WGP MAGAZINE #14

GP D'ÉMILIE-ROMAGNE 2024

MOTO2
FIN DE FOLIE EN ÉMILIE

MOTO3
ENCORE ET ENCORE

FINAL BESTIAL

APRÈS UN WEEK-END PARFAIT À SILVERSTONE, ENEA BASTIANINI REMET ÇA ET VIENT DÉJOUER LES PLANS DU MARTINATOR. AURAIT-ON VENDU LA PEAU DE LA BÊTE AVANT DE L'AVOIR TUÉE ?

WORLD GRAND PRIX MAGAZINE

@WGP_Magazine wgpmagazine.wixsite.com/france

NO.73

SOMMAIRE

WARM-UP

En grille 3
Les essentiels 4
Revue de presse 5

MOTOGP

Final bestial 7
Pecco s'emmêle les pinceaux 9
Yamaha passe au V4 11
Miller chez Pramac : jeux en enjeux 13

MOTO2

Fin de folie en Émilie 16

MOTO3

Encore et encore 20

PARC-FERMÉ

L'avis de la rédac' 23
Le MVP 25
Les notes 26
Programme TV 27
Résultats et championnats 28-29

EN GRILLE

MotoGP

1 POLE POSITION

F.Bagnaia
Ducati
1'30.031

2	89	J. Martín	+0.214	1'30.245	Ducati
3	23	E. Bastianini	+0.533	1'30.564	Ducati
4	33	B. Binder	+0.605	1'30.636	KTM
5	31	P. Acosta	+0.700	1'30.731	KTM
6	72	M. Bezzecchi	+0.806	1'30.837	Ducati
7	93	M. Márquez	+0.849	1'30.880	Ducati
8	12	M. Viñales	+0.878	1'30.909	Aprilia
9	20	F. Quartararo	+0.890	1'30.921	Yamaha
10	21	F. Morbidelli	+0.901	1'30.932	Ducati

Moto2

1 POLE POSITION

A. Canet
Kalex
1'34.935

2	16	J. Roberts	+0.004	1'34.939	Kalex
3	14	T. Arbolino	+0.010	1'34.945	Kalex
4	13	C. Vietti	+0.037	1'34.972	Kalex
5	96	J. Dixon	+0.295	1'35.230	Kalex
6	54	F. Aldeguer	+0.344	1'35.279	Boscoscuro
7	79	A. Ogura	+0.372	1'35.307	Boscoscuro
8	84	Z. Van Den Goorbergh	+0.445	1'35.380	Kalex
9	71	D. Foggia	+0.468	1'35.403	Kalex
10	24	M. Ramírez	+0.475	1'35.410	Kalex

Moto3

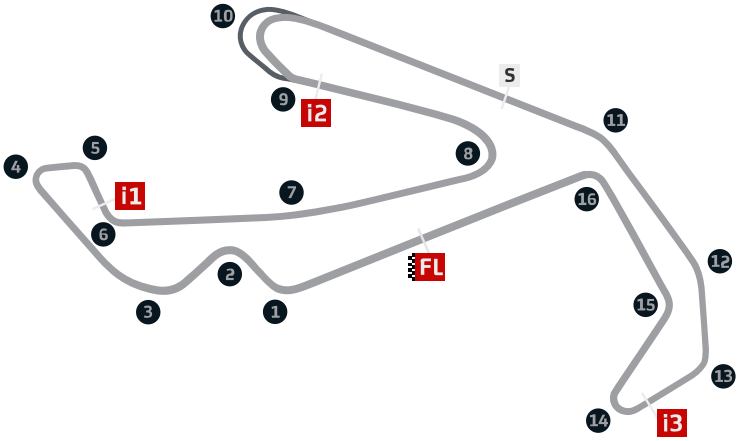
1 POLE POSITION

T. Furusato
Honda
1'40.394

2	80	D. Alonso	+0.059	1'40.453	KTM
3	36	A. Piqueras	+0.066	1'40.460	Honda
4	48	I. Ortolá	+0.067	1'40.461	KTM
5	82	S. Nepa	+0.116	1'40.510	Honda
6	95	C. Veijer	+0.220	1'40.614	Husqvarna
7	31	A. Fernández	+0.283	1'40.677	Honda
8	64	D. Muñoz	+0.319	1'40.713	KTM
9	99	J.A Rueda	+0.350	1'40.744	KTM
10	66	J. Kelso	+0.378	1'40.772	KTM

LES ESSENTIELS

Misano World Circuit Marco Simoncelli



CARACTÉRISTIQUES 💡
Construction - 1972
Longueur - 4,226 km
Largeur - 14 m
Virages - 6g / 10d
Pole position - À gauche
Plus longue ligne droite - 530 m
Distance SPR - 54,938 km
Distance GP - 114,102 km

RECORDS 🔥
En course - Marc Márquez 1'31.564 - 2024
Absolu - Francesco Bagnaia 1'30.304 - 2024
V-MAX - Marco Bezzecchi 305.9 km/h - 2023

VAINQUEURS 🏆
2024 (1) - Marc Márquez
2023 - Jorge Martín
2022 - Francesco Bagnaia
2021 (2) - Marc Márquez
2021 (1) - Francesco Bagnaia

POLEMANS ⏱️
2024 (1) - Francesco Bagnaia
2023 - Jorge Martín
2022 - Jack Miller
2021 (2) - Francesco Bagnaia
2021 (1) - Francesco Bagnaia

HONGRIE

NOUVEAU GRAND PRIX DÈS 2025

Après l'Inde l'an passé et l'Indonésie en 2022, le MotoGP ira conquérir un nouveau pays en 2025 : la Hongrie.

En effet, le plateau des pilotes ira concourir sur un nouveau circuit européen dès la saison prochaine : celui du Balaton Park. Un circuit bien atypique car celui-ci fait partie de ceux qui tournent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Au vu du profil de la piste, l'honneur sera aux gros freineurs avec plusieurs lignes droites menant toutes à un virage assez lent avant de conduire à un enchaînement relativement technique.

Cela pourrait nous réserver de magnifiques batailles dans les trois catégories. La dernière fois qu'on a pu assister à une course du championnat du monde en terre hongroise, c'était en 1992 sur le Hungaroring. Le GP de Hongrie fera donc son grand retour en MotoGP le week-end du 22 au 24 août 2025.

