

GP RACING

MOTOGP
SUPERBIKE
ENDURANCE
100% SPORT



DOSSIER

TRANSFERTS

BOULEVERSEMENTS EN 2027

DUCATI

SOUS PRESSION ?

RENCONTRE

- LUCIE BOUDESSEUL
- GMT94
- BARTOLINI, INGÉNIEUR YAMAHA

FRANCE SBK

LE CHAMPIONNAT PASSE À LA TV



ACOSTA

L'APRÈS-MARQUEZ, C'EST LUI!

GUIDE 2026

MOTOGP, MOTO2/3

LES PILOTES, LE CALENDRIER
LES TEAMS, LES CIRCUITS...

+ WSBK & EWC



Story

MotoGP-SBK,
histoires d'échecs
et de réussites

N° 57 - 8,90 € - Mars - Avril - Mai 2026 - Trimestriel

Editions Larivière

L 17147 - 57 - F: 8,90 € - RD

DOM 10,20€ - BEL 10,20€ - CH 16CHF - CAN 13,60CAD - ESP/GRC/ITA/PRT 9,90€
LUX 10,20€ - MAR 10€MAD - NCL 1375XPF - ILE MAURICE 10,60 €

N° 57 - MARS-AVRIL-MAI 2026 MOTOGP, MOTO2, MOTO3, SUPERBIKE, SUPERSPORT, ENDURANCE: 100% SPORT, 100% PASSION

LS2



DRAGON

LE CARBONE A L'ÉTAT PUR



100%
CARBONE



3 TAILLES
DE GALOTTES



VISION
PERIMETRIQUE



AERODYNAMIQUE-
MAX

xstatic LINER



EN
SAVOIR
PLUS

Éditions Larivière
6 rue Olof Palme
92110 Clichy.
Tél : 01 41 40 32 32

Pour joindre votre correspondant,
composez le 01 41 40 suivi du numéro
de poste qui figure à la suite de son nom.

Président du Conseil de surveillance

Patrick Casasnovas

Présidente du Directoire

Sophie Casasnovas

Directeur général

Frédéric de Watrigant

Éditrice

Stéphanie Casasnovas

Directeur des rédactions

David Dumain + 56 99

Rédacteur en chef

Thierry Traccan + 31 89

Directeur artistique

Olivier Mallerdeau + 34 37

Ont collaboré à ce numéro

Valérie Commandre • Valérie Canale

Céline Pochon • Daryl Ramadier

Michel Turco (LBSM)

Responsable de la photogravure

Béatrice Ladurelle

Photogravure : Flavien Bonanni**Publicité****Kap Media**

Thierry Capela

Régie publicitaire et organisation

d'événements racing

Bureau : 01 45 16 01 10

Mobile : 06 20 61 96 19

E-mail : thierry@kapmedia.fr

Assistant : Christopher Contout + 32 05

Service abonnements - GP Racing

45 avenue du Général Leclerc

60643 Chantilly Cedex

Tél. : 03 44 62 43 79

e-mail : abo.lariviere@ediis.fr

Tarifs France : 5 numéros : 39 €

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

Directeur des abonnements

Nicolas Guidarini 01 41 40 34 47

Directrice de la publication &**Responsable de la rédaction**

Stéphanie Casasnovas

GP Racing est une publication des Éditions

Larivière, Société par Actions Simplifiée

au capital de 3 200 000 euros.

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2026.

Commission paritaire : 1022 K 91534

N° TVA intracommunautaire : FR 96572 071 884

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

6, rue Olof-Palme, 92110 Clichy.

Tél. : 01 41 40 32 32

Impression : Imprimerie de Compiègne

avenue Berthelot 60200 Compiègne

Imprimé en France / Printed in France

Papier issu de forêts gérées durablement.

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

Certification : PEFC/EU ECO LABEL

Eutrophisation : 0,02 kg/tonne

Les manuscrits et documents

non insérés ne sont pas rendus.



QUI S'Y FROTTE...

Dans ce numéro qui ouvre la saison, nous vous proposons, parmi la multitude de sujets tous plus pertinents et percutants les uns que les autres (si, si), un guide MotoGP qui vous permettra de vous familiariser avec celles et ceux qui vont faire le championnat 2026 : motos, hommes, circuits. Tous ces acteurs (et actrices) qui, d'ailleurs, ont depuis quitté les podiums de présentation pour se lancer *in situ* dans l'arène, puisqu'au moment de boucler ces lignes, le drapeau à damier s'est déjà abaissé sur le premier GP de l'année, disputé en Thaïlande. Et on y aura vu des courses explosives, notamment la manche sprint du samedi, qualifiée ici de « bien nommée » puisqu'elle n'aura absolument rien eu d'un round d'observation. L'occasion de mesurer le niveau d'intensité mis d'emblée par les pilotes, et d'espérer – si les scénarios se succèdent – une saison de fou ! De fou, à condition que les nouveaux argentiers du MotoGP, les Américains de Liberty Media, ne cassent pas leur nouveau jouet en demandant aux instances sportives d'arbitrer, avec un zèle baigné de miel, les actions réalisées par ces magiciens du pilotage. Parce que des duels, on a eu la chance d'en voir un paquet : forcément intenses, carrément disputés, superbement collé-serrés, mais jamais exagérés. Y a de la maîtrise ici, de l'envie et de l'attaque, et c'est pile tout ce qu'on aime dans la moto ! On adore

quand ça s'engage, quand les dépassements se succèdent, quand ça frotte... mais sans se piquer. Et c'est ce qu'on a vu. Enfin, c'est ce qu'on a vu, nous, au moment où Marc Marquez a retardé encore un peu plus son freinage à l'entame du dernier tour pour piquer à l'intérieur la KTM de Pedro Acosta. Une séquence de pilotage forte, virile mais correcte. Une action pourtant pénalisée par les instances sportives qui l'ont jugée trop engagée, demandant à l'officiel Ducati de rendre une position, ce qu'il fera juste avant la ligne d'arrivée. Franchement, personne n'a compris la décision, pas même Acosta, et à ce stade, on ne peut espérer qu'une chose, qu'ils se soient juste trompés. Trompés par l'obligation de rendre une décision express. L'erreur est (encore) humaine, même encadrée par une vidéo si limpide que depuis notre canapé, que ce soit à la vitesse du réel et plus encore au visionnage du ralenti, l'action n'avait rien de répréhensible. Alors pour la beauté du sport, et l'intérêt du public moto, prions pour que les travers de la F1 (qui appartient aussi à Liberty Media) ne fassent pas dévier de sa trajectoire le MotoGP, et qu'à une F1 rendue soporifique par la castration – via le pouvoir sportif – de pilotes qui seront bientôt contraints de demander la permission pour doubler, on préfère mille fois l'intensité des joutes de nos funambules, à condition de leur lâcher la grappe...

Trac



6 rue Olof Palme, 92587 Clichy.
Tél : 01 41 40 32 32. Fax : 01 41 40 32 50



VOUS ÊTES PASSIONNÉ DE MOTOGP ET DE COURSE MOTO ?
DÉCOUVREZ LA NEWSLETTER
GP RACING Recevez les dernières actualités, les reportages, interviews et analyses des plus grandes épreuves de vitesse, endurance dans votre boîte mail !

GP RACING # 57



p. 066



p. 138



p. 110



p. 46

WARM UP

Le team GP Racing..... **006**
 Grand Angle **008**
 Chiffres **010**
 Le casque
 Supertech R10 Acosta LE..... **012**
 Shopping pilote..... **014**
 10 choses à savoir sur
 Enea Bastianini **016**
 News..... **018**
 Shopping technique..... **024**

MOTOGP

Temps forts MotoGP..... **026**
 Ducati au sommet encore longtemps ?
 Transferts..... **042**
 2027 ou le grand chambardement
 SBK vs MotoGP..... **046**
 Razgatlioglu, l'examen de passage
 D'un monde à l'autre..... **052**
 Retour sur les transferts SBK/MotoGP
 Portrait Bartolini..... **060**
 Remettre Yamaha au sommet
 Ducati en force..... **066**
 Encore faim de victoires
 Aprilia..... **072**
 D'outsider à challenger

Honda veut y croire..... **076**
 Des progrès incontestables
 KTM en chantier..... **080**
 À l'orange, on accélère !
 Yamaha passe au V4..... **084**
 Préparer l'avenir
 Moto2..... **088**
 Les forces en présence
 Moto3..... **094**
 Les jeunes se font les crocs
 Harley-Davidson..... **102**
 Les baggers dans l'arène
 Les circuits 2026..... **104**
 Les 22 tracés décortiqués

SUPERBIKE

La saison 2026 est lancée..... **110**
 Qui pour contrer Bulega ?
 ITW Miguel Oliveira..... **116**
 Une nouvelle vie chez BMW
 Supersport..... **118**
 La Chine bientôt au top ?
 Mondial féminin..... **128**
 Les Françaises ont de l'ambition
 ITW GMT..... **138**
 Irréductibles Français

ENDURANCE

EWC..... **126**
 Le SERT en reconquête

CHAMPIONNAT FSBK

La TV s'invite en direct..... **132**

TEST

Bridgestone..... **144**
 Bridgestone Battlax Racing V03

BONUS GP RACING

Résultats..... **142**
 Insider..... **146**

ABONNEZ-VOUS
 Toutes nos offres page 099



+ TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION
 Télécharger dans l'AppStore ou Google play

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



BRIDGESTONE

Des solutions pour votre mobilité

Conçu pour tout dépasser, même vos limites.

Nouveau standard de performance, contrôle absolu.

C'est ce qui compte vraiment. Véritable incarnation du "circuit vers la route", le RS12 est issu de purs prototypes de compétition et a été adapté pour être homologué sur route ouverte. Avec un taux d'entaillement très bas, une construction bi-gomme et une zone slick élargie sur les épaules, tout est fait pour maximiser le grip et les performances en virage sur sol sec. Conçu pour performer sur circuit tout en conservant une constance de performance tout au long de sa durée de vie, il deviendra le partenaire privilégié de vos Track Days. En résumé, le pneu homologué route le plus performant jamais développé par nos équipes. 0,7 %* plus rapide au tour que son prédécesseur. Un détail ? Pas si sûr, la victoire se joue souvent à moins que cela.

BATTLAX
RACING STREET
RS12



Vous voulez en savoir
plus sur le RS12 ?
Scannez ce QR code.



Bridgestone Europe NV/SA - Succursale France - 19, Rue d'Arcueil - CP 30450 - 94593 Rungis Cedex, France - R.C.S CRETEIL B42 476-277. *Basé sur des tests internes Bridgestone comparant les BS RS12 et BS RS11 (dimension avant 120/70ZR17M/C 58W, dimension arrière 200/55ZR17M/C 78W), réalisés en mai 2024 sur le circuit Pannonia Ring en Hongrie, sur une BMW S1000RR. AUSTRALIE

ILS ONT RÉALISÉ CE NUMÉRO

Le magazine que vous tenez entre les mains a été réalisé par des passionnés, impliqués jusqu'au bout des sliders ou du stylo dans la compétition moto sous toutes ses formes. *GP Racing* rassemble une équipe d'authentiques passionnés qui vivent le sport sur le terrain, ou plus exactement sur un paddock et même sur la piste. Voici leur pedigree.

THIERRY TRACCAN Rédacteur en chef

Le boss de la rédaction (ici bien entouré par ses charmantes Valérie, SR et maquettiste) n'hésite jamais à mettre le cuir pour aller sur piste, quand il ne pilote pas dans la terre ou le désert. Également rédacteur en chef de *Moto Revue* depuis 18 ans, il compte de nombreux Bol d'Or et Bol d'Argent à son actif, dont un avec Kevin Schwantz en compagnie du gars Dumain, ainsi qu'un Dakar et d'innombrables courses de motocross.



DAVID DUMAIN Directeur de la rédaction

Encore un journaliste qui a passé de nombreux week-ends en cuir sur les circuits d'endurance et de vitesse, avant de passer de l'autre côté pour commenter les premières saisons de Moto GP de l'ère Canal+. De 2019 à 2021, il a accompagné la montée en puissance de Fabio Quartararo, avant de repasser à la presse écrite aux Éditions Larivière. Il ne dédaigne pas passer un cuir, pour faire un Bol d'Argent avec le Sieur Traccan, par exemple...



MICHEL TURCO Rédacteur star

On ne présente plus Michel Turco sur le paddock MotoGP, après plus de trente ans de reportages dans le paddock des Grands Prix. Ami intime de nombreux pilotes, intransigeant lorsqu'il s'agit de relater les courses, Michel officie également avec Warner Bros en Endurance et avec le quotidien *L'Équipe*, quand il ne publie pas des biographies des plus grands pilotes : Valentino Rossi, Fabio Quartararo et plus récemment Marc Márquez se sont confiés à lui pour leur bio officielle. Un maître...

CÉLIANE POCHON Journaliste alternante

Elle n'a pas (encore) le même palmarès que la troupe GPR, mais son aventure a commencé pour la même raison : une passion pour le sport moto chevillée au corps depuis son plus jeune âge, et un premier stage effectué au sein du cousin *Moto Revue*. Un excellent début pour poursuivre aujourd'hui au cœur du réacteur du pôle moto des Éditions Larivière ! Et désolé, Daryl, elle te fait perdre ton statut de plus jeune de la bande...



THIERRY CAPELA Directeur de publicité

Pilote de vitesse et d'endurance, le «Cap» connaît bien son affaire, pour organiser lui-même un championnat de vitesse qui se court dans le cadre du championnat de France FSBK, l'European Bikes. Longtemps attaché au magazine *Sport Bikes*, et auparavant chez *Option Moto*, Capela a lui aussi participé à de nombreux Bol d'Or et 24 Heures Motos, notamment avec Dumain en 2012... quand ce dernier officiait pour *Moto Journal*. Ils ont fini par se retrouver chez *GP Racing*...



DARYL RAMADIER Journaliste reporter

Daryl fait partie des journalistes français présents sur le paddock MotoGP pour vous faire vivre la course au plus près. L'ex plus jeune de la bande n'est pas le moins expert, puisque ses analyses font souvent mouche.

ALEXIS DELISSE - Journaliste pour Moto Journal sur les courses MotoGP

Alexis anime également un débrief en compagnie de Michel Turco après chaque Grand Prix, diffusé sous forme de podcast. Aussi à l'aise derrière un clavier que devant une caméra, l'ami Delisse régale avec sa connaissance du sport moto sous toutes ses formes, dans toutes les catégories. Rien ne lui échappe...





8S POTENTIEL INFINI



PRENDS LE GUIDON DE LA 8S DÈS MAINTENANT

Avec ses technologies innovantes allant du nouveau moteur bicylindre, au châssis ultra-maniable, à l'écran TFT et à l'électronique avancée comprenant le Suzuki Drive Mode Selector, le Suzuki Traction Control System et le shifter Up&Down, la GSX-8S envoie le message qu'elle est prête à marquer une nouvelle ère sur les routes.



NOUVEAU
10 ANS GARANTIE SUZUKI
KILOMÈTRAGE ILLIMITÉ

ECSTAR huile officielle Suzuki

SUIVEZ-NOUS    

MOTO.SUZUKI.FR

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHÉ OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

TOP DÉPART

Pour sa dernière saison avec KTM (il va rejoindre en 2027 Marc Marquez chez Ducati), Pedro Acosta n'a pas raté son départ. En tout cas, pas le premier de la saison qui lançait, sur le circuit thaïlandais de Buriram, le championnat 2026. Victorieux de la manche sprint du samedi, il termine deuxième de la course longue dimanche, esseulé au milieu de l'armada Aprilia.

Photo : KTM.





EN CHIFFRES

Le nombre maximal de points qu'un pilote MotoGP pourra récupérer en 2026, avec 22 week-ends de compétition mettant chacun en jeu 32 points (25 en GP, 12 en Sprint).

704



8

Le nombre de constructeurs qui participent à la saison 2026 du championnat du monde Supersport : deux italiens, un anglais, trois japonais et deux chinois dont la marque ZX-MOTO qui fait ses grands débuts en compétition, avec notamment le Français Valentin Debise au guidon, d'ailleurs auteur de débuts prometteurs en Australie.

Le nombre de kilomètres (à +/- 100 km) que le paddock va parcourir en 2026 (hors tests et retour de trêve estivale). L'enchaînement le plus éloigné est en ouverture de saison : Thaïlande-Brésil, soit 17 091 km entre les deux circuits. Le plus court est de 396 km : Misano-Red Bull Ring.

89 480



14

La différence d'âge entre le benjamin du MotoGP (Diogo Moreira, 21 ans) et le doyen (Johann Zarco, 35 ans) ; le plus jeune pilote et le plus âgé sont d'ailleurs coéquipiers chez Honda LCR.

L'année 2026 marquera la 35^e édition de la manche française du championnat du monde Superbike. Se déroulant depuis le départ sur le circuit de Nevers Magny-Cours, elle y aura consacré un paquet de champions, à l'image de Max Biaggi couronné en 2012.

35



55,3

Le pourcentage de titres constructeurs remportés par Ducati en Superbike depuis la création de ce championnat en 1988, soit 21 succès lors des 38 saisons disputées.

Le nombre de départs en Grands Prix (toutes catégories confondues) que Johann Zarco atteindra cette saison... au Mans ! Une jolie vitesse de pointe !

310



1966

L'année qui a vu Honda s'engager pour la première fois dans la catégorie reine des GP Motos. 2026 ne marque toutefois pas vraiment la 60^e participation de la marque japonaise à cette compétition puisque le team n'y était pas présent entre 1968 et 1978.

En hausse : Éric de Seynes

Après avoir été président de Yamaha France, président de Yamaha Europe et le premier non-Japonais à intégrer le board très restreint de la maison mère nipponne, Éric de Seynes se prépare à quitter définitivement la marque aux trois diapasons et à abandonner ses derniers mandats, notamment celui de président du conseil d'administration de Yamaha Europe. Mais c'est une retraite très active que s'approprie à vivre Éric, faite de nombreux dossiers et ambitions, à l'image de son rachat en tout début d'année 2026 du team Moto2 Fantic Racing, équipe championne du monde 2025. Porté par son amour pour la compétition moto et par son envie de voir émerger une nouvelle



génération de pilotes, Éric se lance dans ce projet Moto2 avec la passion qu'on lui connaît.

Le meilleur débutant de l'année 2025 ne commence pas très bien sa saison 2026... Victime d'une chute début janvier lors d'un entraînement en compagnie des frères Marquez sur le circuit de Guadassuar (dans le nord de Valence), Fermin Aldeguer s'est fracturé le fémur gauche.

Contraint de passer par la case opération, le pilote de 20 ans n'a logiquement pas été déclaré apte à participer à la première course de la saison. À défaut d'être vraiment remis sur pied, il espère remonter sur sa Ducati pour le GP du Brésil qui se disputera fin mars.



En baisse : Fermin Aldeguer

L'HISTOIRE COMMENCE ICI





En 2026, Kawasaki lance sa première Coupe ZX-4RR en France : un championnat ouvert à tous les pilotes, des débutants aux confirmés. 6 circuits, 6 dates, une grille 100% verte et un pack compétition officiel pour repousser vos limites. Prêts à entrer dans la course ?

Kawasaki
Let the good times roll*

MOTUL



Kawasaki France Officiel    - www.kawasaki.fr

*Laissez rouler
les bons moments


GOODSHOOT
RACING

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

HEAUME SWEET HEAUME

TÊTE DE REQUIN

CASQUE ALPINESTARS

SUPERTECH R10 ACOSTA LE



Alpinestars a mis une décennie à développer ce casque de course, revendiqué depuis sa sortie, et en toute logique, comme le plus avancé de la marque. Il offre une stabilité maximale à haute vitesse, un aérodynamisme de pointe et une ventilation optimisée qui assurent son confort. Sa version Acosta replica présente un design agressif associant des couleurs chaudes à des teintes froides, le tout dans un rendu mat. Sans oublier le fameux dessin de requin à l'arrière du casque, en référence au surnom du pilote espagnol : « el tiburón de Mazarrón » (le requin de Mazarrón). Il est disponible en six tailles pour la modique somme de 1 349,95 € (du XS au 2XL).



SCORPION EXO.

EXO-530 AIR

ÉCLAIRAGE LED

4 couleurs d'éclairage
Différentes animations
Jusqu'à 54h d'autonomie
Recharge par USB-C

- COQUE EN POLYCARBONATE PRE-PREG
- ÉCRAN SOLAIRE INTERNE
- LENTILLE PINLOCK MAXVISION INCLUSE
- SYSTÈME DE PLATINES ELLIPTEC II
- TISSU RESPIRANT KWIKWICK III
- POMPE DE GONFLAGE AIRFIT
- COMPATIBLE EXOCOM LINK-1/1C

SCORPIONEXO.COM





T-shirt Essentials unisexe Paddock Blue Yamaha

Simple et classique, ce T-shirt unisexe est conçu en 100 % coton, il offre une douceur et un confort exceptionnels, que ce soit pour le pilotage, le travail ou les moments de détente. Sa coupe intemporelle en fait un basique indispensable, conçu pour durer et vous accompagner partout.

Tailles : du XS au 5XL. Prix : 23 €. www.yamaha-motor.fr



Casque Scorpion Exo-Race Air

L'Exo-Race Air est un casque intégral fait pour la piste, il est homologué FIM Racing #2 et ECE 22.06. Scorpion mise sur l'aérodynamisme grâce à un spoiler réglable et sur le maintien grâce à des mousses de joue gonflables. Prévu pour le circuit, il est aussi utilisable sur route.

Tailles : du XS au XXL. Prix : à partir de 649,90 €. www.scorpionexo.com

Motul Mc Care M1 Helmet & Visor Clean

Ce spray nettoyant pour l'extérieur des casques et les visières élimine saletés, traces et autres insectes sans rayer ni laisser de marques. Simple, rapide et efficace pour un casque impeccable à chaque sortie.

Prix : 7,05 €/250 ml. www.motul.com



Casque antibruit pour enfants Babybanz

Ce casque antibruit est homologué CE et permet de préserver l'audition, encore fragile, des enfants. Léger et réglable, il s'adapte parfaitement à toutes les morphologies pour une isolation efficace.

Disponible en différents coloris. Tailles : 0-2 ans ; 2 ans et +. Prix : 26,90 €. www.evo-xracing.com

Veste softshell Honda

Cette veste coupe-vent déperlante reprend les couleurs du team F.C.C. TSR Honda France. Elle plaira aux fans par son design mais également par son confort et sa technicité. Ce softshell protège efficacement des intempéries grâce à ses différents ajustements tout en restant léger et respirant.

Tailles : du XS au XXXL. Prix : 160 €. www.shop-honda.fr



Softshell unisexe Kawasaki WSBK 2026

Inspirée directement du box Kawasaki Racing Team, cette softshell reprend les couleurs emblématiques du Superbike mondial. Pourvue de poches extérieures zippées et de poignets ajustables, cette veste a été pensée pour affronter le vent, la pluie fine et les longues journées sur circuit.

Tailles : du XS au 3XL. Prix : 134 €. www.kawasaki.fr



T-shirt Kawasaki WSBK 2026

Dans la lignée de la nouvelle ZX-10R et de ses couleurs affûtées, ce T-shirt à manches courtes reprend l'identité visuelle du team Kawasaki Racing Team. Coupe sportive, col rond, et ce vert signature pensé pour accompagner l'arrivée de la ZX-10R dans ses nouvelles couleurs.

Tailles : du S au 3XL. Prix : 43 €. www.kawasaki.fr



Casque X-SPR Pro Shoei

Ce casque replica du pilote MotoGP Alex Marquez 73 V2 mise sur un aérodynamisme soigné, une ventilation efficace et un large champ de vision pour optimiser vos performances. Il assure une sécurité efficace grâce à l'utilisation de matériaux de haute qualité. Il sera disponible mi-avril.

Tailles : du XS au 2XL. Prix : 949 €. www.shoei-myshop.com

Bonnet Paddock Blue Yamaha

Ce bonnet unisexe en maille offre chaleur et confort. Son design classique intègre un relief Yamaha Racing affirmant votre passion pour la marque, même hors circuits.

Taille unique. Prix : 29 €. www.yamaha-motor.fr



Housse de combinaison Evo X Racing

Cette housse protège efficacement votre combinaison de piste et vos gants lors du transport ou du stockage. L'intérieur matelassé allié à l'extérieur en Nylon résistant préserve l'équipement et le sac ventilé limite l'humidité. Un filet interne permet de ranger les gants.

Prix : 59,90 €. www.evo-xracing.com

Casque KTM Supertech R10 carbone

Le KTM Supertech R10 se revendique comme le casque le plus avancé d'Alpinestars. Léger et confortable, il a été conçu pour offrir une protection ultime et une efficacité aérodynamique, notamment avec ses appendices latéraux et ses ailerons.

Tailles : du XS au XXL. Prix : 1 199,88 €. www.ktmonline.fr



10 CHOSSES À SAVOIR SUR ENEA BASTIANINI

1 Enea Bastianini a 28 ans, il est né le 30 décembre 1997 à Rimini (Italie), ce qui explique pour partie son surnom de « Bête de Rimini », *La Bestia*, inscrit sur son cuir.

2 Posé sur une moto à 3 ans par son père qui était pilote amateur, il commence à participer à des compétitions de mini-motos dès l'âge de 6 ans.

3 À 15 ans il intègre la Red Bull MotoGP Rookies Cup, il y remporte deux courses et finit la saison à la 4^e place du général.



4 En 2014, il passe en mondial Moto3 au guidon d'une KTM, moto avec laquelle il finit l'année en 9^e position, avant de terminer vice-champion en 2016, mais avec le Gresini Honda. En 2019, il accède au Moto2.



5 Enea n'aura pas mis longtemps à s'habituer à la catégorie intermédiaire : promu dans l'équipe italienne Italtrans Racing Team, il marque ses premiers points dès le premier Grand Prix en terminant 9^e et monte sur son premier podium (3^e) lors de la 10^e manche de la saison.



6 En 2020, une année marquée par la Covid 19, le pilote italien monte sur 7 des 15 podiums de la saison, dont trois fois sur la plus haute marche, et il devient champion du monde Moto2. Une page se tourne, une nouvelle s'ouvre pour lui en intégrant la catégorie reine.



7 Coéquipier de Luca Marini chez Avintia, *La Bestia* marque son entrée en MotoGP par deux top 6 glanés au cours de la saison 2021, pour terminer 11^e du classement général et deuxième rookie derrière Jorge Martin.

8 En 2022, Avintia est racheté par le team VR46 Racing. Bien qu'italien, Bastianini ne fait pas partie du cercle de la VR46



Academy et se fait évincer de l'équipe au profit de Marco Bezzecchi, poulain de Valentino Rossi. Enea signe de son côté avec Gresini.

9 Avec 6 podiums, dont 4 victoires arrachées au cours de la saison 2022, *La Bestia* termine 3^e du championnat MotoGP. Un résultat qui lui ouvre les portes du team officiel Ducati.



10 En 2023, blessé deux fois au cours de la saison, le pilote italien ne prend part qu'à 11 courses sur les 20 rounds programmés pour la saison, et conclut l'année au 15^e rang. En 2024, il termine 4^e mais Ducati ne renouvelle pas son contrat et lui préfère Marc Marquez. Enea signe avec Tech3, chez qui il roule toujours, aux côtés de Maverick Viñales. Au cours de ses 13 saisons en championnat du monde, Enea Bastianini a participé à 212 courses, signé 11 pole, 13 victoires et 51 podiums.



Les additifs

MOTUL

Votre moteur

mérite plus.



Three bottles of Motul motorcycle additives are shown in the foreground, set against a background of a scenic road winding through a lush landscape under a sunset sky. A motorcycle is visible in the distance on the road.

The bottles are:

- MOTUL MOTO ENGINE CLEAN 4T**: 200ml (6.7 fl. oz.)
- MOTUL MOTO BOOST AND CLEAN 2T/4T**: 200ml (6.7 fl. oz.)
- MOTUL MOTO STABILIZER 4T/2T**: 200ml (6.7 fl. oz.)

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOS PRODUITS SUR [MOTUL.COM](https://www.motul.com)

SUIVEZ-NOUS SUR :



MOTUL FRANCE



MOTUL_FRANCE

Bautista en campagne

Alvaro Bautista se sent lésé par la limite de poids pilote/moto en Superbike, et il ne cesse de réclamer son retrait. La pétition lancée fin 2025 par l'Espagnol (« *Review the minimum weight rule in WorldSBK* ») vient de dépasser les 7 000 signatures sur Change.org.



Le Dakar le plus serré

Première course de motos de l'année, le Dakar a été remporté par l'Argentin Luciano Benavides, vainqueur devant Ricky Brabec pour... 2 secondes ! L'écart le plus faible de l'histoire des 48 éditions, au bout d'une aventure longue de près de 8 000 kilomètres (4 737 chronométrés).



Dorna MotoGP

Nouveaux logos, et désormais nouveau nom en MotoGP. Racheté par le groupe américain Liberty Media, Dorna Sports s'appelle désormais MotoGP Sports Entertainment Group. Contrairement à ce que pourrait laisser entendre ce patronyme, l'entreprise est toujours en charge des compétitions qui ne concernent pas les GP, dont le Superbike.

MotoGP

ADELAIDE 2027



Beaucoup de pilotes décrivent Phillip Island comme le plus beau circuit au monde. Le MotoGP s'y rendra pour la dernière fois en octobre 2026. Le Grand Prix d'Australie déménagera en effet à Adélaïde jusqu'en 2032, sur un tracé... urbain ! La première édition sera organisée en novembre 2027 sur un circuit de 4,195 km, avec 18 virages serpentant dans la ville,

et une vitesse maximale supérieure à 340 km/h. Onze GP de F1 y ont été organisés de 1985 à 1995. Le tracé du MotoGP en sera inspiré mais « il comportera les ajustements nécessaires pour garantir que la sécurité des pilotes reste la priorité absolue. En collaboration avec la FIM, nous avons veillé à ce que la sécurité ne soit jamais compromise. Chaque élément du circuit urbain

d'Adélaïde a été conçu pour répondre aux normes les plus strictes du MotoGP moderne afin que les pilotes puissent rouler à pleine vitesse en toute confiance», assure le directeur sportif du championnat, Carlos Ezpeleta. Des déclarations qui répondent aux inquiétudes levées par la nouvelle, qui illustre l'arrivée de Liberty Media aux manettes.

LES PIRELLI À L'ESSAI

L'arrivée de Pirelli en MotoGP est prévue pour 2027, et on sait désormais quand les pilotes de la grille pourront tester les nouveaux pneumatiques. Des essais non officiels seront organisés le lundi 22 juin à Brno (post-GP de Tchéquie), et le lundi 21 septembre à Spielberg (post-GP d'Autriche). Les pilotes bénéficieront aussi de deux journées de tests officiels durant la saison, mais en Michelin pour travailler sur les prototypes actuels : les lundis 27 avril à Jerez (post-GP d'Espagne) et 18 mai à Barcelone (post-GP de Catalogne). Quant aux catégories intermédiaires, la classe Moto3 pourra rouler à Jerez le mardi 28 avril (post-GP d'Espagne), et les pilotes Moto2 à Barcelone le mardi 19 mai (post-GP de Catalogne).



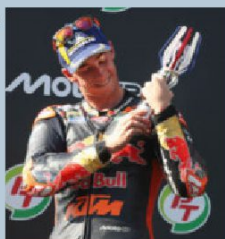
DEUX FRANÇAIS EN ROOKIES CUP

Deux Français ont été retenus pour participer à la Red Bull MotoGP Rookies Cup 2026, l'un des championnats permettant d'accéder aux Grands Prix. À 18 ans, Guillem Planques disputera sa troisième saison dans la compétition après avoir terminé 15e (2024) et 14e (2025, un podium). Ce sera la seconde de David Da Costa, 17 ans, freiné par une blessure l'an dernier (17e, 9 courses effectuées sur 14).



SALAIRE MINIMAL

Discutée depuis longtemps, l'idée d'un salaire minimal en MotoGP serait en passe d'être approuvée, affirme Motorsport España. Le montant serait de 500 000 euros par saison, en plus des éventuels primes et contrats annexes qui dépendent des équipes. Une mesure dont l'introduction concernerait la saison 2027.



LES GP DE FRANCE

La France accueillera le MotoGP au Mans (8-9-10 mai) et le WorldSBK à Magny-Cours (4-5-6 septembre), mais pas que ! Le mondial d'enduro se rendra à Saint-Agrève (Ardèche) le week-end du 19 juillet. Pour celui de Trial, rendez-vous à Cahors (Lot) les 29 et 30 août. Double ration de motocross mondial : le Grand Prix de France aura lieu à Lacapelle-Marival (Lot) les 23 et 24 mai, tandis que le MX des Nations se déroulera à Ernée (Mayenne) le week-end du 4 octobre. À vos tickets !



ROSSI PAPA PILOTE

Pilote auto depuis 2021, Valentino Rossi concentra sa saison 2026 sur le GT World Challenge Europe, compétition qu'il disputera dans la BMW M4 GT3 Evo de l'équipe belge W Racing Team. L'Italien a décidé de se retirer du WEC, le championnat du monde d'endurance FIA, parce que les événements se déroulent principalement hors d'Europe. Or, le Docteur veut donner priorité à sa vie de famille, lui qui est désormais père de deux filles. Il a toutefois fait une escapade en Australie début février, terminant troisième des 12 Heures de Bathurst.

LE MARC MARQUEZ DE 2013 A ÉTÉ TITRÉ DÈS SA PREMIÈRE ANNÉE...

Marc Marquez questionné sur Pedro Acosta, qu'il taquine d'une petite pique

HONDA BRÉSIL AU CHEVET DE MOREIRA

Différents programmes développés par Honda Brésil, notamment en enduro et en rallye, ont été restreints en 2026. La raison ? « Diogo Moreira », nous souffle l'un des pilotes, victime de ces coupures. Le département brésilien de la marque a mis les moyens pour financer l'arrivée du champion du monde Moto2, premier natif du Brésil à rejoindre le MotoGP depuis Alex Barros.

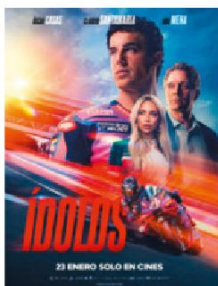


Rossi aux JO

Valentino Rossi a fait une apparition surprise lors de la cérémonie des Jeux olympiques d'hiver organisés en Italie. Le Docteur s'est converti pilote de tramway conduisant le président italien, Sergio Mattarella. Plusieurs pilotes avaient porté la flamme durant le relais, à l'image de Max Biaggi, Danilo Petrucci, Francesco Bagnaia, Marco Bezecchi et Giacomo Agostini.

Dans les salles

Ídolos, film gravitant dans l'environnement du MotoGP, est sorti en Espagne en janvier. Il met en scène un jeune pilote agressif qui roule en Moto2 et poursuit le rêve d'aller en classe reine. L'équipe Aspar a été mise à contribution pour le tournage. Son arrivée dans les salles françaises est prévue pour fin mars.



Höllbacher titré

Marc-Reiner Schmidt n'est plus le champion du monde Supermoto 2025. Un test antidopage a révélé un contrôle positif à la cocaïne, entraînant sa destitution au profit de Lukas Höllbacher, premier Autrichien sacré en S1GP.



Prévu du 10 au 12 avril, le Grand Prix motos du Qatar est en suspens en raison de la guerre en cours au Moyen-Orient. Tout porte à croire qu'il n'aura pas lieu à cette date. À l'heure où sont écrites ces lignes, les instances du championnat ne souhaitent pas un remplacement par une autre épreuve,

même si l'hypothèse de l'Argentine a été évoquée. Rien n'a encore été acté mais le promoteur du MotoGP se dit flexible, et en possession d'un plan B. Il entend reporter l'événement à une date ultérieure, en fin de saison. Problème : le calendrier prévisionnel est si serré que mettre le Qatar à l'une des dates

aujourd'hui disponibles reviendrait à avoir... cinq Grands Prix en cinq semaines ! Autres options : déplacer une épreuve existante pour aménager le report du Qatar, ou le mettre en bout de calendrier fin novembre. Tout cela à condition, bien sûr, que la sécurité soit rétablie au Moyen-Orient.

L'ARGENTINE PIED AU PLANCHER

D'importants travaux ont été lancés en janvier à l'Autódromo Juan y Oscar Gálvez de Buenos Aires. La foisonnante ville sud-américaine doit accueillir le retour du Grand Prix motos d'Argentine en mars 2027, et le chantier est en cours. Il concerne à la fois la piste, qui doit obtenir le grade A pour recevoir le MotoGP, mais aussi les box et les infrastructures environnantes. Les travaux devraient durer un an.



DEVENEZ COMMISSAIRE DE PISTE

Sympa, le coup des superhéros. La FFM a lancé depuis la mi-mars une plateforme de formation en ligne à destination des officiels. Un premier module est destiné aux commissaires de piste. Avec cette nouvelle plateforme de formation, accessible à tous, la FFM offre aux passionnés l'opportunité de découvrir le rôle de commissaire de piste, de se former à leur rythme

et d'acquérir les fondamentaux nécessaires à l'exercice de cette mission sur le terrain. D'une durée totale d'environ une demi-journée, la formation se compose de modules interactifs courts (de 30 à 60 minutes) consacrés à la signalisation, à la sécurité, aux méthodes d'intervention et à la connaissance des règlements. Un questionnaire d'évaluation, suivi d'un stage en présentiel, permet ensuite de valider la formation et d'obtenir la qualification nécessaire pour prétendre à officier sur les épreuves.

Pour plus d'information : <https://www.tousenpiste-moto.fr/>





Passion

PRÉSENTENT

SRC Sunday Ride Classic

16 & 17 MAI



Salon de la Moto - Courses - Concert

CIRCUIT PAUL RICARD

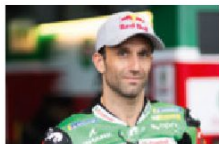
INFOS ET BILLETTERIE

> SUNDAYRIDECLASSIC.COM



Zarco à Suzuka

Vainqueur des 8 Heures de Suzuka en 2024 et 2025 avec Honda, Johann Zarco va y participer pour la troisième fois en juillet prochain. Le Français pronostique même l'alignement à ses côtés de Takumi Takahashi, vainqueur avec lui, et de Jonathan Rea, vainqueur en 2012 et 2019, de retour au HRC en tant que pilote d'essais.



Marquez nominé

Champion du monde MotoGP 2025, Marc Marquez est nommé aux Laureus World Sports Awards dans la catégorie « Sportif de l'année ». Face à lui : les champions de tennis Carlos Alcaraz et Jannik Sinner, le recordman du saut à la perche Mondo Duplantis, le vainqueur du Tour de France Tadej Pogacar et le Ballon d'Or Ousmane Dembélé.

