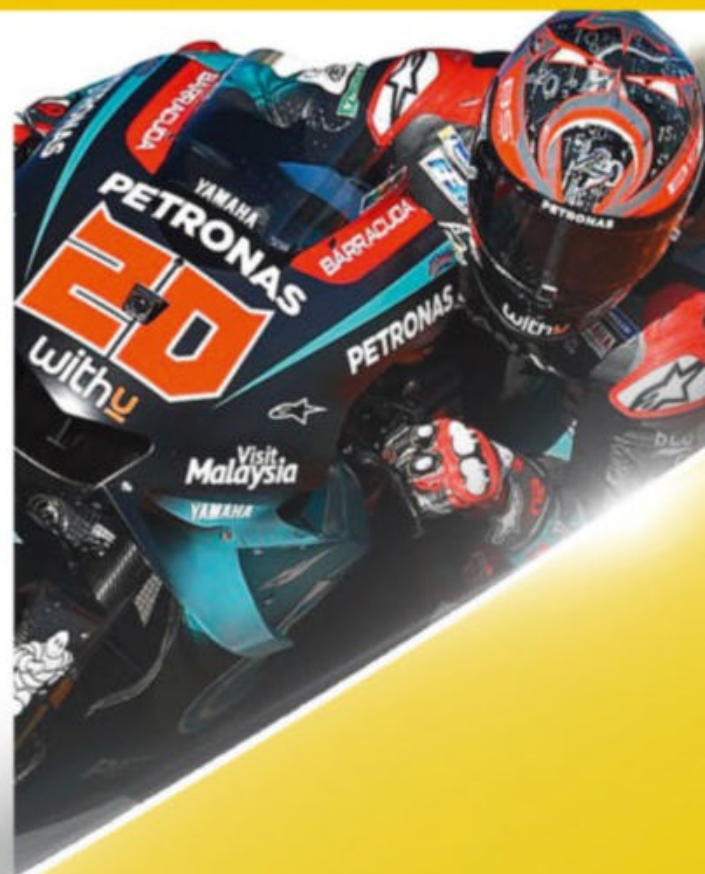
ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER



NEWSLETTERS

NOS MAGAZINES

ACTU ESSAIS EQUIPEMENT PRATIQUE PERMIS A2 DOSSIERS VIDÉO MAXITEST GUIDE D'ACHAT FORUM



MOTO-STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS



MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.



MOTO
REVUE

Classic

MOTO
STATION

MX

MOTO
JOURNAL

ENDURO

GP
RACING

L'Officiel

MOTO-STATION

MOTOGP **LE CHAMP DES POSSIBLES**

Si le contexte sanitaire planétaire demeure compliqué pour l'ensemble des compétitions sportives internationales, les protagonistes du championnat MotoGP espèrent tout de même vivre une saison 2021 moins chaotique que la précédente. Une chose sûre, la course au titre sera tout aussi ouverte que l'an dernier.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.







1

1 Le costume d'official Yamaha va bien à Fabio Quartararo. Pour la première séance d'essais au Qatar, il a signé le meilleur temps. **2** Les cheveux jaunes pour le jeune Tricolore, les cheveux blancs pour le reste du pack ? **3** Au Qatar, la Yamaha donne tout son potentiel, et il est élevé malgré une vitesse de pointe perfectible. **4** Désormais chez Ducati Pramac, Johann Zarco dispose des moyens lui permettant de se battre avec les tout meilleurs. **5** Jack Miller supporte les espoirs de l'équipe officielle Ducati pour cette saison 2021. **6** Le Japonais Nakagami espère franchir un palier au guidon de sa Honda. **7** Cal Crutchlow est à présent le nouveau pilote de tests pour l'usine Yamaha.



2



3



4



5



6



7



1



2



3



4

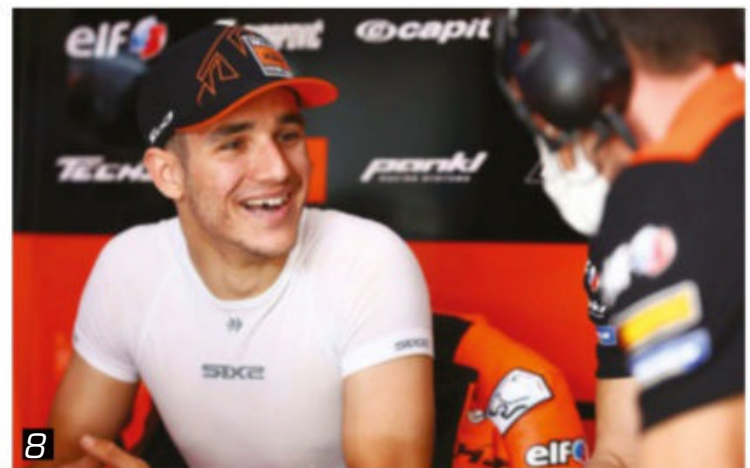


6

1 Franco Morbidelli, vainqueur de trois Grands Prix l'an passé, a décidé de ne rien changer et repart chez Petronas avec la même moto. Un choix que l'avenir validera... ou pas. **2** Blessé mais auteur de quelques coups d'éclat en 2020, Pecco Bagnaia a rejoint le team A de Ducati. **3** Aleix Espargaro est enchanté des progrès de son Aprilia. **4** Quelques chutes ont émaillé ces premiers essais. **5** Valentino Rossi, aujourd'hui chez Petronas avec une moto officielle 2021, parviendra-t-il à trouver un nouveau souffle ? **6** Pol Espargaro a signé cette saison au HRC. **7** S'il se montre d'emblée présent, Alex Rins aura tout pour être un sérieux prétendant au titre. **8** Iker Lecuona va devoir s'affirmer cette année chez KTM. **9** Danilo Petrucci devrait se sentir à l'aise chez Tech3.



7



8



9

Après un championnat 2020 totalement inédit et bouleversé – première épreuve fin juillet, quatorze courses en dix-neuf semaines sur seulement neuf circuits –, la saison qui démarre au Qatar le week-end du 28 mars devrait retrouver une certaine forme de normalité. L'emploi du conditionnel est bien évidemment de mise tant l'évolution de la situation sanitaire mondiale liée à la pandémie de Covid-19 demeure imprévisible. Néanmoins, fort de l'expérience acquise l'an dernier, Carmelo Ezpeleta est parvenu à bâtir un calendrier nettement plus cohérent. Mais surtout, le patron de Dorna Sports a obtenu des garanties des différents promoteurs nationaux afin que les Grands Prix se tiennent avec ou sans public. Huis clos ou pas, à moins d'une catastrophe sanitaire, les courses devraient donc avoir lieu, et pas seulement sur une dizaine de circuits. *« Nous avons démontré l'an dernier que nous étions en mesure de mettre en place un protocole suffisamment sûr pour que les Grands Prix se déroulent normalement, insiste Ezpeleta. Ce travail nous a permis d'obtenir les autorisations nécessaires de la part des autorités de chaque pays pour établir un calendrier proche de celui que nous connaissions jusque-là. »* Si l'Argentine et le Texas, qui étaient prévus en avril, ont d'ores et déjà été reportés et seront très certainement annulés, le promoteur du championnat croise les doigts pour que la tournée outre-mer du mois d'octobre puisse se dérouler normalement. Quant aux conditions de travail dans le paddock, toujours aussi strictes – contrôles PCR réguliers, port du masque, gestes barrières, pas d'hospitalités,

ni invités, ni journalistes –, elles ont désormais été intégrées et ne devraient plus autant perturber le travail des équipes.

REVERRA-T-ON MARQUEZ ?

Chamboulée par l'épidémie de Covid-19 donc, la saison 2020 a également été perturbée par l'absence de Marc Marquez. Blessé dès la première course à Jerez, le sextuple champion du monde MotoGP n'a jamais pu reprendre un départ. Privé de son favori, la compétition a alors tourné à une belle foire d'empoigne entre des challengers qui ont tous fonctionné en mode alternatif. La question est désormais de savoir à quel moment le prodige de Cervera pourra retrouver le chemin des Grands Prix. En voulant reprendre trop rapidement le guidon de sa Honda, Marquez a en effet compromis sa guérison, et par la même occasion la suite de sa carrière. Réopéré, greffé, il a également été victime d'une infection qui a encore ralenti sa convalescence. S'il semble acquis que Stefan Bradl le remplace au Qatar et très certainement au Portugal, l'Espagnol misant sur un retour à la compétition en mai, des doutes subsistent sur son rétablissement. Marquez a beau être un phénomène, il a touché l'an dernier les limites de son fonctionnement *border line*. À se croire invincible, il a gâché sa saison et il reste désormais à savoir quelles traces, physiques et psychologiques, tout cela va laisser sur un garçon qui vient de fêter son vingt-huitième anniversaire. Va-t-il vouloir humilier tout le monde dès son retour aux affaires ou prendra-t-il le temps de se reconstruire après cette très longue absence ? Affaire à suivre...

Même si elle a un temps été déboussolée par l'absence de l'ogre Marquez, la jeune garde qui a pris l'an dernier le pouvoir a engrangé une précieuse expérience qui, plus que jamais, fait d'elle un sérieux concurrent à celui qui dominait le championnat MotoGP depuis son arrivée en 2013. En tout premier lieu, Joan Mir aura à cœur de démontrer que son titre n'est pas qu'un simple accident de parcours, et que même s'il n'a remporté qu'une seule victoire la saison passée, Suzuki et lui ont désormais les épaules suffisamment larges pour s'installer dans la durée. D'autant que, troisième du classement général, Alex Rins sera le premier à contester son autorité. En installant ses deux pilotes sur le podium final, le constructeur japonais a confirmé sa progression mais aussi prouvé qu'il avait été le plus habile à exploiter les qualités du pneu arrière introduit par Michelin en 2020. Cette nouvelle enveloppe a considérablement rebattu les cartes. Ainsi, alors qu'on pensait que Dovizioso profiterait de l'absence de Marquez pour décrocher ce titre que l'Italien caressait du bout des doigts depuis trois ans, Ducati s'est retrouvé en difficulté pour en tirer la quintessence. Handicapés par ailleurs par des problèmes de fiabilité moteur, les pilotes Yamaha ont, eux aussi, eu du mal à se montrer réguliers avec le nouveau Michelin. Avec une année d'expérience et un retour à un calendrier plus équilibré, on peut imaginer que ceux qui ont souffert corrigent aujourd'hui le tir, même si le manque de tests hivernaux n'a pas fait leurs affaires. Bref, si Marquez tarde à revenir et laisse du champ à ses adversaires, on devrait avoir, cette année encore, un championnat extrêmement ouvert. ■

Le crépuscule d'un Dieu ?
Si sa première sortie n'a pas été concluante, il ne faut surtout pas enterrer cet immense champion qu'est Valentino Rossi.





GRAND PRIX DE FRANCE

DUNLOP
#PassionDunlop

MOTUL MOTUL MOTUL



(LE MANS)

14 • 15 • 16 MAI

Billets tribunes

Enceinte générale

**RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT
UNIQUEMENT SUR**

gpfrancemoto.com

ET PAYEZ LE 19 AVRIL*

*Païement différé, avec encaissement de la réservation fixé au 19 avril quelle que soit la date d'achat.
Ainsi, dans le cas où le contexte d'ici le 19 avril oblige à revoir l'organisation de l'épreuve,
cette solution permettra aux clients qui réserveront une place de ne pas être débités.

GRATUIT -16 ans
ACCOMPAGNÉS D'UN ADULTE
(SAUF BILLETS TRIBUNE AVEC PLACE NUMÉROTÉE ET VIP)

PHA / Claude Michy - 15 bis place Renoux
63000 Clermont-Fd - Tél. : 04 73 91 85 75 - contact@pha-michy.com



CARMELO EZPELETA

“ NOUS DEVONS CONTINUER À FAIRE LE DOS ROND ”

À une poignée de semaines de l'ouverture du championnat au Qatar, nous avons questionné Carmelo Ezpeleta sur les perspectives d'une saison qui s'annonce encore aussi compliquée qu'incertaine. Le patron de Dorna Sports nous a répondu sans langue de bois.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Jean-Aignan Museau.

Le rendez-vous téléphonique avait été pris deux jours plus tôt. Sans savoir que ce 23 février serait aussi celui de la disparition de Fausto Gresini. Ancien pilote devenu team manager, l'Italien était un proche du promoteur du championnat MotoGP. Les premiers mots de Carmelo ne pouvaient être que pour Fausto...

Fausto Gresini est décédé ce matin, il avait 60 ans.

C'est le premier membre de la famille MotoGP qui décède du Covid-19. Quel souvenir garderez-vous de lui ?

Avant toute chose, je dois dire que je suis très affecté par sa disparition. J'ai été en contact régulier avec lui avant qu'il ne soit hospitalisé à Imola. J'ai également pu l'appeler après son transfert à Bologne, à un moment où il allait un peu mieux... Je n'aurais jamais imaginé une telle issue. C'est terrible. On a vécu beaucoup de choses ensemble, je pense notamment aux tragiques accidents de Kato et de Simoncelli... Et maintenant, c'est lui qui s'en va. Il faut essayer de se dire qu'il a eu la vie dont il avait rêvé, en tant que pilote, team manager puis propriétaire d'équipe.

The show must go on, dit-on... Parlons de la saison qui se profile.

Peut-on réellement espérer avoir dix-neuf Grands Prix cette année ?

Quand nous avons terminé la saison 2020 à Portimao, j'étais vraiment content qu'on ait pu mener à bien ce championnat dans des conditions très compliquées. À ce moment-là, j'étais persuadé que 2021 pourrait se dérouler de façon plus facile. Il faut bien avouer que la situation reste délicate. Pour le moment, je suis heureux qu'on puisse aller au Qatar pour lancer le championnat.



C'est le plus important. On l'a vu l'an dernier à Jerez, ce qu'il faut, c'est démarrer. En concentrant les tests et les deux premières courses au même endroit sur une période resserrée, on s'est donné les moyens de pouvoir organiser le début de saison.

Avec des conditions très strictes...

Oui, nous serons tous répartis dans quatre hôtels dont il ne faudra pas sortir. Les allers-retours au circuit se feront en navette pour que les bulles restent étanches... Ces conditions ont été négociées avec les autorités locales pour que les deux premiers Grands Prix puissent avoir lieu. J'espère que pour la suite, nous serons en mesure d'assouplir ces contraintes, que la situation générale s'améliorera et permettra par ailleurs d'accueillir des spectateurs. Malheureusement, pour le moment, on va devoir attaquer 2021 comme on a terminé 2020.

L'Argentine et le Texas peuvent-ils vraiment trouver une place en fin d'année ?

Je n'en sais rien. La possibilité existe, mais honnêtement, personne ne sait comment les choses vont évoluer. Je souhaite, comme tout le monde, que la situation sanitaire mondiale s'améliore d'ici l'été. Pour l'instant, on a un championnat qui commence en mars et qui se termine en novembre. Il faudra avancer course par course et s'adapter comme on le pourra. Passons déjà du mieux possible les mois d'avril, mai et juin. Si tout se passe bien d'ici là, on devrait être pas mal pour la fin de la saison.

Beaucoup de pays imposent encore des quarantaines aux ressortissants étrangers. Ça risque d'être compliqué pour certains de pouvoir travailler normalement... Quant aux courses du mois d'octobre en Asie et en Australie, ont-elles vraiment une chance de se dérouler ?

Nous verrons. La situation évolue en permanence. Il faut s'adapter aux mesures prises par les différentes autorités. Pour l'instant, le Qatar assuré, pensons aux Grands Prix européens. Il sera temps

de penser au reste après l'été. Nous avons démontré l'an dernier que nous étions capables d'organiser des compétitions avec des contraintes mais un bon niveau de sécurité.

Quelles garanties avez-vous des différents promoteurs européens dans le cas où le public serait de nouveau interdit ?

Contractuellement, les organisateurs se sont engagés à tenir leur épreuve avec ou sans spectateurs. Après, bien évidemment, si les autorités locales interdisaient les déplacements, ça serait une autre histoire.

Et les courses outre-mer ? Sont-elles viables sans spectateurs ?

C'est certain que les frais de déplacements seraient plus difficiles à prendre en charge sans cette recette. Mais nous restons optimistes. Le mois d'octobre est encore loin, et puis la situation n'est pas la même pour ces différentes épreuves.

Les règles et protocoles appliqués dans le paddock seront-ils les mêmes que l'an dernier ?

Oui, nous avons juste assoupli quelques limitations, comme celles réservées aux journalistes. Ceux qui seront accrédités pourront cette année travailler en salle de presse. Mais ils n'auront pas le droit d'aller dans le paddock ou de parler aux pilotes. Le concept général reste le même que celui mis en place l'an dernier. Chaque team forme une bulle qui doit éviter les contacts avec les autres bulles. Pour cela, il faut réduire au maximum les mouvements dans le paddock.

On a vu l'an dernier Tony Arbolino écarté de la compétition alors qu'il était simplement cas contact. Cette règle va-t-elle elle rester aussi stricte ?

Il faut savoir que ces règles, ça n'est pas nous qui les faisons mais les autorités locales des pays dans lesquels nous nous trouvons. Dès qu'un cas positif est recensé, nous devons le déclarer à ces autorités. C'est pour obtenir leur feu vert que

C'est au cœur du mois de juillet, au sud de l'Andalousie, et sans public, qu'a été donné le top départ de la saison 2020. Une situation qui va se répéter au moins en début d'année 2021.



nous avons dû mettre en place un protocole très strict. Dans l'immédiat, il n'y aura pas de changement à ce niveau-là.

Le championnat peut-il supporter une deuxième année sans spectateurs et sans invités pour les équipes ?

Qu'il y ait ou non des spectateurs, notre contribution financière reste la même. La bonne nouvelle, c'est que les audiences télé ont été bonnes l'an dernier, ça nous permet de maintenir les mêmes droits et par la même occasion de continuer à aider les équipes qui sont sous contrats.

Comment vont tenir les équipes Moto2 et Moto3 qui ont moins de revenus ?

Pour elles, avoir des invités est très important car sans sponsors, elles ont du mal à boucler leur budget...

La problématique des invités est la même que celle des journalistes. Nous sommes contraints à limiter au maximum le nombre de personnes dans le paddock et pour cela, il n'est pas possible d'avoir des hospitalités pour accueillir des invités. Pour l'instant, nous devons continuer à faire le dos rond, l'important étant de maintenir le championnat en vie. Nous pensions l'an dernier que les choses iraient mieux en 2021. On espère à présent que la situation s'améliore d'ici l'été. Mais peut-être devrions-nous traverser cette saison comme on a vécu la précédente. C'est très difficile de savoir vraiment ce qui nous attend.

Vous avez toujours le soutien de vos actionnaires ?

Bien sûr, tout ce que nous faisons est réalisé avec leur accord.

Vous l'avez évoqué, l'accès aux compétitions est devenu très compliqué pour les journalistes. Tout le monde redoute que ces restrictions perdurent une fois la pandémie passée...

Mais non, la vie de ce championnat doit revenir à ce qu'elle a été. Il n'est pas question de conserver des restrictions le jour où nous serons sortis de cette crise. Tous les efforts que nous faisons depuis l'an dernier n'ont d'autre objectif que de retrouver la vie que tout le monde attend.

Comment voyez-vous l'évolution du protocole sanitaire ?

Chaque pays a ses règles. Prenons Portimao. L'an dernier, quand nous avons signé le contrat avec les organisateurs du Portugal, nous étions supposés avoir du public avec 25 000 spectateurs. La situation était alors sous contrôle dans ce pays. Et puis il y a eu la F1 et une série de contaminations. Du coup, les autorités ont décidé qu'il n'y aurait pas de public pour le MotoGP. C'est pour cela que notre priorité est de maintenir un calendrier dont les épreuves sont retransmises à la télé, ce qui permet d'assurer la santé du paddock. C'est le plus important. Notre but n'est pas d'empêcher les gens de venir sur les circuits mais de rassurer les autorités locales pour que les courses puissent avoir lieu.

Les différents constructeurs ont reconduit leur contrat avec Dorna Sports, tout comme les équipes satellites.

Les conditions de ces contrats ont-elles évolué ?

Elles sont meilleures qu'elles n'ont jamais été. Avec l'accord de nos actionnaires, nous avons augmenté depuis 2019 le montant des aides



“ LA VIE DE CE CHAMPIONNAT DOIT REVENIR À CE QU'ELLE A ÉTÉ. IL N'EST PAS QUESTION DE CONSERVER DES RESTRICTIONS LE JOUR OÙ NOUS SERONS SORTIS DE CETTE CRISE ”

allouées à la fois aux usines et aux équipes.

Le gel du développement est-il amené à se prolonger ?

Il a été gelé entre 2020 et 2021 mais il ne l'est pas pour 2022. Maintenant, si les constructeurs estiment que c'est nécessaire et viennent nous trouver avec une proposition, nous serons tout à fait disposés à en tenir compte.

Le nombre d'équipes va-t-il rester identique en 2022 ?

Oui, en MotoGP, nous aurons six équipes officielles et six équipes indépendantes. En Moto2 et Moto3, nous pouvons maintenir le même nombre de teams, mais comme ils sont assez nombreux, on peut aussi envisager qu'il y en ait moins.

Vous pensez que l'équipe Gresini sera encore là l'an prochain ?

C'est encore trop tôt pour en parler, mais nous aurons des discussions avec les membres du team et la famille de Fausto pour voir un peu ce qu'ils veulent faire. Quoi qu'il en soit, ils auront tout notre soutien.

On parle aussi beaucoup d'une nouvelle structure VR46...

Là aussi, il faut attendre, rien n'est encore fait. Mais nous menons des discussions constructives.

Cette crise planétaire a accéléré une prise de conscience de la fragilité de notre monde et des enjeux liés à la protection de notre environnement. Quelle place peut trouver le MotoGP dans tout ça ?

C'est quelque chose que nous avons pris en considération depuis déjà quelque temps. Nous avons fait de gros efforts pour réduire l'impact de la compétition sur l'environnement, que ce soit en termes d'émission de CO₂ mais aussi en termes de recyclage et d'organisation sur les circuits. L'accord que nous avons reconduit avec les constructeurs pour la période 2022/2026 va nous laisser le temps d'étudier l'évolution à donner au règlement technique pour être, effectivement, davantage en adéquation avec toutes ces questions environnementales. La création du MotoE a été un premier pas, et même si ça n'est pas la solution pour le futur, c'est aussi pour nous une façon d'apprendre au quotidien.

Moteurs hybrides ou à hydrogène... Le sport auto semble avoir un temps d'avance dans cette recherche d'alternatives aux moteurs thermiques...

Nous avançons à notre rythme mais surtout, en travaillant de manière très concertée avec les constructeurs. C'est ce qui nous a permis d'abandonner les moteurs deux-temps pour passer aux quatre-temps. Nous sommes à l'écoute des usines car ce sont elles qui savent dans quelle direction l'industrie doit se diriger pour la production des motos de série de demain. À la différence de l'auto, nous avons des impératifs de coûts à limiter. Nous n'avons pas les mêmes moyens que le sport automobile, c'est quelque chose qu'il ne faut pas perdre de vue.

Pour vous, quel est le favori du championnat ?

Tu me connais bien ! (Rires) Tu sais que c'est une question à laquelle il m'est impossible de répondre ! Je n'espère qu'une chose, c'est que personne ne se blesse et qu'on ait plein de vainqueurs différents. ■

DUCATI

NOUVELLE ÈRE

Malgré un titre de champion du monde des constructeurs obtenu à l'arraché, la dernière saison de l'équipe Ducati n'a pas été celle dont rêvaient les hommes de Gigi Dall'Igna. Dovizioso parti à la retraite et Petrucci chez KTM, une nouvelle ère s'annonce avec la promotion de Miller (*photo*) et Bagnaia dans le team officiel et l'arrivée, dans la famille, de Martin, Bastianini et Marini.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.







1

Marc Marquez blessé et absent toute l'année, la saison 2020 aurait dû être celle de Ducati. Après trois championnats du monde conclus en deuxième position, Andrea Dovizioso faisait bien évidemment figure de favori. Non seulement l'Italien a échoué dans sa quête, mais il s'est aussi définitivement brouillé avec Gigi Dall'Igna et a décidé de mettre un terme à son aventure avec les Rouges après huit ans de bons et loyaux services. Danilo Petrucci n'ayant, lui non plus, pas été reconduit, les responsables du service course de Borgo Panigale ont choisi de faire passer Jack Miller et Francesco Bagnaia du team Pramac à l'équipe Factory, d'installer Johann Zarco dans la structure gérée par Francesco Guidotti et de recruter trois rookies du Moto2 : Jorge Martin, Enea Bastianini et Luca Marini. L'Espagnol fera équipe

avec Zarco chez Pramac et les deux Italiens rouleront dans la structure Esponsorama Racing, l'un sous les couleurs Reale Avintia, l'autre sous celles de Sky VR46. À noter que les six pilotes seront cette année sous contrat direct avec l'usine Ducati. Une fois encore, le constructeur italien sera le seul à aligner six machines. Miller, Bagnaia, Martin et Zarco disposeront de la dernière version de la Desmosedici, alors que Bastianini et Marini devront se contenter de la machine utilisée l'an dernier par Johann en fin de saison. Sur le papier, la nouvelle armada Ducati ne manque ni de charme, ni de fraîcheur. Reste à savoir si cela suffira à relancer une dynamique d'ensemble mise à mal par les anciens pilotes. Des six représentants de la marque, Miller et Zarco semblent les plus expérimentés pour ferrailler pour le titre. L'an dernier, s'il n'a pas gagné de course, l'Australien est en effet monté

à quatre reprises sur le podium, ce que n'ont pas su faire Dovizioso et Petrucci. Encore un peu trop irrégulier, Miller devrait disposer cette saison d'un meilleur support de l'usine, mais il lui faudra par ailleurs gérer une pression supplémentaire, toujours aussi forte chez Ducati, et adapter son caractère franc et direct à un entourage où la politique complique souvent les choses. Un peu moins exposé chez Pramac, Zarco pourrait en profiter pour briller, maintenant qu'il sait comment fonctionne la moto. L'an dernier, les pilotes de la Desmosedici ont régulièrement eu du mal à tirer profit du nouveau pneu arrière Michelin. Dall'Igna affirme que le problème est cerné. Sera-t-il pour autant résolu ? « Il est clair que ce pneu est plus performant, et il est tout aussi évident que nous avons été ceux, l'an dernier, à ne pas en tirer profit. Nous avons analysé toutes les données recueillies sur chaque circuit et nous savons dans quelle direction travailler. De plus, Jack et Peco ont démontré l'an dernier qu'ils étaient de ceux qui avaient le mieux compris, en termes de pilotage, ce qu'exige ce nouveau pneu arrière. De toute façon, avec le gel des moteurs, les motos 2021 seront très proches de celles qu'on a vues l'an dernier. Les différences se feront sur des détails et dans la mise au point. » Optimiste, le patron du service course italien est convaincu d'avoir les hommes et la machine pour jouer le titre. ■



2

1 Johann Zarco intègre le team Pramac où il disposera de la même machine que les deux pilotes de l'équipe officielle. **2** Pecco Bagnaia fait à nouveau équipe avec Jack Miller, mais désormais sous les couleurs Factory.

► TEAM DUCATI

N° 43 Jack Miller



- Né le 18 janvier 1995 à Townsville, Australie
- 154 départs en Grands Prix, 99 en MotoGP
- 7 victoires, 1 en MotoGP
- 20 podiums, 10 en MotoGP
- 9 pole positions, 1 en MotoGP

N° 63 Francesco Bagnaia



- Né le 14 janvier 1997 à Turin, Italie
- 134 départs en Grands Prix, 29 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto2
- 10 victoires, 0 en MotoGP
- 24 podiums, 1 en MotoGP
- 7 pole positions, 0 en MotoGP

► TEAM DUCATI PRAMAC

N° 5 Johann Zarco



- Né le 16 juillet 1990 à Cannes, France
- 204 départs en Grands Prix, 66 en MotoGP
- 2 titres de champion du monde Moto2
- 16 victoires, 0 en MotoGP
- 48 podiums, 7 en MotoGP
- 24 pole positions, 5 en MotoGP

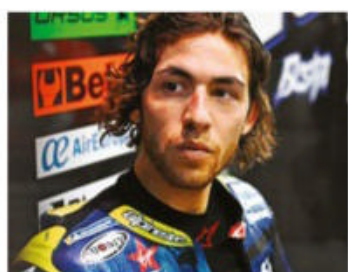
N° 89 Jorge Martin



- Né le 29 janvier 1998 à Madrid, Espagne
- 99 départs en GP, 0 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto3
- 10 victoires, 0 en MotoGP
- 28 podiums, 0 en MotoGP
- 10 pole positions, 0 en MotoGP

► TEAM REALE AVINTIA RACING

N° 23 Enea Bastianini



- Né le 30 décembre 1997 à Rimini, Italie
- 121 départs en GP, 0 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto2
- 6 victoires, 0 en MotoGP
- 32 podiums, 0 en MotoGP
- 9 pole positions, 0 en MotoGP

N° 10 Luca Marini



- Né le 10 août 1997 à Urbino, Italie
- 88 départs en Grands Prix, 0 en MotoGP
- 6 victoires, 0 en MotoGP
- 15 podiums, 0 en MotoGP
- 5 pole positions, 0 en MotoGP

► DESMOSEDICI GP



Moteur : 4-cylindres en V à 90°, 4-temps, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée : 1 000 cm³. Puissance : + de 260 chevaux. Transmission : 6 vitesses. Embrayage : multidisque à sec. Cadre : périmétrique en aluminium. Réservoir d'essence : 22 litres. Poids : 157 kg.

YAMAHA

PLACE AUX JEUNES

Si Yamaha aligne cette saison les quatre mêmes pilotes que l'an passé, Fabio Quartararo (*photo*) et Valentino Rossi échangeront leur place, le Français rejoignant le team officiel. Tournée vers l'avenir, l'équipe de la marque aux trois diapasons veut se donner un nouvel élan.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.





Entre 2004 et 2015, Valentino Rossi et Jorge Lorenzo ont offert à Yamaha sept titres de champion du monde. Le rendement du constructeur japonais a sérieusement marqué le pas depuis le dernier sacre de l'Espagnol. Cinq saisons sans couronne, cela n'était plus arrivé pour eux depuis le recrutement du Docteur il y a seize ans. Curieusement, depuis le retour de Michelin en MotoGP, la marque aux trois diapasons ne parvient plus à triompher. La M1 gagne mais manque trop de régularité pour voir l'un des siens s'imposer en fin d'année. Certes, l'arrivée de Marc Marquez a fait du mal à ses pilotes, mais la domination de ce dernier n'explique pas tout. La preuve, l'équipe de Lin Jarvis n'a pas su profiter de l'absence de Marquez en 2020. Pourtant, avec 7 victoires en 14 courses, la M1 est celle qui a glané le plus de succès. Mais en se partageant les victoires, Quartararo, Morbidelli et Viñales n'ont pas réussi à capitaliser. Et au final, c'est l'Italien



qui, au guidon de l'ex-moto du Français, a le mieux tiré les marrons du feu pour décrocher une place de vice-champion du monde. Loin d'incriminer leurs pilotes, Lin Jarvis et Takahiro Sumi ont récemment plaidé coupables en estimant qu'ils ne leur avaient pas fourni la moto qu'ils méritaient. Il est vrai que les problèmes de soupapes et les casses moteur du début de saison

ont nécessité des modifications qui ont sérieusement altéré par la suite le rendement d'une moto qui, aux mains de Quartararo, avait tout de même gagné les deux premières courses à Jerez. Néanmoins, comme c'est le cas depuis des années, la M1 s'est aussi retrouvée en grande difficulté sur les circuits manquant de grip. « Cela fait trop longtemps que nous tournons en rond, soulignait récemment Viñales. Quand on roule à Sepang et au Qatar, la moto est toujours super, on n'a pas besoin de toucher au moindre réglage. Et puis quand on va sur des tracés où le revêtement est dégradé, on est perdus. Il faut revoir nos méthodes de travail et de développement. » Pour cela, le service course Yamaha s'est offert les services de Cal Crutchlow. Jeune retraité, le Britannique a désormais la charge de valider les évolutions de la M1. Malheureusement, pour cause de Covid-19, l'ex-pilote du team LCR n'a pas roulé de l'hiver. Alors que Pirro pour Ducati et Bradl pour Honda ont avalé les kilomètres à Jerez, Crutchlow est resté au chaud à la maison. Les Japonais restent toutefois confiants. Ayant résolu leurs problèmes de fiabilité moteur et, semble-t-il, identifié leurs soucis de partie-cycle, les ingénieurs Yamaha sont persuadés que leur M1 va retrouver la régularité qui lui a fait défaut ces derniers temps. Conscient que Valentino Rossi arrivait en fin de carrière, Lin Jarvis a par ailleurs réussi à pousser le nonuple champion du monde vers l'équipe Petronas pour offrir à Fabio Quartararo une place dans le team officiel aux côtés de Maverick Viñales. Avec sa nouvelle paire de jeunes pilotes ambitieux, le patron de Yamaha Motor Racing espère donner un nouvel élan à son équipe. Bien que déclassé, Valentino Rossi continuera tout de même à bénéficier d'une M1 d'usine, alors que Franco Morbidelli devra, cette année encore, se contenter de la machine qui était la sienne l'an dernier. Au vu des résultats qu'il a enregistrés en 2020, il n'est pas dit que ce ne soit pas, pour lui, un mal pour un bien. ■



1 Vice-champion du monde, Franco Morbidelli conserve cette année une M1 2019 améliorée. Ce qui ne l'empêche pas de rêver au titre.
2 Valentino Rossi s'apprête à conclure sa carrière sous de nouvelles couleurs, en l'occurrence celles du team Yamaha Petronas.

► TEAM YAMAHA FACTORY RACING

N° 12 Maverick Viñales



- Né le 12 janvier 1995 à Figueres, Espagne
- 172 départs en Grands Prix, 105 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto3
- 24 victoires, 8 en MotoGP
- 66 podiums, 12 en MotoGP
- 23 pole positions, 12 en MotoGP

N° 20 Fabio Quartararo



- Né le 20 avril 1999 à Nice, France
- 100 départs en Grands Prix, 33 en MotoGP
- 4 victoires, 3 en MotoGP
- 14 podiums, 10 en MotoGP
- 13 pole positions, 10 en MotoGP

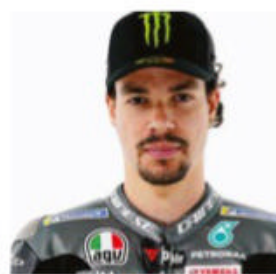
► TEAM PETRONAS YAMAHA SRT

N° 46 Valentino Rossi



- Né le 16 février 1979 à Urbino, Italie
- 414 départs en Grands Prix, 354 en MotoGP
- 9 titres de champion du monde, 7 en MotoGP (2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2009)
- 115 victoires, 89 en MotoGP
- 235 podiums, 199 en MotoGP
- 65 pole positions, 55 en MotoGP

N° 21 Franco Morbidelli



- Né le 4 décembre 1994 à Rome, Italie
- 120 départs en Grands Prix, 49 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto2
- 11 victoires, 3 en MotoGP
- 26 podiums, 5 en MotoGP
- 9 pole positions, 3 en MotoGP

► YAMAHA YZR M1



Moteur : 4-cylindres en ligne, 4-temps, Crossplane, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 5 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée : 1 000 cm³. Puissance : + de 260 chevaux. Transmission : 6 vitesses. Embrayage : multidisque à sec. Cadre : type Deltabox en aluminium. Réservoir d'essence : 22 litres. Poids : 157 kg.



SUZUKI

CHAMPION MAIS CHALLENGER

Malgré le titre décroché l'an dernier par Joan Mir, et la troisième place d'Alex Rins (*photo*), l'équipe Suzuki refuse le costume de *defender* qui incombe généralement à un champion du monde. Les hommes de Shinichi Sahara savent que le plus dur les attend.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose .





1

Depuis quatre décennies et les deux titres enchaînés par Marco Lucchinelli et Franco Uncini en 1981 et 1982, Suzuki n'a plus jamais été en mesure de conserver une couronne de champion du monde. Après le succès des deux Italiens, les Japonais ont dû en effet attendre onze ans pour triompher de nouveau avec Kevin Schwantz, puis encore sept ans pour remettre le couvert avec Kenny Roberts Jr. Et l'an dernier, Joan Mir a mis fin à vingt ans de disette. Si ces chiffres ne plaident pas en sa faveur, le service course Suzuki n'a toutefois plus grand-chose à voir avec ce qu'il était il y a encore quelques années. « La situation actuelle de l'équipe MotoGP est certainement plus solide que celle qu'elle a pu être par le passé, nous expliquait récemment Davide Brivio. Les Japonais ont un contrôle total de leur organisation, ce qui n'a pas toujours été le cas, et il y a dans le staff de jeunes ingénieurs très prometteurs. » De plus, Suzuki sera cette année la seule équipe MotoGP à reconduire les deux mêmes pilotes qui ont terminé de concert sur le podium final du dernier championnat. « Un gage de stabilité très important », souligne Shinichi Sahara. D'autant que Davide Brivio a quitté le navire en début

d'année, débauché par la nouvelle équipe Alpine Renault F1. Après mûres réflexions, les Japonais ont décidé de ne pas remplacer le team manager italien qui a grandement participé à leur retour au premier plan. « Nous allons fonctionner sous la forme d'un comité avec ceux qui font tourner l'équipe, explique le patron du service course Suzuki. Je suivais de près le travail de Davide, nous étions en contact permanent et je sais très bien de quelle manière est gérée l'équipe. Avec Manu (Cazeaux, le chef mécanicien d'Alex Rins), Frankie (Carchedi, le chef mécanicien de Joan Mir) et Ken (Kawaudi, le manager technique), nous avons les ressources en interne pour gérer notre dispositif. Nous connaissons bien nos pilotes, nos méthodes fonctionnent, il n'y a pas de raison que ça n'aille pas aussi bien cette saison que l'an dernier. » Pas question pour autant de bomber le torse. Ainsi, bien que tenant du titre, Sahara San réfute le statut de defender. « Nous serons un challenger comme un autre, avance-t-il. Nous pouvons encore progresser. On a travaillé dur tout l'hiver pour continuer à développer notre moto. On a essayé de faire évoluer plein de petites choses pour avoir une machine encore plus efficace, notamment au niveau du cadre avec l'objectif d'obtenir plus de feeling avec l'avant. »

1 Même s'il en refuse le statut, Joan Mir sera bel et bien cette année le **defender** que tout le monde essaiera de détrôner.
2 Sylvain Guintoli poursuit son travail de pilote de tests avec l'équipe Suzuki.

Reste à valider tout ça en piste. « On cherche des directions pour le futur, mais on fait aussi attention à ne pas dénaturer l'esprit de la moto, précise Sylvain Guintoli, le pilote d'essais maison. On a aujourd'hui une machine équilibrée qui fonctionne bien avec les Michelin et dont le 4-cylindres en ligne est plus performant que celui de la Yamaha. » Côté pilotes, la marge de progression semble aussi importante. Pour Frankie Carchedi, Joan Mir est encore loin de tourner à plein régime. « Son titre va lui donner de la confiance et il va gagner le respect de ses adversaires, ce qui lui a parfois fait défaut l'an dernier », estime le Britannique. Quant à Alex Rins, il est désormais rétabli des blessures qui avaient perturbé son début de saison. D'ici le mois de mai, Shinichi Sahara devra par ailleurs s'atteler à un dossier qui conditionne l'avenir de Suzuki en MotoGP : à savoir celui de cette fameuse équipe B qui pourrait doubler le nombre de GSX-RR sur la grille 2022. VR46 ou Petronas sont actuellement les deux candidats en lice. ■



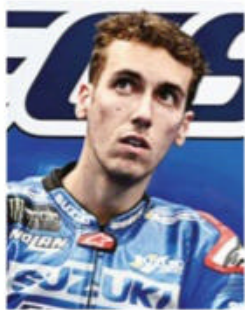
► TEAM SUZUKI ECSTAR

N° 36 Joan Mir



- Né le 1^{er} septembre 1997 à Palma de Majorque, Espagne
- 86 départs en Grands Prix, 31 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto3
- 12 victoires, 1 en MotoGP
- 27 podiums, 7 en MotoGP
- 2 pole positions, 0 en MotoGP

N° 42 Alex Rins



- Né le 8 décembre 1995 à Barcelone, Espagne
- 151 départs en Grands Prix, 63 en MotoGP
- 15 victoires, 3 en MotoGP
- 52 podiums, 12 en MotoGP
- 17 pole positions, 0 en MotoGP

► SUZUKI GSX-RR



Moteur : 4-cylindres en ligne, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée : 1 000 cm³. Puissance : + de 260 chevaux. Transmission : 6 vitesses. Embrayage : multidisque à sec. Cadre : double berceau en aluminium. Réservoir d'essence : 22 litres. Poids : 157 kg.

KTM

CHANGEMENT DE STATUT

Avec désormais trois victoires à son compteur, la KTM RC16 n'est plus un simple *outsider*. Miguel Oliveira (*photo*) et Brad Binder peuvent attaquer 2021 sans complexes, mais avec de sérieuses ambitions. Encore faudra-t-il gérer la pression.

Par Michel Turco, LBSM.
Photos Gold and Goose.





