

WGP

MOTO2

**OGURA PAR
DEUX FOIS**

MOTO3

**ET REVOILÀ
ORTÓLA**

MAGAZINE #08

**GRAND PRIX DES
PAYS-BAS 2024**



LA CATHÉDRALE DU ROI

**WEEK-END PARFAIT DE LA PART DE BAGNAIA, QUI
REFAIT SON RETARD AU CHAMPIONNAT.**

**WORLD GRAND
PRIX MAGAZINE**

@WGP_Magazine

wgpmagazine.wixsite.com/france



WARM-UP

<i>En grille</i>	3
<i>Les essentiels</i>	4
<i>Revue de presse</i>	5

MOTOGP

<i>La cathédrale du roi</i>	6
<i>Le chat et la souris</i>	10
<i>Pramac s'associe à Yamaha</i>	11
<i>Bastianini et Viñales chez Tech3</i>	13

MOTO2

<i>Ogura par deux fois</i>	15
<i>Roberts, plus de peur que de mal</i>	17

MOTO3

<i>Le retour d'Ortolá</i>	18
---------------------------	-----------

PARC-FERMÉ

<i>L'avis de la Rédac'</i>	22
<i>Les notes</i>	23
<i>Programme TV</i>	24
<i>Résultats et championnats</i>	25-26

EN GRILLE

MotoGP					
1 POLE POSITION F. Bagnaia Ducati 1'30.540	2	89 J. Martín	+0.081	1'30.621	Ducati
	3	12 M. Viñales	+0.411	1'30.951	Aprilia
	4	73 A. Márquez	+0.439	1'30.979	Ducati
	5	41 A. Espargaró	+0.537	1'31.077	Aprilia
	6	49 F. Di Giannantonio	+0.734	1'31.274	Ducati
	7	93 M. Márquez	+0.838	1'31.378	Ducati
	8	21 F. Morbidelli	+0.865	1'31.405	Ducati
	9	41 A. Espargaró	+0.939	1'31.479	Aprilia
	10	31 P. Acosta	+0.942	1'31.482	GasGas
	Moto2				
54 POLE POSITION F. Aldeguer Boscoscuro 1'35.269	2	3 A. Ogura	+0.230	1'49.955	Boscoscuro
	3	21 S. García	+0.354	1'50.132	Boscoscuro
	4	18 M. González	+0.371	1'50.248	Kalex
	5	21 A. López	+0.476	1'50.346	Boscoscuro
	6	75 A. Arenas	+0.555	1'50.358	Kalex
	7	14 T. Arbolino	+0.604	1'50.410	Kalex
	8	10 D. Moreira	+0.632	1'50.450	Kalex
	9	96 J. Dixon	+0.714	1'50.497	Kalex
	10	13 C. Vietti	+0.777	1'50.505	Kalex
	Moto3				
36 POLE POSITION A. Piqueras Honda 1'39.746	2	72 T. Furusato	+0.074	1'39.820	Honda
	3	95 C. Veijer	+0.309	1'40.055	Husqvarna
	4	48 I. Ortóla	+0.327	1'40.073	KTM
	5	6 R. Yamanaka	+0.367	1'40.113	KTM
	6	82 S. Nepa	+0.400	1'40.146	Honda
	7	99 J. Antonio Rueda	+0.443	1'40.189	KTM
	8	31 A. Fernández	+0.508	1'40.254	Honda
	9	78 J. Esteban	+0.538	1'40.284	KTM
	10	58 L. Lunetta	+0.552	1'40.298	Honda