Webber succède à Webb

Directeur de course Moto2 et Moto3, Graham Webber occupe désormais ce rôle en MotoGP. Il succède à Mike Webb, qui devient coordinateur de la direction de course. Webb remplace aussi Hervé Poncharal en tant que représentant de l'IRTA (équipes) à la Commission GP.



Les Baggers se préparent

Lancée en 2026 en tant que catégorie annexe du mondial MotoGP, la Harley-Davidson Bagger World Cup se rendra sur six circuits différents. Rendez-vous à Austin (États-Unis, 27-29 mars), au Mugello (Italie, 29-31 mai), à Assen (Pays-Bas, 26-28 juin), à Silverstone (Grande-Bretagne, 7-9 août), au MotorLand Aragón (Espagne, 28-30 août) et au

Red Bull Ring de Spielberg (Autriche, 18-20 septembre). Comme en MotoE, deux courses par week-end seront au programme. Quatre équipes sont pour l'instant annoncées, avec des pilotes dont les CV ne sont pas des plus garnis – Eric Granado (vice-champion MotoE 2022), Dimas Ekky Pratama (15 GP Moto2), Oscar Gutiérrez (3^e en MotoE en 2024). Des

Américains spécialistes de ces motos sont attendus, de même qu'Archie McDonald, quintuple champion d'Australie de flat-track et double vice-champion d'Australie de Supersport 600. La compétition pourrait compter sur une arrivée de taille : celle d'Andrea Iannone, ancien pilote MotoGP qui viendrait pimenter le championnat (voir page 102).

NOUVELLE CATÉGORIE PRODUCTION EN FSBK

Nouveauté majeure de la saison 2026 en championnat de France Superbike, la création d'une catégorie « Production » qui va permettre une plus grande accessibilité à la pratique sportive en limitant les coûts. L'idée : conserver des machines de série le plus proche de leur configuration d'origine. Cette nouvelle réglementation a été spécifiquement élaborée pour les catégories Superbike et Supersport, offrant ainsi l'opportunité à un plus grand nombre de pilotes de s'engager et d'affronter l'élite de la vitesse française. Des plafonds de prix ont été établis, soit 15 000 € pour le Supersport Production et 25 000 € pour le Superbike Production. Quelques dérogations pourront être accordées par les instances dirigeantes sous réserve que les

motos soient produites et homologuées dans le respect du règlement de la catégorie Production. Mécaniquement, la motorisation doit rester strictement d'origine, mais l'utilisation des ECU et des faisceaux « kits » de chaque constructeur est autorisée. Côté partie-cycle, tous les éléments de la fourche doivent rester d'origine à l'exception des éléments internes que sont les ressorts et soupapes/clapets. Un principe d'exclusivité et de limitation du nombre de pneumatiques autorisé sur un week-end sera mis en place pour garantir l'équité sportive et technique entre les concurrents, maîtriser les coûts et assurer une stabilité tarifaire. Les pilotes engagés en Production se distingueront par un numéro blanc sur un fond rouge.



DEVIENTS UN
HEROS DE
L'OMBRE!



FORME-TOI
ET RÉPONDS À L'APPEL DE LA PISTE



Couvertures chauffantes Top Line

Un indispensable quand on décide de glisser ses roues sur un circuit... Parce que, justement, l'objectif sera (au moins dans un premier temps) de glisser le moins possible, et donc de partir avec des pneumatiques parés pour l'exercice. Avec une puissance de 1 000 watts permettant de régler la température entre 60 et 80 °C (elles s'autorégulent en fonction de la valeur choisie), ces couvertures chauffantes offrent toutes les garanties de performance, et d'endurance.

Prix conseillé : 319 €. www.moraco.fr



Trousse à outils Dafy

Parce que les motos n'embarquent quasiment plus rien sous leurs selles, et parce que ces outils pourraient bien vous retirer une sacrée écharde du pied, on vous conseille ce petit kit capable de parer au plus urgent. Bon, disons qu'il manque encore une pince multiprise et quelques colliers Rilsan pour compléter la panoplie, mais pour commencer, et moyennant un prix sympa, on est déjà bien.

1 tournevis avec 10 têtes interchangeable, deux tournevis isolés, 8 clés hexagonales, 1 pince coupante, 1 pince à bec, 7 douilles de 5 à 11 mm.

Prix : 14,99 €. www.dafy-moto.com



D30 Essential Airbag Vest In&Motion

Légère et respirante, la nouvelle veste D30 Essential peut être portée sous n'importe quelle veste ou combinaison compatible pour offrir une protection des zones vitales grâce à la technologie In&Motion. Équipée d'une protection dorsale D30 et de poches permettant d'ajouter une protection thoracique, cette veste est conforme au référentiel airbag FFM 2024 et approuvé FIM catégories 2 et 3.

Prix : 369,95 €.

www.inemotion.com



Disque de frein Braking EPTA

Destinés à un usage racing, les disques de frein Braking EPTA intègrent des rainures et des zones d'allègement optimisées permettant un meilleur refroidissement (-36 °C de température maximale par rapport à un disque standard). Leur système flottant assure également une sécurité optimale lors des phases de freinage.

Prix : 479,88 €.

www.evo-xracing.com



RCS Corsa Corta RR Édition limitée Race Replica

Produit à seulement 500 exemplaires pour fêter le demi-siècle d'activité racing de Brembo, ce maître-cylindre de frein radial se revendique comme le plus proche de ceux utilisés en compétition. Les pistons et les joints sont identiques à ceux employés en MotoGP et la course du levier peut être réglée sur trois positions. L'offset et la position du levier sont également entièrement ajustables pour une personnalisation complète.

Prix : 1 920€. www.semc.pro



Motul Engine Clean Moto

Cet additif nettoyant pour moteurs 4T (motos, ATV, UTV, motoneiges) élimine boues, dépôts et vernis pour redonner de la compression et garder l'huile neuve pure plus longtemps. Un geste simple pour un moteur plus propre, mieux protégé et plus performant.

Prix : 11,10 €/200 ml. www.motul.com

Embrayage antidribble STM

L'embrayage antidribble STM permet d'éviter le blocage de la roue arrière au rétrogradage tout en réglant précisément le frein moteur. Conçu pour la route comme pour la piste, il améliore le feeling et la stabilité, même à haute température. Ce kit est disponible pour de très nombreux modèles

Prix : 1 192 €. www.evo-xracing.com



Pneu Bridgestone Battlax Racing Street RS12

Issu de la compétition, ce pneu homologué route se revendique comme le plus sportif du marché. Il intègre un nouveau composé de gomme type racing à l'avant et à l'arrière et une nouvelle technologie avant HE-MS Belt pour améliorer l'élasticité et la répartition de pression au freinage.

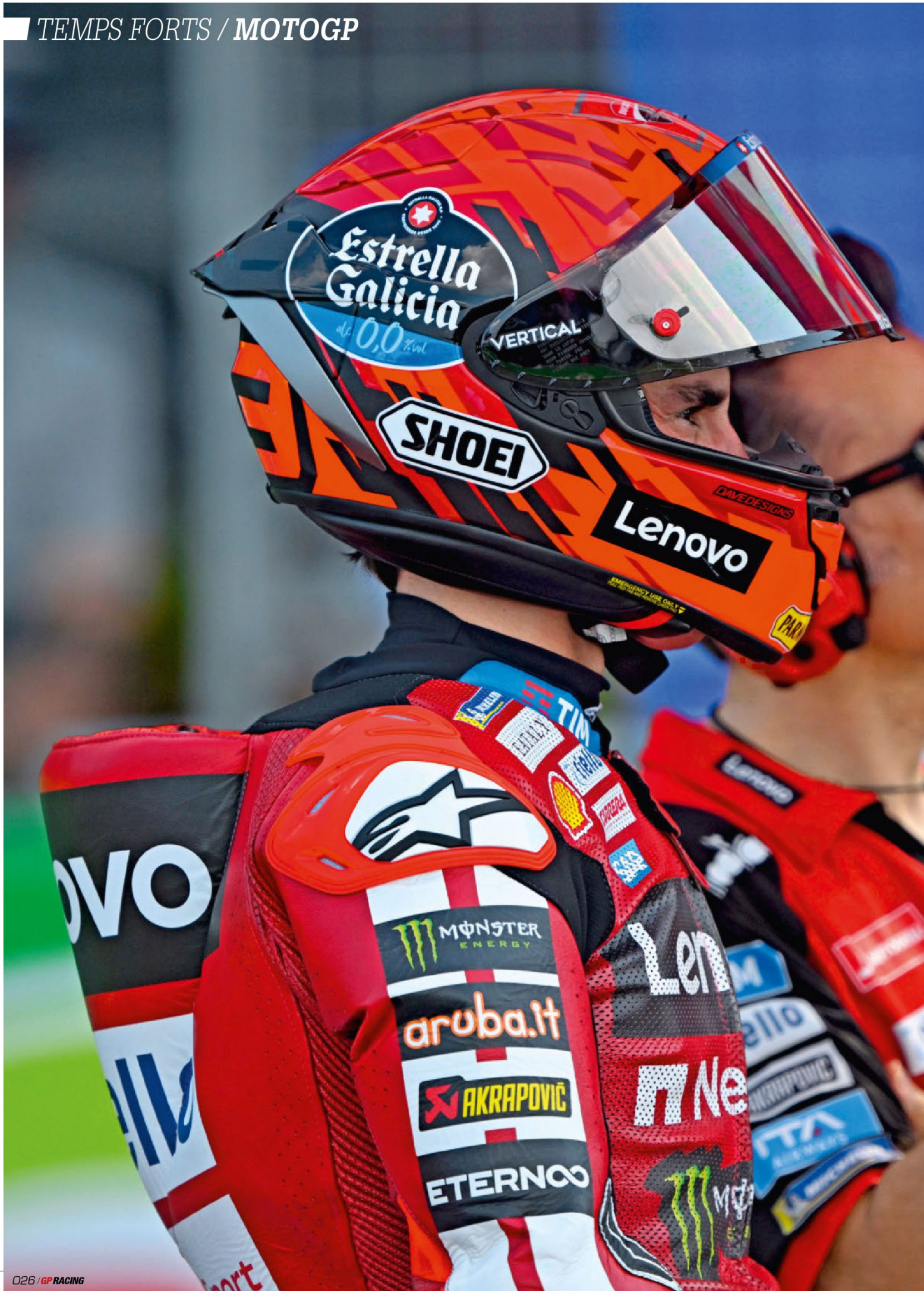
Prix : à partir de 200 €. www.bridgestone.fr



Étrier Brembo Hypure

Pas facile de se réinventer, mais Brembo entend y parvenir grâce à un design asymétrique innovant. Cet étrier gagne 10 % de légèreté par rapport à ses concurrents et offrirait, selon le fabricant, une rigidité et une résistance thermique supérieures. Doté d'un système breveté de maintien de plaquettes réduisant le couple résiduel, ce produit garantirait un freinage puissant, précis et constant, tant sur route que sur la piste.

Prix : 525,41€ (gris ou or) ; 718,08 € (rouge, noir ou jaune). www.semc.pro

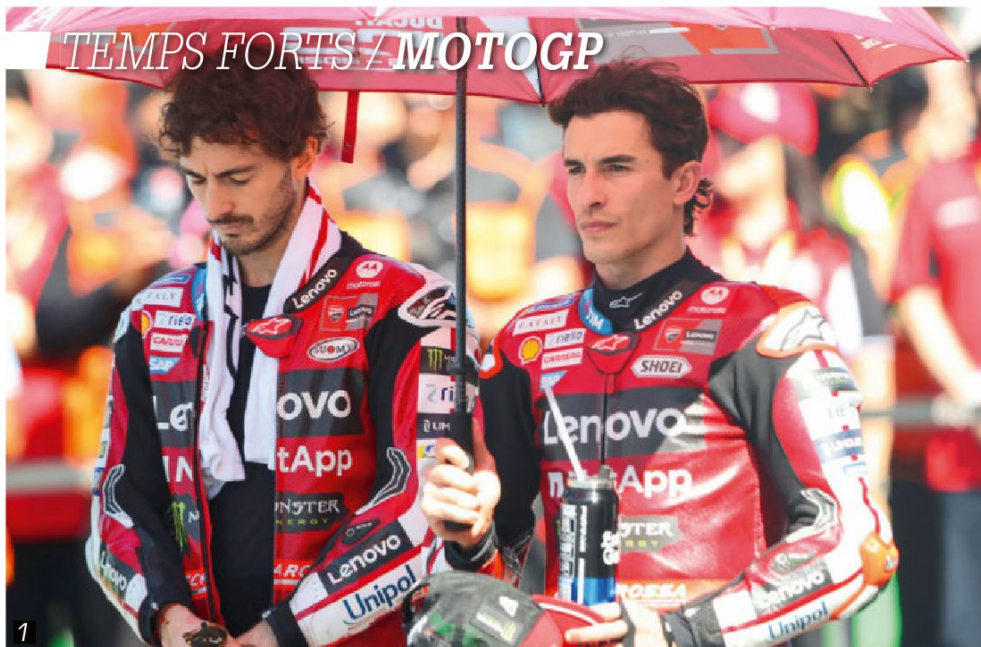




MOTOGP
**DUCATI,
JUSQU'À
QUAND ?**

Alors que la marque italienne fête son centenaire et part une fois de plus favorite dans la course au titre MotoGP, se pose désormais la question de savoir à quel moment vacillera sa domination.

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.



1

1 Francesco Bagnaia et Marc Marquez ne seront plus équipiers en 2027. Bagnaia qui, il y a quelques mois encore, disait souhaiter faire sa carrière chez Ducati, la poursuivra pourtant chez Aprilia. **2** Et c'est justement Pedro Acosta (n° 37), auteur d'un magnifique GP de Thaïlande au guidon de sa KTM, qui rejoindra Marquez (n° 93) en 2027 chez les Rouges. **3** Marc Marquez attendait les premières courses pour valider son état de forme (surtout de son épaule) pour prolonger de deux années avec Ducati. Rassuré, même si loin d'être à 100 %, il devrait avoir paraphé son contrat au moment de boucler ces lignes. **4** Marquez se retrouve aujourd'hui face à une jeune garde qui ne rêve que de le renverser, ici Acosta et Fernandez. **5** Une jante endommagée sur un vibreur a conduit l'official Ducati à l'abandon pour le premier Grand Prix de la saison.



3



2



4

5





Peu de constructeurs peuvent se targuer d’embrasser un siècle d’histoire tout en dictant le tempo technologique de l’époque. Lors de la présentation de son équipe MotoGP à Madonna di Campiglio, en février, Claudio Domenicali n’a pas hésité à rappeler quelques chiffres : 88 podiums consécutifs en MotoGP, une série inédite (interrompue en Thaïlande), et 21 titres mondiaux constructeurs en mondial Superbike en 38 saisons. « *Nous pouvons célébrer cet anniversaire avec fierté et préparer l’avenir avec sérénité* », pouvait alors lancer le patron de Ducati. Le message est clair : le constructeur de Borgo Panigale ne regarde pas dans le rétroviseur, il fixe l’horizon. Celui-ci porte une date : 2027.

Car derrière la saison qui s’est ouverte en Thaïlande se profile une rupture réglementaire majeure avec la fin d’un cycle entamé en 2012 avec les 1000 cm³. Réduction de la cylindrée des moteurs à 850 cm³, restriction de l’aérodynamique, disparition des correcteurs d’assiette, arrivée de Pirelli à la place de Michelin... Jamais encore le MotoGP n’avait connu un tel bouleversement.

LA RÉGLEMENTATION 2027 EN LIGNE DE MIRE

Un changement d’ère qui, en théorie, pourrait tout changer. Beaucoup l’espèrent, notamment du côté des constructeurs japonais. Dernière marque à avoir devancer

Ducati, en 2021, avec Fabio Quartararo, Yamaha mise sur la nouvelle réglementation pour combler le gouffre qui s’est creusé entre sa M1 et la Desmosedici italienne. La marque aux trois diapasons a d’ailleurs sacrifié 2026 pour préparer 2027 avec un nouveau concept autour d’un V4 encore loin d’être au point. « *Nous n’avons plus le choix* », avance Max Bartolini, convaincu que l’architecture du quatre-cylindres en ligne était devenue un frein en termes d’équilibre et d’aérodynamique. « *Même si être leader te donne un avantage pour le confort de travail et le recrutement de top pilotes, je suis convaincu que le nouveau règlement technique et le changement de pneumatiques vont resserrer les valeurs* », estime de son côté Paolo Pavesio, le

directeur général de Yamaha Motor Racing. Christophe Bourguignon pense même que la saison 2027 peut totalement redistribuer les cartes. «Aujourd'hui, les écarts entre les différentes motos sont moins importants que la saison passée, avance le directeur technique de l'équipe Honda LCR. Tous les services course sont arrivés au bout du développement d'un règlement technique établi il y a quinze ans. Hormis chez Yamaha, où on a démarré un nouveau projet, toutes les machines sont abouties. En revanche, pour 2027, il va y avoir des paris à faire et des risques à prendre. Le choix de l'aéro peut influencer sur le moteur, et les pneus sont une vraie inconnue. On ne sait rien de l'allocation qui sera à notre disposition. Ça peut tout chambouler et on peut se retrouver avec une moto mieux née que les autres, qui aura un avantage important en début de saison.» Des arguments auxquels ne croit pas trop Loris Capirossi. «C'est vrai que le passage aux Pirelli peut réserver des surprises, admet l'ancien pilote italien aujourd'hui membre de la direction de course du MotoGP. Mais pour moi, les motos qui fonctionnent bien aujourd'hui sont celles qui seront devant l'an prochain. Le changement de cylindrée ne modifiera pas la hiérarchie actuelle. Je pense que Ducati sera encore la marque dominante avec, dans sa

roue, Aprilia, qui confirme aujourd'hui ses progrès grâce au travail de fond entrepris par Fabiano Sterlacchini.» Nicolas Goyon ne voit pas non plus pourquoi Ducati ne serait plus devant la saison prochaine. «Réduire la cylindrée d'un moteur de 150 cm³ ne change en rien sa philosophie, explique le team manager de l'équipe Tech3. D'autant que l'alésage étant figé, tout le monde va faire la même chose. Concernant l'aéro, on réduit seulement la largeur des carénages de 5 cm. Je ne pense pas que ça va changer grand-chose. Quant à la suppression des ride height devices, tous les constructeurs utilisent aujourd'hui les mêmes. La conséquence de leur suppression sera donc la même pour tous. Reste les pneumatiques... Il peut y avoir une période d'adaptation plus délicate pour certains que pour d'autres, je pense à KTM qui n'est pas engagée en Superbike et n'a donc pas d'expérience avec les Pirelli. Mais au final, ces pneus seront les mêmes pour tout le monde. Contrairement à la F1 où tout changement de réglementation entraîne un bouleversement de la hiérarchie, je ne crois pas que celle du MotoGP sera différente l'an prochain. Ducati a la meilleure moto, et je ne vois pas pourquoi ça ne serait plus le cas en 2027.» Du côté italien, on demeure tout de même prudent. Pas question de fanfaronner, même

**“ EN ATTENDANT
LES BOULEVERSEMENTS
DE 2027, IL Y A UN TITRE
À JOUER CETTE ANNÉE,
ET UN VRAI ! ”**



1



2



1 Auteur d'une fin de saison canon, Marco Bezzecchi aura marqué les esprits en Thaïlande en signant la pole position et la victoire du dimanche. Il sera en 2027 le maillon fort d'Aprilia, à moins que Bagnaia...
2 Dans un an, à cette même date, le jeu des selles musicales aura pleinement joué. En attendant, les cadors ont une saison 2026 à jouer, et ils ne vont se faire aucun cadeau. **3** Plus petit budget de la grille, Aprilia trouve des solutions performantes, à l'image de son nouvel aéro. **4** Raul Fernandez a entamé 2026 comme il avait conclu 2025: sur le podium.





1

si on se dit fier de dominer le championnat MotoGP depuis maintenant une paire d'années. « Si nous n'avions pas eu Marc Marquez sur notre chemin, nous aurions pu être champion du monde depuis 2017 », avance même Davide Tardozi. Depuis l'arrivée de Dall'Igna à la tête du service course Ducati, le constructeur italien a patiemment mis en place toutes les pièces du puzzle avant de s'emparer durablement du pouvoir. « Mais tout le monde sait que dans tout sport il y a des cycles, notamment dans le nôtre, ajoute Tardozi. Honda a dominé durant des années, Yamaha aussi... Aujourd'hui, c'est Ducati, mais rien n'est

écrit pour la suite. Nous savons que nous serons compétitifs cette saison, mais personne ne sait quelles motos on retrouvera l'an prochain sur la grille. »

Quoi qu'il en soit, l'histoire montre que Ducati excelle dans les périodes de transition. Ce fut le cas en 2003, année de ses premiers succès dès son arrivée en MotoGP, et encore en 2007, saison où les 800 remplacèrent les 990 cm³ et où Casey Stoner offrit au constructeur italien son premier titre mondial. « Nous abordons chaque saison en partant d'une feuille blanche », affirme de son côté Gigi Dall'Igna. Une formule devenue mantra à

Borgo Panigale où l'on explique avoir mené cet hiver deux batailles de front, en préparant la GP26 pour défendre le titre, tout en travaillant déjà sur la future 850 appelée à effectuer ses premiers tours de roue au printemps. « Nous avons travaillé sur deux

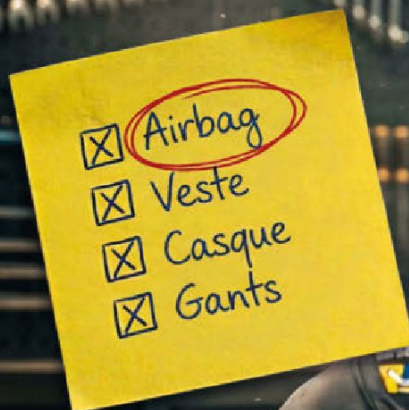
1 Bien qu'en petite forme et en phase de découverte avec l'Aprilia, Martin (n° 89) a tenu tête à Acosta (n° 37) lors du round inaugural. Vers un retour au sommet du champion du monde MotoGP 2024 ?

2 Discret sur la piste comme dans les paddocks, Ai Ogura complète une armada Aprilia qui a réussi à glisser ses quatre motos dans le top 5 en Thaïlande.

2



MAKE PROTECTION YOUR FIRST MOVE.



IN&MOTION, LA RÉFÉRENCE EN PROTECTION AIRBAG



Protection des zones
vitales en moins de
60 millisecondes



Rechargeable et
réutilisable
facilement



Utilisé dans les plus grands
championnats internationaux
et nationaux

RST Pro Series
D30 Leather Airbag Suit





projets en parallèle», confirme le directeur technique, Davide Barana. Une organisation millimétrée, rendue possible notamment par le gel du développement moteur, qui a libéré des ressources pour anticiper 2027. Le paradoxe est là: alors que le règlement promet de gommer certains de ses atouts actuels, Ducati semble avoir déjà intégré la mutation. «Le moteur sera l'élément qui changera le plus en 2027, rappelle Dall'Igna. Mais la philosophie de la moto restera cohérente.» Manière de dire que l'ADN technique est solide, adaptable. Même l'arrivée de Pirelli, susceptible de modifier en profondeur les équilibres au freinage et à l'accélération, est envisagée comme une variable à maîtriser, non comme une menace.

DUCATI GARDE UNE LONGUEUR D'AVANCE

En attendant, chez Ducati, on veut refermer le chapitre des 1 000 cm³ au sommet. Les ingénieurs ont ciblé les vibrations qui ont parfois contrarié Francesco Bagnaia, amélioré la stabilité dans les grandes courbes rapides d'Assen ou de Phillip Island, optimisé l'aérodynamique et les flux d'admission pour gagner en vitesse de pointe. Sans oublier le travail mené avec Lenovo sur la simulation et l'IA, domaine où Ducati revendique une longueur d'avance. À court terme, la menace semble donc limitée: l'Aprilia de Bezzecchi, la KTM d'Acosta, peut-être. Mais à moyen terme, la vraie question dépasse la saison à venir. Si le constructeur italien parvient à transformer la rupture réglementaire en simple transition maîtrisée, la domination observée ces dernières années pourrait s'inscrire dans la durée. ■

1 Double champion du monde avec Ducati, Pecco Bagnaia (n° 63) peine depuis 2025 et l'arrivée de Marc Márquez. De son côté, Fabio Di Giannantonio (n° 49) se montre encore trop irrégulier. **2** Fidèle soldat KTM, Brad Binder sait qu'il aura bien du mal cette saison à tenir la comparaison face à son coéquipier espagnol, Pedro Acosta. **3** De retour au sommet en 2025, et désormais en paix avec lui-même, Marc Márquez parvient à relativiser d'éventuels revers aux côtés de Gemma, sa compagne. **4** Franco Morbidelli devra passer un cap s'il veut conserver une place sur la grille MotoGP 2027. **5** Joan Mir ne s'économise pas, et se dit satisfait des progrès de sa Honda. À suivre donc...



1

“ L’HISTOIRE MONTRE QUE DUCATI EXCELLE DANS LES PÉRIODES DE TRANSITION. CE FUT LE CAS EN 2003 ET 2007 ”



2



3

1 Johann Zarco cherche à affiner les réglages qui le feront se sentir parfaitement à l’aise avec sa Honda. 2 Le Français fait désormais équipe avec Diogo Moreira, le champion du monde Moto2 en titre qui s’est vite adapté à la catégorie. 3 Enea Bastianini peine à performer régulièrement au guidon de sa KTM RC16. 4 Pour sa première course aux commandes du team Tech3, Günther Steiner attendait mieux de Maverick Viñales. 5 Que fera le vice-champion du monde MotoGP cette saison ? La premier round n’a pas été bon, mais la saison est longue. Pour 2027, c’est en orange et dans un costume officiel qu’Alex Marquez devrait poursuivre sa carrière.

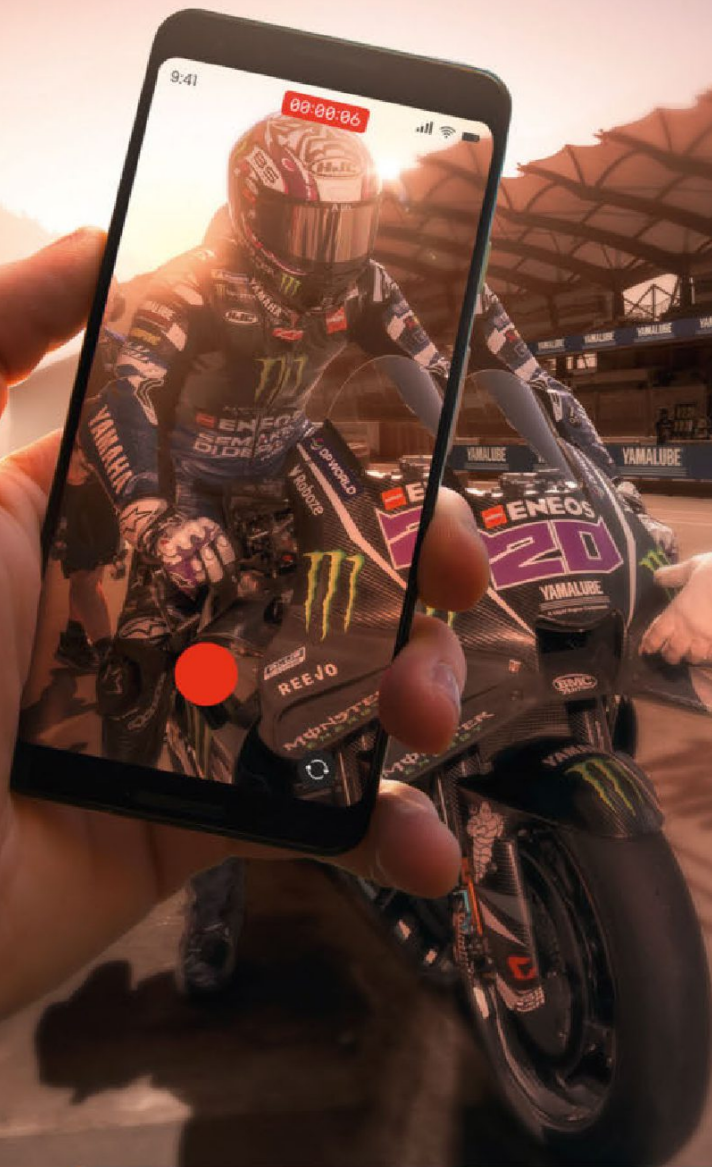


4



5

ET SI C'ÉTAIT VOUS, DERRIÈRE LA CAMÉRA ?



GAGNEZ 2 PASS SUPER VIP POUR LE MOTOGP D'AUTRICHE !

DÈS 20€ DE PRODUITS YAMALUBE ACHETÉS SUR YAMAHA-MOTOR.FR, tentez de vivre le MotoGP sur le mythique circuit du Red Bull Ring avec le Team Monster Energy Yamaha (18-19-20 septembre 2026).

Au programme : Rencontre avec les pilotes, accès aux box, immersion totale. Vols, hôtel & voiture de location inclus.

FLASHEZ LE QR CODE pour participer.



www.yamaha-motor.fr



Revs Your Heart—Et votre cœur bat plus fort.

 **YAMAHA**
Revs Your Heart



1

“ YAMAHA MISE SUR LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION POUR COMBLER LE GOUFFRE ENTRE SA M1 ET LA DESMOSEDICI ”



2



3

1 En attendant d'arriver au HRC, Fabio Quartararo a une dernière saison à accomplir chez Yamaha. Espérons que le V4 et la motivation de Fabio progressent de concert pour signer quelques coups d'éclat. 2 Miller, Rins et Razgatlioglu sont pour l'instant aussi en retrait avec ce nouveau V4. 3 Les deux pilotes Pramac font pour l'instant jeu égal, ce qui montre que Toprak a déjà un très bon niveau.

Speed[®]

BY EVO-X

LA SOUS-COMBINAISON EN FIBRE KERMEL
(conforme au règlement FIM/FFM)



Modèle homme et femme

Modèle enfant
à partir de 6 ans



NEW

Chaussettes
(disponible en rouge
et jaune)



PROTECTION DE LA PEAU
(anti-brûlures)



THERMOREGULATION



CONFORT & DOUCEUR



FIBRE KERMEL

www.speed.eu



Team LH RACING CALENDRIER 2026

LE MANS - MAR. 17 MER. 18 MARS

CROIX EN TERNOIS - SAM. 4 ET DIM. 5 AVRIL

CAROLE - LUN. 6 AVRIL (FÉRIÉ)

LE MANS - MAR. 7 ET MER. 8 AVRIL

CLASTRES - DIM. 12 AVRIL

LE MANS - MER. 22 JEU. 23 AVRIL

ASSEN - MAR. 12 ET MER. 13 MAI

CAROLE - JEU. 14 MAI (FÉRIÉ)

CLASTRES - DIM. 24 ET LUN. 25 MAI (FÉRIÉ)

HOCKENHEIM - SAM. 30 ET DIM. 31 MAI

MAS DU CLOS - SAM. 6 ET DIM. 7 JUIN

CAROLE - SAM. 6 ET DIM. 7 JUIN (ENDURANCE)

CLASTRES - VEN. 12 JUIN (VIP)

CLASTRES - SAM. 13 ET DIM. 14 JUIN

CROIX EN TERNOIS - VEN. 26 ET SAM. 27 JUIN

LE VIGÉANT - SAM. 4 ET DIM. 5 JUILLET

CLASTRES - SAM. 11 ET DIM. 12 JUILLET

CROIX EN TERNOIS - JEU. 16 JUILLET

(VEILLE DE COMPÉTITION)

CROIX EN TERNOIS - SAM. 18 ET DIM. 19 JUILLET

(4H D'ENDURANCE/VITESSE)

METTET - SAM. 25 ET DIM. 26 JUILLET

DIJON-PRENOIS - SAM. 8 ET DIM. 9 AOUT

CLASTRES - SAM. 15 ET DIM. 16 AOUT

CAROLE - DIM. 16 AOUT

LE MANS - MAR. 18 MER. 19 AOUT

CAROLE - SAM. 5 SEPTEMBRE

CLASTRES - SAM. 5 ET DIM. 6 SEPTEMBRE

LE MANS - JEU. 1 ET VEN. 2 OCTOBRE

CLASTRES - SAM. 3 ET DIM. 4 OCTOBRE

ACHETEZ VOTRE CARTE DE MEMBRE ET
PROFITEZ DE NOMBREUX AVANTAGES
TOUTE LA SAISON



VIENS RÉSERVER TA JOURNÉE MOTO SUR CIRCUIT.
INSCRIS TOI SUR NOTRE SITE : WWW.TEAMLHRACING.COM

Moto2



Moto3



1



3





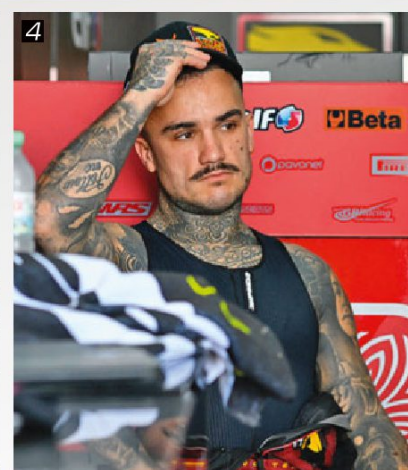
1



2



3



4

1 Le Moto2 reste le vivier préféré des équipes MotoGP pour aller pêcher leurs futures recrues. Parmi elles, on imagine notamment Dani Holgado, David Alonso ou Manuel Gonzalez remonter prochainement dans leurs filets... Mais la saison sera longue, et disputée! 2 On l'avait quitté abattu. On l'a retrouvé en Thaïlande conquérant. Manuel Gonzalez aurait pu s'écrouler après avoir laissé filer le titre 2025, il semble prêt à livrer bataille. La marque d'un champion. 3 Manuel Gonzalez, Izan Guevara et Dani Holgado, un premier podium 100 % espagnol. La nation (ultra) forte du championnat du monde. 4 Aron Canet, le pilote le plus tatoué du plateau MotoGP, est désormais sociétaire du team Elf Marc VDS.



4



5

1 Carton plein pour le team Liqui Moly qui signe le doublé Moto2-Moto3 en Thaïlande. Et c'est David Almansa qui offre ce succès historique à l'équipe allemande, le premier aussi pour le pilote espagnol. 2 Nouveau venu en GP, l'Indonésien Veda Pratama a fait bonne impression. 3 Impliqué en MotoGP et en Moto3, le team Tech3 se voit offrir un premier podium par Valentin Perrone. 4 Les arrivées en Moto3 sont la plupart du temps indécises, et souvent groupées. La marque de fabrique de la catégorie encore une fois vérifiée ici par Maximo Quiles, qui s'est fait souffler la victoire à Buriram pour 0,003 seconde. 5 Le temps des vieux briscards des petites cylindrées est révolu en Moto3, la jeunesse a définitivement pris le pouvoir, ici Almansa, Quiles et Perrone, deux Espagnols et un Argentin sur le premier podium Moto3 de l'année.



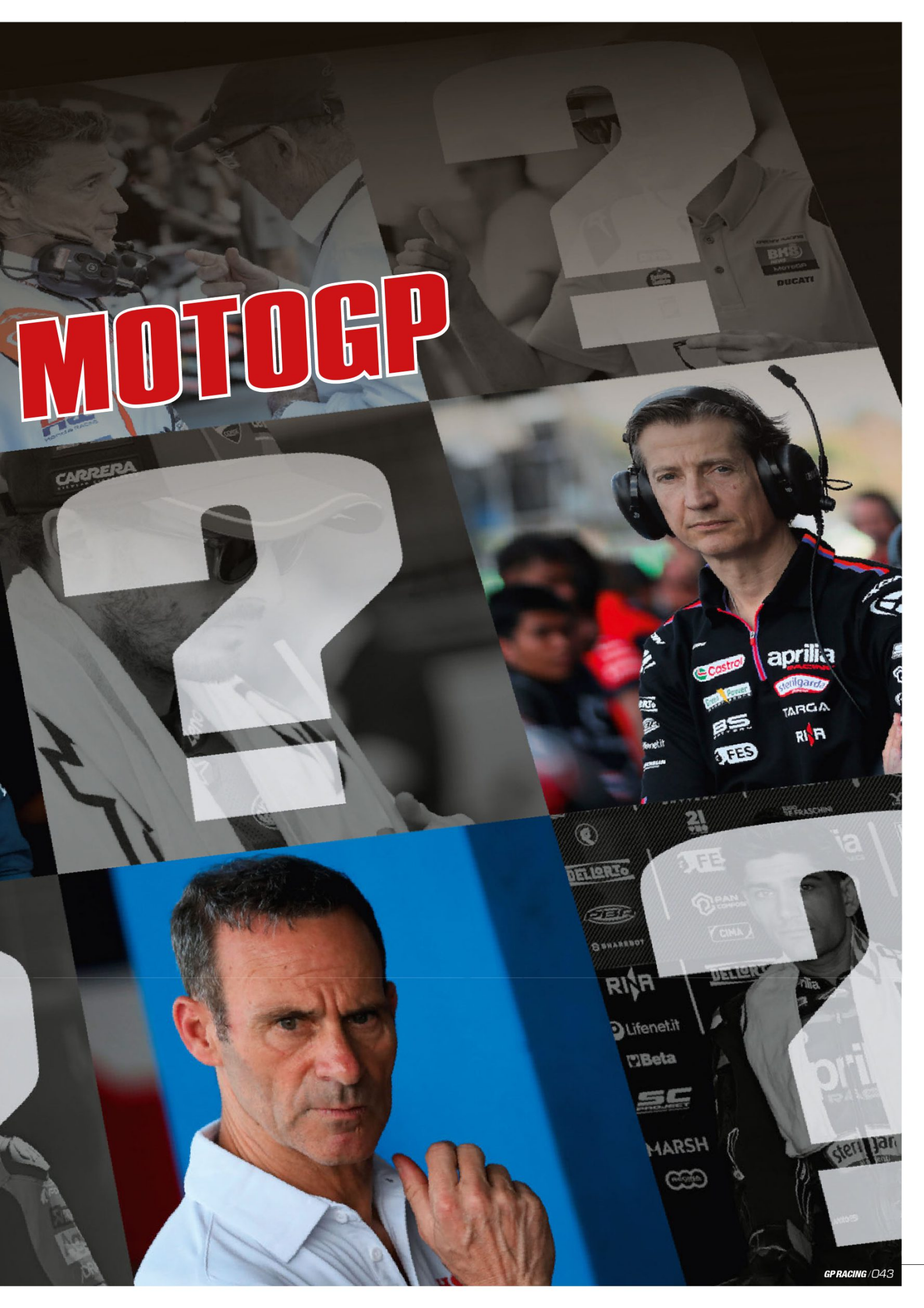
NOUVELLE DONNE TEMPÊTE SUR L'ÉCHIQUIER

Le championnat à peine lancé, tous ses acteurs ne pensent plus déjà qu'à 2027. Des pilotes de pointe recrutés, mais rien d'officialisé. Car en coulisses, la bagarre fait aussi rage entre le promoteur et les constructeurs...