Autant le dire, il y a un an, personne n'imaginait que KTM puisse remporter plus d'un cinquième des épreuves du championnat MotoGP. Pas plus que le team Tech3 obtienne ses deux premières victoires en classe reine avec le constructeur autrichien après avoir échoué dans sa quête au cours de ses 18 saisons de collaboration avec Yamaha. Si Joan Mir et Suzuki ont marqué les esprits l'an dernier, KTM a tout autant laissé sa trace sur ce championnat 2020 décidément pas comme les autres. Le rookie Brad Binder a frappé le premier en République tchèque, Miguel Oliveira a confirmé la santé de la RC16 en s'imposant ensuite en Autriche et au Portugal. Cette année, les deux hommes sont réunis sous la bannière de l'équipe officielle, Pol Espargaro ayant rejoint Honda, et c'est Danilo Petrucci qui récupère la place du Lusitanien aux côtés d'Iker Lecuona chez Tech3. Pour l'Italien, qui se prépare à sa 10^e saison de MotoGP, l'aventure KTM a des airs de revanche. N'ayant jamais obtenu la reconnaissance qu'il espérait chez Ducati, malgré ses deux victoires, Danilo entend faire profiter son nouvel employeur de son expérience tout en retrouvant une seconde jeunesse avec une équipe qui devrait bien mieux convenir à son caractère. D'autant que, même chez Tech3, l'Italien disposera du même matériel que les deux pilotes de l'équipe officielle. « Tous les pilotes KTM sont sous contrat avec l'usine et tous disposent du même matériel et des mêmes évolutions », rappelle Hervé Poncharal. Mieux que ça puisque l'équipe varoise prend cette année l'appellation Tech3 KTM Factory Racing tout en perdant les couleurs Red Bull. Si le constructeur autrichien va devoir homologuer ses spécifications moteur avant le premier



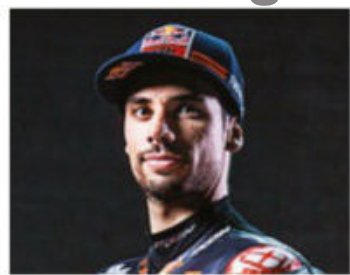
GP, au Qatar, ses ingénieurs auront tout de même pu, contrairement à leurs adversaires, continuer à travailler sur son développement durant l'hiver. Étant donné que la RC16 était déjà performante l'an dernier, cela ne peut que nourrir davantage les ambitions de ses pilotes. Grâce au précieux travail de Dani Pedrosa, la KTM a désormais refait son retard en termes de cadre et d'efficacité. « On sait qu'on a une moto pour gagner et c'est un plus pour la confiance, souligne Miguel Oliveira qui entend attaquer sa première saison avec le team officiel comme il a conclu la dernière avec l'équipe Tech3. Évoluer au sein de la structure officielle va me permettre de travailler sur les détails. Cela va m'aider à être plus régulier. J'ai désormais les outils pour me battre pour le titre de champion du monde. » Ambitieux, le Portugais aura à ses côtés un coéquipier

1 Miguel Oliveira appelé dans le team usine pour succéder à Pol Espargaro, Danilo Petrucci débarque chez Tech3 pour une nouvelle aventure avec la KTM RC16. **2** Vainqueur à deux reprises la saison passée, le Portugais compte désormais jouer le titre.

qui l'est tout autant. En s'imposant dès sa première saison en classe reine pour offrir par la même occasion son premier succès à la RC16, le Sud-Africain a marqué des points importants. « J'ai engrangé l'an dernier une énorme expérience et j'ai progressé tout au long de l'année, analyse l'ex-champion du monde Moto3. Avec le package technique qui est le nôtre, on peut viser haut. » C'est exactement ce qu'attendent ses employeurs. « On aura cette année plus de pression et d'ambition, glisse Mike Leitner, le team manager KTM. Mais n'est-ce pas là l'ADN de notre sport ? » ■

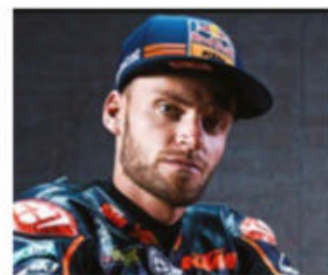
► TEAM KTM FACTORY

N° 88 Miguel Oliveira



- Né le 4 janvier 1995 à Pragal, Portugal
- 159 départs en Grands Prix, 30 en MotoGP
- 14 victoires, 2 en MotoGP
- 36 podiums, 2 en MotoGP
- 5 pole positions, 1 en MotoGP

N° 33 Brad Binder



- Né le 11 août 1995 à Potchefstroom, Afrique du Sud
- 159 départs en GP, 14 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto3
- 16 victoires, 1 en MotoGP
- 36 podiums, 1 en MotoGP
- 7 pole positions, 0 en MotoGP

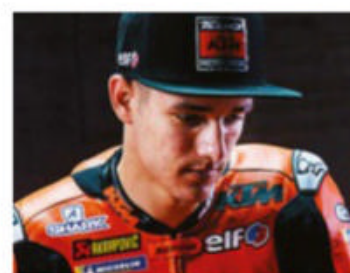
► TEAM TECH3 KTM FACTORY RACING

N° 9 Danilo Petrucci



- Né le 28 octobre 1990 à Terni, Italie
- 151 départs en Grands Prix, 151 en MotoGP
- 2 victoires en MotoGP
- 10 podiums en MotoGP

N° 27 Iker Lecuona



- Né le 6 janvier 2000 à Valence, Espagne
- 67 départs en Grands Prix, 12 en MotoGP
- 2 podiums en Moto2



2

► KTM RC16



Moteur : 4-cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. **Cylindrée :** 1 000 cm³. **Puissance :** + de 260 chevaux. **Transmission :** 6 vitesses. **Embrayage :** multidisque à sec. **Cadre :** treillis tubulaire en acier. **Réservoir d'essence :** 22 litres. **Poids :** 160 kg.



HONDA

UN SEUL ÊTRE VOUS MANQUE...

Privé de Marc Marquez l'an dernier, le team Honda a sombré corps et âme. Le retour de l'octuple champion du monde restant flou, le HRC comptera cette année sur une nouvelle recrue, Pol Espargaro (*photo*), pour retrouver le chemin de la victoire.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.



« **U**n seul être vous manque et tout est dépeuplé. » Ce vers de Lamartine, le HRC se l'est sûrement répété en boucle la saison passée. En perdant son sextuple champion du monde MotoGP dès le premier Grand Prix, Honda a totalement sombré. Aucune victoire au compteur : cela faisait 40 ans que le premier constructeur mondial n'avait plus connu pareille disette. « La saison 2020 a été très difficile, mais elle nous a permis de beaucoup apprendre, confiait Tetsuhiro Kuwata lors de la récente présentation du team Honda Repsol. La blessure de Marc nous a obligés à travailler pour rendre notre machine plus accessible aux autres pilotes. » Un objectif en partie atteint puisque pour ses débuts en classe reine, Alex Marquez est parvenu à monter à deux reprises sur le podium. Malgré un moteur dont le développement est aujourd'hui gelé, les ingénieurs japonais ont énormément travaillé cet hiver sur le cadre de la RC213V et ses périphériques. Ainsi a-t-on vu Stefan Bradl rouler le mois dernier à Jerez avec une machine assez différente de celle avec laquelle il avait terminé le championnat 2020. Reste à savoir si cela sera suffisant à Honda pour retrouver son rang. L'inconnu reste bien évidemment le retour de Marc Marquez à la compétition. S'il semble être venu à bout de l'infection qui a perturbé sa convalescence et contraint les chirurgiens à une nouvelle greffe au mois de décembre, l'Espagnol ne sait toujours pas quand il pourra reprendre le guidon de sa moto. « Ce seront les médecins qui me donneront leur feu vert, a-t-il récemment expliqué. J'aurais aimé être là dès les premiers tests au Qatar, mais cela ne sera malheureusement pas possible. Je sais que je dois être patient. C'est ce que la saison 2020 m'a enseigné. Et je sais que lorsque je pourrai retrouver la compétition, je ne serai pas encore à 100 %. Peut-être me faudra-t-il plusieurs courses pour revenir à mon meilleur niveau. Peut-être la moitié de la saison, je n'en sais rien. C'est la plus grosse blessure que j'ai connue dans ma carrière, je n'étais jamais resté aussi longtemps sans pouvoir piloter. Donc l'objectif pour moi cette saison sera de reprendre du plaisir en revenant à 100 % de mes moyens. » S'il ne faut pas totalement



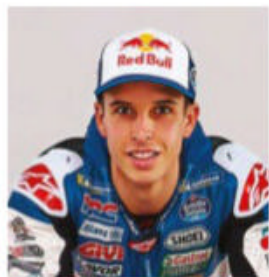
1 Nouvelle équipe et nouvelles couleurs pour Alex Marquez qui rejoint le team Honda LCR et laisse sa place dans l'équipe officielle à Pol Espargaro. 2 Takaaki Nakagami doit confirmer cette saison les progrès entrevus l'an dernier.

l'écarter de la course au titre, Marquez n'est plus le favori. Pour retrouver le chemin de la victoire, Honda a donc misé sur Pol Espargaro. Un choix qui s'explique par le pilotage très agressif du Catalan, mais qui étonne tout de même quand on sait que l'ancien champion du monde Moto2 n'a toujours pas gagné

une course en MotoGP. Pour ne rien arranger, l'ancien pilote KTM n'aura que cinq journées d'essais au Qatar pour trouver ses marques avec une machine qui n'a jamais eu la réputation de s'appréhender facilement. Pour retrouver des couleurs, le HRC misera aussi sur les deux pilotes du team LCR qui disposeront du même matériel que les deux officiels : Takaaki Nakagami et Alex Marquez. Le Japonais devra se montrer plus régulier que l'an dernier alors que l'Espagnol devra, lui, digérer son éviction du team Honda Repsol pour poursuivre sa progression. ■

► TEAM HONDA LCR

N° 73 Alex Marquez



- Né le 23 avril 1996 à Cervera Espagne
- 149 départs en Grands Prix, 14 en MotoGP
- 2 titres de champion du monde, 1 en Moto2 et 1 en Moto3
- 12 victoires, 0 en MotoGP
- 40 podiums, 2 en MotoGP
- 15 pole positions, 0 en MotoGP

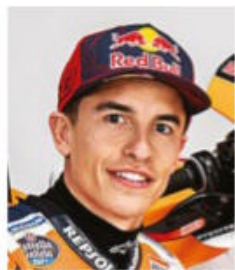
N° 30 Takaaki Nakagami



- Né le 9 février 1992 à Chiba, Japon
- 187 départs en Grands Prix, 48 en MotoGP
- 2 victoires en Moto2
- 14 podiums en Moto2
- 6 pole positions, 1 en MotoGP

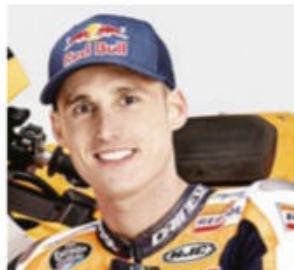
► TEAM HONDA REPSOL

N° 93 Marc Marquez



- Né le 17 février 1993 à Cervera, Espagne
- 187 départs en Grands Prix, 109 en MotoGP
- 8 titres de champion du monde, 6 en MotoGP (2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019)
- 70 victoires, 44 en MotoGP
- 116 podiums, 77 en MotoGP
- 80 pole positions, 52 en MotoGP

N° 44 Pol Espargaro



- Né le 10 juin 1991 à Granollers, Espagne
- 242 départs en Grands Prix, 119 en MotoGP
- 1 titre de champion du monde Moto2
- 15 victoires, 0 en MotoGP
- 50 podiums, 6 en MotoGP
- 19 pole positions, 2 en MotoGP

► HONDA RC213V



Moteur : 4-cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée : 1 000 cm³. Puissance : + de 260 chevaux. Transmission : 6 vitesses. Embrayage : multidisque à sec. Cadre : double berceau en aluminium. Réservoir d'essence : 22 litres. Poids : 157 kg.

APRILIA

OBLIGATION DE REBONDIR

N'ayant pu travailler l'an dernier sur son nouveau projet comme elle l'espérait, l'équipe Aprilia a subi tout au long de la saison. Le championnat 2021 s'annonce crucial pour le constructeur italien.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.

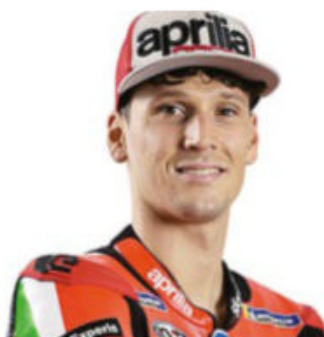


► TEAM APRILIA RACING GRESINI



N° 41 Aleix Espargaro

- Né le 30 juillet 1989 à Granollers, Espagne
- 280 départs en Grands Prix, 196 en MotoGP
- 2 podiums, 1 en MotoGP
- 2 pole positions, 2 en MotoGP



N° 32 Lorenzo Savadori

- Né le 4 avril 1993 à Cesena, Italie
- 40 départs en Grands Prix, 3 en MotoGP
- 0 victoire, 0 podium, 0 pole position

Arrivé aux commandes du service course Aprilia il y a trois ans, Massimo Rivola affiche un optimisme revigorant. Pourtant, les résultats de son équipe n'ont guère été brillants la saison passée. En ayant inscrit seulement 42 points, Aleix Espargaro (à gauche) a terminé le dernier championnat MotoGP en 17^e position. Trois petits Top 10 en 14 Grands Prix, ça fait peu. Trop peu. Bradley Smith a, lui, fait encore moins bien, ce qui a poussé ses employeurs à le remplacer en fin de saison par Lorenzo Savadori. À la décharge des pilotes Aprilia, leur nouvelle RSV-GP n'a pas eu le rendement que les essais hivernaux avaient laissé imaginer. Le nouveau V4 à 90° développé par les ingénieurs italiens a rencontré des problèmes de fiabilité qui ont contraint ses géniteurs à réduire sa puissance. Or, l'objectif de cette nouvelle configuration était bel et bien de trouver les chevaux qui manquaient jusque-là à leur moto. « Nous avons tout de même réduit l'écart sur les meilleurs de façon conséquente en cours de saison, estime Rivola. Dès le début, notre nouvelle machine s'est avérée meilleure que la précédente. Et le staff, qui avait été majoritairement renouvelé, a lui aussi beaucoup progressé. Le groupe s'est vraiment renforcé. » Si les résultats n'ont pas été à la hauteur des ambitions



Lorenzo Savadori, qui a été préféré à Bradley Smith, doit encore faire ses preuves.

du patron du service course, ce dernier se veut optimiste à la veille d'une saison qui s'annonce cruciale pour la marque phare du groupe Piaggio. « L'an dernier, nous avons été pénalisés par le Covid-19 qui nous a empêchés de profiter de nos concessions au niveau du développement moteur, rappelle Romano Albesiano, le directeur technique. Nous avons pu reprendre le travail cet hiver, notamment pour améliorer la fiabilité de notre V4. Nous avons également trouvé

des choses intéressantes en électronique et en aéro. Tout cela devrait nous aider à être plus performants cette saison. » Malheureusement, Aleix Espargaro risque d'être bien seul pour essayer de faire briller la RSV-GP. Définitivement écarté du projet Aprilia après sa lourde condamnation pour dopage, Andrea Iannone a en effet dû laisser sa place à Lorenzo Savadori, préféré à Bradley Smith, qui tarde pour sa part à confirmer qu'il a le niveau pour évoluer en MotoGP. ■

► APRILIA RSV-GP



Moteur : 4-cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée : 1 000 cm³. Puissance : + de 260 chevaux. Transmission : 6 vitesses. Embrayage : multidisque à sec. Cadre : double berceau en aluminium. Réservoir d'essence : 22 litres. Poids : 158 kg.

QUARTARARO / ZARCO

LES FRANÇAIS

EN POINTE

Avec Fabio Quartararo (*ci-dessous*) dans l'équipe Yamaha officielle et Johann Zarco (*à droite*) chez Pramac Ducati, le sport moto français peut aujourd'hui rêver en grand. Plus que jamais, les Bleus peuvent y croire.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Gold and Goose.



Avec l'annulation des tests traditionnellement organisés début février en Malaisie, les pilotes MotoGP n'ont eu droit qu'à cinq journées d'essais sur le circuit de Losail avant l'ouverture du championnat au Qatar. Nous avons échangé avec Fabio Quartararo et Johann Zarco au lendemain de leurs premiers tours de roues afin de recueillir leurs impressions et évoquer une saison où ils comptent désormais pour des candidats à la victoire.

Fabio, Johann, êtes-vous satisfait de vos premiers tests ?

Fabio Quartararo : Franchement, la reprise n'a pas été super facile. Déjà, cela faisait pratiquement quatre mois qu'on n'avait plus roulé. Il a fallu retrouver des sensations car il n'y a rien de comparable à une MotoGP. Il a fallu aussi retrouver des habitudes dans un environnement un peu différent de celui dans lequel j'évoluais ces deux dernières saisons. Et puis on avait pas mal de choses à essayer... Mais au final, le résultat est plutôt satisfaisant.

Johann Zarco : Ça s'est bien passé, on a fait deux bonnes journées. Je me suis retrouvé d'entrée avec les premiers et ça, c'est bon pour la confiance. Par ailleurs, le fait d'être tout de suite assez rapide nous a permis de ne pas traîner dans notre travail de mise au point et de développement.

Cinq petites journées à Doha, sur un circuit où aussi bien la Yamaha que la Ducati ont toujours bien fonctionné, c'est suffisant pour être prêts ?

F.Q. : C'est clair qu'il faudra attendre Portimao pour se faire une idée un peu plus précise de notre potentiel.

J. Z. : Même si on sait que la Ducati est performante au Qatar, c'est toujours intéressant de pouvoir enchaîner les tours de circuit. En plus, il y a de grosses différences de température entre l'après-midi et le soir. Cela permet de travailler dans des conditions différentes. Si on est bien ici, à nous d'en profiter.

Quelles sont vos premières impressions avec votre nouvelle équipe ?

F.Q. : Elles sont bonnes mais là encore, il faut un peu de temps pour prendre la mesure de ce nouvel environnement. Je sens clairement que j'ai aujourd'hui plus de responsabilités. L'an dernier, quand j'avais l'occasion d'essayer quelque chose de nouveau, on me demandait si je trouvais si c'était bien ou pas. Désormais, on attend de moi de vrais commentaires. Honnêtement, j'avais un peu peur au début de ne pas être à la hauteur. Mais il s'avère que j'adore ce nouveau rôle.

J. Z. : Je suis hyper content. Il y a une super ambiance, très familiale, et Francesco (*Guidotti, le team manager Pramac*) et moi, on a l'impression de se connaître depuis longtemps. Ça parle italien, j'aime bien. Après, mes deux interlocuteurs les plus proches sont les mêmes que l'an dernier. Donc ça n'est pas un saut dans l'inconnu. Et Dall'Igna vient tout le temps nous voir...

Avec quels techniciens allez-vous travailler cette année ?

F.Q. : Je vais conserver une bonne partie de l'équipe avec laquelle j'ai disputé mes deux premières saisons de MotoGP chez Petronas. Diego (*Gubellini*), mon chef mécanicien, Pablo (*Guillem*), mon ingénieur électronique, deux mécaniciens, Daniele (*Grelli*) et Achim (*Kariger*), et Yada San, l'un des ingénieurs japonais qui étaient rattachés à notre équipe. Il y en aura peut-être un deuxième, mais ça n'est



pas encore certain. Ce sont des personnes avec qui je m'entends bien et avec qui j'ai mis en place une méthode qui fonctionne. Évidemment, le fait d'évoluer dans l'équipe officielle va nous obliger à travailler un peu différemment. En 2020, même si j'avais une moto d'usine, ce n'est pas moi qui donnais mon avis sur les pièces que j'utilisais. Je confirmais ou infirmais les commentaires des pilotes officiels. Maintenant, je vais davantage être écouté, je vais pouvoir donner de réelles directions aux ingénieurs, au même titre que Viñales. Je pense que ça va être très positif car l'un de mes points forts, c'est ce ressenti que je peux avoir avec la moto. Je vais continuer à apprendre.

J. Z. : J'emmène avec moi les deux techniciens avec lesquels je travaillais de près l'an dernier : Marco Rigamonti, mon chef mécanicien, et Erik Chiarvesio qui s'occupe de la gestion de l'électronique. Chez Ducati, Dall'Igna essaie de faire en sorte que les pilotes évoluent d'une équipe à l'autre en gardant le même groupe de travail. C'est une politique qui a fait ses preuves.

Comment voyez-vous ce championnat 2021 ? Pensez-vous qu'il va pouvoir se dérouler normalement ?

F.Q. : J'espère qu'on va rapidement en terminer avec cette épidémie. *A priori*, on devrait avoir un calendrier à peu près normal, et aller sur des circuits sur lesquels j'aurais bien aimé pouvoir courir l'an



“ JE NE SUIS PLUS
LÀ POUR DIRE QUE
J'ESPÈRE POUVOIR FAIRE
UN TOP 5. JE SUIS LÀ POUR
ESSAYER DE GAGNER
LE CHAMPIONNAT ”

dernier... Je pense notamment à Assen et Silverstone qui sont des circuits que j'adore. Même le Mugello : c'est l'un de mes préférés. La première partie de la saison devrait être top. Le Qatar, Jerez, Le Mans, Mugello, Barcelone, Assen... Pour le reste, je crains malheureusement qu'il ne faille continuer à s'habituer à toutes les contraintes que nous subissons pendant quelque temps encore. Espérons que le vaccin nous permettra d'en sortir...

J. Z. : Je pense que la partie européenne du championnat ne devrait pas trop connaître de chamboulements. Tout comme les deux premières courses au Qatar qui sont désormais validées. Pour ma part, j'ai prévu de me déplacer cette année en voiture. J'ai trop galéré cet hiver dans les aéroports lors des quelques déplacements que j'ai dû faire.

Pour ce qui est de la vie dans le paddock, aussi triste que cela soit devenu, on a un protocole qui fonctionne.

En quoi le Covid-19 a-t-il changé votre façon d'aborder la compétition ?

F.Q. : Franchement, l'an dernier, ça a été très dur mentalement. Ne pas pouvoir fêter mes deux premières victoires a été compliqué. D'ailleurs, je peux maintenant le dire, la seule erreur que j'ai commise, c'est après Barcelone. Même si je n'ai pas fêté cette victoire-là, j'ai quand même pris un peu de risques... Je m'en suis voulu pendant une semaine. Je me suis fait tester, j'étais stressé... Et pour finir, j'ai attrapé le Covid-19



une semaine après la dernière course à Portimao. J'ai un peu baissé la garde avec le port du masque et les gestes barrières... Je l'ai payé cher : j'ai passé dix jours couché et j'ai mis pratiquement trois semaines pour récupérer physiquement.

J. Z. : Le fait d'être seul sur les courses, ou en tout cas d'avoir beaucoup moins de monde autour de soi, permet de se concentrer davantage sur la partie sportive. On passe moins de temps avec les médias et avec les copains, donc on a plus de temps à accorder à tout le reste. On est focalisé sur la performance. Cet hiver aussi, j'ai pu me préparer en étant totalement concentré sur mon travail. La vie a changé pour tout le monde et on n'a plus grand-chose à faire. Tu fais le job, tu rentres chez toi... Certes, le Covid-19 nous gâche la vie, mais je me dis que cette épidémie arrive à un moment où j'ai besoin d'être vraiment à fond dans ce que je fais. Car je sais que même si j'ai réussi à rebondir, je dois confirmer mon statut.

L'an dernier, aucun pilote n'a été très régulier et le championnat a, lui, été très ouvert. Suzuki, Yamaha, Ducati et KTM ont gagné des courses... Pensez-vous que cela sera la même chose cette saison ?

F.Q. : On a vu l'an dernier qu'il n'y avait plus réellement de hiérarchie. Le nouveau pneu Michelin a totalement redistribué les cartes, les constructeurs qui étaient encore en retrait ont progressé...

Après Randy de Puniet chez Kawasaki et Johann Zarco chez KTM, Fabio Quartararo est le troisième Français à intégrer une équipe officielle en MotoGP. Le pilote Yamaha sera cette année l'un des candidats au titre.



Il y a eu plein de vainqueurs différents... À Brno, sur un circuit où on tourne en deux minutes, on était huit à se tenir en trois dixièmes ! C'est juste incroyable. Pour moi, le Top 10 de l'an dernier peut se battre pour le championnat cette saison.

J. Z. : C'est possible... Marquez absent, ça a motivé tout le monde. Et ce qu'a fait Mir va, là encore, nourrir des ambitions. On sait que c'est possible de voir un nouveau nom tout en haut. Tout le monde se dit aujourd'hui : « *Pourquoi pas moi ?* » Et puis on a vu aussi que tous les constructeurs sont désormais dans le coup. Personnellement, je pense qu'il faudra faire attention à Oliveira cette année. Il a très bien fini le dernier championnat et il va attaquer 2021 gonflé à bloc.

Une nouvelle génération est en train de prendre le pouvoir. Fabio, tu en fais partie, Johann, tu commences pour ta part à faire partie des anciens... Comment vous situez-vous personnellement dans ce nouveau paysage ?

F.Q. : Ça faisait effectivement un bon moment qu'on n'avait pas eu autant de jeunes pilotes en MotoGP. Comme en F1, on vit le passage à une nouvelle ère. Bien sûr, je trouve ça cool



de voir de nouvelles têtes. À moi d'y faire ma place. Je pense qu'on a un bon potentiel pour y parvenir.

J. Z. : C'est vrai qu'à 30 ans, je fais aujourd'hui partie des plus vieux. Mais en termes d'années passées en MotoGP, ça n'est en revanche pas le cas. Je me sens frais et j'ai vraiment envie de performer car je n'ai pas encore atteint mes objectifs. Je suis super motivé, mais en effet, je ne vois pas forcément la vie comme les plus jeunes. Tout le monde sait que je suis un peu *old school*...

Pour finir, quels objectifs vous fixez-vous pour cette saison 2021 ?

F.Q. : Je ne suis plus là pour dire que j'espère pouvoir faire un Top 5. Je suis



“ LE FAIT D'ÊTRE SEUL
SUR LES COURSES PERMET
DE SE CONCENTRER
DAVANTAGE SUR
LA PARTIE SPORTIVE ”

là pour essayer de gagner le championnat. Si je suis aujourd'hui dans l'équipe officielle, c'est pour aller chercher ce titre de champion du monde.

J. Z. : J'aimerais bien faire ce qu'a réalisé Miller l'an dernier, en étant plus régulier que ce qu'il a été. Jouer souvent une place sur le podium en essayant d'aller chercher une victoire quand c'est possible... Je suis convaincu qu'on peut faire une belle saison. Même si le développement des moteurs était gelé, tout le monde a travaillé pour améliorer son package technique. Avec Ducati, on aura, je pense, une moto plus aboutie, certainement plus en mesure d'exploiter le pneu arrière introduit l'an dernier par Michelin. En tout cas, je vais avoir la moto et l'équipe pour faire de belles choses. ■



**Chez Pramac, Johann Zarco
disposera de la même
Desmosedici que Jack Miller
et Francesco Bagnaia.
De quoi viser la victoire.**

MOTOGP : LES ROOKIES 2021

LE BAL DES

Ils sont trois, ils sont jeunes, et mettent du gros gaz. Enea Bastianini, Luca Marini et Jorge Martin sont les nouveaux venus en catégorie reine. Hervé Poncharal, boss de Tech3, analyse leur potentiel.

Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose.



DÉBUTANTS



Marini, Bastianini et Martin (*masqué*) ont commencé à s'expliquer dès le GP Moto2 du Qatar 2020. La même en MotoGP ?

« Une chose est claire : les rookies qui arrivent en MotoGP viennent quasiment tous du Moto2, explique Hervé Poncharal, joint par téléphone dans son Q.G. de Bormes-les-Mimosas, alors qu'il y a quelques années, certains d'entre eux provenaient du Superbike ou du Supersport (comme Cal Crutchlow ou Anthony West, ndlr). Ce n'est pas seulement dû au remplacement de la motorisation Honda par Triumph. Même si ça rapproche le Moto2 du MotoGP. Le fait est que le Moto2 est une bonne école. Chez nous, les rookies (débutants en MotoGP, ndlr) Folger et Zarco l'ont prouvé dès leurs premiers essais sur les M1 en 2017, en étant

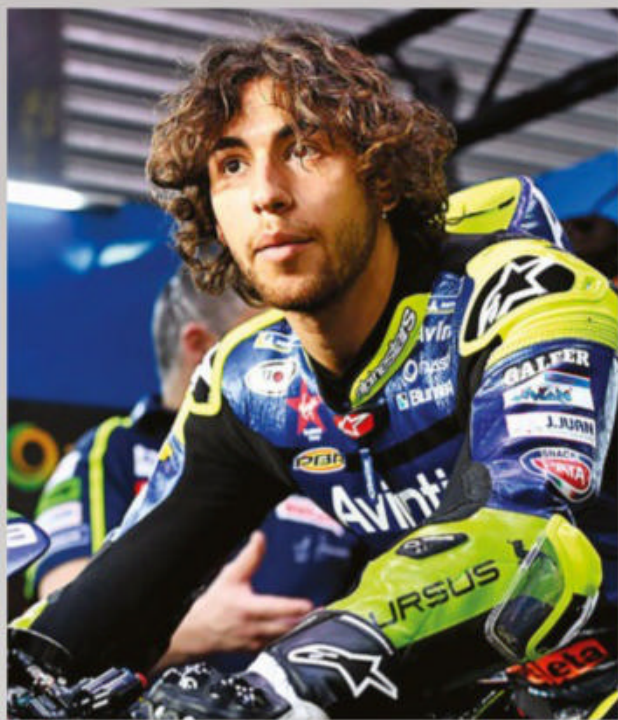
dans les temps des officiels Yamaha en une journée. On l'a aussi vu avec Marc Marquez, même s'il fait figure d'extraterrestre, et avec la plupart des autres débutants : ils se sont vite adaptés au MotoGP. Quand tu regardes la grille aujourd'hui : Quartararo, Oliveira, Binder, Marquez, Nakagami, Mir, Rins : ils viennent tous du Moto2.

MATÉRIEL D'USINE

Beaucoup de pilotes affirment d'ailleurs que la transition Moto3/Moto2 est bien plus compliquée à gérer que celle du Moto2 au MotoGP. Année après année, on voit que les rookies sont

très vite performants : Binder a gagné un GP au bout de trois courses l'an dernier ! Miguel était quasiment débutant en 2020 – car il a fait sa première partie de saison 2019 sur une machine peu performante, puis il a été blessé à partir de la mi-saison –, ce qui ne l'a pas empêché de gagner deux GP cette année. Je pense donc que Marini, Bastianini et Martin seront très rapidement compétitifs. En plus, l'électronique MotoGP est ultrasophistiquée. Quand les pilotes passaient de la 250 à la 500 (catégorie reine jusqu'en 2000, ndlr), il y avait beaucoup plus de high-sides (décrochage/raccrochage brutal de l'arrière qui éjecte le pilote, ndlr). C'est ce qui est arrivé à Olivier Jacque en Malaisie.

« MIR, RINS, OLIVEIRA, BINDER, MARQUEZ, NAKAGAMI, QUARTARARO : ILS VIENNENT TOUS DU MOTO2 » HERVÉ PONCHARAL



N° 23 Enea Bastianini

Nationalité : italienne

Âge : 23 ans (né le 30 décembre 1997 à Rimini)

Taille/Poids : 1,68 m/64 kg

Moto : Ducati Desmosedici GP 20

Team : Esponsorama Racing

Débuts en GP : 2014

Palmarès : 32 podiums dont 6 victoires, 9 pole positions et 5 meilleurs tours en course, en Moto2 et Moto3. Champion du monde Moto2 2020.

Objectif : Meilleur débutant 2021.

C'est Enea Bastianini qui a décroché le titre Moto2 en 2020. Un avantage psychologique indéniable sur ses adversaires directs.



Il était tombé sur la tête, s'était tassé les vertèbres et fait une fracture compliquée au poignet. Il a mis un bout de temps avant de redevenir fringant ! Quand tu fais deux ou trois high-sides – ce qui arrivait à tous les débutants en 500 à l'époque –, tu mettais un moment à te sentir à nouveau à l'aise et être performant. Alors qu'à présent, les MotoGP sont bien plus puissantes que les 500 de l'époque, mais dotées d'aides au pilotage qui empêchent ces chutes violentes et dangereuses. De plus, la quasi-totalité des équipes indépendantes – destination privilégiée des rookies – sont dotées de machines officielles. Avec des équipes techniques qui sont de plus en plus pointues, et qui sont de très bon conseil. Il n'y a qu'à voir Fabio (Quartararo) et Franco (Morbidei) chez Petronas. Même Alex Marquez : beaucoup de gens pensaient que ce serait très compliqué pour lui, et puis le fait de se retrouver avec une équipe qui l'a soutenu, qui l'a aidé, a provoqué de belles choses : il a fait deux podiums

pour sa première année. Ça vient du fait que les trois catégories MotoGP sont hyper compétitives. Et quand tu es devant en Moto3 ou en Moto2, tu es déjà un top pilote. Ces trois catégories offrent des similitudes en matière de pilotage. Je ne veux pas créer de polémiques, mais ce ne sont pas là des motos dérivées de la série. Quand un pilote arrive du Supersport ou du SBK avec des Pirelli qui sont beaucoup plus "soft", sur des châssis beaucoup moins rigides, il a du mal. En MotoGP, les cadres, les suspensions et les pneus sont rigides, il y a une filiation dans le mode d'emploi. » *On comprend mieux pourquoi un Joan Mir, champion du monde Moto3 en 2017, peut se retrouver champion du MotoGP trois ans plus tard...*

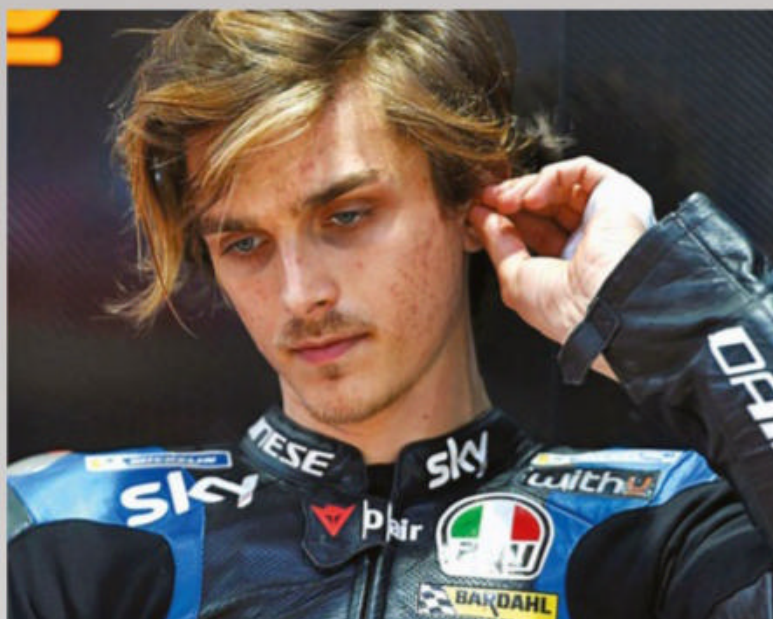
AU CAS PAR CAS

Examinés un par un, tous ces jeunes pilotes ont un profil intéressant. Jorge Martin, d'abord. On se souvient de lui à la Red Bull Rookies Cup et de son étonnante

décontraction alors même qu'il jouait la victoire. Surpris, nous l'avons été aussi par son optimisme indéfectible : alors qu'il venait de se blesser aux essais de pré-saison de Jerez en 2019, il affirmait avec aplomb qu'il serait de nouveau sur pied un mois et demi plus tard. L'histoire lui a donné raison. « Jorge Martin, pour moi, c'est un monstre de motivation et d'application, C'est un immense talent. Il ne lâche jamais rien, mais il est rapide et ambitieux – dans le bon sens du terme – ne prend peut-être pas assez de temps pour apprendre. C'est ce qu'on a un peu vu en Moto2. Lui est absolument certain de gagner des courses cette année. Il va se battre avec les meilleurs et veut réduire la phase d'apprentissage et de compréhension du matériel le plus possible. C'est un pilote qui a une motivation incroyable : je l'ai vu rouler blessé et faire des perfs. C'est le Latin dans toute sa splendeur : agressif, chaud bouillant. Un vrai lion. Luca Marini, lui, c'est un peu l'inverse. Il est beaucoup plus flegmatique.



En cela, il ferait presque *british*. Il a du recul, il est intelligent et réfléchi. Il ne veut pas mettre la charrue avant les bœufs. On l'a vu arriver comme "le frère de", et en fin de compte, même si son début de carrière a été un peu plus laborieux que celui de Jorge Martin, il a accompli des trucs magnifiques en 2020. Je me rappelle notamment de sa course à Barcelone (*qu'il gagne avec 0,9 seconde d'avance sur Sam Lowes, ndlr*). Il a la vitesse, l'intellect, et autour de lui la structure VR46. Et puis c'est le demi-frère de Valentino, quand même. Je pense qu'il va beaucoup bosser. Jorge Martin, s'il n'est pas dans les premiers dès les premiers essais, une chose est sûre : il fera la gueule, alors que Luca, lui, aura un plan ! Et ce plan, c'est le suivant : on commence doucement, on essaye d'apprendre, de comprendre et d'y aller crescendo. Marini sera très vite aussi. Il l'a montré en se battant pour le titre Moto2. Parce qu'il a un super environnement, et qu'il sait qu'il faut travailler sur la mise au point et qu'il faut avoir une bonne osmose avec son équipe. C'est un peu un robot (*ce n'est pas pour rien que les membres de son team l'ont surnommé "Marinovitch" ou "le Russe" !, ndlr*). Et puis il y a Bastianini. C'est quelqu'un qui a beaucoup appris. Je me souviens de son arrivée en Moto3. On l'a vu comme le nouveau "wonder boy",



N°10 Luca Marini

Nationalité : italienne

Âge : 23 ans (né le 10 août 1997 à Urbino)

Taille/poids : 1,84 m/69 kg

Moto : Ducati Desmosedici GP20

Team : Esponsorama Racing

Débuts en GP : 2013

Palmarès : 15 podiums dont 6 victoires, 5 pole positions et 5 meilleurs tours en course, le tout en Moto2. Vice-champion du monde Moto2 en 2020.

Objectif : Meilleur débutant 2021.

En plus de sa force de travail, Luca Marini, le demi-frère de Valentino Rossi, peut compter sur la structure VR46 pour jouer aux avant-postes.

Agressif et stylé dans toutes les phases de pilotage : tel est Jorge Martin.





N° 89 Jorge Martin

Nationalité : espagnole

Âge : 23 ans (né le 29 janvier 1998 à Madrid)

Taille/Poids : 1,68 m/62 kg

Moto : Ducati Desmosedici GP21

Team : Pramac Racing

Débuts en GP : 2015

Palmarès : 28 podiums dont 10 victoires, 21 pole positions, 8 meilleurs tours en course en Moto3 et Moto 2. Vainqueur de la Red Bull Rookies Cup 2014, champion du monde Moto3 2018, 5^e du championnat du monde Moto2 2020.

Objectif : Meilleur débutant 2021, avec en prime, quelques Top 10 grâce à sa moto d'usine de l'année.

la révélation, le nouveau Valentino Rossi, ou peut-être le pendant italien de Marc Marquez. Il était très jeune et excessivement rapide, mais je pense que ça lui est un peu monté à la tête. Il avait les cheveux rouges un jour, blancs le lendemain, verts le surlendemain. De ce que j'ai pu voir, il était assez arrogant. Les gens qui ont travaillé avec lui m'ont dit qu'il avait un peu pris le melon. Et puis il s'est pris des coups du sort. Et c'est là que tu vois qu'il est intelligent : il a énormément mûri. Je l'ai vu en 2020. Déjà, au niveau du look, il est beaucoup plus sobre. Il est toujours avec sa copine. Il a notamment collaboré avec Giovanni Sandi (*technicien expérimenté, ndlr*), au sein d'une équipe (Italtrans) familiale mais expérimentée, puisqu'il s'agit de l'ancienne écurie officielle Aprilia en 250. Ces gens-là ont eu à gérer Max Biaggi. J'ai donc senti cette année qu'il avait évolué, au point d'accepter de faire des places de 5^e pour enquiller des points au championnat en vue du titre. Il est beaucoup plus humble que lorsqu'il était plus jeune. Il dit toujours bonjour. Pour le dernier

Grand Prix, à Portimao, je résidais dans le même hôtel que lui. Je le voyais qui se promenait avec sa copine sur la plage : il était calme, tranquille, il réfléchissait. Je pense qu'il n'a rien perdu de ses qualités d'attaquant, mais il a beaucoup appris de ses mésaventures (*comme lorsqu'il a failli se faire couper en deux lors du Grand Prix d'Autriche. En cela, il semble être passé par une phase semblable à celle qu'avait connue Marco Melandri, ndlr*). Il se trouve qu'il a gagné le championnat alors qu'il ne partait pas favori. Maintenant, il va y avoir défi entre Bastianini, Marini et Martin, qui sont tous les trois chez Ducati. Martin a un coup d'avance parce qu'il bénéficie de la moto d'usine de l'année (*cf. encadrés*). On sait aussi que c'est la dernière année du team. Les pilotes vont donc devoir convaincre les repreneurs d'Avintia, VR46, de leur potentiel. On entend dire que VR46 deviendrait l'équipe satellite Suzuki. Beaucoup de choses risquent de se passer dans cette équipe, leurs pilotes (Marini et Bastianini) ont tout pour être les Oliveira/Binder de l'année 2021. » ■

« IL VA Y AVOIR DÉFI ENTRE BASTIANINI, MARINI ET MARTIN, QUI SONT TOUS LES 3 CHEZ DUCATI » HERVÉ PONCHARAL

EN COULISSES

LES PILOTES MOTOGP
À L'ENTRAÎNEMENT

DE LA MOTO AVANT TOUTE CHOSE

Le nombre des séances de tests MotoGP étant de plus en plus limité, la plupart des pilotes de Grands Prix diversifient aujourd'hui leur entraînement sur deux roues en variant les disciplines. Nous sommes allés les voir à l'œuvre en Espagne, mais aussi du côté d'Alès.

Par Michel Turco, LBSM. Photos Jean-Aignan Museau.





Joan Mir, champion du monde MotoGP en titre, s'envoie en l'air, le 4 février dernier, sur un circuit de cross au nord de Barcelone.

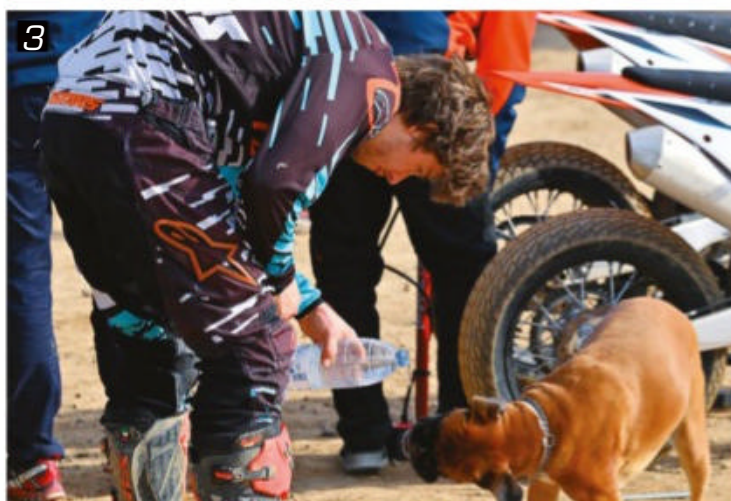


1

1 Entre deux runs sur le circuit de dirt des Cardus, Jack Miller fait une pause avec Thomas, son helpeur, Remy Gardner et Kristian Daniel Jr, espoir annoncé. **2** Hiroshi Aoyama, champion du monde 250 en 2009, ne rechigne pas à venir essorer la poignée de gaz en compagnie de Kaito Toba. **3** Surtout pas de gamelle, ça porte l'œil... Le chien de Gardner boit à la bouteille. **4** En appui sur sa « Hot shoe », Jack Miller essore la poignée et maîtrise la dérive. **5** Image à peine croyable aux alentours du circuit de Barcelone. Miller emmène dans sa roue Vierge et Quartararo.



