

WGP

LES ATTENTES

ACOSTA, L'APPRENTI
SORCIER

LES NOUVEAUTÉS

LE DERNIER SYSTÈME
DE CONCESSIONS

MAGAZINE #2024

GUIDE DE PRÉ-
SAISON MOTOGP



LE ROUGE ET LE NOIR

MARC MARQUEZ GAGNERA-T-IL SON
PARI AVEC DUCATI ?

WORLD GRAND PRIX
MAGAZINE

@WGP_Magazine

wgpmagazine.wixsite.com/france



LES ATTENTES

<i>Le Rouge et le Noir</i>	4
<i>Acosta, apprenti sorcier</i>	6
<i>Bagnaia en puissance</i>	7
<i>Le dernier système de concessions</i>	9
<i>La revanche dans la peau</i>	11
<i>Zarco, le phénix aux ailes ardantes</i>	13
<i>Honda-Yamaha, l'heure de vérité</i>	15

PILOTES ET TEAMS

<i>Ducati</i>	18
<i>KTM</i>	22
<i>Aprilia</i>	24
<i>Yamaha</i>	26
<i>Honda</i>	27

PARC-FERMÉ

<i>Les pronos de la rédac'</i>	29
<i>Calendrier 2024</i>	31

MOTOGP

GUIDE 2024 LES ATTENTES

La saison 2024 sera riche en actions et en rebondissements.
Voici quelques pilotes et teams à suivre de près.





Premiers retours positifs pour
Marquez sur sa Ducati. Retour
aux avant-postes de la fourmi ?
(image Ouest France)

LE ROUGE ET LE NOIR

En 1959, Jacques Brel se posait lui aussi la question : le rouge et le noir ne s'épousent-ils pas ? Le rouge, symbole de la puissance, de la force, de l'énergie mais aussi de la révolte. Le noir, couleur de la simplicité, de l'élégance et de la modernité. Marc Márquez combine tout ça à la fois.

À l'image de son rival Valentino Rossi en 2011, l'octuple champion du monde fait, lui aussi, le pari de rejoindre la marque de Bologne en 2024, après onze années chez Honda. Bien que les raisons divergent, l'objectif est le même : redevenir le meilleur pilote de la grille. En effet, depuis 2020, les blessures et les contre-performances se multiplient dans le clan du numéro 93, au point même de jeter l'éponge dans son jardin allemand en juin dernier. La fatigue et la lassitude de déguster le bitume ont certainement eu raison de l'Espagnol.

De plus, ce n'est pas seulement la moto elle-même qui fait la différence. Certes, la Desmosedici reste la poule aux œufs d'or du paddock, mais le développement autour de celle-ci est également un argument majeur. Il faut dire que l'essor des trois constructeurs européens (Ducati, Aprilia et KTM) résulte dans l'évolution permanente et constante, à la recherche du moindre kilomètre-heure. Et à ce jeu, Ducati sont les meilleurs. Il faut juste le voir pour le croire. Ou tout simplement le voir. L'exemple le plus parlant est sûrement celui d'Enea Bastianini, à Silverstone en 2022. Alors encore sur la Gresini, l'Italien avait testé les fameux ailerons arrière style "Pikachu" le vendredi. Deux jours plus tard, l'ensemble des pilotes avait testé la nouvelle option

LE ROUGE ET LE NOIR

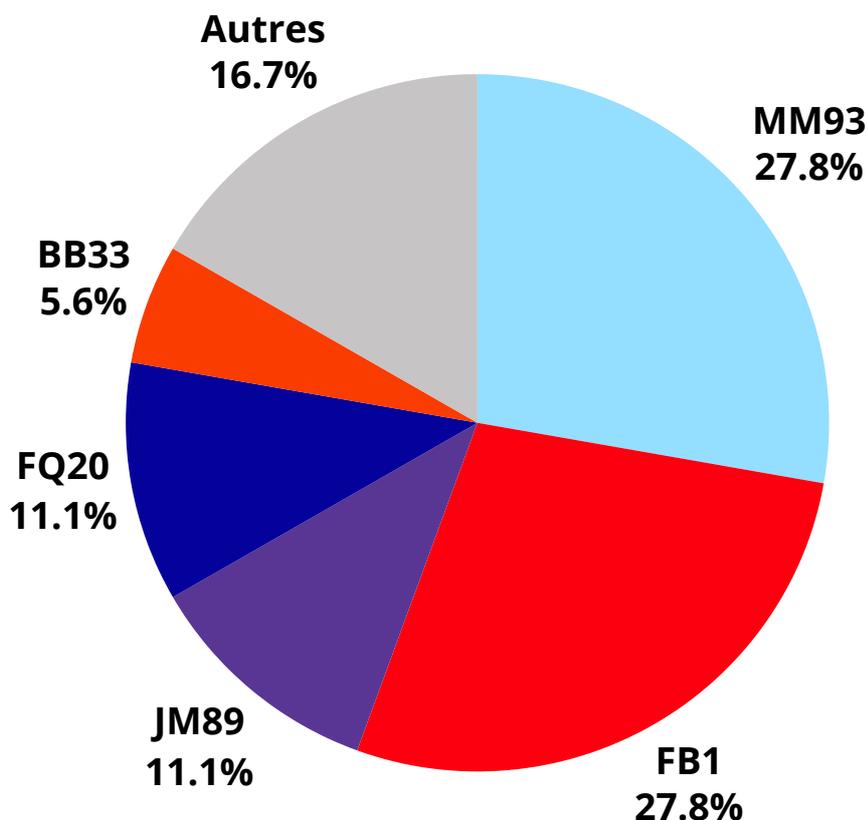
aérodynamique, dont certains pour la course. Mais ce n'est pas le plus impressionnant.

Ce qui marque la véritable force des ingénieurs européens, c'est la rapidité à laquelle les nouvelles pièces sont conçues, testées et approuvées lors d'un week-end de course. Ce n'est plus un secret que, lorsque les **DAK** ont l'idée d'un nouveau morceau de leur gigantesque puzzle, celle-ci peut d'abord être conçue en plastique via imprimante 3D. Si la pièce est validée, alors elle sera présente sur la même monture le lendemain, en aluminium ou en carbone pour en confirmer les qualités.

Cependant, rien ne prouve que la Ducati du druide Gigi Dall'Igna sera la potion magique de l'irréductible Marc Marquez. Toutefois, les experts des paris sportifs n'ont pas attendu bien longtemps pour miser sur leurs chevaux. L'outsider n°93 avait, fin janvier, une cote de 1,68 pour le titre de champion du monde 2024, devant le tenant du titre Francesco Bagnaia, à (seulement ?) 3,40. Les hommes mentent, pas les chiffres.

Ce qui est sûr, c'est que la prophétie de Jacques Brel a des chances de se réaliser : celle de voir rejallir le feu de l'ancien volcan qu'on croyait trop vieux.

Hugo C.



RÉSULTAT DU SONDAGE WGP : "QUI VOYEZ-VOUS CHAMPION DU MONDE MOTOGP 2024 ?"



À Sepang, le rookie impressionne déjà ! (image AutoMoto)

ACOSTA, L'APPRENTI SORCIER

C'est le seul rookie de la saison 2024. Et quel rookie ! Pedro Acosta, pilote espagnol de 19 ans, va chevaucher une MotoGP de la marque KTM dans l'équipe GasGas, remplaçant au passage Pol Espargaro, rétrogradé en tant que pilote test KTM après une année marquée par une énorme blessure lors du GP du Portugal.