Pablo R.

MOTOGP

FINAL BESTIAL

Dans une course où la tension était à son comble, Enea Bastianini, dit “La Bête”, a une fois de plus prouvé qu’il mérite ce surnom. Entre coup de théâtre, bataille acharnée et polémique, la symphonie de ce second Grand Prix en Émilie aura tenu toutes ces promesses.

La lutte pour la victoire aura duré jusque dans le dernier tour. (image News.GP)

FINAL BESTIAL

On ne se bat pas avec un tigre en espérant qu'il soit clément. Ce dimanche à Misano, Enea Bastianini a parfaitement incarné cette citation. Dans une course où l'agressivité et la précision étaient indispensables, "La Bête" a signé une victoire rugissante, marquée par une manœuvre finale aussi musclée que polémique.

Si Jorge Martín a semblé dominer la course, c'est bien Bastianini qui a arraché la victoire dans un final à couper le souffle. Mais avant d'en arriver là, le week-end avait pris une tournure différente. En effet, tout avait pourtant commencé sous les meilleurs auspices pour Pecco Bagnaia.

Impérial dès les essais, il s'était adjugé le record de la piste ainsi que la pole position et avait dominé la Sprint la veille avec une assurance quasi insolente. Tout laissait à penser que la victoire du dimanche lui tendait les bras.

Pourtant, le départ du Grand Prix le lendemain a montré une toute autre dynamique. Jorge Martín, agressif dès l'extinction des feux, a pris les devants, attaquant Bagnaia à deux reprises dans les premiers tours. Mais Pecco, fidèle à son statut de champion, a repoussé les assauts avec brio, tenant ainsi tête à son rival. Derrière eux, Enea Bastianini restait tapi, patient et observateur, guettant son moment.

Après plusieurs tentatives infructueuses, le leader du championnat a finalement trouvé l'ouverture au virage 8 pour doubler Bagnaia. Le coéquipier de ce dernier s'est empressé de le suivre, dépassant le champion en titre dès le tour suivant. En un instant, Pecco est passé de leader à poursuivant.

FINAL BESTIAL

Mais ce qui a le plus surpris, c'est la manière dont il a perdu du terrain : en moins de dix tours, Bagnaia se retrouvait à plus de 2,5 secondes de Bastianini, un écart inattendu. Mais ce n'est pas dans les habitudes de Pecco de baisser les bras. Avec une détermination féroce, il a entamé une remontée spectaculaire, réduisant l'écart jusqu'à 1,6 seconde. Cependant, en voulant trop en faire, Pecco a fini par commettre l'irréparable. Dans un excès de confiance, il a poussé sa Ducati au-delà de ses limites, et la chute fut inévitable au virage 8. Dès lors, la scène était prête pour un face-à-face haletant entre Bastianini et Martín. Pendant toute la seconde moitié de la course, "La Bête" est restée dans la roue de Martín, calculant le bon moment pour croquer son adversaire. Cet instant est arrivé dans le dernier tour.

Bastianini a pris tous les risques, plongeant à l'intérieur de Martín au virage 4, dans une manœuvre d'une intensité folle. Le contact est inévitable et le "Martinator" est envoyé hors de la piste, tandis que Bastianini lui-même en sort légèrement. L'écart est alors creusé et "Bestia" s'envole pour remporter son deuxième Grand Prix de la saison, après sa démonstration de Silverstone.

Cependant, dès l'abaissement du drapeau à damier, la polémique n'a pas tardé à éclater. Martín, furieux, a même adressé un vilain bras d'honneur à son adversaire sur la ligne d'arrivée. Mais au fil des discussions et des ralentis, la direction de course en est arrivée à la conclusion suivante : le dépassement était certes musclé, mais régulier, bien que Martín et même Márquez aient contesté la manœuvre, jugeant l'action trop agressive. La polémique, vite éteinte, a laissé place à l'admiration devant le courage et l'audace d'Enea Bastianini. "La Bête" a montré qu'il était prêt à sortir les crocs pour s'imposer dans un final bestial, à la hauteur de son surnom.

Grâce à ce triplé Ducati (Marc Márquez termine 3e), la marque italienne remporte sa 100e victoire dans la catégorie reine ainsi que le championnat constructeur 2024, preuve d'une suprématie sans partage.

Hugo C.

"Quand on a une chance de gagner, il faut le faire. C'était ma seule chance."

Enea Bastianini

Deuxième abandon d'affilée pour Bagnaia. Le tournant du championnat ? (image X / Francesco Bagnaia)

PECCO S'EMMÊLE LES PINCEAUX

Après l'immense erreur stratégique de Jorge Martín il y a deux semaines de cela, Francesco Bagnaia s'est complètement relancé dans l'optique du classement général. Avant ce deuxième Grand Prix d'affilée sur le Misano World Circuit Marco Simoncelli, le pilote italien accuse un retard de 7 points sur son rival espagnol. Avec une bourde de part et d'autre (Bagnaia en Aragón, Martín à Misano 1), le compteur est remis à zéro, balle au centre.

La première séance d'essais libres se déroule sur une piste séchante. Le classement est anecdotique, car le reste du week-end se déroulera sous un franc soleil, contrairement aux prévisions annoncées en début de semaine. Le vendredi après-midi pour la Practice, les conditions sont parfaites pour rouler vite. À ce petit jeu, c'est Pecco Bagnaia qui est le plus efficace. Le temps record de la pole position d'il y a 15 jours est battu de quelques millièmes dès le vendredi, de quoi imaginer un chrono encore plus rapide en qualifications. Justement, lors de la Q2, Bagnaia roule encore plus vite et signe la pole position avec un tour record de 1'30.031.

Lors de la course sprint, le double champion du monde en titre refait presque le même départ que celle disputée deux semaines auparavant. Il est dépassé instantanément par Martín et Binder. Il ne faut que quelques virages pour voir l'Italien se débarrasser du pilote sud-africain pour se lancer à la poursuite de son éternel rival. Les deux pilotes s'envolent et ne se lâchent pas. À 5 tours de l'arrivée, Martín commet une infime erreur, ce qui donne une opportunité de dépassement que Bagnaia saisit immédiatement.