LES ESSENTIELS

TT Circuit Assen

CARACTÉRISTIQUES

Construction - 1955

Longueur - 4,542 km

Largeur - 14 m

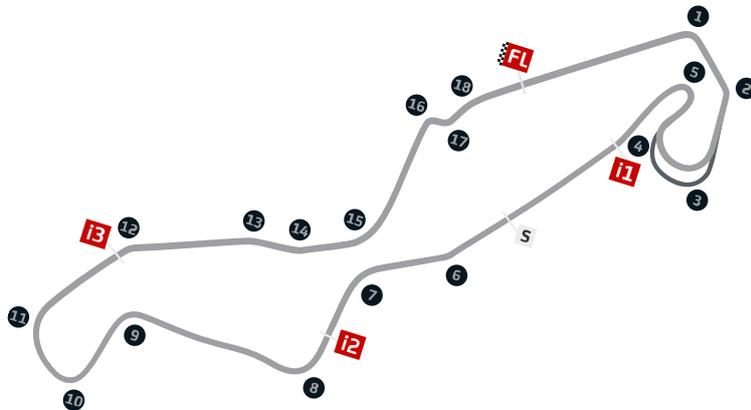
Virages - 6g / 12d

Pole position - À gauche

Plus longue ligne droite - 487m

Distance SPR - 59,049 km

Distance GP - 118,098 km



RECORDS

En course - Aleix Espargaró
1'32.500 - 2022

Absolu - Marco Bezzecchi
1'31.472 - 2023

V-MAX - Andrea Dovizioso
320.8 km/h - 2020

VAINQUEURS

2023 - Francesco Bagnaia

2022 - Francesco Bagnaia

2021 - Fabio Quartararo

2019 - Maverick Viñales

2018 - Marc Márquez

POLEMANS

2023 - Marco Bezzecchi

2022 - Francesco Bagnaia

2021 - Maverick Viñales

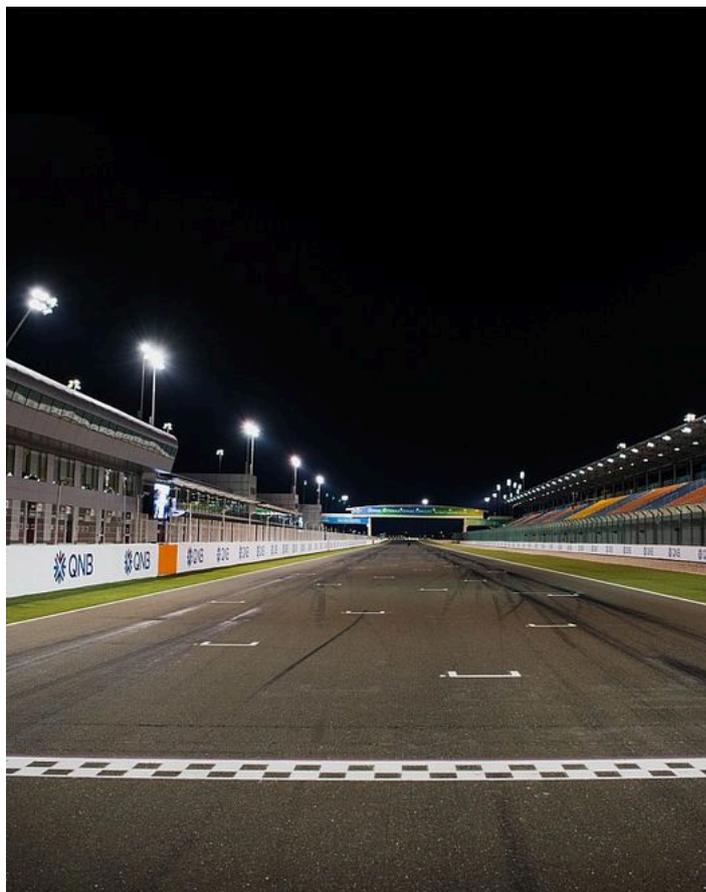
2019 - Fabio Quartararo

2018 - Marc Márquez

MIGMAG

QUI REMPLACERA LE KAZAKHSTAN ?

Le Grand Prix du Kazakhstan a été annulé pour des raisons géopolitiques. Encore une fois, les Kazakhs devront patienter pour voir leur circuit au calendrier. Initialement prévu du 14 au 16 juin, les conflits internes ont favorisé son annulation et son remplacement par le Qatar. Le choix du Qatar n'a pas été motivé uniquement par la commodité, mais aussi par des aspects stratégiques. La proximité du Qatar avec l'Indonésie, qui accueillera le Grand Prix suivant, facilite la logistique, réduit les émissions de carbone, les temps et coûts de voyage pour les équipes et les pilotes. Le Qatar aura donc deux courses cette année.



Enfin, c'est ce qui était prévu... En effet, au vu des dernières rumeurs, Losail ne serait finalement plus en mesure d'accueillir une nouvelle manche du MotoGP à cause des températures trop élevées à cette période de l'année. Quel circuit remplacera donc le Kazakhstan ?

Jo A.

MOTOGP

LA CATHÉDRALE DU ROI

Ce n'est pas pour rien que le tracé est tatoué sur son bras droit. Bagnaia s'est imposé pour la troisième fois d'affilée dans la cathédrale d'Assen, faisant de lui le maître incontesté des lieux.



À l'image de son ascension sur le podium, Bagnaia sort de l'ombre et se rapproche de plus en plus du leader du championnat. (image MotoGP)



LA CATHÉDRALE DU ROI

Ce week-end, le paddock MotoGP fait son retour dans la mythique cathédrale d'Assen, pour y disputer le Grand Prix des Pays-Bas. Le championnat du monde de vitesse moto se rend sur ce circuit depuis sa création, c'est-à-dire depuis 1949. Au fil des générations, le tracé a énormément évolué jusqu'à 2006, date à laquelle on le connaît dans sa configuration actuelle. Cette année encore, ce lieu bourré d'histoire accueille les meilleurs pilotes du monde pour vivre un énième grand moment de sport !

Après quasiment un mois de pause dû à l'annulation du Grand Prix du Kazakhstan (qui devait se tenir du 14 au 16 juin), la MotoGP est de retour en terre batave. Auteur d'une domination sans partage sur ses terres, Francesco Bagnaia semble inarrêtable et au top de sa forme. Le fer de lance Ducati est plein de confiance, et attaque ce Grand Prix avec la même ambition : reprendre des points à Jorge Martín, actuel leader du championnat.

Il est plutôt rare de voir le double champion du monde en titre se montrer rapide dès la première journée. Pourtant, c'est bel et bien lui qui domine cette journée du vendredi. Le record du circuit tombe dès le vendredi après-midi, et c'est évidemment l'Italien qui le bat. Pendant ce temps, Jorge Martín éprouve des difficultés avec sa machine et n'est donc pas aussi rapide que d'habitude. Bien qu'il soit quand même présent dans le Top 10 (5e chrono), il prend une demi-seconde dans la vue par Bagnaia. Cependant, il ne faut pas enterrer Martín si vite. Dès le premier tour lancé de la Q2, Bagnaia affole les compteurs, mais c'est pourtant Martín qui frappe le plus fort en étant le premier à descendre sous la barre des 1'31.

LA CATHÉDRALE DU ROI

Mais dans un second tour, Bagnaia allume tous les secteurs du circuit en rouge pour signer un chrono stratosphérique de 1'30.540 ! En fin de séance, Martín donne tout ce qu'il a pour échouer à seulement 81 millièmes de seconde de l'Italien. Le Madrilène semble beaucoup plus à l'aise au guidon de sa Ducati, et il réalise encore une performance de haut vol dans cet exercice. Pour Bagnaia, c'est (seulement !) la première pole position de sa saison, parce qu'il a bien compris que l'important, ce sont les courses. Il met d'ailleurs fin à une impressionnante statistique : de 2009 à 2023, il y a eu 13 polemen différents sur 13 GP à Assen. En effet, Pecco Bagnaia s'était déjà emparé de la pole position en 2022.