2



3



4

Il est 9 h 00 en cette matinée du 4 février. Sur le parking du Rocco's Ranch, Fabio Quartararo est le premier à garer son Volkswagen T6. Le Français en descend une 450 WR Yamaha version flat-track. Pendant que Tom, son ami et assistant personnel, installe la machine sur une béquille, Fabio déballe tranquillement ses affaires. À quelques mètres de là, Ferran Cardus s'active avec son énorme tracteur pour finaliser la piste mise aujourd'hui à la disposition des pilotes venus s'entraîner. Le pilote espagnol de Supermotard ratisse les pierres, arrose la terre... En quelques minutes, le parking se remplit de vans et de camionnettes. Manager de l'équipe Leopard Junior, Ricard Jové sort de sa voiture la mine réjouie. « Ça fait du bien de se retrouver là avec tout le monde, lance le Catalan. On en oublierait presque le Covid ! » Jack Miller débarque à son tour au volant d'un Transporter, tout comme Xavi Vierge. Le fourgon Volkswagen a visiblement la côte chez les pilotes de Grands Prix. Suivent Dani Pedrosa, Hiroshi Aoyama,

Remy Gardner, Xavi Artigas... Passant de l'un à l'autre, Ricky Cardus salue ses visiteurs, prend de leurs nouvelles... Cela fait maintenant trois ans que l'ancien pilote espagnol a récupéré ce terrain situé en contre-bas du circuit de Montmelo. Il y a créé deux pistes de motocross, un site de flat-track, des parcours tout-terrain réservés aux enfants... Au mitan des années 1990, Kenny Roberts avait installé ici même un centre d'entraînement autour d'une piste de dirt-track, sur le modèle de son ranch californien de Modesto. C'était encore l'époque où les Américains montraient la voie. Les Européens, et notamment les Espagnols, ont depuis longtemps repris le leadership. La pratique du tout-terrain, et plus particulièrement du flat-track, est devenue la base de l'entraînement de la plupart des pilotes de vitesse. « Quand Roberts est parti, c'est un cousin de Sete Gibernau qui avait récupéré ce terrain, raconte Ricky. Il a essayé d'y monter un business qui n'a pas vraiment fonctionné et l'endroit est très longtemps resté en friche.

Jusqu'à ce que je le reprenne avec mon frère Ferran et mon ami Willy. Notre idée, c'était de créer un club, à l'image de ce que peut être un tennis-club. Nos membres peuvent venir rouler quand ils le souhaitent, à des tarifs privilégiés. Une matinée de flat-track ne coûte que trente euros. On va aussi accueillir des enfants pour leur apprendre à faire de la moto et monter un restaurant pour organiser des barbecues et des fiestas. » Les frangins Cardus ont déjà convaincu de nombreux pilotes de Grands Prix de venir s'y entraîner. Fabio Quartararo est adepte des lieux depuis deux ans. « C'est un bon centre d'entraînement, note le Niçois. Les frères Cardus font du bon boulot pour faire évoluer leurs infrastructures. Et puis c'est rare d'avoir un terrain où on peut faire à la fois du motocross et du flat-track. » Installé à Sitges, au sud de Barcelone, Remy Gardner est également un inconditionnel du Rocco's Ranch. Pourtant, il y a deux ans, lors d'une séance de motocross, l'Australien s'y était brisé les deux jambes, gâchant ainsi une bonne partie de sa saison.



5

« Un mauvais souvenir, élude celui qui entend jouer cette année le titre de champion du monde Moto2 avec le team Ajo. Rouler en cross et en flat-track, c'est la meilleure préparation physique qui soit. Et puis ici, il y a une super ambiance, j'ai toujours aimé m'entraîner avec des potes en se tirant la bourre. En tout cas, ça fait du bien de revoir tout le monde. »

« TOUTES LES PRATIQUES SONT COMPLÉMENTAIRES »

Les blessures en motocross, Fabio Quartararo connaît bien. À l'âge de 13 ans, il s'était ruiné un poignet lors d'une séance d'entraînement en Italie. Cela ne l'a pas détourné de la discipline, loin de là. « C'est vrai que c'est dangereux, mais c'est tellement important pour la condition physique qu'il faut prendre ce risque, assume-t-il. Le cross, c'est vraiment une base de travail pour moi. Il y a le physique et la concentration, on pourrait aussi évoquer le travail sur les temps de



réaction... Ça va moins vite qu'en MotoGP, mais quand tu rentres dans une ornière, il faut être capable de prendre des décisions ultra-rapides sur la moto. Même si tu fais beaucoup de cardio en courant ou en pédalant, rien ne remplace la pratique de la moto. Gérer la fatigue, respirer correctement... À ce niveau-là, le cross est très proche du MotoGP. Ici, la piste est très éprouvante et surtout très longue, ce qui est assez rare puisqu'on y tourne en deux minutes. Quand tu te fais cinq séances de 20 minutes dans la matinée, ça te fait les bras. Avant d'attaquer la saison, c'est un très bon entraînement. Mais bon, si je me sens trop fatigué, je n'insiste pas. Je ne veux pas forcer et risquer de me blesser. » En ce sens, le flat-track est quand même plus tranquille... Mais aussi différent en termes de cible de travail. « Il y a des points communs avec le motocross, précise le pilote Yamaha. Mais je dirais qu'en flat-track, tu travailles surtout tes sensations avec le train avant. Tu as du grip, tu le perds... Il faut vraiment contrôler la limite pour être efficace. En fait, toutes les pratiques

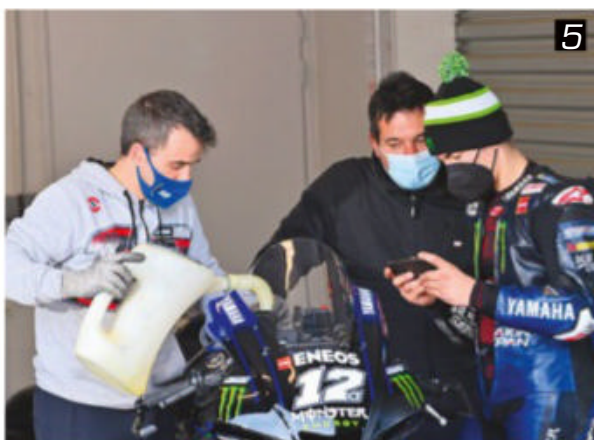
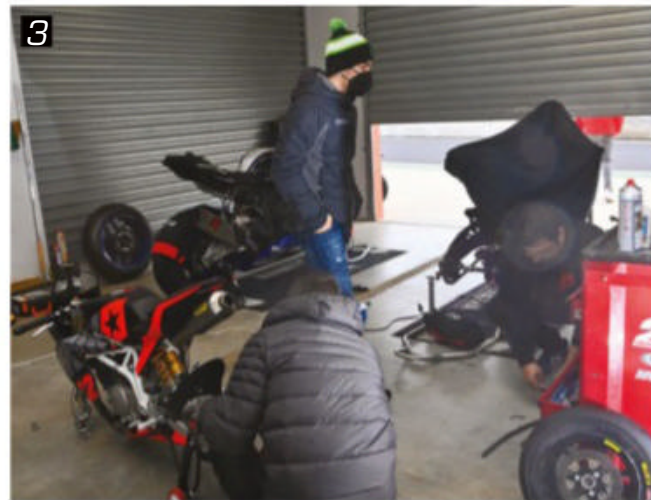
sont complémentaires. Je fais aussi du trial, discipline que j'ai découverte en Andorre pendant le confinement, pour travailler l'équilibre. Derrière tout ça, il y a la même passion des deux roues et des moteurs. » Dani Pedrosa n'en dit pas moins.

FEELING POUR LES UNS, MÉTHODE POUR LES AUTRES

Aujourd'hui pilote d'essais KTM, celui qui fut longtemps le porte-drapeau du HRC en MotoGP dit avoir toujours pratiqué le tout-terrain. « Les motocross et le flat-track ont toujours constitué la base de ma préparation, assure l'Espagnol. Rouler sur la terre permet de travailler le contrôle de la moto. Tu joues avec la position de ton bassin, tu développes des réflexes... Et puis c'est quand même beaucoup plus simple que d'organiser un roulage sur une piste de vitesse. Quand tu viens ici, tu sors la moto du camion, tu mets de l'essence et tu roules. Il n'y a pas d'entretien à faire et tu ne te prends pas la tête avec des réglages ou je ne sais quoi. » Sur la piste, une grappe

de pilotes commencent à faire l'hélice. Arrivé la veille du Japon, et en attendant de récupérer les pilotes du team Asia dont il s'occupe – Somkiat Chantra, Ai Ogura, Andi Farid Izdihar et Yuki Kumii –, Hiroshi Aoyama est lui aussi de la partie pour cette matinée. Malgré le jet-lag. « C'est un excellent exercice pour un pilote de vitesse, souligne le dernier champion du monde de l'histoire de la catégorie 250. Quand j'ai commencé à courir au Japon, on était tous à fond avec l'école australienne et la pratique du dirt-track. Travailler la position de son corps et l'utilisation de la poignée de gaz pour trouver la bonne traction... C'est la base. C'est ce que Mick Doohan faisait à la perfection. Et l'avantage de le faire sur la terre plutôt que sur l'asphalte, c'est que tu vas moins vite et que tu prends donc moins de risques. » Xavi Vierge partage ce point de vue. Pour le pilote Moto2 du team Petronas, s'entraîner en tout-terrain permet de varier les plaisirs tout en travaillant les différents aspects du pilotage à moindre coût. « Non seulement tu t'entraînes en roulant moins vite que sur un circuit de

« QUAND TU VIENS ICI, TU SORS LA MOTO DU CAMION, TU METS DE L'ESSENCE ET TU ROULES » D. PEDROSA



vitesse mais en plus, ça te coûte beaucoup moins cher, glisse cet autre candidat déclaré au titre de champion du monde 2021. La piste, même avec une 600, c'est très onéreux, surtout en cas de chute. Franchement, il n'y a rien de mieux que le flat-track, le motocross ou le supermotard pour apprendre à glisser. Et maîtriser la dérive, gérer la traction... c'est capital en Moto2. » Digne héritier des Doohan, Bayliss et autre Stoner, Jack Miller intellectualise beaucoup moins sa pratique du flat-track. « Pour moi, c'est avant tout un moyen de se faire plaisir en gardant le feeling du pilotage durant les périodes où il n'y a pas de Grands Prix, confie l'Australien installé en Andorre une bonne partie de l'année. Ça entretient aussi la forme, et puis c'est toujours sympa de venir rouler avec les copains avant que les choses sérieuses commencent. » À chacun sa façon d'envisager l'entraînement. Au feeling pour les uns, avec plus de méthode pour les autres. Il en est ainsi du jeune Xavi Artigas, nouveau pilote de l'équipe Moto3 Leopard. Coaché par Ricard Jové, le coéquipier de Dennis Foggia joue le métronome au Rocco's Ranch. « Il y a pas mal de gars qui sont avant tout ici pour s'amuser, avance l'ancien manager de Maverick Viñales, chrono et carnet à la main. Pas Xavi... Il vient de boucler 20 minutes en enchaînant des chronos tous identiques à 2 dixièmes près. La plupart font

- 1** Quel que soit l'engin, ce qui compte aujourd'hui est la maîtrise de la glisse. Ce qu'illustre parfaitement Maverick Viñales au guidon d'un 85 YZ 2-temps, dans le paddock du circuit d'Alès. **2** Avec une R1, Viñales enchaînait les tours du circuit cévenol fin janvier. **3** Les jouets dans un box. **4** Avec les cousins, Maverick affectionne de slalomer entre des cônes de signalisation. **5** En famille, avec son père. **6** Standing oblige, le motorhome est de mise. **7** Ce n'est pas la recherche du chrono, mais bien la reprise de sensations qui compte.





1



2



3

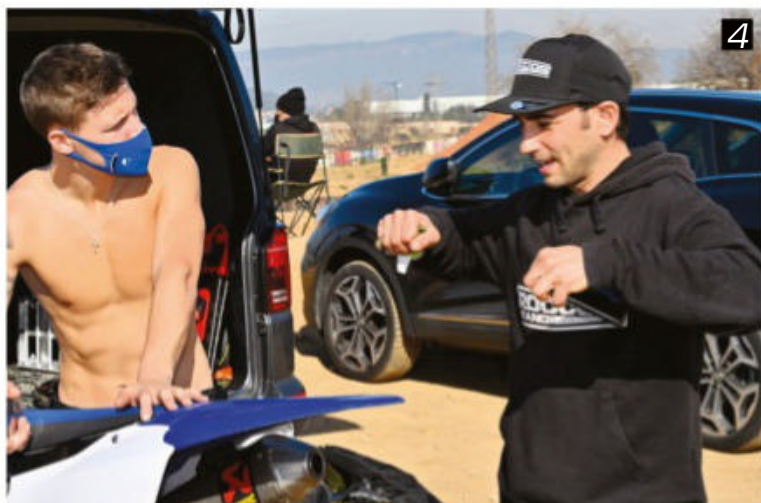
quatre tours vite, puis ils ralentissent et repartent en cherchant à prendre la roue d'un autre pilote. Ça n'est pas comme ça que tu travailles la concentration. »

« ON NE TOUCHE À AUCUN RÉGLAGE »

En cette journée du 4 février, sa concentration, Joan Mir a décidé de la travailler à une vingtaine de kilomètres du Rocco's Ranch. Pas de flat-track aujourd'hui pour le champion du monde MotoGP, mais une bonne séance de motocross au Parc Motor de Vallgorguina. Eh oui, la Catalogne regorge de circuits en tout genre. « Plutôt que la concentration sur la moto, je peaufine ma condition physique et mon pilotage en répétant les tours de piste, nous explique Joan. En motocross, tu te fais vraiment secouer. Attaquer 25 minutes en tournant dans la même seconde, c'est la même chose que boucler une course MotoGP en enchaînant les tours dans le même dixième. En revanche, quand la saison démarre, je réduis l'entraînement à moto pour me concentrer sur le cardio avec de la gym

et des balades en montagne. » En attendant de s'envoler pour le Qatar, Joan Mir ne passe pas une journée sans faire un coup de moto. « J'aime bien varier les disciplines quand je m'entraîne, détaille celui qui roule très souvent avec Tito Rabat. Ça permet de ne pas trop prendre d'habitudes, de garder de la fraîcheur et surtout, de travailler différents aspects du pilotage. » Le lendemain de sa sortie à Vallgorguina, le pilote Suzuki avait prévu une excursion du côté d'Alès pour une séance de travail avec une 1000 GSX-R. Le déplacement sera finalement annulé pour cause de météo défavorable. Une semaine plus tôt, c'est Maverick Viñales qui avait posé ses valises du côté du Pôle mécanique gardois pour trois journées d'entraînement. « J'ai découvert ce circuit il y a deux ans et je l'aime beaucoup, nous confiait l'officiel Yamaha. Les conditions de sécurité y sont très bonnes, on peut faire des choses différentes et je suis tranquille pour travailler. Je peux bosser avec mon père, virage par virage. On révise les bases : freinage, virage, accélération. Désormais, en MotoGP, tout le monde travaille au quotidien. La différence

se fait sur des détails. La R1 est parfaite. On ne touche pas les réglages, on passe juste des pneus et de l'essence. » Venu en famille, avec celle qu'il a récemment épousée, mais aussi avec son père, son oncle et son cousin qui court cette saison en Supersport 300, le pilote Yamaha a varié les plaisirs avec un 80 YZ version supermotard pour faire des ronds entre des cônes en plastique et une R1 pour travailler son pilotage. « Je suis là pour reprendre du feeling, explique-t-il. Ça fait trois mois que je n'ai pas fait pas de moto sur un circuit, juste du karting et du motocross. J'ai besoin de faire des tours. On ne touche rien sur les motos, même pas un clic de suspension. Sur un circuit comme Alès, avec une R1, les sensations sont proches de celles qu'on peut avoir en MotoGP. Pour moi, ce travail a débuté en 2019, je sentais qu'il fallait que je fasse évoluer ma façon de freiner pour mieux exploiter les qualités de la Yamaha. Rouler avec la R1 me permet de travailler ma position sur la moto et cela porte ses fruits. » D'ici quelques jours, la récolte devrait pouvoir commencer sur le circuit de Losail. ■



1 Si Fabio Quartararo aime le dirt, il ne boude pas son plaisir au guidon d'une machine de cross, ni même d'une moto de trial. **2** Le cross est également une passion pour Joan Mir qui, outre une parfaite maîtrise du sujet, travaille la régularité. **4** Fabio et Ricky Cardus blaguent entre deux séances. **3** Pas de tralala pour le champion du monde de MotoGP : un fourgon et deux motos. **5** Les frères Cardus, Ferran et Ricky, en compagnie de leur pote Willy, devant le Rocco's Ranch. **6** Même retiré de la course, Dani Pedrosa vient entretenir sa forme au guidon d'une KTM.





LES ENJEUX EN MOTO2

LE PLEIN DE TALENTS

Entre le vide laissé par les top pilotes partis en MotoGP, ceux qui ont brillé l'an dernier et rempilent au sein des mêmes teams, les débutants ultra-motivés, la saison Moto2 s'annonce riche en rebondissements. Nous faisons le point avec Neil Morrison, commentateur officiel de la catégorie.

Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose.

Le journaliste Neil Morrison, que nous avons joint chez lui par téléphone à Bangor, non loin de Belfast, a accepté de passer de l'autre côté du micro pour tracer avec nous les enjeux et les grandes lignes de ce que pourrait être la saison 2021. « Comme chaque année, plusieurs top pilotes Moto2 sont partis en MotoGP : le champion sortant Enea Bastianini, son dauphin Luca

Marini et le 5^e du classement, Jorge Martin. Sur le papier, l'homme fort de la saison 2021 est celui qui a choisi de rester : Marco Bezzecchi. À une course près, il aurait pu jouer le championnat 2020 jusqu'à Portimao. Cette course, c'est le premier des deux Grands Prix d'Aragon, où il a chuté à deux tours de l'arrivée au virage 3 alors qu'il était en tête. Si Marco avait gagné, je pense qu'il aurait

été en mesure de remporter le championnat (championnat qu'il termine 4^e à 19 points de Bastianini, *ndlr*). D'autant qu'en 2021, Bezzecchi reste dans son team Sky VR46, où il devrait briller. Sam Lowes, 3^e en 2020, va également bénéficier d'une seconde année dans le même team. En l'occurrence, l'équipe Marc VDS. Croisons les doigts pour qu'il débute sa saison sans blessures... Ce qui n'était pas le cas l'an dernier puisqu'il



Débarrassé d'Enea Bastianini (au milieu), Marco Bezzecchi (n° 72) et Sam Lowes vont pouvoir s'expliquer pour le titre.

s'était bien esquivé aux essais de Jerez en février, lors d'un crash à basse vitesse. Une épaule droite cassée et déplacée qui l'empêchait encore de dormir lorsque la saison a repris à Jerez en juillet. Il faudra également garder un œil sur Remy Gardner. Sa forme en seconde partie de saison 2020 était tout bonnement exceptionnelle. C'est la première fois de sa carrière qu'il se montre aussi régulier (*trois podiums dont deux victoires et deux Top 5 en six courses, avec une Kalex 2019 alors que ses principaux adversaires disposaient du cadre 2020 plus performant. Et ce, sans l'aide de son chef mécanicien Alfred Willecke, avec lequel il avait conquis son premier podium en Argentine en 2019, ndlr*). Il m'a aussi impressionné pour sa détermination : fin 2019, il a refusé le guidon en MotoGP que KTM lui proposait. Il s'est remarquablement sorti d'une saison

compliquée où son team (SAG) n'était pas au mieux financièrement. C'est ce qui lui a permis d'être signé chez Ajo en 2021. De plus, Gardner et son coéquipier Fernandez font désormais partie de la KTM Academy. Ils roulent dans le team Ajo, mais sont sous contrat avec KTM. Ce qui laisse penser que les Autrichiens ont toujours l'intention de le faire monter en MotoGP sous peu (*KTM tient à garder une présence en Moto2 même s'ils se sont retirés en tant que constructeur : ça leur évite de perdre des talents comme Marc Marquez, qui fut pilote 125 pour eux avant de rejoindre Derbi, puis Honda, ndlr*). Ce que j'ai entendu, c'est que si Remy roule fort en début de saison, il aura un guidon MotoGP en 2022. La pression est désormais sur les épaules de Lecuona et de Petrucci, qui n'a signé qu'un contrat d'un an ! Un autre pilote à suivre est Di Giannantonio, parce qu'il rejoint le team de Fausto Gresini.

Il va être intéressant de voir ce qu'il vaut sur une Kalex, après deux années passées sur la Speed Up. En fin de saison dernière, il était super rapide, mais a commis de grosses erreurs. Lors de la 2^e course à Valence, il a chuté dans le dernier tour alors qu'il avait une bonne avance sur ses poursuivants.

LES TOP ET LES OUTSIDERS

Et lors de la finale à Portimao, il est tombé au premier virage alors qu'il était 3^e sur la grille et qu'il avait un bon rythme de course. Il a besoin de se calmer. Mais dans un team italien avec un cadre Kalex, cela pourrait s'avérer une combinaison intéressante. Car il a la vitesse, il n'y a aucun doute là-dessus. Quant à Augusto Fernandez, il a eu énormément de mal à se faire au nouveau pneu avant Dunlop. Il lui a fallu une moitié de saison pour comprendre les réglages

dont il avait besoin avec ce pneu. Lors des deux premières courses à Jerez, il était 13^e, ce qui est un très mauvais résultat par rapport à l'année 2019 où il avait remporté trois victoires. Puis il a progressivement rectifié le tir, avec une 4^e place au Mans, avant de se casser le gros orteil à Valence, et de souffrir de gros problèmes de crampes aux avant-bras. Lui aussi a changé de chef mécano en 2020. Il travaillait avec David Garcia, qui est parti rejoindre le team MotoGP d'Alex Marquez. Il officie désormais avec Lucio Nicastro, qui s'occupait de Joe Roberts en 2020. Et Joe a expliqué que l'une des raisons de sa progression résidait dans cette nouvelle collaboration. Là encore, l'association Lucio/Augusto pourrait se révéler payante en 2021. En ce qui concerne Vierge, 10^e en 2020, je pense qu'il est à son niveau. Peut-être était-il un peu surcoté avant le début de saison ? Peut-être aussi que Xavi se mettait trop la pression car, en 2020, l'équipe Moto2 Petronas n'était pas très expérimentée... En effet, avant lui, le team collaborait avec Pawi qui était blessé et n'avancait pas. 2021 sera donc une saison importante pour Vierge (*il faut ajouter par ailleurs que Darryn Binder convoite sa place pour 2022, ndlr*). En 2021, il faudra également suivre Joe Roberts, qui passe chez Italtrans, team qui vient de remporter le titre avec Bastianini. On a le sentiment qu'en 2020, il a gagné en polyvalence. Il était rapide à Valence, au point d'occuper la tête jusqu'à sa chute, et il a réalisé une bonne dernière course

à Portimao (7^e), alors que l'incertitude planait sur la suite de sa carrière. Aprilia lui a proposé la place de Iannone en MotoGP, qu'il a préféré refuser pour viser le titre en 2021, comme Gardner, qui sera aussi dans un bon team. Son début de saison sera à observer de près. Enfin, côté outsiders, on retrouve Baldassarri et Canet. Baldassarri retourne chez Forward Racing, ce qui représente la maison pour lui. Il roulera pour MV Agusta. Un changement de décor dont il avait sûrement besoin, car il y a eu des moments, l'an dernier, où ses résultats étaient presque embarrassants pour un favori au titre début 2019. Il avait du mal à finir dans les points, ça n'allait pas. Mais bon, sur la MV, je le vois plus réaliser des coups d'éclat que se battre pour le championnat.

BROCHETTE DE DÉBUTANTS

Quant à Canet, il s'agira de sa seconde saison en Moto2. Il a connu un très bon début de saison (quasiment toujours dans le Top 10, ce qui est impressionnant pour un débutant), jusqu'à ce qu'il chute au Mans, qu'il soit amputé de son petit doigt et que ça le refroidisse un peu. Durant cette première partie de saison, Canet faisait du bon boulot sur son cadre Speed Up, tandis que Digia et Navarro étaient, eux, complètement perdus. Canet a fait la pole en Autriche. Digia a expliqué que Navarro et lui ont repris tous ses réglages, et que c'est ce qui les a sortis de l'ornière. En 2021, je pense que Canet peut faire des

choses intéressantes, tout comme Navarro, qui a connu une saison compliquée (*il finit 17^e avec 58 points alors qu'il visait le titre, ndlr*). Si sa pré-saison se passe bien et qu'il retrouve son rythme, il pourra gagner des courses. Enfin, en plus de tous ces pilotes, on a aussi une belle brochette de débutants talentueux qui arrivent du Moto3, comme Arenas, Ogura, Arbolino, Fernandez, Vietti... Mais selon moi, le rookie le plus excitant à suivre sera Cameron Beaubier, qui est cinq fois champion des USA de Superbike. Il a fait un test avec son team American Racing à Jerez l'an passé, et à la fin, il ne rendait que six dixièmes de seconde au meilleur temps réalisé ce jour-là par les pilotes présents. Il est habitué à des motos plus lourdes donc physiquement, il sera au niveau. Il est plus âgé (28 ans) que le reste du plateau, donc plus mûr. Il a renoncé à beaucoup d'argent pour s'aligner en Grands Prix, ce qui signifie qu'il est motivé. Matthew Miles, l'attaché de presse du championnat MotoAmerica, pense que le potentiel de Cameron est bien plus élevé que celui de Joe Roberts. Son talent serait comparable à celui de Ben Spies. Matthew a interviewé Josh Hayes qui fut le coéquipier de Cameron Beaubier en AMA. Et Josh disait qu'après avoir examiné l'acquisition de données de Cameron, il avait été soufflé par la précision du contrôle des gaz de ce dernier. Pile ce dont tu as besoin dans une catégorie à moteur unique doté de peu d'électronique comme le Moto2. » ■

BEZZECCHI, LOWES, GARDNER, DI GIANNANTONIO, FERNANDEZ, VIERGE... ÇA SE BOUSCULE AU PORTILLON





1



2



3



4



5

1 Joe Roberts a fait le pari de refuser l'Aprilia de MotoGP pour viser le titre Moto2 2021. Beau challenge. **2** De jolis chronos mais aussi de sacrées chutes pour Aron Canet en 2020. Voyons ce qu'il peut faire en 2021. **3** Cameron Beaubier (n° 6) survole le Superbike US avec 5 titres. En 2021, il se lance à la conquête du Moto2. **4** À Portimao, Gardner a oublié la concurrence pour s'offrir sa première victoire en GP. S'il débute fort en 2021, le MotoGP lui tend les bras. **5** Gros trou d'air pour Fernandez en 2020 du fait d'une adaptation difficile au nouvel avant Dunlop. Objectif 2021 : retrouver la victoire.

MOTO2

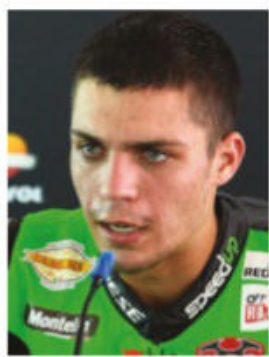
LES PILOTES

2021

30 pilotes en 2021, pile comme l'an dernier. Les promus en MotoGP sont remplacés par une belle brochette de talents Moto3, ce qui donne de l'épaisseur à cette nouvelle promotion.

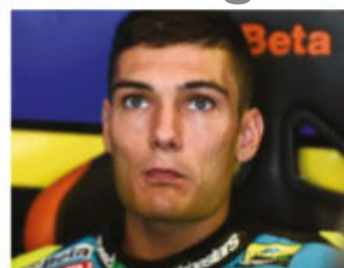
Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose et motogp.com

N° 2 Yari Montella



Nationalité : italienne
Âge : 20 ans (né le 1^{er} mai 2000)
Partie-cycle : Speed Up
Team : Speed Up Racing
Débuts en GP : 2018
Palmarès : 2 départs en Moto3 en 2018, Misano et Phillip Island, avec une 19^e puis une 16^e place à la clé. Honorable. Il passe en championnat du monde junior Moto2 en 2019 et s'empare du titre en 2020 devant Tuuli et Zaccone sur Speed Up, ce qui lui vaut de décrocher son billet pour les GP. Objectif : marquer des points.

N° 9 Jorge Navarro



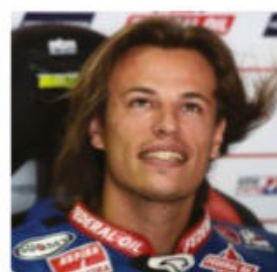
Nationalité : espagnole
Âge : 25 ans (né le 3 février 1996 à Puebla de Valbona)
Taille/Poids : 1,73 m/64 kg
Partie-cycle : Speed Up
Team : Speed Up Racing
Débuts en GP : 2013
Palmarès : 2 victoires en Moto3, 17 podiums et 5 pole (Moto3 et Moto2), 3 meilleurs tours en course. 4^e du championnat du monde Moto2 en 2019, il finit 17^e en 2020 après de nombreuses chutes, peinant à s'adapter au châssis et au Dunlop avant. Objectif 2021 : Top 5.

N° 6 Cameron Beaubier



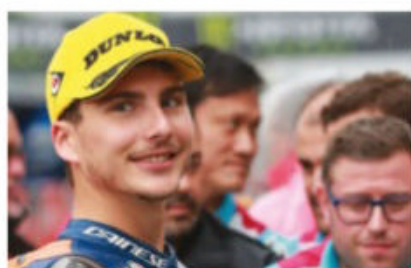
Nationalité : américaine
Âge : 28 ans (né le 12 juin 1992 à Roseville)
Taille/Poids : 1,70 m/63,5 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Ténor American Racing
Débuts en GP : 2009
Palmarès : Hébergé par Casey Stoner lors de sa 1^{re} saison de Rookies Cup 2007 qu'il termine 6^e, Cameron marque seulement 6 points pour son entrée en Mondial 125 chez KTM en 2009. Ce qui pousse le Californien à rentrer chez lui. Bien lui en a pris : il décroche 5 titres SBK US ! En 2021, il revient en championnat du monde pour finir le boulot. Objectif : Top 10.

N° 11 Niccolò Bulega



Nationalité : italienne
Âge : 21 ans (né le 16 octobre 1999 à Montecchio Emilia)
Taille/Poids : 1,81 m/70 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Federal Oil Gresini Moto2
Débuts en GP : 2015
Palmarès : 2 podiums, 2 pole, 2 meilleurs tours en course. Parti comme une flèche lors de sa 1^{re} saison Moto3 en 1996, Niccolò laissait penser qu'il allait tout casser, et puis... rien ! Il termine 2019 à la 17^e place en Moto2 et doit quitter le team VR46. Repêché par Gresini, il finit 20^e. Objectif : Top 10.

N° 7 Lorenzo Baldassarri



Nationalité : italienne
Âge : 24 ans (né le 6 novembre 1996 à Severino Marche)
Taille/Poids : 1,83 m/70 kg
Partie-cycle : MV Agusta
Team : MV Agusta Forward Racing
Débuts en GP : 2013
Palmarès : Avec 12 podiums dont 5 victoires, 2 pole positions et 5 meilleurs tours en course, le palmarès de Balda est respectable. Mais 2019 et 2020 furent des années compliquées. De retour à la maison chez Forward et sur MV, il espère reprendre pied. Objectif : Top 5.

N° 12 Tom Lüthi

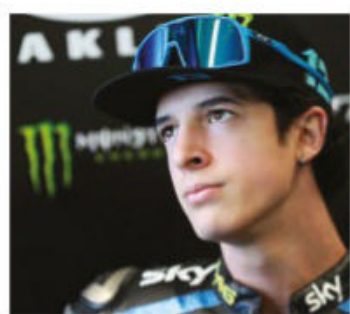


Nationalité : suisse
Âge : 34 ans (né le 6 septembre 1986 à Linden)
Taille/Poids : 1,72 m/67 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Onexox TKKR SAG Team
Débuts en GP : 2002
Palmarès : Champion du monde 125 en 2005, double vice-champion du monde Moto2 en 2016 et 2017, 17 victoires, 65 podiums, 12 pole positions et 19 meilleurs tours en course : Tom Lüthi est un bon. 3^e avec 250 points en 2019, il connaît une saison 2020 décevante (11^e place et 72 points). Le Suisse espère se refaire chez Stop and Go. Objectif : Top 5.



Il y a certes moins de bagarres en paquet en Moto2 qu'en Moto3, mais les premiers tours restent chauds !

N° 13 Celestino Vietti



Nationalité : italienne
Âge : 19 ans (né le 13 octobre 2001 à Cirie)
Partie-cycle : Kalex
Team : Sky VR46
Débuts en GP : 2018
Palmarès : 6^e du championnat l'an passé pour sa première saison

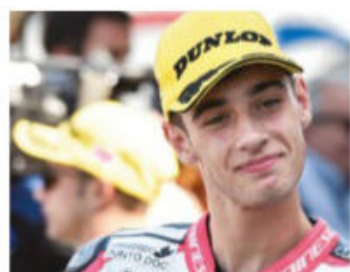
complète, 5^e en 2020, Celestino a déjà 8 podiums à son actif, dont 2 victoires, 1 pole et 2 meilleurs tours en course. Son passage en Moto2 fut prompt, mais pas insensé. Objectif 2021 : Top 10.

N° 19 Lorenzo Dalla Porta



Nationalité : italienne
Âge : 23 ans (né le 22 juin 1997 à Prato)
Taille/poids : 1m 63/58 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Italtrans Racing team
Débuts en GP : 2015
Palmarès : 16 podiums dont 5 victoires, 1 pole position, 3 meilleurs tours en course, et le titre mondial Moto3 2019. En 2020, Lorenzo Dalla Porta en a bavé pour sa première saison Moto2 : 27^e avec seulement 5 points marqués. Objectif 2021 : Top 15.

N° 14 Toni Arbolino



Nationalité : italienne
Âge : 20 ans (né le 3 août 2000 à Garbagnate Milanese)
Taille/poids : 1,71 m/59 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Liqui Moly IntactGP
Débuts en GP : 2017

Palmarès : 12 podiums, 3 victoires, 6 pole et 1 meilleur tour en course. 2019 fut l'année de la révélation pour Toni, qui termine 4^e en Moto3. En 2020, il rate le titre d'un cheveu malgré l'interdiction de rouler à Aragon (cas contact). Promu en Moto2 en 2021, son objectif sera le Top 10.

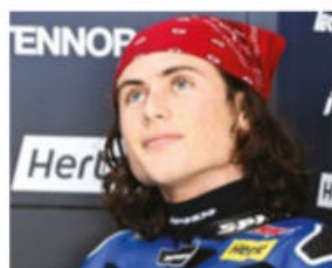
N° 21 Fabio Di Giannantonio



Nationalité : italienne
Âge : 22 ans (né le 10 octobre 1998 à Rome)
Taille/Poids : 1,75 m/68 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Gresini Moto2
Débuts en GP : 2015

Palmarès : 18 podiums dont 2 victoires, 1 pole et 3 meilleurs tours en course, principalement acquis en Moto3. 9^e du championnat Moto2 en 2019, il butte, comme son coéquipier Navarro, sur un cadre compliqué à régler en 2020, et termine 15^e. Objectif 2021 : Top 5.

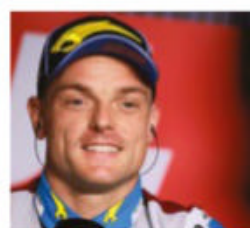
N° 16 Joe Roberts



Nationalité : américaine
Âge : 23 ans (né le 16 juin 1997 à Malibu)
Taille/Poids : 1,80 m/69 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Italtrans Racing
Débuts en GP : 2017
Palmarès : 6 points marqués en

cinq départs en 2017, 4 points pour sa deuxième saison complète en 2019, le play-boy californien s'est révélé en 2020 avec son premier podium, 3 pole positions et la 7^e place du championnat. Il a même refusé le guidon d'Aprilia pour tenter de devenir champion. Objectif : le titre.

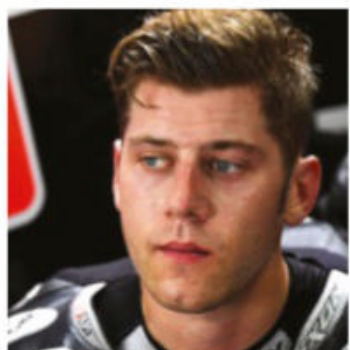
N° 22 Sam Lowes



Nationalité : anglaise
Âge : 30 ans (né le 14 septembre 1990 à Lincoln)
Taille/Poids : 1,69 m/65 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Estrella Galicia 0.0 Marc VDS
Débuts en GP : 2014

Palmarès : 18 podiums dont 6 victoires, 11 pole et 6 meilleurs tours en course pour le gladiateur Lowes auquel on ne peut pas reprocher le manque d'attaque. Après une décevante 16^e place finale chez Gresini en 2019, il joue le championnat jusqu'au dernier round en 2020 et finit 3^e en pilotant avec une main cassée. Objectif 2021 : le titre.

N° 23 Marcel Schrotter



Nationalité : allemande
Âge : 28 ans (né le 2 janvier 1993 à Landsberg)
Taille/Poids : 1,71 m/68 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Liqui Moly Intact GP
Débuts en GP : 2008
Palmarès : 5 podiums et 3 pole positions à l'actif de « Schnell Marcel ».

Aussi humble que rapide, ce Teuton-là ! Huitième en 2019, neuvième en 2020, son objectif doit être le Top 5 en 2021.

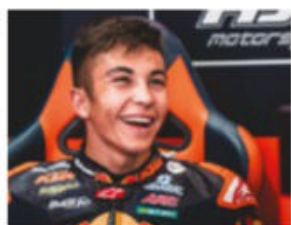
N° 24 Simone Corsi



Nationalité : italienne
Âge : 33 ans (né le 24 avril 1987 à Rome)
Taille/Poids : 1,75 m/65 kg
Partie-cycle : MV Agusta
Team : MV Agusta Temporary Forward
Débuts en GP : 2002

Palmarès : À 33 ans, l'ex-rival de Mike Di Meglio pour le titre 125 2007 est plutôt sur le retour. 5 victoires, 12 podiums et 3 pole tout de même. Mais c'était il y a 14 ans... Chez MV, team en pleine progression, il apportera son expérience. Il y a toutefois peu de chances de le voir jouer devant. 24^e avec 15 points, son objectif 2021 sera le Top 20.

N° 25 Raul Fernandez



Nationalité : espagnole
Âge : 20 ans (né le 23 octobre 2000 à Madrid)
Taille/poids : 1,77 m/63 kg
Moto : KTM
Team : Red Bull Ajo
Débuts en GP : 2016

Palmarès : champion du monde junior 2018, 21^e avec 60 points malgré 6 abandons en 2019, il confirme chez Ajo en 2020 avec 4 podiums dont 2 victoires, 6 pole et 1 meilleur tour en course. Il finit le championnat en trombe à la 4^e place. Sa montée en Moto2 en 2021 semble anticipée, mais Marc Marquez était déjà en MotoGP à son âge, alors... Objectif : Top 10.

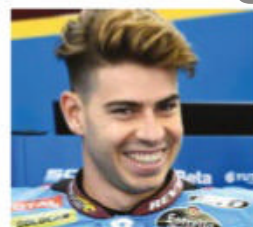
N° 35 Somkiat Chantra



Nationalité : thaïlandaise
Âge : 22 ans (né le 15 décembre 1998 à Chonburi)
Taille/Poids : 1,71 m/61 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Idemitsu Team Asia
Débuts en GP : 2018

Palmarès : Remarquable en CEV Moto3, Somkiat réussit l'exploit de marquer ses premiers points en championnat du monde dès son premier GP Moto3 en Thaïlande. L'an dernier, il marque 23 points en 16 départs, avec une 9^e place à Chang pour meilleur résultat, et la 21^e place finale. En 2020, il marque... le pas : 25^e avec 10 points. Objectif 2021 : Top 15.

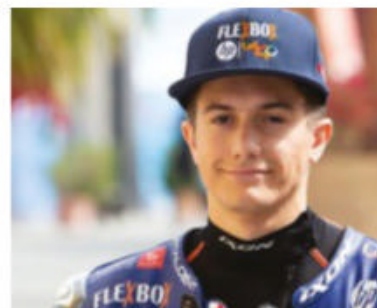
N° 37 Augusto Fernandez



Nationalité : espagnole
Âge : 23 ans (né le 23 septembre 1997 à Madrid)
Taille/Poids : 1,81 m/68 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Marc VDS
Débuts en GP : 2017

Palmarès : C'est LA révélation de 2019. 5 podiums, 3 victoires, 1 pole et 4 meilleurs tours en course pour sa première saison Moto2, qu'il finit à la 5^e place avec 207 points malgré un poignet cassé en Argentine (il rate Termas et Austin). Il se perd en 2020 avec la 13^e position et 71 points. En passant de Pons à Marc VDS, il espère renouer avec le Top 5.

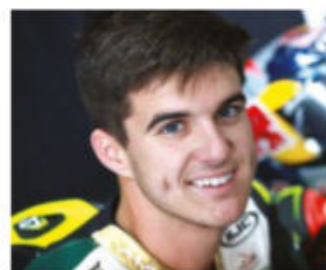
N° 40 Hector Garzo



Nationalité : espagnole
Âge : 22 ans (né le 9 juin 1998 à Paterna)
Partie-cycle : Kalex
Team : Flexbox HP 40
Débuts en GP : 2017
Palmarès : Trois podiums pour sa première saison

MotoE en 2019, 1 podium pour sa première saison Moto2 chez Pons en 2020, qu'il conclut à la 16^e position avec 63 points. Objectif 2021 dans la même équipe : le Top 10.

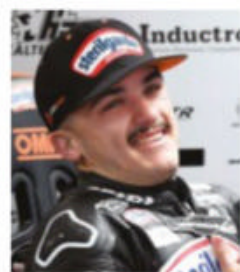
N° 42 Marcos Ramirez



Nationalité : espagnole
Âge : 23 ans (né le 16 décembre 1997 à Conil de la Frontera)
Taille/poids : 1,74 m/63 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Ténor American Racing
Débuts en GP : 2014

Palmarès : 8 podiums dont 2 victoires, 2 pole et 2 meilleurs tours en course, Marcos a été l'un des animateurs du Moto3 en 2019, signant ses premiers succès et terminant 3^e du classement général. L'an dernier, il passe en Moto2 et termine 19^e avec 37 points. Objectif 2021 : Top 10.

N° 44 Aron Canet



Nationalité : espagnole
Âge : 20 ans (né le 30 septembre 1999 à Cordoba)
Taille/poids : 1,70 m/65 kg
Partie-cycle : Speed Up
Team : Aspar
Débuts en GP : 2016

Palmarès : 17 podiums dont 6 victoires, 6 pole et 9 meilleurs tours en course en 5 saisons. En 2019, il s'est battu pour le titre jusqu'en Australie face à Dalla Porta, ce n'est donc pas un manche. En 2020, il termine 14^e avec 67 points pour sa première saison Moto2, et deux 5^e places à Jerez. Objectif 2021 : Top 10.



Remy Gardner (n° 87), candidat au titre 2021 chez Ajo Motorsport.

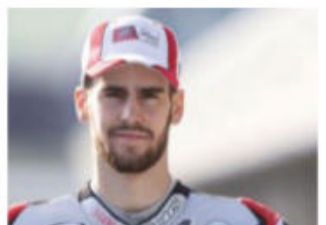
N° 55 Hafizh Syahrin



Nationalité : malaisienne
Âge : 26 ans (né le 5 mai 1994 à Ampang)
Taille/Poids : 1,80 m/66 kg
Partie-cycle : NTS
Team : NTS RW Racing GP
Débuts en GP : 2013

Palmarès : 3 podiums, 1 pole et 1 meilleur tour en course, tous acquis en Moto2. Après 2 ans en MotoGP chez Tech3, sur Yam' puis KTM, avec une 10^e place à Sepang en 2017 pour meilleur résultat, le « fish » (poisson, pour ses aptitudes sur le mouillé) est redescendu en Moto2. En 2020, il n'a signé qu'une 21^e place (21 points). Objectif 2021 : Top 15.