Tout le monde scrutera de près les performances d'Acosta, qui a franchi toutes les étapes avant le MotoGP à une vitesse fulgurante : champion Moto3 en 2021 (avec 8 podiums (dont 6 victoires), 1 pole et 259 points) dès sa première saison, puis deux saisons en Moto2 avec à la clé le titre en 2023. Et le voilà donc, après 55 courses disputées en championnat du monde, au guidon d'une KTM du team GasGas en MotoGP. Il sera cette année coéquipier avec Augusto Fernandez, qui, comme Acosta, était le seul et unique rookie de la catégorie reine l'an passé.

Tout le monde pense que pour Acosta, cette saison sera une saison de découverte de cette catégorie et une découverte de la GasGas. Mais nous ne sommes pas à l'abri d'une surprise et d'une adaptation rapide du jeune Espagnol, qui pourrait rapidement jouer les gros points et pourquoi pas, dans les rêves les plus fous, se mêler à la lutte pour le championnat.

En tout cas, la saison d'Acosta semble être sur de bons rails, lui qui a conclu les tests de Valence disputés fin novembre en 18e position, à seulement 1,2 seconde du meilleur temps de Maverick Viñales sur son Aprilia. À voir s'il confirmera au shakedown et aux tests IRTA prévus en février à Sepang.

Valentin V.



“Pecco” restera l’homme à
battre en 2024. (image X -
Bagnaia)

BAGNAIA EN PUISSANCE

Après une saison 2023 réussie, malgré l’adversité avec un féroce Jorge Martin qui lui aura mis des bâtons dans les roues plus d’une fois, Francesco Bagnaia est indubitablement le patron de la MotoGP. Le double champion du monde en titre a su se relever d’un début de saison compliqué et d’une potentielle grave blessure pour triompher à nouveau. Sa sérénité inébranlable en a épaté plus d’un, et a été décisive dans la conquête de son 3e titre toutes catégories confondues.

Ainsi, en 2024, Bagnaia endosse plus que jamais le rôle de l’ennemi public numéro 1 de tout le paddock. Après avoir réalisé l’exploit de conserver son titre sur plusieurs saisons consécutives (deux pour l’instant), que seuls Marquez et Rossi avaient réussi jusque là dans l’ère moderne du MotoGP, il n’est pas étonnant que ses 21 adversaires au championnat veuillent sa peau. Même s’il n’a plus rien à prouver avec un tel palmarès, qui va sûrement s’enrichir pendant encore quelques saisons, il faudra qu’il mette les bouchées doubles cette saison s’il a l’ambition de garder sa couronne une 3e saison de suite. En effet, cette saison 2024 voit l’arrivée d’un client de marque (sans mauvais jeu de mots) dans le giron Ducati en la personne de l’octuple champion du monde Marc Marquez.

Même s’il sera chez Gresini, une des 3 écuries satellites de la firme italienne, il ne compte pas y faire de la figuration. Il a montré une vitesse d’adaptation éclair à sa nouvelle machine, donc Pecco peut redouter une lutte féroce avec lui. Bien sûr, il aura fort à faire avec bien d’autres pilotes que Marquez. Notamment Jorge Martin, son

BAGNAIA EN PUISSANCE

adversaire de la saison dernière, qui compte bien prendre sa revanche après une dernière course catastrophique à Valence, qui a scellé définitivement ses chances de titre mondial. Orgueilleux comme il est, il reviendra encore plus fort et aura à cœur de se rattraper en beauté. En plus de ces deux là, n'oublions pas quelques outsiders qui causeront sûrement du tort à l'Italien.

Citons par exemple ses compatriotes Enea Bastianini et Marco Bezzecchi. Si le premier doit faire une saison digne de ce nom pour prouver qu'il mérite un guidon officiel, le deuxième a fini 3e du championnat en 2023 et espère bien améliorer sa performance. Comme vous l'avez remarqué, ça fait beaucoup de Ducati favorites pour le titre. Mais ajoutons à elles les Aprilia de Viñales et Espargaro, ainsi que la KTM de Brad Binder qui seront à coup sûr présentes quand il le faudra pour jouer les trouble-fêtes. Il est difficile d'imaginer que des Honda ou des Yamaha puissent s'immiscer à la lutte, mais on ne sait jamais, on ne sait pas ce que l'avenir nous réserve !

Comme vous le voyez, Pecco Bagnaia devra redoubler de vigilance cette saison, face à tant de rivaux potentiels qui feront tout pour lui mettre des bâtons dans les roues. Cette saison promet d'être palpitante, faites vos jeux, rien ne va plus !

Erwan R.

“La saison s'annonce difficile, mais nous sommes prêts à l'affronter.”

Francesco Bagnaia, motogp.com.





L'aileron arrière style "Dino Train" testé par Honda.
(image Motorsport)

LE DERNIER SYSTÈME DE CONCESSIONS

Pour cette saison 2024 à venir, les instances dirigeantes du MotoGP ont décidé de revoir le système de concessions qui était en vigueur depuis déjà plusieurs années. Pour Honda et Yamaha, les marques les plus en difficulté, c'est une aubaine car les avantages sont importants, mais cela pourrait faire jaser du côté de Ducati, qui est presque bridé par le système. Entre nouveauté intéressante pour le spectacle et totale injustice, les avis sont partagés, on vous explique tout en détail !

Les instances du MotoGP ont toujours eu la volonté d'équilibrer les performances de chaque constructeur pour éviter les dominations, et favoriser les batailles en piste entre les différentes marques du plateau. Le système précédent a permis à des marques comme KTM ou Aprilia de lutter désormais en tête de peloton (même s'il manque encore de la régularité), mais cela a pris plusieurs saisons avant que les effets des concessions se fassent réellement ressentir. C'est pourquoi le système est revu, avec des avantages encore plus importants pour les constructeurs les plus en délicatesse.

Ce nouveau système sépare les constructeurs en 4 catégories, allant de la lettre A à la lettre D. La classification sera actualisée à chaque fin de saison évidemment, selon les progrès ou le déclin des constructeurs. Le pourcentage de points par rapport au maximum disponible qu'elles auront accumulé au championnat des constructeurs déterminera la place de chacun. Voici le barème :

LE DERNIER SYSTÈME DE CONCESSIONS

- Rang A : + de 85% des points obtenus
- Rang B : entre 60% et 85% des points obtenus
- Rang C : entre 35% et 60% des points obtenus
- Rang D : - de 35% des points obtenus

En 2024, Ducati est classée au rang A, vu la domination depuis maintenant 2 ans, on ne pouvait pas envisager un autre classement. Il n'y aura personne au rang B cette saison, c'est dire l'avance que possède Ducati sur les autres. Aprilia et KTM sont classées au rang C, tandis que les mauvais élèves de 2023, Honda et Yamaha, sont associées à la catégorie D. Chaque catégorie a droit à son lot de concessions, étant très réduites pour la classe A, et très nombreuses pour la classe D. Les écarts sont presque même abyssaux, entre le rang A et le rang D. Si les rangs A, B et C sont plutôt proches les uns des autres, avec des avantages sur le nombre de pneus d'essai à disposition des équipes et sur le nombre de wild cards autorisées, l'écart avec le rang D est astronomique !