Place désormais au temps fort du samedi après-midi : la course sprint. Sans grande surprise, c'est le poleman qui réalise le meilleur départ et qui vire logiquement en tête au premier virage. Dès les premiers hectomètres, Bagnaia creuse un léger écart sur son rival. Malgré les efforts de Martín, il est impossible pour lui de combler son retard et ainsi tenter de le dépasser. Malgré sa réputation de « roi du samedi », Bagnaia est tout simplement sur une autre planète. Pendant que la course est calme devant, la bataille fait rage à l'arrière pour la 4e place. Les dépassements fusent, les pilotes sont à la limite et même au-delà de la limite pour Aleix Espargaró. Dans le dernier tour, il est victime d'une chute à haute vitesse. Après plusieurs roulés-boulés dans les graviers, il se relève en se tenant le poignet. Verdict : fracture du 5e métacarpien de la main droite, Espargaró déclarera forfait pour la course du lendemain pour favoriser sa convalescence. Cette course sprint est remportée par Bagnaia, avec plus de 2 secondes d'avance sur Martín. Maverick Viñales complète le podium.

La veille de la course du dimanche, c'est tardivement que l'on apprend qu'une pénalité de grille est infligée à Jorge Martín. En Q2, l'Espagnol était lent sur la trajectoire alors que Raúl Fernández s'élançait dans un tour rapide. La gêne est indiscutable, et à l'instar de Bagnaia au Mugello, il écope de 3 places de pénalité. Là aussi comme Bagnaia, il passe de 2e à 5e sur la grille de départ. Il est maintenant 14h en ce dimanche 30 juin, le départ de la course est donné ! Comme la course d'hier, Bagnaia s'envole parfaitement et franchit le premier virage en position de leader. Jorge Martín réalise également un départ canon pour reprendre directement sa place initiale, juste derrière le numéro 1. C'est alors que le scénario de la course sprint se répète. Martín donne son maximum pour rester dans le sillage de Bagnaia, mais le pilote italien est tout simplement trop rapide sur le tracé hollandais.

Tel un métronome, les tours s'enchaînent mais les chronos sont tous identiques, à quelques dixièmes près. Bien qu'il soit sur un rythme très soutenu, son style de pilotage pur et délicat lui permet de gérer ses pneus à la perfection. Bagnaia réalise ce qu'il sait faire de mieux, là où il est le plus fort. Au fil des tours, l'écart se creuse naturellement. Pourtant, Martín prend également le large sur ses poursuivants, les laissant se battre pour la dernière marche du podium. Parti seulement 10e, Enea Bastianini profite de la

LA CATHÉDRALE DU ROI

bagarre qui se déroule devant lui pour se mêler à la lutte. Il dépasse un à un ses concurrents pour se retrouver 3e et mettre tout le monde d'accord. Sur un rythme endiablé en fin de course, il s'échappe légèrement du peloton mais n'a pas suffisamment de temps pour espérer ramarrer Jorge Martín. Ainsi, Bagnaia remporte d'une main de maître cette course, devant Jorge Martín et Enea Bastianini.

Depuis la course sprint de Barcelone perdue bêtement, Pecco Bagnaia a gagné toutes les courses du championnat, soit 5 consécutives. Les manches disputées dans la cathédrale d'Assen n'y coupent pas, la messe est dite ! Rien ne semble pouvoir enrayer cette impressionnante dynamique, il est intouchable en ce moment. Au championnat, l'écart se réduit inexorablement entre lui et Martín. Après la manche batave, il n'y a plus que 10 points de différence entre les deux pilotes. Tournons-nous désormais vers le Sachsenring, jardin de Marc Márquez, qui accueillera les pilotes dès la semaine prochaine pour disputer le Grand Prix d'Allemagne !

Erwan R.

1

À part au Warm-Up, "Pecco" a terminé l'ensemble des séances en tête. Suprématie.

“Je pense qu'on a amélioré notre préparation et qu'on est très, très forts.”

Francesco Bagnaia, MotoGP



LE CHAT ET LA SOURIS

À Assen, dans la cathédrale de la vitesse, Marc Márquez était plutôt d'humeur joueuse, ce qui est rare quand on connaît bien l'octuple champion du monde et surtout sa carrière. En effet, il a commencé à jouer avec ses adversaires en qualifications le samedi matin, lorsqu'il a chuté en doublant Aleix Espargaró, dans le terrible virage 7. Un virage qui a fait des dégâts même en Moto2. Puis, dans la course sprint le samedi après-midi, c'est avec le vibreur que l'Espagnol a joué. Mal lui en a pris, car il lui a rendu la monnaie de sa pièce en le faisant chuter. Au départ de la course, le capital confiance de Marc Márquez n'était pas au beau fixe. Et ça n'est pas sa prestation en course qui a arrangé les choses. En effet, en MotoGP, on peut jouer sur plusieurs paramètres pour faire fonctionner sa moto. Marc et son équipe ont ainsi pris le risque de partir avec une pression de pneus plus basse qu'autorisée, en espérant qu'elle puisse remonter durant la course. On pourrait se dire que cette fois-ci, le jeu en valait la chandelle...

Finalement, le pari s'est révélé peu payant. Márquez a été obligé durant la course de laisser passer plusieurs pilotes comme Fabio Di Giannantonio ou Maverick Viñales, dans le but de faire remonter la pression de son pneu avant. Pour rappel, cette pression doit être d'au moins 1.8 bar pendant 60% de la course principale (soit 15 tours ici à Assen). Au final, toutes ces manœuvres n'ont pas suffi, puisque Márquez a écopé d'une pénalité de 16 secondes, qui l'a fait dégringoler de la 4e à la 10e position.

On peut donc en conclure que ça n'était vraiment pas le week-end de Marc Márquez et qu'assurément, il essaiera d'effacer cette contre-performance dans son jardin du Sachsenring.

Valentin V.



Comme cette saison, Hervé Poncharal travaillera avec deux champions l'année prochaine. Une belle opportunité pour l'écurie française. (image Motorsport)

TECH3 RENFORCE SES RANGS

KTM a récemment annoncé une transformation majeure dans sa stratégie MotoGP pour 2025 en recrutant deux pilotes de renom, Maverick Viñales et Enea Bastianini, pour son équipe Red Bull KTM Tech3. Ces transferts marquent un tournant significatif pour le constructeur autrichien, soulignant ses ambitions de dominer la compétition avec une équipe renforcée et renommée.