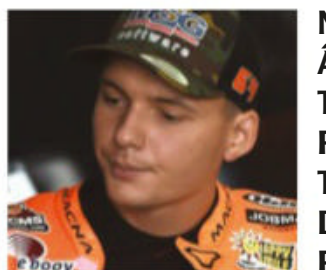
N° 62 Stefano Manzi



Nationalité : italienne
Âge : 21 ans (né le 29 mars 1999 à Rimini).
Taille/Poids : 1,83 m/70 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Pons
Débuts en GP : 2015

Palmarès : Repéré par le team VR46 suite à une flamboyante 4^e place sur sa Mahindra en 2016, Stefano s'est surtout taillé une réputation de chien fou. Mais le bougre a fait meilleure figure avec une 19^e place au général en 2019, dont une belle 4^e place à Valence. En 2020, malgré sa première pole, il ne termine que 22^e. Objectif 2021 : Top 15.

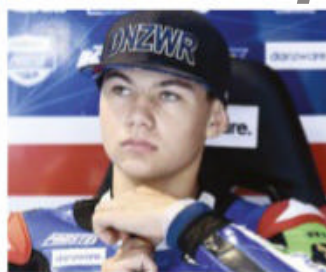
N° 64 Bo Bendsneyder



Nationalité : néerlandaise
Âge : 21 ans (né le 4 mars 1999 à Rotterdam)
Taille/Poids : 1,84 m/69 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Peralina Mandalika SAG Team
Débuts en GP : 2016

Palmarès : Vainqueur de la Red Bull Rookies Cup en 2015, Bo intègre le team Ajo, mais ne peut faire mieux que 14^e et 15^e en 2016 et 2017. En 2018, il se blesse gravement au Japon suite à la casse du moteur de sa Mistral. 26^e en 2019, 23^e en 2020, il disposera pour la 1^{re} fois d'une Kalex en 2021. Objectif : le Top 15.

N° 70 Barry Baltus



Nationalité : belge
Âge : 16 ans (né le 3 mai 2004 à Namur)
Taille/poids : 1,77 m/66 kg
Partie-cycle : NTS
Team : NTS RW Racing GP
Débuts en GP : 2020

Palmarès : 4^e du CEV Moto3 et 12^e de la Red Bull Rookies Cup 2019. Pas de point pour sa 1^{re} saison en Mondial Moto3 en 2020, mais il fut 16^e à 3 reprises : en Catalogne, en France et au Portugal. Objectif 2021 : marquer ses premiers points à l'aide d'une machine mieux adaptée à son gabarit.

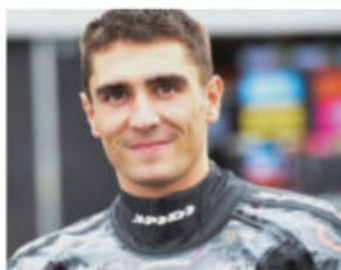
N° 72 Marco Bezzecchi



Nationalité : italienne
Âge : 22 ans (né le 12 novembre 1998 à Rimini)
Taille/Poids : 1,74 m/61 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Sky Racing Team VR46
Débuts en GP : 2015

Palmarès : 17 podiums dont 5 victoires, 3 pole et 1 meilleur tour en course, personne n'attendait Marco Bezzecchi à ce niveau en 2018, à part peut-être son mentor Valentino Rossi. En 2019, en Moto2, sur la KTM ratée, ce fut une belle galère : 23^e. Sur sa Kalex VR46, il a retrouvé son niveau et termine 4^e. Objectif 2021 : le titre.

N° 75 Albert Arenas



Nationalité : espagnole
Âge : 24 ans (né le 11 décembre 1996 à Girona)
Taille/poids : 1,69 m/60 kg
Partie-cycle : Speed Up
Team : Aspar Team
Débuts en GP : 2014

Palmarès : 10 podiums dont 6 victoires, 1 meilleur tour en course, et le titre Moto3 en 2020 pour parfaire le tout. On l'a vu avec Dalla Porta, ce n'est pas une garantie de succès, mais c'est bon pour le moral. Objectif 2021 : Top 10.

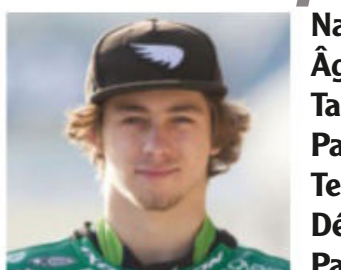
N° 79 Ai Ogura



Nationalité : japonaise
Âge : 20 ans (né le 26 janvier 2001 à Tokyo)
Partie-cycle : Kalex
Team : Idemitsu Honda Team Asia
Débuts en GP : 2018

Palmarès : Second de l'Asia Talent Cup 2016, 5^e du championnat du monde junior Moto3 en 2018, 10^e du Mondial 2019, 3^e du Mondial Moto3 2020. Il totalise aujourd'hui 8 podiums, 1 pole et 2 meilleurs tours en course, mais court encore après sa première victoire. Le passage en Moto2 comporte des risques, mais Ai est doué. Objectif : Top 10.

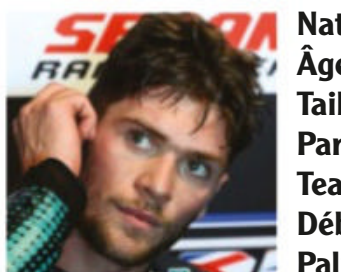
N° 87 Remy Gardner



Nationalité : australienne
Âge : 23 ans (né le 24 février 1998 à Sydney)
Taille/Poids : 1,78 m/72 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Ajo Motorsports
Débuts en GP : 2014

Palmarès : 15^e avec 77 points en 2019, Remy décroche sa première victoire en 2020. Saison qu'il termine à la 6^e place. Il compte aujourd'hui 5 podiums, 3 pole positions et 2 meilleurs tours en course. Et a même refusé un guidon en MotoGP chez KTM pour chasser le titre avec Ajo en 2021. Objectif : premier !

N° 96 Jake Dixon



Nationalité : anglaise
Âge : 25 ans (né le 15 janvier 1996 à Douvres)
Taille/Poids : 1,77 m/65 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Petronas Sprinta Racing
Débuts en GP : 2017

Palmarès : 2^e du championnat British SBK 2018 derrière Leon Haslam, il sait tourner la poignée. Après une saison difficile sur KTM (25^e avec 7 points), il signe chez Petronas en 2020. Il fait alors mieux, avec 44 points et la 18^e place finale. Mais il loupe sur chute un podium qui lui tendait les bras au Mans. Objectif 2021 : le Top 10.

N° 97 Xavi Vierge



Nationalité : espagnole
Âge : 23 ans (né le 30 avril 1997 à Barcelone)
Taille/Poids : 1,74 m/66 kg
Partie-cycle : Kalex
Team : Petronas Sprinta Racing
Débuts en GP : 2015

Palmarès : 3 podiums, 3 pole et 2 meilleurs tours en course. 13^e avec 81 points en 2019, 10^e en 2020 avec 79 points, il visera le Top 5 en 2021.



ENJEUX MOTO3

LA FOSSE AUX LIONCEAUX

Propriétaire du team CIP et ancien pilote 125, Alain Bronec connaît la catégorie Moto3 par cœur. Il nous éclaire sur ce que devrait nous réserver cette saison.

Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose et Jean-Aignan Museau.

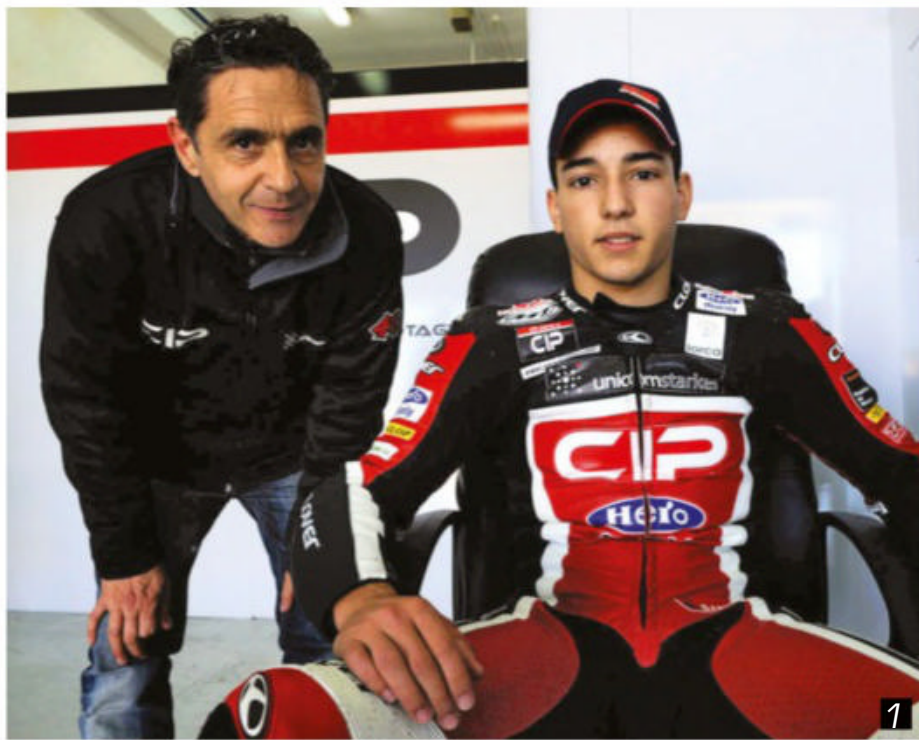


Le paquet de tête lors du GP de Valence 2020. Si vous terminez à plus de 2,5 secondes du vainqueur, vous ne marquez pas de point. Ce sera la même en 2021 !

D'après ce que dit Laurent (*son père, ndlr*), c'est aussi ça qui l'a fait bouger. En fait, en CEV, tu as des pilotes qui sont là depuis assez longtemps et qui vont y rester. Et tu as des gamins qui arrivent au milieu de ces pilotes, et qui font des perfs. Ce sont ceux-là qui sont intéressants (*Joan Olive a d'ailleurs repéré Lorenzo dès la Red Bull Cup en 2019 et lui a offert un guidon chez Estrella Galicia en 2020, ndlr*). C'est aussi pour ça que Paolo Simoncelli l'a engagé dans son team en 2021. D'autant qu'avec le responsable technique, Marco Grana, ils ont pris l'option de ne pas changer de moto. Lorenzo roulait sur une Honda en CEV Moto3, il reste sur une Honda en GP, ça va l'aider. Car même si le moteur et l'électronique sont plus performants en championnat du monde, le cadre et les pneus de la NSF250R restent

Alain Bronec a engagé cette année Kaito Toba et Max Koffler en quart de litre. Il décrypte pour GP Racing les enjeux de la saison à venir.
« En principe, on devrait pouvoir se préparer dans des conditions normales. On a prévu des séances d'essais et des roulages (*malgré le Covid-19, ndlr*). Après, les motos restent identiques. Pour nous, Kaito a fait le bon choix. Il avait une KTM en 2020, et il gardera une KTM en 2021. Darryn Binder, qui a remporté sa première victoire avec le CIP en 2020, a décidé quant à lui de passer sur Honda chez Petronas en 2021. Il était compétitif sur la KTM, et ses qualités de pilote correspondaient bien à celles de la RC4, qui permet de freiner fort et de garder beaucoup de frein sur l'angle. Est-ce que la Honda lui autorisera les mêmes choses ? On n'en sait rien. Ce qui est sûr, en revanche,

c'est qu'il est doté d'une capacité d'adaptation assez importante. Il ne faut donc pas l'écarter. Mais il a pris une option que je ne pouvais pas lui proposer : celle d'avoir la possibilité de décrocher une Moto2, toujours chez Petronas, en 2022. C'est son objectif et il a eu raison d'avoir fait ce choix. En ce qui concerne notre second pilote, l'Autrichien Max Koffler, on a bossé avec lui sur le mental, et vu les chronos qu'il a réalisés l'an dernier, régulièrement à une seconde de la pole, son objectif sera d'entrer dans les points à chaque GP. Cette année, un Français fait son entrée sur la grille, Lorenzo Fellon. Je l'ai vu rouler en FIM CEV en 2020 (*le championnat du monde junior qui se dispute en Espagne, ndlr*). C'est l'un des pilotes qui a le plus progressé. Au début de l'année, il était à une seconde et demie au tour des meilleurs. Alors qu'à Aragon, il a fini à quatre dixièmes de seconde du premier.



« POUR LE TITRE, JE MISE SUR MON PILOTE N° 1, KAITO TOBA » ALAIN BRONEC





6

les mêmes que ceux avec lesquels il a roulé l'an passé. Il a aussi un contrat de deux ans avec le SIC Squadra Corse, ce qui est une bonne chose.

QUI SONT LES FAVORIS ?

Pour les favoris, on retrouve des pilotes comme Rodrigo ou McPhee qui ont de l'expérience et qui vont compter. Ils seront sûrement auteurs de coups d'éclat mais ne seront pas là pour le championnat.

1 Alain Bronec, boss du team CIP et éleveur de champions depuis des lustres, ici avec l'Espagnol Juanfran Guevara en 2013. **2** Darryn Binder, petit frère de Brad, a signé sa première victoire au GP de Catalogne 2020. S'il se fait à la Honda, il peut prétendre au titre. **3** Rapide mais trop souvent par terre, Masia n'était guère à son aise sur la Honda en 2020. Si la KTM lui convient, il jouera devant. **4** Lorenzo Fellon sera le seul Français en 2021. Ici, sur sa Honda de CEV 2020, il reste chez Honda dans le team Sic Squadra Corse. Bienvenue ! **5** Sergio Garcia a remporté le titre en CEV Moto3 il y a deux saisons, et a montré une progression intéressante en 2020. Attention à lui. **6** Le team français CIP parie sur le jeune Japonais Kaito Toba (n° 27) pour le conduire vers les sommets. C'est possible !

Même chose pour Tatsuki Suzuki, qui a gagné en maturité et est très vite sur un tour. Mais face à des pilotes comme Darryn Binder, Tatsuki reste un peu en difficulté en course et en bagarre. Ça va aussi dépendre de la composition du groupe de tête à chaque course : si tu as une KTM et que tu es au milieu de trois Honda, il sera difficile de garder tes trajectoires, tu vas te faire déboîter en entrée de courbe car la Honda passe plus vite. Même chose si une Honda se retrouve en bagarre avec trois KTM. La Honda risque de se faire bouchonner en entrée car les KTM peuvent davantage retarder leur freinage. Pour le titre, je mise sur mon pilote n° 1, Kaito Toba. C'est un gamin un peu compliqué, qui a souffert du côté trop sérieux et austère qui régnait chez Idemitsu il y a deux ans. L'an dernier, chez Ajo, il n'était pas super à l'aise non plus, et j'espère que nous allons parvenir à lui redonner confiance en lui. Pas en tant que pilote, mais en tant qu'être humain : je suis là, j'existe, et sur la piste, je me fais ma place. Il m'appelle régulièrement pour me donner de ses nouvelles alors qu'il est encore au Japon (interview réalisée le 14 janvier, ndlr). Il a compris qu'il devait entretenir notre relation et m'explique qu'il a roulé

en cross, me parle de la façon dont il s'est entraîné... Au final, j'essaie d'établir un lien qui va apporter plus d'assurance à mon pilote. Je le prépare dans ce sens car il va à la guerre ! Si on a deux GP au Qatar, je serai content, car Kaito y a gagné en 2019. Parmi les favoris, on peut aussi compter sur Jaume Masia (Red Bull KTM Ajo, cf. Revue des troupes, pages suivantes, ndlr). J'ai discuté avec lui, il n'aime pas du tout la Honda et m'a dit : "Avec cette moto, tu ne comprends rien aux freins et tu te retrouves par terre." Un autre jeune à surveiller, c'est Sergio Garcia, qui a été champion du monde junior il y a deux ans, et qui était cette année chez Estrella Galicia. Le team était en perdition : tout le monde essayait de s'en sortir avant que l'équipe ne mette la clé sous la porte. Il sera mieux chez Aspar (là aussi sur KTM). Jeremy Alcoba a signé une belle fin de saison, mais sur des tracés qu'il connaît par cœur. Sur 18 ou 19 circuits différents, ça s'annonce a priori plus compliqué. Même chose pour Carlos Tatay. » *Quoi qu'il en soit, avec une quinzaine de pilotes en bagarre dans le peloton de tête à chaque GP, et des écarts entre pilotes qui se calculent en millièmes de seconde, on devrait encore avoir du spectacle en Moto3 cette année !* ■

MOTO3

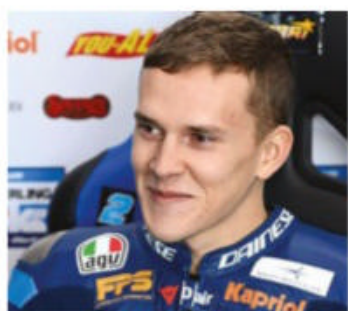
CUVÉE 2021

28 pilotes Moto3 vont s'affronter cette saison.

C'est trois de moins que l'an passé, mais les points risquent d'être aussi chers à décrocher. Voici les candidats !

Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose et DR.

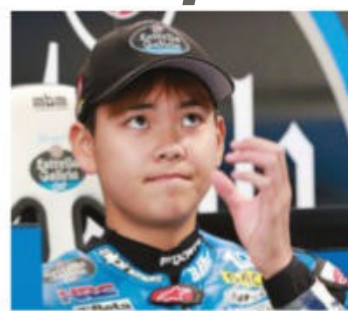
N°2 Gabriel Rodrigo



Nationalité : argentine
Âge : 24 ans (né le 12 octobre 1996 à Barcelone)
Taille/Poids : 1,68 m/61 kg
Moto : Honda
Team : Gresini Moto3
Débuts en GP : 2014
Palmarès : Il a fallu 4 saisons complètes

pour que Gabriel monte enfin sur son 1^{er} podium : une 2^e place à Barcelone en 2019. La raison ? Trop de chutes et de blessures. 13^e en 2020 avec 80 points et une pole, il va devoir bosser la régularité.

N°6 Ryusei Yamanaka



Nationalité : japonaise
Âge : 19 ans (né le 6 novembre 2001 à Yotsukaïdo)
Taille/Poids : 1,70 m/57 kg
Moto : KTM
Team : CarXpert PrüstelGP
Débuts en GP : 2019
Palmarès : 24^e du championnat 2020

avec 14 points, sa meilleure perf reste une 9^e place en Andalousie. Autre transfuge de Honda à KTM pour 2021, Yamanaka aura pour objectif d'entrer plus régulièrement dans les points cette année.

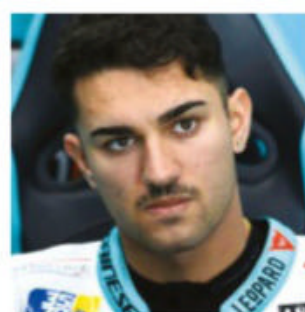
N°5 Jaume Masia



Nationalité : espagnole
Âge : 20 ans (né le 31 octobre 2000 à Algemesi)
Taille/Poids : 1,65 m/55 kg
Moto : KTM
Team : Red Bull KTM Ajo
Débuts en GP : 2017
Palmarès : 7 podiums dont 3 victoires, 6 meilleurs tours en course,

2 pole : Masia est un tout bon. Sixième avec 140 points en 2020 avec une Honda qu'il jugeait difficile, il passe sur KTM pour jouer le titre.

N°7 Dennis Foggia



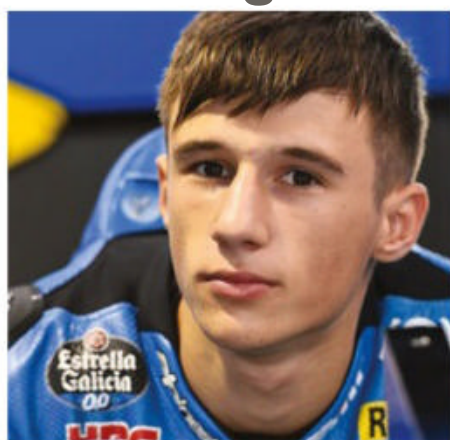
Nationalité : italienne
Âge : 20 ans (né le 7 janvier 2001 à Rome)
Taille/Poids : 1,64 m/57 kg
Moto : Honda
Team : Leopard Racing
Débuts en GP : 2017
Palmarès : 5 podiums dont 1 victoire, 1 pole, et 2 meilleurs tours en course.

12^e en 2019, il est passé à la 10^e place l'an passé, soit une progression régulière et quelques coups d'éclat en fin de saison. Avec la même moto et le même team, il devra viser le Top 5.



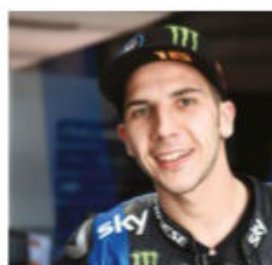
Des bagarres en paquet
et des aspis : voici
les deux constantes
du championnat Moto3.

N° 11 Sergio Garcia



Nationalité : espagnole
Âge : 17 ans (né le 22 mars 2003)
Taille/Poids : 1,65 m/56 kg
Moto : Honda
Team : Aspar team Moto3
Débuts en GP : 2019
Palmarès : 4 podiums dont 1 victoire, 3 meilleurs tours en course. 9^e du championnat 2020 avec 90 points, son objectif 2021 est le Top 5.

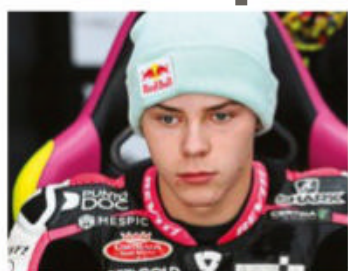
N° 16 Andrea Migno



Nationalité : italienne
Âge : 25 ans (né le 10 janvier 1996 à Cattolica)
Taille/Poids : 1,65 m/60 kg
Moto : Honda
Team : Rivalcold Snipers Team
Débuts en GP : 2013
Palmarès : 6 saisons complètes au compteur :

un vétéran dans cette pouponnière ! 6 podiums dont une victoire (au Mugello en 2017, s'il vous plaît), 1 pole et 2 meilleurs tours en cours. Meilleur résultat sur une saison : 9^e en 2017. 15^e l'an passé avec 60 points, il passe de KTM à Honda et visera le Top 5.

N° 12 Filip Salac



Nationalité : tchèque
Âge : 20 ans (né le 12 décembre 2001 à Mlada Moleslav)
Taille/Poids : 1,72 m/57 kg
Moto : Honda
Team : Rivalcold Snipers
Débuts en GP : 2018

Palmarès : 30 points marqués et le 21^e rang pour sa 2^e saison en 2020, Filip fut décevant. Pourtant, quand on voit ses vidéos d'entraînement en supermotard, on constate qu'il ne manque pas de talent. Sur la même moto et dans le même team, il devra finir dans les 15 s'il veut rester en GP.

N° 17 John McPhee



Nationalité : écossaise
Âge : 26 ans (né le 14 juillet 1994 à Oban)
Taille/Poids : 1,67 m/57 kg
Moto : Honda
Team : Petronas Sprinta Racing
Débuts en GP : 2010
Palmarès : 7 saisons complètes : un vieillard ! 14 podiums dont 3 victoires, 5 pole positions et 2 meilleurs tours en course. 3^e année chez Petronas. 7^e l'an passé après avoir été un temps 3^e, il doit franchir la dernière marche en baston. Mais c'est un bon. Objectif : Top 3.

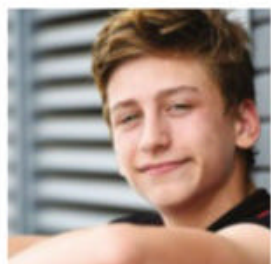
N°19 Andi Farid Izdihar



Nationalité : indonésienne
Âge : 23 ans (né le 14 août 1997 à Sulawesi)
Taille/Poids : 1,71 m/59 kg
Moto : Honda
Team : Idemitsu Honda Team Asia
Début en GP : 2019
Palmarès : Une saison Moto2 en 2020. Meilleur finish : 18^e au GP d'Europe.

En divisant la cylindrée par trois, Andi espère marquer ses premiers points. « *Semakin di Depan !* » (un pas plus loin en indonésien, ndlr).

N°20 Lorenzo Fellon



Nationalité : française
Âge : 16 ans (né le 15 juillet 2004 à Avignon)
Taille/Poids : 1,71 m/59 kg
Moto : Honda
Team : Sic Squadra Corse
Début en GP : Qatar 2021
Palmarès : Dixième du CEV Moto3 sur

31 classés sur Honda en 2020 (photo), Lorenzo sera placé cette année sous la houlette de Paolo Simoncelli, papa de Marco, et éleveur de champions comme on a pu le voir avec Tatsuki Suzuki, qui a bien progressé à ses côtés. Objectif : glaner ses premiers points.

N°23 Niccolò Antonelli



Nationalité : italienne
Âge : 25 ans (né le 23 février 1996 à Cattolica)
Taille/Poids : 1,70 m/65 kg
Moto : KTM
Team : Reale Avintia Moto3
Débuts en GP : 2012

Palmarès : 9 saisons complètes en Moto3, ponctuées de 7 podiums dont 4 victoires et 8 pole. Et pourtant, ce pilote reste un mystère. « *Il est doué d'une grande vitesse naturelle* », explique son coach Valentino Rossi. Mais il tombe et se blesse trop. Avintia fait office de dernière chance pour l'Italien, qui a intérêt de briller. Objectif : Top 5.

N°24 Tatsuki Suzuki



Nationalité : japonaise
Âge : 23 ans (né le 24 septembre 1997 à Chiba)
Taille/Poids : 1,72 m/62 kg
Moto : Honda
Team : SIC 58 Squadra Corse
Débuts en GP : 2015

Palmarès : 6 saisons complètes, 4 podiums dont 2 victoires, 4 pole positions et 2 meilleurs tours en course. « *Très vite sur un tour, mais encore un peu tendre en bagarre* », analyse le boss du CIP, Alain Bronec. 12^e l'an passé, il doit viser le Top 3 en 2021.

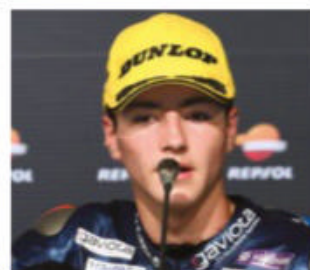
N°27 Kaito Toba



Nationalité : japonaise
Âge : 20 ans (né le 7 avril 2000 à Fukuoka)
Taille/Poids : 1,66 m/58 kg
Moto : KTM
Team : CIP Green Power
Débuts en GP : 2017
Palmarès : 2 podiums dont une victoire, 1 meilleur tour en course, Toba san a la vitesse,

mais sort de deux saisons compliquées. L'une sur Honda, l'autre sur KTM chez Ajo : 19^e puis 18^e. Alain Bronec, le boss du CIP qui l'a recruté, veut lui faire gravir les sommets. C'est possible. Objectif : Top 10.

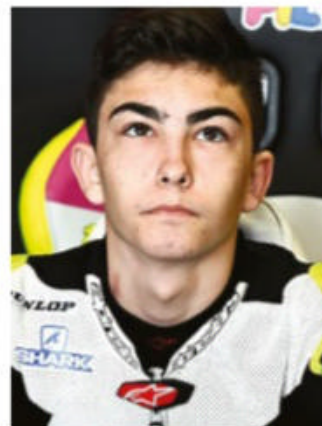
N°28 Izan Guevara



Nationalité : espagnole
Âge : 16 ans (né le 28 juin 2004 à Palma de Majorque)
Moto : Honda
Team : Aspar
Débuts en GP : 2021
Palmarès : Vainqueur de l'European Talent

Cup 2019, champion CEV Moto3 2020 avec Aspar, Izan ne perd pas de temps. S'il reste dans le même team, il devra toutefois s'adapter à la Honda vu qu'il pilotait une KTM l'an passé. Comme pour tout rookie (débutant), des points seraient déjà un beau résultat.

N°31 Adrian Fernandez



Nationalité : espagnole
Âge : 16 ans (né le 31 janvier 2004 à Madrid)
Moto : Husqvarna
Team : Sterilgarda Max Racing Team
Débuts en GP : 2020
Palmarès : 7^e du championnat du monde junior 2020, 18^e de son 1^{er} GP à Portimao, Adrian Fernandez est tout neuf. Mais quand on voit ce que fait son frangin, il a les bons chromosomes. Objectif : les points.

N°37 Pedro Acosta



Nationalité : espagnole
Âge : 16 ans (né le 25 mai 2004 à Murcia)
Moto : KTM
Team : Red Bull KTM Ajo.
Débuts en GP : 2021
Palmarès : 3^e du CEV Moto3 2020 à l'aspi de Guevara et Artigas, Pedro a du talent. Mais il trouvera à qui parler l'an prochain. Objectif : apprendre les circuits et marquer des points.

N°40 Darryn Binder



Nationalité : sud-africaine
Âge : 22 ans (né le 21 janvier 1998 à Potchefstroom)
Taille/Poids : 1,75 m/63 kg
Moto : Honda
Team : Petronas Sprinta Racing
Débuts en GP : 2015
Palmarès : 4 podiums dont 1 victoire,

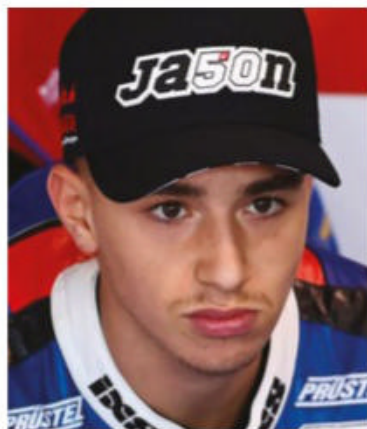
1 pole position et 4 meilleurs tours en course. La 8^e place finale 2020 de Darryn ne reflète pas son potentiel. S'il se fait à la Honda, il peut être champion. Objectif : le titre.

N°43 Xavier Artigas



Nationalité : espagnole
Âge : 17 ans (né le 27 mai 2003 à Corbera de Llobregat)
Moto : Honda
Team : Leopard Racing
Débuts en GP : 2021
Palmarès : Vainqueur de l'European Talent Cup 2018, second du CEV 2020, ce jeune Catalan met assurément du gaz. Des points lui iront bien en 2021.

N° 50 Jason Dupasquier



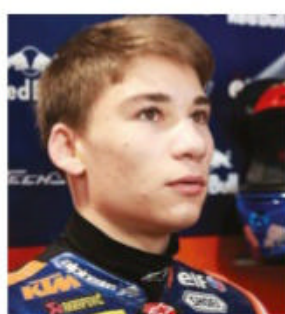
Nationalité : suisse
Âge : 19 ans (né le 7 décembre 2001 à Fribourg)
Taille/Poids : 1,68 m/58 kg
Moto : KTM
Team : CarXpert PrüstelGP
Débuts en GP : 2020
Palmarès : 8^e place 2019 en Red Bull Rookies Cup. 0 point marqué pour sa 1^{re} saison en 2020. Meilleur résultat : 17^e au Mans. Objectif 2021 : des points !

N° 52 Jeremy Alcoba



Nationalité : espagnole
Âge : 19 ans (né le 15 novembre 2001 à Tortosa)
Taille/Poids : 1,77 m/63 kg
Moto : Honda
Team : Gresini
Débuts en GP : 2018
Palmarès : Champion du monde junior 2019 sur Honda, Jeremy a progressé fort en 2020 avec son premier podium lors de la finale à Portimao. Il termine 11^e avec 87 points, mais n'a pas toujours été correct en piste. Il doit se calmer et se professionnaliser en 2021. Objectif : Top 5.

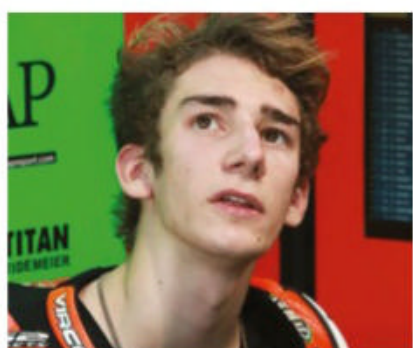
N° 53 Deniz Öncü



Nationalité : turque
Âge : 17 ans (né le 26 juillet 2003 à Alanya)
Taille/Poids : 1,69 m/60,5 kg
Moto : KTM
Team : Red Bull Tech3
Débuts en GP : 2019
Palmarès : 17^e du championnat 2020 avec 50 points, 6^e à Valence et en

course pour le podium jusqu'à ce qu'il s'accroche avec son coéquipier en Autriche, Deniz a montré son coup de gaz l'an dernier. Il faut continuer à progresser ! Objectif : Top 10.

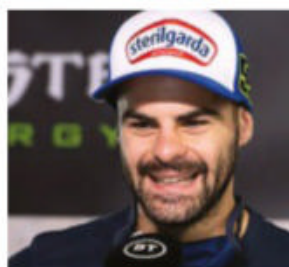
N° 54 Ricardo Rossi



Nationalité : italienne
Âge : 18 ans (né le 21 mars 2002 à Gènes)
Taille/Poids : 1,71 m/55 kg
Moto : KTM
Team : BOE Skull Rider Facile Energy
Débuts en GP : 2019
Palmarès : 25^e final avec 10 points l'an dernier, son coup

d'éclat est une 11^e place à Valence. Pour sa seconde saison complète en Moto3 sur KTM, son objectif est le Top 15.

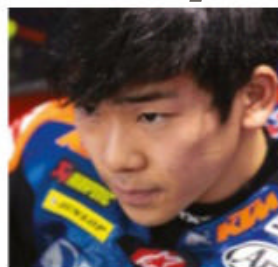
N° 55 Romano Fenati



Nationalité : italienne
Âge : 25 ans (né le 15 janvier 1996 à Ascoli Piceno)
Taille/Poids : 1,65 m/62 kg
Moto : Husqvarna
Team : Sterilgarda Max Racing
Débuts en GP : 2012

Palmarès : 25 podiums dont 12 victoires, 4 pole positions, 14 tours le plus rapide en course. Le palmarès de Fenati est étincelant. 14^e l'an passé malgré une victoire à Misano, il s'est montré irrégulier. Il doit retrouver le Top 3 en 2021.

N° 71 Ayumu Sasaki



Nationalité : japonaise
Âge : 20 ans (né le 4 octobre 2000 à Yokosuka)
Taille/Poids : 1,63 m/57 kg
Moto : KTM
Team : Red Bull KTM Tech3
Débuts en GP : 2016
Palmarès : Vainqueur de l'Asia Talent Cup

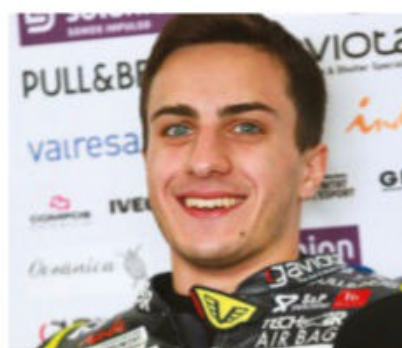
2015, de la Red Bull Rookies Cup en 2016, 7^e à Phillip Island dès sa 1^{re} saison complète de GP en 2017, on pensait tenir une terreur. Mais Ayumu s'est blessé et a beaucoup chuté en 2018. 20^e en 2019 et 16^e en 2020, il doit viser le Top 10 en 2021. Il en est capable.

N° 73 Maximilian Kofler



Nationalité : autrichienne
Âge : 20 ans (né le 18 août 2000)
Taille/Poids : 1,73 m/58 kg
Moto : KTM
Team : CIP Green Power
Débuts en GP : 2017
Palmarès : 0 point marqué l'an dernier et une 18^e place à Jerez pour meilleur résultat. Objectif 2021 : les points.

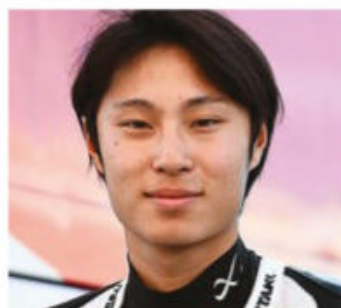
N° 82 Stefano Nepa



Nationalité : italienne
Âge : 19 ans (né le 21 novembre 2001 à Giulianova)
Moto : KTM
Team : BOE Skull Rider Facile Energy
Débuts en GP : 2018
Palmarès : 20^e avec 38 points pour sa première saison complète en 2020, Stefano fait preuve

d'une assez belle régularité : 11 fois dans les points sur 15 GP, avec une 7^e place à Valence pour meilleur résultat. Objectif : Top 10.

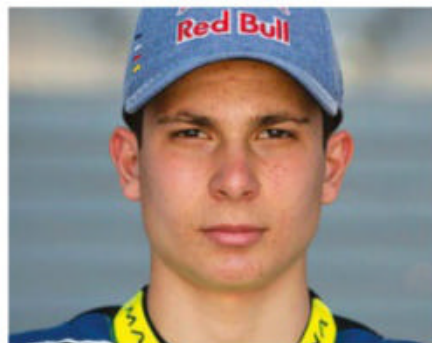
N° 92 Yuki Kunii



Nationalité : japonaise
Âge : 18 ans (né le 18 février 2003)
Taille/Poids : 1,73 m/59 kg
Moto : Honda
Team : Honda Team Asian
Débuts en GP : 2019
Palmarès : Yuki était parmi les plus rapides de la Rookies Cup 2019 avant

de se blesser. Il y termine 7^e après 2 victoires, exactement comme en CEV. L'an dernier, il rate sa saison, avec une 16^e place pour meilleur résultat. Objectif 2021 : Top 15.

N° 99 Carlos Tatay



Nationalité : espagnole
Âge : 17 ans (né le 7 mai 2003 à Alaquas)
Taille/Poids : 1,74 m/57 kg
Moto : KTM
Team : Reale Avintia Moto3
Débuts en GP : 2019
Palmarès : Le vainqueur de la Red Bull Rookies Cup

et le vice-champion du monde junior 2019 est doué. 22^e avec 26 points en 2020, et une belle 6^e place à Valence. Objectif : Top 10.



LES ENJEUX MOTOE

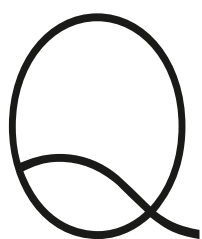
**“ NOUS VOULONS FAIRE PARTIE
DU PAYSAGE MOTOGP ”**

Nicolas Goubert, patron du MotoE, nous présente la grille 2021 et fait le point sur cette catégorie qui s'ancre petit à petit dans le paddock des GP.

Par Thomas Baujard. Photos Gold and Goose.



Le pack MotoE 2020 nous a régales de courses ultra-disputées. Ce devrait être la même chose cette année.



ue nous réserve cette 3^e édition de la Coupe du monde MotoE ? À quels changements peut-on s'attendre ? Quels enjeux pour cette catégorie encore jeune ?

Nicolas Goubert, son patron, nous répond.