En effet, les équipes de ce groupe ont des avantages très marqués, qui auront potentiellement un impact très fort et rapide. Deux exemples sautent particulièrement aux yeux :

·Les constructeurs du rang D possèdent un droit illimité à faire des tests. Ils peuvent réaliser des tests privés presque quand ils veulent, et le nombre de pistes différentes sur lesquelles ils peuvent effectuer leurs tests est illimité. Alors que pour les 3 autres rangs, même tarif, tests privés uniquement pour les pilotes d'essai et seulement 3 pistes différentes autorisées.

Aussi, ils disposent d'un avantage considérable : leur moteur n'est pas gelé pendant toute la saison. Ils ont donc la possibilité, et seulement pour le groupe D, d'apporter des modifications au moteur à n'importe quel moment de la saison.

Comme toute nouvelle mesure, l'adoption de ce système suscite le débat au sein de la communauté MotoGP. Certains y voient une réelle volonté de favoriser le spectacle en donnant l'opportunité aux 5 constructeurs de se battre à armes égales. Ils estiment que les dominateurs, comme Ducati, peuvent se permettre d'être lésés sans être pénalisés lourdement par le système.

En revanche, certains crient à l'injustice, les concessions accordées relèvent pour eux de la démesure et ils craignent que les constructeurs du rang D reviennent très vite dans le match, voire trop, et finissent la saison en trombe. Ils se mettent à la place de Ducati. L'usine a travaillé dur pendant longtemps avec peu (voire pas du tout) de concessions avant d'en arriver à une telle année de domination en catégorie reine. Imaginez qu'on ait un retour très rapide de Honda ou de Yamaha. Ne ressentiraient-ils pas un profond sentiment d'injustice ? Voilà pourquoi ce nouveau système fait débat, rendez-vous cette saison pour juger de l'efficacité de ce système, et voyons si Honda et Yamaha connaîtront une ascension fulgurante au cours de l'année !

Erwan R.

Mandalika, un tournant de la saison dernière. (image Motorsport)



LA REVANCHE DANS LA PEAU

Vous souvenez-vous du final de la saison 2023 à Valence ? Martin lui doit s'en rappeler aussi, de cette course, mais également des points qu'il a laissés en Indonésie ou au Qatar. Il sait qu'il a été le pilote le plus rapide de la fin de saison, et doit avoir des regrets. Il a maintenant une chose à faire, transformer ses regrets en revanche.

L'Espagnol aura besoin de la vitesse qu'il a eue en fin de saison, combiné à la régularité de son rival de 2023 : Bagnaia. Cette recette pourrait lui offrir le titre mais il n'est pas le seul qui rêve de récupérer le titre de Bagnaia. Ses compères de chez Ducati, Bastianini, Bezzecchi ou même Di Giannantonio et surtout Marc Marquez auront soif de victoire. Il devra surpasser tous ces pilotes et n'aura plus de Zarco pour l'aider, mais Franco Morbidelli, l'Italien, tout droit venu de chez Yamaha. Ce qui est sûr, c'est que Martin donnera tout pour ce qui sera sûrement sa dernière saison avec Pramac. Il a affirmé à plusieurs reprises que si on le voyait sur une Ducati la saison prochaine, ça serait chez les rouges.

S'il n'est pas promu, alors il ira voir ailleurs, notamment chez KTM ou bien chez Honda qui sont des possibilités. Il veut un guidon d'usine uniquement et espère que Ducati le choisira pour représenter la firme italienne en 2025. Le Martinator sera à coup sûr un candidat au titre de champion du monde des pilotes 2024 et un candidat pour monter sur la Ducati usine 2025. Il est aussi un candidat au guidon Honda 2025 en tant que remplaçant espagnol légitime de Marquez, mais il pourrait aussi rejoindre KTM bien que, comme pour Honda, la concurrence soit présente.

LA REVANCHE DANS LA PEAU

La concurrence ne fait pas peur à Martin, il estime être l'un des meilleurs pilotes de la grille. Et on pourra l'affirmer s'il remporte le titre 2024 en finissant au dessus de Marquez, Bagnaia, etc. Il pense aussi être dans le top 10 des meilleurs pilotes de tous les temps s'il parvient à battre Marc Marquez cette saison. Cela annonce un duel national entre les 2 Espagnols, mais un duel pour conquérir le cœur de la princesse Ducati qui aura l'embarras du choix avec ses 8 pilotes de haut niveau cette saison.

Martin devra tout donner et peut-être pourra-t-il réussir ce que personne n'a jamais réussi en MotoGP, c'est-à-dire remporter le titre pilotes dans un team satellite. Valentino Rossi l'a fait en 2001, mais ce n'était pas en MotoGP. Pramac et Martin ont l'opportunité d'accomplir cet exploit après avoir remporté le titre constructeurs, une première également.

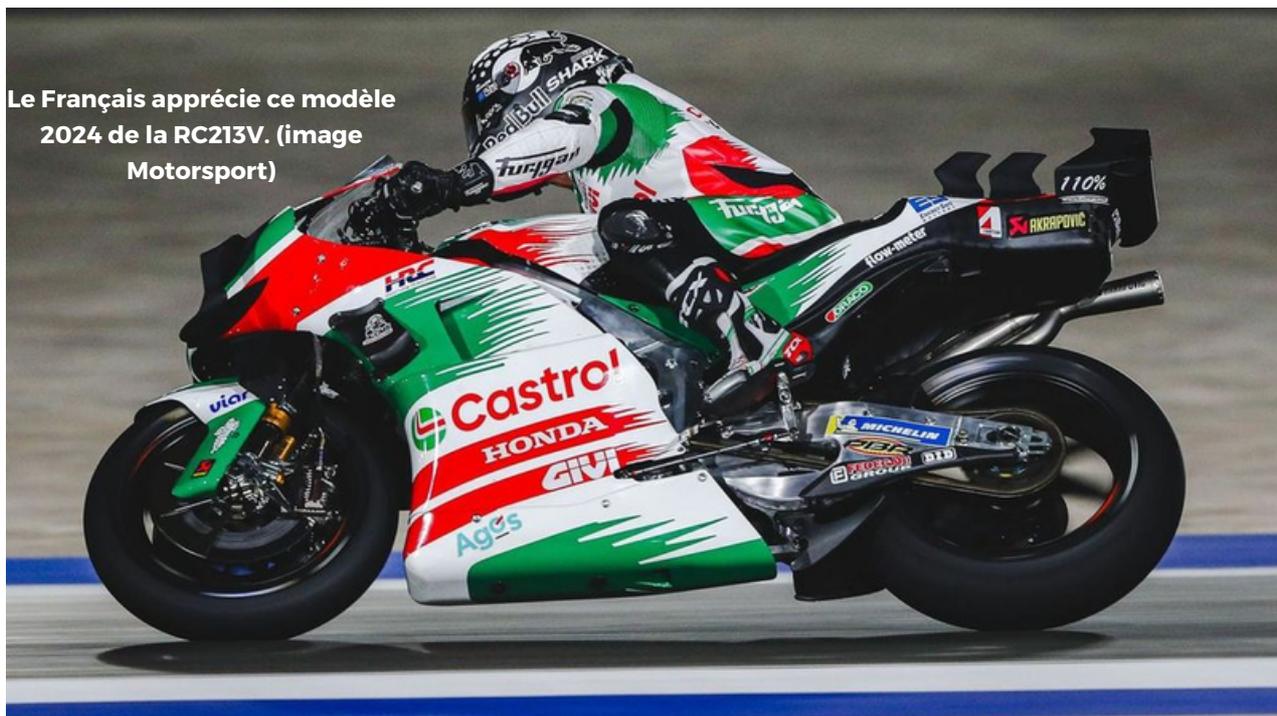
Le duel Martin - Bagnaia saison 2 sera à suivre mais on ne peut pas oublier Marc Marquez qui, selon les bookmakers, serait le favori pour le titre pilotes 2024 de MotoGP. Martin aura une soif de victoire, une faim de revanche et une envie de prouver qu'il vaut autant, voire même mieux s'il le peut, qu'un Bagnaia, Marquez ou Bezzecchi. Jorge Martin est pour moi, le pilote qu'on ne doit pas oublier, même si Marquez pourrait déjouer les tours du Martinator. Le Madrilène sera au rendez-vous assurément.