Viñales, qui a déjà marqué l'histoire en remportant des Grands Prix avec trois constructeurs différents (Suzuki, Yamaha, et Aprilia), rejoindra KTM après une période fructueuse chez Aprilia. Son expérience et ses victoires multiples en font un atout précieux pour l'équipe. KTM espère que son intégration apportera non seulement des performances constantes mais aussi un leadership technique et stratégique. En 2024, Viñales a déjà remporté une course, démontrant qu'il reste un compétiteur redoutable capable de triompher avec différents manufacturiers.

Enea Bastianini, ancien pilote Ducati, rejoint également l'équipe après avoir perdu sa place au profit de Marc Márquez. Bastianini, avec ses six victoires en MotoGP et ses performances impressionnantes en Moto3 et Moto2, représente un autre atout majeur pour KTM. Le constructeur mise sur sa capacité à se réinventer et à pousser les limites des performances sur la piste.

La réorganisation de l'équipe Tech3, désormais entièrement intégrée sous la bannière KTM, signifie que Viñales et Bastianini seront équipés de machines KTM RC16 à part

TECH3 RENFORCE SES RANGS

entière, mettant fin à toute distinction entre équipes d'usine et équipes satellites. Hervé Poncharal, chef de l'équipe Tech3, a exprimé son enthousiasme à l'idée d'avoir "deux numéros un" dans son équipe, soulignant que cette configuration est sans précédent dans l'histoire de l'équipe.

Une autre annonce majeure concerne le retrait de la marque GasGas de la structure KTM en MotoGP. À partir de 2025, toutes les motos sous la bannière Tech3 seront des KTM d'usine, uniformisant ainsi l'apparence et les performances des équipes sur la grille. Cette décision permet à KTM de concentrer ses efforts sur une seule marque et de fournir à tous ses pilotes des machines identiques, renforçant ainsi la cohésion et la compétitivité de l'équipe. Pit Beirer, directeur des sports mécaniques chez KTM, a expliqué que cette décision était cruciale pour clarifier la stratégie de la marque et maximiser les ressources disponibles pour le développement technologique.

Ce réalignement stratégique laisse Jack Miller et Augusto Fernández sans guidon chez KTM pour la saison prochaine. Bien que cette décision ait été difficile à prendre, l'écurie autrichienne est déterminée à maximiser ses chances de succès en 2025 avec cette nouvelle configuration. Beirer a exprimé ses regrets de voir partir des pilotes aussi talentueux, mais il a souligné que le marché et la pression pour obtenir les meilleurs pilotes ont contraint KTM à prendre des décisions rapides et stratégiques.

Avec l'arrivée de Viñales et Bastianini, KTM espère non seulement renforcer sa présence en MotoGP, mais aussi créer une dynamique positive au sein de l'équipe. L'accent sera mis sur la création d'un environnement de travail optimal pour les pilotes, en assurant qu'ils disposent des meilleures conditions possibles pour performer au plus haut niveau. Cette nouvelle ère pour KTM est également marquée par un soutien renforcé de Red Bull, qui voit dans cette réorganisation une opportunité d'affirmer encore plus sa collaboration avec le constructeur autrichien.

En conclusion, les transferts de Maverick Viñales et Enea Bastianini chez KTM pour la saison 2025 de MotoGP représentent une étape cruciale pour l'équipe autrichienne. Avec une nouvelle structure, des ressources concentrées et des ambitions renouvelées, KTM est prête à se battre pour les titres et à marquer l'histoire du MotoGP.

Mathys P.

“Nous aurons deux pilotes numéros 1 en 2025. Je suis convaincu qu'[ils] se battront tous les deux pour la victoire sur la RC16.”

Hervé Poncharal, Motorsport



Morbidelli retournera-t-il chez Yamaha en restant chez Pramac ? Ce n'est pas si sûr... (image Motorsport)

PRAMAC S'ASSOCIE À YAMAHA JUSQU'EN 2031

Qui aurait cru au début de saison que l'écurie Pramac, championne en titre, s'associerait à Yamaha, deuxième moins bon constructeur, jusqu'en 2031 ? A mon avis, personne. Les rumeurs d'une possible collaboration entre Pramac et Yamaha circulaient depuis quelque temps déjà. Pourtant, peu de personnes y prêtaient réellement attention, considérant ces bruits comme de simples rumeurs sans fondement. Cependant, il semble que l'élément déclencheur de cette alliance ait été le refus de Marc Márquez de rester dans un team satellite pendant au moins un an, et donc, de potentiellement signer chez Pramac. Ce refus a probablement poussé Pramac à chercher des options viables pour garantir leur compétitivité, au vu du départ de Jorge Martín vers Aprilia et de Bastianini chez Tech3.

Alors au summum de sa gloire, Pramac se lance dans le pari (fou) de devenir le "deuxième team usine de Yamaha" selon les mots de Lin Jarvis, directeur général de Yamaha Motor Racing. Le Britannique précise : « C'est une période chargée pour Yamaha, tant sur la piste qu'en dehors. Yamaha Motor Co. (YMC) et Yamaha Motor Racing (YMR) n'ont jamais caché qu'ils consacraient tous leurs efforts au développement des motos. Nous entrons maintenant dans la phase suivante, celle que nous attendons depuis longtemps : l'arrivée d'une deuxième équipe Yamaha ».

En effet, depuis le fiasco de l'écurie satellite RNF en 2022, racheté par Aprilia en 2023, la marque aux trois diapasons n'avait plus de team secondaire, symbole d'une dangereuse dérive. L'accord entre Pramac et Yamaha marque un tournant majeur pour

PRAMAC S'ASSOCIE À YAMAHA JUSQU'EN 2031

les deux parties.