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.



MOTOGP



Le festival d'annonces que l'on attendait pour le week-end du Grand Prix de Thaïlande n'a finalement pas eu lieu. Tout est pourtant bouclé pour les têtes d'affiche qui changeront de crèmerie l'an prochain. Fabio Quartararo, Pedro Acosta, Jorge Martin, Francesco Bagnaia, Alex Marquez... Tous se sont d'ores et déjà engagés avec un nouveau constructeur. Présent pour la première fois aux tests de Sepang, début février, Albert Valera assure qu'il n'avait pas le choix s'il voulait assurer l'avenir de ses pilotes. « Il faut bouger très vite pour s'adapter au marché », explique l'agent de Martin et Acosta. Les constructeurs ont besoin de s'assurer les services des meilleurs pilotes possibles. Et ce sont ceux qui ont les plus gros budgets qui se mettent les premiers en chasse. Il faut donc être là et toujours avoir un plan B pour pouvoir négocier. » Voilà pourquoi Honda est allée chercher Quartararo poussant Yamaha à réagir pour ne pas se retrouver démunie. « Les Japonais mettent en avant leur trésorerie, mais aussi leur histoire », constate Valera. Même si ces marques sont en difficulté aujourd'hui, elles font encore rêver beaucoup de pilotes. » Mais si tout est allé très vite, les communiqués sont restés dans les boîtes d'envois. La seule nouvelle tombée avant l'ouverture du championnat a été celle de la prolongation de Marco Bezzecchi chez Aprilia. Loin d'être une surprise, cette annonce a d'ailleurs été vite regrettée par

Massimo Rivola. Pas au regard du choix d'un pilote qui lui donne entièrement satisfaction, non, mais à celui d'un minutage plutôt mal choisi alors que la MSMA, l'association des constructeurs présents en Grands Prix, s'est lancée dans un véritable bras de fer avec le promoteur du championnat.

DES REVENDECTIONS FINANCIÈRES

Le rachat de Dorna Sports par Liberty Media pour la modique somme de 4 milliards de dollars a nourri rancune et frustration du côté des marques privées du festin. À l'heure de négocier le nouveau bail de cinq ans (2027-2031), la MSMA a donc décidé de réclamer sa part de butin. Voilà pourquoi la signature de Quartararo chez Honda n'a pas été officialisée, pas plus que celle de Jorge Martin chez Yamaha, celle de Francesco Bagnaia chez Aprilia, celle de Pedro Acosta chez Ducati ou encore celle d'Alex Marquez chez KTM. « Le faire aurait donné à Ezpeleta le bâton pour nous battre », confie un représentant de l'un de ces constructeurs. Et c'est d'ailleurs pour cela que Rivola a fait une connerie en se précipitant pour annoncer la reconduction du contrat de Bezzecchi. Tant qu'aucun contrat de pilote n'est officiellement signé, on peut toujours laisser penser à Dorna qu'on ne sera plus là l'an prochain. » La ficelle est grosse. Du côté du promoteur du championnat, on rappelle que si les écuries ont pris de la valeur, c'est grâce au travail de Dorna Sports, et on insiste aussi

sur le fait que des aides financières sont depuis longtemps apportées aux équipes indépendantes pour les aider à payer la location de leurs motos, en l'occurrence une enveloppe de 2,5 millions par pilote. Et cela alors qu'aucun contrat ne l'y oblige. Sauf que, pour les constructeurs, ce n'est plus suffisant eu égard aux bénéfices engrangés par Dorna Sports ainsi qu'aux efforts exigés en permanence des équipes. « On nous demande de participer à des événements tels que le lancement du championnat à Bangkok l'an dernier, à Kuala Lumpur cette saison, rappelle un représentant de l'équipe Ducati. On exige que nos pilotes soient présents ici et là, disponibles pour ceci et pour cela... Et tout ça à nos frais, alors que, si le championnat a pris autant de valeur, c'est aussi grâce à nous. Rossi a fait grandir ce sport, mais qui l'a payé ? Sûrement pas Ezpeleta. » Cette fronde ressemble fort à celle qui, à la fin des années 1970, avait mené la Formule 1 aux accords Concorde. Signés pour la première fois en 1981, ils avaient permis aux équipes F1 de profiter de la moitié des profits alors réalisés par Bernie Ecclestone et de bénéficier de différentes primes toujours d'actualité. « En MotoGP, il n'y en a même pas pour le vainqueur d'une course ni même celui du championnat, regrette un team manager. S'il y en avait ne serait-ce que pour le classement des équipes indépendantes, cela mettrait un peu de piment et de stratégie pour le choix des pilotes. » Sans surprise, ce bras de fer a été initié

“ IL FAUT BOUGER TRÈS VITE POUR S'ADAPTER AU MARCHÉ ”

Albert Valera, agent de Jorge Martin et Pedro Acosta



Francesco Bagnaia a décroché deux titres de champion du monde avec Ducati. Mais depuis deux ans, le compte n'y est plus. L'Italien va devoir laisser sa place l'an prochain à Pedro Acosta. Il a choisi de s'engager avec Aprilia pour un contrat qui pourrait porter sur quatre saisons.



Alex Marquez veut une place dans une équipe officielle en 2027. KTM semble le seul constructeur à pouvoir la lui offrir. L'Espagnol pourrait bien se retrouver aux côtés de Maverick Viñales dans la structure dirigée par Aki Ajo.

Carlos Ezpeleta sait qu'il va devoir lâcher du lest face à des constructeurs qui veulent leur part du gâteau pour assurer leur avenir et celui du championnat MotoGP.



par les constructeurs européens qui sont aujourd'hui les plus fragiles. Les ventes du groupe Piaggio sont en baisse, et Matteo Colaninno, son président, ne cache pas que le programme MotoGP est loin d'être pour lui une priorité. Chez Ducati, c'est la situation du groupe VAG, propriétaire de la marque, qui préoccupe les dirigeants italiens. Et chez KTM, tout le monde a bien compris que le MotoGP n'a pas forcément les faveurs des responsables de Bajaj Auto, l'Indien qui les a sauvés l'an dernier. Avec un budget annuel estimé entre 30 et 40 millions d'euros, les services course des constructeurs européens n'ont pas les reins aussi solides que ceux des marques japonaises, ces derniers bénéficiant de budgets deux fois supérieurs.

UN ACCORD AVANT LE GP DES AMÉRIQUES ?

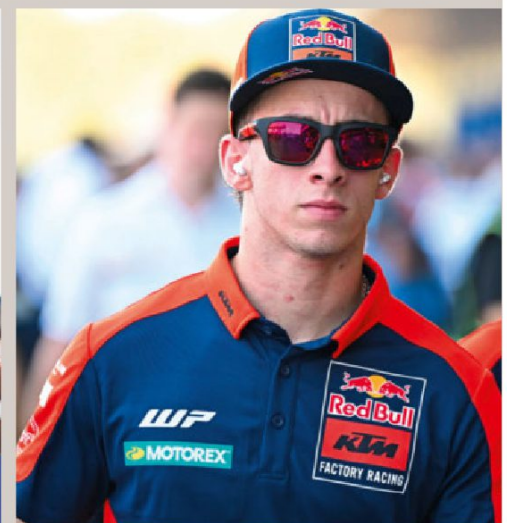
Pour l'instant, les dirigeants de Liberty Media semblent vouloir laisser la famille Ezpeleta se dépatouiller des exigences de la MSMA. « C'est normal que le changement de main qui s'opère pousse les acteurs du championnat à revoir leurs exigences, tempère Carlos Ezpeleta. Vouloir profiter du succès du MotoGP, c'est bien, mais, pour cela, il faut clairement s'y investir. Donner pour recevoir, cela me semble logique. Depuis trois ans, nous avons continuellement revu à la hausse les aides que nous apportons aux équipes. Nous voulons continuer à le faire, mais dans une certaine mesure. Je suis confiant sur les discussions qui sont en cours. Nous avons tous besoin les uns des autres pour mener nos entreprises. » Ce qui devrait conduire à un accord avant le Grand Prix des Amériques auquel assisteront les nouveaux propriétaires de MotoGP Sports Entertainment Group, le nouveau nom donné par Liberty Media à Dorna Sports. ■



Jorge Martin ne sera pas conservé la saison prochaine chez Aprilia. Le champion du monde MotoGP 2024 devrait trouver refuge chez Yamaha pour succéder à Fabio Quartararo. À la clef, un très bon salaire, mais une moto qui risque bien ne pas être au niveau.



Fabio Quartararo s'apprête à quitter la marque qui lui a permis de débarquer en MotoGP en 2019. Champion du monde en 2021, le Français depuis déçante. Il relèvera l'an prochain un nouveau défi avec Honda.



Pedro Acosta voulait disposer de la meilleure moto du plateau pour battre Marc Marquez et démontrer qu'il est le meilleur. L'Espagnol, qui a débuté 2026 du bon pied, va être servi, puisqu'il rejoindra l'an prochain l'équipe officielle italienne et fera équipe avec le nonuple champion du monde.





DU SUPERBIKE AU MOTOGP

LE GRAND SAUT

Attraction de la saison 2026, Toprak Razgatlioglu n'imaginait pas que débiter en MotoGP serait aussi compliqué. La question est désormais de savoir si le triple champion du monde Superbike finira par y briller, comme y sont parvenus quelques-uns de ses prédécesseurs, ou échouera, comme c'est arrivé à d'autres.

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.



1

Avant de poser ses fesses sur la Yamaha M1 du team Pramac, Toprak Razgatlioglu caressait le secret espoir de faire aussi bien que Ben Spies en 2010. Cette année-là, le Texan, qui avait fait sensation la saison précédente en devenant champion du monde dès sa première apparition en WSBK, avait plutôt bien négocié son arrivée en MotoGP. Sous les couleurs du team Yamaha Tech3, Spies avait signé un top 5 dès l'ouverture du championnat au Qatar. Il avait réussi ensuite à monter à deux reprises sur le podium, signant même une mémorable pole position à Indianapolis. Alors qu'il était sixième en fin d'année, Yamaha l'avait propulsé dans son équipe officielle pour succéder à Valentino Rossi. Aux côtés de Jorge Lorenzo, l'Américain avait obtenu sa première victoire en MotoGP. Un succès malheureusement sans lendemain, un enchaînement de blessures l'entraînant ensuite vers des lendemains difficiles, puis la sortie de la compétition. Avant lui, un autre Texan était parvenu à prendre dignement le virage du Superbike au MotoGP en la personne de Colin Edwards. À l'actif du natif de Houston, double champion du monde Superbike, une douzaine de podiums

acquis en MotoGP avec Honda et Yamaha entre 2004 et 2011. Dernier pilote en date à avoir réussi la transition entre les deux disciplines : Cal Crutchlow. Titré en Supersport mais pas en Superbike, championnat qu'il a conclu en 2010 en cinquième position la seule année où il y a participé, le Britannique a connu une belle carrière en Grands Prix avec Yamaha, Ducati et Honda. Après avoir obtenu ses premiers podiums avec Tech3, Crutchlow a même offert trois victoires au team LCR entre 2016 et 2018.

DES DIFFÉRENCES FLAGRANTES

« Tout cela remonte à une autre époque, souligne Nicolas Goyon, le désormais team manager de Tech3 qui a eu l'occasion de travailler en tant que technicien avec Ben Spies, Colin Edwards et Cal Crutchlow. Le concept des motos est très différent de celui qu'il était il y a encore dix ans. Les différences entre une machine de Superbike et une MotoGP sont bien plus grandes aujourd'hui, et il en va de même avec le développement de l'aéro et l'utilisation des "ride height devices". Quand Edwards, Spies puis Crutchlow sont arrivés en Grands Prix,



le plus compliqué était de s'adapter aux pneus et au freinage avec les disques en carbone. Aujourd'hui, c'est l'ensemble de son pilotage qu'un rookie doit reconsidérer.» Toprak Razgatlioglu s'en est vite rendu compte. Après les tests de Sepang, début février, le Turc a considérablement revu ses ambitions à la baisse, lui qui rêvait en novembre de podiums dès sa première saison en MotoGP estime désormais qu'il lui faudrait au moins cinq Grands Prix pour commencer à utiliser correctement sa Yamaha. Après cinq jours de tests en Malaisie – trois du shakedown et deux de la séance collective écourtée d'une journée pour les pilotes de la marque aux trois diapasons suite à un problème technique qui a nécessité de longues analyses –, Razgatlioglu s'est classé dix-huitième à près de deux secondes du meilleur temps signé par Alex Marquez et

1 et 2 Gino Borsoi, le team manager de l'équipe Yamaha Pramac, peut compter sur Jack Miller et Toprak Razgatlioglu pour assurer l'ambiance, même quand les résultats ne suivent pas. L'Australien et le Turc ont fait le show lors de la course de tuk tuk organisée à Buriram. 3 Début en mondial Superbike avec Kawasaki. 4 Et premier titre de champion du monde avec Yamaha en 2021.



2

“ C’EST UN GARÇON INTELLIGENT, CALME ET QUI ÉCOUTE. IL VA Y ARRIVER, MAIS IL DOIT POUR CELA FAIRE PREUVE DE PATIENCE ”



3



4

huit dixièmes d'Alex Rins, le meilleur représentant des pilotes Yamaha. «Après ce que j'ai vécu en Superbike, c'est difficile de se voir aussi bas, admettait alors Toprak. C'est pas facile pour la motivation.» Après avoir eu du mal à trouver ses marques au freinage lors de ses premiers tours de roue en Espagne, fin 2025, le triple champion du monde dit être aujourd'hui en difficulté avec l'utilisation de son pneu arrière. «Le Michelin est très différent du Pirelli, explique-t-il. Il est très compliqué d'arrêter son patinage quand on le déclenche à l'accélération. En Superbike, je faisais tourner la moto en la faisant glisser, puis je la relevais à la sortie du virage. En MotoGP, il ne faut pas être aussi brutal, sinon la moto ne tourne pas et n'accélère pas.» Gêné par son 1,82 m, Toprak tâtonne aussi encore avec sa position sur la moto. En Superbike, le pilote Yamaha était assis bas avec des guidons hauts, ce qui lui autorisait les freinages et les entrées de virage qui ont fait sa renommée. En MotoGP, la M1 offre une position radicalement différente, haute sur l'arrière et basse sur l'avant. Pour l'aider à progresser, Yamaha lui a confectionné de nouvelles pièces pour rapprocher sa position de celle qu'il avait en Superbike, sacrifiant pour cela les ailerons placés sur la selle. «C'est mieux d'un côté mais beaucoup moins bien de l'autre, note-t-il. Je ressens mal des virages et je suis pénalisé encore plus en vitesse de pointe car je me case moins bien derrière le carénage.» Pour rien arranger, le nouveau V4 Yamaha manque encore cruellement de puissance. «On dispose d'une moto qui n'en est qu'à son

premier stade de développement, rappelle Gino Borsoi. Pour l'instant, on a un châssis plutôt bien né, mais nous manquons encore de vitesse de pointe, et Toprak est le plus handicapé de nos pilotes à cause de sa taille.» Pour le team manager Yamaha Pramac, son nouveau pilote ne doit pas vouloir mettre la charrue avant les bœufs. «Il a beaucoup de choses à assimiler, notamment les pneus, détaille Borsoi. Il ne peut pas freiner aussi fort qu'il le faisait en Superbike et doit donc freiner plus tôt pour pouvoir ressortir correctement des virages. C'est ce qui le met ensuite en difficulté quand il faut accélérer. Le pilotage d'une MotoGP est très différent de celui d'une machine de Superbike. Les premières courses vont l'aider. En roulant en paquet avec les autres, il va comprendre des choses. C'est un garçon intelligent, calme et qui écoute. Il va y arriver, mais il doit pour cela faire preuve de patience.» Ce que son entourage proche, qui l'a toujours adulé, ne semble pas vraiment comprendre.

DIOGO MOREIRA, UN CONCURRENT SÉRIEUX

«En Superbike, il y a trois ou quatre pilotes qui vont vraiment vite, note Nicolas Goyon. En MotoGP, ils sont une vingtaine. Les niveaux de ces deux championnats ne sont pas comparables.» Aussi doué soit-il, à bientôt 30 ans, il semble compliqué d'imaginer Toprak Razgatlioglu devenir le premier pilote champion du monde en Superbike et en MotoGP. «Finir une année dans le top 5 serait déjà une très belle performance», ajoute le

team manager Tech3. Dans un premier temps, le pilote Yamaha Pramac peut se fixer comme objectif de décrocher cette année le trophée du Rookie of the Year. Il n'a pour cela qu'un seul adversaire à battre : Diogo Moreira. Champion du monde Moto2, le Brésilien dispose toutefois avec sa RC213V d'une machine un peu plus performante, ou pour le moins davantage éprouvée. «En outre, Diogo connaît tous les circuits du calendrier MotoGP, ce qui n'est pas le cas de Toprak», ajoute Lucio Cecchinello. Pour le patron du team Honda LCR, le titre de meilleur débutant est loin d'être joué. «À partir du moment où il a du talent et qu'il va vite, un pilote Superbike ou Moto2 peut faire sa place en MotoGP, avance l'Italien. Mais il doit pour cela s'adapter à ce qu'exigent les machines actuelles qui n'ont plus rien à voir avec celles qu'on avait il y a dix ans. Le développement de la technologie n'a aucune commune mesure en MotoGP. Avec l'aéro, les motos sont devenues très stables à haute vitesse, et prendre la mesure de leurs limites dans les courbes rapides n'est pas évident. On l'a vu sur les tests de Sepang, Diogo et Toprak perdaient énormément de temps dans les secteurs les plus rapides. Et en voulant en regagner dans les parties plus lentes, ils ont tendance à vouloir rentrer trop fort sur les freins, ce qui les handicape pour relever la moto et accélérer.» Avec 22 Grands Prix au programme, le Turc et le Brésilien devraient avoir le temps d'apprendre à maîtriser les finesses du MotoGP d'aujourd'hui et des pneus Michelin, qui laisseront leur place, l'an prochain, aux Pirelli. ■



S'il a rapidement assimilé les subtilités du MotoGP, Razgatlioglu doit pour l'instant composer avec une Yamaha en plein développement et loin du niveau des machines européennes.

S'il avait fait des miracles en Superbike avec BMW, le Turc a compris que cela serait beaucoup plus compliqué cette année avec Yamaha en MotoGP.



Razgatlioglu Digest

Pilote spectaculaire, agressif et charismatique, Toprak Razgatlioglu n'est pas arrivé au sommet par hasard. Le Turc a grandi sur une moto. Son père, Arif, stunter reconnu, lui a mis sa première machine entre les mains alors qu'il n'avait que 4 ans. «*Je l'admirais énormément. Avec lui, j'ai appris très tôt à faire des wheelies et des stoppies*», raconte Toprak. Une figure devenue sa signature, et le symbole d'un lien indéfectible avec ce père disparu tragiquement en 2017. C'est à lui que Razgatlioglu dédie chacune de ses grandes victoires. «*J'aurais tant aimé qu'il soit là pour me voir champion du monde. J'espère qu'il m'a vu de là-haut*», confiait le pilote dont le style spectaculaire trouve ses racines dans ces premières années passées à imiter Arif, surnommé «*Wheelie Arif*». Champion de Turquie de motocross dans les catégories 50, 65 et 80 cm³, Toprak passe à la vitesse à seulement 12 ans. Les moyens financiers sont limités, mais la détermination intacte. En 2011, son père réunit ses économies pour l'inscrire à la Yamaha R6 Cup en Allemagne. «*La première année a été difficile. La deuxième un peu meilleure, avec cinq podiums. Mais nous n'avons plus d'argent pour finir la saison*», se souvient-il. Une situation qui pousse la famille à tenter le pari de la Red Bull Rookies Cup. Sélectionné, Razgatlioglu se révèle dès ses débuts, mais sa morphologie freine ses ambitions en Moto3. «*À ce moment-là, je pensais vraiment que ma carrière allait s'arrêter avant de commencer*», admet-il. Le destin en décide autrement lorsque Kenan Sofuoglu l'invite à disputer une course du championnat d'Europe

Superstock 600 à Magny-Cours. Toprak s'impose. Le déclin est immédiat. Champion d'Europe Superstock 600 en 2015, il suit ensuite les conseils de Sofuoglu et passe au Superstock 1000, avant d'accéder au mondial Superbike. Dès sa première saison complète, il impressionne par son audace et son sens des dépassements. En 2019, il décroche ses premières victoires, confirmant son potentiel hors norme. Recruté par Yamaha, Razgatlioglu franchit alors un nouveau cap. Champion du monde en 2021, il ajoutera deux nouvelles étoiles à son palmarès en 2024 et 2025, cette fois sous les couleurs BMW. Travailleur, fédérateur et exigeant, Toprak s'est aussi imposé par ses qualités humaines. «*Quand il tombe et qu'il casse la moto, il pense d'abord aux mécaniciens qui vont travailler tard*, racontait son chef mécanicien Phil Marron. *Il nous remercie toujours.*» Des louanges qui sont aujourd'hui celles d'Alberto Giribuola, son nouveau chef mécanicien, comme de toute l'équipe Yamaha Pramac. Premier Turc champion du monde Superbike, Toprak est longtemps resté réticent à rejoindre le MotoGP. «*Je sais d'où je viens. Je n'oublie pas les sacrifices de ma famille et je ne veux pas tout gâcher sans raison*», expliquait-il récemment. Plus fourni que cigale, il a toujours pensé à l'après-carrière, en aidant les siens et en gardant les pieds sur terre. «*Un jour, je ne serai plus pilote. Il faudra vivre comme une personne normale*», assume-t-il. Avant cela, Toprak Razgatlioglu s'apprête à relever le plus grand défi de sa carrière, porté par l'héritage de son père et par une trajectoire construite à force de travail, de résilience et de panache.

DU MOTOGP AU SUPERBIKE

FORTUNES DIVERSES

Si plusieurs pilotes « retraités » du MotoGP ont prolongé avec bonheur leur carrière en remportant des titres en Superbike, l'inverse n'est jamais arrivé. Plusieurs pilotes issus du mondial Superbike ont cependant marqué l'histoire des Grands Prix avec des victoires retentissantes.

Texte : David Dumain. Photos : Gold and Goose.

Le Superbike est-il une filière fiable pour fournir des champions du monde en Grands Prix ? Le simple fait de poser cette question établit une hiérarchie entre les deux grands championnats du monde de vitesse, tous deux disputés sur des motos de 1 000 cm³ (en 2027, le MotoGP redescendra la cylindrée de ses prototypes). Plusieurs pilotes ont tenté de contester cette gradation en refusant de céder aux sirènes du MotoGP, à l'instar de Jonathan Rea, cinq fois couronné en Superbike, ou de Toprak Razgatlioglu, qui disait à qui voulait l'entendre son bonheur d'évoluer dans le championnat du monde Superbike. À cela près que, dans le premier cas, Rea a bel et bien effectué des piges en MotoGP avec Honda, qui ne lui ont pas permis de convaincre son employeur de lui proposer un guidon officiel. Puis il a rejoint les rangs de Kawasaki, qui s'était retirée du MotoGP en 2004, donc la « bascule » était plus difficile. Le jeune pilote turc, lui, voulait davantage temporiser pour être certain d'obtenir un « bon guidon », à la manière de Johann Zarco





Après quatre titres mondiaux en GP 250, Max Biaggi a échoué à décrocher le titre suprême en 500 puis en MotoGP face à son meilleur ennemi, Valentino Rossi. Il rebondira en mondial Superbike avec deux titres supplémentaires, en 2010 et 2012.



2



3



4

1 Lorsqu'il était pilote officiel Honda en Superbike, Jonathan Rea a remplacé Casey Stoner sur deux courses MotoGP de la saison 2012 (8^e à Misano, 7^e à Aragon), mais c'est en Superbike et avec Kawasaki que le Britannique a décroché 6 titres successifs.

2 Une seule victoire en MotoGP pour le prodige annoncé Ben Spies, sur le circuit d'Assen, en 2011. L'Américain n'a pas convaincu Yamaha de le garder et n'aura été qu'une étoile filante en MotoGP... 3 et 4 Après deux titres mondiaux en mondial Superbike (dont l'un à l'issue d'un duel épique en 2002 face à Troy Bayliss), Colin Edwards effectuera une longue carrière en MotoGP avec 12 saisons et autant de podiums, mais jamais de victoire, hélas !

lorsqu'il a prolongé en Moto2 pour ne pas arriver « trop tôt » en MotoGP. Car la pression est telle que l'on est rapidement « carbonisé » dans ce qu'on surnomme la « catégorie reine ». Plusieurs pilotes issus du mondial Superbike en ont fait les frais, à commencer par l'Américain Ben Spies, présenté comme un prodige au moment où il débarque dans le paddock des Grands Prix, directement en catégorie reine, bien entendu. Auréolé d'un titre mondial Superbike obtenu dès sa première année de présence en mondial Superbike, celui qui avait préalablement tout raflé aux États-Unis est convoité par la quasi-totalité des équipes. Son employeur du moment, Yamaha, n'a hélas pas de place en cette année 2011 où la marque compte dans ses rangs deux des plus grands talents de la vitesse, dont Valentino Rossi. Une règle opportunément votée par les instances dirigeantes du MotoGP, la Rookie Rule, stipule alors que tout nouveau venu dans la catégorie reine ne peut accéder directement à un team officiel. Tant mieux pour Yamaha et le team Tech3, qui peut alors accueillir le prodige annoncé, tant pis pour l'intéressé, qui devra patienter avant de disposer des conditions privilégiées accordées à un pilote officiel. Spies remplace dans l'équipe française un autre « promu » du Superbike qui s'est cassé les dents en MotoGP, l'Anglais James Toseland, titré deux fois avec Honda puis Ducati en Superbike, et qui y reviendra avec BMW après deux saisons infructueuses en MotoGP.

LES AMÉRICAINS DANS LA COURSE

Les performances de l'Américain seront meilleures que celles de son prédécesseur, Spies grimant à deux reprises sur le podium de cette saison 2009, en Grande-Bretagne, puis à domicile sur le circuit d'Indianapolis, ce qui lui permettra d'accéder finalement au statut de pilote officiel Yamaha aux côtés d'un Lorenzo tout juste titré, Rossi étant parti fâché chez Ducati. Las, Ben Spies ne confirmera pas les espoirs placés en lui et ne remportera qu'une seule victoire en MotoGP, sur le circuit d'Assen en 2011, pour une 5^e place au classement final avec deux podiums en Catalogne et de nouveau à Indianapolis. L'année suivante sera bien pire, sans aucun podium, avec des blessures et une 10^e place finale synonyme de porte de sortie, d'autant que Rossi est revenu voir Yamaha après un échec cuisant chez Ducati. Spies tentera de prolonger sa carrière en catégorie reine en faisant le chemin inverse et en rejoignant Ducati chez Pramac, mais le team satellite ne disposait pas alors du matériel et des moyens dont il profite aujourd'hui et qui lui ont permis d'obtenir le sacre avec Jorge Martin en 2024. Le pilote américain repartira bien vite dans ses contrées, sans même repasser par la case Superbike. Quelques années plus tôt, un autre pilote américain issu du Superbike aurait pu lui

1 Cal Crutchlow et Max Biaggi se chamaillent sur le podium de Magny-Cours en 2010. Alors que le premier se prépare à rejoindre le MotoGP, le second en est revenu depuis trois ans et file enfin vers son premier titre mondial en Superbike. **2** La dernière des trois victoires de Cal Crutchlow en MotoGP, pour un quart de seconde devant le Français Johann Zarco. Le Britannique a effectué 10 saisons complètes en MotoGP, dont l'une comme officiel Ducati en 2012.



3 et 4 Après avoir été titré en Superbike avec Ducati, l'Australien Troy Bayliss a logiquement participé aux débuts de l'aventure de la marque italienne en MotoGP. Remercié après deux saisons sans victoire, Bayliss est reparti chercher une nouvelle couronne en Superbike... avant de revenir s'imposer lors d'une wild-card à Valence pour la finale du MotoGP, devant son ancien coéquipier Capirossi et celui qui allait devenir champion du monde, Nicky Hayden.





5



6

5 et 6 Arrivé du Superstock, Danilo Petrucci (n°9) présente un parcours singulier, puisqu'il a réussi à devenir pilote officiel Ducati et même à s'imposer en MotoGP à deux reprises, en Italie devant son public et en France. Vainqueur en MotoGP, Petrucci s'imposera également en Superbike, toujours sur Ducati, avec un triplé à Misano en 2024. Il gagnera aussi en championnat américain de vitesse... ainsi qu'une étape au Dakar sur KTM! 7 Après sa carrière en GP 500 où il a remporté une victoire héroïque en 1999, Régis Laconi a poursuivi brillamment ses exploits en Superbike, où il a gagné à 11 reprises et manqué le titre de peu en 2004 face à son coéquipier... James Toseland. 8 Champion du monde Superbike avec Honda puis Ducati, James Toseland s'annonçait comme un bon client pour le MotoGP. Las, ses deux saisons dans le team Tech3 n'ont pas été concluantes, et le Britannique s'en est retourné en Superbike... avec BMW.



7



8



aussi gagner à Assen, ce qui lui aurait permis d'ouvrir son compte de victoires en MotoGP (il est monté à 12 reprises sur des podiums aux 2^e et 3^e marches), mais Colin Edwards – puisque c'est de lui qu'il s'agit – chutera en 2006 dans l'ultime chicane au dernier tour de course, alors qu'il avait remporté son duel avec Nicky Hayden, qui décrochera le titre mondial cette année-là et dont nous reparlerons plus loin. Edwards, double champion du monde Superbike avec panache au guidon du bicylindre Honda VTR, assumera pleinement son statut de « lieutenant » de Valentino Rossi lorsque lui aussi accèdera au rang de pilote officiel pour Yamaha. Mais jamais le Texan, flamboyant du temps de ses années en Superbike, ne sera en mesure de disputer le titre en MotoGP, et il fera le parcours inverse de Spies, passant du team officiel Yamaha à Tech3, où il restera durant quatre saisons, laissant un excellent souvenir à l'équipe française d'Hervé Poncharal avec laquelle il a obtenu quatre podiums.

UN CAL CRUTCHLOW REVANCHARD

Autre pilote passé par les rangs de Tech3 et lui aussi issu du Superbike, Cal Crutchlow aura mené une carrière beaucoup plus convaincante en MotoGP, même s'il n'avait obtenu au préalable qu'un titre en Supersport (600 cm³) et non en Superbike (1 000 cm³). Arrivé en 2011 chez Tech3 à la suite de Ben Spies, Crutchlow montera en puissance au fil des trois ans qu'il passera dans l'équipe de Bormes-les-Mimosas. 12^e sans aucun

1 Sylvain Guintoli décroche le titre mondial Superbike en 2014, 24 ans après Raymond Roche, après lui aussi être passé par la catégorie reine des Grands Prix. Comme Roche, Guintoli deviendra aussi champion du monde d'endurance. 2 Après avoir gagné le titre suprême en MotoGP sur la RCV officielle, Nicky Hayden comptait bien décrocher la couronne en Superbike avec Honda, mais le destin en a décidé autrement.



podium en 2011, puis 7^e avec deux podiums en 2012, enfin 5^e du MotoGP avec quatre podiums en 2013, le Britannique convaincra Ducati de le recruter en tant que pilote officiel, Yamaha ne souhaitant pas lui réserver ce statut, au grand dam de Crutchlow. L'aventure aux côtés d'Andrea Dovizioso ne durera qu'un an, Crutchlow ne montant sur le podium qu'au Grand Prix d'Aragon, après avoir annoncé qu'il rejoignait les rangs de Honda et de l'équipe satellite LCR. C'est dans celle de Lucio Cecchinello qu'un Cal Crutchlow revanchard retrouvera un second souffle, montant à 12 reprises sur le podium, dont trois fois sur la première marche, durant les six saisons que Crutchlow effectuera chez LCR. Ces trois victoires et 12 podiums en MotoGP constituent l'un des meilleurs palmarès qu'un pilote issu du mondial Superbike

aura obtenu en catégorie reine. Danilo Petrucci n'a pas non plus à rougir des résultats qu'il a obtenus en MotoGP, puisque l'Italien, débarqué en 2012 dans l'arène après une modeste place de vice-champion Superstock 1000, l'une des catégories annexes du mondial Superbike, y restera durant 10 saisons, dont deux en tant que pilote officiel Ducati, avec deux superbes victoires à la clé, en Italie en 2019 et en France en 2020. Avec 10 podiums en tout en catégorie reine, Danilo Petrucci aura réussi une carrière pleine en MotoGP avant de revenir en mondial Superbike par la grande porte, où il évolue toujours chez BMW, après trois années sur Ducati durant lesquelles il est monté 19 fois sur le podium, dont trois fois en Italie en 2024. Petrucci fait non seulement partie des rares pilotes ayant gagné à la fois en MotoGP et en Superbike, mais il est le seul à avoir également signé des succès d'étape au Dakar !

DES PASSAGES DU SUPERBIKE AU MOTOGP

Nous entrons là dans la catégorie des cas particuliers des pilotes ayant tenté le transfert du Superbike au MotoGP, dont le plus singulier concerne l'Australien Troy Bayliss. Arrivé en catégorie reine en même temps que Colin Edwards face à qui il a disputé le titre mondial Superbike jusqu'au dernier virage en 2002, Troy Bayliss avait néanmoins conquis le titre l'année précédente et intègre un team officiel Ducati tout juste constitué pour les débuts de la



LE MANS (72)

3-5 AVRIL 2026



CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

SUPERBIKE - SSP600 - YAMAHA CHALLENGE 700 - MOTO 5 - PRÉ-MOTO 4 - MOTO 4 OGP - SIDE CARS - EUROPEAN BIKES





catégorie MotoGP, aux côtés de Loris Capirossi. Mais si l'Italien démontrera les capacités de la Desmosedici en remportant une retentissante victoire en Catalogne et en signant six podiums, Bayliss fera moins bien pour cette première saison avec trois podiums. Il n'en obtiendra qu'un seul la suivante (comme Capirossi) et rejoindra ensuite Honda, où il jettera l'éponge après 11 courses, pour revenir en mondial Superbike en 2006, où il remportera le titre avec brio et avec Ducati. À la fin de cette même saison, en guise de récompense, il sera invité par le team Ducati MotoGP qui l'avait congédié deux ans plus tôt pour remplacer Sete Gibernau pour l'ultime course MotoGP à Valence. Le pilote australien remportera l'épreuve avec panache, sa première en MotoGP, devant son ancien coéquipier Loris Capirossi. Bayliss aura ainsi pris une revanche éclatante sur un monde des Grands Prix qui a parfois été cruel avec des

pilotes à l'indéniable talent. Ce fut le cas d'un autre Australien, Troy Corser, arrivé en Grands Prix 500 auréolé d'un titre mondial Superbike acquis avec brio en 1996, en pleine période de domination d'un certain Carl Fogarty, lui-même revenu de ses piges en 500 la queue entre les jambes. Comme Fogarty, qui avait terminé la saison 1990 avec Honda, Corser n'effectuera que le début de la saison 1997 avec Yamaha, les trois premières courses dans une équipe, les quatre suivantes dans une autre, pour finalement revenir en 1998 dans le championnat du monde Superbike où il glanera un nouveau sacre en 2005, cette fois avec Suzuki.

DES FRANÇAIS ONT TENTÉ LEUR CHANCE

Si aucun pilote issu du Superbike n'a ainsi connu la consécration dans la catégorie reine des Grands Prix Motos, les pilotes ayant effectué le chemin inverse ont en revanche connu davantage de succès. À commencer par le Français Raymond Roche, 3^e du championnat du monde 500 en 1984, qui a été couronné en Superbike en 1990. Ce fut aussi le cas, bien plus tard, de Sylvain Guintoli, champion du monde Superbike en 2014 avec Aprilia après être passé par les Grands Prix, et notamment le team Tech3 d'Hervé Poncharal. Régis Laconi a bien failli passer lui aussi à la postérité en devenant champion du monde Superbike après avoir, lui, remporté un Grand Prix 500 mémorable à Valence en 1999. Mais le Français échouera d'un cheveu en 2004 face à son coéquipier chez Ducati, James Toseland, laissant échapper le titre, sur le circuit de Magny-Cours qui plus est. D'autres pilotes vainqueurs de Grands Prix en catégorie reine échoueront de peu à remporter le titre en mondial Superbike, à l'instar de Marco Melandri, dont les six années en

mondial seront bouclées dans le top 5 avec de nombreuses victoires, mais pas le titre. Plusieurs vainqueurs de courses en 500 ou en MotoGP mais qui n'ont pas conquis le titre suprême en Grands Prix connaîtront, eux, le bonheur d'être titrés en mondial Superbike. C'est le cas de Max Biaggi, vainqueur de 13 courses en catégorie reine des Grands Prix sans jamais s'imposer au classement général, devenu double champion du monde en 2010 et 2012 avec Aprilia, marque avec laquelle il avait remporté ses premiers titres en GP 250 en 2004, 2005 et 2006. Carlos Checa, lui aussi vainqueur de Grands Prix en catégorie reine, a été titré en Superbike à l'issue de la saison 2001, comme l'avait été en 1997 John Kocinski, autre lauréat de courses en 500 (quatre victoires entre 1991 et 1994).