« L'un des principaux objectifs de 2021 était d'augmenter le nombre d'événements. Normalement, ça devrait se réaliser. On aura sept courses, mais six événements, c'est ce qui est le plus important. Et nous allons nous



Le Français Nicolas Goubert dirige de main de maître la Coupe du monde MotoE depuis 2019. Il écoute ici le Brésilien, Eric Granado.

rendre dans cinq pays différents. Si l'on veut croître et que l'on parle plus de nous, il faut être plus visibles. Et pour cela, il faut que l'on nous voie plus souvent. On sera passé de 4 événements en 2019 à 6 en 2021. Nous sommes sur la bonne voie, et nous allons continuer à augmenter le nombre de courses à l'avenir. En 2021, on a un gros changement d'effectifs (8 nouveaux arrivants sur 18, *ndlr*) dû aux concurrences de dates entre le calendrier d'endurance et celui des GP. Depuis le début de la série, on tient absolument à ce que les pilotes qui s'inscrivent en MotoE disputent l'intégralité des manches pour que le classement final ne soit pas faussé. Du coup, des pilotes comme Niccolò Canepa, Mike Di Meglio ou Xavier Siméon ont dû se retirer. Cela tient au caractère exceptionnel de cette saison, toujours perturbée par le Covid-19, et qui fait qu'on a reçu le calendrier d'endurance très tard. C'est comme ça. Mais ce qui me satisfait, c'est que les trois premiers pilotes de la Coupe du monde 2020 seront encore présents cette année : Torres, Ferrari et Aegerter. On a aussi le retour d'un ex-pilote MotoGP, Yonny Hernandez, ce qui nous fait deux Sud-Américains avec Eric Granado. On compte aussi un Français avec Corentin Perolari (*cf. encadré Tech3*), et un Japonais, Ikari Okubo (27 ans, 22^e du Mondial Supersport

Le calendrier MotoE 2021

02, 03 et 04 mars :
1^{re} séance d'essais à Jerez
29, 30 et 31 mars : 2^e séance d'essais à Jerez
02 mai : course n° 1 à Jerez
16 mai : course n° 2 au Mans
6 juin : course n° 3 à Barcelone
27 juin : course n° 4 à Assen
15 août : course n° 5 au Red Bull Ring
18 septembre : course n° 6 Misano 1
19 septembre : course n° 7 Misano 2

2020, *ndlr*). Pour l'instant, nous ne totalisons que 17 pilotes, car le retrait du team Marc VDS (*Mike Di Meglio ne pouvant pas être présent cette année en endurance et en MotoE, ndlr*) n'a eu lieu qu'il y a 10 jours, et du coup, nous venons de proposer une seconde place au team Pons, qui est à la recherche d'un pilote. Mais la grille sera bientôt complète (*entretien réalisé le 4 février, ndlr*). L'autre grosse différence par rapport à 2020, c'est la présence de nouveaux chargeurs qui vont

Jordi Torres, le charismatique Espagnol vainqueur de la Coupe du monde MotoE 2020, à l'attaque.



permettre de refaire le plein des machines sur la grille juste avant le départ. Et donc de gagner un tour en course. Soit 8 au lieu de 7 en moyenne, à part sur les tracés d'Autriche ou d'Assen, où les motos restent longtemps à pleine charge, ce qui consomme le plus d'énergie. D'autre part, l'électricité qu'on utilise pour recharger les batteries au stand sera désormais "verte" (solaire, éolienne ou hydro-électrique), ce qui était un objectif prioritaire de notre fournisseur d'énergie, Enel. À terme, le but est de ne plus utiliser que ça. Mais on a besoin pour cela d'une ligne 110 kW exclusivement dédiée au MotoE sur chaque circuit. L'objectif est de mettre en place une ligne de 110 kW exclusivement dédiée au MotoE sur chaque circuit. Côté technique, les machines devraient disposer d'un dispositif plus efficace pour refroidir les batteries. Energica a bien sûr pour but de réduire le poids de ses prototypes, qui pèsent actuellement 260 kilos. Mais ça, ce sera pour 2022. » ■

MotoE : la grille 2021

#3	Lukas Tulovic	ALL	Tech3 E-Racing	(Energica)
#6	Maria Herrera	ESP	Openbank AsparTeam	(Energica)
#9	Andrea Mantovani	ITA	Team Gresini MotoE	(Energica)
#11	Matteo Ferrari	ITA	Team Gresini MotoE	(Energica)
#13	Jasper Iwema	NL	Team Pons	(Energica)
#14	Andre Pires	POR	Avintia Esponsorama Racing	(Energica)
#18	Xavier Cardelus	AND	Avintia Esponsorama Racing	(Energica)
#21	Kevin Zannoni	ITA	LCR E-Team	(Energica)
#19	Corentin Perolari	FRA	Tech3 E-Racing	(Energica)
#27	Mattia Casadei	ITA	Ongetta Sic58 Squadracorse	(Energica)
#40	Jordi Torres	ESP	Pons Racing 40	(Energica)
#51	Eric Granado	BRA	One Energy Racing	(Energica)
#54	Fermin Aldeguer	ESP	Openbank AsparTeam	(Energica)
#61	Alessandro Zaccane	ITA	Octo Pramac MotoE	(Energica)
#68	Yonny Hernandez	COL	Octo Pramac MotoE	(Energica)
#71	Miquel Pons	ESP	LCR E-Team	(Energica)
#77	Dominique Aegerter	CH	Dynavolt Intact GP	(Energica)
#78	Hikari Okubo	JPN	Avant Ajo MotoE	(Energica)

Tech3

En 2019, pour la première saison en MotoE, l'écurie française Tech3 avait recruté le pilote tricolore Kenny Foray et l'Espagnol Hector Garzo. Puis avait roulé avec l'Allemand Tulovic et l'Italien Marcon en 2020. « En 2021, nous aurons à nouveau un pilote tricolore aux côtés de Tulovic, se félicite le boss, Hervé Poncharal. Il s'agit de Corentin Perolari, Avignonnais de souche ! Il est jeune, et vient de disputer une saison en Mondial Supersport avec le GMT. Bon, on a pu le voir avec Hector Garzo, qui était dans le coup pour la victoire finale jusqu'à la dernière course : ce n'est pas facile. Et avec un

championnat aussi court, toute erreur est éliminatoire. On verra bien. En tout cas, on repart dans les mêmes conditions que l'an passé puisque c'était un contrat de trois ans entre Energica et le promoteur Dorna, avec les mêmes machines, qui évoluent tout le temps même si c'est dans le détail. Pneus, suspensions, batteries... Et puis il y aura normalement une course de plus cette année, bien que, pour l'instant, comme en MotoGP, le calendrier reste provisoire. Par ailleurs, on repart avec les mêmes partenaires : Enel (fournisseur d'énergie italien), Energica et Michelin. Le championnat est

de plus en plus compétitif, avec des pilotes qui sont là depuis le début et qui vont très vite, à l'instar de Granado et Ferrari. Il y a aussi de nouveaux venus qui se sont révélés instantanément, comme le vainqueur Torres, ou Aegerter, qui pouvait gagner lui aussi mais qui a été pris dans des chutes qui n'étaient pas de son fait. » En tant que patron d'écurie, penses-tu que les sponsors sont davantage impliqués parce que c'est une compétition électrique ? « Fausto Gresini et Lucio Cecchinello, avec lesquels j'ai beaucoup échangé, m'ont confirmé qu'en Italie, il y avait de nombreuses PME

à la pointe sur la production et la vente de produits "énergie verte", notamment l'énergie solaire. Beaucoup plus qu'en France. Du coup, Gresini a pu être soutenu par la région de Trentino, très impliquée dans les énergies renouvelables. Même schéma pour LCR. Moi, j'ai pu convaincre mon partenaire Total, qui investit sur le renouvelable, et qui me suit au travers de sa marque Elf en Moto3 et en MotoGP. Mais en dehors de Total et Michelin, c'est compliqué. Cela dit, on a davantage de retours des fans parce que les courses sont belles. On verra si ça prend à l'avenir ou pas. »

Les pneus

Piero Taramasso, responsable compétition Michelin : « Sur la lancée de la saison précédente, l'objectif est de présenter de nouveaux pneus dotés d'un taux de matériaux durables (TMD) supérieur à la spécification de 2020, qui était de 33 %. Là, on a prévu des évolutions en augmentant ce pourcentage sans perdre en grip, ni en stabilité. On a différentes solutions qu'on va tester début février à Jerez, où l'on présentera le nouveau pneu. Et on retiendra le meilleur. Sur le pneu arrière, l'objectif est d'améliorer encore la mise en régime (la montée en température du pneu, ndlr). Pas parce qu'elle n'est pas bonne, mais parce que les courses sont vraiment très courtes. On aimerait que les pneus bénéficient d'une performance optimale après un virage ou deux. Ça voudrait dire une mise en régime quasi instantanée. » Sacré challenge ! Mais intéressant pour tous les pneus que vous produisez...
« En effet. On utilise le MotoE comme un laboratoire pour expérimenter ces nouveaux mélanges de gommes comportant des matériaux bio-sourcés. Ce sont des matériaux régénérés, que l'on utilise pour voir comment ils fonctionnent. Pour intégrer demain un certain pourcentage de ces matériaux dans les pneus MotoGP, ou dans les pneus du commerce, moto ou voiture. Il y en a déjà dans tous les pneus Michelin, moto, voiture ou camion. Mais un objectif stratégique du Groupe est d'augmenter cette technologie à l'avenir. Et pourquoi pas, d'arriver un jour à un pneu fabriqué à 100 % avec ces matériaux. Ce serait un rêve ! »

En tant que partenaire technique du MotoE, êtes-vous satisfait de sa visibilité après deux saisons ? « Oui. On sent qu'il y a du potentiel, et on voit aussi que les chiffres sont bons. On a l'avantage de faire partie du MotoGP, et beaucoup d'acteurs de ce paddock regardent aussi la MotoE. C'est difficile pour quelqu'un d'extérieur de faire la différence entre ces deux championnats, mais on est content de sa visibilité, du support de Dorna. Ça va dans la bonne direction. Après chaque course, Dorna nous transmet le nombre de téléspectateurs, combien il y a eu d'articles sur Internet et les réseaux sociaux. Dès que le logo Michelin apparaît, on en convertit la valeur comme s'il s'agissait d'argent : disons que si le logo coûte

20 €, par exemple, on transforme cette somme en calculs. Ce procédé s'appelle "soft revenue". Ce n'est pas de l'argent que l'on touche, c'est juste une valeur indicative, mais qui permet de quantifier les retombées de notre présence. De notre côté, nous faisons également appel à une entreprise extérieure qui élabore un calcul indépendant et chaque fois, elle retombe sur les mêmes valeurs que la Dorna. » Dorna, qui nous a communiqué les taux d'engagement 2020 du MotoE sur les réseaux sociaux, qui ont nettement progressé par rapport à 2019 : « En effet, comme en Formule-E (la course électrique auto, ndlr), le plus difficile, ce sont les trois ou quatre premières années. Après, ça décolle. »



Nouveauté 2021 : des chargeurs d'appoint seront présents sur la grille pour que les Energica partent avec 100 % de Watts.



Bagarre et fair-play : l'Italien Matteo Ferrari, number one en 2019, salue son dauphin 2020 Jordi Torres. La belle en 2021 ? On y compte bien !

GUIDE GRANDS PRIX

LES 19 CIRCUITS

Après une saison 2020 complètement bouleversée par la pandémie de Covid-19, le programme 2021, qui compte 19 dates, se veut plus léger, notamment sur les déplacements hors Europe. En voici le détail.

Par Jean-Aignan Museau.
Illustrations Laurent Hindryckx.

1/ GP du Qatar

28 mars

2/ GP de Doha

04 avril

CIRCUIT DE LOSAIL



Paris : à 5 000 km
Où ? Plantée dans le golfe Persique, la presqu'île qatarie est inaccessible autrement que par un long voyage en bateau ou un rapide (pas tant que ça d'ailleurs) coup d'avion !
Contact : www.circuitlosail.com
À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 5 380 m
Largeur : 12-14 m
Virages à droite : 10
Virages à gauche : 6
Ligne droite : 1 068 m

► *Tour le plus rapide*

Moto3 : 2'05"403
(A. Canet-KTM-2019)
Moto2 : 1'58"136
(J. Robert-Kalex-2020)
MotoGP : 1'53"680
(J. Zarco-Yamaha-2018)

► *Vainqueurs 2020*

Moto3 :
A. Arenas (E-KTM)
Moto2 :
T. Nagashima (J-Kalex)
MotoGP 2019 :
A. Dovizioso (I-Ducati)

3/ GP du Portugal

18 avril

CIRCUIT DE PORTIMAO



Paris : à 2 000 km
Où ? Le circuit de Portimao est situé dans la région de l'Algarve, à l'extrême-sud du Portugal.
Contact : autodromodoalgarve.com
À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à droite
Longueur : 4 592 m
Largeur : 15 m
Virages à droite : 7
Virages à gauche : 5
Ligne droite : 1 200 m

► *Tour le plus rapide*

Moto3 : 1'47"858
(J. Masia-Honda-2020)
Moto2 : 1'42"504
(R. Gardner-Kalex-2020)
MotoGP : 1'38"892
(M. Oliveira-KTM-2020)

► *Vainqueurs 2020*

Moto3 :
A. Fernandez (E-KTM)
Moto2 :
R. Gardner (AUS-Kalex)
MotoGP :
M. Oliveira (P-KTM)



La meute du MotoGP s'engouffre dans le premier virage du circuit de Barcelone. Quartararo s'y imposera-t-il une nouvelle fois en 2021 ?

4/ GP d'Espagne

02 mai

CIRCUIT DE JEREZ



Paris : à 1 900 km
Où ? Jerez de la Frontera se trouve dans le sud de l'Espagne, à 90 km au sud de Séville. De Perpignan, prendre l'autoroute direction Barcelone, Valencia, Granada, puis Jerez.
Contact : www.circuitodejerez.com
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 4 423 m
Largeur : 11 m
Virages à droite : 8
Virages à gauche : 5
Ligne droite : 600 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'45"165
 (J. McPhee-Honda-2020)
Moto2 : 1'41"109
 (M. Schotter-Kalex-2020)
MotoGP : 1'36"705
 (F. Quartararo-Yamaha-2020)

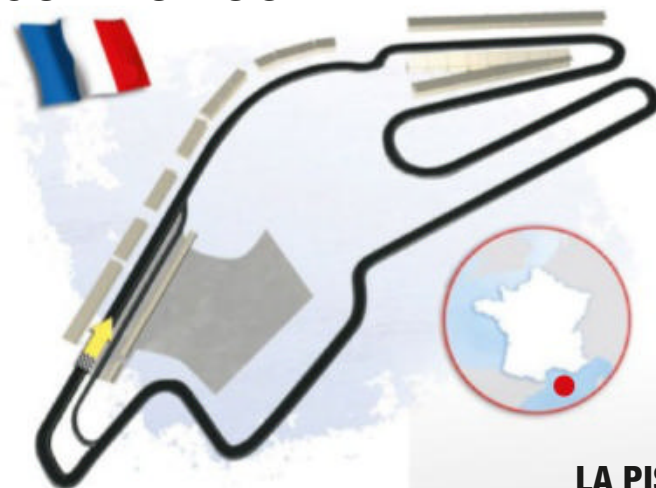
► Vainqueurs 2020

Moto3 :
 A. Arenas (E-KTM)
Moto2 :
 L. Marini (I-Kalex)
MotoGP :
 F. Quartararo (F-Yamaha)

5/ GP de France

16 mai

CIRCUIT DU BUGATTI



Paris : à 200 km
Où ? Le circuit Bugatti se trouve au Mans (72) à 200 kilomètres à l'ouest de Paris. L'autoroute (A10) sera gratuite pour les motos pendant la période du GP.
Contact : www.gpfrancemoto.com
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 4 185 m
Largeur : 13 m
Virages à droite : 9
Virages à gauche : 4
Ligne droite : 674 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'41"399
 (J. Masia-Honda-2020)
Moto2 : 1'36"188
 (F. Bagnaia-Kalex-2018)
MotoGP : 1'31"185
 (J. Zarco-Yamaha-2018)

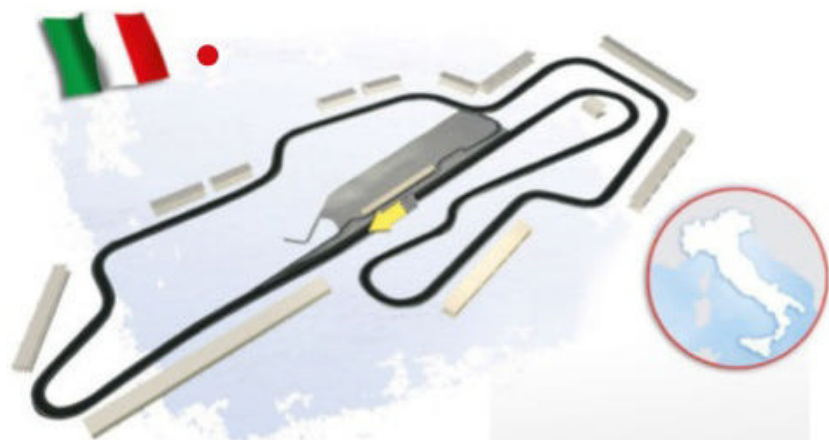
► Vainqueurs 2020

Moto3 :
 C. Vietti (I-KTM)
Moto2 :
 S. Lowes (GB-Kalex)
MotoGP :
 D. Petrucci (I-Ducati)

6/ GP d'Italie

30 mai

CIRCUIT DU MUGELLO



Paris : à 1 150 km

Où ? Le Mugello se trouve dans un triangle entre Florence, Bologne et Pise. En arrivant de Florence par l'autoroute A1, sortir à Barberino de Mugello. Le circuit est à 15 km.

Contact : www.mugellocircuit.it

À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à droite
Longueur : 5 245 m
Largeur : 14 m
Virages à droite : 9
Virages à gauche : 6
Ligne droite : 1 141 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'56"407

(T. Arbolino-Honda-2019)

Moto2 : 1'51"514

(M. Schrotter-Kalex-2019)

MotoGP : 1'45"519

(M. Marquez-Honda-2019)

► Vainqueurs 2019

Moto3 :

T. Arbolino (I-Honda)

Moto2 :

A. Marquez (E-Kalex)

MotoGP :

D. Petrucci (I-Ducati)

7/ GP de Catalogne

06 juin

CIRCUIT DE CATALOGNE



Paris : à 1 070 km

Où ? Le circuit de Catalogne se situe à 20 km au nord de Barcelone sur l'autoroute (à péages) qui descend de Perpignan. Prendre la sortie 13, direction Parets.

Contact : www.circuitcat.com

À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 4 727 m
Largeur : 12 m
Virages à droite : 8
Virages à gauche : 5
Ligne droite : 1 047 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'47"762

(T. Arbolino-Honda-2020)

Moto2 : 1'43"355

(L. Marini-Kalex-2020)

MotoGP : 1'38"680

(J. Lorenzo-Ducati 2019)

► Vainqueurs 2020

Moto3 :

D. Binder (RSA-KTM)

Moto2 :

L. Marini (I-Kalex)

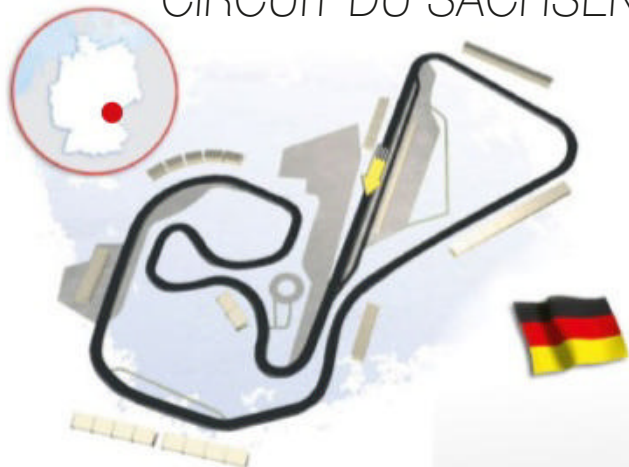
MotoGP :

F. Quartararo (F-Yamaha)

8/ GP d'Allemagne

20 juin

CIRCUIT DU SACHSENRING



Paris : à 950 km

Où ? Le Sachsenring se trouve à Hohenstein-Ernstthal, en Saxe, à l'est de l'Allemagne. Prendre la direction Chemnitz-Dresden par l'autoroute (gratuite) E40. Sortie n° 65.

Contact : sachsenring-circuit.com

À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 3 671 m
Largeur : 12 m
Virages à droite : 3
Virages à gauche : 10
Ligne droite : 700 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'26"044

(M. Ramirez-Honda-2019)

Moto2 : 1'23"426

(J. Navarro-Speed Up-2019)

MotoGP : 1'20"195

(M. Marquez-Honda-2019)

► Vainqueurs 2019

Moto3 :

L. Dalla Porta (I-Honda)

Moto2 :

A. Marquez (E-Kalex)

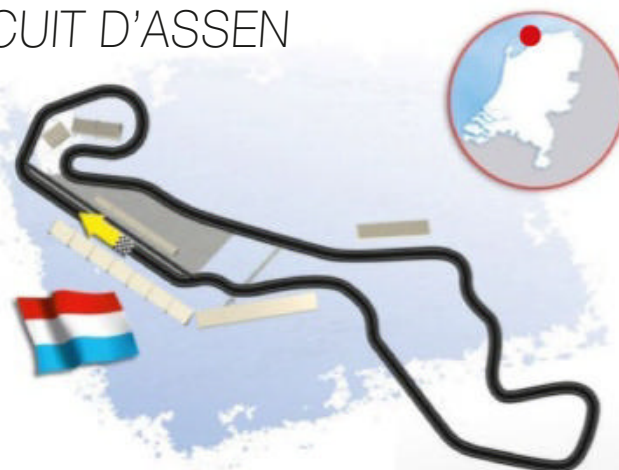
MotoGP :

M. Marquez (E-Honda)

9/ GP des Pays-Bas

27 juin

CIRCUIT D'ASSEN



Paris : à 610 km

Où ? Historiquement, la course se disputait le samedi du côté d'Assen, depuis 2016, c'est désormais le dimanche. Le circuit est situé à 2 km au sud-ouest d'Assen, dans le nord des Pays-Bas. Prendre l'A28 (gratuite), direction Groningen.

Contact : www.tt-assen.com

À la télé : Canal +

LA PISTE
EN DÉTAIL

Pole position : à gauche
Longueur : 4 542 m
Largeur : 14 m
Virages à droite : 12
Virages à gauche : 6
Ligne droite : 487 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'41"232

(N. Antonelli-Honda-2019)

Moto2 : 1'36"346

(J. Zarco-Kalex-2015)

MotoGP : 1'32"017

(F. Quartararo-Yamaha-2019)

► Vainqueurs 2019

Moto3 :

T. Arbolino (I-Honda)

Moto2 :

A. Fernandez (E-Kalex)

MotoGP :

M. Viñales (E-Yamaha)

10/ GP de Finlande

11 juillet

CIRCUIT DE KYMIRING



NOUVEAU GRAND PRIX

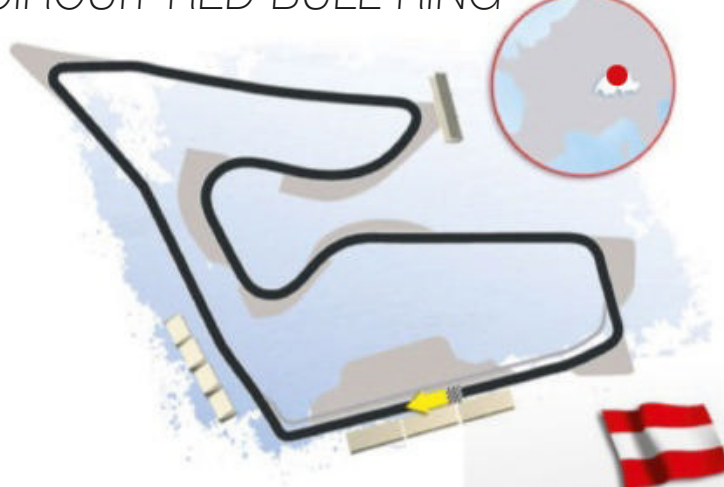
Paris : à 2 750 km
Où ? Le circuit de KymiRing se trouve sur la commune de Kausala, à 110 kilomètres d'Helsinki, la capitale finlandaise. Une belle promenade de début d'été pour les amoureux du Grand Nord.
Contact : www.kymiring.fi
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à gauche
 Longueur : 5 403 m
 Largeur : 15 m
 Virages à droite : 8
 Virages à gauche : 6
 Ligne droite : 636 m

11/ GP d'Autriche

15 août

CIRCUIT RED BULL RING



Paris : à 1 200 km
Où ? Le Red Bull Ring se trouve dans la commune de Spielberg, au nord de Graz.
Contact : www.projekt-spielberg.com/en
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à droite
 Longueur : 4 326 m
 Virages à droite : 6
 Virages à gauche : 2
 Ligne droite : 626 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'35"778
 (T. Arbolino-Honda-2019)
Moto2 : 1'28"681
 (R. Gardner-Kalex-2020)
MotoGP : 1'23"027
 (M. Marquez-Honda-2019)

► Vainqueurs 2020

Moto3 :
 A. Arenas (E-KTM)
Moto2 :
 J. Martin (E-Kalex)
MotoGP :
 A. Dovizioso (I-Ducati)

12/ GP de Grande-Bretagne 29 août

CIRCUIT DE SILVERSTONE



Paris : à 600 km
Où ? Silverstone se trouve à 130 kilomètres au nord-ouest de Londres par l'autoroute A (gratuite). Sortez à Milton Keynes. Le circuit est à 12 kilomètres à l'ouest.
Contact : www.silverstone.co.uk
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à gauche
 Longueur : 5 900 m
 Largeur : 17 m
 Virages à droite : 10
 Virages à gauche : 8
 Ligne droite : 770 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 2'11"631
 (T. Arbolino-Honda-2019)
Moto2 : 2'04"374
 (A. Marquez-Kalex-2019)
MotoGP : 1'58"168
 (M. Marquez-Honda-2019)

► Vainqueurs 2019

Moto3 :
 M. Ramirez (E-Honda)
Moto2 :
 A. Fernandez (E-Kalex)
MotoGP :
 A. Rins (E-Suzuki)

13/ GP d'Aragon 12 septembre

CIRCUIT MOTORLAND ARAGON



Paris : à 1 280 km
Où ? Le Motorland d'Aragon se trouve à une dizaine de kilomètres d'Alcaniz. En venant de France, contourner Barcelone par l'AP7. Quitter l'AP7 à Reus pour la N420 en direction d'Alcaniz.
Contact : motorlandaragon.com
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à gauche
 Longueur : 5 078 m
 Largeur : 15 m
 Virages à droite : 7
 Virages à gauche : 10
 Ligne droite : 968 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'57"066
 (J. Martin-Honda-2018)
Moto2 : 1'51"651
 (S. Lowes-Kalex-2020)
MotoGP : 1'46"635
 (M. Marquez-Honda-2015)

► Vainqueurs 2020

Moto3 :
 J. Masia (E-Honda)
Moto2 :
 S. Lowes (GB-Kalex)
MotoGP :
 A. Rins (E-Suzuki)

14/ GP de Saint-Marin 19 septembre

CIRCUIT DE MISANO

**Paris :** à 1 200 km

Où ? Le circuit est situé à 15 kilomètres au sud de Rimini, sur la côte Adriatique. Prendre l'autoroute A14 puis la quitter à la sortie « Cattolica », et suivre les indications Rimini.

Contact : www.misanocircuit.com**À la télé :** Canal +**LA PISTE EN DÉTAIL**

Pole position : à droite
Longueur : 4 226 m
Largeur : 14 m
Virages à droite : 10
Virages à gauche : 6
Ligne droite : 565 m

► **Tour le plus rapide****Moto3 :** 1'41"823

(J. Martin-Honda-2018)

Moto2 : 1'36"110

(S. Lowes-Kalex-2020)

MotoGP : 1'31"411

(M. Viñales-Yamaha-2020)

► **Vainqueurs 2020****Moto3 :**

J. McPhee (GB-Honda)

Moto2 :

L. Marini (I-Kalex)

MotoGP :

F. Morbidelli (I-Yamaha)

15/ GP du Japon 03 octobre

03 octobre

CIRCUIT DE MOTEGI

**Paris :** à 13 000 km

Où ? Motegi se trouve à 100 km au nord de Tokyo. Pas d'autre solution pour s'y rendre que de supporter 10 heures d'avion ! Le décalage horaire avec Paris est de + 8 heures.

Contact : www.twinring.co.jp**À la télé :** Canal +**LA PISTE EN DÉTAIL**

Pole position : à gauche
Longueur : 4 801 m
Largeur : 15 m
Virages à droite : 8
Virages à gauche : 6
Ligne droite : 762 m

► **Tour le plus rapide****Moto3 :** 1'56"443

(H. Ono-Honda-2016)

Moto2 : 1'49"961

(J. Zarco-Kalex-2016)

MotoGP : 1'43"790

(J. Lorenzo-Yamaha-2015)

► **Vainqueurs 2019****Moto3 :**

L. Dalla Porta (I-Honda)

Moto2 :

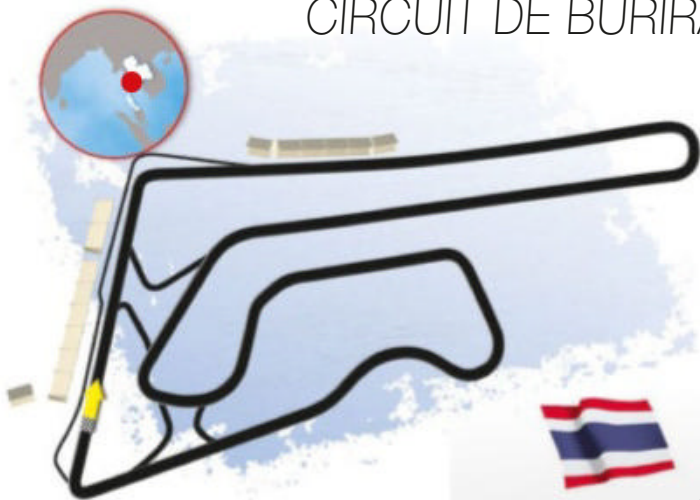
L. Marini (I-Kalex)

MotoGP :

M. Marquez (E-Honda)

16/ GP de Thaïlande 10 octobre

CIRCUIT DE BURIRAM

**Paris :** à 13 000 km

Où ? Buriram se trouve à 400 km à l'est de Bangkok. Il faut dix heures d'avion pour s'y rendre ! Le décalage horaire avec Paris est de + 7 heures.

Contact : www.bric.co.th**À la télé :** Canal +**LA PISTE EN DÉTAIL**

Pole position : à droite
Longueur : 4 600 m
Largeur : 12 m
Virages à droite : 7
Virages à gauche : 5
Ligne droite : 1 000 m

► **Tour le plus rapide****Moto3 :** 1'42"235

(M. Bezzecchi-KTM-2018)

Moto2 : 1'35"297

(A. Marquez-Kalex-2019)

MotoGP : 1'29"719

(F. Quartararo-Yamaha-2019)

► **Vainqueurs 2019****Moto3 :**

A. Arenas (E-KTM)

Moto2 :

L. Marini (I-Kalex)

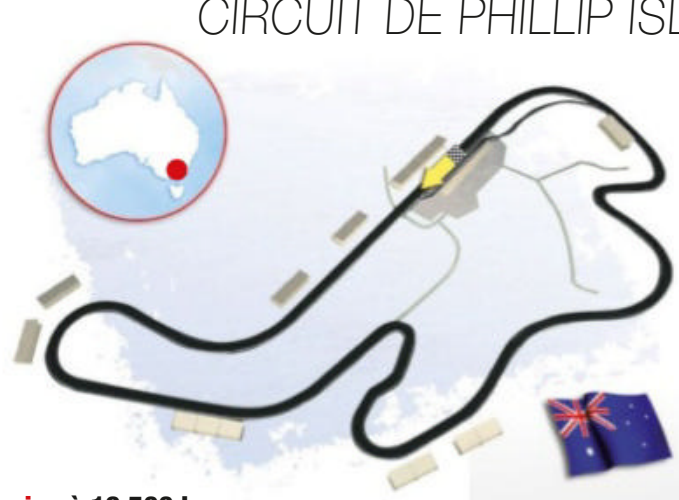
MotoGP :

M. Marquez (E-Honda)

17/ GP d'Australie 24 octobre

24 octobre

CIRCUIT DE PHILLIP ISLAND

**Paris :** à 19 500 km

Où ? Phillip Island se trouve sur une presqu'île à 140 km au sud de Melbourne, dans l'extrême-sud de l'Australie. Comptez 20 heures d'avion et + 9 heures de décalage horaire.

Contact : phillipislandcircuit.com.au**À la télé :** Canal +**LA PISTE EN DÉTAIL**

Pole position : à gauche
Longueur : 4 448 m
Largeur : 13 m
Virages à droite : 5
Virages à gauche : 7
Ligne droite : 900 m

► **Tour le plus rapide****Moto3 :** 1'36"050

(A. Marquez-Kalex-2014)

Moto2 : 1'32"470

(T. Rabat-Kalex-2014)

MotoGP : 1'27"899

(J. Lorenzo-Yamaha-2013)

► **Vainqueurs 2019****Moto3 :**

L. Dalla Porta (I-Honda)

Moto2 :

B. Binder (RSA-KTM)

MotoGP :

M. Marquez (E-Honda)

18/ GP de Malaisie 31 octobre



CIRCUIT DE SEPANG

Paris : à 12 000 km
Où ? Sepang se situe à 50 kilomètres au sud de Kuala Lumpur. Pas d'autre solution pour s'y rendre que de prendre l'avion. Le décalage horaire avec Paris est de + 7 h.
Contact : www.malaysiangp.com.my
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à gauche
 Longueur : 5 543 m
 Largeur : 25 m
 Virages à droite : 10
 Virages à gauche : 5
 Ligne droite : 920 m

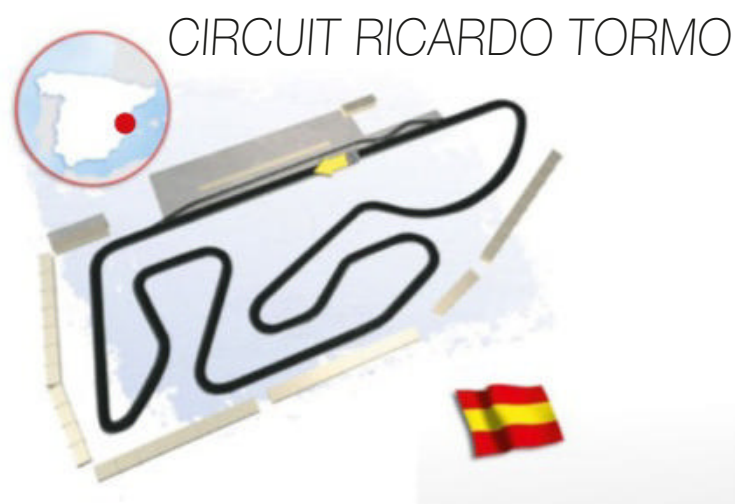
► Tour le plus rapide

Moto3 : 2'11"673
 (T. Suzuki-Honda-2019)
Moto2 : 2'04"769
 (B. Binder-Kalex-2019)
MotoGP : 1'58"303
 (F. Quartararo-Yamaha-2019)

► Vainqueurs 2019

Moto3 :
 L. Dalla Porta (I-Honda)
Moto2 :
 B. Binder (RSA-KTM)
MotoGP :
 M. Viñales (E-Honda)

19/ GP de Valence 14 novembre



CIRCUIT RICARDO TORMO

Paris : à 1 250 km
Où ? Le circuit est situé à 10 kilomètres à l'ouest de Valence (270 km au sud de Barcelone), à côté de Chiva. Suivre la N3 pour trouver l'entrée ornée des statues des grands champions espagnols.
Contact : www.circuitvalencia.com
À la télé : Canal +

LA PISTE EN DÉTAIL
 Pole position : à droite
 Longueur : 4 005 m
 Largeur : 12 m
 Virages à droite : 5
 Virages à gauche : 9
 Ligne droite : 876 m

► Tour le plus rapide

Moto3 : 1'38"286
 (D. Binder-KTM-2020)
Moto2 : 1'34"820
 (S. Manzi-MV Agusta-2020)
MotoGP : 1'29"401
 (J. Lorenzo-Yamaha-2016)

► Vainqueurs 2020

Moto3 :
 T. Arbolino (I-Honda)
Moto2 :
 J. Martin (E-Kalex)
MotoGP :
 F. Morbidelli (I-Yamaha)



Découvrir la piste, se perfectionner

Depuis des années, Riding Sensation vous propose des **journées de roulage** ainsi que des **coaching personnalisés** partout en France.

Que vous soyez débutant ou pilote aguerri, venez roulez avec Riding Sensation sur le circuit mythique de Magny-Cours !



Roulage (6 sessions de 20 minutes)

jeudi 13 mai 2021 (férié)
 dimanche 29 août 2021
 vendredi 1e octobre 2021
 samedi 2 octobre 2021
 dimanche 3 octobre 2021

GUY COULON

MOTOGP : 20 ANS POUR LE MEILLEUR...

2001-2020 : 3^E PARTIE

De son arrivée en MotoGP à son ultime victoire avec Miguel Oliveira, Guy Coulon a traversé deux décennies juché au plus haut niveau de la compétition.

Par Jean-Aignan Museau. Photos JAM et archives *Moto Revue*.





On avait laissé Guy en train de savourer le titre 250 d'Olivier Jacque en 2000, avant qu'il ne monte en catégorie reine à la charnière de la 500 et du MotoGP : « Il a même failli être le dernier pilote à remporter un Grand Prix avec une 500, s'il ne s'était pas fait couper en deux au dernier moment. » Pour autant, le Français n'a jamais d'étincelles avec la Yamaha M1 première mouture. « De toute façon, son objectif était d'être champion du monde 250. C'était encore une époque différente. Aujourd'hui, aucun pilote ne se projette dans une carrière en Moto2 ou Moto3, contrairement à des pilotes comme Cardus ou Pons qui, dans les années 90, ont fait l'intégralité de leur carrière en quart de litres. L'objectif à présent est de briller dans ces deux catégories pour accéder au MotoGP. » En 2004, OJ part se mettre au vert, il est alors remplacé par Marco Melandri. « Un animal pas facile à dompter. Mais il a fait ses premiers podiums avec nous alors qu'il arrivait de l'usine. Doué et rapide, son seul défaut était une absence totale de remise en question : s'il y avait un souci, c'était forcément de la faute de l'équipe, de la moto ou des pneus. Ce n'était jamais de sa responsabilité, un travers que l'on retrouve souvent avec les pilotes. » À la fin de la saison, l'Italien quitte le team français. Il est remplacé – soutien du cigarettier espagnol



oblige – par Ruben Xaus qui laissera surtout comme souvenir le fait d'avoir cassé 14 tableaux de bord et plus encore de motos. « Il est même tombé en suivant une voiture pendant un tournage », se marre encore Guy.

ZARCO BRILLE, C'EST LA FERVEUR AUTOUR DE TECH3

Le sponsoring tabac s'arrête : « On enchaîne avec la période Dunlop. » Le monomarque n'est pas encore de mise et le manufacturier anglais, qui règne en maître en 125 et en 250, rêve d'exploits en catégorie reine. Il s'offre Tech3 pour deux saisons. « La première année avec Carlos Checa, la seconde avec Tamada. Avec les Anglais de Birmingham, ça a été un peu compliqué au début. Mais ils avaient, comme toujours avec Dunlop, un excellent pneu avant. D'ailleurs, Checa ne tombe qu'une seule fois de la saison, et encore en slick sur le mouillé

en Australie. L'arrière était plus compliqué, ne serait-ce que parce qu'avec deux pilotes, nous étions incapables d'essayer tout ce qu'ils étaient en mesure de nous apporter ! » Checa, grâce à sa bonne saison, s'est ensuite retrouvé sur la Honda du team LCR qui était déjà une moto aboutie : « Un bon pilote, mais surtout un vrai gentleman. Ce n'est pas facile quand tu as sans cesse des produits différents à tester. Parfois, ça se passe bien. Parfois, non. Mais il ne nous a jamais rien mis dans la gueule. La classe », se souvient Guy qui regrette juste de ne pas avoir pu garder le pilote catalan une saison de plus. « Dans la durée, cela aurait pu être intéressant. » Après une année avec Tamada, l'aventure Dunlop se termine. Toseland prend le relais. « Il attaque la saison par quelques bonnes performances, mais à la fin, il décide que je ne travaille pas assez bien pour lui. » Il demande à bosser avec Gary Rinders pour la saison suivante. Ce sera un échec. Du coup, Guy récupère Colin Edwards. « Colin, c'est un peu une assurance-vie. Tu sais que tu ne vas pas être champion du monde mais chaque année, tu fais des premières lignes et tu récupères des podiums. On fait cinquième du championnat, ce qui est tout à fait remarquable lorsque tu vois qui il y a devant et qui il y a derrière. » En 2012, débarque Dovizioso, fraîchement remercié du HRC après avoir terminé la saison précédente en quatrième position.



1 Poussé par le sponsor espagnol de l'époque, Ruben Xaus effectue la saison 2005 chez Tech3. **2** Xaus a rendu folle l'équipe technique, Coulon en tête, en accumulant un nombre de chutes hallucinant.

3 L'époque Dunlop avec Carlos Checa. De bons résultats. **4** Toseland, ici en 2008, fut le seul pilote à demander à quitter Guy pour sa deuxième saison chez Tech3. Ses résultats tombent en chute libre.

La révolution du MotoGP

L'arrivée du MotoGP, et donc du moteur quatre-temps en remplacement des deux-temps, a bouleversé le métier. D'autant que l'évolution des règlements techniques a amené des contraintes de consommations et d'usure des machines : « *D'un coup, il a nous a fallu tout contrôler. Trouver des systèmes pour optimiser la consommation.* » Ce qui, petit à petit, a étendu la responsabilité du travail de « chef mécanicien » à d'autres membres de l'équipe : « *Aujourd'hui, nous avons des gens qui s'occupent d'interpréter les acquisitions de données, et donc de calibrer la puissance moteur en fonction de la consommation. D'autres qui définissent les stratégies de pneumatiques.* » Et au final, c'est à Guy d'orchestrer tout ça. « *Il faut savoir rendre son moteur agressif sur une sortie de virage, plutôt qu'au point de corde sur l'angle. Et ainsi, optimiser la consommation de carburation par rapport à la performance absolue. C'est toujours une question d'équilibre. C'est un peu compliqué. Tout est débroussaillé en amont, mais l'on peut demander au pilote d'essayer différentes maps (les cartographies, ndlr) dans un moment de la séance qui n'est pas considéré comme crucial. Et ajuster ensuite.* » On est loin du poteau métallique découpé pendant un Dakar pour réparer le châssis de la voiture d'assistance que Guy conduisait. Reste qu'il est certainement le seul ingénieur de piste à travailler, aujourd'hui, sans ordinateur. Pour autant, il n'a aucune nostalgie face à la façon d'exercer le métier il y a vingt ans : « *C'est beaucoup plus complet, beaucoup plus intéressant. Il nous faut aller chercher une tonne d'informations dont nous n'avons pas besoin avant.* » Un besoin lié à la place que tient désormais le moteur dans le comportement d'une moto : « *Une moto moderne, c'est un cheval à bascule et sans assistances, notamment à l'accélération, elle serait incontrôlable. S'il n'y a plus beaucoup de high-side, c'est justement grâce à l'électronique. Une bonne 500, ça faisait 170 chevaux. Une MotoGP, 300.* »

« Avec une moto qui devait bien être deux ou trois crans en dessous des Yamaha dont disposait l'usine, on termine quatrième ! » Une performance qui vaut à Dovi d'être propulsé pilote d'usine chez Ducati, en lieu et place de Rossi. Une nouvelle aventure commence ensuite pour Guy avec l'arrivée de Bradley Smith : « Ça se passe super bien. En 2015, il rentre 181 points, soit 1 de plus que la première année de Johann (Zarco) chez nous et Bradley termine sixième du championnat. Tous les points à prendre, il les prend. Un excellent rendement, avec le soutien de Randy Mamola durant les deux premières années. » En 2017, Smith est remplacé par Zarco : « Nous n'avions pas eu de pilote français depuis OJ... et c'est d'autant plus intéressant que Johann fait tout de suite des étincelles. Ce qui met un peu le bazar dans le team officiel Yamaha où certains pilotes n'acceptent pas de se faire taxer. La pression est forte, notamment dans l'entourage de VR46. Surtout qu'à côté, se trouve Folger, un garçon fantasque, avec des problèmes de santé, mais qui est incroyablement rapide. » Les résultats

de Johann sont remarquables : « Ce sont ses débuts, il s'adapte très vite à la moto et au fonctionnement des Michelin. Il a juste parfois du mal à contenir son impatience, ce que l'on a pu constater en 2019 chez KTM. Il sait qu'il peut arriver à un certain niveau mais il veut tout, tout de suite. Or, parfois, il faut savoir être patient. » L'engouement créé par les performances de Johann déclenche un véritable intérêt des médias et une formidable ferveur du public autour de Tech3 : « C'est plutôt agréable à vivre et ça crée une émulation certaine.