PECCO S'EMMÊLE LES PINCEAUX

Surpris par l'irruption de Pecco, Martín freine en catastrophe et manque d'envoyer les deux Ducati dans le décor. Bagnaia prend directement une demi-seconde d'avance et se protège d'une réplique de son adversaire. Les positions resteront figées jusqu'au drapeau à damier. Pecco remporte la course sprint, devant Martín et Bastianini. Trois points de repris au championnat, plus que 4 de retard, et une tendance inversée par rapport au GP précédent, tout semble aller pour le mieux pour Bagnaia.

Vient désormais l'heure de la course. Les feux s'éteignent, et Martín réalise encore une fois un meilleur envol que Bagnaia. Mais contrairement à la veille, l'Italien utilise sa ruse. Il laisse Martín lui faire l'intérieur au virage 1 pour le décroiser à l'abord du virage 2 et ainsi reprendre la tête. La même action se reproduit deux tours plus tard au virage 4, ce qui n'a donc pas d'incidence sur l'évolution du classement.

Dans le tour suivant, Martín porte une nouvelle attaque sur le leader, et cette fois-ci avec succès. L'Espagnol tient la corde, Bagnaia essaye à nouveau de décroiser mais doit lâcher les gaz pour éviter le contact. Encore un tour plus tard, c'est Bastianini qui dépasse son coéquipier en profitant d'un élargissement de trajectoire du numéro 1. Bagnaia accuse le coup et ne semble pas avoir le même rythme que les deux leaders.

L'écart entre les deux pilotes officiels Ducati grimpe jusqu'à 3 secondes, Bagnaia étant même menacé d'un retour de Marc Márquez. À mi-course, l'écart commence à diminuer. Bagnaia enchaîne les meilleurs tours en course avec des pneus usés et grossit de plus en plus dans le dosseret de selle des deux leaders. À 7 tours du terme, Bagnaia continue de rouler plus vite que Martín et Bastianini, et pointe à moins de 2 secondes du leader de la course. Cependant, c'est à cet instant que tout bascule, que l'impensable se produit : Francesco Bagnaia part à la faute dans le virage 8. La course se solde par une victoire de Bastianini au forceps, devant Martín puis Marc Márquez qui hérite d'un podium inespéré.

La victoire de son coéquipier est un mal pour un bien pour Bagnaia, mais elle ne peut suffire à réparer cette nouvelle erreur. Alors que tout semblait parfait ce week-end, Pecco s'est emmêlé les pinceaux et repart de Misano avec 24 points de retard sur Martín, soit quasiment une course longue de retard. Martín bénéficie d'un nouveau joker, quant à Bagnaia, il devra absolument rectifier le tir pour les courses à venir s'il veut espérer remporter un 3e titre consécutif. L'erreur n'est plus permise, il devra donc compter sur une maladresse de son rival, ou bien être invincible jusqu'à la fin de la saison à Valence.

Erwan R.

Changement de philosophie chez la marque aux trois diapasons. (image Motorsport)

YAMAHA PASSE AU V4

C'est la grosse info de la planète MotoGP ! Entre les deux Grands Prix à Misano, le site motorsport.com nous a informés d'une « rumeur » qui est la suivante : Yamaha pourrait abandonner son moteur actuel construit sur l'architecture d'un 4 cylindres en ligne pour adopter l'architecture moteur en V, appelée V4. L'information a ensuite été confirmée par Lin Jarvis, le patron de Yamaha. Pour rappel, la firme japonaise est aujourd'hui la seule marque en MotoGP à utiliser l'architecture moteur 4 cylindres en ligne depuis le retrait de Suzuki en 2022. Les autres marques que sont KTM, Ducati, Honda et Aprilia utilisent, elles, l'architecture moteur V4.

Mais alors, pourquoi Yamaha veut-elle changer son moteur ? On le sait, l'avantage d'un moteur 4 cylindres en ligne est de permettre un gain considérable en maniabilité (ce qui était le point fort de la Yamaha) mais son principal défaut était un manque criant de puissance dans les lignes droites. Du côté de l'architecture moteur en V, l'avantage est une puissance moteur accrue due notamment à la conception en V mais son principal défaut est le manque de maniabilité, notamment dans les virages.

Depuis toujours, les pilotes Yamaha, et particulièrement Fabio Quartararo, se plaignent de la puissance moteur. Et même si la vitesse de passage en courbe est meilleure avec un 4 cylindres en ligne, cet avantage n'aide plus le Niçois depuis la saison 2022.

Cela le dessert même, puisqu'il n'arrive pas à suivre le rythme des autres marques, notamment des Ducati.

YAMAHA
PASSE AU V4

Mais la question qui se pose désormais est la suivante : changer de moteur est-il la meilleure solution ? On le sait, les maux de la Yamaha M1 sont bien plus profonds, notamment en termes d'aérodynamique et de châssis. Mais changer d'architecture moteur permettrait également de changer de philosophie sur le châssis, car intégrer un moteur en V est plus simple qu'un 4 cylindres en ligne et permet plus de liberté.

Depuis 2022, Yamaha a engagé des pointures pour régler cette question du moteur, signe que cette question taraude la firme japonaise. On peut citer quelques personnes comme Luca Marmorini, ingénieur moteur expérimenté qui a travaillé pour Ferrari et Toyota en F1 et, plus récemment, c'est lui qui a fiabilisé et apporté plus de puissance au moteur de l'Aprilia, mais aussi Max Bartolini, l'ancien bras droit de Gigi Dall'Igna, le « sorcier » de la marque Ducati.

Et en plus de recruter des ingénieurs pour son nouveau moteur, le salut de Yamaha passera notamment par ses pilotes d'essais. Pour compenser les pépins physiques de Cal Crutchlow, Andrea Dovizioso devrait reprendre le chemin des circuits en tant que pilote d'essais et Augusto Fernández, actuel pilote MotoGP chez GasGas Tech3, pourrait lui aussi devenir pilote d'essais de la marque aux trois diapasons.

Trouver des solutions sera ainsi primordial pour mieux aborder la règlementation 2027, qui prévoit des changements aérodynamiques mais aussi la diminution de la cylindrée des moteurs qui passera de 1000cc à 850cc.