Mathys P.

**“Si je parviens à le battre (M. Marquez),
je me considérerai également comme
l'un des meilleurs pilotes de l'histoire.”**

Jorge Martin, DAZN.

Le Français apprécie ce modèle
2024 de la RC213V. (image
Motorsport)



ZARCO, LE PHÉNIX AUX AILES ARDANTES

Johann Zarco commence à 33 ans une nouvelle aventure, et peut-être même sa dernière en MotoGP. Après 4 années passées chez Ducati, dont 3 chez Pramac aux côtés de Jorge Martin, il se lance dans un nouveau défi, le défi LCR. Honda est à l'heure actuelle un des constructeurs les moins performants en MotoGP, mais Johann connaît leur potentiel. Même s'il aurait sûrement préféré un guidon dans le team usine, il n'est pas déçu de ce choix.

D'ailleurs, il a même encensé la moto 2024 de Honda à Valence, et à Sepang, il a montré pendant les essais que la Honda 2024 était bien née, ce qu'a confirmé Luca Marini. Honda emprunte une nouvelle voie de développement qui sollicite l'ensemble des pilotes de la marque. La firme japonaise axait son développement autour de Marc Marquez mais aujourd'hui, l'objectif du constructeur est de développer la moto efficacement en écoutant la totalité des pilotes.

Le retour au top de Honda ne se fera pas dès cette année d'après Zarco, même si le Top 10 au championnat pilotes est jouable selon le Français. Il a été le pilote Honda le plus rapide au Qatar et montre que son adaptation est phénoménale. Il avait réussi à s'adapter à la LCR très rapidement en 2019 en seulement 3 courses et on espère que cela sera le cas cette année.

Lucio Cecchinello a même laissé entendre que le team LCR serait déjà très satisfait du travail de Johann et qu'il pourrait le renouveler après ses 2 années de contrat car il

ZARCO, LE PHÉNIX AUX AILES ARDANTES

cherche des pilotes d'expérience. Cela prouve que Johann Zarco s'est très bien relevé de son échec KTM qui semble loin derrière lui, ou pas ! LCR serait le choix de KTM pour devenir leur 3e équipe, mais Zarco a un contrat d'usine donc ne devrait pas faire partie de cette aventure si cela venait à arriver.

Mathys P.

“Les choses ont bougé chez Honda. J'ai de la chance d'arriver au bon moment pour ce changement.”

Johann Zarco, Motorsport.



En 2019, Johann avait déjà pu tester la Honda LCR en remplaçant Nakagami. (image Eurosport)



Rins découvrant sa nouvelle monture au Shakedown de Sepang. (image Motociclismo)

HONDA-YAMAHA L'HEURE DE VÉRITÉ

2024 va être une année très importante pour les constructeurs japonais. En difficulté depuis maintenant deux ans face aux usines européennes et notamment Ducati, Honda et Yamaha auront fort à faire chacun de leur côté pour revenir aux avant-postes. Pour ce qui est de Yamaha, la marque aux diapasons va devoir dans un premier temps renouer avec la victoire. En effet, ils n'ont pas réussi à monter sur la plus haute marche du podium depuis le GP d'Allemagne 2022.

Malgré tout, Fabio Quartararo est toujours aussi déterminé à emmener l'usine japonaise le plus haut possible. Il sera accompagné d'Alex Rins à ses côtés qui remplace Franco Morbidelli. Un pilote comme Rins, présent en MotoGP depuis 2017, pourrait se révéler être une très bonne recrue avec son style de pilotage coulé et ses expériences sur d'autres machines comme Suzuki et Honda qui l'aideront certainement à tirer le meilleur de la machine cette saison.

Du côté de Honda, l'objectif est tout autre. Ils ne doivent pas repartir de zéro, mais doivent repartir sur des bases sereines.

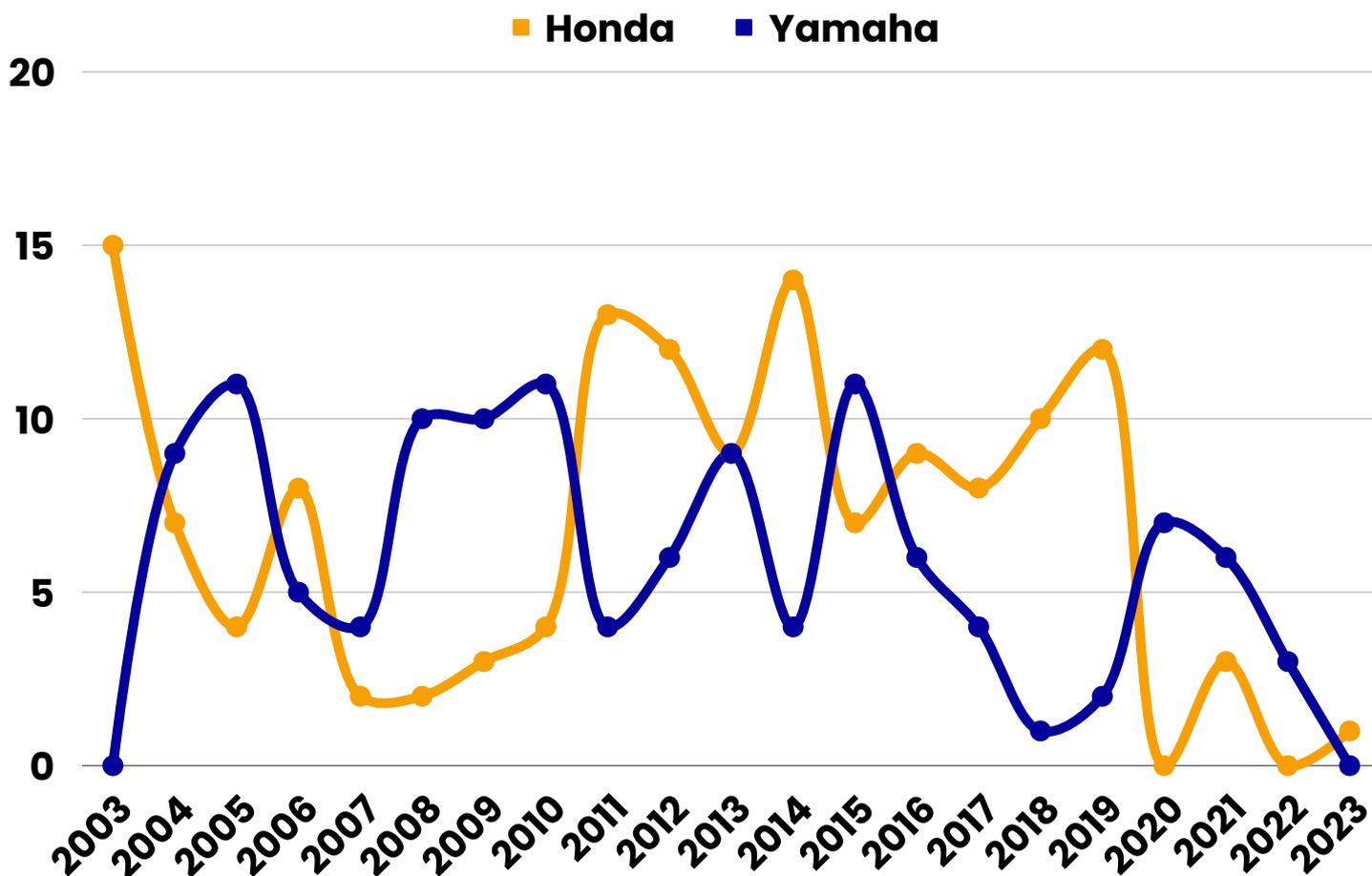
Le team officiel voit arriver Luca Marini pour prendre la succession de Marc Marquez. Il va falloir retravailler la moto afin qu'elle puisse convenir à l'Italien et à son coéquipier espagnol Joan Mir. Mir, lui, va devoir faire ses preuves cette année après une saison 2023 plus que compliquée, ponctuée par de nombreuses chutes. Mais l'avantage qu'a Honda par rapport à Yamaha, c'est qu'ils possèdent un team satellite. Et ils peuvent compter sur des pilotes d'expérience au sein de celui-ci : le Japonais Takaaki Nakagami