UN BEAU SUCCÈS DE NICKY HAYDEN

Le cas le plus singulier demeure celui du regretté Nicky Hayden, qui aura été sacré champion du monde MotoGP en 2006, avant de rejoindre le mondial Superbike en 2016, et qui ambitionnait d'être le premier à remporter la couronne mondiale dans les deux catégories. Hélas, après une première saison en 2016 chez Honda où il montera à quatre reprises sur le podium, le « Kid of Kentucky » trouvera la mort sur la route en mai 2017, en Italie, lors d'une sortie à vélo. On peut cependant considérer qu'avec ses deux piges effectuées lors de la manche américaine de mondial Superbike aux États-Unis sur le circuit de Laguna Seca en 2002 (il terminera au pied du podium en première manche), l'année précédant son arrivée en MotoGP, Nicky Hayden est le pilote issu du Superbike, où il brillait aux États-Unis avant de rejoindre les Grands Prix, qui aura connu le plus beau succès dans la catégorie. ■

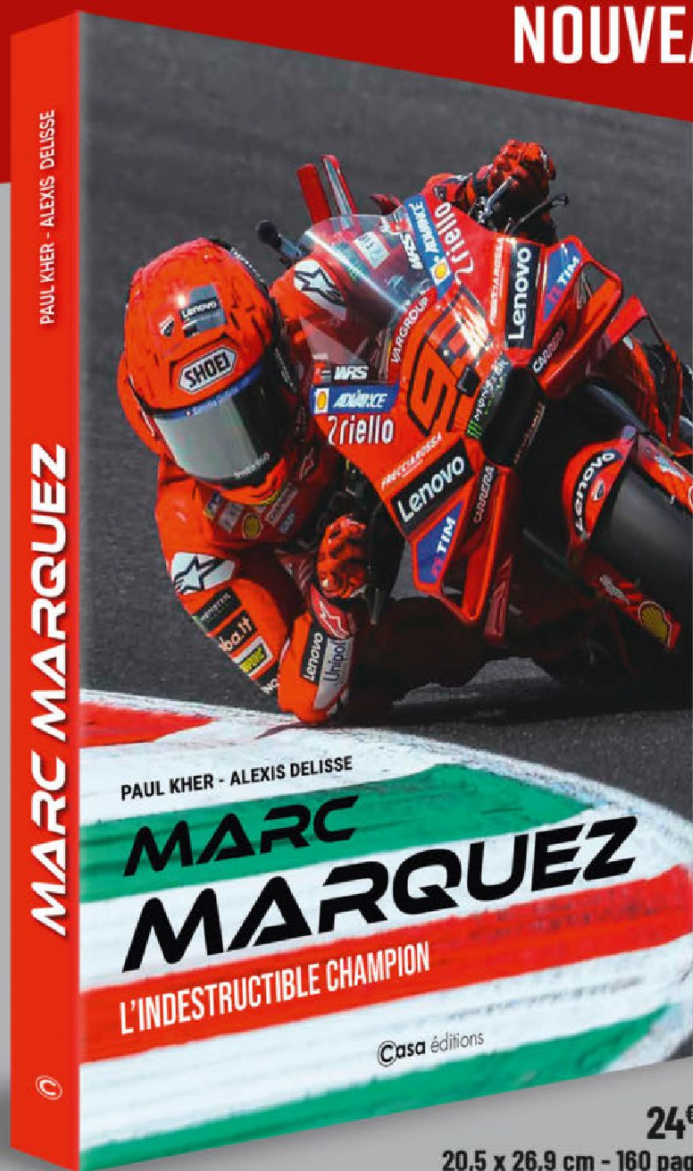


1 À ses 16 victoires en Grands Prix (mais aucune en catégorie reine), Alvaro Bautista a ajouté 63 succès en Superbike et deux titres mondiaux, dont le dernier en 2023 est arrivé 17 ans après son titre en GP 125. Pour plus de 500 courses disputées en tout...

2 Vainqueur de deux courses en 12 saisons de GP 500 et MotoGP, l'Espagnol Carlos Checa en remportera ensuite 24 en Superbike, avec le titre en 2011.

NOUVEAUTÉ

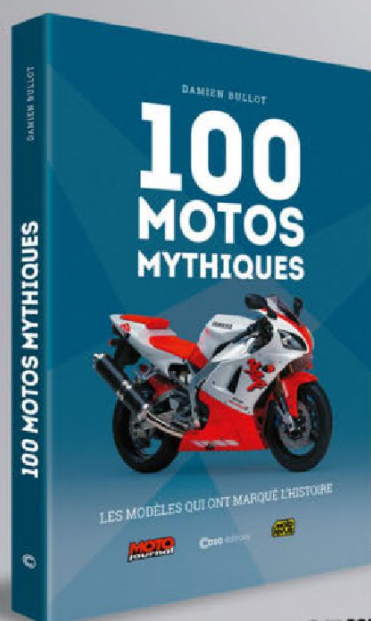
Casa éditions



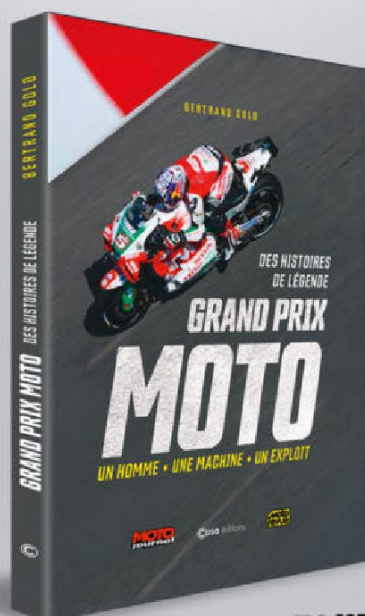
24 €95
20,5 x 26,9 cm - 160 pages



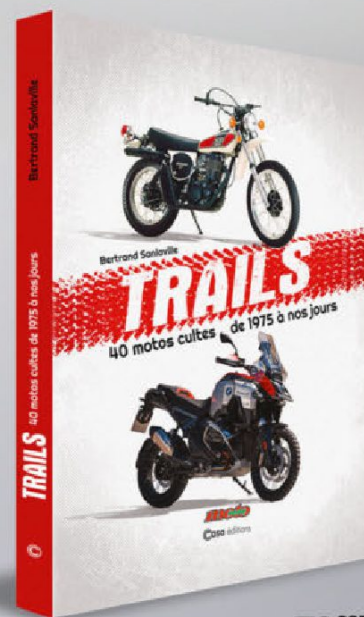
24 €95
20,5 x 26,9 cm - 144 pages



25 €95
23,5 x 31 cm - 208 pages



39 €95
23,5 x 31 cm - 160 pages



39 €95
23,5 x 31 cm - 192 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH

Boutique
Larivière



DISPONIBLE EN LIBRAIRIE

MASSIMO BARTOLINI

MAX, L'ITAMESHI*

Débauché de Ducati il y a deux ans pour remettre le service course Yamaha sur les rails, Max Bartolini s'emploie aujourd'hui à faire bouger les lignes d'une entreprise japonaise freinée par son conservatisme. L'ingénieur italien mise pour cela sur son dynamisme, sa passion et son humanité.

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.

*L'itameshi est un type de cuisine fusion originaire du Japon qui allie des éléments traditionnels de la gastronomie nippone et de la cuisine italienne. Son nom vient de la combinaison des mots japonais signifiant « Italie » et « repas ».



Difficile d'imaginer, chez Yamaha, début d'année plus tourmenté pour les responsables du projet MotoGP. Entre le départ annoncé de Fabio Quartararo en fin de saison, la blessure du pilote français en Malaisie et le souci technique qui a cloué les M1 au garage lors de la deuxième journée du test de Sepang, le constructeur japonais a pris la foudre avant même l'ouverture du championnat. Mais s'il en est un que tout cela n'a pas fait chier, c'est bien Massimo Bartolini. Max, comme tout le monde l'appelle dans le paddock, a pris note des problèmes avec la hauteur de sa fonction de directeur technique du service course Yamaha, et aussi avec la longue expérience de la compétition qui est la sienne. Qu'un prototype lancé il y a neuf mois connaisse des difficultés n'a rien d'anormal. Qu'il figure déjà dans le milieu du tableau est en revanche plutôt encourageant. Quant au futur départ de son champion du monde... « Je peux comprendre qu'un pilote rapide et aussi talentueux que Fabio veuille une meilleure moto, dit Bartolini. Cela fait cinq ou six ans qu'il demande quelque chose que Yamaha a du mal à lui fournir. À côté de ça, rouler à Sepang à moins d'une seconde des meilleurs chronos avec une machine complètement nouvelle, qui n'en est qu'à son premier stade de développement et sur laquelle nous n'avons pas encore eu le temps de travailler pour chercher une base de réglages... Je suis convaincu que cette moto dispose d'un véritable potentiel, mais je peux comprendre que cela n'aille pas assez vite pour lui. » Des pilotes, Max en a vu d'autres. Des plus ou moins rapides, des plus ou moins intelligents... Mais pour aucun l'Italien n'a jamais manqué de respect, voire d'admiration. « J'aime les pilotes, c'est peut-être d'ailleurs l'un de mes points faibles », plaisante-t-il.

UN GOÛT PRÉCOCE POUR LA MÉCANIQUE

Personnage aussi affable que bavard et enthousiaste, Massimo Bartolini trace depuis des années sa route en MotoGP sans s'être jamais départi de cette passion de la compétition rivée à lui. Né le 5 janvier 1974 à Cesena, une petite ville près de Forlì, en Émilie Romagne, berceau des sports mécaniques italiens, Max a grandi jusqu'à 22 ans dans un village encore plus petit, Mercato Saraceno. Il raconte : « Je viens d'une famille d'agriculteurs et j'ai passé une partie de mon enfance perché sur un tracteur, le nez dans les machines qu'il y avait à la



ferme. La mécanique m'a toujours attiré sans que je sache pourquoi. La passion de la moto, elle, c'est mon oncle qui me l'a donnée. Il avait une Honda 500 Four, bleue, sur laquelle j'adorais grimper. » Logiquement, Max a vite orienté ses études vers la mécanique. À la fin des années 1980, l'Italie met en place une filière où l'on enseigne à la fois la mécanique et l'électronique. Il s'y engouffre jusqu'à l'université de Bologne. Il bifurque ensuite sur des études d'ingénieur en aéronautique qu'il ne termine pas parce que, entre-temps, il commence à travailler pour Peugeot : « Dans mon village, tout le monde était fan de rallye à cause de Paolo Fabrizio Fabbrì. Et tout le monde achetait des Peugeot, la marque avec laquelle il avait terminé sa carrière de pilote et pour laquelle il était

devenu responsable du programme compétition en Italie. L'équipe officielle engagée en championnat du monde avec Renato Travaglia était basée à Biella, près de Turin, mais Fabbrì voulait revenir chez lui. En 1998, il a décidé de créer une petite structure à Cesena, pour voir s'il était possible d'y rapatrier toute son activité. Il connaissait ma mère, et plusieurs personnes lui ont dit : "Tu devrais parler à Max, il vit pour la course." Il est venu me voir et m'a proposé un test : "Je crée une petite équipe. Essaie de la gérer. Si ça fonctionne, on déménage tout ici" J'ai accepté. On avait une seule voiture, un petit atelier, et beaucoup d'envie. L'année suivante, tout a déménagé : les voitures, le programme officiel, le championnat du monde des rallyes. J'y suis resté jusqu'en 2003. » Son parcours lui

“ J'AIME LES PILOTES, C'EST PEUT-ÊTRE D'AILLEURS L'UN DE MES POINTS FAIBLES ”



Takahiro Sumi, Massimo Bartolini et Paolo Pavesio s'emploient aujourd'hui à sortir Yamaha de l'ornière.

permet alors de rejoindre Ferrari et la Formule 1 en tant qu'ingénieur support. « Je ne sais pas si c'est quelque chose qui existe encore aujourd'hui. En gros, j'étais responsable des contrôles électroniques de la dynamique de la voiture. C'est le genre de poste où il faut avoir des connaissances en électronique, mais aussi en mécanique. » Et c'est ce qui l'a très vite mené chez Ducati qui, à cette époque, avait décidé de s'engager en MotoGP. « Ducati a été le premier constructeur moto à vraiment investir le domaine de l'électronique en s'intéressant notamment au contrôle de traction et de frein moteur, rappelle Max. C'est pour cela que Davide Tardozzi m'a contacté pour me proposer du boulot. Quitter Ferrari pour Ducati était une décision étrange. Personne dans ma famille ne comprenait. Mais moi, j'ai toujours aimé les motos plus que les voitures, d'ailleurs je roule à moto depuis que j'ai 14 ans. » S'il assure avoir toujours eu plaisir à faire occasionnellement de la piste, Bartolini ne s'est pour autant jamais vu en pilote. « J'aime la vitesse, mais je n'ai jamais été assez rapide, et surtout j'ai

toujours été le genre de gars qui voit très vite ce que les autres font mieux que lui. Or, pour être pilote, il faut être persuadé d'être le meilleur. »

DES LIENS PROFONDS AVEC DAVIDE TARDOZZI

Chez Ducati, après avoir eu strictement la responsabilité de l'électronique, Max prend rapidement du galon en devenant ingénieur de piste en Superbike. Ernesto Marinelli et Filippo Preziosi lui confient un rôle assez large, allant des circuits au développement à l'usine. « Ducati a été, là encore, un pionnier en compétition moto en s'inspirant de ce qui se faisait en auto. » Contrairement aux Japonais qui ont longtemps séparé leurs équipes d'exploitation terrain de celles en charge du développement reclus dans leur service compétition, les Italiens ont tout de suite impliqué leurs forces vives à tous les niveaux, permettant ainsi aux ingénieurs de mieux comprendre en temps réel les résultats de leurs recherches tout en accélérant les processus de développement. Durant la décennie 2000 et ses années en Superbike,

Quand l'expérience parle...



Peugeot, Ducati, BMW, Yamaha... Autant de constructeurs et de disciplines qui ont permis à Max Bartolini de se forger une expérience hors pair.





Massimo Bartolini devient un proche de Davide Tardozzi. Presque voisins, les deux hommes partagent aussi le même enthousiasme et la même énergie. « Comme lui, je peux parfois m'emporter, s'amuse Max. J'ai du mal à ne pas dire ce que je pense, et il m'arrive de le faire trop abruptement. Mais comme Davide, j'ai tendance à me calmer avec les années... » Considérant Tardozzi quasiment comme un membre de sa famille, il n'hésite pas longtemps à dire oui lorsque celui-ci lui propose, en 2010, de le suivre chez BMW. Ni l'un ni l'autre ne passera plus d'un an avec le constructeur bavarois. « On n'est pas partis pour les mêmes raisons, précise-t-il. Davide avait une vue du projet différente de celles des Allemands. Pour ma part, j'ai démissionné parce que Ducati me proposait de revenir pour travailler en MotoGP avec Valentino Rossi. N'ayant jamais cassé un contrat de ma vie, j'ai dit à BMW que j'étais prêt à rester avec eux s'il le fallait. Mais ils ont compris que j'étais vraiment intéressé par l'opportunité qui se présentait à moi et ils m'ont libéré. Ce que j'ai beaucoup apprécié. » Évidemment, l'opportunité qui se présente alors à Max n'a rien d'un séjour de vacances dans un palace aux Seychelles. En 2011, alors que débarque le nonuple champion du monde italien, star iconique du MotoGP, le service course Ducati n'est pas loin d'être à feu et à sang. « En fait, on m'a aussi proposé de revenir parce que personne ne voulait de cette place, se marre Bartolini au souvenir de cette drôle d'époque. J'étais en charge à la fois de la performance et de la coordination technique du team officiel.

Fabio Quartararo s'apprête à vivre une saison difficile avec le nouveau V4 Yamaha. Cela n'affecte en rien l'estime du pilote français pour le technicien italien. Ci-dessous, avec Davide Tardozzi, qu'il a suivi de Ducati à BMW avant de revenir chez le constructeur de Borgo Panigale, Bartolini partage passion et énergie débordante.



Même si Fabiano Sterlacchini m'a rejoint la saison suivante, à cette époque, nous n'étions pas aussi nombreux que le sont aujourd'hui les techniciens Ducati. La moto n'était pas dans le coup, et tout le monde se doutait que Valentino n'y arriverait pas. » En 2013, Filippo Preziosi a été remercié et remplacé par Bernhard Gobmeier. Max Bartolini se retrouve en charge de la technique pour le team Pramac qui vient de récupérer Ben Spies. Encore une saison compliquée pour l'Italien... Puis arrive Luigi Dall'Igna à la tête du Ducati Corse. Débauché de chez Aprilia, Gigi commence par restructurer le service course de Borgo Panigale. Les compétences de Bartolini n'échappent pas au nouveau taulier. C'est ainsi que Max retrouve ses fonctions à l'analyse de la performance pour le compte de la structure officielle. Très vite, l'Italien gagne la confiance du patron. « On a parfois eu des

désaccords, mais j'ai beaucoup appris à ses côtés, dit-il. Et il m'a toujours écouté, notamment quand je lui ai proposé de mettre en place une structure capable d'analyser les données et performances de l'ensemble des pilotes, comme cela se fait depuis longtemps dans la voiture. Je ne dirais pas que Gigi est un ami, car c'est compliqué d'être ami avec son boss, mais j'ai beaucoup d'affection et de respect pour lui. C'est quelqu'un qui a une vision globale des problèmes exceptionnelle. J'ai eu de la chance de travailler avec lui, comme j'en ai eu de bosser avec Preziosi, un génie qui, sans son accident, aurait certainement eu une carrière encore plus grande, ou encore Ross Brawn chez Ferrari. Sans oublier Jean Todt, qui est peut-être celui qui m'a le plus impressionné de tous par sa capacité à voir l'ensemble et par sa détermination à gagner. »

LE JAPON : AUTRE MONDE, AUTRE APPROCHE

Malgré son affection pour Dall'Igna et son amour pour Ducati, Massimo Bartolini a pourtant fini par mettre un terme à sa relation avec le constructeur italien quand, fin 2023, Yamaha l'a contacté via Massimo Meregalli. « La saison n'était pas terminée, se souvient-il. Je lui ai dit que je préférerais qu'on se reparle en fin d'année car je voulais rester concentré sur mon boulot à un moment où on avait deux pilotes qui jouaient le titre. » Maio n'a pas manqué de lui repasser un coup de fil pour lui proposer de rencontrer Takahiro Sumi, le patron du service course Yamaha. « Ils voulaient changer leur approche,

mélanger les cultures, repenser leur façon de travailler... J'ai demandé à comprendre le projet en profondeur, y compris au Japon. J'ai réfléchi quelques jours, puis j'ai accepté. » Annoncer son départ à Dall'Igna n'a pas été facile. « Bien sûr que cela ne lui a pas fait plaisir, même s'il comprenait que c'était pour moi une opportunité qui ne se représenterait jamais. Il a tenu à me faire une contre-proposition, ce que j'ai apprécié, mais ma décision était prise. J'avais la chance de pouvoir apprendre, de découvrir une autre approche de la compétition, mais aussi une autre culture... Et puis quand même, quel sacré challenge ! Je ne pouvais pas dire non. » Chez Yamaha, Max s'attendait à découvrir un autre monde. Il a mis les pieds dans une autre galaxie. « Sans surprise, j'ai trouvé une manière d'aborder la course beaucoup plus conservatrice que ce que j'avais connu jusqu'alors, mais je me suis surtout retrouvé face à une culture et une philosophie très différentes des nôtres. Les Japonais ont une façon de vivre et de travailler en groupe très particulière. Cela va faire deux ans que je les connais, et je commence à peine à les cerner. J'ai été épaté par leurs connaissances, notamment en ce qui concerne les moteurs. Yamaha a toujours eu la réputation de faire de bons châssis, mais leur savoir en termes mécaniques est tout aussi incroyable. Je pense notamment au caractère moteur et à son influence sur la dynamique de la moto. En ce sens, nous sommes à l'opposé de ce que j'ai connu chez Ducati. Si demain on enlevait toute l'électronique qu'on a aujourd'hui, la Yamaha serait largement pilotable, la Ducati certainement pas. Enfin avec le quatre-cylindres en ligne... » Une approche qui explique évidemment le retard pris aujourd'hui par rapport aux constructeurs européens qui ont développé des moteurs puissants, sans se préoccuper de leur caractère intrinsèque, pour mieux gérer leur comportement avec l'électronique. « Cette approche conservatrice s'est aussi vue sur l'aérodynamique, ajoute Bartolini. Quand je suis arrivé, il n'y avait pas de département dévolu à ce domaine, j'ai dû le mettre en place. » En associant le service course japonais aux cellules de travail établies en Italie, Max s'efforce aujourd'hui d'accélérer un travail qui est longtemps resté trop lent. « Il fait tout ça avec beaucoup

d'intelligence, note Paolo Pavesio, l'homme qui a remplacé Lin Jarvis il y a deux ans à la tête de Yamaha Motor Racing. Max est quelqu'un qui a énormément d'énergie mais qui est aussi très patient. C'est par ailleurs une personne très sensible qui comprend les gens, les différences, les points de connexion... C'est extrêmement important pour notre projet qui implique des individus



« YAMAHA ÉTAIT AU PIED DU MUR ET N'AVAIT D'AUTRE CHOIX QUE DE SACRIFIER LE PRÉSENT POUR PRÉPARER L'AVENIR »

issus de cultures différentes. Je travaille chez Yamaha depuis vingt-trois ans, Max est avec nous depuis deux ans maintenant, mais il s'est très rapidement intégré au système et contribue à son évolution, car il ne s'agit pas seulement de s'intégrer, mais aussi de comprendre, de contribuer, d'évoluer et d'aller plus loin. » Toujours dans l'analyse, Bartolini poursuit : « Longtemps, pour les Japonais, une saison comportait un seul cycle de développement. On faisait un championnat tout en préparant le suivant avec une machine qui n'était qu'une évolution de celle en cours d'utilisation. Chez Ducati, il y a depuis longtemps trois cycles de développement durant la même saison. Yamaha avançait sur une autoroute à 130 km/h sans voir que, derrière, Ducati déboulait à 300 km/h. Quand les Japonais ont vu les Italiens arriver dans leur rétroviseur et qu'ils ont commencé à comprendre ce qu'il se passait, ils ont bien tenté d'accélérer... Mais les autres sont partis loin devant. À leur décharge, le fait que Fabio soit champion du monde en 2021

les a bercés d'illusions. Ils n'ont pas compris que ce titre n'était dû qu'au talent du pilote. Ils ont donc réagi trop tard. »

Aujourd'hui, Max s'emploie à secouer le cocotier, ce qui n'est pas toujours facile. Le choix du V4 est pourtant antérieur à son arrivée. « Quand tu souffres face à des adversaires qui utilisent tous la même architecture moteur, différente de la tienne,

c'est logique d'essayer de faire comme eux, analyse l'ingénieur italien. On a longtemps hésité à l'utiliser cette année-là car, finalement, il n'y avait pas un gros écart de comportement entre le quatre-cylindres en ligne et le V4. La décision de l'introduire a plus été prise dans la perspective du règlement 2024. Un V4 n'offre pas plus de puissance qu'un quatre-en-ligne, en revanche, son architecture permet d'obtenir un moteur plus étroit, ce qui est un avantage pour l'aéro, des choix de calage d'allumage plus variés, une inertie différente et il permet aussi de mettre plus de poids vers l'arrière pour mieux ralentir la moto en entrée de virage, ce que nous ne parvenions pas à faire avec le quatre-en-ligne. En 2024, nous avons une moto qui fonctionnait bien en course mais avait du mal à faire un chrono en qualifications.

L'an dernier, après avoir travaillé sur le sujet, Fabio signalait de belles performances aux essais mais galérait en course. Nous tournions en rond et il fallait donc changer quelque chose. » Lancer une toute nouvelle moto cette saison n'est évidemment pas sans risque, le premier étant de perdre ce fer de lance qui a été le dernier à offrir à Yamaha un titre mondial. Mais Bartolini le répète, le constructeur japonais était au pied du mur et n'avait d'autre choix que de sacrifier le présent pour préparer l'avenir. Comptant sur le prochain règlement pour rebattre les cartes, Max espère que le travail de développement réalisé pour cette machine sera bénéfique au prochain modèle tout autant qu'à l'efficacité de ce service course aujourd'hui scindé entre le Japon et l'Italie. « Ce partage des rôles est peut-être un handicap, consent Max. Mais on peut aussi le voir comme une richesse. » À condition pour cela d'améliorer la communication entre ces deux pôles qui, aujourd'hui encore, ont tendance à aborder les problèmes de façon parfois trop différente. ■


LES TEAMS 2026



MARQUEZ ET DUCATI, À MOINS QUE...

À première vue, la saison MotoGP 2026 devrait s'inscrire dans la continuité de celle qui l'a précédée. Hiérarchie établie, favoris déjà désignés, outsiders épinglés... Mais l'Histoire l'a démontré : en MotoGP, rien n'est jamais acquis tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie.

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.



Ducati, portée par un Marc Marquez redevenu impérial, aborde ce nouvel exercice avec un temps d'avance que peu contestent. Pourtant, derrière cette impression de stabilité, le championnat s'apprête à vivre une année historique qui clôturera un chapitre entamé en 2012 avec le remplacement des moteurs 800 cm³ par les 1 000 cm³. Le développement des machines étant contraint pour la plupart des constructeurs, notamment en raison du gel des moteurs, les ingénieurs, conscients de l'échéance à venir, avancent désormais à petits pas. L'innovation se concentre là où les marges de progression existent encore : l'électronique, l'aérodynamique, la gestion des flux, autant de détails devenus essentiels pour gagner quelques centièmes au freinage ou dans les phases de transition. Dans ce domaine, Ducati et Aprilia ont pris une longueur d'avance, confirmant leur statut de références techniques face à des marques japonaises encore en reconstruction. Mais le MotoGP n'a jamais été une science exacte. Être favori ne garantit pas le succès, et l'histoire récente l'a souvent rappelé. Si Ducati semble armée pour dominer encore, avec trois équipes, six pilotes et une Desmosedici GP26 toujours aussi homogène, bien des choses peuvent venir perturber ce bel équilibre. Francesco Bagnaia, double champion du monde, cherche à se relever d'une saison noire. Alex Marquez change de dimension avec une moto officielle. Et derrière eux, la concurrence s'organise. Aprilia espère confirmer son rapprochement avec la référence italienne grâce à Marco Bezzecchi et au retour de Jorge Martin. KTM, désormais stabilisée financièrement sous

l'égide de Bajaj, veut croire au réveil d'une RC16 qui n'a plus gagné depuis quatre ans, portée par l'ambition de Pedro Acosta et l'expérience de Maverick Viñales. Honda et Yamaha, longtemps reléguées au second plan, avancent enfin des pions crédibles : la nouvelle méthode du HRC commence à porter ses fruits, tandis que Yamaha joue son va-tout avec un moteur V4 inédit. Au centre de ce paysage se dresse une figure qui écrase tout : Marc Marquez. À 33 ans, le pilote Ducati a accompli l'un des retours les plus spectaculaires de l'histoire des Grands Prix. Sacré six ans après son dernier titre, revenu d'un gouffre physique et mental que beaucoup pensaient insurmontable, l'ogre espagnol aborde 2026 en favori logique, désormais à la hauteur de Valentino Rossi avec sept titres de champion du monde MotoGP à son actif. Une couronne supplémentaire le propulserait seul au sommet, à une longueur du record absolu de Giacomo Agostini. Mais ce retour en force ne doit pas masquer ses fragilités. Blessé à l'épaule en fin de saison passée, Marquez n'aborde pas ce championnat avec les mêmes certitudes physiques qu'autrefois. Plus que jamais, la gestion de son corps, de son énergie et de sa motivation sera déterminante. Car derrière lui, les prétendants ne manquent pas. Bezzecchi, Martin, Bagnaia, Acosta, Quartararo... tous savent que 2026 représente une opportunité unique. Le marché des pilotes, largement ouvert pour 2027, pèsera lourdement sur les dynamiques sportives. Chaque résultat comptera, chaque erreur se paiera cher. Dans un championnat plus dense que jamais, où 22 Grands Prix et 44 courses attendent les pilotes, la régularité primera autant que le talent.

DUCATI

CHANGEMENT

DE PARADIGME

Indéniable succès sportif et publicitaire, le passage de Marc Marquez dans l'équipe officielle Ducati a, la saison passée, considérablement remanié l'armada italienne. Martin, Bezzecchi et Bastianini passés à la concurrence, Bagnaia fragilisé, le bataillon emmené par le septuple champion du monde MotoGP n'a plus tout à fait la densité qui fut la sienne.



► TEAM LENOVO DUCATI

93 Marc Marquez

- Né le 17 février 1993 à Cervera, Espagne.
- 285 départs en Grands Prix, 207 en MotoGP.
- 9 titres de champion du monde, 7 en MotoGP (2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019, 2025), 1 en Moto2 (2012), 1 en 125 (2010).
- 99 victoires, 73 en MotoGP.
- 165 podiums, 126 en MotoGP.
- 102 pole positions, 74 en MotoGP.

63 Francesco Bagnaia

- Né le 14 janvier 1997 à Turin, Italie
- 234 départs en Grands Prix, 129 en MotoGP.
- 3 titres de champion du monde, 2 en MotoGP (2022, 2023), 1 en Moto2 (2018).
- 41 victoires, 31 en MotoGP.
- 82 podiums, 59 en MotoGP.
- 34 pole positions, 27 en MotoGP.



Cette année encore, Ducati avance en position de force, mais dans un paysage plus fragmenté que jamais. Si la firme de Borgo Panigale reste la référence technique et sportive du plateau, son hégémonie s'exprime désormais à travers une constellation d'équipes et de trajectoires variées. Au sommet trône toujours le team Ducati Lenovo, véritable citadelle construite pierre après pierre par Luigi Dall'igna. Avec sept titres constructeurs et un Marc Marquez revenu au sommet de son art, l'usine italienne demeure la cible à abattre. Le recrutement du désormais nonuple champion du monde espagnol s'est révélé un coup de maître sportif : sacré dès sa première saison avec les Rouges, Marquez vise désormais un huitième titre MotoGP, synonyme de record historique. Mais ce choix a aussi rebattu les cartes. Il a fragilisé l'équilibre interne, mis en difficulté Francesco Bagnaia et contribué à redistribuer les forces du plateau, entre départs vers Aprilia et KTM et hiérarchie des équipes satellites bousculée. Reste à savoir si, à 33 ans et après une nouvelle blessure, Marquez pourra maintenir ce niveau d'excellence sur la durée. À ses côtés, Francesco Bagnaia joue gros. Double champion du monde en 2022 et 2023, longtemps référence chez les Rouges, l'Italien sort d'une saison 2025



cauchemardesque, plombée par une GP25 qu'il n'a jamais su apprivoiser. Battu dans son propre box, relégué au cinquième rang mondial, Pecco doit impérativement se relancer. Plus qu'un simple rebond sportif, 2026 conditionne la suite de sa carrière et sa capacité à rester le pilier des pilotes italiens engagés en MotoGP. Derrière l'équipe officielle, le VR46 peine à retrouver l'élan qui avait fait sa force. Malgré son statut de structure satellite privilégiée, le team de Valentino Rossi reste dans l'ombre de l'équipe Gresini. Fabio

Di Giannantonio, qui disposera d'une GP26, doit gagner en constance pour s'imposer durablement au plus haut niveau, tandis que Franco Morbidelli, qui devra se contenter, cette année encore, d'une machine de la saison passée, joue sans doute

sa dernière carte en MotoGP. La présence toujours active de Rossi, mentor attentif mais discret, ne suffira pas à masquer l'urgence de résultats plus probants.

UN EXERCICE D'ÉQUILIBRISTE

À l'inverse, la structure Gresini s'impose comme une réussite du projet Ducati. Sous la direction de Nadia Padovani, l'équipe de Faenza continue de transformer les opportunités en succès. Vice-champion du monde en titre, Alex Marquez a changé de dimension et aborde 2026 avec une moto officielle et un nouveau statut. Sans être favori, il fait désormais partie des hommes forts du plateau. À ses côtés, Fermin Aldeguer, révélation de la saison passée, incarne l'avenir. À seulement 20 ans,

► TEAM BK8 GRESINI RACING MOTOGP

73 Alex Marquez

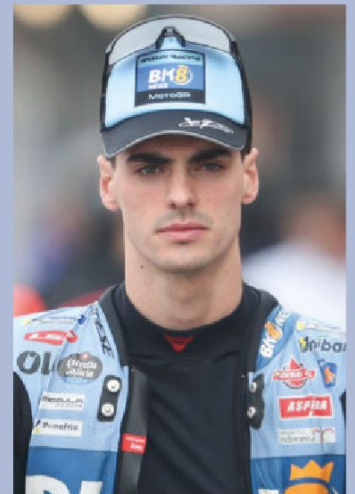
Né le 23 avril 1996 à Cervera, Espagne.

- 246 départs en Grands Prix, 111 en MotoGP.
- 2 titres de champion du monde, 1 en Moto2 et 1 en Moto3.
- 15 victoires, 3 en MotoGP.
- 55 podiums, 17 en MotoGP.
- 17 pole positions, 2 en MotoGP.

54 Fermin Aldeguer

Né le 5 avril 2005 à El Palmar, Espagne.

- 96 départs en Grands Prix, 22 en MotoGP.
- 9 victoires, 1 en MotoGP.
- 15 podiums, 3 en MotoGP.
- 9 pole positions, 0 en MotoGP.



Fermin Aldeguer.



l'Espagnol impressionne par sa maturité et sa vitesse, même s'il a dû faire l'impasse sur les tests de présaison à cause d'une fracture de la jambe lors d'une chute à l'entraînement, et devra encore composer avec une moto de l'année précédente et progresser en qualifications. En toile de fond, Ducati prépare déjà l'après-2026. L'arrivée de Nicolò Bulega dans l'équipe de test et le recrutement planifié de Pedro Acosta témoignent d'une stratégie toujours aussi méthodique. Dominante mais moins impressionnante qu'elle ne le fut, la marque italienne aborde cette saison comme un exercice d'équilibriste : continuer à gagner sans perdre la maîtrise d'un empire de plus en plus convoité.

DESMOSEDICI GP26

Moteur : 4-cylindres en V à 90°, 4-temps, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau.
Cylindrée : 1 000 cm³. **Puissance :** + de 270 chevaux. **Transmission :** 6 vitesses. **Embrayage :** multidisque à sec. **Châssis :** périmétrique en aluminium. **Réservoir d'essence :** 22 litres. **Poids :** 157 kg.



▶ TEAM PERTAMINA ENDURO VR46 RACING

21 Franco Morbidelli

• Né le 4 décembre 1994 à Rome, Italie.

- 213 départs en Grands Prix, 142 en MotoGP.
- 1 titre de champion du monde Moto2.
- 11 victoires, 3 en MotoGP.
- 29 podiums, 8 en MotoGP.
- 8 pole positions, 2 en MotoGP.

49 Fabio Di Giannantonio

• Né le 10 octobre 1998 à Rome, Italie.

- 186 départs en Grands Prix, 79 en MotoGP.
- 4 victoires, 1 en MotoGP.
- 28 podiums, 6 en MotoGP.
- 2 pole positions, 1 en MotoGP.



APRILIA

D'OUTSIDER À CHALLENGER

Emmenée l'an dernier par un épatant Marco Bezzecchi, Aprilia a franchi une nouvelle étape et fait désormais figure de candidate au titre. Reste à savoir si le fer de lance italien pourra compter sur le soutien des autres pilotes de la marque de Noale...



APRILIA RS-GP

Moteur: 4-cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau. Cylindrée: 1 000 cm³. Puissance: + de 270 chevaux. Transmission: 6 vitesses. Embayage: multidisque à sec. Châssis: double berceau en aluminium. Réservoir d'essence: 22 litres. Poids: 158 kg.



► TEAM APRILIA RACING

72 Marco Bezzecchi

• Né le 12 novembre 1998 à Rimini, Italie.

- **174 départs en Grands Prix**, 229 en MotoGP.
- 12 victoires**, 6 en MotoGP.
- 42 podiums**, 18 en MotoGP.
- 13 pole positions**, 9 en MotoGP.

89 Jorge Martin

• Né le 29 janvier 1998

à Madrid, Espagne.

- **180 départs en Grands Prix**, 81 en MotoGP.
- **2 titres de champion du monde**, 1 en Moto3, 1 en MotoGP (2024).
- **18 victoires**, 8 en MotoGP.
- **60 podiums**, 32 en MotoGP.
- **41 pole positions**, 20 en MotoGP.



Face à un coéquipier comme Bezzecchi, Martin va devoir vite retrouver son niveau pour exister.

Depuis son retour en MotoGP en 2015, Aprilia a bâti son projet avec méthode. Le tournant intervient en 2022, lorsque la marque décide de s'engager en nom propre. Sous l'impulsion de Massimo Rivola, puis avec l'arrivée de Fabiano Sterlacchini à la direction technique, la RS-GP a gagné en maturité. Les défauts structurels – instabilité au freinage, tendance à la surchauffe, manque d'homogénéité sur les différents circuits – ont été peu à peu corrigés, tandis que le travail aérodynamique est devenu l'un des axes forts du développement. Sur la fin de saison 2025, Aprilia disposait enfin d'une moto capable de performer sur l'ensemble du calendrier. Privée très tôt de Jorge Martin, blessé avant même l'ouverture du championnat, l'équipe officielle a trouvé en Marco Bezzecchi un leader inattendu mais redoutablement efficace. En progression constante, l'Italien s'est imposé à trois reprises et a terminé troisième du championnat, installant Aprilia dans la lutte directe avec Ducati. Travailleur acharné, toujours lié à l'Académie VR46, Bezzecchi incarne aujourd'hui l'espoir le plus tangible de premier titre MotoGP pour la firme de Noale. À l'inverse, la situation de Jorge Martin reste l'un des grands points d'interrogation de la saison. Champion du monde 2024 avec Ducati, l'Espagnol sort d'un exercice 2025 catastrophique, marqué par les blessures, la perte de confiance et des

tensions contractuelles. N'ayant jamais réellement pu apprivoiser la RS-GP, il aborde 2026 dans une position fragile, tant physiquement que mentalement. Son avenir au-delà de cette saison semble déjà s'écrire ailleurs, ce qui complique encore son intégration sportive.

OBJECTIF EN 2026 : GAGNER CONTRE DUCATI

En soutien de l'équipe officielle, le team Trackhouse joue un rôle stratégique. Première structure américaine de l'ère moderne en MotoGP, l'équipe dirigée par Davide Brivio bénéficie d'une relation étroite avec Aprilia et de machines identiques à celles du team officiel. En 2025, Raul Fernandez a offert à Trackhouse sa première victoire, démontrant le potentiel du package de la RS-GP. Plus constant en fin de saison, l'Espagnol doit désormais confirmer pour assurer sa place sur la grille à long terme. Son coéquipier, Ai Ogura, champion du monde Moto2 2024, a vécu une première année contrastée en MotoGP. Brillant dès ses débuts avant d'être freiné par les blessures et le doute, le Japonais conserve néanmoins toute la confiance de son équipe. Unique représentant nippon en catégorie reine, il dispose désormais de l'expérience nécessaire



pour viser plus régulièrement le top 5. Derrière l'enthousiasme affiché, Aprilia sait que la marche finale reste haute. Battre Ducati exige une constance absolue, une gestion fine des pilotes et une fiabilité sans faille. Mais pour la première fois depuis son retour en classe reine, le constructeur de Noale n'avance plus dans l'ombre. En 2026, Aprilia n'attaque plus la saison pour surprendre : elle le fait pour gagner.



► TEAM APRILIA TRACKHOUSE

79 Ai Ogura

• Né le 26 janvier 2001 à Tokyo, Japon.

- 127 départs en Grands Prix, 18 en MotoGP.
- 6 victoires, 0 en MotoGP.
- 27 podiums, 0 en MotoGP.
- 6 pole positions, 0 en MotoGP.

25 Raul Fernandez

• Né le 23 octobre 2000 à Madrid, Espagne.

- 138 départs en Grands Prix, 78 en MotoGP.
- 11 victoires, 1 en MotoGP.
- 18 podiums, 2 en MotoGP.
- 13 pole positions, 0 en MotoGP.



Ai Ogura et Raul Fernandez seront là cette saison. Un team satellite capable de jouer les premiers rôles, voilà qui est précieux pour une usine.