Valentin V.

"Si on regarde les autres concurrents et le nouveau règlement qui arrivera en 2027, il est important de bien comprendre le potentiel du V4."

Lin Jarvis, DG de Yamaha Motor Racing

L'Australien complète donc la grille MotoGP 2025. (image Motorcycle Sports)

MILLER SIGNE CHEZ PRAMAC

Le 19 septembre 2024, Pramac a officiellement annoncé le retour de Jack Miller au sein de l'écurie, bouclant ainsi la Silly Season de cette année. Il pilotera donc la deuxième Yamaha du team Pramac en 2025. Ce transfert a suscité un vif intérêt des fans de sport moto, tant pour les enjeux sportifs que pour les implications pour Pramac. Après une carrière marquée par des passages chez Honda, Ducati, KTM, et maintenant chez les Japonais de Yamaha, Miller semble plus que jamais déterminé à prouver sa valeur sur la grille MotoGP. Après un passage à vide chez KTM, Miller compte relancer sa carrière.

Jack Miller n'est ainsi pas étranger à l'écurie Pramac. Entre 2018 et 2020, il y avait déjà piloté une Ducati et y avait décroché neuf podiums, établissant ainsi une relation fructueuse avec l'équipe italienne. Cependant, après un passage mitigé chez Red Bull KTM, Miller se retrouve à nouveau chez Pramac, mais cette fois sur une Yamaha, marquant ainsi un changement technique majeur pour l'équipe qui troquera les Ducati GP24 pour les Yamaha YZR-M1 en 2025.

Ce transfert représente une nouvelle opportunité pour Miller, qui se retrouve à un tournant crucial de sa carrière. À 29 ans, son avenir en MotoGP semblait incertain après l'annonce de son départ de KTM, remplacé par le prodige Pedro Acosta. Ensuite, il avait également été mis de côté pour remplacer Acosta chez Tech3. Toutefois, sa signature chez Pramac lui permet de rester en MotoGP et d'apporter son expérience accumulée en dix ans dans la catégorie reine. Cette expérience, combinée à son esprit d'équipe, est vue comme un atout stratégique pour Yamaha, en quête de compétitivité.

MILLER SIGNE CHEZ PRAMAC

L'un des aspects les plus intrigants de ce retour est la nouvelle collaboration entre Pramac et Yamaha. Alors que Pramac a longtemps couru avec Ducati, ce changement vers Yamaha modifie la dynamique de l'équipe, offrant à Miller une machine différente à dompter. Pour Yamaha, qui connaît des difficultés avec la performance de sa M1, l'arrivée de Miller pourrait être un tournant. Son expertise avec les marques Honda, Ducati et KTM pourrait offrir des perspectives techniques pour améliorer la compétitivité de la Yamaha en 2025.

Le directeur sortant de Yamaha Racing, Lin Jarvis, a souligné l'importance de Miller dans ce projet ambitieux, en insistant sur ses qualités de pilote rapide, travailleur et doté d'un esprit d'équipe précieux. Cela montre que Yamaha compte sur lui non seulement pour obtenir des résultats immédiats, mais aussi pour contribuer à l'évolution de la moto, dans un contexte où la marque japonaise a perdu de son lustre ces dernières saisons.

Sur le plan sportif, le retour de Miller chez Pramac représente un véritable défi. Avec un contrat d'un an, le pilote australien se retrouve sous la pression de devoir livrer des performances solides. Habitué aux contrats courts, il aborde cette situation avec optimisme, voyant cela comme une opportunité de continuer à prouver sa valeur et, potentiellement, de renouveler son contrat si les résultats suivent.

Cette nouvelle aventure aux côtés de Miguel Oliveira, qui a également rejoint Pramac, pourrait offrir des duels intéressants, tout en mettant à l'épreuve la capacité de Miller à s'adapter à une moto qu'il n'a jamais pilotée en compétition.

Les attentes sont élevées pour Pramac, et ce choix de pilotes peut sembler risqué, sachant qu'ils sont actuellement leaders du championnat du monde des pilotes avec Jorge Martín. Miller et son coéquipier devront donc rapidement se mettre au diapason pour rivaliser avec les meilleurs, et surtout être au niveau de Fabio Quartararo et Alex Rins qui pilotent eux pour l'équipe d'usine.

Le retour de Jack Miller chez Pramac est bien plus qu'un simple transfert dans le paddock MotoGP. Il s'agit d'une seconde chance pour un pilote en quête de rédemption, dans une équipe avec laquelle il a déjà écrit une partie de son histoire. L'enjeu est double : non seulement pour Miller, qui doit prouver qu'il mérite de rester en MotoGP, mais aussi pour Pramac et Yamaha, qui voient en lui une pièce maîtresse pour relever les défis techniques et sportifs qui les attendent en 2025.

La saison 2025 promet d'être palpitante avec ce retour tant attendu, et tous les regards seront tournés vers Miller pour voir s'il parvient à transformer cette opportunité en succès durable.

Mathys P.

MOTO2

FIN DE FOLIE EN EMILIE

Des trois courses du dimanche, celle des Moto2 est sans doute la plus renversante de toutes. Trois changements de leader dans le dernier tour et une victoire sur le fil : récit d'une course rocambolesque.

Duel sensationnel entre les trois hommes. (image Triumph Motorcycles)

FIN DE FOLIE EN EMILIE

Deux semaines après avoir quitté Misano et le Grand Prix de Saint-Marin, le paddock du championnat du monde de vitesse moto vient s'y réinstaller pour y disputer cette fois-ci le Grand Prix d'Émilie-Romagne. Ce nom ne vous est certainement pas inconnu puisqu'il avait déjà été utilisé en 2020 pour distinguer les deux GP que le circuit de Misano accueillait. Assez parlé, concentrons-nous maintenant sur la catégorie Moto2. Il y a 15 jours, c'est le Japonais Ai Ogura qui avait triomphé et pris par la même occasion les commandes du classement général. Voyons s'il pourra rééditer cet exploit et accroître son avance au championnat.