D'UNE YAMAHA RODÉE À UNE KTM LOURDE À PILOTER

Je pense d'ailleurs que Jacque n'aurait jamais obtenu son titre en 250 s'il n'avait eu Nakano pour le stimuler. Si tu n'as pas la capacité de gérer la pression engendrée par le surcroît de présence des médias, ou par ton voisin de box, tu n'as pas non plus celle pour gagner un championnat. De la même façon, l'excuse parfois évoquée du jeune âge d'un pilote, ou la présence

d'un hypothétique "gourou" sur le bord de la piste qui verrait des choses incroyables, tout ça, ce sont des artifices qui masquent un problème, qui ressurgira un jour ou l'autre dans la carrière du pilote en question. » Durant ces deux années, Guy pense à la victoire : « Forcément, lorsque ton pilote est en tête dans le dernier tour, tu ne peux qu'y croire. Impossible de dire ce qui se serait passé si nous avions disposé d'une moto d'usine à ce moment-là. Cela aurait pu nous emmener sur la plus haute marche du podium. D'autant que nous avions de bonnes motos qui n'étaient pas réglées par Yamaha. Ce n'est d'ailleurs pas une bonne chose pour une usine que de ne pas donner les mêmes pièces au team Factory et au team satellite, parce que si ce dernier se met à performer, les pilotes d'usine vont demander à revenir aux anciennes spécifications, et là, ça devient vite le bazar ! » C'est à ce moment-là que l'aventure Yamaha s'arrête. « Ils avaient certainement quelqu'un à placer rapidement et qui payait plus », répond évasivement Guy. L'époque KTM peut démarrer avec un nouveau pilote, Miguel Oliveira, et un

« JE VAIS AVOIR 66 ANS. IL Y A UN MOMENT OÙ IL FAUT LAISSER DES JEUNES AUX MANETTES »





1

1 Makato Tamada a fermé le ban de l'aventure Dunlop en MotoGP en 2007 avec une dix-huitième place au championnat.

2 et **3** Colin Edwards, à la fin des années 2000 et les 20 ans de Tech3, était comme une assurance-vie : « On ne gagnait pas, mais on était sûrs de monter sur quelques podiums dans l'année ! »



2



3

L'échec de la Mistral 610

Début 2009, la Dorna décide que la catégorie intermédiaire des Grands Prix se disputera avec des moteurs 600 quatre-temps en lieu et place des 250 2-temps. « Initialement, c'était prévu à l'échéance de 2011. Et finalement, c'est acté pour 2010. À six mois de la date butoir, on se retrouve à devoir fabriquer les motos pour deux pilotes, monter l'équipe, aménager un camion supplémentaire. On a roulé avec une première moto en décembre, et avec les deux début janvier. » Un boulot colossal : « En plus des machines, il faut aussi fabriquer les pièces détachées et surtout, figer le développement avant de lancer la production. Si tu t'es gouré, tu dois faire avec. » Avec Yuki Takahashi et Raffaele De Rosa comme pilotes, la première saison est faite de hauts et de bas. Une victoire, à la cinquième course, pour le Japonais. Des tombereaux de chutes pour l'Italien : « Ce qui ne nous facilite pas la tâche », peste encore Coulon. Bradley Smith prend le relais et s'offre plusieurs podiums. La moto n'évolue pas beaucoup : « C'est le problème lié au fait de ne faire sa moto que pour un seul team. Si tu es constructeur, que tu ne fais pas rouler de motos et que tu équipes plusieurs teams, au bout de quelques courses, tu as des infos pour apporter des modifications. Modifications qui nous sont également transmises. En revanche, si nous devons produire les modifs, nous devons jeter toutes les pièces que l'on remplace. Alors qu'un constructeur, lui, a justement tout intérêt à produire ce qui permet de faire avancer son projet, et ses finances. Et donc de développer de nouvelles pièces qui seront encore proposées à la vente. » Tech3 n'arrive pas à vendre la Mistral à d'autres teams : « Les pilotes veulent la moto qui gagne, avec des suspensions Öhlins et des freins Brembo. Nous, nous avons notre châssis avec des roues PVM, des freins Nissin et des suspensions Kayaba. Et ça, personne n'en veut. » En fin de carrière de la Mistral,

Tech3 s'équipe en échappements Sakura : « Ça allait très bien sur la Yamaha de MotoGP, c'était aussi performant sur le moteur Honda du Moto2. Au banc, c'était ce qui offrait les meilleures performances. Nos deux pilotes de l'époque se plaignaient de ne pas être bien en accélérations. Ils ont voulu le même échappement que le vainqueur. On s'est exécuté. Et finalement, après plusieurs passages au banc, on obtient un cheval de moins à peu près partout qu'avec nos Sakura. C'était moins bien, mais ils étaient satisfaits... » Ce qui bloque la commercialisation des Mistral : « La solution de facilité pour avoir la paix et offrir à son pilote la même chose que le gars qui gagne... et si tu ne gagnes pas, c'est donc de ta faute. » Simple et efficace. « Pour la dernière course de la Mistral en 2018, Rémy Gardner termine cinquième. Ce qui correspond à peu près aux résultats qu'il fait depuis, alors qu'il a plus d'expérience. » (Propos recueillis avant sa victoire au GP du Portugal, ndlr). Reste un parcours à l'expérience enrichissante : « On a fait 31 châssis, 50 bras oscillants, 90 réservoirs, 120 carénages. » Une véritable aventure industrielle, sachant que la plupart des motos roulent encore : « En CEV, pour des pilotes privés qui font des séances de circuit, chez des collectionneurs », confie Guy qui garde, non sans une certaine fierté, un œil attentif sur sa production.





1



2



3

Tech3 Classic

L'aventure Mistral s'achève au moment où les quatre-cylindres Honda sont remplacés par les trois-pattes Triumph. Guy lance Tech3, et ses ateliers, dans un nouveau domaine, celui de la restauration. Outre sa monstrueuse connaissance d'une grande partie de la production motocycliste — qu'elle soit de compétition ou de production —, son aisance avec la mécanique et son réseau de fournisseurs mais aussi de collectionneurs, Guy supervise avec beaucoup d'intérêt la naissance et la croissance de Tech3 Classic. De la reconstruction d'une roue arrière en magnésium sur une Münch Mammüt, à la préparation d'une 700 TZ pour des démonstrations sur les circuits des quatre coins de l'Europe, Guy se régale et débrouille des situations improbables pour le plus grand

bonheur des collectionneurs. « Aujourd'hui, il y a Laurent (qui a longtemps œuvré dans le team MotoGP, ndlr), épaulé par GuiGui (l'un des datas boys de Guy en Grands Prix, ndlr) et deux stagiaires, pour faire tourner la boutique. Je leur donne mon avis sur certaines choses que je connais mieux qu'eux, sur la façon de faire ou sur l'esprit à conserver dans une restauration. » En clair, il y passe une grande partie du (peu de) temps où il n'est pas sur les circuits : « Ce qui me plaît le plus sur une moto de course ancienne, c'est de voir l'évolution technique au fil des années. J'ai par exemple dépensé pas mal d'argent, et plus qu'elle n'en vaut, pour refaire une C 92, une 125 Honda bicylindre de 1959. C'est une deuxième main qui a été importée et homologuée directement par son acheteur

et livrée au port de Marseille. Visiblement, elle a connu un problème moteur et le remontage du joint de culasse a été fait à la patte à joint Patex. Ce qui a bouché le trou de remontée d'huile à l'arbre à came... et celui-ci a serré ! Elle est restée longtemps comme ça jusqu'à ce que je la récupère au milieu des années 80. À l'époque, la qualité de l'aluminium Honda est moyenne, en revanche, tout est goujonné en acier. Ça demande du temps à faire, du temps à monter mais à l'époque, au Japon, la main-d'œuvre n'est pas chère. Tout comme la selle qui est fabriquée avec des ressorts, comme un matelas, plutôt que dans un bloc de mousse. Au fur et à mesure apparaissent d'autres méthodes de fabrication plus simples mais qui sont rendues réalisables

grâce à un gros travail sur la métallurgie, avec des aluminiums plus solides, des perçages plus précis et des boulons à embases pour ne pas abîmer les carters. C'est une évolution sociologique. On y passe moins de temps parce que la main-d'œuvre coûte plus cher, donc on trouve des solutions. J'aime bien ça. Mais j'adore aussi restaurer des motos anglaises et rouler avec. Mais là, tu vois bien que la cabane va tomber sur le chien. C'est l'inverse. Dans les années 50, une anglaise, c'est la reine de la route. Il y a des motos magnifiques, très agréables à piloter, avec une puissance en adéquation avec le concept. Mais au lieu de faire évoluer la race, ils compriment les moteurs, grossissent les soupapes, dans la même machine... et si tu essayes d'utiliser toute la puissance, tu casses tout ! »



4

redoublant, Hafizh Syahrin. Mais c'est surtout la moto qui rend les premiers temps difficiles à aborder. Après une Yamaha parfaitement construite, rodée, connue, la KTM se révèle compliquée à travailler, lourde à piloter. « Il y a beaucoup de choses à essayer, on passe énormément de temps à démonter/remonter. » De leur côté, les Autrichiens travaillent d'arrache-pied. À partir de Spielberg, à la mi-saison, Tech3 reçoit des évolutions significatives : « On fait huit. À Silverstone, la course suivante, on est dans le Top 10 sur le sec. Puis il y a une chute : Johann percute Miguel. Ce dernier est blessé à l'épaule. La saison est terminée. »

« FINALEMENT, ON EST DES VEINARDS ! »

Avant même l'orage lié au Covid-19, la saison 2020 s'annonce pleine de chamboulements. « Dès les premiers essais, on voit que le nouveau cadre apporte beaucoup de choses, à commencer par un confort de travail qui nous permet de modifier des réglages non plus de séance en séance, mais de run en run. Et d'une moto très lourde, nous sommes arrivés à une machine très légère puisqu'en dessous de la limite de poids. On ne finit plus le travail au milieu de la nuit, et sauf chute,

nous ne sommes pas en retard pour l'apéro ! » Et puis il y a le long gel du premier confinement. « À Jerez, on commence par de difficiles conditions météo avec des températures très élevées. La première course est satisfaisante, avec un bon plan d'ensemble des KTM. À la deuxième course, on est encore mieux. Nous sommes 2^e sur la grille. D'ailleurs, à chaque fois qu'il y a deux courses consécutives sur le même circuit, nous sommes mieux à la deuxième qu'à la première. Preuve que la moto est jeune et qu'elle a encore besoin de roulages. » Ce qui est plus ou moins prévu dans le plan de marche imaginé au moment de la signature avec KTM : « On s'était bien dit qu'il nous faudrait être patients et que l'on ne gagnerait pas les premières années. Il y en a qui sont là depuis longtemps et qui n'ont jamais gagné. Et puis on progresse, on s'approche et là, tu te dis que c'est possible. » Nous sommes alors au Grand Prix de Syrté, sur le circuit de Spielberg. Miguel Oliveira offre à Guy sa première victoire en catégorie reine. Une victoire construite avec patience et hardiesse, dans un dernier virage aussi sec que piégeux, où il passe Miller et Espargaro avec maestria pour franchir la ligne d'arrivée avec 3/10^e d'avance sur la Ducati de l'Australien. Miguel, un gars attachant, brillant et discret. À croire que Guy les attire : « C'est surtout



Hervé Poncharal

« On se fait confiance. Ça ne m'intéresse pas de savoir si l'un ou l'autre va signer, et chez qui. Les ragots, c'est pas mon truc. Hervé me parle de son projet lorsqu'il est suffisamment avancé. Quand le Moto2 est apparu, Hervé a dit : "On va faire du Moto2." Eh bien, on a (j'ai, ndlr) fait une Moto2. J'ai choisi les options techniques. Lorsque chacun fait son boulot, c'est un gain de temps. Et lorsque nous sommes passés de Honda à Yamaha, ou de Yamaha à KTM, c'était assez judicieux de passer de 250 à 500, de basculer du 2-temps au 4-temps en cours de saison. Ça nous a permis d'être prêts pour la saison suivante. Des gens qui ne sont pas 100 % techniques font souvent considérablement avancer la technique puisqu'ils prennent des décisions sans en connaître tous les aboutissements, et c'est ensuite aux gens de la technique de se bouger pour y arriver. Lorsque le boss de KTM dit que le châssis sera en acier sur la MotoGP, eh bien, il s'avère que ce n'est pas stupide... Quand François Guiter dit aux ingénieurs de Renault de réaliser un 1500 Turbo pour gagner en Formule 1, c'est certainement lui qui a fait basculer tout le monde sur le turbo. Idem pour la Elf ou pour la six-roues de Tyrell. Les ingénieurs sont souvent trop carrés pour avoir ce genre d'idées un peu folles. »

1, 2 et 3 Du Moto2 avec la Mistral, en 2011 et 2012, avec six podiums à la clé, jusqu'à la M1 de MotoGP, avec une sixième place finale en 2015, Bradley Smith a effectué six saisons chez Tech3, dont quatre avec Guy comme chef mécano. **4 et 5** Remercié par Honda en fin de saison précédente, Andrea Dovizioso signe une campagne 2012 riche de 6 podiums et d'une quatrième place finale, égalant sa performance de l'année précédente lorsqu'il était au HRC.



5



qu'en MotoGP, il y a un certain nombre de personnages intéressants : Olivier Jacque, Shinya Nakano, Barros, Abe, Checa, Ellison, Colin, Toseland, Spies, Cal, Dovi, Smith, Johann avec qui on a fait les gros titres et Miguel avec sa KTM. Finalement, on est des veinards ! »

« PHYSIQUEMENT, ÇA N'EST PAS SI FACILE »

« Je vais avoir 66 ans. J'ai un tas de "merdières" à finir de remonter, pas mal à entretenir. J'ai aussi quelques motos avec lesquelles j'aimerais avoir le temps de rouler. Et puis, il y a un moment où il faut laisser des jeunes aux manettes. Parce qu'ils sont mieux formés à utiliser les outils modernes, qu'ils sont plus costauds et plus aptes à travailler. Il faut ajouter que physiquement, ce n'est pas si facile que ça. Partiellement, ou une partie de l'hiver pour faire la transition. Tout dépend aussi de la façon dont va se dérouler la saison prochaine : y aura-t-il des hospitalités ? La nôtre a été arrêtée toute l'année : quelle équipe aura-t-on pour s'en occuper ? Aura-t-on des gens capables de la monter ? Il y aura du schooling à faire ! » ■



1, 2 et 3 Au soir de sa dernière course en Moto2, à Valence en 2016, Johann Zarco, en compagnie d'Hervé Poncharal, Guy Coulon et Fellon père et fils, vient coller son numéro 5 sur la M1. Une association avec Guy qui durera deux saisons, avec six podiums en MotoGP, et qui déclenchera un formidable engouement du public. **4** Guy achève sa carrière de chef mécanicien avec Manuel Oliveira et deux victoires en MotoGP. **5** Ici, la dernière, à Portimao, pour l'ultime course du duo franco-portugais.



5

Les autres muses de Guy

Guy Coulon a d'autres muses. Et ses passions ne s'arrêtent pas, loin s'en faut, à optimiser des motos de course pour les faire gagner. On se souvient qu'au tout début de l'histoire, alors qu'il n'a que douze ans, il construit un karting de toutes pièces alors qu'il n'en a jamais vu un vrai de sa jeune vie. Concomitant avec la mise au point de la Honda RS d'Olivier Jacque au mitan des années 90, il se met en tête de fabriquer... un moteur. « En fait, dans les années 80, j'avais déjà réalisé un monocylindre, mais qui n'avait rien d'original. » Ce qui n'est pas le cas de celui-ci : « Un six-cylindres quatre-temps de 297 cm³, double arbre, quatre soupapes et six carburateurs, distribution par cascade de pignons... » Une envie née d'une démonstration effectuée en prologue d'un Grand Prix sur le circuit d'Assen par la Honda 6.

« J'avais dit aux jeunes mécanos de l'équipe d'aller l'écouter tourner. Ils sont rentrés en notant que le bruit était sympa, mais que deux heures après, il n'était plus dans l'oreille. Je leur ai dit que l'on avait qu'à en faire un, comme ça, on aurait le même bruit à la maison. » C'est ce qu'il fait : « Ce n'était pas si difficile : pour ne pas faire une copie du Honda, et aussi par facilité puisque je l'ai taillé dans la masse, je l'ai doté d'un refroidissement liquide. Comme les fonderies étaient encore coûteuses à l'époque, j'ai pris des culasses de 250 CBR que j'ai découpées et ressoudées ensemble puis j'ai tout réusiné. Ça, c'était long et compliqué. » Au passage, Guy crée un cadre en tube de titane « juste pour voir ce que ça faisait », dans lequel il l'a monté. Il a surtout tourné au banc, « où il a révélé un peu moins de 60 chevaux à 18 500 tr/min avec

un régime maxi à 21 500 tr/min ! Soit à peu près ce que devait faire le moteur Honda dans les années 60. » La GCT 306 L (GC pour "Guy Coulon", T pour "Tech3", 300 pour "300 cm³" environ, 6 pour "6-cylindres" et L pour "en ligne"), fabriquée entre 2000 et 2002, est à présent remise à côté d'un V4 de 1 000 cm³, monté dans un cadre en tôle d'aluminium, construit par Guy après le six-cylindres. « J'avais envie d'être confronté à la faisabilité de faire une MotoGP avec un V4. Et c'est là que tu te rends compte que c'est très compliqué de placer les accessoires, le banc d'échappement arrière notamment, qui passe près du réservoir. Beaucoup plus compliqué d'ailleurs que les quatre-cylindres en ligne que nous avions à l'époque qui étaient d'une extrême facilité. Dès que l'on veut changer quelque chose

sur un V4, il faut revoir la totalité de l'implantation des pièces. » Au point de penser qu'il n'y a pas d'avantages à utiliser un V4 plutôt qu'un quatre-cylindres en ligne : « Il suffit de regarder la grille de départ aujourd'hui : les Yamaha ont gagné le plus de Grands Prix cette saison, et la Suzuki est championne du monde. En tout cas, ce sont celles qui tournent le mieux et pourtant, Honda et Ducati ont produit des milliers de châssis. Et l'on ne peut pas dire qu'ils soient plus bêtes que les autres ! Tout comme KTM. Lorsque tu as trouvé le meilleur compromis sur un V4, il reste encore un petit déficit pour tourner. Si l'on parle d'aérodynamique, un quatre-cylindres en ligne n'est pas plus large qu'un V4. Sur un 4 en ligne, tu peux facilement ajouter les accessoires derrière, alors que sur un V, il faut les placer en bout de vilebrequin, ce qui élargit tout. »

QUI PEUT



MONDIAL SBK 2021

ARRÊTER REA ?

Une nouvelle fois favori à sa propre succession, Jonathan Rea s'est encore remis en question cet hiver pour progresser. Scott Redding et Toprak Razgatlioglu, considérés par beaucoup comme ses deux principaux adversaires, tenteront d'interrompre sa domination cette année. Pour cela, ils devront faire preuve d'une régularité exemplaire.

Par Valentin Roussel. Photos Gold and Goose.



C'est bien connu, la perfection se cache dans les détails. Jonathan Rea semble avoir fait de ce proverbe son mantra. S'il est devenu champion du monde Superbike pour la sixième fois d'affilée la saison dernière et qu'il s'est rapproché à seulement un petit succès de la barre symbolique des cent victoires depuis ses débuts dans la discipline, le Britannique n'est en effet pas le genre de garçon à rester les doigts de pied en éventail en admirant son armoire à trophées. Du coup, comme chaque hiver, le pilote Kawasaki a pris du recul pour analyser ses performances et son pilotage afin de voir où il pourrait grignoter encore quelques petits centièmes. À Jerez, lors des premiers essais hivernaux, il a par exemple essayé au petit matin, en statique, plusieurs positions dans le but de perfectionner encore la manière dont il se place derrière la bulle en ligne droite. Cette envie de progresser qui l'anime est sans doute l'un des principaux facteurs, en plus de son talent bien sûr, pouvant expliquer sa mainmise sur le Superbike. Cette année encore, la plupart du paddock le considère d'ailleurs une nouvelle fois comme le grand favori à sa propre succession. *« Il se régale vraiment sur sa moto, confie Fabien Foret, champion du monde Supersport en 2002, qui suit le phénomène depuis plusieurs années. Il a toujours la même motivation pour gagner, il est bien dans sa tête et physiquement. Il est aussi en osmose avec son équipe. Il sait donc très bien qu'il est le favori cette année mais il garde, comme d'habitude, les pieds sur terre. »* Pour tenter d'aller chercher une septième couronne d'affilée, il pourra, en plus, s'appuyer sur une toute nouvelle machine. Cette monture, Kawasaki ne l'a cependant pas remaniée de fond en comble par rapport au modèle précédent. Les ingénieurs japonais ont en effet procédé par petites touches en parvenant notamment à augmenter la puissance du quatre-cylindres en ligne et en ajoutant des ailerons au niveau de la face avant de la moto. Évidemment,



1 Scott Redding n'a qu'un seul objectif cette année : le titre ! **2** Le Britannique fera équipe avec Michael Ruben Rinaldi, promu dans le team officiel cette année. **3** Avec BMW, Michael Van der Mark débute une nouvelle aventure. **4** Loris Baz ne sera pas présent sur la grille en Mondial cette année. Le Tricolore, dont l'équipe n'a pas réussi à trouver le budget pour continuer en Superbike, a trouvé refuge aux États-Unis.

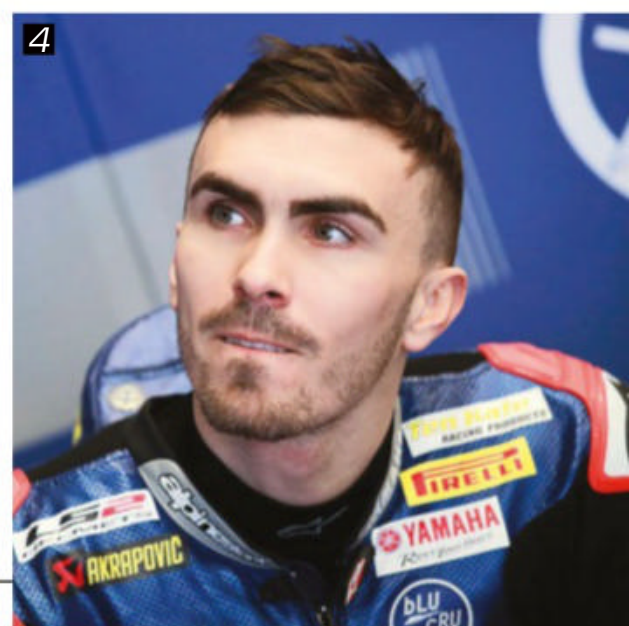
il est encore beaucoup trop tôt pour tirer un bilan définitif de ces évolutions, d'autant que les premiers essais, à Jerez et à Aragon, ont été perturbés par le mauvais temps. Cependant, les premiers retours semblent être positifs. Les pilotes disent par exemple qu'ils disposent d'une meilleure connexion avec l'avant dans les courbes rapides. Ils soulignent aussi la linéarité du moteur. Cette année, en tout cas, promet d'être particulièrement indécise.

LA MENACE REDDING

« On sait qu'il y a quelques clients, notamment Scott Redding et Toprak Razgatlioglu. Avec tout le respect que je dois aux autres pilotes, ce sont, à notre avis, les deux hommes susceptibles d'embêter un peu Johnny », avance Foret. Candidat au titre dès sa première saison en Mondial SBK, Redding a été pendant quelques courses une épine dans le pied de Rea l'année passée.

Mais le Britannique a ensuite perdu du terrain pendant la deuxième partie de la saison, même s'il a réussi à repousser le sacre de Rea jusqu'à la dernière course du championnat, à Estoril. Pour aller déloger le désormais sextuple champion du monde de la première place, le pilote Ducati sait donc qu'il devra se montrer extrêmement régulier. L'an dernier, c'est d'ailleurs une erreur en première manche à Aragon, où il était tombé, qui lui avait fait perdre le fil face à son compatriote. Garçon attachant et entier, le Britannique, qui ne cache jamais ses émotions, était ainsi revenu à son stand en larmes. *« Je savais que je venais de lui faire un putain de cadeau en tombant de la sorte, se souvient-il. Quand tu fais une erreur face à Johnny, c'est tellement difficile de lui reprendre des points par la suite... Il est très régulier et très intelligent. »* Sa stratégie, cette année, est limpide. Il dit : *« Il faut que je sois le plus constant et le plus compétitif possible. Je dois répondre présent à toutes*

« IL SAIT QU'IL EST LE FAVORI MAIS IL GARDE, COMME D'HABITUDE, LES PIEDS SUR TERRE » F. FORET





les courses, quelles que soient les conditions. » Rea est en effet une machine qui ne commet pratiquement jamais d'erreurs. Pour preuve, il ne compte que deux petits résultats blancs sur les trois dernières saisons.

LE DANGER TOPRAK

Ses adversaires savent donc très bien que, avec lui, la moindre faute est pratiquement interdite. Toprak Razgatlioglu connaît lui aussi parfaitement les contours du problème que pose Rea, année après année. Le Turc, que Rea a aidé à ses débuts en Superbike en lui filant parfois sa roue pendant des séances d'essais, a cependant pris aujourd'hui de l'épaisseur et une autre stature : celle d'un candidat au titre. Pour se glisser dans cette posture, le protégé de Kenan Sofuoglu a beaucoup changé. Par exemple, il s'astreint désormais à une véritable préparation physique. Il y a quelques mois encore, il était

pourtant loin d'être un féru des salles de sport. Cette année, il bénéficiera également d'une saison d'expérience avec la Yamaha. La dernière version de la R1, qu'il a pu essayer à Jerez, lui a d'ailleurs donné satisfaction. « Il était content de la façon dont la moto s'arrêtait. Il a aussi noté une amélioration sur la manière dont elle tourne, confirme Phil Marron, son chef mécanicien. Cette année, quand nous serons dans un bon week-end, nous devons prendre le maximum de points. Mais nous devons aussi le faire quand nous connaissons un week-end plus délicat. C'est mon souhait et je pense sincèrement que nous pouvons y arriver. Surtout, cette manière de faire nous permettrait de nous retrouver en bonne position pour le championnat. » Redding et Razgatlioglu ont la vitesse pour gagner. Pour tenter de ravir le titre à Rea à la fin de l'année, ils devront toutefois se montrer extrêmement réguliers. Une tâche ardue mais pas impossible. Que la saison commence. ■

5 Toprak Razgatlioglu est l'un de ceux qui peuvent aller déloger Rea de la première place. **6** et **8** Alvaro Bautista et Leon Haslam chercheront à monter sur la plus haute marche du podium au guidon de la CBR officielle. **7** Après des premiers essais prometteurs, Lucas Mahias sera l'un des garçons à surveiller de près. **9** Christophe Ponsson sera le deuxième Français sur la grille. **10** Garrett Gerloff risque de faire retentir l'hymne américain cette année ! **11** Chaz Davies a remplacé Rinaldi chez GoEleven. **12** Selon Florian Marino, son coach, Alex Lowes pourrait créer la surprise cette saison.



LUCAS



Lucas Mahias, ici à l'entraînement fin janvier sur le circuit d'Alès, au guidon d'une ZX-10R de série.

MAHIAS

À LA CONQUÊTE DU SUPERBIKE

Atypique, le parcours de Lucas Mahias mérite le détour. Du stunt aux titres de champions du monde d'endurance et de Supersport, il sera notre meilleur représentant en WSBK cette saison. Avec la volonté de marquer les esprits. Comme il l'a toujours fait.

Par Jean-Aignan Museau. Photo JAM et archives.



S'il y a bien une chose sur laquelle tout le monde tombe d'accord lorsqu'on aborde le cas de Lucas Mahias, c'est sur son pur talent de pilotage. Mais avant qu'il ne s'exprime au plus haut niveau, le parcours n'a pas été simple : « *Je n'avais pas un rond.* » La famille est passionnée de moto et les virées en sportives rythment les week-ends. « *Je les voyais partir et revenir. Je dévorais les canards chaque jeudi. Jusqu'à connaître mieux qu'eux les dernières news, autant sur le sport que sur le produit. Et je saoulais tout le monde !* » La course le passionne au point qu'il bricole des sliders qu'il colle sur ses jeans, des sliders... en bois afin de faire frotter les genoux lorsqu'il conduit son vélo. Sa passion pour les deux-roues est aussi forte que sa détestation de l'école : « *Je ne foutais rien. C'était une punition.* » Ce qui pousse père et fils à ne

pas s'adresser la parole pendant six ans... Un rapport avec l'univers scolaire qui change totalement lorsque l'ado Mahias intègre un CAP de mécanique moto en sortie de troisième. L'apprentissage est une véritable révélation et Lucas devient rapidement premier de la classe. Pierre Mouneu, qui dirige la concession où il fait ses gammes, le prend sous son aile et lui fait connaître ses premiers émois enduristiques. Bien sûr, sans que la famille n'en sache rien. En parallèle, Lucas se monte un scooter et se prend de passion pour le stunt. « *Comme tout se faisait en cachette de mon père, ma mère me couvrait pour tout. Lorsque je rentrais tout frotté, j'allais directement dans ma chambre : ma mère comprenait qu'elle devait me rejoindre... avec le mercurochrome.* » Au CAP, il rencontre Sébastien Andaluru. « *Il faisait de la vitesse. C'est lui qui m'a suggéré de venir m'essayer au pilotage à Pau. Je n'avais jamais pensé cela possible.* »

Il rentre au magasin et demande à Pierre s'il n'y a pas une moto avec laquelle il pourrait se frotter sur circuit. Son boss lui indique une ancienne 500 Kawasaki ER-5 de moto-école stockée au fond de l'atelier : « *Tu la prends, tu la payeras plus tard.* » Dans la foulée, Pierre lui parle d'un stage le lundi suivant, organisé par l'un de ses potes : « *C'est bon, j'ai appelé Serge, tu peux venir.* » Serge Nuques, le touche-à-tout de la moto française également connu pour être le preux Chevalier de Groland, se souvient encore de ce jour de la fin 2007 : « *Quand, au premier stage où il est venu, je l'ai vu poser le genou par terre, qu'il réalisait à la lettre tout ce que je lui conseillais de faire, je me suis dit qu'il grimperait un jour ou l'autre sur le podium d'un championnat du monde.* » Cette prophétie se confirmera quelques années plus tard, et la rencontre entre les deux hommes marque le début d'une longue amitié. « *C'est surtout beaucoup plus tard, lorsque j'ai moi-même commencé à donner*

« QUE TU FASSES, OU PAS, DE BONS
RÉSULTATS NE T'ASSURE PAS
AUJOURD'HUI D'AVOIR UN GUIDON »

Mahias n'aime pas sourire sur les photos. Même après une belle journée de dirt sur la piste Drive Control de Monteils (30) gérée par le pilote automobile Stéphane Sarrazin.



des stages de pilotage, que j'ai compris pourquoi Serge s'était autant investi dans ma carrière. C'est si rare de tomber sur quelqu'un qui écoute et s'exécute », affirme Mahias.

« LAISSE-MOI DEUX JOURS ET JE TE RAPPELLE »

Toujours en mode débrouille, il fait ses premières armes en course de la Michelin Power Cup au Promosport, fait son apprentissage avec trois fois rien, et accuse quelques pelles monstrueuses, comme celle du Mans où il s'envole à 240 dans la courbe Dunlop parce qu'il ne savait pas comment chauffer les pneus dans le tour de formation. Quelques semaines plus tard, il casse le moteur de sa R6 après une chute à Carole. Prêt à reprendre la route, Peter Polesso lui propose de démonter un moteur sur sa machine de secours afin qu'il puisse quand même disputer la course. Il termine sa première saison à la quatrième place.

« Tous les pilotes qui sont en Promosport y restent durant des années, ce n'est pas médiatisé, il y a peu d'avenir. » Après réflexions et calculs, la paire décide de se lancer dans le Challenge Pirelli qui se déroule dans le cadre du championnat de France Superbike. Lucas enchaîne les pole positions et les victoires, et à l'exception d'une chute au Vigeant, il fait carton plein. *« Là, on se dit qu'avec le titre en Pirelli 600 et une telle domination, on va trouver un guidon officiel... »* Mais ça ne le fait pas. Aujourd'hui encore, il soupçonne une sélection au faciès où ses éternelles facéties ne donnent pas gage de sérieux. À une semaine du coup d'envoi du championnat de France 2011, il décroche son téléphone : *« Laisse-moi deux jours et je te rappelle »*, lui répond celui qui l'a déjà dépanné à Carole quelques années auparavant. Finalement, Polesso lui prépare sa moto qui entame une troisième saison, et lui offre

une place dans sa structure. Après sa victoire de la finale du CEV et celle de l'ouverture du championnat de France, Lucas est certain qu'on va lui proposer quelque chose. Rien. *« J'ai roulé toute l'année avec des bouts de ficelle en donnant trois ronds à Peter... alors que lui me fournissait les meilleures pièces qu'il s'était offertes pour sa moto ! »* Il termine neuvième du championnat en tombant une quarantaine de fois et en développant la technique de ne pas lâcher la moto pour éviter les dégâts irréversibles. À l'automne, Louit Motos lui propose de tester leur moto en vue de disputer les 24 Heures du Mans. Il pulvérise la Kawa toute neuve. Son aventure s'arrête là, bassin cassé. 2013 est une année avec quelques piges en championnat de France. Pendant l'hiver, il se met au sport et perd 9 kilos en un mois. Il travaille aussi ses chutes à répétition. *« J'allais m'entraîner tous*





les jours sur une piste de karting avec une Yamaha 125 YZF, comme celle avec laquelle Zarco s'entraînait. J'enchaînais deux séances de 30 tours en m'obligeant à garder le chrono de chaque tour dans une fourchette de 3 dixièmes de mon meilleur temps. Et en cas de chute, je terminais le temps de roulage par de la course à pied. Ce que je déteste le plus. » C'est Marc Fontan qui l'accueille dans le team Dark Dog. Lucas gagne les douze manches du championnat de France millésime 2014. Il franchit un cap : « C'est la première fois que je me retrouve dans une équipe où je n'ai qu'à me concentrer pour rouler. » Martial Garcia, fin connaisseur de la course moto, décide d'aligner son champion à l'étape française du championnat du monde de Supersport. Deuxième chrono sur le sec, il chute en course sous la pluie alors qu'il était troisième. « Je me dis une nouvelle fois que j'ai encore raté la chance de ma vie. Mais au moment de faire mon sac, les Russes de DMT viennent me proposer une troisième

moto afin que je puisse rouler au Qatar. Je leur dis que je n'ai pas d'argent, ils me répondent qu'ils s'occupent de tout. » Aux avant-postes tout le week-end, il termine quatrième de la course. Intermoto, le team Kawasaki tchèque, s'intéresse à lui. Mais l'année 2015 commence par une succession d'annulations des tests prévus. À part une séance qu'il a financée en empruntant une moto, Lucas ne connaît pas la machine lorsqu'il monte dans l'avion vers l'Australie.

« MON BUT, C'ÉTAIT DE REPARTIR À ZÉRO »

« L'équipe n'était pas top. En fait, avec Garcia, j'étais en championnat de France avec une équipe de Mondial. Avec Intermoto, c'était l'inverse. » À cinq tours de la fin, alors qu'il est troisième, son pneu arrière part en lambeaux et le contraint à l'abandon. En Thaïlande, il termine quatrième. « Le carnage a commencé après. Les billets

d'avion arrivaient au dernier moment, il n'y avait plus de pièces pour les motos. Jusqu'à ce que le team disparaisse... » Une nouvelle fois à pied, il se fait débaucher par Léo Favasuli qui a repris MG Compétition. L'Italien part en sucette et le team commence à battre de l'aile jusqu'à plier bagage à la troisième course de la saison, sans même en avoir disputé une. Lucas rebondit sur une machine privée avec laquelle, en compagnie de son pote Gregg Black, il termine 4^e aux 24 Heures du Mans. Dans la foulée, il reçoit une proposition de Pedercini pour remplacer Sylvain Barrier sur la Kawasaki du SBK mondial. Il marque des points à deux reprises à Assen. La course suivante, il se blesse à Imola. C'en est fini. 2016 : cap sur l'endurance. Avec la Suzuki du team privé R2CL, il monte sur la deuxième marche du podium des 24 Heures du Mans. Il termine la saison avec le GMT et devient ainsi champion du monde d'endurance. Le team GRT l'embauche pour 2017, et avec la



1



2



3

1 Les premiers essais de la moto de Superbike, sur le circuit de Jerez en novembre dernier, ont été abordés par Lucas avec prudence...

2 ... contrairement à ceux d'Alès où il a fini par se faire piéger par les basses températures du mois de janvier.

3 Ici, avec Loïc Voilliot, responsable du circuit d'Alès, endroit que de plus en plus de pilotes fréquentent l'hiver.

Yamaha officielle, Mahias fait un sans-faute et décroche le titre mondial en Supersport. En 2018, il doit se contenter du titre de vice-champion. Et surtout, les portes du team Superbike Yamaha semblent vraiment fermées. Pour 2019, il fait le pari de changer de crémerie et se retrouve au guidon d'une Kawasaki moins performante sur le papier. Le début de saison est laborieux, et Lucas peine à trouver ses marques. Fabien Foret, qui œuvre comme observateur pour Rea, l'aide à débloquer la situation et Lucas signe une deuxième moitié de saison tout à fait honorable. Tout comme 2020, où il décroche le titre de vice-champion avec huit podiums et deux victoires. C'est le moment du grand saut vers le Superbike, qu'il approche avec beaucoup de recul et de prudence, et décide de ne pas s'appuyer sur son expérience avec une 1000, en 2015, qui lui avait pourtant permis de décrocher son premier titre mondial en endurance. « Je n'ai pas voulu arriver en me disant

que je savais faire de la moto et que tout allait bien. Mon but, c'était de repartir à zéro, comme si je ne savais rien faire. Avec une superbike, il y a pas mal de points à reprendre. Aller vite, c'est facile. Aller très vite, c'est beaucoup plus compliqué. Et particulièrement avec la Kawasaki. Il y a des marques, je pense à Yamaha, où lorsque tu passes de la 600 à la 1000, les similitudes sont nombreuses. En revanche, avec la Kawa, la fenêtre est bien plus étroite. Naturellement, tu as envie de garder de la vitesse de passage. Dans ma tête, pour aller vite sur un circuit, il faut entrer le plus vite possible afin d'en sortir le plus rapidement. Et pour s'en extraire rapidement, il faut que la moto délivre le plus de puissance, le plus tôt possible, et il faut donc passer très peu de temps sur l'angle. C'est exactement ce que l'électronique t'empêche de faire. Il faut donc revoir la coordination entre la poignée de gaz, l'accélération et la trajectoire.

La difficulté n'est pas de reproduire le phénomène sur un ou deux tours, mais sur la totalité d'une course sans, machinalement, revenir à ce que tu sais faire depuis le début de ta carrière. »

« C'EST À MOI DE M'ADAPTER À LA MOTO. PAS L'INVERSE »

À ce stade dans la catégorie, la démarche du pilote de 31 ans est saine : « Je ne suis rien en Superbike. Un vrai bleu. J'ai donc demandé à mon équipe technique de me mettre les réglages qui fonctionnent avec Rea. C'est ensuite à moi de m'adapter à la moto. On ne va pas commencer à faire l'inverse. J'ai pour l'instant trop de paramètres à analyser avant de donner mon avis. » Autant dire que là, l'humilité est de mise. « Bien enfoui dans mon esprit, j'ai des objectifs. Je les garde pour moi, et je ne veux même pas y penser. Je suis habité par plusieurs personnalités, je ne m'autoriserai à laisser sortir celle-là

En plus de l'enduro, Lucas ne dédaigne pas quelques roulages en dirt, où il a un bon coup de guidon.

« J'AI ASSEZ D'EXPÉRIENCE POUR SAVOIR QUAND JE NE MAÎTRISE PAS LE SUJET »

qu'au bon moment, sinon, elle va pourrir toutes les autres ! », dit-il ne se marrant. Mais quelles sont ces différentes personnalités ? « Si je te le dis, c'est ma psy qui ne va pas être contente ! L'objectif réel, c'est juste la progression. À chaque fois que je monte sur la moto, je progresse un peu plus. Au fond de moi, je sais que je n'ai pas envie de terminer dernier tous les week-ends. Sinon, je vais péter un plomb, mais monter petit à petit les échelons, sans brûler d'étapes, sans se faire mal bêtement, c'est ça, la clé. J'ai désormais assez d'expérience de la course pour savoir quand je ne maîtrise pas le sujet. » La trajectoire de Toprak (Razgatlioglu), qui au sortir de sa carrière en Supersport, a eu le même guidon que Lucas chez Pedercini, n'est pas pour lui déplaire : « Il est monté une fois sur le podium. C'est ce que j'aimerais faire : monter au moins une fois sur le podium. » Si le contrat avec Pedercini n'est que d'un an, l'option pour la deuxième année est actée : « Aujourd'hui, il n'y a plus de contrat de deux ans et si je ne mets pas la moto dans les grillages à chaque sortie, et si je n'agresse pas mes mécanos toute la journée, il devrait ne pas y avoir de problème pour faire les deux saisons. » Lucas table aussi sur la confiance qui s'est établie cette saison avec l'équipe italienne : « Ils ont bien vu qu'une partie importante de ma réussite résidait dans le fait d'être serein et libéré. Ils ont également pris en compte l'importance des deux ans de contrat, et

les compromis que j'ai faits en acceptant un salaire nettement inférieur. » Le team l'a bien compris et s'ils ont pu baisser son salaire, en revanche, « pour le contrat de deux ans, ils n'ont rien pu faire », ponctue Lucas dans un franc éclat de rire. Un moyen aussi de souligner que le marché de pilotes en Superbike mondial est aujourd'hui extrêmement tendu : « Loris Baz n'a pas trouvé de guidon en WSBK. Pas plus que Chaz Davies qui était encore pilote d'usine Ducati il y a peu. Ou même Eugene Laverty... Mais d'un autre côté, ça veut dire qu'ils vont chercher des pilotes dans d'autres catégories. Que tu fasses, ou pas, de bons résultats ne t'assure pas d'avoir un guidon.

« CHEZ KAWASAKI, TOUT EST FOCALISÉ SUR LA COURSE »

Un mec comme Davies qui a fait des podiums, voire des victoires, se retrouve à pied cette saison. Et sur un week-end parfait, Rinaldi réussit à lui prendre sa place. C'est un peu le coup de poker qui prévaut aujourd'hui. » Lucas avoue également avoir pas mal composé pour en arriver là, lui qui fait le boulot seul, sans l'appui d'un manager. « Lorsque j'ai fermé la porte à Yamaha, alors que j'avais été champion du monde avec eux, et que je me suis dirigé vers Kawasaki l'an dernier, je savais qu'il y avait la moto, et une bonne moto, de Superbike dans le team. Mon arrivée dans la catégorie

est le fruit d'un travail entamé il y a presque trois saisons. » Seule déception à ce jour, Fabien Foret, qui lui avait beaucoup apporté lorsqu'il doutait en début de saison dernière, pourrait ne pas être à ses côtés cette année, à la demande de Jonathan Rea pour qui Lucas devient un adversaire direct. « C'est une déception, mais on essaye de trouver une solution, tout n'est pas complètement mort », se plaît-il à espérer. L'année 2021 s'annonce encore très dense sur le plan du calendrier. « Cela dit, la saison démarre beaucoup plus tard que d'habitude. Ça me laisse plus de temps pour décompresser et ça va me permettre de subir une intervention chirurgicale pour résoudre mes problèmes de syndrome des loges. » Mais aussi de se remettre d'une chute, piégé par le froid sur le circuit d'Alès où, mi-janvier, il s'est fait une triple fracture de la clavicule. La saison sera aussi plus intense : « Comme en 2020 où nous avons enchaîné les courses. Et ça me plaît. Ça donne un rythme soutenu où l'on reste concentré tout le temps. Ça favorise aussi beaucoup la cohésion d'une équipe. On n'a pas de longues périodes d'interruption qui obligent à recréer du lien à chaque retrouvaille. » D'autant que Lucas apprécie particulièrement l'ambiance qui règne chez les Verts : « J'étais bien chez Yamaha avec mon équipe technique. Mais ici, c'est encore un cran au-dessus. Chez Kawasaki, tout est sain, tout est focalisé sur la course et sur la performance. » ■

ABONNEZ-VOUS À **GP RACING**

MOTOGP
SUPERBIKE
ENDURANCE
100% SPORT

RACING

GP RACING

1 AN - 5 NUMÉROS

VERSION PAPIER
+
VERSION NUMÉRIQUE

39 €

seulement
au lieu de ~~69,50 €~~ !

44%
DE RÉDUCTION !