HONDA-YAMAHA L'HEURE DE VÉRITÉ

qui n'a pas quitté le team depuis son arrivée dans la catégorie reine ainsi que le Français Johann Zarco. Tout comme Alex Rins, Johann a pas mal d'expérience en MotoGP et a piloté sur toutes les machines du plateau excepté l'Aprilia. Il sera certainement d'une aide plus que précieuse pour mettre au point cette nouvelle RC213V et emmener Honda dans la bonne direction.

Ce qui est sûr, c'est qu'on attend le retour de ces deux usines aux avant-postes pour se battre pour la victoire, voire pour le titre, durant l'ensemble de la saison.

Paul R.



**ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTOIRES DE HONDA
ET DE YAMAHA ENTRE 2003 ET 2023.**

MOTOGP

GUIDE 2024 LES PILOTES & TEAMS

Voici le guide ultime des pilotes et teams MotoGP 2024.



2023 FIM MotoGP™ WORLD CHAMPIONSHIP | WGP

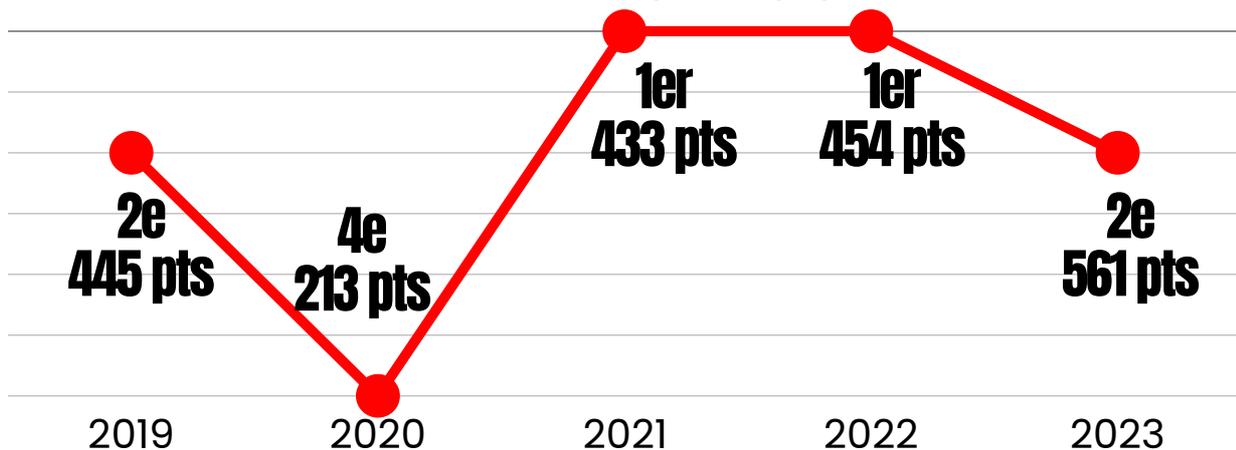
DUCATI LENOVO TEAM



F. Bagnaia 🇮🇹	1
Départs - 87	
Pole positions - 18	
Podiums - 35 / Victoires - 18	
Titres - 2 (2022/2023)	

E. Bastianini 🇮🇹	23
Départs - 50	
Pole position - 1	
Podiums - 9 / Victoires - 5	
Meilleure saison - 3e (2022)	

■ Classement par équipe



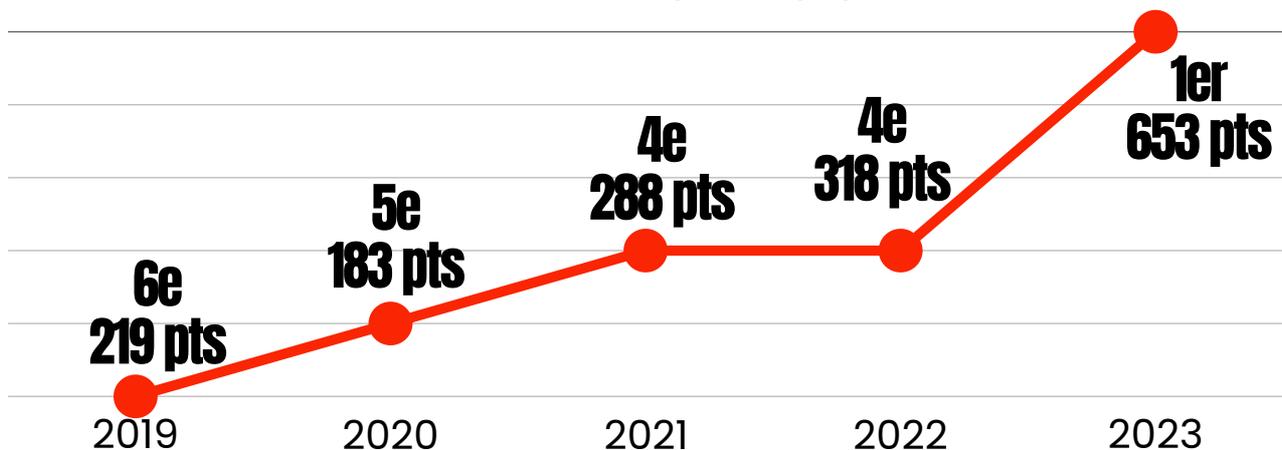
PRIMA PRAMAC RACING



J. Martin 🇪🇸	89
Départs - 54	
Pole positions - 13	
Podiums - 16 / Victoires - 5	
Meilleure saison - 2e (2023)	

F. Morbidelli 🇮🇹	21
Départs - 102	
Pole positions - 2	
Podiums - 6 / Victoires - 3	
Meilleure saison - 2e (2020)	

■ Classement par équipe



PERTAMINA ENDURO VR46 MOTOGP™ TEAM



M. Bezzecchi 🇮🇹

72

F. Di Giannantonio 🇮🇹

49

Départs - 40

Pole positions - 4

Podiums - 8 / Victoires - 3

Meilleure saison - 3e (2023)