En tout cas, ce n'est pas lui qui apparaît en tête lors des essais. La première séance est disputée sur une piste humide mais en cours de séchage. Certains pilotes ne prennent même pas la piste, comme Al Ogura qui préfère jouer la carte de la prudence. Les deux séances d'essais qui comptent pour l'accession à la Q2 sont dominées par deux hommes : l'Italien Tony Arbolino et l'Espagnol Arón Canet. Le premier s'illustre le vendredi après-midi en collant 4 dixièmes de seconde à tous ses adversaires. Le second roule encore plus vite le samedi matin et réalise le meilleur chrono du classement combiné.

Après ces trois séances de travail et d'entraînement, place aux choses sérieuses : les qualifications. Comme souvent lorsque deux GP sur le même tracé s'enchaînent, les chronos du deuxième sont encore meilleurs que ceux du premier. Pas d'exception ce week-end, le temps de la pole position est plus rapide de 3 dixièmes par rapport à celui

du GP précédent. Le record ayant déjà été battu, la marque est une nouvelle fois améliorée, mais pas par le même pilote. C'est Canet qui s'empare de la pole position, et l'ex-recordman Tony Arbolino se place 3e, à quelques millièmes seulement de conserver son propre record. Joe Roberts et Celestino Vietti se qualifient respectivement en 2e et 4e position. Le top 4 se tient en seulement 37 millièmes de seconde, de quoi présager une course exceptionnelle !

Justement, parlons-en de la course ! Une heure plus tôt que d'habitude (à 11h15) à cause de la course de Formule 1 prévue à 14h, les pilotes Moto2 s'élancent pour 22 tours. Roberts réalise un départ moyen et se fait immédiatement enfermer par Canet et Arbolino. Vietti, tout seul à l'extérieur, prend un très bon envol. Les premiers virages passent, et c'est Arbolino qui mène la course, devant Vietti et Canet.

Le pilote italien de chez Marc VDS produit son effort dès les premiers mètres pour s'échapper. Cependant, Vietti et Canet ne l'entendent pas de cette oreille et pourchassent Arbolino. Soudain, après 5 tours complétés, deux pilotes tombent coup sur coup sans s'accrocher. Il s'agit du Britannique Jake Dixon et de l'Espagnol… Sergio García. Ils naviguaient alors autour de la 10e position.

C'est une nouvelle désillusion pour García, lui qui bataille toujours pour le titre mondial. Revenons maintenant sur notre trio de tête. Depuis le départ, l'écart entre Arbolino et ses deux poursuivants diminue très progressivement jusqu'à ce que la jonction s'opère. À 6 tours de l'arrivée, Vietti perd le contrôle de sa moto mais parvient à se rattraper. Canet en profite immédiatement pour s'engouffrer à l'intérieur. Les erreurs commencent alors à devenir récurrentes dans cette fin de course, les pneus semblent rincés mais les pilotes n'abdiquent pas. À 4 tours du but, Arbolino s'écarte un peu trop de la trajectoire et permet à Canet puis Vietti de le dépasser. Deux virages plus tard, Vietti subit une nouvelle perte de contrôle impressionnante qu'il arrive encore à maîtriser miraculeusement ! Cela permet à Arbolino de repasser 2e.

Vietti se retrouve un peu distancé après ces grosses frayeurs, pendant que le duel Canet-Arbolino s'affronte pour la gagne. Dans les deux derniers tours, Arbolino fait l'intérieur à Canet mais l'Italien élargit dans le virage suivant. Canet en profite alors pour plonger à l'intérieur, mais Arbolino la joue finement en décroisant le pilote espagnol. En rentrant dans le dernier tour, Arbolino semble se diriger vers la victoire. Quant à Vietti, il réussit à rattraper Canet. Comme vous l'aurez constaté au vu du titre, il va encore se passer beaucoup de choses dans cette ultime boucle.

En effet, alors qu'on entre dans l'antépénultième virage, Arbolino semble rencontrer un problème avec son sélecteur. Le pilote italien tire tout droit et semble avoir le même problème de "faux" point mort que Bagnaia plus tôt dans la saison en Autriche. Impuissant, Arbolino laisse Canet et Vietti passer devant lui, et revient en piste en 3e position. Canet se retrouve alors en position de leader à deux virages du drapeau à damier !

FIN DE FOLIE EN EMILIE

Voulant conforter ce cadeau du ciel, l'Espagnol rentre dans le dernier virage en position défensive, c'est-à-dire plus à l'intérieur qu'à l'habitude. En voyant ça, Vietti se place à l'extérieur pour optimiser sa sortie de virage. Canet rentre si fort dans cette ultime courbe qu'il rate légèrement le point de corde, ce qui compromet fortement sa sortie de virage. Vietti, lui, prend le virage parfaitement et réalise une sortie de virage canon. Les deux pilotes se retrouvent alors côte-à-côté dans la dernière ligne droite ! Bénéficiant de sa meilleure reprise des gaz, Vietti franchit la ligne d'arrivée devant Canet d'une roue.

C'est donc Celestino Vietti qui s'impose alors qu'il était 3e quelques virages plus tôt ! Canet et Arbolino complètent le podium et partagent le même sentiment : celui d'une terrible déception. Voilà le récit d'une fin de course totalement folle en Émilie-Romagne ! Qui a dit que la Moto2 était soporifique !

D'un point de vue comptable, Ogura réalise une excellente opération. Plutôt discret, le Japonais termine tout de même 4e, et possède désormais 22 points d'avance sur son coéquipier et rival pour le titre.

Erwan R.

22

Ai Ogura a désormais 22 points d'avance sur Sergio García avant d'arriver en Indonésie.

MOTO3

ENCORE ET ENCORE

Après avoir été malmené il y a deux semaines sur le même tracé, David Alonso répond de la meilleure des façons à ses adversaires. Le Colombien décroche sa huitième victoire de la saison et s'envole au championnat.