Pour Pramac, cette collaboration représente une opportunité de consolider leur statut de force dominante en MotoGP. Pour Yamaha, en revanche, ce partenariat est une chance de rebondir après plusieurs saisons difficiles. En s'alliant avec le premier team indépendant titré au championnat par équipe, ils espèrent non seulement améliorer leurs performances en piste mais aussi redorer leur blason auprès des fans et des partenaires commerciaux. Cette dynamique fera entrer Yamaha dans une nouvelle ère, rappelant les jours de gloire où ils dominaient le championnat.

Cette alliance stratégique jusqu'en 2031 montre une vision à long terme des deux parties, déterminées à construire un avenir compétitif. Seul le temps dira si cette collaboration portera ses fruits, mais une question se pose : Ducati ont-ils été raisonnable de perdre Pramac, Martín et Bastianini au profit de la signature de Marc Márquez dans leur team d'usine ?

Hugo C.

4

En 2025, Yamaha aura quatre motos d'usine, une première depuis presque deux ans.

Internet a déjà été inondé de montages imaginant les sponsors Prima Pramac sur une Yamaha ? Une note sur 10 ?

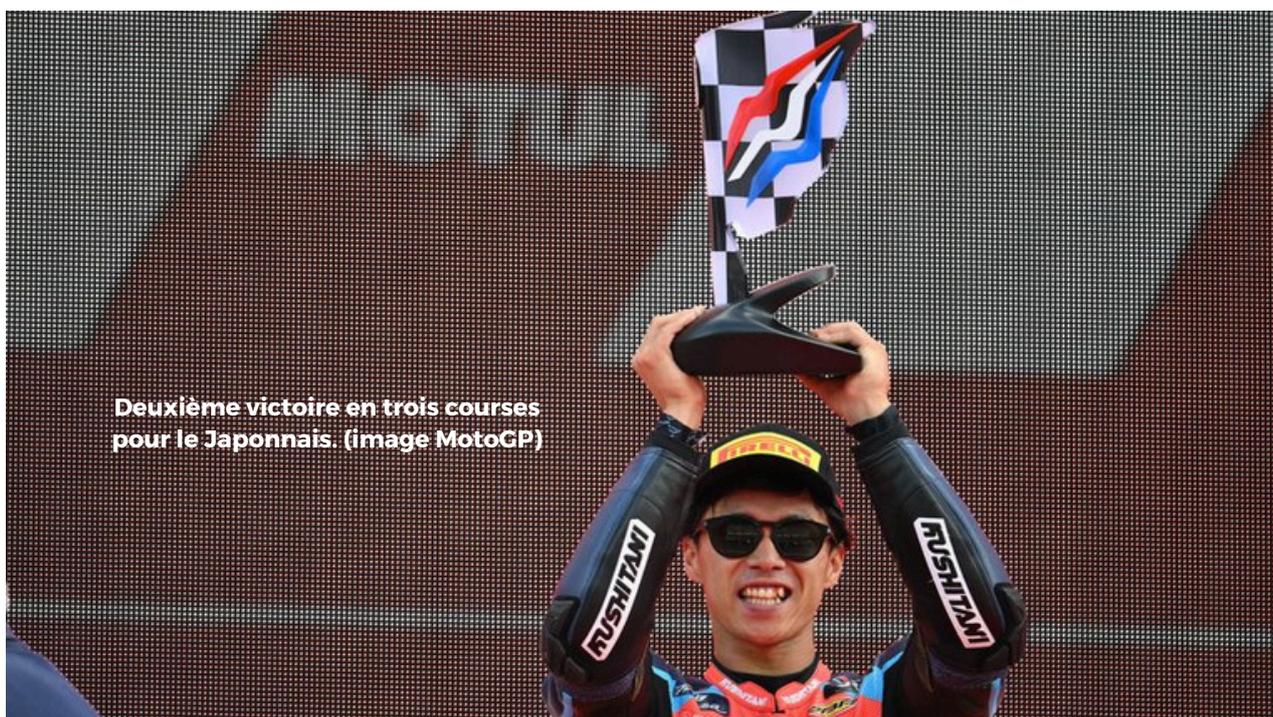


MOTO2

OGURA PAR DEUX FOIS

Le Ai Ogura de 2022, celui qui s'était battu pour le titre jusqu'au bout, serait-il de retour ? C'est ce que semble faire comprendre le pilote japonais, vainqueur pour la deuxième fois en trois courses.





Deuxième victoire en trois courses pour le Japonnais. (image MotoGP)

OGURA PAR DEUX FOIS

Ai Ogura a réussi à dompter la cathédrale de la vitesse, à Assen. Une victoire (sa deuxième de la saison) au terme d'une course où il a longtemps fait jeu égal avec son coéquipier et avec Fermín Aldeguer, le poleman de ce Grand Prix. Dès le début du week-end, Ogura s'est imposé comme l'un des hommes forts, tout comme les pilotes équipés du châssis Boscoscuro, qui confère un avantage énorme aux équipes qui l'utilisent. Il a confirmé son bon début de week-end en qualifications, en se classant sur la première ligne, de bon augure pour la course du dimanche.

Au départ du Grand Prix, il a pris le hole shot en faisant un meilleur départ que Fermín Aldeguer. S'en est suivi ensuite une lutte aux avant-postes avec plusieurs pilotes dont Aldeguer, García mais aussi Arbolino et González. Le tournant de la course arrive au 14e tour. Ai Ogura est alors 2e et en lutte avec son coéquipier Sergio García, et c'est à ce moment qu'une sentence tombe.

Fermín Aldeguer est pénalisé d'un Long Lap pour avoir franchi trop de fois les limites de la piste néerlandaise. Une fois exécuté, Aldeguer se retrouve 3e, laissant le commandement à Ai Ogura, qui se battra un temps avec Sergio García.