Départs - 40

Pole position - 1

Podiums - 2 / Victoire - 1

Meilleure saison - 12e (2023)

■ Classement par équipe



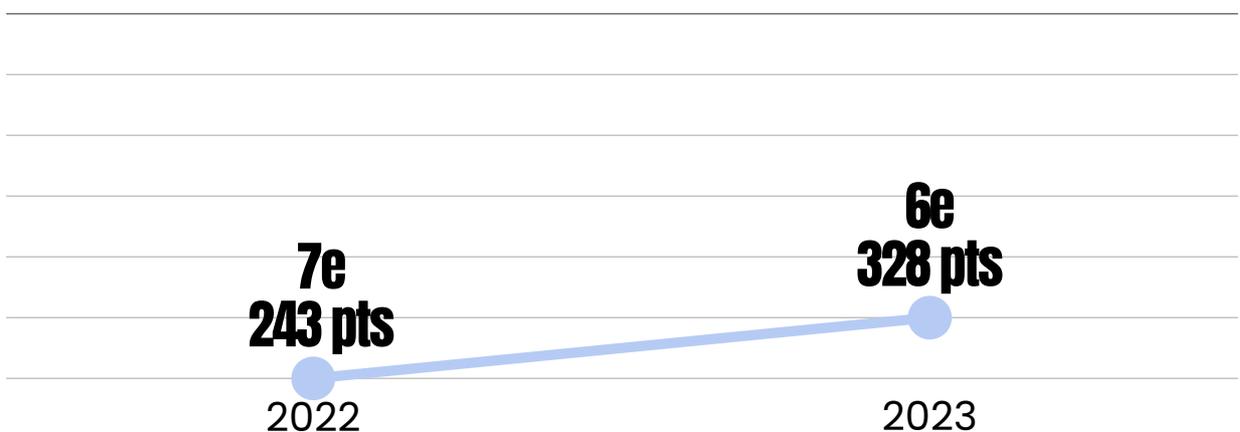
GRESINI RACING MOTOGP™



A. Marquez 🇪🇸	73
Départs - 69	
Pole position - 1	
Podiums - 4 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 8e (2023)	

M. Marquez 🇪🇸	93
Départs - 169	
Pole positions - 64	
Podiums - 101 / Victoires - 59	
Titres - 6 (2013/2014/2016/2017/2018/2019)	

■ Classement par équipe



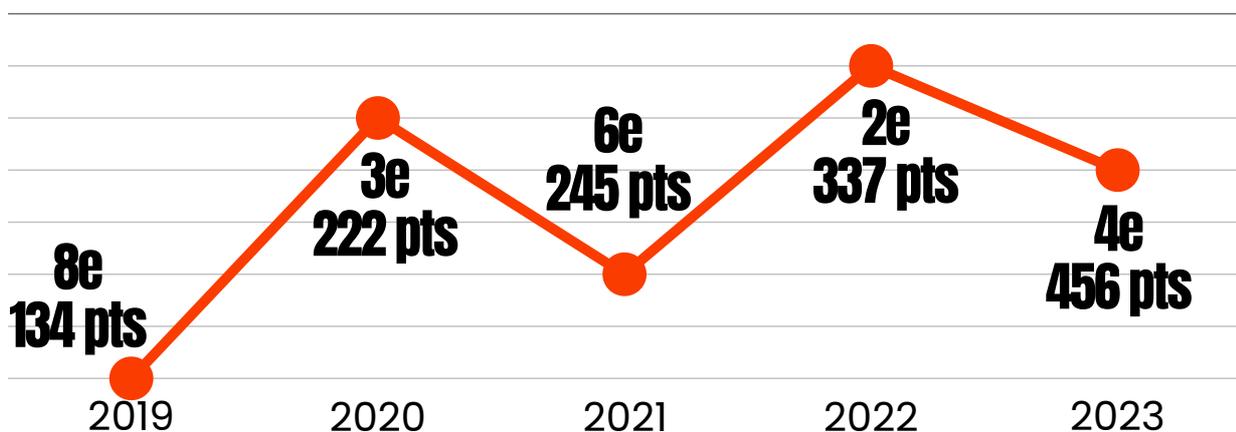
RED BULL KTM FACTORY RACING



J. Miller 🇦🇺	43
Départs - 157	
Pole positions - 2	
Podiums - 23 / Victoires - 4	
Meilleure saison - 4e (2021)	

B. Binder 🇿🇦	33
Départs - 72	
Pole position - 0	
Podiums - 10 / Victoires - 2	
Meilleure saison - 4e (2023)	

■ Classement par équipe



RED BULL GASGAS TECH3



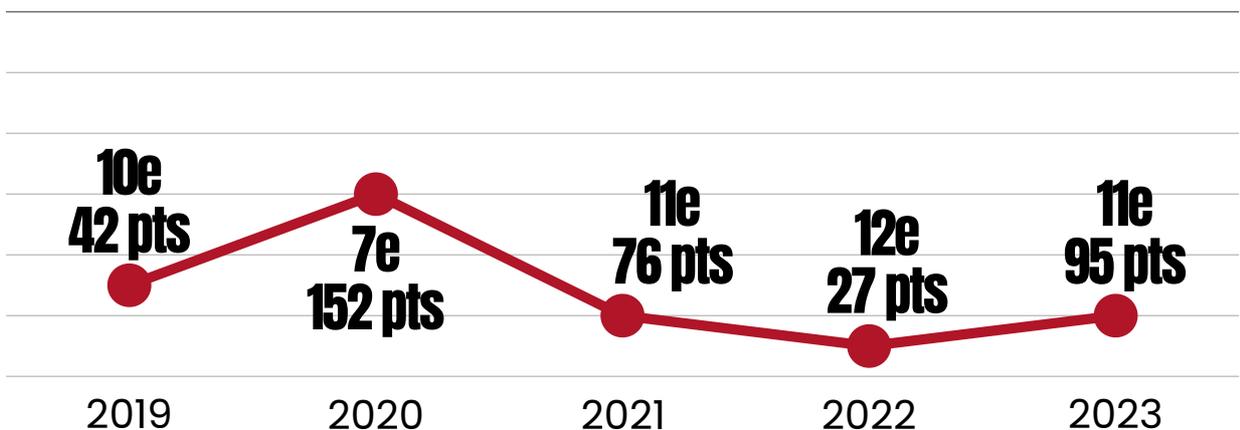
P. Acosta 🇪🇸		31
Départs - 18	Départs - 38	
Pole position - 1	Pole positions - 4	
Pdms - 8 / Vcts - 6	Pdms - 19 / Vcts - 10	
Titre - 1 (2021)	Titre - 1 (2023)	