HONDA

LE RETOUR D'UN GÉANT

Longtemps référence absolue de la catégorie reine, Honda sort progressivement de la crise qui l'avait reléguée en fond de grille. Dernière équipe du championnat en 2024 avec seulement 35 points inscrits, la structure officielle HRC a retrouvé en 2025 le chemin du podium.



► TEAM HONDA HRC CASTROL

36 Joan Mir

• Né le 1^{er} septembre 1997
à Palma de Majorque, Espagne.

- **176 départs en Grands Prix**, 121 en MotoGP.
- **2 titres de champion du monde**,
1 en MotoGP (2020), 1 en Moto3 (2017).
- **12 victoires**, 1 en MotoGP.
- **35 podiums**, 15 en MotoGP.
- **2 pole positions**, 0 en MotoGP.

10 Luca Marini

• Né le 10 août 1997 à Urbino, Italie.

- **182 départs en Grands Prix**, 94 en MotoGP.
- **6 victoires**, 0 en MotoGP.
- **17 podiums**, 2 en MotoGP.
- **7 pole positions**, 2 en MotoGP.





P lus qu'un simple rebond sportif, Honda vit une transformation culturelle. Pendant une décennie, de 2013 à 2023, le projet MotoGP du constructeur ailé a reposé presque exclusivement sur Marc Marquez. Son départ, après une succession de blessures et une saison blanche en 2020, a laissé un vide que la RC213V n'a jamais su combler. La saison 2024 a marqué le point le plus bas. Joan Mir et Luca Marini, livrés à une machine instable et dépassée techniquement, n'ont pu enrayer la chute. Face à l'urgence, Honda a accepté de rompre avec son modèle historique, jusque-là centré sur le Japon. L'arrivée de Romano Albesiano comme directeur technique a été le catalyseur du renouveau. Transfuge d'Aprilia, l'Italien a imposé une méthodologie européenne : mutualisation des données, travail approfondi sur le châssis, collaboration renforcée entre usine et équipes satellites. Le recrutement de Kurt Trieb au poste de motoriste et le retour d'Aleix Espargaro comme pilote d'essais ont complété cette refonte. Résultat : une moto plus puissante, plus lisible et enfin capable de rivaliser ponctuellement avec les marques européennes. En 2025, Honda a quitté la zone critique des concessions pour intégrer le rang C, signe tangible d'une progression réelle. Sur la piste, Joan Mir incarne ce renouveau. Champion du monde MotoGP en 2020, le Majorquin a traversé trois saisons de doutes et de chutes avant de décrocher en 2025 ses premiers podiums avec Honda,

au Japon puis en Malaisie. Soutenu par l'équipe technique historique de Marc Marquez, Mir a retrouvé confiance et lucidité. S'il pointe encore un déficit aérodynamique face à Ducati, Aprilia et KTM, il estime désormais que la base technique est saine. Pour 2026, son objectif est clair : transformer des coups d'éclat en résultats réguliers. À ses côtés, Luca Marini joue un rôle plus discret, mais essentiel. Pilote méthodique, l'Italien est devenu un pilier du développement. Arrivé chez Honda dans l'ombre de son frère Valentino Rossi, il a accepté de traverser la tempête sans jamais se démobiler. Sa contribution a été déterminante dans la sortie de crise. Toujours en quête de son premier podium avec le HRC, Marini aborde 2026 avec l'ambition d'installer Honda durablement dans le top 5.

VERS UN REGAIN DE CRÉDIBILITÉ

Indispensable au projet japonais, le team LCR Honda continue de jouer un rôle stratégique. Fidèle au constructeur depuis 2006, la structure de Lucio Cecchinello est devenue un laboratoire grandeur nature. En 2025, Johann Zarco a offert à Honda une victoire historique au Mans, confirmant son statut de leader technique et sportif. Prolongé jusqu'en 2027, le Français reste un référent précieux, même s'il sort d'une fin de saison éprouvante. Son engagement aux 8 Heures de Suzuka a pesé physiquement et mentalement, l'incitant à repenser entièrement son organisation pour 2026.

RC213V

Moteur : 4-cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau.
Cylindrée : 1 000 cm³.
Puissance : + de 270 chevaux.
Transmission : 6 vitesses.
Embrayage : multidisque à sec.
Châssis : double berceau en aluminium.
Réservoir d'essence : 22 litres.
Poids : 157 kg.

À ses côtés, Diogo Moreira symbolise l'avenir. Champion du monde Moto2 en titre, le Brésilien découvre la catégorie reine dans un contexte exigeant. Sans pression immédiate de résultats, sa mission sera d'apprendre, de marquer des points et de contribuer au développement d'une RC213V encore perfectible. Son arrivée marque aussi le retour du Brésil en MotoGP après pas loin de vingt ans d'absence. En 2026, Honda n'est pas encore redevenu une référence, mais le géant japonais a retrouvé l'essentiel : une direction, une méthode et une crédibilité. Après avoir touché le fond, le HRC peut de nouveau regarder vers l'avant. Le retour au sommet reste lointain, mais, pour la première fois depuis longtemps, il semble atteignable.



► TEAM HONDA LCR

5 Johann Zarco

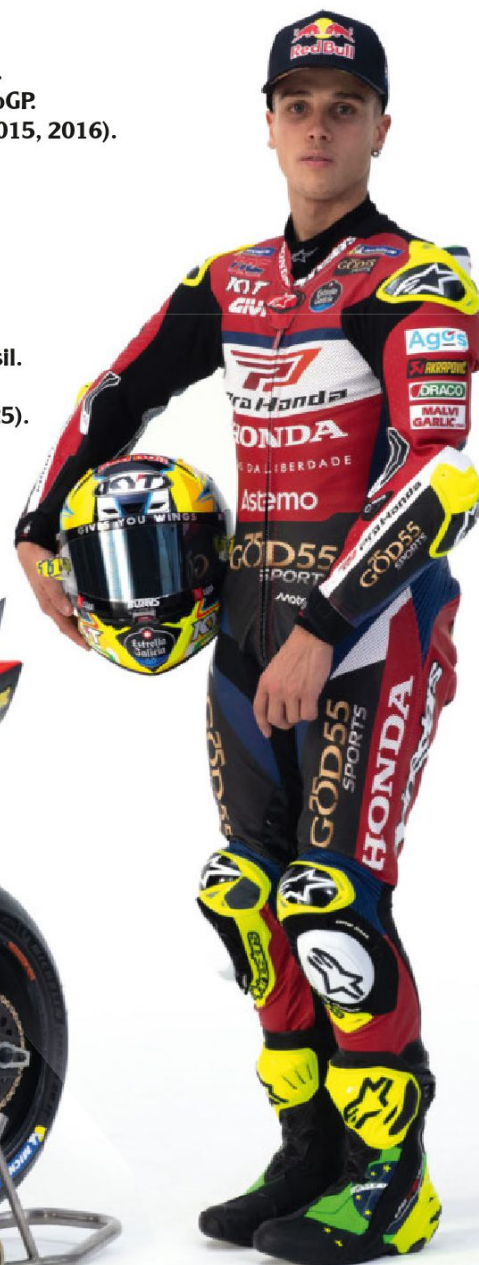
• Né le 16 juillet 1990 à Cannes, France.

- **304 départs en Grands Prix**, 144 en MotoGP.
- **2 titres de champion du monde** Moto2 (2015, 2016).
- **18 victoires**, 2 en MotoGP.
- **64 podiums**, 23 en MotoGP.
- **27 pole positions**, 8 en MotoGP.

11 Diogo Moreira

• Né le 24 avril 2004 à São Paulo, Brésil.

- **79 départs en Grands Prix**, 0 en MotoGP.
- **1 titre de champion du monde** Moto2 (2025).
- **5 victoires**, 0 en MotoGP.
- **13 podiums**, 0 en MotoGP.
- **9 pole positions**, 0 en MotoGP.



KTM

EN RECONSTRUCTION

Sauvée *in extremis* l'hiver dernier d'un effondrement financier, passée sous le contrôle de l'indien Bajaj, KTM doit désormais prouver que sa survie industrielle peut encore rimer avec performance au plus haut niveau.



► TEAM KTM RED BULL FACTORY

37 Pedro Acosta

• Né le 25 mai 2004 à Mazarrón, Espagne.

- 97 départs en Grands Prix, 41 en MotoGP.
- 2 titres de champion du monde, 1 en Moto3, 1 en Moto2.
- 16 victoires, 0 en MotoGP.
- 37 podiums, 10 en MotoGP.
- 6 pole positions, 1 en MotoGP.

33 Brad Binder

• Né le 11 août 1995 à Potchefstroom, Afrique du Sud.

- 259 départs en Grands Prix, 114 en MotoGP.
- 1 titre de champion du monde Moto3.
- 17 victoires, 2 en MotoGP.
- 46 podiums, 11 en MotoGP.
- 7 pole positions, 0 en MotoGP.



Cela fera bientôt quatre ans que la RC16 n'a plus gagné un Grand Prix. Le redressement judiciaire du groupe Pierer Mobility a laissé des traces profondes : arrêt brutal du développement, réorganisation du département course, départs stratégiques comme celui de Kurt Tribbe vers Honda, et perte de continuité technique. Dans ce contexte, Sebastian Risse et Wolfgang Felber tentent de stabiliser un organigramme fragilisé, tandis que Pit Beirer doit gérer l'urgence sportive sans compromettre l'avenir, déjà tourné vers la révolution réglementaire de 2027.

Sur la piste, Pedro Acosta et Brad Binder incarnent deux visages opposés, mais complémentaires, des difficultés actuelles de KTM. Arrivé comme un prodige capable de faire basculer la hiérarchie, Acosta n'a pas trouvé en 2025 la moto qui lui permettrait d'exprimer pleinement son talent. Rapide mais frustré par le manque de motricité de la RC16, inquiet pour l'avenir même du projet autrichien, l'Espagnol a traversé une première moitié de saison agitée avant de se recentrer sur l'essentiel : préserver son image et rester dans le jeu pour 2027. Quatrième du championnat, il reste la meilleure carte sportive de KTM, mais aussi la plus instable. En partance pour

Ducati, Acosta aimerait néanmoins remporter sa première victoire en MotoGP avant de quitter le constructeur autrichien. Longtemps pilier du projet KTM, Brad Binder a vécu en 2025 sa première année en MotoGP sans aucun podium à son crédit.

UNE SAISON DÉCISIVE POUR LA MARQUE AUTRICHIENNE

Dépassé par Acosta, en difficulté sur une moto devenue trop sensible, le Sud-Africain doit aujourd'hui se réinventer. L'arrivée de Phil Marron à ses côtés vise précisément à rompre une routine jugée contre-productive et à relancer un pilote dont la fidélité à la

► TEAM KTM RED BULL TECH3

23 Enea Bastianini

• Né le 30 décembre 1997 à Rimini, Italie.

- 212 départs en Grands Prix, 91 en MotoGP.
- 1 titre de champion du monde Moto2.
- 13 victoires, 7 en MotoGP.
- 51 podiums, 19 en MotoGP.
- 11 pole positions, 2 en MotoGP.



Enea Bastianini entame sa seconde année avec KTM, avec la volonté de continuer sa progression.

12 Maverick Viñales

• Né le 12 janvier 1995 à Figueres, Espagne.

- 262 départs en Grands Prix, 194 en MotoGP.
- 1 titre de champion du monde Moto3.
- 26 victoires, 10 en MotoGP.
- 75 podiums, 35 en MotoGP.
- 26 pole positions, 15 en MotoGP.



Il semble que Maverick Viñales ait déjà paraphé son contrat pour 2027, mais l'Espagnol va devoir performer dès cette saison.



RC16

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



Une moto racée pour quatre pilotes de talent, avec Acosta en chef de file.

Dans ce cadre, Maverick Viñales s'est imposé comme le leader naturel du clan Tech3. Malgré une saison 2025 tronquée par une blessure à l'épaule, l'Espagnol a démontré une capacité d'adaptation et une solidité mentale nouvelles. Pilote le plus performant de KTM l'an dernier, il croit au potentiel de la RC16 et mise sur les évolutions aérodynamiques développées cet hiver. L'arrivée de Jorge Lorenzo comme coach témoigne de son ambition intacte. À ses côtés, Enea Bastianini joue également gros. En difficulté avec une KTM qu'il n'a jamais réellement comprise, pénalisé par des qualifications défaillantes et une instabilité technique chronique, l'Italien sait que la saison 2026 sera décisive. Son potentiel reste intact, mais il ne pourra plus se contenter de remontées spectaculaires sans résultats probants. Plus que jamais, KTM se trouve à un tournant. Entre contraintes économiques, pression sportive et fuite probable de ses talents, la marque autrichienne n'a plus le luxe du temps. En 2026, il ne s'agira pas seulement de gagner à nouveau, mais de prouver que l'aventure MotoGP a encore un avenir à Mattighofen.

marque reste totale. Pour Binder, 2026 n'est plus seulement une saison de rebond : c'est un test de survie sportive. En soutien de l'équipe officielle, le team KTM Tech3 entame une nouvelle ère. Rachetée par un groupe d'investisseurs emmené par Günther Steiner, la structure créée par Hervé

Poncharal change de bannière sans bouleverser son fonctionnement immédiat. Cette transition intervient dans un contexte délicat, alors que la stabilité financière du constructeur autrichien n'est plus garantie à long terme. Pour l'heure, la mission reste sportive.

YAMAHA

PLACE AU V4

Pilier historique du MotoGP, Yamaha aborde la saison 2026 dans une position inhabituelle, celle d'un géant en reconstruction, contraint de rompre avec ses certitudes pour tenter de sortir d'une crise sportive qui s'étire depuis désormais quatre ans sans victoire.



► TEAM MONSTER ENERGY YAMAHA

20 Fabio Quartararo

Né le 20 avril 1999 à Nice, France.

- **200 départs en Grands Prix**, 133 en MotoGP.
- **1 titre de champion du monde** MotoGP.
- **12 victoires**, 11 en MotoGP.
- **36 podiums**, 32 en MotoGP.
- **24 pole positions**, 21 en MotoGP.

42 Alex Rins

Né le 8 décembre 1995 à Barcelone, Espagne.

- **233 départs en Grands Prix**, 145 en MotoGP.
- **18 victoires**, 6 en MotoGP.
- **58 podiums**, 18 en MotoGP.
- **17 pole positions**, 0 en MotoGP.



Sième l'an dernier du classement des équipes, le team officiel Yamaha n'a survécu que grâce aux exploits isolés de Fabio Quartararo, seul pilote capable de transcender une M1 dépassée techniquement. En coulisses, le constructeur japonais a pourtant engagé une véritable révolution. Le départ de Lin Jarvis, remplacé par Paolo Pavesio, le renforcement de la base européenne sous l'impulsion de Massimo Bartolini et surtout l'abandon historique du quatre-cylindres en ligne au profit d'un V4 entièrement nouveau marquent un tournant stratégique majeur. L'arrivée d'Andrea Dovizioso comme pilote d'essais et conseiller performance illustre cette volonté de combler le fossé technique avec Ducati et Aprilia. Sur la piste, Fabio Quartararo reste la pierre angulaire du projet. Champion du monde en 2021, le Français sort de trois saisons de frustration, malgré une vitesse intacte et une capacité unique à maximiser un package limité. En 2025, ses pole positions, ses podiums en sprint et sa domination avortée à Silverstone ont rappelé son statut de talent majeur. Mais à bientôt 27 ans, Quartararo n'a plus la patience de l'attente. La nouvelle Yamaha V4 représente pour lui autant un espoir qu'un pari risqué. S'adapter à une architecture moteur inédite

tout en exigeant des résultats immédiats place le Niçois dans une position délicate, d'autant qu'il a d'ores et déjà décidé de quitter Yamaha en fin d'année. De l'autre côté du garage, Alex Rins joue sa survie sportive. Handicapé par une lourde blessure depuis 2023 et jamais réellement à l'aise avec la M1, l'Espagnol a traversé deux saisons anonymes. Pourtant, ses premiers retours sur le prototype V4 sont encourageants. Plus en phase avec son style, plus naturel à piloter selon lui, ce nouveau projet pourrait lui offrir une seconde chance. Les responsables Yamaha continuent de lui accorder leur confiance, conscients que son expérience reste précieuse.

UNE SAISON QUI SERA CELLE DE LA VÉRITÉ

Le renouveau de la marque passe aussi par son équipe satellite, le team Pramac dont le passage chez le constructeur japonais en 2025 s'est avéré quelque peu douloureux. Championne du monde l'année précédente avec Ducati, la structure de Paolo Campinoti a terminé dernière du classement par équipes, prisonnière des limites de la M1. Pour rebondir, Pramac mise sur la stabilité et sur un coup de projecteur majeur : l'arrivée



de Toprak Razgatlioglu. Aux côtés de Jack Miller, reconduit pour son expérience avec les machines à moteur V4, le triple champion du monde Superbike n'aura pas la partie facile. Très attendu, le Turc aborde le MotoGP avec humilité et méthode, conscient de l'ampleur de l'apprentissage. Ses premiers essais ont pourtant impressionné, au point d'en faire déjà l'un des symboles du renouveau espéré. Soutenu comme un pilote officiel, Razgatlioglu doit grandir avec le V4, dans une logique de progression étalée jusqu'en 2027. Plus qu'une simple saison de transition, 2026 sera pour Yamaha une année de vérité. La marque japonaise n'a plus le droit à l'erreur.



YAMAHA YZR M1

Moteur : 4 cylindres en V, 4-temps, alimenté par injection, double arbre à cames en tête, 5 soupapes par cylindre, refroidi par eau. **Cylindrée :** 1 000 cm³. **Puissance :** + de 270 chevaux. **Transmission :** 6 vitesses. **Embrayage :** multidisque à sec. **Châssis :** type Deltabox en aluminium. **Réservoir d'essence :** 22 litres. **Poids :** 157 kg.

Toprak Razgatlioglu (à gauche) va faire ses classes aux côtés d'un pilote d'expérience, Jack Miller. Un tandem qui annonce du spectacle sur la piste, et en dehors.

▶ TEAM PRIMA PRAMAC YAMAHA

43 Jack Miller

Né le 18 janvier 1995 à Townsville, Australie.

- 254 départs en Grands Prix, 199 en MotoGP.
- 10 victoires, 4 en MotoGP.
- 33 podiums, 23 en MotoGP.
- 10 pole positions, 2 en MotoGP.

07 Toprak Razgatlioglu

Né le 16 octobre 1996 à Alanya, Turquie.

- 0 départ en Grands Prix.
- 3 titres de champion du monde Superbike.



MOTO2

GOLIATH REPREND DES FORCES

Toutes les moto2 utilisent des moteurs Triumph identiques, mais elles diffèrent selon les châssis employés. Mise sous pression par Boscoscuro en 2024, Kalex a inversé la tendance et sera encore plus largement représentée sur la grille en 2026 en équipant 20 des 28 pilotes.

Par Daryl Ramadier. Photos Gold and Goose.

Le championnat du monde Moto2 souffle déjà sa 17^e bougie en 2026. Bientôt la majorité ! Les années passent, mais la philosophie de la catégorie lancée en 2010 n'oscille guère : les pilotes auront à nouveau les mêmes moteurs Triumph, des pneumatiques Pirelli et des boîtiers de contrôle électronique Marelli (ECU). Au rang des (petites) modifications techniques : les restrictions aérodynamiques se durcissent légèrement, histoire d'empêcher les machines de dévier vers ce qui se fait en MotoGP. Les engins dérivés de la Honda CBR600RR (2010-2018) ont fait place aux Triumph trois-cylindres en ligne de 765 cm³ en 2019. Le groupe motopropulseur issu de la Street

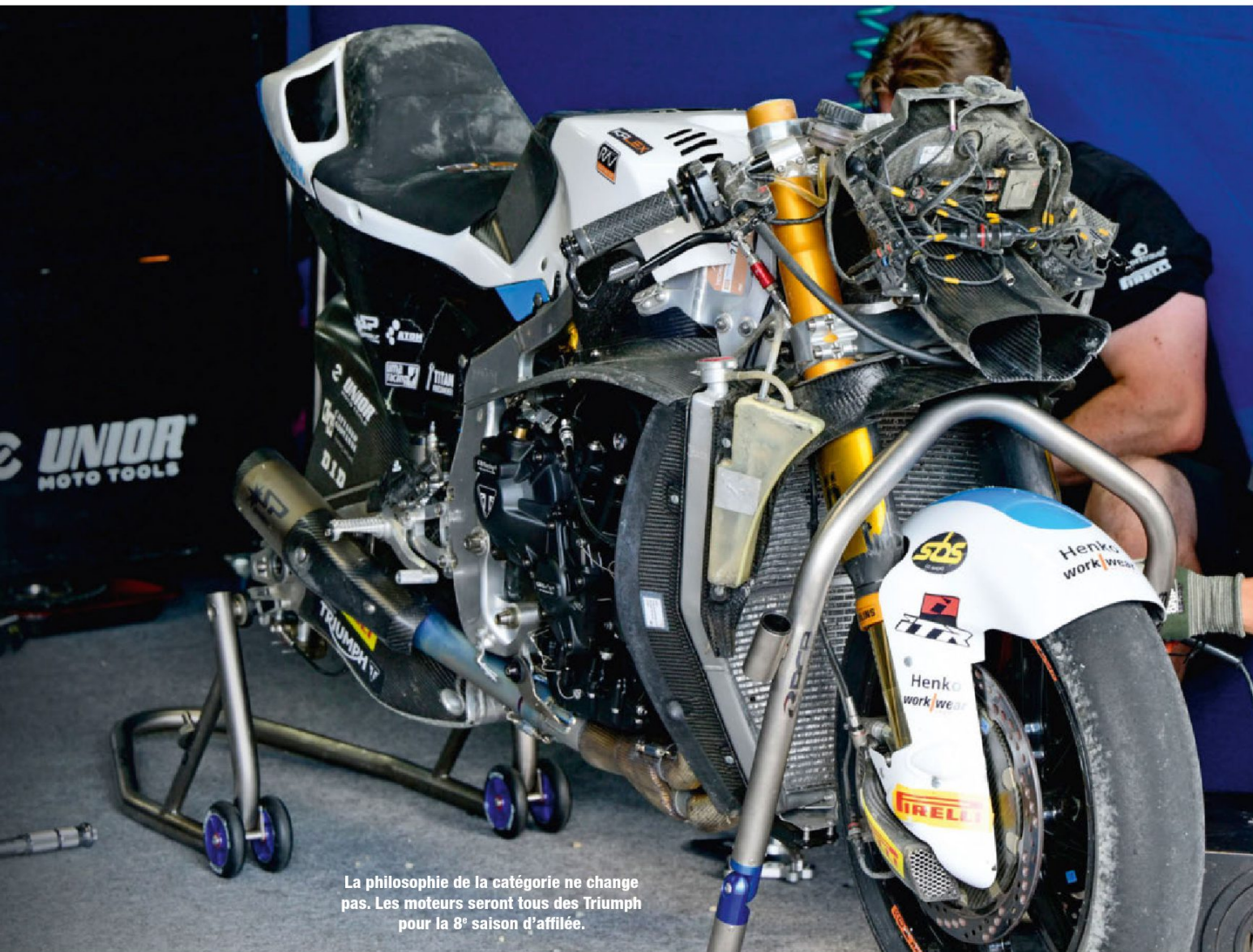
Triple RS développe près de 140 chevaux et dépasse les 300 km/h selon les circuits. Le poids minimal de 217 kilos (moto et pilote) reste le même cette année. Ce qui ne change pas non plus, c'est la tendance à aller de plus en plus vite. La saison 2024 avait déjà atteint des sommets, mais le peloton a fait encore mieux en 2025 : les records des 22 circuits visités ont tous été battus. Les moto2 roulent parfois même plus vite que les MotoGP des années 2000.

BOSCOSCURO A ÉPATÉ...

Si les moteurs sont tous les mêmes, les 14 équipes sont libres de choisir le châssis avec lequel elles roulent. Il fut un temps où citer le ombre de constructeurs

avoisinait la dizaine, mais depuis 2022, ils ne sont plus que trois à s'engager. Longtemps dominatrice, l'entreprise allemande Kalex (204 victoires dont 46 d'affilée entre 2020 et 2022) a vu son hégémonie être remise en question en 2024. Le responsable s'appelle Luca Boscoscuro, dont la marque italienne porte le nom après s'être appelée Speed Up. Redoutable par l'exploitation du pneu arrière qu'il propose, le châssis Boscoscuro avait auparavant une fenêtre de fonctionnement relativement étroite, permettant des coups d'éclat ici et là, mais pécant en termes de régularité. Des progrès techniques ont finalement permis de meilleurs freinages, aidant Ai Ogura à devenir champion du monde en 2024.

“ NOUS N'ENVISAGEONS ABSOLUMENT PAS DE RÉDUIRE LES CATÉGORIES MOTO2 ET MOTO3, OU QUE LES COURSES N'AIENT PAS LIEU DURANT LES WEEK-ENDS DE MOTOGP. ”



La philosophie de la catégorie ne change pas. Les moteurs seront tous des Triumph pour la 8^e saison d'affilée.

18
des 28 pilotes
de la catégorie ont
déjà remporté un
Grand Prix en carrière,
dont 12 en Moto2.



Les moto2 sont plus rapides que jamais : les records des 22 circuits ont été battus en 2025!

Boscoscuro sifflait alors la fin de 11 années de domination Kalex. Cela a inspiré d'autres équipes, le nombre de châssis italien passant de 4 à 8 en 2025.

... MAIS KALEX S'EST REBIFFÉE

Parties en reconquête, les troupes de Kalex ont parfaitement répliqué en dominant la saison passée : 17 victoires sur 22 Grands Prix, et les quatre premières places du championnat des pilotes. Le team QJMOTOR-Frinsa-MSi change de fournisseur et passe en Kalex pour 2026, ce qui augmente le nombre de châssis

allemands (20) et diminue celui de Boscoscuro (6). D'où viennent les deux restants ? De Forward, qui aligne deux montures pour sa propre équipe, et sans trop de succès jusqu'à présent (28 points marqués l'an dernier). Des progrès techniques ont été réalisés durant l'hiver, annonce le team de Giovanni Cuzari. Assez pour être au niveau des deux marques rivales ? Reste que sur le papier, Kalex n'a pas seulement l'avantage numérique : on y trouve aussi la quasi-totalité des candidats au titre (Manuel Gonzalez, Barry Baltus, Daniel Holgado...), la seule exception étant Aron Canet sur Boscoscuro. ■

Palmarès Moto2



	Pilote	Constructeur
2025	D. Moreira (Kalex)	Kalex (13)
2024	A. Ogura (Boscoscuro)	Kalex (12)
2023	P. Acosta (Kalex)	Kalex (11)
2022	A. Fernandez (Kalex)	Kalex (10)
2021	R. Gardner (Kalex)	Kalex (9)
2020	E. Bastianini (Kalex)	Kalex (8)
2019	A. Marquez (Kalex)	Kalex (7)
2018	F. Bagnaia (Kalex)	Kalex (6)
2017	F. Morbidelli (Kalex)	Kalex (5)
2016	J. Zarco (Kalex)	Kalex (4)
2015	J. Zarco (Kalex)	Kalex (3)
2014	T. Rabat (Kalex)	Kalex (2)
2013	P. Espargaro (Kalex)	Kalex (1)
2012	M. Marquez (Suter)	Suter (3)
2011	S. Bradl (Kalex)	Suter (2)
2010	T. Elias (Moriwaki)	Suter (1)

MOTO2

LES PILOTES

La catégorie intermédiaire sera une nouvelle fois très disputée, forte d'un plateau pilotes de grande qualité.

Par Daryl Ramadier. Photos MotoGP.com et Gold and Goose.



N° 3 Sergio Garcia



Nationalité : espagnole.

Âge : 23 ans (né le 22 mars 2003).

Taille/poids : 1,67 m/60 kg.

Châssis : Kalex.

Team : ITALJET Gresini Moto2.

Débuts en GP : 2019 (Moto2 : 2023).

Palmarès : vice-champion du monde Moto3 en 2022, le Valencien s'est longtemps battu pour le titre Moto2 en 2024 avant d'échouer au 4^e rang. Décevant puis écarté par QJMOTOR-FRINSA-MSi courant 2025, il a retrouvé un guidon... et a une revanche à prendre.

N° 7 Barry Baltus



Nationalité : belge.

Âge : 21 ans (né le 3 mai 2004).

Taille/poids : 1,78 m/69 kg.

Châssis : Kalex.

Team : REDS Fantic Racing.

Débuts en GP : 2020 (Moto2 : 2021).

Palmarès : seul pilote belge en GP, Baltus a « explosé » en rejoignant Fantic en 2025 après plusieurs saisons d'apprentissage ailleurs. Il compte sept podiums, occupe la 3^e place du championnat et a un potentiel à entériner pour pousser la porte du MotoGP en 2027.

N° 4 Ivan Ortola



Nationalité : espagnole.

Âge : 21 ans (né le 4 août 2004).

Taille/poids : 1,80 m/60 kg.

Châssis : Boscoscuro.

Team : QJMOTOR-FRINSA-MSi.

Débuts en GP : 2022 (Moto2 : 2025).

Palmarès : vainqueur de 4 courses en Moto3, Ortola a fait des débuts intéressants en Moto2 l'an dernier. L'Espagnol est devenu un habitué des points et a même fini par décrocher un podium. Pourquoi pas d'autres en 2026 ?

N° 9 Jorge Navarro



Nationalité : espagnole

Âge : 30 ans (né le 3 février 1996).

Taille/poids : 1,73 m/64 kg.

Châssis : Forward.

Team : Forward Factory Team.

Débuts en GP : 2012 (Moto2 : 2017).

Palmarès : le Valencien était parti pour une reconversion en Supersport après plusieurs saisons en Moto3 (2 victoires) et Moto2. De retour dans la catégorie à travers le projet Forward, il n'a pris que 3 points l'an dernier. Peut mieux faire, doit mieux faire.

2026



N° 11 Alex Escrig



Nationalité: espagnole.
Âge: 22 ans (né le 21 février 2004).
Taille/poids: 1,84 m/69 kg.
Châssis: Forward.
Team: Forward Factory Team.
Débuts en GP: 2022.
Palmarès: le Valencien est entré en mondial grâce à ses résultats en championnat d'Europe Moto2 (3^e en 2022), en plus

d'une saison en MotoE. Son potentiel reste à confirmer, mais sa fin d'année 2025 a surpris avec trois GP de suite dans les points.

N° 12 Filip Salac



Nationalité: tchèque.
Âge: 24 ans (né le 12 décembre 2001).
Taille/poids: 1,72 m/66 kg.
Châssis: Kalex.
Team: OnlyFans American Racing Team.
Débuts en GP: 2018 (Moto2: 2022).
Palmarès: comme à l'époque de la Moto3, l'actuel seul pilote tchèque en GP a fait des coups d'éclat en Moto2 (trois podiums en quatre saisons), sans conclure sur le long terme. On le trouve fréquemment autour du top 10.

N° 13 Celestino Vietti



Nationalité: italienne.
Âge: 24 ans (né le 13 octobre 2001).
Taille/poids: 1,72 m/65 kg.
Châssis: Boscocuro.
Team: SpeedRS Team.
Débuts en GP: 2018 (Moto2: 2021).
Palmarès: 7^e en 2022, 2024 et 2025, l'élève de la VR46 Riders Academy a gagné au moins un GP lors des quatre dernières saisons.

La vitesse est là et Vietti peut espérer mieux au championnat en effaçant les quelques GP où il passe à côté, y laissant de gros points.

N° 14 Tony Arbolino



Nationalité: italienne.
Âge: 25 ans (né le 3 août 2000).
Taille/poids: 1,71 m/59 kg.
Châssis: Kalex.
Team: REDS Fantic Racing.
Débuts en GP: 2017 (Moto2: 2021).
Palmarès: vice-champion du monde Moto3 en 2020 et Moto2 en 2023, l'Italien n'est plus que l'ombre de lui-même depuis deux ans (19^e

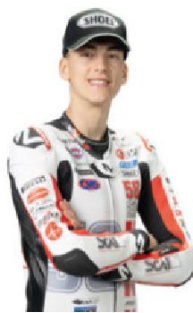
du général en 2025). Il va connaître une troisième équipe différente en trois saisons et a besoin de relancer sa carrière.

N° 16 Joe Roberts



Nationalité : américaine.
Âge : 28 ans (né le 16 juin 1997).
Taille/poids : 1,80 m/68 kg.
Châssis : Kalex.
Team : OnlyFans American Racing Team.
Débuts en GP : 2017.
Palmarès : si la régularité lui fait généralement défaut pour jouer le titre, le Californien est capable de coups d'éclat (trois victoires, neuf podiums) et assume depuis plusieurs années le rôle de seul représentant des États-Unis en GP.

N° 32 Luca Lunetta



Nationalité : italienne.
Âge : 19 ans (né le 27 mai 2006).
Taille/poids : 1,77 m/62 kg.
Châssis : SpeedRS Team.
Team : Boscoscuro.
Débuts en GP : 2022 (Moto2 : 2026).
Palmarès : vice-champion JuniorGP 2023, le Romain a rapidement progressé vers le top 10 du mondial Moto3. Quatre podiums en deux ans et son statut de n°1 italien de la catégorie lui permettent d'accéder à l'échelon supérieur.

N° 17 Daniel Muñoz



Nationalité : espagnole.
Âge : 19 ans (né le 28 avril 2006).
Taille/poids : 1,76 m/67 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Italtrans Racing Team.
Débuts en GP : 2024.
Palmarès : champion d'Europe Superstock 600 en 2023, Muñoz a d'abord eu du mal en Moto2. Mais des remplacements chez Red Bull KTM Ajo en 2025 lui ont permis de se distinguer (un podium, 37 points marqués) et de gagner une place de titulaire.

N° 36 Angel Piqueras



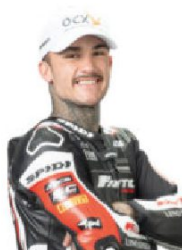
Nationalité : espagnole.
Âge : 19 ans (né le 1^{er} décembre 2006).
Taille/poids : 1,70 m/59 kg.
Châssis : Boscoscuro.
Team : QJMOTOR-FRINSA-MSi.
Débuts en GP : 2024 (Moto2 : 2026).
Palmarès : champion du JuniorGP et de la Red Bull MotoGP Rookies Cup en 2023, 9^e (1^{er} rookie) du mondial Moto3 en 2024, vice-champion en 2025, le jeune Espagnol poursuit sa rapide ascension. Il sera l'un des débutants à surveiller.

N° 18 Manuel Gonzalez



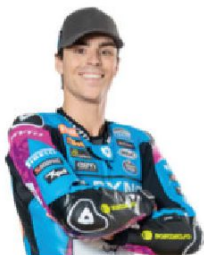
Nationalité : espagnole.
Âge : 23 ans (né le 4 août 2002).
Taille/poids : 1,71 m/67 kg.
Châssis : Kalex.
Team : LIQUI MOLY Dynavolt Intact GP.
Débuts en GP : 2021.
Palmarès : le champion du monde Supersport 300 (2019) progresse depuis son arrivée en Moto2 (16^e en 2022, 8^e en 2023, 3^e en 2024, 2^e l'an dernier. Diogo Moreira lui a ravi le titre dans le sprint final l'an dernier, et le Madrilène n'a qu'un but : succéder au Brésilien !

N° 44 Aron Canet



Nationalité : espagnole.
Âge : 26 ans (né le 30 septembre 1999).
Taille/poids : 1,69 m/62 kg.
Châssis : Boscoscuro.
Team : ELF MarcVDS Racing Team.
Débuts en GP : 2016 (Moto2 : 2020).
Palmarès : vice-champion du monde Moto3 en 2019 et Moto2 en 2024, classé 4^e l'an dernier, Canet a la vitesse et l'expérience. Et une motivation : être titré pour montrer qu'il méritait d'aller en MotoGP, catégorie sur laquelle il a fait une croix.

N° 21 Alonso Lopez



Nationalité : espagnole.
Âge : 24 ans (né le 21 décembre 2001).
Taille/poids : 1,81 m/70 kg.
Châssis : Kalex.
Team : ITALJET Gresini Moto2.
Débuts en GP : 2018 (Moto2 : 2021).
Palmarès : arrivé en mondial Moto2 en 2022, Lopez s'est révélé avec 10 podiums, dont 2 victoires, et la 7^e place du championnat 2023.

Il a fait un peu mieux en 2024 (6^e, une victoire), mais s'est manqué l'an dernier (18^e). Il rejoint un nouveau team pour rebondir.

N° 53 Deniz Öncü



Nationalité : turque.
Âge : 22 ans (né le 26 juillet 2003).
Taille/poids : 1,72 m/62 kg.
Châssis : Boscoscuro.
Team : ELF MarcVDS Racing Team.
Débuts en GP : 2019 (Moto2 : 2024).
Palmarès : l'espoir de la moto turque s'est fait remarquer lors de sa première année en Moto2 (un podium en 2024), puis a décroché 2 victoires l'an dernier. Une blessure a mis un terme prématuré à sa saison, mais son CV en fait un outsider de la catégorie.

N° 28 Izan Guevara



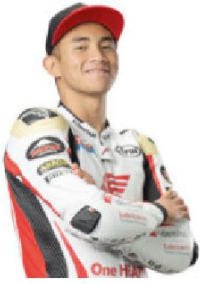
Nationalité : espagnole.
Âge : 21 ans (né le 28 juin 2004).
Taille/poids : 1,73 m/54 kg.
Châssis : Boscoscuro.
Team : BLU CRU Pramac Yamaha Moto2.
Débuts en GP : 2021 (Moto2 : 2023).
Palmarès : champion du monde Moto3 2022, la pépite espagnole a longtemps souffert en Moto2 (22^e en 2023, 17^e en 2024). Le déclin s'est produit en 2025 avec une victoire, 11 GP dans le top 10 et des progrès au championnat (11^e). Affaire à suivre !

N° 54 Alberto Ferrandez



Nationalité : espagnole.
Âge : 18 ans (né le 2 septembre 2007).
Taille/poids : 1,81 m/59 kg.
Châssis : Boscoscuro.
Team : BLU CRU Pramac Yamaha Moto2.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : champion d'Italie pré-Moto3 2021, le jeune Espagnol s'est ensuite fait remarquer en terminant 4^e des championnats d'Europe Moto2 2024 et 2025. Yamaha tente un pari, en espérant avoir déniché une nouvelle pépite.

N° 64 Mario Suryo Aji



Nationalité : indonésienne.
Âge : 22 ans (né le 16 mars 2004).
Taille/poids : 1,73 m/72 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Idemitsu Honda Team Asia.
Débuts en GP : 2021 (Moto2 : 2024).
Palmarès : blessé en 2025 (seulement 10 GP disputés), Aji a quand même doublé son nombre de points en une saison, mais les valeurs restent faibles : 4 unités en 2024, 8 l'an dernier pour le seul représentant de l'Indonésie en Moto2.