Et après 22 tours menés tambour battant, c'est Ai Ogura qui s'impose, signant une deuxième victoire cette saison (et un troisième podium). C'est un nouveau succès également pour MT Helmets - MSI (qui remplace l'écurie Pons depuis cette saison). Et en plus de la victoire, Ai Ogura, mais aussi Sergio García, ont profité de la blessure (et de la non-participation à la course) de Joe Roberts pour s'envoler en tête du classement. Tout cela sera à confirmer dès ce week-end au Sachsenring.

Valentin V.

REPLAY

TURN 7



Victime d'un gros highside au virage 7, l'Américain a déclaré forfait. (image X / MotoGP)

#DutchGP
Moto2
P1

ROBERTS, PLUS DE PEUR QUE DE MAL

C'est peut-être l'un des premiers tournants de la saison dans la catégorie Moto2. La bataille pour le titre tient toutes ses promesses entre Sergio García (MT Helmets - MSI) et Joe Roberts (OnlyFans American Racing Team), sans oublier Ai Ogura (MT Helmets - MSI) et les deux pilotes Folladore SpeedUp. Le circuit d'Assen semblait idéal pour prendre l'ascendant sur ses adversaires après plusieurs semaines de pause. Au final, il n'y a pas eu besoin de bataille. Joe Roberts aura vécu un week-end bien compliqué dans la cathédrale. L'Américain est parti à la faute dès la première séance du vendredi. Une lourde chute sans conséquence. L'après-midi, lors de la Practice 1 (séance qui compte pour aller directement en Q2 le lendemain), Roberts n'a pas l'air affecté par sa chute du matin et signe le meilleur temps. Un chrono en 1'36.183 très intéressant. Malheureusement, le pilote Kalex va de nouveau se retrouver au tapis. Et là, les conséquences sont plus importantes : Roberts se relève et semble blessé. Après un passage à la clinique, le diagnostic est sans appel : fracture de la clavicule droite.

Il n'y a jamais de bons moments pour chuter. Mais force est de constater que celle-ci arrive au pire instant pour Joe Roberts, lui qui était sur une bonne dynamique après une victoire au Mugello avant la pause et seulement à sept petits points de Sergio García, leader du championnat. Il va donc devoir céder du terrain en déclarant forfait lors de ce week-end néerlandais. Espérons pour lui qu'il se remette vite puisque les Grands Prix vont s'enchaîner avec, dès la semaine suivante, le Grand Prix d'Allemagne. À voir si l'Américain sera présent sur le tourniquet du Sachsenring pour essayer de défendre ses chances.

Paul R.

MOTO3

ET REVOILÀ
ORTÓLA

À l'image d'Ai Ogura, son collègue de chez MT-Helmets MSI, Ivan Ortóla met également fin à une longue période de disette. L'Espagnol est venu coiffer sur la ligne le local de l'étape, Collin Veijer, pour douze millièmes.





Drôle de célébration pour un drôle de comeback. (image MotoGP)

LE RETOUR D'ORTÓLA

Dans la catégorie Moto3, on s'est habitué à entendre l'hymne colombien chaque week-end. Pourtant, sur le circuit d'Assen, David Alonso a manqué de rythme par rapport à ce qu'il a pu nous montrer depuis le début de cette saison. Daniel Holgado, son principal rival au championnat, aurait pu ainsi profiter de la méforme d'Alonso pour lui reprendre de précieux points. Mais l'Espagnol est en difficulté depuis quelques courses, et cela s'est encore vérifié aux Pays-Bas. Les favoris ne sont pas au top, cela laisse donc une opportunité en or de triompher pour les autres pilotes. Par exemple, à domicile ce week-end, Collin Veijer a à cœur de performer et Ivan Ortolá compte bien en profiter également.

Boosté par son Grand Prix national, le Néerlandais Collin Veijer signe le meilleur temps des trois séances d'essais cumulées. Quant à Ortolá, il ne quitte pas le Top 3 dans chacune des séances. En qualifications, alors que Veijer vient de s'emparer de la pole provisoire, le pilote Husqvarna perd subitement l'arrière de sa machine à la sortie du dernier virage. Le pilote hollandais est satellisé dans les airs, victime d'un high-side, et retombe lourdement sur le circuit. Veijer se relève, et rassure tout le monde. Vu son empressement à vouloir ramener la moto au box, on en déduit qu'il n'y a aucun bobo à signaler. On va finir par croire que ces pilotes ont un corps en acier galvanisé !

De retour aux stands, les mécaniciens s'empressent de remettre la moto en état, mais le temps s'écoule vite. Malheureusement, Veijer n'a pas le temps de repartir, et c'est le surprenant rookie Ángel Piqueras qui signe sa toute première pole position. Malgré ses

LE RETOUR D'ORTOLÁ

déboires, Collin Veijer se qualifie tout de même en 3e position, juste devant Ivan Ortolá. Partant 4e, Ivan Ortolá réalise un départ canon et s'empare de la tête de course dans le premier tour. Pour Veijer, le départ est moyen et il rétrograde en 5e position, mais la course ne fait que débiter. D'ailleurs, il commence sa remontée dès la fin du premier tour en dépassant le rookie Joel Esteban.

Sans se précipiter, le Néerlandais dépasse ses adversaires un par un. C'est seulement à mi-course que Veijer s'empare des commandes pour la première fois. Une fois passé devant, le local de l'étape produit son effort. Profitant de la lutte acharnée derrière lui, il arrive à se mettre à l'abri d'une attaque en creusant un écart de 9 dixièmes sur ses poursuivants. Mais c'était sans compter sur la pugnacité d'Ortolá. Après avoir été un peu chahuté, il reprend la 2e position. À partir du début des deux derniers tours, l'écart se réduit. L'Espagnol force au maximum pour revenir sur le pilote batave. Dans l'ultime boucle de ce Grand Prix, la jonction est faite. Très fort dans le dernier secteur, Ortolá sait qu'il doit patienter jusqu'aux ultimes virages pour passer à l'attaque.