BULLETIN D'ABONNEMENT

À renvoyer accompagné de votre règlement à : GP Racing – Service Abonnement – 45 av. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex – Tél : 03 44 62 43 79

⊕ simple ⊕ rapide, abonnez-vous en ligne sur: boutiquelariviere.fr

► Je choisis mon offre d'abonnement:

- ☐ **OPTION 1** 1 an 5 n° en version papier et numérique au prix de **39 €**
au lieu de ~~69,50 €~~ *
- ☐ **OPTION 2** 2 ans 10 n° en version papier et numérique au prix de **66 €**
au lieu de ~~139 €~~ **

► Je choisis de régler par:

- ☐ Chèque bancaire à l'ordre de **GP Racing**
- ☐ Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

N°

Date d'expiration Cryptogramme

Date et signature obligatoires

► Mes coordonnées:

GPRP36

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Tel :

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

► E-mail* (en majuscules) :

- ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de GP Racing.
- ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles proposées par les partenaires de GP Racing.

Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont collectées et utilisées à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse mail sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. En application de la réglementation applicable, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par courrier à Editions Larivière - service abonnements 9 allée Jean Prouvé 92587 Clichy cedex, en justifiant de votre identité. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.com. * Champs obligatoires. ** Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2021.

GARRETT GERLOFF LE NOUVEAU

Quasiment inconnu du grand public en début de saison dernière, Garrett Gerloff est parvenu, en seulement quelques mois, à se faire un nom grâce à ses trois podiums en Mondial Superbike et à son brillant remplacement de Valentino Rossi pendant une journée à Valence en MotoGP. L'Américain est aussi un garçon au grand cœur. Portrait.

Par Valentin Roussel. Photos Gold and Goose.



“KID” !





Pendant plusieurs semaines, l'année dernière, Garrett Gerloff a épluché les petites annonces sur le Net. Fraîchement débarqué en Europe, il lui fallait en effet trouver une fourgonnette pour se déplacer afin de s'entraîner autour de son nouveau domicile, du côté de Barcelone. En plus de ses propres recherches, il a également mandaté deux ou trois de ses copains pilotes pour tenter de glaner quelques informations supplémentaires sur le marché. À force de pages ouvertes et de coups de téléphone, l'Américain a finalement réussi à trouver son bonheur en acquérant un Nissan Primastar, le pendant nippon de notre Renault Trafic. Rapidement, le véhicule, à la couleur beige peu esthétique, reçoit tout le fourbi de son nouveau propriétaire. On y trouve, pêle-mêle, sa bécane de cross, sa mini-moto, son vélo, ses bottes, ses maillots, ses cuirs,

ses casques, ou encore ses sliders. Bref, la panoplie complète est là. Affichant déjà fièrement plusieurs centaines de milliers de kilomètres au compteur à l'achat, le moulin en a depuis accumulé plusieurs dizaines d'autres. Gerloff, en effet, ne va pas seulement sur les terrains de cross avec son fourgon. Il l'utilise pour se rendre sur les courses, à l'image de ce qu'il faisait déjà aux États-Unis, où il enchaînait des centaines de miles pour aller d'un circuit à l'autre. Du coup, se lever à six heures du mat' pour traverser toute la péninsule ibérique dans le but d'arriver en début de soirée à Estoril, au Portugal, pour la dernière épreuve de la saison, ne le gêne pas vraiment. C'est même quelque chose qu'il adore et qui, aussi surprenant que cela puisse paraître, lui permet de commencer à stimuler son esprit avant qu'il ne monte sur sa moto. Il explique : « Je sais que c'est quelque

chose de marrant aujourd'hui, de voyager comme ça. Mais, sincèrement, c'est un truc que j'aime énormément. Quand tu voyages en avion, c'est tellement différent. Tu dois être à l'aéroport à une heure bien précise, tu dois être à l'embarquement à une autre heure et dans l'avion à tel moment... Là, avec mon van, je peux y aller à mon rythme. Je peux ainsi penser plus librement sur la course à venir et commencer à me préparer mentalement. Voyager de la sorte, c'est quelque chose qui me relaxe. C'est pour ça que j'adore ça ! »

POLI, RESPECTUEUX ET PRÉVENANT

Gerloff, de toute façon, n'est pas vraiment le genre de garçon à se prendre la tête. Les voitures de luxe, les villas à trente-cinq pièces avec des dizaines de filles

« LE VRAI LUXE, C'EST LA RELATION QUE J'AI AVEC MA FAMILLE ET MES AMIS »



2



3

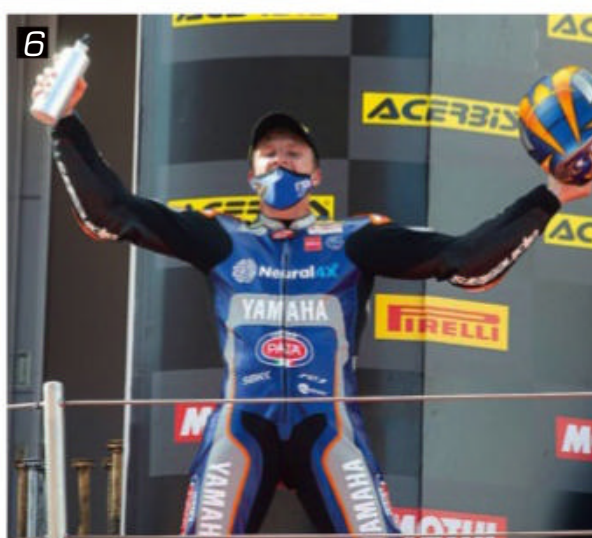


4



5

plantureuses qui bronzent à côté de la piscine, ce n'est pas trop le style de la maison. Il aime plutôt les choses simples de la vie, comme passer du temps avec ses amis quand il rentre au bercail ou avec sa famille, autour d'un bon gueuleton. Sans oublier de salir, dès qu'il en a l'occasion, les tétines de sa machine de cross. À seulement 25 ans, l'Américain sait prendre du recul et garder les pieds sur terre. Les trois podiums qu'il a obtenus en fin de saison dernière, à Barcelone et à Estoril, alors que ce n'était que sa première saison en Mondial Superbike, ne l'ont ainsi pas changé d'un iota. Il sait que, dans la vie, les choses peuvent rapidement tourner, du bon comme du mauvais côté. « Pour moi, la chose la plus importante dans la vie, c'est la relation que j'ai avec mes amis et ma famille. L'argent, les maisons, les bagnoles, tout ça, finalement, n'a pas vraiment de valeur, dit-il joliment. Tout le monde vit des moments difficiles, voire terribles, et toutes ces choses futiles ne peuvent alors d'être d'aucune aide. Moi-même, j'ai traversé des périodes qui étaient loin d'être simples et c'est



6

1 Garrett Gerloff ne laisse personne indifférent. Après avoir brillé aux États-Unis, notamment en Coupe Moriwaki 250 **2** et **3** et en Supersport **4**, qu'il a remporté à deux reprises, le Texan était déterminé à tenter sa chance en championnat du monde. Pour cela, il est venu à plusieurs reprises en Europe, sur ses propres deniers, pour trouver un guidon. Résultat, pour sa première année en Mondial SBK, il s'est distingué à plusieurs reprises, comme en qualification à Magny-Cours **5** ou à Barcelone **6**, où il est monté sur le podium.

toujours les gens qui étaient autour de moi qui m'ont aidé. C'est pour ça que je suis très attaché à mes potes et à ma famille. Le vrai luxe, c'est ça, la relation que j'ai avec eux ! » Cette façon d'être est également perceptible dans le paddock. Toujours souriant, il échange avec ses mécaniciens avec un plaisir non feint. Parfois, il lui arrive de balancer quelques rigolotes bêtises. Quand il a envie d'un café, il a pour habitude de leur demander s'ils en veulent un, eux aussi. C'est tout simplement un garçon poli et respectueux, qui est toujours contrarié après une chute, pour lui, personnellement, bien entendu, mais surtout pour le travail supplémentaire que cela engendre pour son équipe. « À chaque fois, il vient nous voir pour savoir si on a besoin d'aide », confirme d'ailleurs Simon Deveze, son mécanicien français. Studieux, Garrett passe pas mal de temps dans son bureau, situé dans le camion-atelier du GRT, son team. Dans cette pièce, il regarde notamment les séances et les courses des années passées ou celles filmées par des caméras embarquées. Il analyse aussi



les données de la télémétrie. De temps à autre, pour se détendre un peu, il lui arrive de regarder quelques manches de Supercross US, dont il débriefera, évidemment, les derniers résultats avec ses mécaniciens et ses ingénieurs.

DIABLEMENT RAPIDE !

Bruno Bailly a d'ailleurs rarement vu un pilote aussi sympathique et avec lequel il est si facile de travailler. Ancienne pièce maîtresse d'Alstare, dont il a été le motoriste pendant plus de 15 ans, le Belge a pourtant eu affaire à plusieurs dizaines de pilotes tout au long de sa carrière, tous avec leur propre caractère, du garçon adorable à la véritable tête de pioche. Gerloff est à ranger dans la première catégorie. « *Il a tout de suite été très gentil avec nous, confirme Bailly, qu'on surnomme affectueusement le "prince de la soupape". Il ne se prend pas au sérieux. Il est très calme, très posé. Il a cette faculté à bien analyser les choses. Il sait ce qu'il dit, et ça, c'est très important, notamment au niveau des réglages. D'ailleurs, au cours de l'année que je viens de passer avec lui, je ne l'ai jamais, je dis bien jamais, vu se fâcher envers nous, même si, parfois, il était déçu de certaines de ses prestations, bien entendu. Il ne se cherche pas non plus des excuses. Et puis il est quand même diablement rapide !* » Au fil des ans, son palmarès s'allonge tout doucement, en effet. Vainqueur de la Coupe Moriwaki 250 quand il était gamin, aux US, où il était d'ailleurs monté sur le podium à Indianapolis, en lever de rideau d'un Grand Prix, il s'est ensuite dirigé vers la 600.

Et dès ses premiers tours de roues sur ce type de machine, il a impressionné son monde. Josh Hayes, quadruple champion américain de Superbike, qui est aujourd'hui l'un de ses plus proches conseillers, s'en souvient encore parfaitement. C'était dans la verte campagne du New Jersey, sur un circuit rapide et tout en courbes. « *Il disputait alors sa première saison professionnelle, précise Josh. Il roulait avec une machine qui était en configuration Superstock. Et, malgré cela, il était plus vite que les gars qui étaient sur des Supersport... C'était incroyable de voir cette vitesse !* » Cela lui vaut de rejoindre, quelque temps plus tard, l'emblématique team Graves. Avec cette structure, il passe encore un échelon. Il décroche ses premières victoires et devient surtout champion Supersport, en 2016. Il double la mise l'année suivante, en parvenant à nouveau à battre son coéquipier, le chevelu JD Beach, ancien pensionnaire de la Red Bull Rookies Cup et véritable coqueluche du public en flat-track US.

PROCHAIN PALIER : LA VICTOIRE

Ses performances et ses deux titres en Supersport lui permettent de rejoindre la catégorie reine, où il remplace Hayes sur la Yamaha officielle en 2018. Dès sa première saison, il parvient à accrocher quelques places d'honneur. Gerloff marche en effet et ce, depuis le début de sa carrière, par paliers. Sa courbe de progression est ainsi parfaitement exponentielle. À chaque fois qu'il obtient un podium ou une victoire, quelque chose se déclenche en lui. C'est

d'ailleurs exactement ce qui s'est passé au cours de sa deuxième saison en championnat américain de Superbike. Vainqueur à Laguna Seca, il a ensuite remporté la plupart des courses de la fin de saison. « *Cela agit sur lui comme un déclic, comme un énorme gain de confiance* », analyse Sol Alvarez, la coordinatrice du GRT, son équipe actuelle. On l'a ainsi vu, la saison dernière, monter sur son premier podium en Mondial SBK à Barcelone, avant de finir comme un boulet de canon en décrochant et en battant coup sur coup, à Magny-Cours et à Estoril, sa meilleure qualification de l'année et en terminant à deux nouvelles reprises sur le podium au Portugal. À cela, il faut également inclure son remplacement, flamboyant, de Valentino Rossi au guidon de la M1 d'usine, pendant une journée, à Valence, en MotoGP, alors qu'il ne connaissait ni la moto, ni les pneus, ni l'équipe, pas plus que la piste. Que peut-on donc attendre de Gerloff cette saison, pour sa deuxième année en Mondial Superbike et au guidon d'une Yamaha R1 qui sera, cette fois, identique à celles des deux pilotes officiels de la marque ? « *Je pense qu'il va faire partie de ceux qui sont en mesure de se battre à chaque course pour le podium*, répond Filippo Conti, son patron. *Et puis, pourquoi pas la victoire, après tout ?* » « *Surtout que c'est la première fois qu'il arrive à atteindre ce genre de résultats aussi rapidement depuis le début de sa carrière* », enchaîne Hayes. Un nouveau « Kid », dont le rêve a toujours été de rouler en championnat du monde et d'y briller, semble, en tout cas, en approche... ■



1

Garrett Gerloff Digest

Né le 1^{er} août 1995 (25 ans) à Spring, Texas, USA.

2009 : après avoir terminé huitième du championnat US 125

la saison précédente, Gerloff remporte la Coupe Moriwaki 250

2013 : champion en 600 de la série WERA les deux saisons précédentes, il monte en Daytona SportBike. Cette année-là, il dispute également les 200 Miles de Daytona où il termine à la deuxième place derrière Cameron Beaubier

2015 : pour sa première saison en MotoAmerica, le championnat de vitesse US géré par Wayne Rainey, le Texan termine troisième de la catégorie Supersport

2016 : au guidon de la R6 du légendaire team Graves, Gerloff remporte six courses et s'empare du titre de champion Supersport devant son coéquipier JD Beach et Valentin Debise

2017 : à un doigt de remporter les huit dernières courses de la saison, Gerloff s'adjuge un deuxième titre d'affilée en Supersport

2018 : pour sa première saison en Superbike US, Gerloff frôle le succès à Pittsburgh, où il termine à deux petites secondes de Toni Elias. Auteur de cinq podiums, il termine cinquième au général

2019 : souvent troisième pendant la première partie de saison, il s'impose pour la première fois en Superbike à Laguna Seca, en lever de rideau du mondial. Il gagnera encore trois autres courses en fin d'année et se classera troisième du championnat

2020 : il dispute sa première année en Mondial Superbike sur la Yamaha GRT. Après avoir pris ses marques en début de saison, il monte en régime au fil des épreuves et parvient à signer trois podiums lors des dernières courses. Appelé pour remplacer Valentino Rossi, souffrant du Covid-19, sur la M1 officielle le vendredi à Valence, il tire également son épingle du jeu sous la pluie et sur le séchant

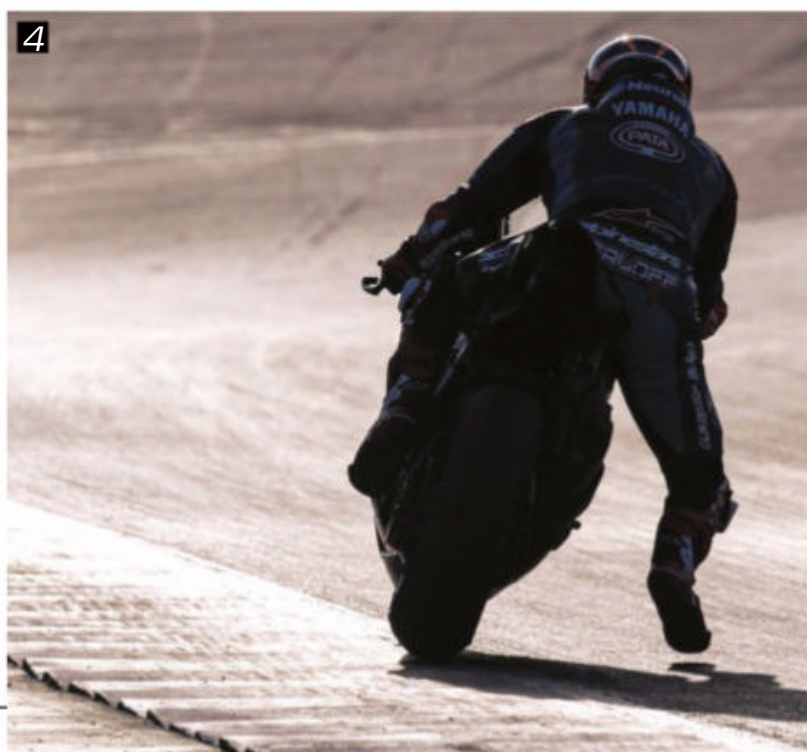
2021 : pour sa deuxième saison en Mondial, il évolue toujours au sein du team italien GRT mais il bénéficie cette fois de la même machine que les pilotes d'usine de la marque



2



3



4

1 L'Américain a impressionné une bonne partie du paddock MotoGP à Valence, où il a remplacé Valentino Rossi pendant une journée.

2 En fin de saison dernière, il jouait déjà avec les ténors du Mondial SBK, comme ici face à Rea, à Estoril. **3** et **4** Cette saison, Gerloff pourrait se mêler régulièrement à la lutte pour les podiums et les victoires. Toujours chez GRT, il disposera d'ailleurs d'une R1 strictement identique à celles des pilotes d'usine.



SUPERSPORT

LA GUERRE DE SUCCESSION EST DÉCLARÉE

Locatelli parti sous d'autres cieux, tout comme Mahias, la campagne 2021 du championnat du monde Supersport s'avère plus incertaine que jamais.

Par Jean-Aignan Museau.

Dire qu'Andrea Locatelli a dominé le championnat Supersport 2021 n'est pas un vain mot. À l'exception de la 1^{re} course de Barcelone et de la 2^e, à Magny-Cours, l'Italien et sa Yamaha ne sont quasiment jamais descendus de la 1^{re} marche du podium. En effet, seule l'ultime course de la saison, à Portimao, a vu le pilote Yamaha finir non pas premier mais... deuxième ! Une telle réussite ne pouvait logiquement le faire accéder à autre chose qu'un guidon d'usine,

bien évidemment chez Yamaha, en Superbike. Même chose pour Lucas Mahias (*voir p. 118*), confortable vice-champion, qui passe enfin en World SBK, au guidon de la Kawasaki du team Puccetti. Il faut donc glisser en troisième position du championnat 2020 pour trouver un redoublant. Et il s'agit de l'ancien coéquipier de Mahias, Philipp Oettl. L'Allemand conserve sa Kawasaki dans la même structure et aimerait bien percer à son tour. L'ancien pilote KTM de Moto2 n'a pas vraiment fait d'étincelles pour sa première saison en Supersport l'an dernier,

mais s'est tout de même offert 4 podiums, dont une 2^e place. Ne disposant pas de la monture la plus récente, il n'a toutefois jamais fait d'ombre à Mahias qui disposait également d'une ZX-6R. Fiable mais finalement trop discret, Philipp a du mal à enfiler le costume de prétendant au titre. Un costard qui sied en revanche à merveille à Jules Cluzel. Le Français, toujours au guidon d'une Yamaha du GMT 94 de Christophe Guyot, continue à être et ce, pour sa neuvième saison en Supersport, l'outsider parfait. À 32 ans, le pilote tricolore



Espérons que le coup d'envoi du Supersport mondial, le 7 mai à Estoril, se déroule sur le sec et qu'il soit le départ d'une campagne victorieuse pour Jules Cluzel (*portrait et action*) qui court après le titre depuis des années.



a remporté 20 courses de Supersport et est monté sur 53 podiums ! Mais au final, et malgré trois titres de vice-champion, Jules n'a toujours pas décroché le Graal, trop souvent blessé, la plupart du temps suite à des accrochages dont il n'était pas responsable. Cette année, l'un de ses plus grands adversaires n'est autre que son coéquipier, Federico Caricasulo, que Guyot vient en effet d'engager. À 25 ans, et après une saison peu fructueuse en Superbike, le pilote italien revient à ses premières amours qui l'avaient vu décrocher le titre de vice-champion,

déjà sur une Yamaha, en 2019. Fort de 20 podiums et six victoires, il sera incontestablement un sérieux client pour le titre mondial. Et c'est d'ailleurs pour cela que Guyot lui a suggéré de courir avec le numéro 94, numéro fétiche du GMT ! Si le Sud-Africain, Steven Odendaal, cinquième l'an dernier, a fait preuve de plus de régularité que de panache, il n'est pas monté une seule fois sur le podium. Les performances de l'expérimenté Raffaele De Rosa, qui troque son MV Agusta pour une Kawasaki de l'Oreac Racing Team,

sont, elles, nettement plus remarquables, avec pas moins de quatre podiums. À noter enfin l'arrivée en force des pilotes suisses avec le retour du champion du monde 2019, Rudy Krummenacher, l'arrivée de Dominique Aegerter et celle de Stéphane Frossard, tous trois sur des Yamaha. En revanche, une pointe de déception pour Corentin Perolari qui, début mars, n'était toujours pas engagé pour disputer la saison 2021 et ce, malgré un podium lors de la première course disputée à Phillip Island en mars 2020 et une place finale dans le Top 10. ■

ENDURANCE **QUI POUR DÉBOULONNER LE SERT ?**

Champion du monde en titre, le team SERT (devenu durant l'hiver «Yoshimura SERT Motul»), compte bien coiffer une 17^e couronne en 2021. Mais la concurrence est rude.

Par Jean-Aignan Museau. Photos JAM et DR.

Habillé de nouvelles couleurs, le team Yoshimura SERT Motul remet son titre mondial en jeu.





Chaotique pour cause de pandémie, le championnat du monde d'endurance 2019-2020 a une nouvelle fois sacré le team répondant le mieux aux critères de la discipline : de l'endurance et de la constance. Mais aussi de la vitesse. Depuis quelques années, l'EWC fait toujours l'apanage de la régularité, mais la chasse au chrono est désormais vitale dans les chances de réussite d'un team. Ainsi, le SERT qui, depuis peu, a changé d'identité pour s'appeler désormais le team Yoshimura SERT Motul, n'a gagné qu'une seule course lors de la dernière saison : le coup d'envoi au Bol d'Or. Et si ensuite le team manceau n'est pas remonté sur un podium, il n'est jamais sorti du Top 4, avec un podium supplémentaire aux 24 Heures du Mans. Avec son changement d'identité, l'équipe de Damien Saulnier a également subi quelques mutations importantes. Outre un déménagement, qui les a rapprochés encore de l'enceinte du circuit Bugatti, la synergie désormais totalement effective avec le Japon a permis de décrocher un partenariat avec Bridgestone. Un accord qui offre aujourd'hui un avantage certain pour qui veut prétendre à une grosse performance aux 8 Heures de Suzuka.

11 ANS QUE LE YART EST EN QUÊTE DE SON 2^E TITRE

Dans la même idée de quête de performance, Sylvain Guintoli rejoint l'équipe. Le pilote de développement du team Suzuki de MotoGP a déjà effectué par le passé, et avec brio, quelques piges en endurance. Étienne Masson remercié, l'équipe comptera donc, en plus de Sylvain, sur Gregg Black, Xavier Siméon mais aussi Kazuki Watanabé, l'expérimenté Japonais capable également de faire du développement. D'autant que la GSX-R 1000 RR n'est plus commercialisée, ce qui risque de poser problème à moyen terme... Vice-champion du monde 2020, le YART est toujours en quête de son second titre mondial, onze ans après celui décroché en 2009. Premier changement – et d'importance –, l'Australien Broc Parkes raccroche son cuir. Mandy Kainz, le boss de l'équipe autrichienne qui est le team de pointe de Yamaha dans la discipline, a donc fait appel à Karel Hanika pour compléter le duo Marvin Fritz/Niccolo Canepa. Ce dernier s'est d'ailleurs sérieusement blessé lors d'une séance

1 Vice-championne du monde en titre, la Yamaha du YART court toujours après son deuxième titre mondial. **2** Le team polonais Wojcik arrive dans la cour des grands avec une quatrième place au championnat 2019-2020. **3** Même équipage pour la Kawasaki du SRC, mais certainement un changement de pneumatique avec le retour chez Dunlop.



1

CHEZ SUZUKI, L'ÉQUIPAGE GUINTOLI/BLACK/SIMÉON/WATANABÉ EST À PIED D'ŒUVRE



2



UVRE



d'essais début février sur le circuit de Valence. Opéré d'une cheville, il devrait être rétabli pour les 24 Heures du Mans, les 17 et 18 avril prochains. Dans le cas inverse, c'est le pilote de réserve, l'Irlandais Michael Laverty, qui prendrait le relais. Pour le reste, Mandy fait confiance au matériel éprouvé et la R1 mouture 2021, toujours chaussée de Bridgestone, sera très proche de la machine utilisée à Estoril à la fin de la saison dernière, si ce n'est une évolution de l'électronique. Mais ce ne sera pas la seule Yamaha de pointe, puisque le team Moto Ain, dominateur depuis deux saisons en Stocksport, monte en EWC. L'équipe de Pierre Chapuis, dotée d'une solide expérience, tant sur la préparation que sur la course, pourrait créer la surprise avec un équipage de premier ordre qui pourrait compter quelques pointures dans ses rangs. Fin février, les noms de Randy de Puniet et d'Étienne Masson revenaient avec insistance...

DE JOLIES SURPRISES PIMENTERONT LA SAISON

Quatrième du classement final l'an dernier, le team Wojcik reste fidèle à sa Yamaha mais modifie légèrement son trio de pilote au moins pour les 24 Heures du Mans. Gino Rea et Sheridan Morais seront épaulés par un néophyte de la discipline, néanmoins champion du monde Supersport en 2019 : Randy Krummenacher. Troisième de la hiérarchie, la Honda du team F.C.C.-TSR retourne au charbon avec une monture impressionnante, la CBR 1000 RR-R Fireblade SP, riche d'une saison au plus haut niveau. Seule modification avouée et visible : le fournisseur d'échappement. Et l'implication du HRC reste très discrète, voire nulle, dans le développement de la moto. Toujours hébergée à Marne-la-Vallée, à l'est de Paris, l'équipe dirigée par Masakasa Tsuji voit son équipage quelque peu modifié puisque Freddy Foray, qui était l'équipier de Mike Di Meglio et Josh Hook (Australie), laisse sa place à Yuki Takahashi. L'ancien pilote de MotoGP, vainqueur du

GP de Catalogne Moto2 en 2012 (avec une Mistral de Tech3) est non seulement expérimenté mais a également l'avantage de pouvoir se déplacer facilement à Suzuka, là où se trouvent les locaux de F.C.C.-TSR, pour faire du développement sur le tracé des 8 Heures. Sans compter que, comme tous les pilotes japonais, il maîtrise ce circuit, très complexe, à la perfection : un gage de rapidité pour les 8 Heures. Pilier incontournable de la discipline, le team Webije SRC Kawasaki n'a pas connu une saison facile, entre la destruction d'une moto dans un incendie lors du Bol d'Or 2019 et les gros problèmes de santé de son boss, Gilles Stafler. La dernière saison s'est ainsi soldée par une cinquième place. Toujours associée à Trick Star, marque japonaise d'échappement, la Kawasaki repart avec les mêmes bases mécaniques mais change de fournisseur pneumatique en retrouvant (après une saison effectuée avec des Michelin clients) leur fournisseur historique : Dunlop. L'équipage, talentueux et régulier, reste identique : David Checa, Jérémy Guarnoni et Erwan Nigon auront à cœur de retrouver les avant-postes. De plus en plus mordante, l'équipe BMW Motorrad World Endurance, qui a terminé à deux reprises sur le podium (Bol d'Or et Sepang) et à la 6^e place du championnat, s'adjoit les services de Xavi Forès qui complètera la paire Markus Reiterber/Ilya Mikhalechik, Kenny Foray prenant le rôle de quatrième pilote. Un ensemble très performant qui, indéniablement, pourra aller chercher la victoire. D'autres jolies surprises, comme c'est bien souvent le cas dans la discipline, devraient venir pimenter la saison, à l'image du retour du team des Sapeurs Pompiers avec Bastien Mackels, Hugo Clere et Johan Nigon, ou de l'équipe Ducati, avec Mathieu Gines, Sylvain Barrier et Louis Rossi, dotée d'un nouveau manager en la personne de Frank Hoffmann. Il faudra aussi garder un œil sur le Tati team de Patrick Enjolras qui attaque sa 3^e saison en EWC. Début de réponse les 17 et 18 avril, aux 24 Heures du Mans. À huis clos. Malheureusement. ■



2

1 La Honda F.C.C.-TSR reçoit le renfort de Yuki Takahashi, ex-pilote de Grands Prix. **2** Le team Moto Ain, vainqueur de la Coupe du monde Stocksport 2019-2020, s'attaque à l'EWC. Avec un équipage préparé à l'enjeu. **3** Sans Randy de Puniet, ici au guidon, la Ducati officielle reçoit une nouvelle équipe d'exploitation, son plus grand point faible jusqu'alors. **4** La BMW du Motorrad World Endurance Team a terminé au 6^e rang l'an dernier. Le team belge a de grosses ambitions pour 2021.

3





Le championnat EWC 2021

- **17-18 avril :**
24 Heures du Mans (France)
- **23 mai :**
8 Heures d'Oschersleben (Allemagne)
- **18 juillet :**
8 Heures de Suzuka (Japon)
- **18-19 septembre :**
Bol d'Or (Le Castellet-France)
- **16 octobre :**
12 Heures d'Estoril

FRANÇOIS RIBEIRO

“ IL FAUT ÊTRE RAPIDE, FIABLE ET INTELLIGENT POUR GAGNER EN EWC ”

Arrivés en 2015 à la tête du championnat du monde d'endurance, Eurosport Events et son patron, François Ribeiro, commencent à voir leurs efforts payer dans un championnat qui prend de l'ampleur chaque année.

Par Jean-Aignan Museau.



Si la saison 2019-2020 a été intéressante sportivement, elle n'a pas dû être simple à construire entre reports de dates et annulations. Avez-vous craint de ne pas pouvoir décerner le titre de champion du monde ?

En effet, tous les promoteurs FIM ont souffert en 2020, passé des nuits agitées et navigué à vue dans une situation totalement inédite pour protéger leur championnat respectif. Cela dit, je n'ai jamais eu le sentiment l'année dernière de ne pas être capable, avec la FIM, de décerner le titre de champion du monde. Notre équipe s'est serré les coudes, a accompagné financièrement les organisateurs de courses pour les aider dans la difficulté du huis clos, soutenu les teams du mieux qu'on pouvait, et nous avons redoublé d'efforts en TV et digital pour compenser l'absence du public.

La saison d'EWC endurance 2021 se déroule sur une année calendaire, contrairement aux quatre dernières éditions qui étaient à cheval sur deux années. Est-ce une volonté ou une obligation liée aux difficultés induites par la pandémie ?

La pandémie nous a dicté de finir en automne 2021 avec les 12 Heures d'Estoril en l'absence des 8 Heures de Suzuka et du Bol d'Or.

Après une seule édition, perturbée par la pluie, les 8 Heures de Sepang ne figurent plus au calendrier et l'on se retrouve de nouveau avec quatre courses en Europe, et une seule au Japon... Pourquoi la discipline peine-t-elle à s'imposer sur d'autres continents ?

La Malaisie est fermée depuis mars 2020 aux non-résidents. Il n'y a aucun grand événement international depuis les 8 Heures de Sepang en décembre 2019, ni test Dorna 2021 pour cette avant-saison. Le circuit appartient à l'État malaisien, l'activité du ministère du Tourisme et des Sports qui soutient les grandes courses de Sepang est pratiquement à l'arrêt depuis 12 mois. Il n'y a pas grand-chose d'envergure que l'on puisse faire avec Sepang dans ce contexte. Créer une nouvelle course EWC en ce moment hors Europe serait tout bonnement inapproprié tant que le public ne pourra pas revenir sur les circuits.

Une finale à Estoril aura-t-elle le même impact sur les constructeurs japonais que lorsqu'elle se déroulait à Suzuka ?

Clairement, non. Les 8 Heures de Suzuka sont uniques et contemplent plus de 40 ans d'histoire. Cela étant, lorsqu'il a fallu pallier l'absence des 8 Heures de Suzuka et du Bol d'Or qui n'ont pas souhaité organiser leur course à huis clos comme les 24 Heures du Mans, tout le monde était soulagé de pouvoir finir la saison à Estoril sur un superbe tracé, très bien organisé et chaleureusement accueilli par le circuit. Le feed-back des teams sur les 12 Heures d'Estoril a été très positif, et personne ne conteste leur présence en 2021.

Vous vous félicitez des audiences réalisées par les chaînes qui diffusent l'EWC. Est-ce la raison principale de la présence officielle de la majorité des constructeurs ?

J'imagine que c'est attractif pour les constructeurs comme pour les teams privés, mais ce n'est pas la seule raison. Le championnat offre surtout de belles courses, très disputées, et permet de mettre en avant les motos proches de la série dans un environnement très compétitif. Il faut être rapide, fiable et intelligent pour gagner en EWC, et c'est ce challenge qui séduit équipes et constructeurs. Le championnat se développe, les 24 Heures de Spa arriveront en 2022, ça fait de belles perspectives pour poursuivre notre croissance malgré la pandémie.

Les constructeurs, japonais notamment, ont tendance à déléguer leur engagement auprès d'équipes européennes comme peuvent le faire Yamaha avec le YART, Suzuki avec le SERT Yoshimura et même Honda avec F.C.C. TSR basée dans les locaux de Honda à Marne-la-Vallée. Est-ce une façon pour eux d'alléger leur engagement ?

Plutôt que de «délégation», je parlerais de partenariat Europe/Japon pour allier le meilleur du savoir-faire entre ces deux grands pôles de compétences de l'endurance moto. C'est un mouvement qu'on a encouragé pour faire monter le niveau des top teams, donc du championnat. Ne pensez-vous pas que cela coûte moins cher à Honda de passer par F.C.C. TSR/Honda France ou à Suzuki de rapprocher le SERT et Yoshimura ? Ils ne s'allègent pas mais renforcent au contraire leur présence en s'appuyant sur des structures qui ont des décennies d'expérience en endurance, et des sponsors privés. C'est une implication très saine pour un constructeur de courir « officiellement » dans un championnat comme l'EWC. Les teams 100 % usines sont pour le MotoGP et encore, vous voyez bien que s'appuyer sur des teams privés satellites produit aussi de bons résultats.

On note également une plus grande participation de pilotes étrangers dans les teams officiels, est-ce vous qui poussez à renforcer l'internationalisation des équipages ?

La proportion de pilotes étrangers ne fait qu'augmenter depuis notre arrivée en 2015, et j'espère qu'elle va se poursuivre.

L'endurance est traditionnellement synonyme de communion entre les pilotes et le public. L'an dernier, et cette année encore, les 24 Heures du Mans se déroulent à huis clos. Est-ce tenable pour les organisateurs ?

Toutes les épreuves ont pris l'engagement de courir à huis clos en 2021 pour assurer la continuité du championnat et des équipes, mais fonctionner avec 70 % de revenus en moins n'est tenable à long terme pour personne.

Pour finir, qui voyez-vous avec la couronne 2021 ?

Joker ! Ce n'est pas ma position d'avoir un favori. ■



Le départ du Bol d'Or 2021 sera donné à 15 heures, le 18 septembre prochain.



ENDURANCE

DA COSTA

RACCROCHE LE CUIR

Julien Da Costa fait partie des monuments du sport moto français. Après plus de 20 ans au top niveau, en vitesse et en endurance, il a décidé de tirer sa révérence. Sans aucun regret.

Par Alexis Delisse. Photos Jean-Aignan Museau, AD et archives MR.

Mardi 6 janvier, gare de Béziers. Julien Da Costa vient nous récupérer avec un modeste Fiat Doblo dont les vitres refusent obstinément de descendre. « J'ai vendu ma RS3 préparée de 430 chevaux il y a 3 semaines », nous raconte-t-il. Et en effet, au domicile de ce Biterrois pure souche, aucune moto ou voiture de sport à l'horizon. Rien, au premier abord, ne laisse penser que nous sommes entrés chez un champion qui a passé sa vie sur les circuits. Quelques motocross réservées aux enfants occupent désormais un garage où trône fièrement un vélo de route. Mais en y regardant de plus près, on trouve finalement quelques cuirs suspendus dans un coin et surtout, une quantité impressionnante de trophées qui n'ont pu trouver place à l'intérieur de la maison et qui trahissent l'identité du propriétaire des lieux. « Et encore, j'en ai donné un bon paquet à droite, à gauche durant ma carrière. » Il faut dire qu'après plus de deux décennies à écumer les circuits, le gaillard a eu le temps d'en accumuler des



coupes et, surtout, il a commencé tôt. « La première fois que je suis monté sur une moto, je devais avoir 4 ou 5 ans. Mon père était un motard lambda et m'a fait faire un peu de cross quand j'avais 12 ou 13 ans. À ce moment-là, ça ne m'a pas spécialement passionné. Et puis est arrivé le temps des scooters avec les copains et je rentrais toujours avec mon scooter broyé. J'attaquais tellement que tout frottait par terre. J'étais le champion du quartier, personne ne pouvait me prendre sur une spéciale en ville. » Forcément, le scooter n'est pas resté d'origine longtemps. D'autant que l'ado a tout de suite la fibre mécanique. « Je changeais les pistons, le pot, etc. Mais mon père a eu peur de me retrouver un jour sous une bagnole ou dans un mur, alors il s'est dit qu'on allait faire ce que lui n'avait pas pu faire étant jeune : aller sur un circuit. » Le duo se met en tête de tenter sa chance dans des courses de scooters, mais à 17 ans révolus, la famille Crassous lui conseille plutôt d'aller directement en Promosport 125. « C'est le championnat amateur

par excellence. L'investissement était modéré, le niveau pas mal... On a donc acheté une Cagiva 125, d'occasion. » Mais durant l'hiver, alors que le jeune Da Costa n'a encore jamais posé ses roues sur un circuit, l'annonce de la naissance de la Coupe Aprilia 125 pour la saison 1998 tombe. « Tout le monde avait la même moto, les mêmes pneus, la même combinaison, le même casque... C'était le top pour commencer. » La Cagiva est donc aussitôt revendue pour acheter une Aprilia neuve. Et après une toute première sortie sur piste à Lédénon en début d'année où la RS125 serre dès la 2^e séance, Julien se présente à la première course de sa vie. « Ça a mal commencé avec mon premier high-side sous la pluie aux essais et une entorse de la cheville à la clé. Mais ça ne m'a pas refroidi puisqu'en me calquant sur les autres, je termine 2^e de ma première course. Après quoi, je ne suis plus descendu du podium, je gagne la dernière épreuve et je suis champion. » Des débuts fracassants, au milieu d'une nouvelle génération qui compte dans ses rangs Sylvain Guintoli, Erwan Nigon... De quoi se voir ouvrir les portes de l'Équipe de France aux côtés de Grégory Lefort, David Fouloi et Guintoli.

« LE TALENT SANS TRAVAIL EST UN VILAIN DÉFAUT »

« C'est là que les problèmes ont commencé (rires). Avec l'Équipe de France, c'est parti pour 2 ans avec une Honda 250 RS, une vraie moto de course avec un bicylindre 2-temps de presque 100 ch pour 100 kg... » Heureusement, le jeune Da Costa fait équipe avec un certain Vincent Philippe. « J'ai vraiment eu de la chance. Il m'a tout appris. Je n'étais d'aucune menace pour lui donc c'est tout naturellement qu'il a décidé de m'aider et il a fait ça à merveille. Au début, je me suis régalé. Les résultats sont arrivés assez vite mais ce que je n'avais pas compris à ce moment-là, c'est que le talent, sans travail, c'est un vilain défaut. Tout avait

« IL Y A 20 ANS, LES PILOTES ÉTAIENT DES VRAIS GUERRIERS, DES DURS AU MAL »



été facile jusque-là et je n'ai pas travaillé. Je ne faisais pas de sport, je n'avais aucun physique. Et surtout, pas le mental d'un guerrier. J'ai alors beaucoup chuté parce que la moto était très compliquée à piloter et mon style n'était pas adapté. »

IL REÇOIT UNE PROPOSITION DU SERT... QU'IL REFUSE !

Julien signe tout de même quelques bons résultats la première année avant de faire équipe avec Sylvain Guintoli pour sa seconde saison en Équipe de France. « Sylvain était déjà prêt et mentalement, il m'a tué. Il savait ce qu'il voulait et moi, je n'ai pas assez travaillé. En 6 mois, il a pris ma place de pilote n° 1. De mon côté, je me suis fracassé la cheville à mi-saison avec deux mois de plâtre... Ça m'a détruit. À la fin de l'année 2000, je pensais arrêter. Ça m'avait broyé. L'Équipe de France est faite pour des gamins qui sont prêts et moi, je ne l'étais pas. » S'ensuit une grosse période de doute, à la limite de la dépression. Le fils Da Costa n'a pas tellement envie de repartir mais après quelques mois de pause, le papa insiste. « Je ne voulais pas qu'il se sacrifie pour moi comme beaucoup de parents le font, mais c'était son rêve à lui. On a alors décidé de partir sur du 600 cm³. Une moto simple, pas trop de chevaux, un châssis assez souple... » Les deux hommes se font prêter une R6 pour participer au championnat de France Supersport mais les débuts sont difficiles. « Je suis retombé dans le fond de la grille avec une moto d'origine et de vieux cuirs débadgés. On a tout de même réussi à refaire des Top 10, Top 8 en fin de saison derrière des pilotes comme David Muscat, Frédéric Protat, Sébastien Gimbert, William Costes, Matthieu Lagrive... Et puis, lors de la dernière course à Lédénon, je suis en embuscade du groupe de tête et ça commence à chuter. Un, deux, trois... Aux deux tiers de la course, me voilà premier ! » Da Costa gagne la course, sans en faire des tonnes. « Cette victoire a tout de même beaucoup de sens puisqu'elle a déclenché l'appel de Suzuki France qui me propose de rejoindre le Junior Team créé un an avant. » Les premiers tests sur une 1000 cm³ se passent bien et Julien gagne toutes les courses Superstock de la saison. « Je faisais même des podiums au scratch entre les

Ducati de Muscat, Protat et la Yamaha de Deletang. » C'est également le temps des premiers pas en endurance avec une belle complicité du trio qu'il forme avec Guillaume Dietrich et Frédéric Jonc. « Et puis, comme la saison précédente, je gagne la dernière course de l'année. À ce moment-là, je savais que ma carrière était vraiment lancée. J'avais confiance en moi, j'étais sur un nuage. C'est là que tu vois que la confiance fait tout en moto. » Le nouveau crack du paddock reçoit alors une proposition du SERT... qu'il refuse ! « Et à cette époque, encore plus qu'aujourd'hui, on ne dit pas non au SERT ! Ils gagnaient tout. Mais l'endurance, ça ne m'intéressait pas. » Julien veut briller en vitesse et c'est finalement Christian Bourgeois qui lui met le grappin dessus en lui proposant un véritable plan de carrière avec du Supersport sur la nouvelle ZX-6R, des tests avec l'équipe du Mondial et, si tout se passe bien en France, une saison en Mondial dans un team B avant de rejoindre le team officiel. « C'est alors mon premier contrat. Je passe d'une rémunération inexistante à un bon salaire et je suis champion de France Supersport dès ma première année.