N° 84 Zonta Van Den Goorbergh



Nationalité : néerlandaise.
Âge : 20 ans (né le 1^{er} décembre 2005).
Taille/poids : 1,82 m/65 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Momoven Idrofoglia RW Racing Team.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : promu en Moto2 à 16 ans, le fils de Jurgen Van Den Goorbergh approche sa cinquième saison. Elle doit être celle de la révélation, le Néerlandais ne comptant que trois top 10 en quatre ans.

N° 71 Ayumu Sasaki



Nationalité : japonaise.
Âge : 25 ans (né le 4 octobre 2000).
Taille/poids : 1,64 m/62 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Momoven Idrofoglia RW Racing Team.
Débuts en GP : 2016 (Moto2 : 2024).
Palmarès : vice-champion du monde Moto3 en 2023, « Crazy Boy » n'a pas encore performé en Moto2 malgré quelques avancées (7 points en 2024, 24 en 2025). Troisième et dernière chance pour le Japonais ?

N° 95 Collin Veijer



Nationalité : néerlandaise.
Âge : 21 ans (né le 19 février 2005.)
Taille/poids : 1,78 m/62 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Red Bull KTM Ajo.
Débuts en GP : 2023 (Moto2 : 2025).
Palmarès : troisième du mondial Moto3 en 2024, le nouvel espoir de la moto néerlandaise a vite appris les rudiments de la classe Moto2. Il a fini sa première année en candidat occasionnel au top 5 (avec un podium) et devrait continuer à progresser.

N° 72 Taiyo Furusato



Nationalité : japonaise.
Âge : 20 ans (né le 12 juillet 2005).
Taille/poids : 1,62 m/57 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Idemitsu Honda Team Asia.
Débuts en GP : 2022 (Moto2 : 2026).
Palmarès : le vainqueur de l'Asia Talent Cup 2021 s'est converti en meilleur Japonais de la catégorie Moto3. Huitième du

championnat avec une première victoire et cinq podiums l'an dernier, le poulain d'Hiroshi Aoyama a gagné sa promotion en Moto2.

N° 96 Daniel Holgado



Nationalité : espagnole.
Âge : 20 ans (né le 27 avril 2005).
Taille/poids : 1,67 m/59 kg.
Châssis : Kalex.
Team : CFMOTO Aspar Team.
Débuts en GP : 2021 (Moto2 : 2025).
Palmarès : vice-champion du monde Moto3 en 2024, Holgado a épaté la galerie en terminant 6^e et 1^{er} rookie à ses débuts en Moto2 l'an dernier. Ses deux victoires et cinq podiums sur les 10 derniers GP en font clairement l'un des hommes à suivre de très près !

N° 80 David Alonso



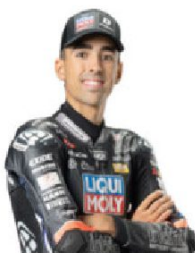
Nationalité : colombienne.
Âge : 19 ans (né le 25 avril 2006).
Taille/poids : 1,62 m/55 kg.
Châssis : Kalex.
Team : CFMOTO Aspar Team.
Débuts en GP : 2021 (Moto2 : 2025).
Palmarès : champion du monde Moto3 en 2024, le Colombien – né en Espagne – a trouvé le mode d'emploi de la classe Moto2 courant 2025, finissant 9^e avec une victoire et cinq podiums. Combien de temps avant de jouer le titre ? Son évolution sera scrutée de près.

N° 98 José Antonio Rueda



Nationalité : espagnole.
Âge : 20 ans (né le 29 octobre 2005).
Taille/poids : 1,69 m/58 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Red Bull KTM Ajo.
Débuts en GP : 2023 (Moto2 : 2026).
Palmarès : champion du monde Junior en 2022, l'Andalou a mis trois ans à remporter le mondial Moto3 (2025) avec une domination telle qu'il a été sacré à quatre GP du terme. Un candidat naturel au titre de meilleur débutant en Moto2.

N° 81 Senna Agius



Nationalité : australienne.
Âge : 20 ans (né le 9 juin 2005).
Taille/poids : 1,79 m/68 kg.
Châssis : Kalex.
Team : LIQUI MOLY Dynavolt Intact GP.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : il a été promu sur la scène internationale grâce à son titre de champion d'Europe Moto2 en 2023. Il progresse continuellement et a gagné ses deux premiers GP l'an dernier. La vitesse est là, une meilleure régularité fera de lui un outsider pour le titre.

N° 99 Adrian Huertas



Nationalité : espagnole.
Âge : 22 ans (né le 21 août 2003).
Taille/poids : 1,71 m/65 kg.
Châssis : Kalex.
Team : Italtrans Racing Team.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : champion du monde Supersport 300 avec Kawasaki (2021) et Supersport avec Ducati (2024), le Madrilène a connu une adaptation difficile au Moto2 (21^e en 2025), mais avec des avancées vers le top 10 en fin de saison.

MOTO3

L'EMPIRE ORANGE

KTM a étendu sa domination sur la catégorie Moto3 en 2025, et il n'y a aucune raison que cela change cette année. Le développement technique reste restreint avant la métamorphose prévue en 2028.

Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.



Voilà bientôt neuf ans que le championnat du monde Moto3 repose exclusivement sur deux marques : KTM et Honda, auparavant opposées à Mahindra jusqu'à fin 2017. Les classements des dernières saisons laissaient pourtant apparaître d'autres appellations – Husqvarna, GasGas ou encore CFMOTO –, mais l'ensemble de ces machines provenait en réalité des usines de Pierer Mobility AG. Confronté à une crise économique, le groupe autrichien a recentré ses activités sportives autour du nom KTM en 2025. La stratégie ne s'est pas limitée à la catégorie Moto3, étant aussi adoptée en MotoGP (l'équipe GasGas Tech3 est devenue KTM Tech3) ou en rallye-raid. Certains teams sont toujours engagés avec des noms d'autres fabricants – le CFMOTO Aspar Team, par exemple –, mais derrière ces deals commerciaux, ce sont bien des KTM qui sont confiées aux pilotes. Le match à deux avec le HRC se poursuit donc en 2026.

LES KTM ULTRA FAVORITES

Piquée par le titre de Jaume Masia et Honda en 2023, l'entreprise de Mattighofen a repris le dessus en faisant évoluer sa RC250GP en 2024 (nouveau moteur, suspensions WP retravaillées), alors que la dernière homologation datait de 2020. L'empire

orange a ainsi reconquis la couronne avec le pilote CFMOTO David Alonso, puis étendu sa domination en 2025. Le nouveau champion José Antonio Rueda s'est affirmé en leader des troupes KTM, qui ont remporté 20 des 22 Grands Prix de la saison, et verrouillé les six premières places du championnat. La Honda NSF250RW est un peu moins compétitive, et, sur le papier, les favoris sont quasiment tous sur des KTM en 2026 – Maximo Quiles, Alvaro Carpe ou David Muñoz, entre autres noms importants. La moto autrichienne sera d'ailleurs toujours majoritaire sur la grille (16 KTM contre 10 Honda). Et la restriction des évolutions techniques laisse peu de place à un bouleversement dans la hiérarchie.

EN ATTENDANT YAMAHA

La catégorie ne change en effet pas ses standards techniques en 2026. Les machines restent des monocylindres 4-temps de 250 cm³ et 60 chevaux, avec un poids



1 26 machines dont 16 KTM : le clan orange reste majoritaire sur la grille, et favori dans la course au titre. **2** Honda tente de résister et met parfois en déroute les KTM, en particulier avec l'équipe Leopard.

minimal (moto et pilote) établi à 152 kg, et... un développement des moteurs toujours gelé ! Entrée en vigueur en 2024, la mesure a été prolongée jusqu'à 2027. Si quelques améliorations peuvent être trouvées ici et là, il n'y aura vraisemblablement pas de

13

nationalités sont au départ de la saison 2026, contre 10 l'an dernier. La grille perd la Suisse (Noah Dettwiler) et la Thaïlande (Tatchakorn Buasri) mais accueille l'Autriche (Leo Rammerstorfer), la Finlande (Rico Salmela), l'Indonésie (Veda Pratama), l'Irlande (Casey O'Gorman) et la Malaisie (Hakim Danish)



révolution majeure avant 2028. La compétition devrait alors devenir monarque, comme c'est le cas en Moto2. Et même de manière plus prononcée, puisque les châssis devraient eux aussi être fournis par un seul constructeur. Yamaha est en pole position pour être l'heureuse élue, proposant aux concurrents des moteurs d'environ 700 cm³ inspirés de la R7.

« Il faut tenir compte des nouvelles limites d'âge [plus élevées] et de la taille que les enfants atteignent de nos jours », justifie le directeur sportif du MotoGP, Carlos Ezpeleta. Il espère aussi que l'accroissement de la cylindrée permettra de diminuer l'écart entre Moto3 et Moto2. La réduction des coûts est l'une des autres raisons de cette métamorphose à venir. ■

Palmarès Moto3



	Pilote	Constructeur
2025	J. A. Rueda (KTM)	KTM (7)
2024	D. Alonso (CFMoto)	CFMOTO (1)
2023	J. Masia (Honda)	KTM (6)
2022	I. Guevara (GasGas)	GasGas (1)
2021	P. Acosta (KTM)	KTM (5)
2020	A. Arenas (KTM)	Honda (5)
2019	L. Dalla Porta (Honda)	Honda (4)
2018	J. Martin (Honda)	Honda (3)
2017	J. Mir (Honda)	Honda (2)
2016	B. Binder (KTM)	KTM (4)
2015	D. Kent (Honda)	Honda (1)
2014	A. Marquez (Honda)	KTM (3)
2013	M. Viñales (KTM)	KTM (2)
2012	S. Cortese (KTM)	KTM (1)





MOTO3

LES PILOTES 2026

On attend une nouvelle fois beaucoup en termes d'intensité, de spectacle, d'attaque, de la part de tous ces acteurs de la classe Moto3. Une chose est sûre, il n'y aura pas de prisonniers.

Par Daryl Ramadier. Photos motogp.com et Gold and Goose.

N° 5 Leo Rammerstorfer



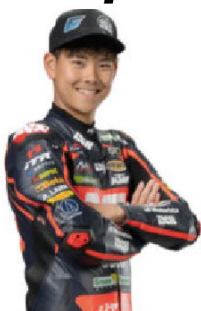
Nationalité : autrichienne.
Âge : 21 ans (né le 13 août 2004).
Taille/poids : 1,70 m/62 kg.
Moto : Honda.
Team : SIC58 Squadra Corse.
Débuts en GP : 2026.
Palmarès : nouveau représentant de l'Autriche en GP en 2026, Leo n'a décroché aucun podium en GP en 2026, Leo n'a décroché aucun podium en GP en 2026, Leo n'a décroché aucun podium en GP en 2026 (meilleur résultat: 4^e) et prend ici la place de Noah Dettwiler, prévu chez SIC58 Squadra Corse avant son accident à Sepang.

N° 8 Eddie O'Shea



Nationalité : britannique.
Âge : 19 ans (né le 25 septembre 2006).
Taille/poids : 1,70 m/55 kg.
Moto : Honda.
Team : GRYD-MLav Racing.
Débuts en GP : 2024.
Palmarès : la première année complète de l'Anglais a été moins bonne qu'espéré (3 points marqués), mais il pourra continuer à avancer dans cette équipe destinée à soutenir les jeunes Britanniques.

N° 6 Ryusei Yamanaka



Nationalité : japonaise.
Âge : 24 ans (né le 6 novembre 2001).
Taille/poids : 1,70 m/57 kg.
Moto : KTM.
Team : FRINSA-MT Helmets-MSI.
Débuts en GP : 2019.
Palmarès : le Japonais a encore progressé en 2025 (9^e du championnat, 2 podiums) et cherche désormais sa première victoire. Avec 115 départs au compteur, il est l'un des plus expérimentés de la catégorie.

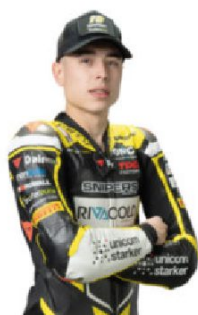
N° 9 Veda Pratama



Nationalité : indonésienne.
Âge : 17 ans (né le 23 novembre 2008).
Taille/poids : 1,66 m/56 kg.
Moto : Honda.
Team : Honda Team Asia.
Débuts en GP : 2026.
Palmarès : et si c'était lui, le premier grand talent de la moto indonésienne? Vainqueur de l'Asia Talent Cup 2023, vice-champion de la Red Bull MotoGP Rookies Cup 2025 et 10^e du JuniorGP, Pratama fait des débuts attendus en GP et Honda a déjà l'œil sur lui.



N° 10 Nicola Carraro



Nationalité : italienne.
Âge : 23 ans (né le 21 mai 2002).
Taille/poids : 1,68 m/62 kg.
Moto : Honda.
Team : Rivacold Snipers Team.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : 8^e du JuniorGP 2023, l'Italien est devenu titulaire en GP en 2024 (22 points) et n'a guère fait mieux l'an dernier (31 points). Le verra-t-on faire enfin décoller sa carrière en 2026 ?

N° 13 Hakim Danish



Nationalité : malaisienne.
Âge : 18 ans (né le 30 juillet 2007).
Taille/poids : 1,59 m/59 kg.
Moto : KTM.
Team : FRINSA-MT Helmets-MSI.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : la Malaisie a les yeux braqués sur son nouveau représentant, vainqueur de l'Asia Talent Cup 2022, puis 3^e de la Red Bull MotoGP Rookies Cup et 8^e du JuniorGP en 2025. Comme Pratama pour l'Indonésie, Danish incarne la nouvelle génération de pilotes asiatiques.

N° 11 Adrian Cruces



Nationalité : espagnole.
Âge : 19 ans (né le 9 août 2006).
Taille/poids : 1,78 m/61 kg.
Moto : KTM.
Team : CIP Green Power.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : des remplacements en 2025 (meilleur résultat : 8^e) ont permis à l'Espagnol de se préparer à sa première saison de pilote titulaire après trois ans et demi de JuniorGP (une victoire et 7 podiums).

N° 14 Cormac Buchanan



Nationalité : néo-zélandaise.
Âge : 19 ans (né le 23 août 2006).
Taille/poids : 1,73 m/59 kg.
Moto : KTM.
Team : BOE Motorsports.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : trois podiums en JuniorGP et un 6^e rang au championnat 2024 ont permis à Buchanan de devenir le premier natif de Nouvelle-Zélande à courir en Moto3 en 2025. Il n'a pas été ridicule (20^e, 32 points) et va tenter de se rapprocher du top 10.

N° 18 Matteo Bertelle



Nationalité : italienne.
Âge : 22 ans (né le 18 février 2004).
Taille/poids : 1,74 m/62 kg.
Moto : KTM.
Team : LevelUP-MTA.
Débuts en GP : 2021.
Palmarès : deux poles et un podium avaient lancé une saison 2025 qui aurait pu être excellente. Des blessures (tibia droit, humérus gauche) ont anéanti les espoirs de l'Italien, forfait sur 13 GP. Revanche attendue en 2026.

N° 28 Maximo Quiles



Nationalité : espagnole.
Âge : 18 ans (né le 19 mars 2008).
Taille/poids : 1,72 m/55 kg.
Moto : KTM.
Team : CFMOTO AsparTeam.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : le protégé de Marc Marquez a confirmé en 2025 que les attentes qui reposaient sur lui étaient légitimes, avec trois victoires, le titre de meilleur rookie et la 3^e place du championnat... en ayant manqué quatre GP! Il est l'un des grands favoris de cette saison.

N° 19 Scott Ogden



trois saisons d'apprentissage dans l'ombre. Alain Bronec et le CIP lui renouvellent leur confiance pour aller chercher un premier podium.

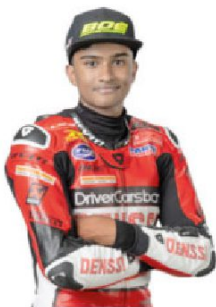
Nationalité : britannique.
Âge : 22 ans (né le 16 octobre 2003).
Taille/poids : 1,75 m/60 kg.
Moto : KTM.
Team : CIP Green Power.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : le vainqueur de la British Talent Cup 2019 a commencé à se montrer en 2025 (15^e au championnat, première pole) après

N° 31 Adrian Fernandez



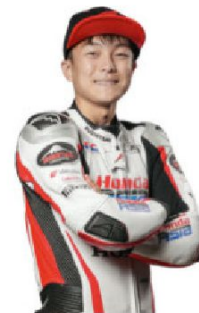
Nationalité : espagnole.
Âge : 22 ans (né le 31 janvier 2004).
Taille/poids : 1,68 m/60 kg.
Moto : Honda.
Team : Leopard Racing.
Débuts en GP : 2020.
Palmarès : le frère de Raul Fernandez a gagné un GP en 2025, au bout de sa 4^e saison complète. Il compte 85 GP et figure comme le meilleur pilote sur Honda depuis deux ans (6^e en 2024, 7^e en 2025).

N° 21 Ruché Moodley



Nationalité : sud-africaine.
Âge : 19 ans (né le 16 décembre 2006).
Taille/poids : 1,70 m/58 kg.
Moto : KTM.
Team : BOE Motorsports.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : seul pilote venu d'Afrique du Sud en Moto3, Moodley s'est hissé parmi les candidats réguliers aux points à ses débuts en 2025. Il en a empoché 14, ce qui reste moins que la plupart des autres rookies.

N° 32 Zen Mitani



Nationalité : japonaise.
Âge : 18 ans (né le 27 mars 2007).
Taille/poids : 1,65 m/60 kg.
Moto : Honda.
Team : Honda Team Asia.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : vainqueur de l'Asia Talent Cup 2024, le jeune Japonais est propulsé en championnat du monde par Honda après une seule année de Red Bull MotoGP Rookies Cup (7^e) et JuniorGP (11^e).

N° 22 David Almansa



Il a pu montrer son potentiel l'an dernier avec deux poles, un podium, quatre GP dans le top 5 et la 11^e place finale.

Nationalité : espagnole.
Âge : 20 ans (né le 22 janvier 2006).
Taille/poids : 1,67 m/56 kg.
Moto : KTM.
Team : Liqui Moly Dynavolt Intact GP.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : une blessure et des difficultés ont pesé lourd dans la première saison de l'Espagnol en 2024 (17 courses, 18 points).

N° 51 Brian Uriarte



débarque en mondial dans l'équipe officielle KTM après avoir empoché les titres JuniorGP et Red Bull MotoGP Rookies Cup en 2025.

Nationalité : espagnole.
Âge : 17 ans (né le 11 août 2008).
Taille/poids : 1,77 m/58 kg.
Moto : KTM.
Team : Red Bull KTM Ajo.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : l'Espagne continue de produire de nouveaux talents. Comme José Antonio Rueda ou Alvaro Carpe avant lui, Brian Uriarte

N° 27 Rico Salmela



s'est illustré en European Talent Cup (4 podiums), Red Bull MotoGP Rookies Cup (une victoire, 10 podiums) et JuniorGP (une victoire, 7 podiums). On l'attend parmi les meilleurs débutants.

Nationalité : finlandaise.
Âge : 18 ans (né le 14 février 2008).
Taille/poids : 1,70 m/58 kg.
Moto : KTM.
Team : Red Bull KTM Tech3.
Débuts en GP : 2026.
Palmarès : la Finlande a eu Mika Kallio. Rico Salmela est-il sa relève? Le jeune Scandinave

N° 54 Jesus Rios



ya remporté sept courses. Il a impressionné lors de ses deux apparitions en GP l'an dernier, notamment en terminant 9^e à Valence.

Nationalité : espagnole.
Âge : 18 ans (né le 29 octobre 2007).
Taille/poids : 1,63 m/59 kg.
Moto : Honda.
Team : Rivacold Snipers Team.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : la promotion de l'Espagnol en mondial Moto3 ne doit rien au hasard. Il a été 4^e des deux derniers championnats JuniorGP et

ABONNEZ-VOUS À

GP RACING

MOTOGP
SUPERBIKE
ENDURANCE
100% SPORT



FLASHEZ-MOI
POUR VOUS ABONNER

2 ANS - 8 NUMÉROS VERSION PAPIER + DIGITAL + UNE CASQUETTE Von Dutch OFFERTE



71€

AU LIEU DE
106,10€*



Casquette Trucker
50% coton 50% polyester filet : Rigide
valeur 34.90€

BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner sous enveloppe affranchie à GP Racing Service Abonnement 45 ave. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél. : 03 44 62 43 79

+ simple + rapide, abonnez-vous en ligne sur : boutiquelariviere.fr/GPRP57

Je choisis mon offre d'abonnement:

- 2 ans, 8 numéros versions papier + version digitale OFFERTE
+ une casquette Von Dutch au tarif de 71€ au lieu de 106,10€*

Choix de la casquette

- Noire Bleue Kaki

Je choisis de régler par:

- Chèque bancaire à l'ordre de GP Racing

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/GPRP57

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

Mes coordonnées:

GPRP57

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

CP* : [][][][][] Ville** :

Tel : [][][][][][][][][][]

Indispensable pour la version numérique

► E-mail** (en majuscules) :

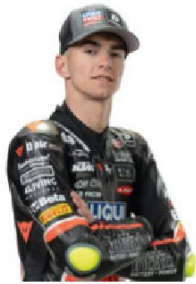
[.....]

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de GP Racing.

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

Offre valable jusqu'au 31/12/2026 réservée à la France métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter au + 33 3 44 62 43 78. *Par rapport au prix de vente au numéro : valeur des 8n° = 71,20€ + valeur de la casquette : 34,90€ + frais de port : 7,40€. Vous pouvez aussi vous abonner séparément à GP Racing pour 2 ans à 71,20€ et commander votre casquette pour 34,90€ + 7,40€ de frais de port. Utiliser ce cas en courrier libre. Offre proposée dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un délai de 14 jours à compter de la réception de votre magazine pour exercer votre droit de rétraction en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont enregistrées dans notre fichier à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse email sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/1978 modifiée et au RGPD du 27/04/2016, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Votre numéro de téléphone portable pourra être utilisé pour vous envoyer des SMS concernant vos abonnements. Vos coordonnées postales et téléphoniques pourront être utilisées à des fins de prospections commerciales par les Editions Larivière. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par email à dpo@editions-lariviere.com ou par courrier au 6 rue Olof Palme 92587 Clichy Cedex, en justifiant de votre identité. Vos coordonnées postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux (éditeurs, associations, vente par correspondance). Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher cette case ou de nous en informer à l'adresse ci-dessus. En envoyant le formulaire de commande, vous acceptez les CGV accessibles à : <https://boutiquelariviere.fr/ogv.html>. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.fr

N° 64 David Muñoz



Nationalité : espagnole.
Âge : 19 ans (né le 15 mai 2006).
Taille/poids : 1,68 m/53 kg.
Moto : KTM.
Team : Liqui Moly Dynavolt Intact GP.
Débuts en GP : 2022.
Palmarès : connu pour son agressivité en piste, l'Espagnol a remporté ses trois premiers GP l'an dernier, lors de sa 3^e saison complète. La vitesse, il l'a. Reste à équilibrer ses résultats

(6 abandons et 4 forfaits en 2025) pour jouer le titre.

N° 66 Joel Kelso



Nationalité : australienne.
Âge : 22 ans (né le 12 juin 2003).
Taille/poids : 1,63 m/59 kg.
Moto : Honda.
Team : GRYD-MLav Racing.
Débuts en GP : 2021.
Palmarès : l'Australien est sur une pente ascendante depuis le début de sa carrière mondiale (21^e en 2022, 17^e en 2023, 9^e en

2024, 6^e en 2025 avec quatre podiums). Un nouveau défi l'attend en 2026 puisqu'il découvre la Honda après quatre ans en KTM.

N° 67 Casey O'Gorman



Nationalité : irlandaise.
Âge : 18 ans (né le 7 août 2007).
Taille/poids : 1,75 m/61 kg.
Moto : Honda.
Team : SIC58 Squadra Corse.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : le drapeau irlandais fait son retour en

GP et certains mettent une pièce sur le débutant O'Gorman. Son CV affiche un titre en British Talent Cup (2021), des victoires en European Talent Cup, des podiums en Red Bull MotoGP Rookies Cup et JuniorGP... plus quatre GP l'an dernier, dont trois dans les points !

N° 73 Valentin Perrone



Nationalité : argentine.
Âge : 18 ans (né le 28 décembre 2007).
Taille/poids : 1,71 m/57 kg.
Moto : KTM.
Team : Red Bull KTM Tech3.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : promu en mondial l'an dernier, l'Argentin (né à Barcelone) a confirmé que KTM ne s'était pas trompé sur son cas,

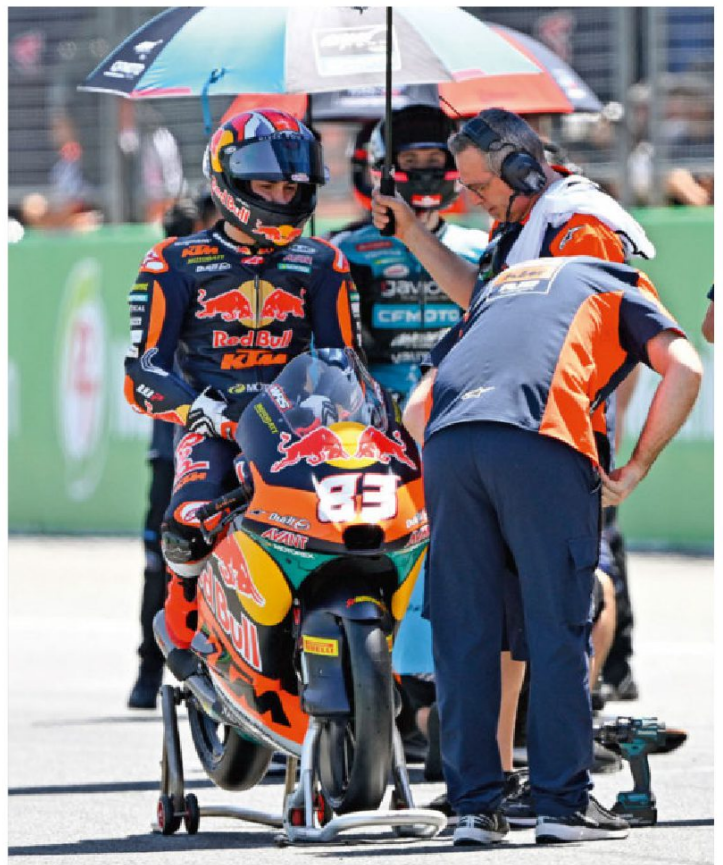
terminant 10^e du championnat avec deux pole et autant de podiums. Des ambitions de succès peuvent être nourries en 2026.

N° 78 Joel Esteban

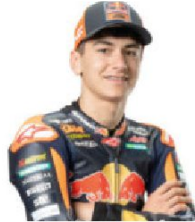


Nationalité : espagnole.
Âge : 20 ans (né le 7 août 2005).
Taille/poids : 1,59 m/58 kg.
Moto : KTM.
Team : LevelUP-MTA.
Débuts en GP : 2024.
Palmarès : écarté du mondial après une première saison fin 2024 (17^e), le Catalan a rebondi en JuniorGP l'an dernier (3^e) et performé lors de

quelques apparitions en Moto3 (deux fois 4^e). De quoi gagner un retour à temps plein dans le championnat.



N° 83 Alvaro Carpe



Nationalité : espagnole.
Âge : 18 ans (né le 5 juin 2007).
Taille/poids : 1,70 m/57 kg.
Moto : KTM.
Team : Red Bull KTM Ajo.
Débuts en GP : 2024.
Palmarès : après Pedro Acosta et Fermin Aldeguer, encore un crack venu de Murcie ?

Champion JuniorGP et Red Bull MotoGP Rookies Cup 2024, Carpe a ensuite été éclatant à ses débuts en mondial en 2025 (5 podiums, 4^e place finale). Couvé par KTM, il figure parmi les prétendants au titre.

N° 94 Guido Pini



Nationalité : italienne.
Âge : 18 ans (né le 9 janvier 2008).
Taille/poids : 1,76 m/58 kg.
Moto : Honda.
Team : Leopard Racing.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : dernier espoir venu d'Italie, le Florentin s'est fait de plus en plus présent à l'avant l'an dernier, et a fini par décrocher un

premier podium. Il rejoint la prestigieuse équipe Leopard et peut prétendre à signer la première victoire transalpine depuis... 2022 !

N° 97 Marco Morelli



Nationalité : argentine.
Âge : 18 ans (né le 2 juillet 2007).
Taille/poids : 1,70 m/60 kg.
Moto : KTM.
Team : CFMOTO Aspar Team.
Débuts en GP : 2025.
Palmarès : Jorge « Aspar » Martínez se trompe rarement quand il mise sur un jeune pilote. L'espoir argentin Morelli arrive en mondial après

avoir gagné des courses en Red Bull MotoGP Rookies Cup et JuniorGP, dont il a été vice-champion en 2025.

ASSISTEZ À LA COURSE MYTHIQUE EN EXPÉRIENCE VIP DU 03 AU 07 JUIN 2026



En partenariat avec



LARIVIERE-VOYAGES.COM
6, rue Olof Palme - Clichy - 01 41 40 32 65

FIM HARLEY-DAVIDSON BAGGER WORLD CUP

LES MASTODONTES AMÉRICAINS DÉBARQUENT EN MOTOGP

À partir de 2026, une série inédite fera son apparition dans le paddock du championnat du monde MotoGP. Baptisée Bagger World Cup et composée exclusivement de Harley-Davidson, cette « coupe de marque », qui remplacera le MotoE, opposera des baggers de la marque américaine sur 6 des 22 rendez-vous du MotoGP. Un projet ambitieux, mêlant stratégie de marque, volonté de séduire un plus large public et culture américaine, conforme aux souhaits du nouveau propriétaire des GP, Liberty Media.

Par David Dumain. Photos DR.

Tout semble a priori opposer le MotoGP et Harley-Davidson. D'un côté, le monde ultra-technologique de la compétition moto et ses prototypes conçus pour la performance pure. De l'autre, un constructeur historique fondé en 1903 à Milwaukee, dans le Wisconsin, certes impliqué dans la compétition à ses débuts, mais aujourd'hui surtout associé à une culture de la moto en mode « cruising ». Depuis quelques années cependant, Harley-Davidson a ravivé son historique rivalité avec Indian avec des affrontements singuliers dans une formule aussi improbable que séduisante pour un public américain friand de démesure et de grosses mécaniques : le King of the Baggers, qui anime le championnat de vitesse AMA Superbike aux États-Unis depuis maintenant six saisons. L'utilisation à contre-emploi de machines au

gabarit démesuré, conçues pour les longues virées sur la Route 66 avec leur énorme V-twin, donne déjà lieu depuis 2020 à des bagarres spectaculaires et atypiques, valises contre valises, avec des top pilotes à leur guidon, qui les tordent en tous sens dans le championnat de vitesse AMA Superbike. Cette épreuve, baptisée King of the Baggers, connaît aujourd'hui un véritable succès sur le continent américain, à tel point qu'elle constitue l'attrait principal des spectateurs qui viennent de plus en plus nombreux chaque année assister au championnat de vitesse américain, attirés par le succès rencontré par les images sur les réseaux sociaux. Ce succès n'est pas non plus passé inaperçu du côté de l'organisateur des Grands Prix Motos, d'autant plus que Dorna est désormais passé sous le pavillon américain de Liberty Media. Restait à signer un partenariat avec l'un des acteurs majeurs des courses de Bagger, Harley-Davidson, ce qui a été officialisé au Grand prix d'Autriche en août 2025. La FIM Harley-Davidson Bagger World Cup pouvait alors remplacer le championnat MotoE (officiellement « en pause », qui n'a jamais vraiment trouvé son public, ni dans les tribunes ni dans les médias. Malgré l'implication de Ducati pour relancer la formule après les premières années assurées par Energica (qui n'existe plus), le niveau élevé des pilotes et l'engagement de plusieurs teams présents en MotoGP et de Michelin, les motos électriques n'ont pas convaincu, et c'est à l'inverse de bons vieux V-twins qui vont

assurer le spectacle d'avant-course sur six épreuves. Avec la création de cette nouvelle série, le MotoGP poursuit sa stratégie d'ouverture vers de nouveaux formats de compétition et de nouvelles audiences.

DES ROAD GLIDE TRANSFORMÉES EN MACHINES DE COURSE

La nouvelle série permettra à des baggers spécialement préparées pour la compétition de s'affronter sur certains des circuits les plus emblématiques du calendrier MotoGP, devant un public international de plusieurs millions de spectateurs et téléspectateurs. Pour le constructeur de Milwaukee, cette initiative représente une nouvelle étape dans sa stratégie sportive globale et une opportunité unique d'accroître sa visibilité auprès d'un public qui, jusqu'ici, n'était pas nécessairement familier de la culture Harley-Davidson. Les machines engagées dans la FIM Harley-Davidson Bagger World Cup ne seront pas de simples motos de tourisme affublées d'un numéro de course. Basées sur la plateforme grand tourisme américain de Harley-Davidson et développées avec le soutien direct de Harley-Davidson Factory Racing, elles auront subi une transformation radicale afin d'optimiser leur vitesse et leur agilité. Sous leurs carénages de série reconnaissables, ces machines embarquent le moteur Milwaukee-Eight V-twin 131R (1 923 cm³) préparé pour la compétition,

Calendrier Bagger

- Circuit of the Americas (États-Unis), 27-29 mars.
- Autodromo Internazionale del Mugello (Italie), 29-31 mai.
- TT Circuit Assen (Pays-Bas), 26-28 juin.
- Silverstone Circuit (Royaume-Uni), 7-9 août.
- MotorLand Aragón (Espagne), 28-30 août.
- Red Bull Ring (Autriche), 18-20 septembre.



développant plus de 200 chevaux et permettant d'atteindre des pointes de plus de 300 km/h. Leur poids a été drastiquement réduit à environ 280 kg (soit 100 kilos de moins que la version conçue pour la route), et une électronique de pointe a été intégrée pour gérer les performances sur circuit. Suspensions retravaillées, freinage renforcé et optimisation aérodynamique complètent la transformation de ces engins, désormais taillés pour rivaliser sur des circuits aussi exigeants que le Mugello ou Silverstone avec leurs roues de 17 pouces qui accueilleront des Dunlop (largeur de 200 à l'arrière). La première saison du championnat comptera donc six manches et douze courses au total, chacune disputée en marge d'un week-end MotoGP. Ce format permet à la série de bénéficier de l'infrastructure et de l'audience déjà en place lors des grands rendez-vous du championnat du monde.

Le coup d'envoi sera donné au Circuit of the Americas, à Austin, au Texas, du 27 au 29 mars. Ce choix n'est pas anodin : les États-Unis représentent le marché historique de Harley-Davidson et le berceau de la culture bagger. Le championnat traversera ensuite l'Atlantique pour cinq étapes européennes : au Mugello en Italie, à Assen aux Pays-Bas, à Silverstone au Royaume-Uni, au MotorLand Aragón en Espagne, et enfin en Autriche pour la grande finale du championnat sur le Red Bull Ring du 18 au 20 septembre. Le déroulement de chaque week-end a été soigneusement pensé pour s'articuler avec le programme MotoGP déjà

très dense. Pour la majorité des manches, le vendredi est consacré aux essais libres, le samedi accueille les qualifications dans la matinée suivies de la course 1 l'après-midi juste après le sprint MotoGP, et le dimanche voit se disputer la course 2. Au Mugello, un format adapté est prévu : qualifications, course 1 et course 2 se déroulent toutes le samedi, en raison des contraintes spécifiques du programme italien.

UN NOUVEAU CHAPITRE POUR LE MOTOGP ET POUR HARLEY-DAVIDSON

Le plateau de la première saison attire des structures issues de différents continents. Parmi les équipes déjà confirmées figurent Saddlemen Race Development aux États-Unis, avec les Américains Cory West et Jake Lewis au guidon ; Joe Rascal Racing avec l'Australien Archie McDonald, l'Américain Cody Wyman et le Brésilien Eric Granado ; le team indonésien Niti Racing avec leur pilote national Dimas Ekky Pratama et l'Espagnol Oscar Gutierrez, ainsi que les Italiens de Cecchini Racing Garage, dont les pilotes restent à déterminer mais avec pour directeur Fabrizio Cecchini, bien connu du paddock MotoGP. Les organisateurs visent une grille finale composée de six à huit équipes pour une quinzaine de pilotes, avec d'autres annonces attendues dans les semaines précédant le coup d'envoi de la saison. Quant aux pilotes, si le champion en titre Kyle Wyman rempile dans le

championnat US Mission King of The Baggers avec Harley-Davidson aux côtés de l'ancien pilote MotoGP Bradley Smith et de James Rispoli, le « line-up » complet de la coupe du monde n'est pas encore connu. La FIM Harley-Davidson Bagger World Cup ne se limite pas aux seules courses. Les fans de la marque bénéficieront d'un accès à une tribune dédiée Harley-Davidson, d'un pack exclusif, d'un accès au paddock avec vue sur les box des équipes, d'une fan zone aux couleurs de la marque, d'un parking moto dédié ainsi que d'une consigne casques et blousons. L'objectif est de tisser un lien durable entre la communauté Harley-Davidson et le public international du MotoGP, en attirant des propriétaires de la marque sur des circuits qu'ils ne fréquentaient pas nécessairement jusqu'ici. Pour Harley-Davidson, l'initiative constitue un signal fort adressé au marché mondial : celui d'une marque qui entend affirmer sa présence dans l'univers de la compétition tout en s'adressant à un public international. Dans un contexte où le constructeur américain cherche à rajeunir son image et à conquérir de nouveaux marchés, la visibilité offerte par le MotoGP représente une opportunité stratégique de premier plan. Lorsque les premières Road Glide rugissantes prendront la piste fin mars 2026 au Circuit of the Americas, le paddock du MotoGP accueillera un nouveau son, une nouvelle esthétique et un spectacle que le monde de la compétition moto n'avait encore jamais vu. ■



GUIDE GRANDS PRIX

LES 22 CIRCUITS

22 circuits pour autant de rendez-vous programmés, à condition que les tensions géopolitiques s'estompent.

Par Daryl Ramadier.

Illustrations Laurent Hindryckx. Photo Gold and Goose. * Tarif indicatif le plus bas pour un billet week-end.

3/ GP des Amériques 29 mars



CIRCUIT DES AMÉRIQUES



Édition : 13°.

Paris : à 8 200 km.

Où ? Le circuit des Amériques se trouve dans la banlieue d'Austin. Pour se rendre dans la ville natale de Kevin Schwantz, l'avion est le moyen le plus rapide !

Contact :

www.circuitoftheamericas.com

Entrée : 94 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur : 5 513 m.