Confiant, le coureur de l'équipe MT Helmets - MSI attend la célèbre dernière chicane. Très fort dans le long gauche de Ramshoek qui précède la chicane, Ortolá se place idéalement. Veijer protège l'intérieur, mais Ortolá se place à l'extérieur et freine plus tard. Le numéro 48 passe devant au tout dernier instant, et malgré la bonne sortie de virage de Veijer, cela suffit pour permettre à Ortolá de s'imposer. Veijer échoue à la 2e place, à seulement 12 millièmes de seconde du vainqueur. C'est le jeune David Muñoz qui complète ce podium.

Il n'a pas manqué grand-chose à Veijer pour triompher, mais Ortolá a été le plus malin. Le pilote espagnol a sûrement brisé le rêve de tout un peuple, acquis à la cause de leur compatriote Collin Veijer, mais en championnat du monde, aucune pitié entre les pilotes ! Avec les contre-performances d'Alonso (5e) et d'Holgado (11e), Veijer et Ortolá réalisent une belle opération au général. Le Néerlandais prend la 2e place, à 39 points d'Alonso, tandis que revoilà Ortolá, pointant désormais 4e à 49 points du Colombien.

Erwan R.

0,012 C'est l'écart en secondes qui sépare
le vainqueur de son dauphin.

PARC-FERMÉ

LE DEBRIEF COMPLET

C'est un des nombreux rebondissements que nous a offert ce mercato MotoGP 2025 : Pramac, la meilleure écurie en 2023, s'associe à Yamaha, l'un des deux plus mauvais constructeur du plateau. Coup de génie ou paris démesuré ? Réponse dans l'avis de la rédac'.



L'AVIS DE LA RÉDAC'

L'écurie Pramac a-t-elle fait le bon choix en s'associant à Yamaha pour sept années ?

UN CHOIX PAYANT À LONG TERME

Premièrement, Ducati avait déjà annoncé vouloir réduire la voilure en 2025. Il fallait donc bien qu'une équipe s'associe à Yamaha. Et il s'agit de Pramac.

Deuxièmement, malgré sa domination actuelle, Ducati n'est pas immunisée contre les mauvaises performances. Rappelez-vous le début de saison de Bagnaia en 2022. Un mauvais choix et tout est remis en question. D'autant plus que le règlement de 2027 laisse planer quelques incertitudes et il est tout à fait possible que ce dernier permette de réduire l'écart entre les constructeurs. Enfin, Yamaha peut d'ici deux ou trois ans (si ce n'est moins) produire une moto très performante qui puisse permettre à ses pilotes de jouer devant. Beaucoup oublient qu'Aprilia est passée d'une moto terminant 17e du championnat des pilotes en 2020, à une moto qui termine 4e du championnat des pilotes en 2022, après avoir un temps joué le titre. Et beaucoup ont également la mémoire courte concernant Pramac ! En effet, entre 2009 et 2015, l'écurie de Campinoti n'a pas décroché le moindre podium ! Il en a donc fallu du chemin avant d'arriver à son niveau de performance actuel. Donc si c'est un choix qui peut paraître risqué à court terme, il pourrait s'agir d'un choix payant à long terme. Seul l'avenir nous le dira.

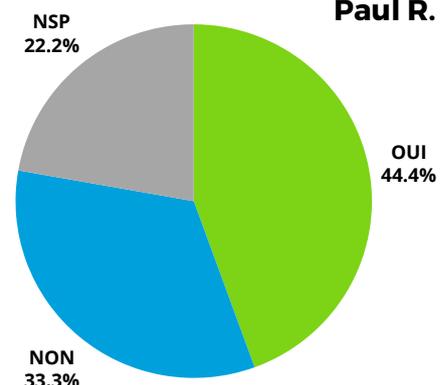
Arthur L.

UNE ADAPTATION CERTAINEMENT DIFFICILE

Le choix de Pramac de rejoindre Yamaha paraît assez douteux. L'écurie possède à l'heure actuelle des Ducati, qui sont incontestablement les meilleures motos du plateau. De plus, Pramac a une place de choix dans la hiérarchie de la marque italienne et est aujourd'hui considérée comme la deuxième équipe derrière le team officiel. Une place de choix qui lui permet de récupérer des motos d'usine de l'année en cours, comme celle que possède Jorge Martin cette année. Pour moi, cela représente un sacré coup de poker de rejoindre une usine japonaise telle que Yamaha qui a certes, une histoire mythique dans le sport moto, mais qui à l'heure actuelle connaît de grosses difficultés à retrouver le haut du tableau. Sans parler de la méthode de travail qui doit certainement être différente et dont l'adaptation pourrait se révéler difficile. Nous verrons bien avec le temps si le choix de Pramac était le bon.

Paul R.

RÉSULTAT DU SONDAGE WGP : "SELON-VOUS, PRAMAC A-T-ELLE FAIT LE BON CHOIX DE S'ASSOCIER À YAMAHA ?"



LES NOTES

FÉLICITATIONS

De nouveau, Francesco Bagnaia est l'unique receveur des félicitations. Le champion a montré qu'il était le patron en menant l'entièreté des deux courses.

COMPLIMENTS

Enea Bastainini, lui aussi reçoit une nouvelle fois les compliments. La "Bête", pourtant parti de la quatrième ligne, est parvenu à remonter jusqu'au podium, en montrant les muscles. Jorge Martín se voit, lui aussi, attribuer les compliments, étant un solide dauphin derrière Bagnaia. Enfin, Fabio Di Giannantonio et Maverick Viñales respectivement quatrième et cinquième, sont eux aussi récompensés pour leurs combativité.

ENCOURAGEMENTS

C'est sans doute la première fois que Raúl Fernández apparait dans les encouragements. Le pilote Trackhouse signe un très beau top 10 et se classe comme deuxième meilleure Aprilia (sans oublier le forfait d'Aleix Espargaró). Brad Binder les reçoit également, en signant une sixième place.