MOTO3

MOTO2

A. Fernandez 🇪🇸		37
Départs - 20		
Pole position - 0		
Podium - 0 / Victoire - 0		
Meilleure saison - 17e (2023)		

■ Classement par équipe



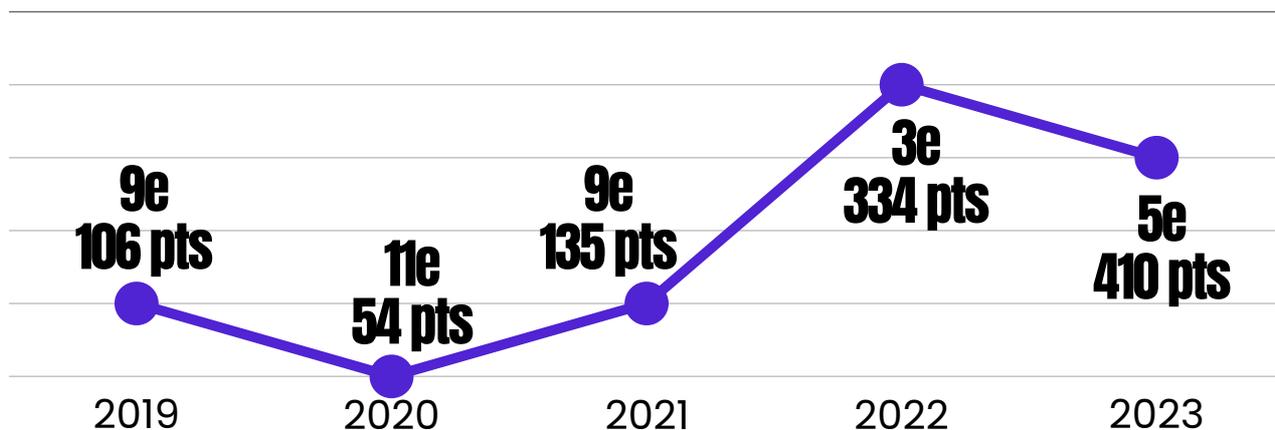
APRILIA RACING



M. Viñales 🇪🇸	12
Départs - 160	
Pole positions - 14	
Podiums - 34 / Victoires - 9	
Meilleure saison - 3e (2017)	

A. Espargaro 🇪🇸	41
Départs - 237	
Pole positions - 5	
Podiums - 11 / Victoires - 3	
Meilleure saison - 4e (2022)	

■ Classement par équipe



TRACKHOUSE RACING



R. Fernandez 🇪🇸	25
Départs - 37	
Pole position - 0	
Podium - 0 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 20e (2023)	

M. Oliveira 🇵🇹	88
Départs - 84	
Pole position - 1	
Podiums - 7 / Victoires - 5	
Meilleure saison - 9e (2020)	

■ Classement par équipe

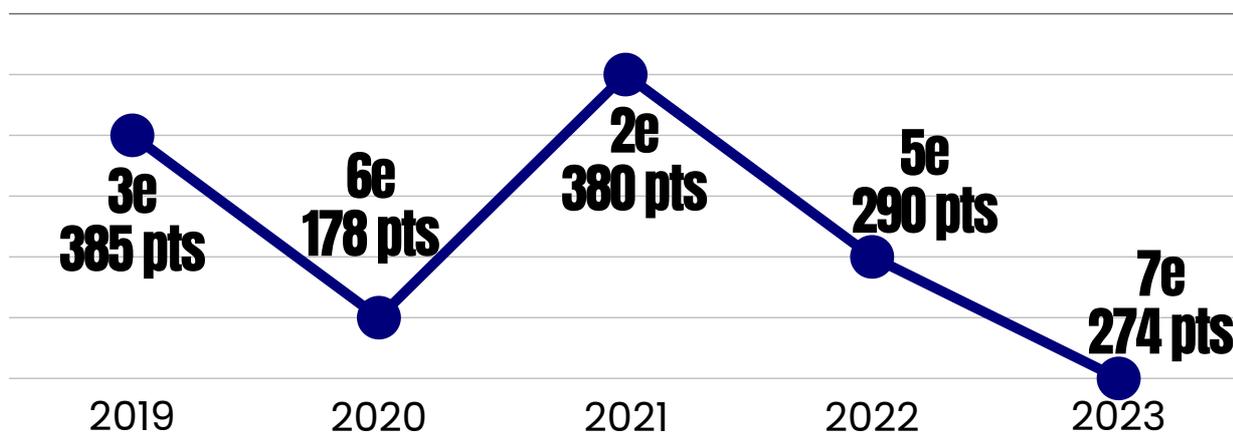
MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP™



F. Quartararo 🇫🇷	20
Départs - 91	
Pole positions - 16	
Podiums - 31 / Victoires - 11	
Titre - 1 (2021)	

A. Rins 🇪🇸	42
Départs - 106	
Pole position - 0	
Podiums - 18 / Victoires - 6	
Meilleure saison - 3e (2020)	

■ Classement par équipe



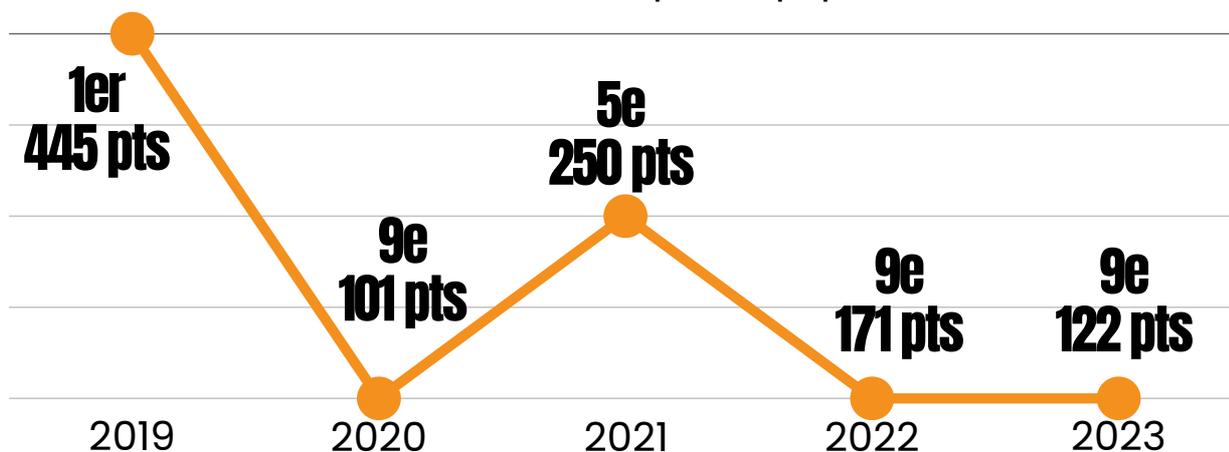
REPSOL HONDA TEAM



J. Mir 🇪🇸	36
Départs - 80	
Pole position - 0	
Podiums - 13 / Victoire - 1	
Titre - 1 (2020)	

L. Marini 🇮🇹	10
Départs - 56	
Pole positions - 2	
Podiums - 2 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 8e (2023)	

■ Classement par équipe



LCR HONDA



T. Nakagami 🇯🇵

30

Départs - 103

Pole position - 1

Podium - 0 / Victoire - 0

Meilleure saison - 10e (2020)