Nouveau numéro du cirque Alonso. (image X / Nico Terrol)

ENCORE ET ENCORE

Pour l'avant-dernière fois cette saison, une course du championnat du monde de Moto3 se déroulait en Europe, et plus précisément à Misano (pour la deuxième fois suite aux annulations conjuguées du GP du Kazakhstan et du GP d'Inde). Et les enjeux étaient différents selon les pilotes : Angel Piqueras voulait démontrer qu'il était le « roi » de ce tracé après son éclatante victoire il y a 15 jours, David Alonso lui voulait remettre les pendules à l'heure après sa 7e place (6e sur la ligne mais pénalisé à la fin de la course pour passage dans la partie verte dans le dernier tour) obtenue 15 jours plus tôt. Une contre-performance d'autant plus inexplicable puisqu'avant Misano 1, c'est lui qui avait remporté l'édition 2023 de ce Grand Prix. Et puis Daniel Holgado, Ivan Ortolá et Collin Veijer, eux, doivent continuer d'engranger des points importants dans la lutte pour le titre (honorifique !) de vice-champion du monde Moto3.

Lorsque les pilotes de la catégorie Moto3 ont posé leurs roues le vendredi, c'était sur un sol mouillé par les fortes pluies de la veille. En effet, la piste n'a pas eu le temps de sécher et cela a été une séance délicate pour l'ensemble des pilotes de la catégorie. Pourtant, aucune chute à déplorer, mais seulement 21 pilotes sur 26 qui ont fait au moins un tour chronométré dans la séance. Pas étonnant au vu des conditions prévues pour le reste du week-end. Cependant, une seule certitude, Piqueras a confirmé sa bonne forme sur ce tracé et David Alonso a repris des couleurs.

Les choses sérieuses commencent dès le vendredi après-midi, car c'est à partir de ce moment que cela compte, notamment pour l'accession à la Q2.

ENCORE ET ENCORE

Et justement, dans cette séance, on a le droit à un triplé espagnol Adrian Fernández-Daniel Holgado-Angel Piqueras, avec des Honda du team Leopard qui surnagent. David Alonso est un peu plus loin, en 7e position, mais rien d'inquiétant puisqu'il termine à moins d'un quart de seconde de Fernández. Le samedi matin, ce trio recule au classement combiné, laissant place à un autre trio composé de David Muñoz, David Alonso et… Filippo Farioli, le pilote de l'écurie SIC58, équipe à domicile sur ce tracé. Et une fois ces séances d'essais avalées, il faut désormais bien se placer sur la grille de départ. Et à ce petit jeu, c'est Taiyo Furusato qui signe la pole position, David Alonso se classe deuxième et Angel Piqueras complète la première ligne. De quoi annoncer un Grand Prix spectaculaire !

Dimanche, c'est jour de Grand Prix, et exceptionnellement, ce n'est pas à 11h, mais à 10h que le départ de la course est donné. En effet, ce week-end de MotoGP tombe au même moment que le Grand Prix de Singapour de F1 et pour éviter le clash MotoGP/F1, toutes les séances du dimanche sont avancées d'une heure. Au départ de la course, Taiyo Furusato fait le « hole shot » et reste leader au 1er virage. Alonso conserve lui la deuxième place malgré un coude-à-coude serré avec Ivan Ortolá. Malheureusement derrière, comme à Misano 1, David Muñoz, pénalisé d'un double Long Lap, chute de nouveau au virage 2 en percutant Stefano Nepa. Il repartira loin tout en réalisant ses deux Long Lap, un double week-end à oublier pour le jeune pilote espagnol !

Ensuite, un paquet de 14 pilotes se détache et une lutte pour la tête de la course s'engage alors entre Alonso, Holgado et les deux Leopard. Taiyo Furusato, un temps dans le rythme des leaders, perd des positions. À 11 tours du but, David Alonso décide de prendre la tête de la course et d'imposer son rythme pour essayer de faire exploser le groupe. Et ça marche ! Le groupe de 14 se casse en trois petits groupes et seuls Alonso, Holgado, Piqueras et Veijer peuvent se jouer la victoire.

On pense alors David Alonso intouchable, mais à 2 tours de l'arrivée, Holgado tente un dépassement dans le virage 14, celui de Carro. Il pousse légèrement Alonso en prenant la tête du Grand Prix, ce qui permet à Piqueras d'en profiter. En entamant le dernier tour, Alonso est 3e et tout le monde pense que la victoire va de nouveau lui échapper. Mais alors qu'on pensait le Colombien trop tendre à la bagarre, il déclenche au virage 8 (Quercia) un freinage à montrer dans toutes les écoles de moto pour reprendre la tête du Grand Prix et ne plus la lâcher jusqu'à la ligne.

David Alonso l'emporte devant Angel Piqueras et Daniel Holgado. Le Colombien signe ainsi sa 12e victoire dans la catégorie Moto3, la 8e de sa saison et il confirme qu'il est l'homme de cette saison de Moto3. La question qui reste en suspens est la suivante : à quel Grand Prix David Alonso sera-t-il sacré champion du monde de Moto3 ? Ce qui est sûr, c'est que ça n'arrivera pas en Indonésie, mais s'il reproduit ses performances passées, cela pourrait arriver dès le Grand Prix du Japon dans 15 jours.

Valentin V.

PARC-FERMÉ

LE DEBRIEF COMPLET

Yamaha a récemment annoncé que ses prochains prototype passeront d'un moteur en ligne au V4 en vu du nouveau règlement technique qui vera le jour en 2027. Est-ce le bon choix ? Réponse dans l'avis de la rédac'.

L'AVIS DE LA RÉDAC'

Yamaha ont-ils fait le bon choix en passant prochainement au moteur V4 ?

UNE ADAPTATION NÉCESSAIRE

Personnellement, je soutiens pleinement la décision de Yamaha de passer au moteur V4. Bien que ce soit plus qu'un simple choix technique, c'est une déclaration d'intention : celle de revenir au plus haut niveau de la compétition MotoGP.

Après plusieurs saisons où la M1 a souffert face aux machines à moteur V4, cette décision démontre la volonté claire de Yamaha de ne pas se contenter du statu quo et d'adopter une approche plus agressive pour redevenir compétitif. Sur le plan purement technique, l'introduction du moteur V4 va mécaniquement augmenter la compétitivité de la Yamaha.

En optant pour cette configuration, Yamaha se positionne pour combler l'écart qui s'est creusé au fil des saisons. C'est une adaptation nécessaire dans un paddock où la performance brute et la vitesse de pointe jouent un rôle crucial. Bien sûr, ce changement n'est pas sans risque. Yamaha a bâti son succès et sa philosophie sur son moteur en ligne, réputé pour sa maniabilité et son agilité.