MISE EN GARDE

C'est également rare pour être souligné. Marc Márquez se voit attribuer une mise en garde. La qualification a été mal gérée, tout comme sa bataille en course. Sans oublier son abandon lors du sprint. Pedro Acosta la reçoit également, au vu de ses nombreux abandons sur les derniers Grand Prix.

LE GRAND PRIX

De nouveau, nous pouvons dire merci à Enea Bastianini d'avoir été le grand animateur d'un week-end archi-dominé par son coéquipier, Francesco Bagnaia.

10,35/20

PROGRAMME TV



Vendredi 28 juin

Canal + Sport 360	08h30	Essais 1 MotoE
	09h00	Essais Libres Moto3
	09h50	Essais Libres Moto2
	10h45	Essais Libres 1 MotoGP
	12h25	Essais 2 MotoE
	13h15	Essais 1 Moto3
	14h05	Essais 1 Moto2
	15h00	Essais MotoGP
	16h15	Qualifications MotoE

Samedi 29 juin

Canal + Sport 360	08h40	Essais 2 Moto3
	09h25	Essais 2 Moto2
	10h10	Essais Libres 2 MotoGP
	10h50	Qualifications MotoGP
	12h15	Course 1 MotoE (10 tours)
	12h50	Qualifications Moto3
	13h45	Qualifications Moto2
	15h00	Course Sprint (15 tours)
	16h10	Course 2 MotoE (10 tours)

Dimanche 30 juin

Canal + Sport 360	09h40	Warm-Up
	11h00	Grand Prix Moto3 (23 tours)
	12h15	Grand Prix Moto2 (25 tours)
Canal +	14h00	Grand Prix MotoGP (30 tours)

RÉSULTATS

MotoGP					
VAINQUEUR  1 F. Bagnaia Ducati 40:07.214 1'31.866	2	89 J. Martín	+3.676	1'31.919	Ducati
	3	23 E. Bastianini	+7.073	1'32.160	Ducati
	4	49 F. Di Giannantonio	+8.299	1'32.099	Ducati
	5	12 M. Viñales	+8.258	1'32.231	Aprilia
	6	33 B. Binder	+16.005	1'32.344	KTM
	7	73 A. Márquez	+21.095	1'32.541	Ducati
	8	25 R. Fernández	+22.368	1'32.746	Aprilia
	9	21 F. Morbidelli	+23.413	1'32.783	Ducati
	10	93 M. Márquez	+23.868	1'32.184	Ducati
	Moto2				
VAINQUEUR 79 1 A. Ogura Boscoscuro 35:27.293 1'36.098	2	54 F. Aldeguer	+0.571	1'35.985	Boscoscuro
	3	3 S. García	+4.252	1'35.977	Boscoscuro
	4	96 J. Dixon	+8.985	1'36.386	Kalex
	5	35 S. Chandra	+9.949	1'36.261	Kalex
	6	14 T. Abolino	+10.069	1'36.402	Kalex
	7	24 M. Ramírez	+12.488	1'36.407	Kalex
	8	21 A. López	+12.592	1'36.161	Boscoscuro
	9	18 M. González	+12.734	1'36.325	Kalex
	10	13 C. Vietti	+12.986	1'36.375	Kalex
	Moto3				
VAINQUEUR 48 1 I. Ortóla KTM 33:45.971 1'40.501	2	95 C. Veijer	+0.012	1'40.633	Husqvarna
	3	64 D. Muñoz	+2.197	1'40.477	KTM
	4	99 J. Antonio Rueda	+2.430	1'40.510	KTM
	5	80 D. Alonso	+2.460	1'40.528	KTM
	6	58 L. Lunetta	+2.487	1'40.692	Honda
	7	31 A. Fernández	+2.531	1'40.405	Honda
	8	36 A. Piqueras	+2.689	1'40.610	Honda
	9	82 S. Nepa	+2.877	1'40.711	Honda
	10	6 R. Yamanaka	+2.932	1'40.523	KTM

CHAMPIONNATS

MotoGP				
LEADER 89 J. Martín Ducati 200 Points	2	1 F. Bagnaia	190 -10	Ducati
	3	93 M. Márquez	142 -58	Ducati
	4	23 E. Bastianini	136 -64	Ducati
	5	12 M. Viñales	118 -82	Aprilia
	6	31 P. Acosta	101 -99	GasGas
	7	33 B. Binder	99 -101	KTM
	8	49 F. Di Giannantonio	92 -89	Ducati
	9	41 A. Espargaró	82 -118	Aprilia
	10	73 A. Márquez	62 -138	Ducati
	Moto2			
LEADER 3 S. García Boscoscuro 138 Points	2	79 A. Ogura	124 -14	Boscoscuro
	3	16 J. Roberts	115 -23	Kalex
	4	21 A. López	87 -51	Boscoscuro
	5	54 F. Aldeguer	83 -55	Boscoscuro
	6	18 M. González	73 -65	Kalex
	7	44 A. Canet	58 -80	Kalex
	8	75 A. Arenas	48 -90	Kalex
	9	52 J. Alcoba	46 -92	Kalex
	10	13 S. Chantra	46 -92	Kalex
	Moto3			
LEADER 80 D. Alonso CFMoto 154 Points	2	95 C. Veijer	115 -39	Husqvarna
	3	96 D. Holgado	111 -43	GasGas
	4	48 I. Ortolá	105 -49	KTM
	5	64 D. Muñoz	76 -78	KTM
	6	6 R. Yamanaka	62 -92	KTM
	7	99 J. Antonio Rueda	58 -96	KTM
	8	31 A. Fernández	54 -100	Honda
	9	66 J. Kelso	50 -104	KTM
	10	36 A. Piqueras	49 -105	Honda

CRÉDITS

UNE

X / Ducati Corse

REVUE DE PRESSE

Motorsport Magazine

5

MOTOGP

MotoGP

6

MOTO2

MotoGP

15

MOTO3

MotoGP

18

PARC-FERMÉ

MotoGP

21