1 et 2 Des débuts fracassants en Coupe Aprilia 125 et une 1^{re} saison prometteuse en Équipe de France de vitesse marquent le début de la carrière de Julien. **3** C'est avec des grosses cylindrées et Suzuki qu'il va trouver sa voie. **4** Il brille rapidement en championnat de France Superbike mais aussi en endurance dans l'équipe du SERT avec laquelle il remporte son premier Bol d'Or en 2008. **5** Un an plus tard, le Biterrois tente l'aventure du BSB avec Kawasaki et quelques beaux résultats à la clé.



PORTRAIT / JULIEN DA COSTA

Je savais piloter et avec Kawasaki, j'ai pu régler la moto. C'était la seule chose qui me manquait. En fin d'année, je participe même à la manche de World Supersport à Magny-Cours et je m'intercale sur la grille entre les deux Kawasaki officielles au guidon de ma machine de championnat de France. Mon chrono de 2003 était plus rapide que la pole cette année en Supersport ! » Malheureusement, c'est aussi le moment choisi par Kawasaki pour arrêter son team officiel en Supersport. Da Costa rempile donc en championnat de France et monte en Superbike au guidon de la première ZX-10R.

« CELA FAISAIT 8 ANS QUE JE COURAIS APRÈS LA VICTOIRE »

Il se retrouve ainsi face à un certain Sébastien Gimbert avec qui il va croiser le fer une bonne partie de sa carrière. « On s'est partagé les victoires toute la saison et finalement, je gagne le championnat car il devait être à Suzuka sur la Yamaha du GMT94 et a dû manquer une course. Bourgeois me propose alors de passer en Superstock anglais où la Kawasaki ne gagne pas. Je fais les trois dernières courses de la saison et je gagne à chaque fois ! » Il n'en faut pas plus à Kawasaki pour lui proposer de rouler en British Superbike pour la saison 2005. Une nouvelle aventure qui ne se déroule toutefois pas très bien. Les circuits sont difficiles, Julien est le seul en Pirelli et finalement, le team jette l'éponge en milieu d'année. « Je fais alors quelques wild-cards et notamment un remplacement de Tom Sykes en British Supersport avec Cal Crutchlow, Leon Camier et Craig Jones... » Pour 2006, Julien va donc, un peu penaud, taper à la porte du SERT. Il se retrouve sur la deuxième moto aux côtés de Guillaume Dietrich et William Costes. « Je participe aussi au championnat de France Supersport avec le Junior Team et j'arrive à être champion à la régularité, avec une moto qui rendait 20 ch aux autres. La saison



Neuf ans séparent ces deux photos de la famille Da Costa au complet : Julien, le papa, Sabrina, la maman, et leurs enfants, Mathias et Lylou.



se passe bien avec le SERT : nous avons moins de pression que la machine n° 1. » Da Costa est alors promu sur la Suzuki n° 1 à la place de Keiichi Kitagawa et fait cette fois équipe avec Matthieu Lagrive et Vincent Philippe. Le trio décroche le titre deux ans de suite et Julien empoche même son premier Bol d'Or. Mais, en coulisses, tout n'est pas si rose. « Ce que je ne savais pas à l'époque, c'est que dans un team d'endurance, il faut une entente parfaite entre les trois pilotes. Et nous, nous étions en compétition permanente. Je n'ai jamais vraiment trouvé ma place dans cette équipe. Je n'étais pas à l'aise, je ne passais pas de temps avec mes coéquipiers. Je n'avais pas envie de m'intégrer, j'ai fait ma tête de con. J'avais déjà un palmarès, je savais ce que je voulais et je suis resté en 2008 par défaut. Je gagnais

de l'argent, mais j'avais l'intention d'aller ailleurs. » Et justement, une opportunité se présente fin 2008 : revenir en British Superbike avec Kawasaki. « Le salaire n'était pas terrible mais j'avais envie d'y aller. Les débuts ont été un peu chaotiques parce que l'électronique ne fonctionnait pas tout le temps sur la moto. Mon coéquipier, Simon Andrew, l'a tout de suite désactivée tandis que moi, je me suis obstiné car ça me plaisait, je voulais travailler avec. » Julien termine le championnat à la 7^e place et revient en FSBK l'année suivante sous la houlette de Gilles Stafler. Mais 2010 et 2011 sont aussi les deux années où Erwan Nigon et Sébastien Gimbert trustent les avant-postes avec leur BMW chaussée de Michelin. « Ça a été très dur, ils ne nous ont rien laissé. J'ai gagné une ou deux courses, mais je me battais pour la 3^e place. C'était un autre monde. Ils étaient bons pilotes, ils avaient une excellente machine et surtout, des pneus fantastiques. Ils ont fait des chronos qui n'ont toujours pas été battus ! » Parallèlement, l'officiel Kawasaki connaît tout de même la consécration en endurance avec la victoire aux 24 Heures du Mans. « Cela faisait 8 ans que je courais après et finalement, je gagne avec Grégory Leblanc et Olivier Four. Grosse émotion. » Gilles Stafler fait totalement confiance à son pilote, les choses se mettent en place : « Mon équipe technique était top et on gagne de nouveau les 24 Heures du Mans en 2011 avec une 2^e place au Bol d'Or. Puis en 2012, avec la nouvelle moto, on sent tout de suite qu'il y a un coup à jouer en championnat de France.

« 2012, C'EST L'APOGÉE. IL NE POUVAIL RIEN M'ARRIVER »

Et dès la première course, j'écrase la concurrence. Je crois qu'en 2012, je suis à l'apogée de ma carrière. On remporte les 24 Heures du Mans et le Bol d'Or la même année et je suis champion de France FSBK en gagnant 10 courses sur 14. Il ne pouvait

« JE N'AVAIS PAS PEUR DE ME FAIRE VIRER CAR JE SAVAIS QUE J'ALLAIS PARTIR »





Que ce soit sur le sec ou sous la pluie, Julien Da Costa avait trouvé la parfaite alchimie avec la Kawasaki du team SRC.

rien m'arriver cette année-là. » De quoi aspirer à un destin international ? « Je ne suis pas bête et je n'avais pas envie de payer pour aller en Mondial Superbike. Ça n'a d'ailleurs jamais été mon rêve.

« C'ÉTAIT DE L'ARGENT FACILE, J'ÉTAIS BIEN LÀ OÙ J'ÉTAIS »

J'avais eu mon deuxième enfant et ma responsabilité était d'assurer la vie du ménage, sans me tuer à la tâche. Mon choix a vite été fait. J'avais la tête sur les épaules et je voulais juste être bon dans ce que je faisais et y prendre du plaisir. C'était de l'argent facile, j'étais bien là où j'étais. » Si, en apparence, tout a l'air pour le mieux, dans le fond, une certaine lassitude s'installe. Certaines choses dérangent aussi le pilote de 31 ans qui décide de claquer la porte du team SRC. « Je regrette juste la façon dont je suis parti. J'ai envoyé un mail, ce n'était pas très gentleman. » Da Costa se met alors en quête d'un nouveau projet, plein d'ambitions. « Après cette belle année, je me suis pris pour un top et je me suis dit que je pouvais gagner avec une autre moto. C'est l'orgueil qui a parlé. J'ai appelé Suzuki et je suis finalement retourné au SERT avec en plus, le championnat de France Superbike avec le Junior. J'étais content de pouvoir faire le Mondial d'endurance en entier et j'ai plutôt bien performé. Pourtant, la moto était lourde, très physique, pas adaptée à mon style et j'avais deux pilotes contre moi. Aujourd'hui, dans les teams, les pilotes sont des divas égocentriques qui veulent chacun leurs réglages. À l'époque, j'ai dû m'adapter et cela reste l'une de mes meilleures années. Je ne suis pas tombé une seule fois en course, j'étais rapide et je n'ai pas ouvert ma gueule. » Si, sur la piste, Julien fait le

1 Julien s'impose une discipline sportive stricte afin d'avoir une condition physique optimale.

2 Mathias et Lylou passent leurs mercredis après-midi au terrain de cross local. Et ce n'est même pas le papa qui les pousse ! **3**, **4** et **5**

Avec Kawasaki, Julien a écrit certaines des plus belles pages de son histoire. Que ce soit aux 24 Heures du Mans qu'il remporte en 2010, en championnat de France Superbike qu'il domine en 2012 ou au Bol d'Or qu'il remporte la même année.



3



4



5

PORTRAIT / JULIEN DA COSTA

job, en dehors, il ne parvient pas à s'intégrer à sa nouvelle équipe. « Ils ne m'ont jamais vu dans le box à un autre moment que pour rouler. Je me détestais, ce n'était pas moi. Je prenais tout le monde de haut, je me suis pris la tête je ne sais combien de fois avec Vincent (Philippe) et Anthony (Delhalle). Je ne voulais pas faire partie de leur équipe. Je n'avais pas peur de me faire virer car je savais très bien que j'allais partir. » Étonnamment, son attitude a été saluée par ses coéquipiers quelques années après. « Anthony m'a dit plus tard que je lui avais fait du bien à ce moment-là, en lui montrant qu'on pouvait tenir tête au chef, à Vincent. Qu'on pouvait assumer ses choix et qu'il fallait s'imposer quand on avait une idée. Et je suis fier de ça. Il s'est d'ailleurs passé la même chose avec Étienne (Masson) qui était à ce moment-là mon coéquipier au Junior. À la fin de l'année, il m'a dit avoir plus appris en 6 mois avec moi qu'en 10 ans de carrière. J'ai servi à quelque chose. »

QUAND IL APPREND LE NOM DU 3^E PILOTE, IL DÉCHANTE...

Fin 2013, Honda revient en endurance et recrute Julien. « Neil Tuxworth, un team manager à l'ancienne, m'envoie un mail pour me présenter le projet en expliquant qu'ils vont engager 3 pilotes expérimentés. J'étais au téléphone avec Freddy (Foray) en même temps qui me disait qu'il faisait partie du trio. Mais je ne savais pas qui était le troisième. » Dans le même temps, Suzuki tente de faire monter les enchères pour garder son pilote. « Ils m'ont proposé plus d'argent pour rester mais j'ai refusé. Je voulais relever un nouveau challenge, vivre une nouvelle aventure et avec des amis dans le box, ça change tout. » Mais quand Julien apprend le nom du troisième pilote, il déchanse. « Quand j'ai découvert que c'était Sébastien Gimbert, je me suis demandé comment on allait faire. On s'était toujours insultés. » Contrairement aux craintes qui sont les siennes à ce moment-là, l'alchimie entre les trois comparses est immédiate. « Dès le premier test, j'ai su que j'allais vivre les meilleures années de ma vie amicalement parlant. En revanche, la moto ne tenait pas la distance. En 2014, on avait encore 0 électronique. Nous avions un shifter uniquement à la montée ! On s'est quand même régalé pendant quatre ans, même si

sportivement, on en a bavé. » Finalement, les choses tournent mal avec le team manager qui a repris l'équipe. Julien retombe sur ses pattes grâce au team Tecmas avec lequel il débute un nouveau projet au Bol d'Or 2017. L'entente est idéale avec Kenny (Foray) et Camille (Hedelin) et en course, avant de casser, le trio figure sur le podium ! « Il n'y avait pas de pression dans le team et on a beaucoup rigolé avec Kenny et Camille. En secret, j'avais aussi fait des tests avec Kawasaki au lendemain du Bol d'Or qui s'étaient super bien passés. Mais Gilles finit par m'apprendre qu'il est obligé de reprendre (Mathieu) Gines. Là, le ciel me tombe sur la tête. BMW choisit de confier son programme officiel à ERC et moi, je songe à arrêter. Je rappelle tout de même Michel Augizeau qui me propose de faire les 24 Heures du Mans. Je suis dans le coup au niveau des chronos et BMW m'annonce qu'ils me recrutent pour la saison suivante à partir du Bol d'Or. J'ai passé deux saisons chez ERC, un team qui n'était pas très pro mais qui payait bien. » Malgré tout, il doit se rendre à l'évidence : il y a déjà plusieurs années que le ressort est cassé pour l'Héraultais qui ne roule au sein du team allemand que pour temporiser la transition vers la suite de sa carrière professionnelle.

« MA FIN DE CARRIÈRE A ÉTÉ UNE LIBÉRATION »

« L'accident d'Anthony (Delhalle) m'a énormément affecté et a en fait été le déclencheur de la fin de ma carrière quelques années plus tard. Quand j'étais dans l'église, et que j'ai vu son cercueil, je me suis vu à l'intérieur. Lui, il n'est plus là pour penser à tout ça. Mais pour ceux qui restent ? Ce sont des vies brisées pour ta femme, tes enfants. Est-ce que ça vaut vraiment le coup ? On était en 2016, j'avais 36 ans, j'avais déjà fait un peu le tour de la question et je me suis dit qu'il ne fallait pas que je traîne. Inconsciemment, tu commences alors à prendre moins de risque sur la moto. Et ces deux dernières années, je ne pensais qu'à ça. Mais n'ayant pas encore validé ma reconversion, j'ai fait traîner. Du coup, je me suis détesté en tant que pilote. Je roulais avec une réserve et ça ne me ressemble pas. Je n'ai pas tout donné. Je n'aimais plus ce que je faisais, j'étais de moins en moins intéressé et impliqué... Je ne voulais plus récupérer de



Julien, au départ de l'un des derniers relais de sa carrière.

l'argent pour quelque chose que je n'aime pas faire. Et quand j'ai bouclé mon dernier relais, j'ai vraiment été soulagé d'un poids. Ma fin de carrière a été une libération. » Et des regrets, Julien peut se vanter de n'en avoir aucun : « Je ne suis pas quelqu'un qui regarde en arrière. Si je devais recommencer, je referais pareil. Mais il est clair que si j'avais pu faire de la moto à une autre époque, j'aurais aimé que ce soit 20 ans plus tôt. Je déteste le culte du nombrilisme d'aujourd'hui. Avant, les pilotes étaient





La suite, avec Dunlop

Essayeur pour Dunlop depuis 2014 en plus de sa carrière de pilote, Julien Da Costa a vite compris que la suite de l'histoire pourrait s'écrire avec le manufacturier. « C'est un travail qui m'intéressait, j'étais curieux et j'ai fini par très bien connaître l'équipe. Voyant la fin arriver, je suis allé voir le boss et je lui ai demandé si, après ma carrière en compétition, je ne pourrais pas embrayer sur un rôle d'ingénieur support de piste avec eux. Notre collaboration a débuté en 2020. » Une casquette qui lui permet de conserver un pied en vitesse et en endurance, tout de jaune vêtu. « En championnat de France, je représente Dunlop et j'ai avec moi des pneus de développement destinés aux pilotes supports de la marque. Je suis là pour leur apporter une aide technique, surveiller les pressions, les températures et bien sûr, relever leurs commentaires pour la remontée d'informations. C'est un peu différent en endurance où je suis alloué à un team pour leur fournir un support technique, orienter leurs choix de gommes suivant les conditions, leurs réglages châssis et la remontée d'informations à l'usine. Je m'occupe aussi de mettre en œuvre le programme de test. » Un nouveau job qui lui assure une transition en douceur. « Garder un pied dans la course, c'est ce que je voulais. On n'efface pas 23 ans de carrière d'un coup et couper du jour au lendemain n'aurait pas été une bonne idée. Il y aurait eu un manque à combler. Et puis le travail est fabuleux. Développer, rechercher la performance, c'est aussi ce qu'on fait en tant que pilote. »



des vrais guerriers. Des durs au mal et des gens humbles. Les frères Espargaro par exemple, ce n'est pas possible. » Il faut dire que le garçon est à l'opposé du star-system actuel et le revendique. « Sur un paddock, je suis plutôt un homme de l'ombre. L'idéal pour moi, c'est que les pilotes sachent si j'ai performé, le team également, et personne d'autre. Je ne cherche la reconnaissance que de mes collègues et du team pour lequel je travaille. La télé, les médias, ça ne m'intéresse pas. Je ne veux pas être

à l'image, être mis en avant. Je ne veux pas trop qu'on parle de moi... » Ironie de la situation, Julien se confie sur ce besoin d'anonymat au moment où les micros sont braqués sur lui. Mais le garçon est complexe et, en cela, sa tumultueuse carrière lui ressemble : « Je voulais tout connaître, je ne voulais rien manquer. Je suis avide de savoir et d'expérience. Il n'y a rien de pire que la routine, surtout dans une discipline comme la moto. Je ne voulais passer à côté d'aucune opportunité. » Mission accomplie. ■

1 Malgré une Suzuki physique et pas à sa main, Julien réalise l'une de ses plus belles saisons pour le SERT en 2014. **2** et **3** Si les résultats seront rarement au rendez-vous, l'aventure Honda restera un temps fort de sa carrière avec une super ambiance en coulisses. **4** Julien découvre la BMW de l'équipe Tecmas au Bol d'Or 2017 et l'alchimie prend immédiatement. **5** Mais c'est sur la S 1000 RR du team ERC, qui a récupéré le programme officiel BMW, qu'il disputera les 24 Heures du Mans 2019... **6** Avant un ultime baroud d'honneur sur l'exotique Ducati en 2020.



SUZUKI SERT

C'est avec le numéro 1, et en étroit partenariat avec Yoshimura, que le SERT Suzuki s'attaque à la saison 2021. Rencontre dans le détail, et en essai, avec la championne du monde en titre.

Par Thierry Traccan.
Photos Jean-Aignan Museau.



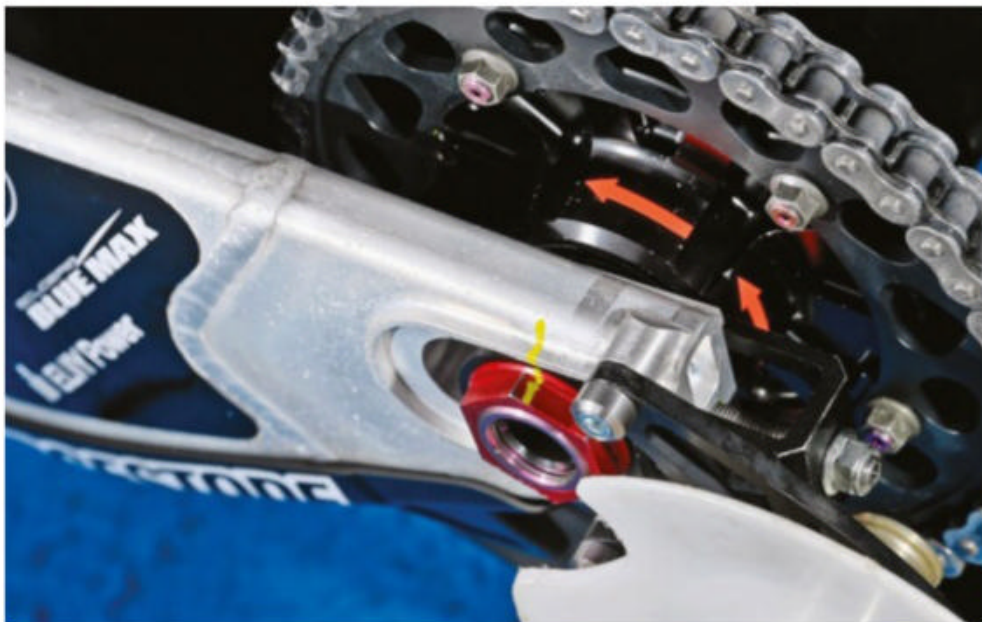
EWG



C'est au stade d'hybride que nous avons appréhendé cette GSX-R 1000 RR. Les couleurs sont celles de 2021, les pneus (Bridgestone) également, mais les spécifications techniques restent celles de 2020.

Profil

Sur cette vue de profil, on remarque déjà le réservoir spécifique, coupé en deux et dont la partie principale glisse sous la selle, libérant de l'espace pour accueillir le volumineux boîtier électronique. Carbone, Kevlar, titane, aluminium, les matériaux nobles s'amoncellent sur cette moto valant 217 chevaux pour 177 kg à sec.



Couronne

Jusqu'à cette année, pour gagner du temps au ravitaillement, la couronne restait fixée sur la moto au moment du démontage de la roue arrière (roue plus facile à passer, pas besoin de remettre la chaîne). Le règlement 2021 impose que la couronne reste cette fois sur la roue. Damien Saulnier, le boss du SERT, avoue avoir déjà trouvé un système qui ne devrait pas retarder l'opération d'intervention de plus d'une seconde. Le bras oscillant, en aluminium, est développé par le service course Suzuki Japon.



Amortisseur

L'amortisseur Öhlins est un RST 40 (vendu au catalogue Racing : 5890 € HT). Son piston interne de 40 mm offre plus de constance qu'un TTX 36, plus de précision, moins d'échanges caloriques. Les ressorts sont également optimisés. Les suspensions – fourche et amortisseur – sont réglées en fonction des circuits. Les ressorts sont changés, l'assiette modifiée, la précharge ajustée. Il est plus rare de refaire un hydraulique complet sur un circuit, la base étant déterminée en amont.



Commodo droit

Le bouton rouge sert à démarrer la moto, le jaune à réinitialiser la jauge à essence (au moment du ravitaillement, ce bouton est actionné par un membre de l'équipe), le vert sert à mettre les phares. Ces commodos sont en provenance directe du service course Suzuki Japon.



Commodo gauche

Au-dessus du commodo gauche, on aperçoit la molette permettant de régler en roulant la garde du levier de frein avant. Le bouton rouge sert de ce côté à couper le moteur, le jaune s'occupe du contrôle de traction, le vert de la réponse à la poignée de gaz, le vert du frein moteur. Toutes ces assistances sont réglables sur trois niveaux. Le bouton noir est le limiteur de vitesse (voie des stands). Chaque circuit réclame de nouveaux paramètres des assistances.



Collecteur

Le collecteur *full* titane a été développé à 100 % par Yoshimura pour la Suzuki du SERT. C'est une pièce fixe qui n'est pas amenée à changer en fonction du circuit. Pour jouer sur le caractère moteur, c'est *via* l'électronique que les modifications seront apportées. Le poids total de la ligne est de 5,2 kg (le collecteur et le silencieux, les pipes, les pattes, les Lambda). On aperçoit la sonde Lambda, obligatoire, appendice permettant d'analyser, de faire évoluer la moto et de la paramétrer.



Guide et écope d'air

Cette partie avant est très importante en endurance, c'est par ces petites pièces qui servent de guide que l'on gagne du temps au moment du ravitaillement. La pièce bleue sert à guider la béquille, la pièce rouge la roue avant au moment où on présente celle-ci devant les étriers. L'écope d'air en carbone permet de refroidir les étriers, de garder de la constance, de la performance et de l'endurance en préservant au maximum les plaquettes. Le diamètre des disques varie de 314 à 325 mm en fonction des circuits.

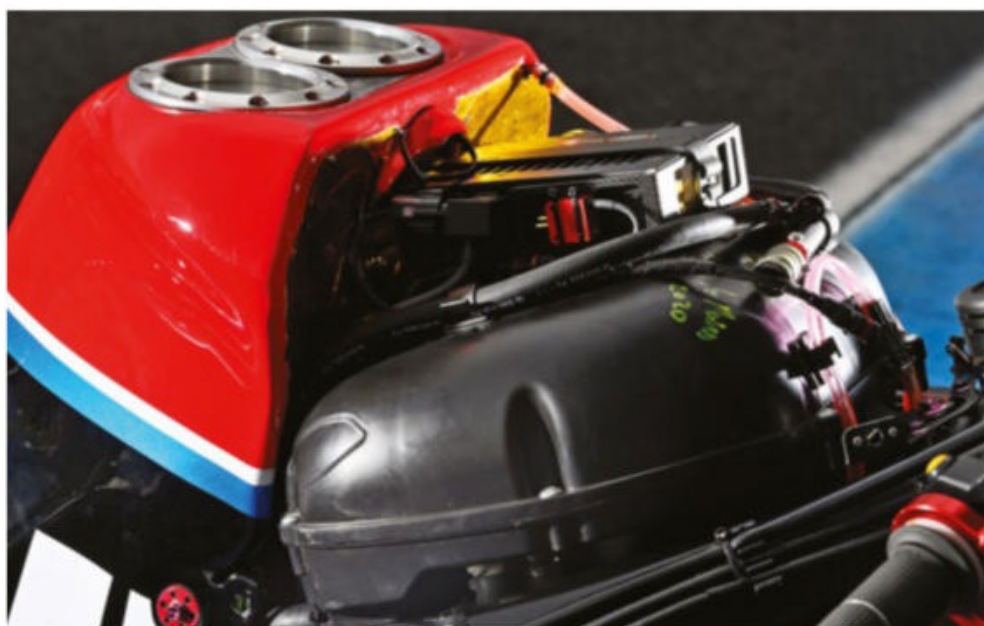
Radiateur

Un radiateur d'eau (de la marque italienne Taléo) de plus grande contenance (*nous n'aurons pas l'info du volume, ndlr*), comme le radiateur d'huile d'ailleurs, permet de mieux réguler la température, notamment dans le trafic. Un spectre de fonctionnement idéal pour le bloc 4-cylindres en ligne compris entre 75 et 90°. Par temps froid, le système D du scotch placé sur les ailettes continue d'être utilisé. Si c'est un week-end hyper froid, un calorstat est installé.



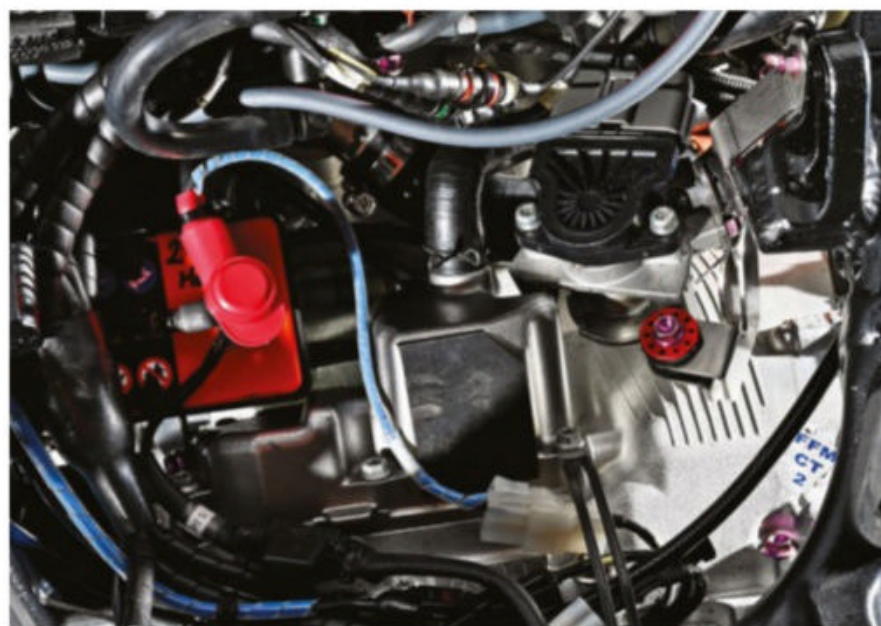
Tableau de bord

Entouré de carbone, l'affichage numérique couleur offre de nombreuses informations. Ici, l'assistance concernant le frein moteur, la réponse à la poignée de gaz et le contrôle de traction. Contrairement au MotoGP, le stand ne peut pas envoyer d'informations s'affichant sur le tableau de bord. Ce qui se passe sur la moto reste sur la moto, *idem* dans les stands. Le seul moyen de communication reste le panneauage.



Réservoir

L'essentiel du réservoir en aluminium de 24 litres passe sous la selle, ce qui favorise la centralisation des masses. Les vannes de gros diamètre, ne pouvant pas s'ouvrir par l'impact de cailloux (en cas de chute) pour limiter les risques d'incendies, sont fabriquées au Japon. Le boîtier électronique Magneti Marelli est le cerveau de cette moto. C'est par lui que tout passe. La nouvelle forme du réservoir a permis de libérer l'espace capable de l'accueillir dans la partie avant.



Encombrement

Le défi est double : comment faire en sorte de loger tous les équipements et la technologie que cette moto d'usine requiert ? Et comment les rendre le plus accessible, et démontable le plus rapidement possible pour intervenir en cas de problème ? Un challenge que le SERT a appris à maîtriser au fil de son histoire, longue de déjà 16 titres mondiaux. On voit ici la commande électrique de gaz, la batterie, et la connectique d'essence avec la rampe d'injection.



Coque de selle

Réalisée en carbone/Kevlar, la coque arrière est quasiment vide, accueillant le faisceau de feu arrière, et la connectique pour les chronos. Cette partie étant très exposée en cas de chute, l'objectif était de limiter au maximum le temps nécessaire pour son remplacement. Comme le répète Damien Saulnier, patron du SERT : « Une moto bien pensée, bien montée, est une bonne moto de course. »



Selle pilote

La mousse de selle est relativement fine pour permettre au pilote de ressentir les informations imprimées par le circuit, et remontées par la moto. Avec une selle plus épaisse, le filtre serait trop important. Même si les pilotes le demandent, Damien a tranché, il n'y aura pas de cale individuelle additionnelle et ce, pour éviter les 1 à 2 secondes supplémentaires nécessaires à cette opération. Multiplié par le nombre de ravitaillements, le classement final risquerait d'être chamboulé.

ESSAI

SUZUKI YOSHIMURA
SERT MOTUL

UN MONDE D'ÉCART

C'est sur ses terres mancelles, à quelques centaines de mètres du SERT, que nous avons pu essayer la championne du monde 2020, revêtue de ses nouvelles couleurs, et chaussée de ses nouveaux pneus. Une championne sans concessions.

Par Thierry Traccan. Photos Jean-Aignan Museau.





Jamais facile de prendre les commandes d'une telle moto. Pourquoi ? Pourquoi s'en faire toute une montagne ? Eh bien justement, parce que c'en est une, et qu'on a vite fait de manquer d'oxygène quand on s'installe derrière son guidon pour espérer, bien naïvement, la gravir. Ou plus exactement, quand on se plie derrière ses demi-guidons, relativement serrés, et placés assez bas. D'emblée, la position se montre contraignante, le triangle guidon/repose-pieds/selle plutôt étriqué. La selle, ou ce qui sert de selle, reste ferme. La GSX-R 1000 RR du SERT annonce la couleur. Rouge pour les fesses, pareil pour le visage, à moins que ce dernier ne vire parfois au blanc... Oubliez les souvenirs d'une GSX-R 1000 R de série polyvalente, hypersportive peut-être, très performante forcément, mais apte à enquiller des kilomètres sans vous martyriser le squelette, pas plus que ce qui vous sert de muscles, là, entortillé tout autour. Ah si ! La bulle ! La bulle de la n° 1 protège mieux que l'élément de série, et propose donc plus de confort. Vaste leurre... Ce n'est pas du confort qui est visé par cet appendice, juste de la performance, permettant au pilote de s'effacer derrière elle sans que rien ne dépasse, pas même une once de prétention. On n'y aura pas cru longtemps à ce semblant de petit confort... Quant au reste, vous pouvez réviser votre Kamasutra, travailler vos positions de yogas, bref, rechercher tout ce qui vous procurera l'élasticité indispensable pour envisager de parler à la belle. Et encore, pas d'égal à égal. Juste avoir le droit de lui marmonner deux, trois trucs à l'oreille. Parce que dans le cas contraire, c'est elle, et elle seule, qui vous racontera l'histoire. Et si vous n'y êtes pas accoutumé, vous allez la trouver rude, l'histoire. Cette moto est une moto d'usine, une championne, façonnée pour recevoir des champions qui l'élisent, avec eux, reine du monde. Un cercle vertueux, à condition de pouvoir l'intégrer. Gregg Black, l'un

Gregg Black et ses nouvelles couleurs.



des artisans de la victoire de cette campagne 2019/2020 en fait évidemment partie. Plutôt généreux, à moins que ce ne soit du vice, il nous a tendu le guidon pour un rapide galop d'essai. Enfin un galop, pas tant que ça, disons plutôt un trot un poil soutenu, la belle étant en rodage. Le boss Damien Saulnier nous a donc demandé de ne pas dépasser 8 000 tr/min, sur les 15 000 tr/min potentiellement prenables par cette GSX-R

1000 RR. L'occasion de vérifier ce que l'on savait déjà, et que nous a confirmé Gregg, en bleue comme en rouge et noir, la belle ne se livre pas facilement : « Quand tu montes sur notre moto de course, tu imagines que ça va être facile. Mais c'est une erreur, c'est la moto d'origine qui est facile, la machine de course est très rigide, il faut réussir à lui

rentrer dedans pour passer le cap. Sinon, il ne se passe rien, et elle se montre même désagréable. » C'est exact. Figée sur ses suspensions, c'est une sorte de bloc qui roule, un bloc qui ne remonte aucune information. Mais elle n'a pas été développée pour rouler cette moto, elle a été imaginée pour s'éjecter en permanence du bitume. Pour chercher à le décoller. Son truc, c'est la quête du temps, pas de gérer les états d'âme des amoureux brutalement éconduits...

REPOUSSER LES LIMITES

« La Suzuki reste une moto exigeante, un peu brutale. Physiquement, il faut être prêt à accepter le défi qu'elle impose. Je roule assez souvent avec une moto d'origine, notamment quand j'encadre des stages de pilotage, et ça n'a rien à voir. Une Yamaha R1 de course est par exemple plus facile à utiliser d'emblée, même quand tu es loin des chronos, après, la difficulté sera d'être capable de se rapprocher des chronos. Mais la prise en main est plus évidente. Avec la Suzuki, si tu n'es pas dans la zone, ce n'est même pas la peine. En revanche, quand tu y arrives, et quand tu y entres presque naturellement, là, elle te propose de jolies

choses », poursuit Gregg Black. On n'y sera jamais rentré, les 8 000 tr/min à respecter nous offrant une excuse royale... La suite, c'est le pilote franco-britannique du SERT qui nous la raconte : « L'avantage de la Suzuki depuis toujours, et je me rappelle qu'en 2009 quand je roulais sur des GSX-R c'était déjà le cas, c'est le châssis et plus particulièrement le train avant. On arrive à avoir une moto très stable au frein, on peut rentrer très fort en virage en s'appuyant sur l'avant. En plus, c'est une moto qui tourne très facilement. Avec cette nouvelle génération de GSX-R, nous avons une machine très compacte, surtout celle du SERT qui embarque son réservoir d'essence sous la selle. On a un réservoir d'endurance, dans sa partie supérieure, visible, qui est plus petit qu'un modèle d'origine. Cette répartition des masses favorise le pilotage sur l'avant. Quand tu es dans la zone, dans le spectre d'utilisation où elle fonctionne, tu as une grande marge d'exploitation et tu peux l'emmener très loin. Tellement loin que l'on a beaucoup de mal à sentir les limites. Tu te sens de plus en plus confiant sur le

Gregg Black partagera une nouvelle fois le guidon avec Xavier Siméon en 2021. Tous deux seront rejoints par Sylvain Guintoli.





C'est avec des Bridgestone que la championne du monde s'extirpera désormais de la courbe Dunlop. Rendez-vous aux 24 Heures du Mans pour la première sortie officielle de la Suzuki n° 1 du Yoshimura SERT Motul.

train avant, elle te pousse à aller encore plus loin, jusqu'au moment où, parfois, tu le perds... C'est un sentiment que tous les pilotes de cette moto partagent. »

Un pilotage qui favorise donc les entrées de virage, une explication conceptuelle qui ne s'explique pas par des freins, au demeurant très performants, mais similaires à ceux que la concurrence propose, ni par les suspensions également utilisées par la majorité de ses rivales. Une force que cet avant qui serait préjudiciable pour le reste ? « C'est vrai que le train avant est tellement bon que l'on force trop dessus, et ce pilotage nous amène souvent à sacrifier le milieu et la sortie du virage. En même temps, on a essayé de ralentir nos entrées de virage pour soigner milieu et sortie, et on était moins efficaces. Le petit point faible, c'est un léger manque de traction : nous ne sommes pas encore parvenus à trouver la solution pour améliorer cette motricité sur l'angle. Pourtant, notre moteur est très utilisable, très coupleux, et contrairement à l'ancienne, cette nouvelle génération a gagné de la force à haut régime. On prend plus

de 15 000 tr/min. Elle est revenue dans la bagarre avec ses rivales au niveau moteur, et en puissance, on est bien. C'est juste sur l'angle maxi que ça pêche un peu. Pour aller vite avec elle, la bonne méthode aujourd'hui reste de rentrer fort en virage, de gérer du mieux possible la phase intermédiaire, et de profiter de la grosse accélération qui accompagne le mouvement au moment où on relève la moto », précise l'officiel Suzuki avant de poursuivre : « Avec l'appui des Japonais, notre nouvelle collaboration avec Yoshimura, je pense que nous allons pouvoir résoudre ce problème, et pourquoi pas le transformer en point fort ? »

DE DUNLOP À BRIDGESTONE

Autre changement majeur pour la GSX-R 1000 RR n° 1, le passage de Dunlop à Bridgestone, là aussi une marque japonaise : « Avec Dunlop, la stratégie n'était pas la même, au SERT on utilisait des pneus que l'on pouvait acheter dans le commerce, de très bons pneus, mais qui ne peuvent pas apporter autant que ceux qu'un fabricant

réserve à ses seules équipes officielles. Et puis il ne faut pas oublier que la GSX-R 1000 RR, lors de sa conception, a été développée avec des Bridgestone, ça reste un avantage. On a réussi à performer avec des Dunlop, on a été champion du monde, c'est donc la preuve que ça fonctionnait. Mais avec Bridgestone qui a participé à la construction de cette moto, qui va nous fournir des pneus officiels, on montera forcément d'un cran en performance », avance Gregg Black, avant de conclure : « Ça fait 2 ans et demi que l'on roule avec cette moto, les Japonais ont pu mesurer ses points forts et ceux à améliorer, et on sait qu'ils ont travaillé fort cet hiver pour faire progresser notre moto. J'ai hâte d'essayer les modifications apportées. » Ces premiers tests auront eu lieu au moment où vous lirez ces lignes, quand au premier résultat de l'équipe, il faudra attendre le dimanche 18 avril 15 heures, moment où s'abattrà sur l'équipage victorieux le drapeau à damier des 24 Heures du Mans, première épreuve de la saison 2021 d'EWC (championnat du monde d'endurance). ■

CRAIG JONES TURN À PORTIMAO

LA GRANDE COMPRESSION

Les jolis enchaînements ne manquent pas sur le circuit de Portimao. Mais le virage 9 est particulièrement piégeux.

Par Jean-Aignan Museau. Infographie Laurent Hindryckx.

L'un des plus beaux circuits européens est bien le tracé de Portimao. Désormais étape du MotoGP Tour, il a enchanté les meilleurs pilotes du monde par son tracé offrant une grande variété de courbes, de creux et de bosses. Parmi lesquelles le virage 9, tout proche du mémorial dédié à Craig Jones. Et contrairement à ce que l'on pourrait penser, le pilote anglais décédé en 2008 ne s'est pas tué dans cette forte compression qui suit le sommet d'une colline à mi-circuit. En effet, c'est en Supersport mondial que le fer de lance du team portugais Parkalgar Racing Team a succombé à ses blessures après s'être fait percuter sur le tracé de Brands Hatch. Le virage 9 arrive après une forte descente qui suit le sommet d'une côte où les pilotes de MotoGP sont obligés de soulager la poignée de gaz s'ils ne veulent pas décoller des deux roues. Le point de corde se trouve à l'amorce de la montée et dans un tour chrono, il se négocie, en troisième, en coupant légèrement les gaz sans pour autant toucher aux freins. En course, c'est en quatrième qu'est abordée cette cassure avec toujours le souci de parfaitement la négocier pour aborder la rampe qui suit et le virage à droite, aveugle, qui emmène vers la dernière portion du circuit portugais. ■



ENTRÉE

L'effet d'optique atténue l'inclinaison de la pente qui commande l'entrée du virage 9.



SORTIE

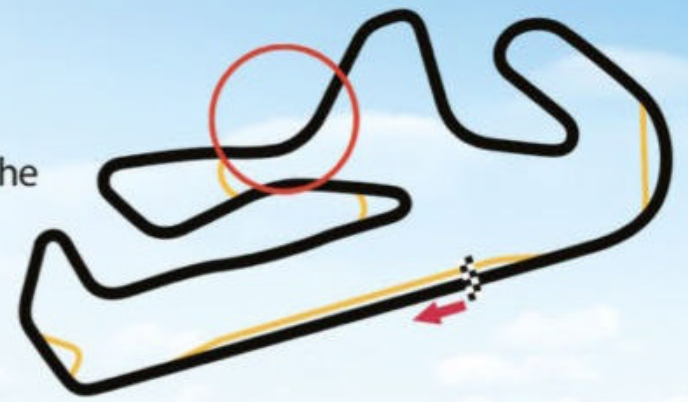
Il est capital de ne pas louper le point de corde sous peine d'être handicapé dans la montée et se retrouver en difficulté dans le virage suivant.



SI RANDY DE PUNJET N'A JAMAIS PILOTÉ DE MOTOGP SUR LE CIRCUIT PORTUGAIS, IL Y A DISPUTÉ PLUSIEURS COURSES DE MONDIAL SUPERBIKE. SON ANALYSE :
« C'EST CERTAINEMENT L'UN DES VIRAGES LES PLUS IMPRESSIONNANTS DE LA SAISON. IL EST LÉGÈREMENT INCURVÉ, CE QUI PERMET DE BIEN CALER LA MOTO EN APPUI. C'EST DOUBLEMENT IMPORTANT PUISQU'IL COMMANDE UNE MONTÉE QUI DÉBOUCHE SUR UN VIRAGE AVEUGLE. IL EST INTERDIT DE LOUPER LE POINT DE CORDE, SOUS PEINE D'ÊTRE DOUBLEMENT PÉNALISÉ, TANT DANS LA MONTÉE QUE DANS LE VIRAGE SUIVANT. RESTE QUE C'EST UN VIRAGE QUI OFFRE DE GROSSES SENSATIONS »

Randy de Puniet

Longueur de la piste : 4 684 m
Largeur de la piste : 14 m
16 virages : 9 à droite et 7 à gauche
Plus longue ligne droite : 969 m
Construction en 2008



 **220**
km/h

Virage 10

Beaucoup de poids sur l'arrière, amortisseur presque en course maxi

Énormément de patinage, limiteur en qualification

angle à gauche 
 **60°**

195
km/h

Virage 9

 **220**
km/h

Soulagement des gaz pour stopper le wheeling. Impossible en électronique

3^e
en tour CHRONO

4^e
en rythme de COURSE

En tour CHRONO pas de freinage, coupure des gaz et réouverture après un court instant

Wheeling roue avant fourche détendue

 **50 m**

Passage de bosse

UMBRELLA GIRL

Tatiana

Nationalité :
Française

Âge : 26 ans (en 2014)

Mensurations :
1,63 m (88-68-93 cm)

Moto :
Triumph 675 Daytona

Pilote préféré :
Johann Zarco

Profession :
Danseuse



50 ANS DE LÉGENDE



Éric Breton

GÉNÉRATION **HONDA**

1 9 6 9  2 0 1 9

La révolution **CB 750**

Casa éditions



224 pages
29,95 €

En vente dans toutes
les bonnes librairies

Casa éditions
LES LIVRES DE VOS PASSIONS