Abandonner cette dernière pour s'aligner sur une configuration qui ne leur est pas familière représente une énorme prise de risque. Cependant, c'est souvent dans ce genre de pari que se trouvent les plus grandes récompenses. La décision de passer au V4 est audacieuse, mais elle pourrait bien être une des clés pour permettre à Yamaha de rivaliser à nouveau avec les cadors du championnat.

En somme, cette décision est à saluer, car elle montre une ambition renouvelée et une volonté de ne pas rester les bras croisés. Car l'aéro, c'est bien, mais il n'y a pas que ça. Avec cette décision, la marque au trois diapasons montre qu'elle ne craint pas de sortir de sa zone de confort pour se relancer dans la bataille des avant-postes. Une démarche courageuse qui mérite d'être saluée. Si tout fonctionne comme prévu, ce pari pourrait bien être la meilleure chose qui soit arrivée à Yamaha depuis la signature de Valentino Rossi en 2004.

Hugo C.

PASSER AU V4 SERAIT PERDRE L'IDENTITÉ DE LA MARQUE

De mon côté, je ne soutiens pas le choix de Yamaha de passer au V4. Je comprends néanmoins la démarche de vouloir le faire. Mais je ne pense pas que ce soit une bonne idée, car Yamaha est une équipe historique qui a toujours fonctionné avec un 4 cylindres en ligne.

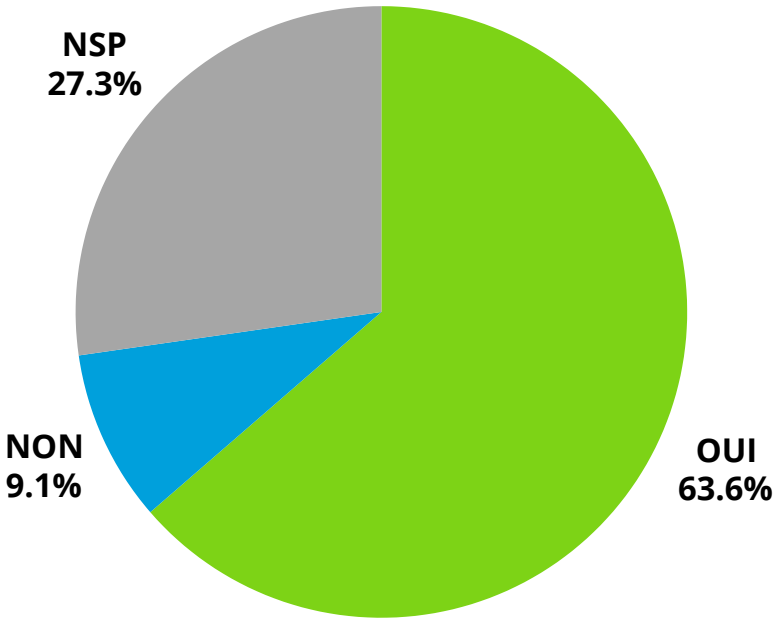
L'AVIS DE LA RÉDAC'

Yamaha ont-ils fait le bon choix en passant prochainement au moteur V4 ?

Ils vont donc devoir travailler sur un type de moteur qui aura des réactions différentes de l'actuel, ce qui pourrait remettre en question tout le travail effectué par l'usine jusqu'à présent. Et puis, si on omet le côté technique, passer au V4 serait perdre l'identité de la marque. Comme dit précédemment, la marque de fabrique de Yamaha est le 4 cylindres en ligne.

J'étais déjà contre quand KTM a décidé de troquer son châssis tubulaire en acier qui lui est propre pour un châssis plus traditionnel avec cette double poutre en aluminium. Personnellement, ce que je trouve intéressant en MotoGP, c'est que chacune des machines puisse avoir sa propre identité avec ses atouts et ses défauts. Si tout le monde commence à disposer des mêmes moteurs et des mêmes châssis, je ne suis pas sûr que cela permette à ce sport d'évoluer dans la bonne direction.

Pablo R.



RÉSULTAT DU SONDAGE WGP : "SOUTENEZ-VOUS LA DÉCISION DE YAMAHA DE PASSER AU MOTEUR V4 EN 2027 ?"

MVP

BASTIANINI

LES NOTES

FÉLICITATIONS

Enea Bastianini obtient sans conteste les félicitations ce week-end. Il avait certainement un petit truc en plus dans la course principale qui lui a permis de tenter ce dépassement audacieux dans le dernier tour. Il remporte la course principale en Emilie-Romagne et prive Martín de 5 points très important dans la lutte pour le titre.

COMPLIMENTS

Jorge Martín obtient sans conteste les compliments de notre rédaction. Il a su relever la tête et garder son calme après la bourde de la course principale de Misano 1. S'il réussit à garde sa concentration intacte, il peut rêver du titre mondial. Marc Márquez obtient lui aussi les compliments, car même s'il n'a pas réussi à renouveler l'exploit de Misano 1, il profite de la chute de Bagnaia pour monter sur un nouveau podium et se rapprocher à 36 points de lui.

ENCOURAGEMENTS

Pour la deuxième fois consécutive, Marco Bezzecchi obtient les encouragements. Son week-end est plutôt bon avec une 8e place en sprint et une 4e place en course principale, à la faveur notamment de la chute de Francesco Bagnaia. Cependant, il faudra faire mieux pour les prochains Grand prix. Fabio Quartararo obtient égaalement les encouragements, son wwek-end était plutôt bon au niveau du rythme (même s'il est loin des Ducati), mais on peut être déçu de la panne d'essence intervenu dans l'avant-dernier virage de la course principale qui le prive d'une 5e place. Et pour la première fois, on souhaite mettre les encouragements pour l'écurie officielle Honda Repsol : en effet, Luca Marini et Joan Mir terminent tous les deux devant les Honda satelite du Team LCR, certes grâce aux chutes, mais Mir n'était qu'à 1.2 secondes d'un top 10. Le signe d'un renouveau ?