J. Zarco 🇫🇷

5

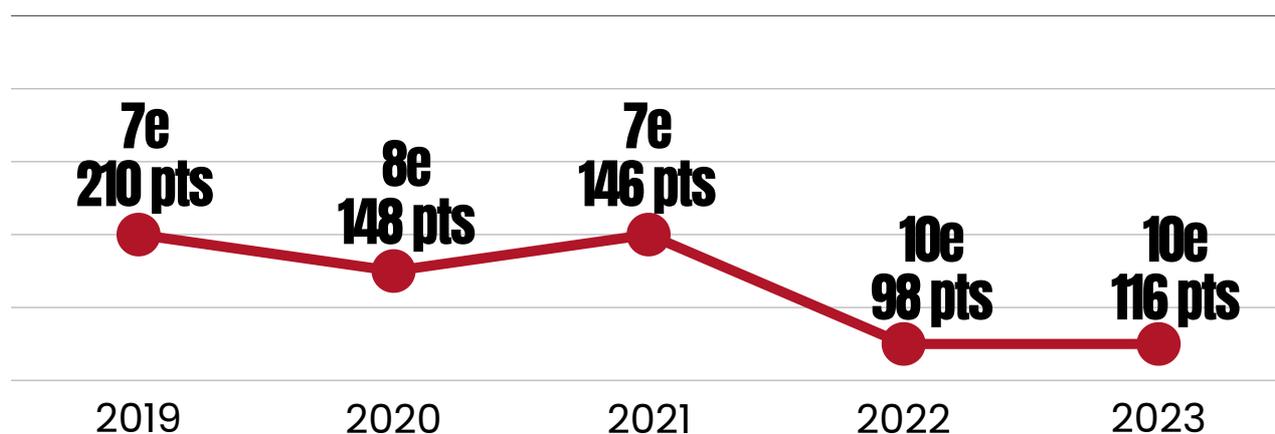
Départs - 124

Poles positions - 8

Podiums - 21 / Victoire - 1

Meilleure saison - 5e (2023)

■ Classement par équipe



LES PRONOS DE LA RÉDAC'

HUGO

1 **Jorge Martin** La nouvelle Ducati 2024 à l'air de convenir au Martinator. La fin de saison 2023 lui ayant servi de leçon, je pense que le numéro 1 de Pramac peut créer la surprise cette année.

2 **Francesco Bagnaia** Par choix binaire, je vois Pecco 2e, qui se battra pour le titre face à Jorge.

3 **Brad Binder** Le Sud-Africain a montré un tout autre visage fin 2023. Sa détermination associée au progrès de la RC16 peut être le fruit d'une très belle saison 2024.

 **Marc Marquez** - 6e

 **Fabio Quartararo** - 7e

 **Johann Zarco** - 9e

PABLO

1 **Francesco Bagnaia** Il est en grande forme et l'a prouvé à Sepang. L'expérience des deux dernières années ne l'a rendu que plus fort.

2 **Jorge Martin** Rival de Bagnaia jusqu'au bout mais je le vois moins présent dans les moments cruciaux de la saison.

3 **Brad Binder** La KTM a été très convaincante lors des de tests pré-saison et Brad Binder ne fait que monter en puissance depuis ses débuts en MotoGP. Il connaît la moto par coeur et fait office de parfait outsider face aux Ducati.

 **Marc Marquez** - 4e

 **Fabio Quartararo** - 5e

 **Johann Zarco** - 8e

ERWAN

1 **Francesco Bagnaia** Le double tenant du titre a encore prouvé qu'il peut rouler plus vite que tout le monde, il est le grand favori pour moi.

2 **Jorge Martin** Comme en 2023, il gagnera beaucoup de courses sprint, se battra avec Bagnaia, mais son impulsivité et son arrogance le perdront.

3 **Brad Binder** 4e l'an dernier, la KTM semble une nouvelle fois rapide et Binder parviendra sûrement à retrouver le goût de la victoire.

 **Fabio Quartararo** - 8e La Yamaha semble plus ou moins pareille que celle de 2023, le Niçois aura du mal à jouer en tête de course, mais signera des coups d'éclat et fera un peu mieux qu'en 2023.

 **Johann Zarco** - 13e Je n'imagine pas une énorme saison de sa part chez Honda (comme les autres pilotes Honda d'ailleurs), mais il ira chercher quelques places honorables.

LES PRONOS DE LA RÉDAC'

VALENTIN

1 **Francesco Bagnaia** Je vois bien Bagnaia être encore champion du monde et se battre comme la saison dernière avec Martin.

2 **Jorge Martin**

3 **Aleix Espargaro** L'Aprilia semble avoir encore progressé, c'est pour ça que je mets Espargaro sur le podium final, même si Binder ou Miller méritent d'y être par rapport au niveau affiché par la KTM.

4 **Johann Zarco** - 6e Je vois bien Zarco confirmer sur la LCR Honda.

5 **Fabio Quartararo** - 8e Pour moi, Quartararo aura du mal à faire mieux que top 8.

6 **Pedro Acosta** - 10e Je le vois bien terminer 10e du classement.

ARTHUR

1 **Francesco Bagnaia** Mentalement, il a clairement passé un step sur la deuxième partie de saison 2023. Je pense que, cette saison, il sera à son prime.

2 **Jorge Martin** Il a sûrement appris de ses erreurs de 2023, il faut qu'il progresse encore en course principale mais il sera très déterminé à remporter le titre, je le vois finir sur les basques de Pecco.

3 **Enea Bastianini** Il a montré de très bonnes choses à Sepang alors qu'il avait été plus en retrait lors de ces mêmes tests en 2023. Avec l'arrivée de Marquez et la volonté de sauver sa place, je pense qu'il va faire la saison de sa vie.

4 **Fabio Quartararo** - 11e La Yamaha a du potentiel mais s'ils ne règlent pas leurs problèmes de stabilité et de grip à l'arrière ça va être compliqué. Et je pense qu'à part Morbidelli, toutes les Ducati seront dans le top dix. Il faudra donc peut-être compter sur les blessures.

5 **Johann Zarco** - 12e Du mal à le placer mais je le vois aux alentours de cette position, au coude-à-coude avec Miller et Acosta. Par contre je le vois bien comme meilleure Honda.

PIERRE

1 **Jorge Martin**

2 **Francesco Bagnaia**

3 **Marc Marquez**

CALENDRIER



Mars		Août	
08-10	Qatar 🇶🇦	02-04	Grande-Bretagne 🇬🇧
22-24	Portugal 🇵🇹	16-18	Autriche 🇦🇹
Avril		30-01	Aragón 🇪🇸
12-14	USA 🇺🇸	Septembre	
26-28	Espagne 🇪🇸	06-08	Saint-Marin 🇸🇲
29	Test (Jerez) 🇪🇸	09	Test (Misano) 🇮🇹
Mai		20-22	Inde 🇮🇳
10-12	France 🇫🇷	27-29	Indonésie 🇮🇩
14-16	Catalogne 🇪🇸	Octobre	
31-02	Italie 🇮🇹	04-06	Japon 🇯🇵
Juin		18-20	Australie 🇦🇺
03	Test (Mugello) 🇮🇹	25-27	Thaïlande 🇹🇭
14-16	Kazakhstan 🇰🇿	Novembre	
28-30	Pays-Bas 🇳🇱	01-03	Malaisie 🇲🇾
Juillet		15-17	Valence 🇪🇸
05-07	Allemagne 🇩🇪	Fin de saison 🏁	

CRÉDITS

UNE

Sport Auto Moto

LES ATTENTES

MotoGP

3, 8

PILOTES ET TEAMS

MotoGP

17, 18

AutoMoto

19

MotoGP

20-28