Largeur : 15 m.

Virages à droite : 9.

Virages à gauche : 11.

Ligne droite : 1 200 m.

Intensité de freinage :

3 sur 6 / 37s sur les freins (31 % du tour).

► Meilleurs temps absolus

Moto3 : 2'13"939

M. Bertelle (KTM, 2025)

Moto2 : 2'07"355

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP : 2'00"864

M. Viñales (Aprilia, 2024)

► Vainqueurs 2025

Moto3 :

J.A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2 :

J. Dixon (GBR - Boscoscuro)

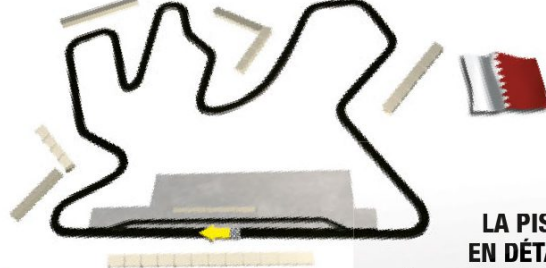
MotoGP :

F. Bagnaia (ITA - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (7), Honda (8)

4/ GP du Qatar 12 avril

CIRCUIT INTERNATIONAL DE LUSAIL



Édition : 23° (24° GP à Lusail).

Paris : à 5 000 km.

Où ? Plantée dans le golfe Persique, la presqu'île qatarie n'est accessible que par un long voyage en bateau ou un coup d'avion !

Contact : www.circuitlosail.com

Entrée : 46 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur : 5 380 m.

Largeur : 12 m.

Virages à droite : 10.

Virages à gauche : 6.

Ligne droite : 1 068 m.

Intensité de freinage :

3 sur 6 / 33 s sur les freins (30 % du tour).

► Meilleurs temps absolus

Moto3 : 2'02"276

D. Holgado (GasGas, 2024)

Moto2 : 1'56"301

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP : 1'50"499

M. Marquez (Ducati, 2025)

► Vainqueurs 2025

Moto3 :

A. Piqueras (ESP - KTM)

Moto2 :

A. Canet (ESP - Kalex)

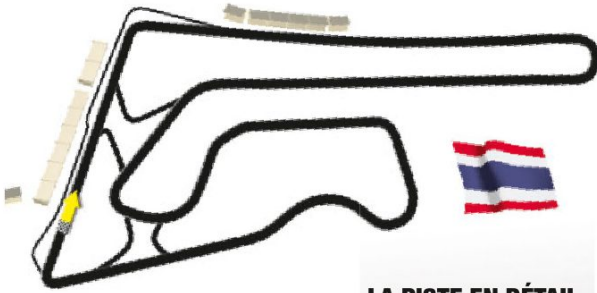
MotoGP :

M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** V. Rossi, C. Stoner (4), Yamaha (10)

1/ GP de Thaïlande 1^{er} mars

CIRCUIT CHANG



Édition : 7^e.
Paris : à 9500 km.
Où ? Buriram se trouve à 400 km au nord-est de Bangkok. Pas d'autres solutions pour s'y rendre que de faire 10 heures d'avion ! Le décalage horaire avec Paris est de + 7 heures.
Contact : www.bric.co.th
Entrée : 54 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
 Longueur: 4554 m.
 Largeur: 12 m.
 Virages à droite: 7.
 Virages à gauche: 5.
 Ligne droite: 1000 m.
 Intensité de freinage: 6 sur 6 / 27 s sur les freins (30 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3 : 1'40"3504

J. A. Rueda (KTM, 2025)

Moto2 : 1'34"591

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP : 1'28"700

F. Bagnaia (Ducati, 2024)

Moto3 :

J. A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2 :

M. Gonzalez (ESP - Kalex)

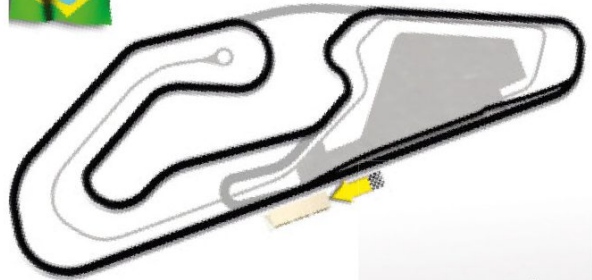
MotoGP :

M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (3), Ducati (3)

2/ GP du Brésil 22 mars

AUTODROME INTERNATIONAL
 AYRTON SENNA (GOIÂNIA)



Édition : 5^e (4^e à Goiânia).
Paris : à 8900 km.
Où ? Goiânia est située à 200 km au sud-ouest de Brasilia, capitale fédérale du pays. En termes de décalage, prenez l'heure de Paris et retirez 4 heures !
Entrée : NC.

LA PISTE EN DÉTAIL
 Longueur: 3835 m.
 Largeur: 10 m.
 Virages à droite: 10.
 Virages à gauche: 5.
 Ligne droite: NC.
 Intensité de freinage: NC.

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 1989***

250 cm³ : 1'28"980

L. Reggiani (Honda, 1989)

500 cm³ : 1'25"440

W. Rainey (Yamaha, 1989)

250 cm³ :

L. Cadalora (ITA - Yamaha)

500 cm³ :

K. Schwantz (USA - Suzuki)

► **Record de victoires** W. Gardner, E. Lawson, K. Schwantz (1), Honda, Yamaha, Suzuki (1)

* Dernier GP

5/ GP d'Espagne 26 avril

CIRCUIT
 DE JEREZ
 ANGEL
 NIETO



Édition : 71^e (41^e GP à Jerez).
Paris : à 1900 km.
Où ? Jerez de la Frontera se trouve dans le sud de l'Espagne, à 90 km au sud de Séville. De Perpignan, prendre l'autoroute direction Barcelone, Valence, Grenade, puis Jerez.
Contact : www.circuitodejerez.com
Entrée : 63 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
 Longueur: 4423 m.
 Largeur: 11 m.
 Virages à droite: 8.
 Virages à gauche: 5.
 Ligne droite: 607 m.
 Intensité de freinage: 4 sur 6 / 30,5 s sur les freins (32 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3 : 1'43"710

D. Alonso (CFMOTO, 2024)

Moto2 : 1'39"564

D. Öncü (Kalex, 2025)

MotoGP : 1'35"610

F. Quartararo (Yamaha, 2025)

Moto3 :

J. A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2 :

M. Gonzalez (ESP - Kalex)

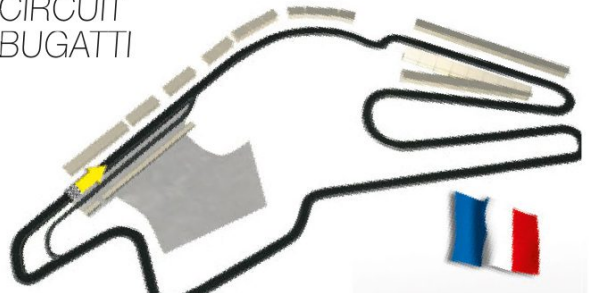
MotoGP :

A. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** V. Rossi (7), Honda (21)

6/ GP de France 10 mai

CIRCUIT
 BUGATTI



Édition : 69^e (39^e GP au Mans).
Paris : à 200 km.
Où ? Le circuit Bugatti se trouve au Mans (72) à 200 kilomètres à l'ouest de Paris. L'autoroute (A10) sera gratuite pour les motos pendant la période du GP.
Contact : www.gpfrancemoto.com
Entrée : 122 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
 Longueur: 4185 m.
 Largeur: 13 m.
 Virages à droite: 9.
 Virages à gauche: 5.
 Ligne droite: 674 m.
 Intensité de freinage: 4 sur 6 / 31 s sur les freins (34 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3 : 1'39"885

J. Kelso (KTM, 2025)

Moto2 : 1'34"315

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP : 1'29"324

F. Quartararo (Yamaha, 2025)

Moto3 :

J. A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2 :

M. Gonzalez (ESP - Kalex)

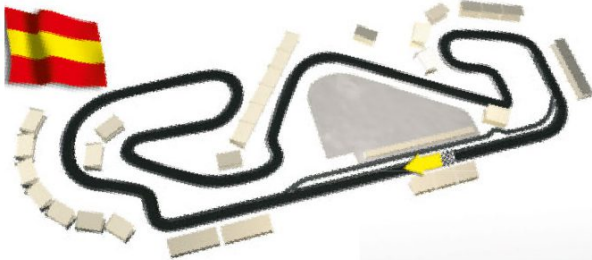
MotoGP :

J. Zarco (FRA - Honda)

► **Record de victoires** J. Lorenzo (5), Honda (16)

7/ GP de Catalogne 17 mai

CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA



Édition: 31^e (36^e GP à Barcelone).
Paris: à 1070 km.
Où ? Le circuit de Catalogne se situe à 20 km au nord de Barcelone sur l'autoroute (à péage) qui descend de Perpignan. Prendre la sortie 13.
Contact: www.circuitcat.com
Entrée: 89 €*.

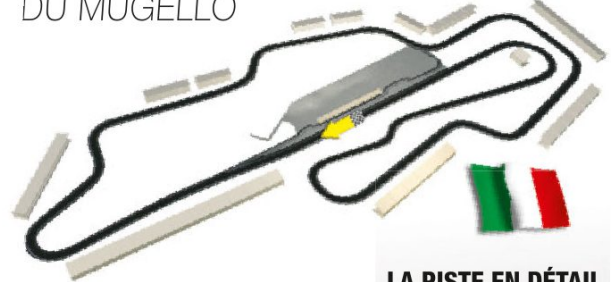
LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4657 m.
 Largeur: 12 m.
 Virages à droite: 8.
 Virages à gauche: 6.
 Ligne droite: 1047 m.
 Intensité de freinage: 5 sur 6 / 32 s sur les freins (33 % du tour).

- **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**
- | | |
|--|---|
| Moto3: 1'45"905
D. Alonso (CFMOTO, 2024) | Moto3:
A. Piqueras (ESP - KTM) |
| Moto2: 1'41"549
D. Holgado (Kalex, 2025) | Moto2:
D. Holgado (ESP - Kalex) |
| MotoGP: 1'37"536
A. Marquez (Ducati, 2025) | MotoGP:
A. Marquez (ESP - Ducati) |
- **Record de victoires** V. Rossi (7), Yamaha (14)

8/ GP d'Italie 31 mai

AUTODROME INTERNATIONAL DU MUGELLO



Édition: 35^e (40^e GP au Mugello).
Paris: à 1150 km.
Où ? Le Mugello se trouve dans un triangle entre Florence, Bologne et Pise. En arrivant de Florence par l'autoroute A1, sortir à Barberino de Mugello. Le circuit est à 15 km.
Contact: www.mugellocircuit.it
Entrée: 145 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 5245 m.
 Largeur: 14 m.
 Virages à droite: 9.
 Virages à gauche: 6.
 Ligne droite: 1141 m.
 Intensité de freinage: 3 sur 6 / 25 s sur les freins (24 % du tour).

- **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**
- | | |
|--|---|
| Moto3: 1'53"926
D. Alonso (CFMOTO, 2024) | Moto3:
M. Quiles (ESP - KTM) |
| Moto2: 1'49"745
D. Moreira (Kalex, 2025) | Moto2:
M. Gonzalez (ESP - Kalex) |
| MotoGP: 1'44"169
M. Marquez (Ducati, 2025) | MotoGP:
M. Marquez (ESP - Ducati) |
- **Record de victoires** V. Rossi (7), Honda (16)

11/ GP des Pays-Bas 28 juin

TT CIRCUIT ASSEN



Édition: 77^e.
Paris: à 630 km.
Où ? Attention, depuis quelque temps, la course se déroule le DIMANCHE et non plus le samedi. Le circuit est situé à 2 km au sud-ouest d'Assen, dans le nord des Pays-Bas. Prendre l'A28 (gratuite), direction Groningue.
Contact: ttcircuit.com
Entrée: 125 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4542 m.
 Largeur: 14 m.
 Virages à droite: 12.
 Virages à gauche: 6.
 Ligne droite: 487 m.
 Intensité de freinage: 2 sur 6 / 26,5 s sur les freins (29 % du tour).

- **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**
- | | |
|---|---|
| Moto3: 1'39"703
C. Veijer (Husqvarna, 2024) | Moto3:
J. A. Rueda (ESP - KTM) |
| Moto2: 1'34"777
D. Moreira (Kalex, 2025) | Moto2:
D. Moreira (BRA - Kalex) |
| MotoGP: 1'30"540
F. Bagnaia (Ducati, 2024) | MotoGP:
M. Marquez (ESP - Ducati) |
- **Record de victoires** V. Rossi (8), Honda (21)

12/ GP d'Allemagne 12 juillet

CIRCUIT DU SACHSENRING



Édition: 74^e (40^e GP au Sachsenring).
Paris: à 950 km.
Où ? Le Sachsenring se trouve à Hohenstein-Ernstthal, en Saxe, à l'est de l'Allemagne. Prendre la direction Chemnitz, Dresden par l'autoroute (gratuite) E40. Sortie n° 65.
Contact: sachsenring-circuit.com
Entrée: 140 €*.

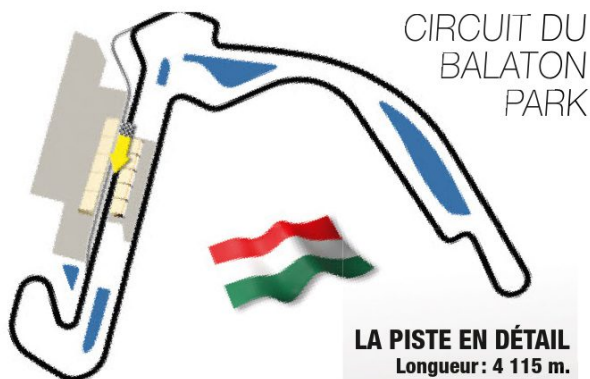
LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 3671 m.
 Largeur: 12 m.
 Virages à droite: 3.
 Virages à gauche: 10.
 Ligne droite: 700 m.
 Intensité de freinage: 3 sur 6 / 21,5 s sur les freins (27 % du tour).

- **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**
- | | |
|--|---|
| Moto3: 1'24"767
D. Muñoz (KTM, 2025) | Moto3:
D. Muñoz (ESP - KTM) |
| Moto2: 1'22"329
C. Vietti (Boscoscuro, 2025) | Moto2:
D. Öncü (TUR - Kalex) |
| MotoGP: 1'19"071
F. Di Giannantonio (Ducati, 2025) | MotoGP:
M. Marquez (ESP - Ducati) |
- **Record de victoires** M. Marquez (9), Honda (17)

9/ GP de Hongrie

7 juin



CIRCUIT DU
BALATON
PARK

Édition: 4^e (2^e au Balaton Park).
Paris: à 1 450 km.
Où ? Installé au pied du lac Balaton, le circuit se situe à une heure de Budapest en direction du sud-ouest.
Contact: motogpohungary.com
Entrée: 150 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4 115 m.
Largeur: 12 m.
Virages à droite: 7.
Virages à gauche: 10.
Ligne droite: 665 m.
Intensité de freinage: 3 sur 6 / 31 s sur les freins (32 % du tour).

► Meilleurs temps absolus ► Vainqueurs 2025

Moto3: 1'45"700

D. Muñoz (KTM, 2025)

Moto2: 1'40"380

D. Moreira (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'36"518

M. Marquez (Ducati, 2025)

Moto3:

M. Quiles (ESP - KTM)

Moto2:

D. Alonso (COL - Kalex)

MotoGP:

M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (1), Ducati (1)

10/ GP de Tchéquie

21 juin



CIRCUIT DE BRNO

Édition: 53^e.
Paris: à 1 200 km.
Où ? Le circuit se trouve à l'est du pays, non loin des frontières de l'Autriche et de la Slovaquie. Comptez 2 heures de trajet depuis Prague.
Contact: automotodrombrno.cz
Entrée: 120 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 5 403 m.
Largeur: 15 m.
Virages à droite: 8.
Virages à gauche: 6.
Ligne droite: 636 m.
Intensité de freinage: 4 sur 6 / 31,5 s sur les freins (28 % du tour).

► Meilleurs temps absolus ► Vainqueurs 2025

Moto3: 2'05"019

G. Pini (KTM, 2025)

Moto2: 1'58"322

B. Baltus (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'52"303

F. Bagnaia (Ducati, 2025)

Moto3:

J. A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2:

J. Roberts (USA - Kalex)

MotoGP:

M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (1), Ducati (1)

13/ GP de Grande-Bretagne

9 août



CIRCUIT DE SILVERSTONE

Édition: 49^e (26^e GP à Silverstone).
Paris: à 600 km.
Où ? Silverstone se trouve à 130 kilomètres au nord-ouest de Londres par l'autoroute A (gratuite). Sortez à Milton Keynes. Le circuit est à 12 kilomètres à l'ouest.
Contact: www.silverstone.co.uk
Entrée: 121 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 5 900 m.
Largeur: 15 m.
Virages à droite: 10.
Virages à gauche: 8.
Ligne droite: 770 m.
Intensité de freinage: 3 sur 6 / 37 s sur les freins (31 % du tour).

► Meilleurs temps absolus ► Vainqueurs 2024

Moto3: 2'09"104

A. Carpe (KTM, 2025)

Moto2: 2'02"111

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'57"233

F. Quartararo (Yamaha, 2025)

Moto3:

J. A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2:

S. Agius (AUS - Kalex)

MotoGP:

M. Bezzecchi (ITA - Aprilia)

► **Record de victoires** K. Roberts, J. Lorenzo (2), Yamaha (8)

14/ GP d'Aragon

30 août



CIRCUIT MOTORLAND ARAGON

Édition: 16^e (17^e GP au MotorLand Aragon).
Paris: à 1 200 km.
Où ? Le MotorLand Aragon se trouve dans la région du même nom, près de la ville d'Alcañiz, à un peu plus de 4 h de route de la frontière française.
Contact: motorlandaragon.com
Entrée: 60 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 5 077 m.
Largeur: 15 m.
Virages à droite: 7.
Virages à gauche: 10.
Ligne droite: 968 m.
Intensité de freinage: 4 sur 6 / 30,5 s sur les freins (29 % du tour).

► Meilleurs temps absolus ► Vainqueurs 2025

Moto3: 1'56"361

J. A. Rueda (KTM, 2025)

Moto2: 1'49"940

D. Moreira (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'45"704

M. Marquez (Ducati, 2025)

Moto3:

D. Muñoz (ESP - KTM)

Moto2:

D. Öncü (TUR - Kalex)

MotoGP:

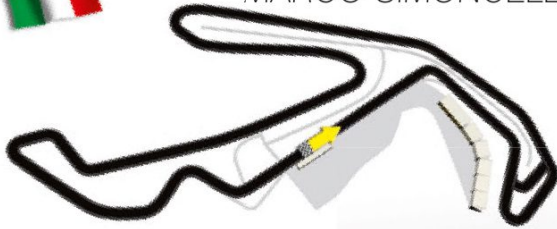
M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (7), Honda (7)

15/ GP de St-Marin 13 septembre



MISANO WORLD CIRCUIT
MARCO SIMONCELLI



Édition: 29° (33° GP à Misano).
Paris: à 1 200 km.
Où ? Le circuit est situé à 15 kilomètres au sud de Rimini, sur la côte adriatique. Prendre l'autoroute A14 puis la quitter à la sortie « Cattolica », et suivre les indications Rimini.
Contact: www.misanocircuit.com
Entrée: 110 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4 226 m.
Largeur: 12 m.
Virages à droite: 10.
Virages à gauche: 6.
Ligne droite: 530 m.
Intensité de freinage: 4 sur 6 / 28,5 s sur les freins (31 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3: 1'40"184
D. Alonso (CFMoto, 2024)
Moto2: 1'34"216
D. Holgado (Kalex, 2025)
MotoGP: 1'30"031
F. Bagnaia (Ducati, 2024)

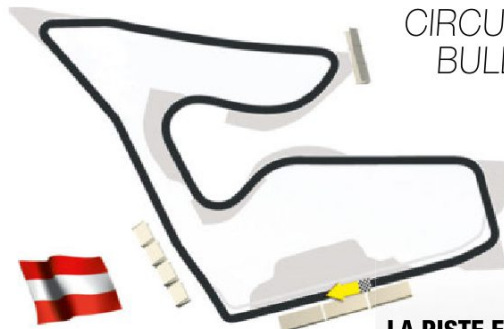
Moto3:
J. A. Rueda (ESP - KTM)
Moto2:
C. Vietti (ITA - Boscoscuro)
MotoGP:
M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** M. Marquez (6), Yamaha (14)

16/ GP d'Autriche 20 septembre



CIRCUIT RED
BULL RING



Édition: 35° (15° GP à Spielberg).
Paris: à 1 200 km.
Où ? Le Red Bull Ring se trouve dans la commune de Spielberg, au nord de Graz.
Contact: redbullring.com
Entrée: 99 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4 348 m.
Largeur: 12 m.
Virages à droite: 8.
Virages à gauche: 3.
Ligne droite: 810 m.
Intensité de freinage: 6 sur 6 / 29 s sur les freins (33 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3: 1'39"639
M. Quiles (KTM, 2025)
Moto2: 1'32"779
M. Gonzalez (Kalex, 2025)
MotoGP: 1'27"748
J. Martin (Ducati, 2024)

Moto3:
A. Piqueras (ESP - KTM)
Moto2:
D. Moreira (BRA - Kalex)
MotoGP:
M. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** A. Dovizioso, F. Bagnaia (3), Ducati (10)

19/ GP d'Australie 25 octobre

CIRCUIT DE PHILLIP
ISLAND



Édition: 36° (30° GP à Phillip Island).
Paris: à 17 000 km.
Où ? Phillip Island se trouve sur une presqu'île à 140 km au sud de Melbourne, à l'extrême sud de l'Australie. Comptez 20 heures d'avion et + 9 heures de décalage horaire.
Contact: phillipislandcircuit.com.au
Entrée: 112 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 4 448 m.
Largeur: 13 m.
Virages à droite: 5.
Virages à gauche: 7.
Ligne droite: 900 m.
Intensité de freinage: 1 sur 6 / 22 s sur les freins (25 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3: 1'34"056
J. Kelso (KTM, 2025)
Moto2: 1'29"817
D. Moreira (Kalex, 2025)
MotoGP: 1'26"465
F. Quartararo (Yamaha, 2025)

Moto3:
J. A. Rueda (ESP - KTM)
Moto2:
S. Agius (AUS - Kalex)
MotoGP:
R. Fernandez (ESP - Aprilia)

► **Record de victoires** V. Rossi, C. Stoner (6), Honda (15)

20/ GP de Malaisie 1^{er} novembre



CIRCUIT
INTERNATIONAL DE
SEPANG



Édition: 34° (26° GP à Sepang).
Paris: à 10 500 km.
Où ? Sepang se situe à 50 kilomètres au sud de Kuala Lumpur. Pas d'autres solutions pour s'y rendre que de prendre l'avion. Le décalage horaire avec Paris est de + 7 heures.
Contact: sepangcircuit.com
Entrée: 31 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL

Longueur: 5 543 m.
Largeur: 16 m.
Virages à droite: 10.
Virages à gauche: 5.
Ligne droite: 920 m.
Intensité de freinage: 5 sur 6 / 36,5 s sur les freins (31 % du tour).

► **Meilleurs temps absolus** ► **Vainqueurs 2025**

Moto3: 2'09"542
A. Fernandez (Honda, 2024)
Moto2: 2'02"858
D. Holgado (Kalex, 2025)
MotoGP: 1'56"337
F. Bagnaia (Ducati, 2024)

Moto3:
T. Furusato (JPN - Honda)
Moto2:
J. Dixon (GBR - Boscoscuro)
MotoGP:
A. Marquez (ESP - Ducati)

► **Record de victoires** V. Rossi (6), Ducati (9)

17/ GP du Japon 4 octobre



MOBILITY
RESORT
MOTEGI

Édition: 43^e (26^e GP à Motegi).
Paris: à 9700 km.
Où ? Motegi se trouve à 100 km au nord de Tokyo. Le voyage est conséquent puisqu'il faut supporter 10 heures d'avion. Le décalage horaire avec Paris est de + 8 heures.
Contact: mr-motegi.jp/eng
Entrée: 66 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
Longueur: 4 801 m.
Largeur: 15 m.
Virages à droite: 8.
Virages à gauche: 6.
Ligne droite: 762 m.
Intensité de freinage: 6 sur 6 / 31,5 s sur les freins (31 % du tour).

▶ Meilleurs temps absolus

Moto3: 1'54"761

I. Ortola (KTM, 2024)

Moto2: 1'47"925

M. Gonzalez (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'42"911

F. Bagnaia (Ducati, 2025)

▶ Vainqueurs 2025

Moto3:

D. Muñoz (ESP - KTM)

Moto2:

D. Holgado (ESP - Kalex)

MotoGP:

F. Bagnaia (ITA - Ducati)

▶ Record de victoires

L. Capirossi, J. Lorenzo, D. Pedrosa, M. Marquez (3), Honda (10)

18/ GP d'Indonésie 11 octobre



CIRCUIT
INTERNATIONAL
DE MANDALIKA

Édition: 7^e (5^e GP à Mandalika).
Paris: à 12500 km.
Où ? Fraîchement inauguré, le Mandalika International Street Circuit est planté sur l'île de Lombok, dans la province de Nusa Tenggara.
Contact: themandalikagp.com
Entrée: 8 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
Longueur: 4 301 m.
Largeur: 15 m.
Virages à droite: 11.
Virages à gauche: 6.
Ligne droite: 723 m.
Intensité de freinage: 3 sur 6 / 28 s sur les freins (31 % du tour).

▶ Meilleurs temps absolus

Moto3: 1'37"022

A. Fernandez (Honda, 2025)

Moto2: 1'32"341

D. Moreira (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'28"832

M. Bezzecchi (Aprilia, 2025)

▶ Vainqueurs 2025

Moto3:

J.A. Rueda (ESP - KTM)

Moto2:

D. Moreira (BRA - Kalex)

MotoGP:

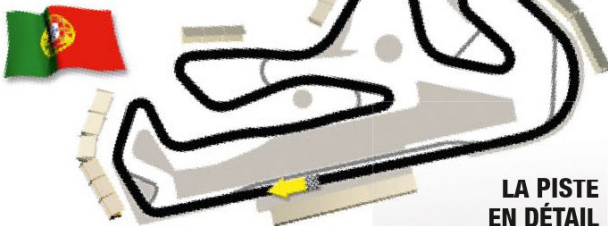
F. Aldeguer (ESP - Ducati)

▶ Record de victoires

Oliveira, Bagnaia, Martin, Aldeguer (1), Ducati (3)

21/ GP du Portugal 15 novembre

AUTODROME INTERNATIONAL
D'ALGARVE



Édition: 21^e (8^e GP à Portimão).
Paris: à 1900 km.
Où ? Le circuit de Portimão est situé dans la région de l'Algarve, à l'extrême sud du Portugal.
Contact: autodromodoalgarve.com
Entrée: 70 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
Longueur: 4 592 m.
Largeur: 18 m.
Virages à droite: 9.
Virages à gauche: 6.
Ligne droite: 970 m.
Intensité de freinage: 3 sur 6 / 30,5 s sur les freins (31 % du tour).

▶ Meilleurs temps absolus

Moto3: 1'46"379

J. A. Rueda (KTM, 2024)

Moto2: 1'41"168

D. Moreira (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'37"226

M. Marquez (Honda, 2023)

▶ Vainqueurs 2025

Moto3:

M. Quiles (ESP - KTM)

Moto2:

D. Moreira (BRA - Kalex)

MotoGP:

M. Bezzecchi (ITA - Aprilia)

▶ Record de victoires

F. Quartararo, F. Bagnaia (2), Ducati (3)

22/ GP de Valence 22 novembre

CIRCUIT RICARDO TORMO



Édition: 27^e (28^e GP à Cheste).
Paris: à 1 400 km.
Où ? Le circuit est situé à 10 km à l'ouest de Valence, 270 km au sud de Barcelone. Il faut suivre la N3 pour trouver l'entrée ornée des statues des champions espagnols.
Contact: circuitricardotormo.com
Entrée: 78 €*.

LA PISTE EN DÉTAIL
Longueur: 4 005 m.
Largeur: 12 m.
Virages à droite: 5.
Virages à gauche: 9.
Ligne droite: 876 m.
Intensité de freinage: 3 sur 6 / 30 s sur les freins (34 % du tour).

▶ Meilleurs temps absolus

Moto3: 1'36"990

A. Fernandez (Honda, 2025)

Moto2: 1'31"715

D. Holgado (Kalex, 2025)

MotoGP: 1'28"809

M. Bezzecchi (Aprilia, 2025)

▶ Vainqueurs 2025

Moto3:

A. Fernandez (ESP - Honda)

Moto2:

I. Guevara (ESP - Boscoscuro)

MotoGP:

M. Bezzecchi (ITA - Aprilia)

▶ Record de victoires

D. Pedrosa, J. Lorenzo (4), Honda (10)

MELBOURNE
EVERY BIT DIFFERENT



MELBOURNE
EVERY BIT DIFFERENT

DUCATI EN FORCE TOUT SUR LE ROUGE

Débarassé de Toprak Razgatlioglu, le clan Ducati avance en favori pour un 17^e titre de champion du monde Superbike chez les pilotes, un 22^e en tant que constructeur.

La présence de six Panigale dans le top 7 du championnat après Phillip Island est un premier indicateur de forme. Et de force.

Par Daryl Ramadier. Photos Gold and Goose.

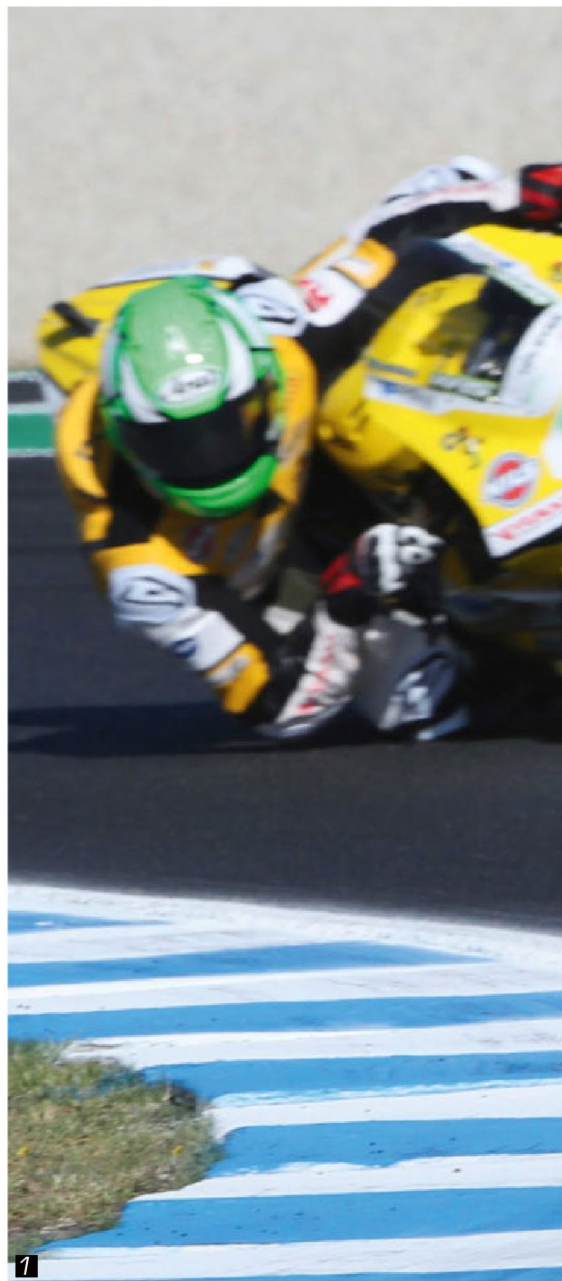


Une page du Superbike mondial s'est tournée avec le départ de Toprak Razgatlioglu fin 2025. Le Turc, qui était présent en WorldSBK depuis 2018, a marqué l'Histoire de par ses résultats (3 titres, 78 victoires), son pilotage spectaculaire et un niveau de popularité rarement atteint dans la catégorie. Il laisse un vide à combler, mais surtout une place à prendre au sommet. Pour la première fois depuis Max Biaggi, en 2013, le champion du monde sortant ne défend pas son trône. Une nouvelle histoire est donc à écrire, et le chapitre 2026 a un clair favori : Nicolo Bulega. L'Italien est double vice-champion du monde sortant après avoir tenu tête au roi Toprak lors des deux dernières saisons, échouant à 43 points (2024) puis 13 (2025). Sa Ducati Panigale V4 R a bien évolué, avec un bras oscillant double pour améliorer la stabilité du train arrière au freinage et un aérodynamisme retravaillé main dans la main avec les ingénieurs du programme MotoGP. L'Italien n'a fait qu'une bouchée de ses adversaires lors de l'ouverture de la saison. Non seulement il a remporté les trois manches – signant le quatrième triplé de sa carrière –, mais il l'a fait à travers trois scénarios différents : en dominant sur le sec (course 1), en remontant après un départ délicat (course Superpole), en gagnant sur le mouillé (course 2). Certes, Phillip Island est l'un de ses circuits fétiches (7 victoires en 9 départs), et l'épreuve australienne doit toujours être analysée avec de grandes pincettes. Mais la domination de Bulega correspond aux attentes initiales. Ne pas être champion du monde 2026 serait un échec pour celui qui, en plus de son rôle ici, a reçu de Ducati un travail de pilote d'essais

MotoGP. Vaincue par BMW ces deux dernières années, la firme italienne a les cartes en main pour reconquérir le pouvoir.

DUCATI A DES RESSOURCES EN STOCK

Qui seront les premiers adversaires de Bulega ? Peut-être ceux qui ont la même machine que lui. La présence de six Ducati dans le top 7 du championnat après Phillip Island est une première indication du niveau général de la nouvelle Panigale et des hommes à son guidon. Ancien pilote KTM en MotoGP (2020-2021) puis Honda en Superbike (2022-2025), Iker Lecuona a reçu la confiance de Ducati pour remplacer Alvaro Bautista dans l'équipe officielle. La pression est sur les épaules de l'Espagnol, dont la seule victoire internationale remonte aux 8 Heures de Suzuka 2022. Cette fois, plus d'excuses : contrairement au passé, il a la meilleure moto. Lecuona a fait quelques belles manœuvres dans le second wagon à Phillip Island (6^e/9^e/8^e), mais il va lui en falloir plus pour répondre aux attentes de Borgo Panigale. D'autant qu'un duel interne se profile face à Alvaro Bautista. Écarté par l'écurie Ducati, le double champion du monde Superbike a dû rejoindre une équipe satellite (Barni) pour rester sur une Panigale. À 41 ans, l'inoxydable Espagnol a bien l'intention de montrer au constructeur italien qu'il s'est trompé dans son choix. Une petite erreur en Australie a précédé son premier podium de l'année (chute/7^e/3^e), le 129^e d'une carrière à la longévité remarquable. Son coéquipier, Yari Montella, fut l'une des surprises de l'ouverture de la saison, débutant sa seconde campagne en WorldSBK



Sans « The Maniac »

Huitième du mondial Superbike 2024, neuvième l'an dernier, Andrea Iannone espérait recevoir un guidon d'usine. L'homme aux huit podiums (dont une victoire) n'a finalement pas eu gain de cause, ni eu de moto tout court. Il est l'un des grands absents de la grille 2026. Mais à 36 ans, l'ancien pilote MotoGP pourrait faire son retour dans le paddock des Grands Prix ; on l'annonce en lice pour rejoindre la coupe du monde Harley-Davidson Bagger, la nouvelle compétition composée de six rounds et disputée sur des machines de la marque américaine.



22 permanents, 9 en Ducati

Ducati PanigaleV4R : 9 (+1)
Yamaha YZF-R1 : 6 (⇒)
BMW M 1000 RR : 2 (⇒)
Bimota KB998 Rimini : 2 (⇒)
Honda CBR1000RR-R SP : 2 (-2)
Kawasaki ZX-10RR : 1 (⇒)



1 Trois victoires, 20 points d'avance sur son dauphin : Nicolò Bulega a fait ce qu'on attendait de lui à Phillip Island, sur le sec comme sur le mouillé. Un avant-goût du destin de la saison 2026 ? **2** Certains s'interrogent sur le transfert d'Iker Lecuona dans l'équipe officielle Ducati. Mérité ? L'Espagnol va devoir prouver sa valeur en gagnant des courses. **3** Écarté de l'équipe d'usine Ducati, Alvaro Bautista continue sur la Panigale du team Barni... et compte bien devancer son remplaçant, Iker Lecuona, du haut de ses 41 ans !

En attendant Chantra

Aussi sympathique soit-il, Somkiat Chantra ne méritait objectivement guère sa place en MotoGP, et il a tenu une année sur les deux prévues. Choyé par Honda qui veut promouvoir des pilotes asiatiques, le Thaïlandais atterrit en Superbike avec le constructeur japonais. Il espère y rencontrer plus de réussite, lui qui compte deux victoires en Moto2 à son actif. Mais l'aventure WorldSBK a mal démarré puisqu'il s'est blessé aux bras lors d'un entraînement privé. L'ancien coéquipier de Johann Zarco devrait faire son retour en course (et ses débuts ici) à Portimão le week-end du 29 mars. Somkiat et le Turc Bahattin Sofuoglu sont les seuls représentants du continent asiatique dans la catégorie.



1

Changement d'époque

Le temps où les pilotes arrivaient en mondial Superbike à travers les championnats de motos de série (Superbike/Supersport national, Superstock/Supersport mondial...) est révolu. 13 des 22 titulaires de la saison 2026 ont gravité dans le monde des GP (surtout MotoGP/Moto2) avant de rejoindre le WorldSBK. Cela peut s'expliquer par la prédominance de la « Route du MotoGP » créée par la Dorna pour favoriser l'accès en GP, les moyens supérieurs qui sont mis dans cet écosystème, mais aussi les choix des équipes qui offrent aux pilotes déçus en GP (Alvaro Bautista, Nicolo Bulega, Iker Lecuona, Andrea Locatelli...) une opportunité de rebondir et de continuer à faire.