MISE EN GARDE

Ce week-end, après la bourde de Martín à Misano 1, c'est Francesco Bagnaia qui signe un improbable zéro pointé. Alors qu'il avait étonné par sa vitesse pure largement supérieur à Jorge Martín aux essais, en qualification et lors de la course sprint, il a chuté au 21e tour de la course principale, laissant Martín reprendre un joker d'avance. KTM est également mise en garde ce week-end car malgré des points glanés en course sprint, aucune machine autrichienne n'est dans les points lors de la course du dimanche, ce qui est très inquiétant.

LE GRAND PRIX

Une rude bataille pour la première place, une chute de Bagnaia, un dépassement d'anthologie à la Marc Márquez dans le dernier tour... bref, beaucoup de spectacle sur un circuit où les pilotes avaient déjà évolué deux semaines plus tôt. Désormais, direction l'Indonésie pour le début de la tournée asiatique !

14,88/20

PROGRAMME TV

Vendredi 27 septembre		
Canal + Sport 360	03h00	Essais Libres Moto3
	03h50	Essais Libres Moto2
	04h45	Essais Libres 1 MotoGP
	07h15	Essais 1 Moto3
	08h05	Essais 1 Moto2
	09h00	Essais MotoGP
Samedi 28 septembre		
Canal + Sport 360	02h40	Essais 2 Moto3
	03h25	Essais 2 Moto2
	04h10	Essais Libres 2 MotoGP
	04h50	Qualifications MotoGP
	06h50	Qualifications Moto3
	07h45	Qualifications Moto2
	09h00	Course Sprint (13 tours)
Dimanche 29 septembre		
Canal + Sport 360	04h40	Warm-Up MotoGP
	06h00	Grand Prix Moto3 (20 tours)
	07h15	Grand Prix Moto2 (22 tours)
Canal +	09h00	Grand Prix MotoGP (27 tours)

RÉSULTATS

MotoGP

VAINQUEUR 23

1 E. Bastianini Ducati

41:14.653 | 1'31.057

2	89	J. Martín	+5.002	1'31.150	Ducati
3	93	M. Márquez	+7.848	1'31.481	Ducati
4	72	M. Bezzecchi	+9.200	1'31.435	Ducati
5	21	F. Morbidelli	+13.601	1'31.435	Ducati
6	12	M. Viñales	+15.484	1'31.411	Aprilia
7	20	F. Quartararo	+20.922	1'31.623	Yamaha
8	41	A. Espargaró	+22.795	1'31.437	Aprilia
9	73	A. Márquez	+27.704	1'32.003	Ducati
10	88	M. Oliveira	+31.891	1'32.079	Aprilia

Moto2

VAINQUEUR 13

1 C. Vietti Kalex

35:14.240 | 1'35.468

2	44	A. Canet	+0.029	1'35.474	Kalex
3	14	T. Arbolino	+1.921	1'35.476	Kalex
4	79	A. Ogura	+2.990	1'35.610	Boscoscuro
5	54	F. Aldeguer	+4.491	1'35.625	Boscoscuro
6	16	J. Roberts	+9.807	1'35.852	Kalex
7	81	S. Agius	+12.509	1'35.905	Kalex
8	24	M. Ramírez	+12.934	1'35.966	Kalex
9	21	A. López	+14.086	1'36.105	Boscoscuro
10	12	F. Salac	+16.055	1'36.102	Kalex

Moto3

VAINQUEUR 80

1 D. Alonso CFMoto

33:53.212 | 1'40.710

2	36	A. Piqueras	+0.175	1'40.641	Honda
3	95	C. Veijer	+0.367	1'40.629	KTM
4	96	D. Holgado	+0.295	1'40.659	GasGas
5	95	I. Ortolá	+2.963	1'40.646	KTM
6	58	L. Lunetta	+4.550	1'40.817	Honda
7	66	J. Kelso	+4.722	1'40.891	KTM
8	31	A. Fernandez	+5.574	1'41.157	Honda
9	18	M. Bertelle	+5.968	1'41.166	Honda
10	99	J. Antonio Rueda	+6.012	1'41.048	KTM

CHAMPIONNATS

MotoGP

LEADER 89

1 J. Martín Ducati 341 Points

2	1	F. Bagnaia	317 | -24	Ducati
3	23	E. Bastianini	282 | -59	Ducati
4	93	M. Márquez	281 | -60	Ducati
5	33	B.Binder	165 | -176	KTM
6	31	P. Acosta	157 | -184	GasGas
7	12	M. Viñales	149 | -192	Aprilia
8	41	A. Espargaró	127 | -214	Aprilia
9	73	A. Márquez	121 | -220	Ducati
10	49	F. Di Giannantonio	121 | -220	Ducati

Moto2

LEADER 79

1 A. Ogura Boscoscuro 188 Points

2	3	S. Garcia	166 | -22	Boscoscuro
3	16	J. Roberts	143 | -45	Kalex
4	21	A. López	140 | -48	Boscoscuro
5	54	F. Aldeguer	133 | -55	Boscoscuro
6	44	A. Canet	131 | -57	Kalex
7	96	J. Dixon	130 | -58	Kalex
8	13	C. Vietti	127 | -61	Kalex
9	18	M. González	120 | -68	Kalex
10	14	T. Arbolino	113 | -75	Kalex

Moto3

LEADER 80

1 D. Alonso CFMoto 271 Points

2	96	D. Holgado	189 | -82	GasGas
3	48	C. Veijer	189 | -82	Husqvarna
4	95	I. Ortolá	184 | -87	KTM
5	36	A. Piqueras	118 | -153	Honda
6	64	D. Muñoz	117 | -154	KTM
7	99	J. Antonio Rueda	105 | -166	KTM
8	66	J. Kelso	102 | -169	KTM
9	31	A. Fernández	101 | -170	Honda
10	6	R. Yamanaka	86 | -185	KTM

CRÉDITS

UNE

X / F1 & MotoGP Wallpapers By DK

REVUE DE PRESSE

Auto-Hebdo 5

MOTOGP

MotoGP 7

MOTO2

MotoGP 15

MOTO3

MotoGP 19

PARC-FERMÉ

MotoGP 22

© WORLD GRAND PRIX / TOUS DROITS RÉSERVÉS / SEPTEMBRE 2024