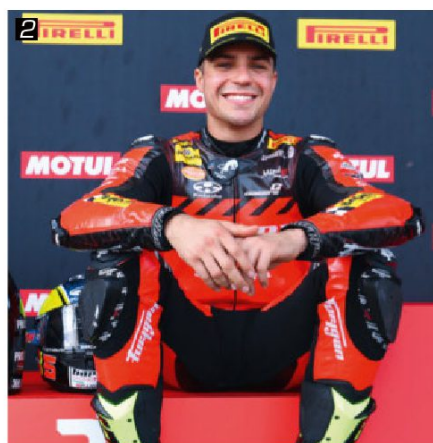
par un premier podium (2^e/4^e/chute), alors que son meilleur résultat était une 7^e place. Quatre autres Ducati poursuivent des objectifs variés sur la grille. Sam Lowes (ELF Marc VDS) vise des victoires pour sa troisième année ici, après avoir obtenu cinq podiums en 2025. Le Britannique était dans le coup à Phillip Island, mais il a été rattrapé par les erreurs qu'il commet trop fréquemment (5^e/5^e/chute). Au Team GoEleven, Lorenzo Baldassarri est en quête de rédemption après quelques années dans l'ombre en Superbike (18^e en 2023), en Supersport (21^e en 2024) et en MotoE (6^e en 2025). Cela a plutôt bien démarré pour l'Italien en Australie (3^e/8^e/9^e). Champion de Grande-Bretagne de Superbike 2021, Tarran Mackenzie a conduit sa Ducati MGM vers son meilleur résultat en carrière sur le

mouillé le dimanche (12^e/11^e/4^e). Lui aussi titré au Royaume-Uni en 2023, Tommy Bridewell devrait être du paddock à partir de fin mars. Nouveau venu dans la catégorie, Alberto Surra (Motocorsa) débarque après avoir performé en championnat d'Europe Moto2 (trois victoires), mais aussi en tant que remplaçant en Supersport l'an dernier. Il a réalisé un premier week-end correct en allant chercher des points et un premier top 10 (9^e/12^e/12^e).

BIMOTA ÉTONNE

Surra se battra au classement des rookies avec un certain Miguel Oliveira, ex-pilote MotoGP recruté par BMW pour faire équipe avec Danilo Petrucci (voir page 116). Les deux hommes héritent de la moto championne du monde, ce qui convoque une certaine pression. « Remplacer » Razgatlioglu ? Compiqué. Ils doivent d'abord tout mettre bout à bout dans cette nouvelle aventure qui débute – 8^e/18^e/7^e pour le Portugais à Phillip Island, 10^e/10^e/6^e pour l'Italien. Au-delà des neuf Ducati et deux BMW, les onze machines restantes sont toutes propulsées par des moteurs japonais. Avec la particularité que, chez Bimota, le constructeur italien fabrique sa propre moto autour du moteur de la Kawasaki ZX-10RR. Lancé dans sa seconde année, le team mise sur la continuité avec Alex Lowes et Axel Bassani, et rêve d'une première victoire. Il n'en est pas passé loin en Australie : Bassani est reparti à une inespérée deuxième place au classement général (4^e/2^e/2^e), tandis que Lowes s'est aussi distingué (7^e/3^e/chute). Et si les petites adaptations apportées à la Bimota KB998 en faisaient l'une des meilleures machines de la grille ? Dans l'équipe Kawasaki, on a travaillé sur l'avant

1 On n'attendait pas Lorenzo Baldassarri sur le podium pour son retour en Superbike. Et si sa rédemption était en marche ?
2 Premier podium pour Yari Montella, étonnant à l'entame de sa deuxième saison.



de la Ninja pour offrir à Garrett Gerloff un meilleur aérodynamisme. Reste à savoir si cela permettra à l'Américain d'améliorer les 88 points marqués en 2025, son plus maigre bilan en six saisons.

LES JAPONAIS DANS L'OMBRE ?

Chez Honda, le renouvellement ne passe pas uniquement par de la technique (châssis, bras oscillant, moteur, suspensions Showa) ; il se traduit surtout par l'arrivée de Somkiat Chantra et Jake Dixon, tous deux venus du paddock des Grands Prix. C'était aussi le parcours de leurs prédécesseurs, Iker Lecuona et Xavi Vierge. Les Espagnols ont réalisé quelques coups d'éclat au guidon d'une moto considérée comme l'une des moins compétitives, mais pas de manière assez régulière pour jouer des places



3



4



5



6

3 Danilo Petrucci et Miguel Oliveira ont un double poids à porter : hériter de la BMW championne du monde et passer après Toprak Razgatlioglu. **4** Garrett Gerloff reste le seul pilote officiellement badgé Kawasaki, même si les Bimota ont aussi le moteur de la Ninja. **5** Recruté de la catégorie Moto2, Jake Dixon sera-t-il celui qui remettra Honda au sommet ? **6** Bienvenue en mondial Superbike, Stefano Manzi ! **7** Entame de saison difficile pour Andrea Locatelli, leader du clan Yamaha, qui doit viser le podium du championnat.



7

importantes au championnat. Blessés, Chandra et Dixon ont fait l'impasse sur Phillip Island. Avec six R1 engagées, Yamaha reste la deuxième force numérique du plateau. Là aussi, le départ de Razgatlioglu fait un obstacle de moins sur la route de la victoire. Il y en a eu une l'an dernier, obtenue par Andrea Locatelli qui est devenu le chef de file des Bleus. Quatrième du mondial en 2025, l'Italien nourrit des ambitions de podium au général, le dernier de Yamaha remontant à 2023. Cela s'est moins bien

passé que prévu en Australie (13^e/14^e/5^e). Son nouveau coéquipier, Vierge, remplace Jonathan Rea dont l'odyssée Yamaha a viré au cauchemar. Des chutes ont empêché l'Espagnol de marquer le moindre point à Phillip Island, mais il est attendu parmi les plus rapides une fois la R1 bien apprivoisée. Team satellite de choix, le GRT poursuit deux objectifs bien distincts dans son garage : l'ex-pilote MotoGP Remy Gardner doit se faire une place à l'avant après trois saisons et seulement deux podiums ; son nouveau partenaire, Stefano Manzi, a

tout à découvrir en tant que rookie. Les deux hommes sont passés à côté de l'ouverture, ne ramenant que 3 et 2 points. Chez Motoxracing, enfin, on pourra être satisfait si les pilotes parviennent à accrocher des tops 10 : le Turc Bahattin Sofuoglu poursuit son apprentissage aux côtés du débutant Mattia Rato, venu du Supersport italien. Si un match Yamaha/Ducati s'installe en Supersport (voir page 118), force est de constater qu'en Superbike, les Rouges ont aujourd'hui un cran d'avance sur les Bleus. Et sur tout le monde, d'ailleurs. ■

MIGUEL OLIVEIRA

« J'AVAIS ENCORE MA PLACE EN MOTOGP »

Après quinze ans passés en Grands Prix dont sept saisons en catégorie reine, Miguel Oliveira tentera cette année de prendre la relève de Toprak Razgatlioglu en World Superbike. Il nous éclaire sur ce nouveau challenge à la veille du coup d'envoi de la saison.

Propos recueillis par Alexis Delisse. Photos DR.

Ton premier objectif était de rester en MotoGP et cela n'a pas fonctionné. Comment abordes-tu ce nouveau défi en Superbike de manière positive alors que ce n'était pas ton premier choix ?

Je le prends avec le plus de motivation possible, parce que c'est une nouvelle chance pour moi de montrer ce que je peux faire sur une moto. C'est un championnat du monde avec l'une des équipes les plus fortes et l'une des meilleures marques, donc je suis évidemment motivé. Je vois cela avec un immense enthousiasme et j'espère pouvoir démarrer de la bonne manière dès la première course.

Il doit tout de même y avoir de l'amertume de ne pas avoir pu conserver ta place en MotoGP...

Je crois en effet avoir ma place sur la grille, et c'est forcément un sentiment doux-amer. J'en ai parlé de nombreuses fois l'an dernier. Je pense avoir largement le niveau pour y être, mais les priorités changent beaucoup et c'est désormais du passé, si l'on peut dire. Je suis pleinement concentré sur ce nouveau défi avec BMW. Si une opportunité se présente pour 2027-2028, je l'évaluerai et nous verrons à ce moment-là. Mais pour l'instant, le SBK est mon seul objectif.

Dirais-tu que les blessures t'ont beaucoup coûté dans ta carrière ?

Oui, les blessures ont eu un impact important, et c'est un point crucial. Ces trois dernières années, en particulier, ont été assez coûteuses à ce niveau. Je dirais qu'il s'agissait de petits incidents, mais avec de très grandes conséquences. Parfois, c'est ainsi que les choses se passent : il faut l'accepter et aller de l'avant.

Tu échanges en quelque sorte ton guidon avec Toprak Razgatlioglu. Que penses-tu qu'il puisse accomplir en MotoGP ?

Je m'attends à ce qu'il soit au niveau des autres pilotes Yamaha. Je n'ai pas vraiment eu le temps de réfléchir à ce qu'il pourrait faire, mais je lui souhaite le meilleur. Il réalise aussi un rêve, et je pense que c'est le plus important. Ce qu'il pourra accomplir dépendra de nombreux aspects qu'il ne contrôle même pas, comme la performance de la moto. Mais ce sera intéressant à suivre.

De ton côté, lui succéder chez BMW après les résultats qu'il a obtenus ne sera pas facile...

Non, bien sûr. Tout le monde se pose la question : était-ce vraiment Toprak, la moto ou les deux ? C'est une question en suspens, et j'espère que nous pourrons y répondre en piste.

Quelle a été ta première impression en pilotant la M1000RR après toute ta carrière sur des prototypes ?

Ça a été un grand choc, car la moto est très différente : pneus différents, pas ou très peu d'aérodynamique par rapport à une motoGP... Mais c'était amusant à piloter. Je dirais qu'en huit heures de roulage en novembre, j'étais déjà à un très bon niveau. Ce que j'espère, c'est le retrouver lors des essais de présaison sur le sec à Phillip Island et accumuler du temps de roulage pour arriver aussi préparé que possible à la première course.

Dans quel domaine aimerais-tu voir la moto progresser ?

Il est encore trop tôt pour en parler. J'ai roulé deux jours à Jerez sur le sec et seulement fait quelques tours à Valence dans des conditions mixtes, donc je ne peux en dire que très peu de choses. J'aimerais en savoir plus, mais, d'après mes sensations, la moto sera compétitive, donc je ne suis pas inquiet. L'équipe est très compétente et je suis sûr qu'elle fera tout son possible pour me donner la meilleure moto et me permettre de me sentir à l'aise le plus rapidement possible.

Et de ton côté, dans quel domaine dois-tu le plus travailler pour t'adapter à cette nouvelle moto ? Devras-tu modifier complètement ton style de pilotage ?

En effet, ça change. Mon style, notamment la manière d'aborder le freinage, est un peu différent. Sur la BMW en particulier, il faut être assez agressif au début pour arrêter la moto, mais la sortie doit rester fluide, donc ce n'est pas simple. Mais il y a beaucoup de potentiel d'amélioration. Nous avons déjà effectué quelques modifications électroniques qui m'ont beaucoup aidé. Il reste une marge pour ajuster davantage la moto à mon style et pour que je m'adapte aussi à ce que la moto exige.



Tu vas chercher à ajuster la moto à ton pilotage ou l'inverse ?

Aujourd'hui, aucun constructeur ne fabrique une machine pour un seul pilote. Il faut s'adapter. Le meilleur pilote est celui qui comprend les points forts de la moto et sait en tirer profit, tout en étant conscient de ses points faibles et capable de les compenser. C'est cela, être un pilote complet. On peut se rejoindre à mi-chemin, mais jamais aller dans une seule direction.

Est-il plus facile de piloter cette BMW qu'une motoGP ?

Pas forcément. Il y a moins d'éléments à gérer, comme les pressions de pneus ou les dispositifs, etc. En course, ce sera sans doute plus simple, si l'on peut dire. Mais je le découvrirai bientôt.

Et sur le plan électronique, c'est beaucoup plus basique ?

Non, au contraire. C'est même un peu plus avancé, car le logiciel est ouvert à chaque constructeur. On a la possibilité de régler chaque aspect souhaité et l'électronique est totalement ouverte. On peut travailler virage par virage sur chaque paramètre. De ce point de vue, c'est assez proche de ce que la motoGP utilise actuellement.

Est-il possible de battre Nicolò Bulega cette année ?

C'est un grand défi, je le sais. La seule réponse que je peux donner, c'est que je ferai de mon mieux et l'équipe aussi. Si c'est possible ? Oui, c'est possible. C'est un énorme défi, mais nous sommes prêts à travailler et nous n'avons pas peur.

Le travail avec Danilo Petrucci sera aussi crucial pour faire progresser la moto...

Avec deux motos alignées sur la grille, il faut évidemment travailler avec son coéquipier. Son expérience du paddock peut m'aider à surmonter certaines difficultés, et réciproquement. Je peux également me sentir plus à l'aise dans certains domaines et il pourra de son côté en tirer des enseignements. Ce sera une relation normale entre coéquipiers, mais étant donné que nous sommes les deux seules BMW, la coopération entre nous est essentielle pour la marque afin de pouvoir progresser en réglages et en développement.

Te fixes-tu une course ou un moment de la saison comme premier vrai repère ?

Non. Si tout commence bien en Australie, je serai déjà heureux. Je ne me fixe pas d'attentes précises en termes de kilomètres ou de courses pour atteindre un certain niveau. Le plus tôt sera le mieux.

La pression est-elle plus forte quand tu sais que tu peux gagner ou quand tu dois prouver que tu mérites ta place ?

Ce sont des pressions différentes. Dans un cas, tu te bats pour ta survie ; dans l'autre, tu en profites davantage. Savoir que tu as la moto et le matériel pour gagner te place dans un état d'esprit très différent de celui où tu te bats pour garder ton guidon. J'ai connu les deux et je préfère la première situation.

La compétition sera plus plaisante cette saison en World Superbike selon toi ?

Oui. D'après ce que je comprends, les courses sont très disputées mais peuvent être très gratifiantes. On peut prendre du plaisir, car les courses sont vraiment amusantes. Le format du week-end est aussi différent, avec deux longues courses et une Superpole décisive pour l'épreuve du dimanche. Mon défi est d'en profiter. Je garde l'esprit ouvert et je dois apprendre trois nouveaux circuits, donc ce sera forcément réjouissant.

Penses-tu apprécier ce nouveau format ? Aimes-tu beaucoup rouler pendant le week-end ?

Oui, nous roulerons beaucoup, mais surtout en conditions de course, et c'est idéal pour apprendre : être dans le peloton, observer les autres, comprendre leurs réactions et leur style. Essayer d'apprendre d'eux, d'en tirer le positif et progresser.

Envisages-tu un retour en MotoGP, peut-être comme pilote de développement ?

Oui, j'y suis ouvert. Je pense qu'un retour en MotoGP est possible et même probable si les choses se passent bien ici. Mais il y a encore de nombreuses étapes d'ici là. Je me vois comme pilote titulaire sur la grille. Pilote de développement ? Je ne sais pas. On verra. ■

LES MARQUES EN LICE **MATCH RETOUR ?**

Élue produit de l'année Supersport 2025, la Yamaha YZF-R9 part en chasse d'un second titre d'affilée. Mais Ducati lance l'opération « Reconquête » après avoir été détrônée.

Par Daryl Ramadier. Photos Gold and Goose.



La grille Supersport évolue avec près de 10 % de motos chinoises, dont la ZX-MOTO de Valentin Debise (n° 53).





SBK SUPERSPORT
FIM WORLD CHAMPIONSHIP **FIM** 2026

1

Ducati avait dérobé à Yamaha le statut de marque dominante en Supersport, empochant deux titres de suite avec Nicolo Bulega (2023) et Adrian Huertas (2024). Les rôles se sont inversés en 2025. À peine sortie des cartons, la Yamaha YZF-R9 s'est distinguée en remportant 17 des 24 courses de la saison, ne manquant même jamais le podium. Stefano Manzi a tiré le meilleur profit de la nouvelle machine, devenant champion du monde et gagnant enfin son ticket pour la catégorie Superbike. Sur le papier, le dossard de favori revient donc à son dauphin, Can Öncü, toujours présent en Supersport. Le frère de Deniz a montré vitesse et maturité l'an dernier, décrochant 16 podiums dont 6 victoires, alors que la régularité lui faisait autrefois défaut. Il vient de rejoindre la prestigieuse équipe Ten Kate, titrée avec Manzi, pour franchir le dernier cap. Objectif : devenir le second Turc sacré dans la catégorie après son mentor Kenan Sofuoglu, couronné à cinq reprises. Öncü n'a

pas été étincelant lors de l'ouverture à Phillip Island (5^e/5^e). Mais les spécificités de cette épreuve – la seule non européenne du calendrier, disputée dans des conditions météo mixtes le dimanche – invitent à ne pas tirer de conclusions hâtives.

ARENAS DÉJÀ VAINQUEUR

Il n'y a pas grand-chose à attendre de son coéquipier, Yuki Okamoto, décevant 30^e l'an dernier malgré son statut de champion du Japon de Superbike. Attention, en revanche, aux armes bleues déployées ailleurs. Le team AS aligne l'espoir indonésien Aldi Mahendra, coaché par Jules Cluzel, ainsi que l'Espagnol Albert Arenas. Bien inspiré sur le choix de pneus slicks, Mahendra a réalisé une impressionnante remontée (de 28^e à 2^e) pour signer son premier podium. Le champion du monde Moto3 2020, qui arrive de la catégorie Moto2, a gagné d'entrée en Australie (4^e/1^{er}), montrant une rapide adaptation à sa nouvelle division. Déjà candidat pour rejoindre le club des anciens pilotes de GP titrés en

Supersport ? Son compatriote Roberto Garcia fait lui sa première saison complète après être arrivé au GMT94 courant 2025. L'équipe française a eu du nez en recrutant le champion d'Europe Moto2 2024, entré trois fois dans le top 5 l'an dernier. Garcia partage à nouveau son box avec Lucas Mahias, champion du monde 2017. Le Français de bientôt 37 ans fait partie des plus expérimentés, mais aussi des plus rapides (7^e du général en 2025). La dernière Marseillaise du pilote de Christophe Guyot remonte à octobre 2020, mais il reste un candidat régulier aux podiums. Chez VFT, l'ancien pilote Moto3 Filippo Farioli change de monture, espérant que la R9 lui permettra de faire mieux qu'avec la MV Agusta (11^e l'an dernier).

DUCATI EN RECONQUÊTE

Si le nombre de Yamaha passe de 7 à 9, la Ducati Panigale V2 reste numériquement supérieure avec 10 machines engagées. La moto double championne du monde ne manque pas de prétendants à une troisième

2



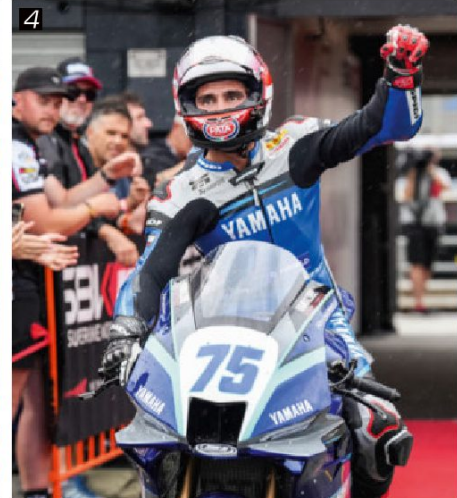


PURE MOTORSPORT



3

4



couronne. Jaume Masia s'avance à la pointe de l'attaque rouge, lui qui a fini troisième (meilleur rookie) avec deux victoires en 2025. Il s'est déjà illustré à Phillip Island (1^{er}/10^e) et ne masque pas ses ambitions au général. Philipp Oettl est lui aussi toujours sur une V2 pour sa quatrième saison complète en Supersport. Sixième en 2025, l'Allemand s'est remis dans le bain après trois années de Superbike, sans toutefois égaler ses précédents bilans (3^e en 2020, 5^e en 2021). Il était compétitif à Phillip Island (2^e/11^e) et sera à surveiller. Autre ancien de la Moto3, Riccardo Rossi atterrit chez Renzi Corse après avoir stagné sept ans dans la petite classe des Grands Prix. Ducati récupère aussi d'anciennes gloires de la catégorie MotoE : le champion 2019 et vice-champion 2020,



5

1 La grille 2026 presque complète. Il manquait à Phillip Island les quelques équipes ne participant qu'aux épreuves européennes, dont Honda France. 2 Vice-champion 2025, Can Öncü a une dernière marche à franchir. 3 À bientôt 37 ans, le Français Lucas Mahias a encore faim de victoires sur la Yamaha du GMT94 ! 4 Albert Arenas n'a pas perdu de temps : premier week-end en Supersport et déjà un succès ! 5 L'expérimenté Philipp Oettl sera l'un des fers de lance de Ducati. 6 Premier vainqueur de la saison, Jaume Masia (n° 5) veut remettre la Panigale V2 sur le toit du Supersport.

Yamaha bientôt majoritaire ?

- Ducati Panigale V2 : 10 (-1).
- Yamaha YZF-R9 : 9 (+2).
- Triumph Street Triple RS 765 : 4 (+2).
- ZXMOTO : 2 (+2).
- Kawasaki ZX-6R : 2 (+1).
- QJMOTOR SRK 800 : 2 (=).
- Honda CBR600RR : 2 (-2).
- MV Agusta F3 800 RR : 2 (-3).



6



1

Matteo Ferrari (6^e/3^e en Australie); le champion 2023 et vice-champion 2024-2025, Mattia Casadei (sans point); le champion 2025, Alessandro Zaccane (8^e/7^e). Trois italiens décidés à électriser les pistes, cette fois en thermique. La présence de trois Ducatis dans le top 4 du championnat après Phillip Island, derrière le leader en Yamaha Arenas, entérine les bonnes dispositions de la V2.

DEUX FOIS PLUS DE TRIUMPH ET KAWASAKI

Troisième meilleur constructeur l'an dernier, Triumph double ses effectifs. L'écurie officielle maintient Tom Booth-Amos (4^e en

2025) et Oli Bayliss (14^e), et accueille dans le paddock le Compos Racing Team. L'équipe tchèque fournira deux Street Triple RS 765 à Oliver König et Ondrej Vostatek. Bayliss a déjà brillé en s'offrant le premier podium de sa carrière à domicile (3^e/12^e). Kawasaki multiplie aussi sa présence par deux en ajoutant une seconde ZX-6R à celle déjà confiée à Jeremy Alcoba, 8^e l'an dernier avec deux podiums. La belle verte de 636 cm³ va à Dominique Aegerter, double champion du monde avec Yamaha (2021-2022). Le Suisse n'a pas réussi la percée escomptée en Superbike (2 podiums) et espère redorer le blason de Kawa, qui n'a plus gagné une course en Supersport depuis 2023. La ZX-6R est l'une des dernières

machines appartenant à l'ancienne génération des motos, qui ont nettement évolué depuis l'ouverture du règlement. L'introduction de la Ducati V2, ou le passage réussi de la Yamaha R6 à la R9, en sont des illustrations. Deux places, également, pour la MV Agusta F3 800 RR, mais à travers deux teams satellites : Jacopo Cretaro chez France Flembbo by Racing Development, Andrea Giombini avec Motozoo by Madforce Dubai. Le retrait du team officiel coûte son guidon à Bo Bendsneyder que l'on retrouvera en endurance chez KM99. Honda France poursuit le programme lancé en 2025 avec la championne féminine Ana Carrasco et le Français Corentin Perolari, parvenu à entrer sept fois dans le top 10 l'an dernier.



2

1 Fils de Troy Bayliss, Oli s'est offert un premier podium sur la Triumph. **2** Dominique Aegerter est de retour en Supersport, mais avec Kawasaki. **3** Deux Yamaha et une Ducati sur le podium de la seconde manche: le décor est planté. **4** QJMOTOR se renforce avec l'arrivée de Marcos Ramirez aux côtés de Raffaele De Rosa. **5** La nouvelle ZXMOTO pilotée par Valentin Debise et Federico Caricasulo. La moto est en plein développement mais semble bien née.



3



4

PLUS DE 10 % DE MOTOS CHINOISES

Le retrait de l'équipe Petronas MIE signifie qu'il n'y a plus que deux CBR600RR en piste. Soit le même nombre que pour le constructeur chinois QJMOTOR, qui poursuit ses efforts sur la scène internationale avec une nouvelle SRK 800 RS au moteur 4-cylindres en ligne de 778 cm³, et développant 95 chevaux. QJMOTOR est passée de zéro point en 2024 à 36 en 2025, boostée par les résultats de Raffaele De Rosa. L'Italien est maintenu et l'équipe accueille Marcos Ramirez, dont le CV affiche deux victoires en Moto3 et deux podiums en Moto2. Le casting est digne d'intérêt, mais une autre firme chinoise

pourrait faire de l'ombre à QJ : ZX-MOTO. Fraîchement arrivée, la marque aligne une 820 RR-RS (3-cylindres en ligne) et deux pilotes chevronnés, Valentin Debise et Federico Caricasulo – 49 podiums (dont 9 victoires) à eux deux. Le peu de temps d'essais n'a pas empêché le Français de performer en Australie, terminant 3^e en superpole et se battant à des positions honorables en course. Debise a fini sans point (chute en première manche, piégé par les conditions météo le lendemain), mais personne ne s'attendait à un tel rendement avec une moto encore loin d'être au point. Jamais les motos chinoises, qui représentent désormais plus de 10 % de la grille, n'ont performé en Supersport. Mais il paraît que les temps changent... ■



Gabin Cazard.

Un Français dans les 33 pilotes Sportbike

Le tout nouveau championnat du monde Sportbike révèle une liste inaugurale de 33 participants. On y retrouve tous les cadors de la catégorie Supersport 300, désormais disparue. Parmi les têtes d'affiche figurent les champions SSP 300 Beñat Fernandez et Jeffrey Buis, l'Australien Carter Thompson, l'Espagnol David Salvador, le Néerlandais Loris Veneman ou encore l'Italien Matteo Vannucci. Vainqueur d'un Grand Prix en Moto3, Xavi Artigas fait son retour sur la scène internationale. La France sera représentée par Gabin Cazard, 4^e du championnat de France Supersport 2025 et vainqueur du Yamaha Challenge 700. La Belgique comptera sur Ferre Fleerackers, récent vice-champion de Grande-Bretagne de Sportbike. Côté machines, on trouve 12 Yamaha YZF-R7, 8 Kawasaki ZX-6R 636, 4 Triumph Daytona 660, 4 Aprilia RS 660 Factory, 3 Suzuki GSX-8R et 2 Kove 450RR.



5

AU FÉMININ

LA ROJA POUR LA PASSE DE TROIS

Sacré avec Ana Carrasco (2024) et Maria Herrera (2025), le cortège de pilotes espagnoles comprend à nouveau les grandes favorites du championnat du monde féminin de vitesse 2026 (WorldWCR) Trois Françaises leur seront opposées.

Par Daryl Ramadier. Photos Gold and Goose.



Les spectatrices et spectateurs du WorldWCR le connaissent désormais par cœur. Qui ça ? L'hymne espagnol, joué lors de 23 des 24 courses disputées depuis la création du championnat en 2024 ! Victorieuse à 12 reprises (record) et championne en octobre dernier, Maria Herrera a choisi un destin différent de celui d'Ana Carrasco. Titrée en 2024, la pilote de Murcie n'a pas défendu sa couronne, préférant rejoindre

Honda France en mondial Supersport. Sa compatriote de Tolède tentera, elle, de doubler la mise en 2026, désormais avec les couleurs du GRT. Pas de changement de garage pour sa dauphine et principale rivale, Beatriz Neila, toujours chez Crescent. Passée à 5 points de la couronne l'an dernier, la Madrilène de 23 ans estime avoir commis des erreurs dues à son manque d'expérience, face à une Herrera qui gagnait déjà des courses en championnat

d'Espagne Moto3 dans les années 2010. Le savoir acquis en 2025 lui permettra-t-il de détrôner sa rivale ?

« SUPER PAO » SUPER OUTSIDER ?

Neila n'était pas attendue au niveau de Herrera, et elle a étonné. Qui pour les rejoindre en 2026 ? Troisième et meilleure débutante, la Britannique Chloe Jones



Les six rounds du WorldWCR 2026

27-28-29 mars : Portimão (Portugal)
 17-18-19 avril : Assen (Pays-Bas)
 1-2-3 mai : Balaton Park (Hongrie)
 12-13-14 juin : Misano (Italie)
 10-11-12 juillet : Donington Park
 (Grande-Bretagne)
 16-17-18 octobre : Jerez (Espagne)



1 Les courses sont souvent très serrées en WorldWCR, avec des victoires définies dans le final. Spectacle au rendez-vous! 2 La Britannique Chloe Jones peut-elle troubler la domination espagnole en 2026? 3 Présente depuis 2024, Emily Bondi est la Française la plus expérimentée de la grille, qu'elle partage avec Lucie Boudesseul et Line Vieillard.



est montée sur six podiums et vise désormais une première victoire. Roberta Ponziani (4^e) a réussi à s'imposer une fois l'an dernier, mais l'Italienne doit franchir un petit cap pour prétendre à plus de succès. L'Espagnole Sara Sanchez a une revanche à prendre après une saison terminée 5^e avec 65 points de moins qu'en 2024. Mais la plus grande menace pourrait venir de Tarragone. À 18 ans, Paola Ramos a gagné sa place de titulaire grâce à une apparition exceptionnelle à Jerez, où elle a remporté

la dernière course de l'année 2025. Neila estime qu'il va lui falloir du temps pour s'adapter à l'environnement et à la pression d'un championnat du monde. À moins que « Super Pao » ne crée à nouveau la surprise?

PREMIÈRE MARSEILLAISE ?

Si l'Espagne (6 pilotes) et l'Italie (4 pilotes) sont les nations les plus représentées, la France n'est pas en reste, avec, comme

l'an dernier, trois pilotes au départ. Emily Bondi est la plus expérimentée du trio tricolore puisqu'elle aborde sa troisième saison. Cela doit être celle de la confirmation d'un potentiel entrevu à quelques reprises (trois résultats dans le top 10), mais Emily peine à se maintenir sur l'entièreté du championnat (15^e en 2024, 19^e en 2025 après une blessure). La Parisienne partagera le box du team FT Racing Academy avec Line Vieillard, 12^e et meilleure féminine du Yamaha Challenge 700 en France. L'Auvergnate a un week-end d'expérience en mondial féminin, vécu à Magny-Cours l'année dernière (9^e/11^e). Toujours engagée aux couleurs du GMT94, Lucie Boudesseul est, elle, scrutée de près par les favorites. La recordwoman du circuit Carole est montée en puissance en 2025, allant chercher la 6^e place du classement général (2^e meilleure débutante) avec deux podiums, à Magny-Cours et à Jerez. Elle fait partie des outsiders de la catégorie, et pourrait bien nous offrir une première Marseillaise. ■

Cinq vainqueuses sur la grille 2026

María Herrera (Espagne) : 12 victoires (19 podiums).
 Beatriz Neila (Espagne) : 4 victoires (16 podiums).
 Sara Sanchez (Espagne) : 2 victoires (13 podiums).
 Roberta Ponziani (Italie) : 1 victoire (3 podiums).
 Paola Ramos (Espagne) : 1 victoire (2 podium).
 Chloe Jones (Grande-Bretagne) : 6 podiums.
 Lucie Boudesseul (France) : 2 podiums.
 Tayla Relph (Australie) : 1 podium.





EWC – LES ENJEUX 2026

REDISTRIBUTION DES CARTES



Seul l'équipage officiel Suzuki garde les mêmes pour reconquérir son titre mondial cédé en 2025 pour 1 point à la Yamaha du YART. Le Néerlandais Van der Mark et l'Écossais John McPhee (photo), longtemps figures du mondial Supersport et des Grands Prix, s'embarquent pour le championnat d'endurance, l'un chez BMW, l'autre chez Honda, pour une saison qui promet de faire de nouveau des étincelles...

Texte : David Dumain. Photos : David Reygondeau et DR.

Après une saison 2025 palpitante, avec un titre mondial qui a changé de main dans la dernière heure de course, on n'en espère pas moins pour 2026, avec plusieurs bouleversements au sein des teams de pointe qui promettent des batailles épiques. Le YART, champion du monde grâce à une saison solide et heureux bénéficiaire des faits de course de dernière minute des deux épreuves de 24 heures, repart à l'offensive avec ses deux piliers que sont l'Allemand Marvin Fritz et le Tchèque Karel Hanika, avec un nouveau coéquipier en la personne de Leandro Mercado. Le pilote argentin remplace l'Australien Jason O'Halloran, qui avait découvert l'endurance l'an passé et s'était montré très solide, mais qui repart à 38 ans dans le championnat Superbike britannique avec Honda. Tati Mercado, qui vient de fêter ses 34 ans, est quant à lui un habitué du championnat du monde Superbike et a découvert la discipline l'an passé en parallèle du championnat IDM allemand qu'il disputait avec BMW. D'abord dans une équipe japonaise aux 8 Heures de Suzuka puis avec Tecmas au Bol d'Or, Mercado a pris goût aux courses longues, et n'a pas mis longtemps à s'habituer à la R1 officielle lors des premiers tests effectués en Espagne avec le YART. « *L'objectif principal était de m'adapter à la Yamaha, et jour après jour, je me sentais plus à l'aise et en confiance sur la moto. Chaque session m'a permis de mieux comprendre ses caractéristiques, notamment dans différentes conditions. Il y a encore une marge de progression, mais les progrès sont constants, et je pense que nous avons une base solide.* »

Faire partie d'une équipe championne du monde en titre est une belle source de motivation, mais aussi une grande responsabilité. L'ambition est partagée par tous, mais elle est gérée avec beaucoup de calme et de professionnalisme. L'expérience de l'équipe permet de se concentrer sur la préparation, les détails et le travail commun plutôt que sur la pression ressentie. » S'il confie qu'il « *rêve de monter sur la plus haute marche du podium des 24 Heures Motos* », Mercado sait que la tâche ne sera pas aisée pour reconduire la victoire obtenue l'an passé pour les Bleus de Mandy Kainz : « *Je m'attends à une course très intense et exigeante, comme toujours au Mans. Le niveau sera extrêmement relevé et tout peut arriver. Rester concentré, minimiser les erreurs et travailler en étroite collaboration au sein de l'équipe sera essentiel de la première à la dernière heure.* »

LE SERT CONFIAIT ET OPTIMISTE

Face à l'équipe autrichienne, le SERT jouera une fois de plus ses meilleures cartes à domicile, avec le seul équipage officiel reconduit à l'identique pour la saison 2026. Les Français multiples champions du monde Gregg Black et Étienne Masson auront, comme l'an passé, le Britannique Dan Linfoot comme coéquipier, et feront tout pour faire oublier une ouverture au Mans cauchemardesque en 2025, qui avait vu la GSX-R partir pas moins de six fois à la faute. Revenus du diable vauvert comme à son habitude, le Yoshimura SERT Motul s'était ensuite lancé dans une folle remontée

tout au long d'une saison qui ne compte que quatre épreuves, comme ce sera le cas cette année, n'échouant que de 1 point au championnat au final après une autoritaire victoire au Bol d'Or en septembre. Les hommes de Damien Saulnier comptent bien enchaîner sur cette dynamique, à l'instar de Gregg Black : « *Je ne veux pas parler des côtés négatifs, il y en a toujours en endurance. Notre début de saison l'an passé a été difficile, on a fait des choix techniques sur une moto qu'on essaie de faire évoluer depuis 2017, et dans les conditions difficiles qu'on a connues au Mans ou à Spa, cela ne nous a pas réussi. Après, le podium à Suzuka et la victoire au Bol d'Or ont prouvé notre vitesse, et d'ailleurs, je tiens à souligner qu'au Mans, nous avons roulé à quelques millièmes du record, on l'a battu à Spa et également au Castellet. Nous en sommes très fiers, et même si on n'a pas gagné, on n'a pas fini très loin du titre. En 2026, on compte bien remettre le numéro 1 sur la moto.* » La version anniversaire de la GSX-R devrait en outre apporter quelques améliorations au niveau du moteur, que le SERT ne va pas pouvoir exploiter dès l'ouverture au Mans en raison du nombre d'exemplaires produits de ce nouveau millésime au moment des 24 Heures (le règlement de l'endurance en exige 150), mais le circuit Bugatti n'impose pas autant de puissance que Spa-Francorchamps, Suzuka ou le Paul-Ricard. Le quadruple champion du monde Étienne Masson relève que la concurrence est toujours plus relevée en raison du passage de la plupart des équipes officielles en Bridgestone, la marque pneumatique de référence dans la discipline, mais reste confiant : « *Vu comment on a fini 2025, je pense qu'on peut aborder 2026 avec une certaine confiance. On est la seule équipe qui ne change pas au niveau des pilotes. On sait ce qu'on a à faire sur la moto, on sait qu'on peut encore la faire évoluer. Maintenant, il faut tirer les leçons des erreurs qu'on a faites l'année dernière et ne pas tomber dans le piège de la sur-confiance.* »

GUINTOLI CHEZ UBE AUTORACE

Même son de cloche du côté d'Alan Techer, pilier du team FCC TSR Honda France, équipage officiel qui a vécu une année 2025 particulièrement pénible : « *Je me souviens qu'au terme de la deuxième heure de la première course au Mans, nous étions en tête avec un tour d'avance sur la Yamaha n° 7 de YART-Yamaha. Malheureusement, notre coéquipier, Taiga Hada, a chuté à deux reprises. La situation n'était pas évidente pour lui, car il possédait peu d'expérience en endurance. Puis, nous avons disputé 15 heures de course à deux. Les enseignements que nous en avons tirés résident dans le fait de ne pas accuser de retard sur le setting de la moto, prendre de bonnes décisions en termes de stratégie de*



1 Corentin Perolari (à gauche) partagera la selle de la Honda n° 5 avec Alan Techer (comme en 2025) et John McPhee (ex-top pilote du Moto3, ici à droite) sera leur nouveau coéquipier. Un trio sur lequel Honda fonde de gros espoirs. **2** Michael Van Der Mark, transfuge du mondial Superbike où il aura souvent brillé, rejoint les rangs de l'EWC à temps complet (ici lors d'une pige 2025 à Suzuka). Un atout vitesse pour le team BMW qui espère enfin concrétiser dans la discipline. **3** Van Der Mark va participer à faire grandir la notoriété de l'EWC. **4** Et encore une nouvelle recrue, chez le YART Yamaha, avec le Sud-Américain Leandro Mercado (à gauche), ici avec Nicolo Canepa, ex-pilote du YART et désormais en charge du programme EWC pour Yamaha. **5** Mercado se montre déjà à l'aise au guidon de la R1.



2

course et ne pas hésiter à doubler des relais si les conditions l'exigent. » Le remplacement pour 2026 du Japonais Hada par l'Écossais John McPhee donne un supplément de confiance aux hommes de Fuji, comme le confirme encore Alan Techer : « Cette année, nous aurons un troisième pilier sur lequel nous pourrions nous appuyer. L'an passé, John a réalisé une très belle prestation avec le Tati Team AVA6 Racing lors des 8 Heures de Spa Motos. Il a déjà remporté quatre Grands Prix en Moto3. Son style de pilotage est le même que le nôtre et nous avons tous les trois le même gabarit. Il sera un atout maître ! Corentin et moi, nous avons prouvé que nous sommes très rapides. Le Bugatti est un circuit



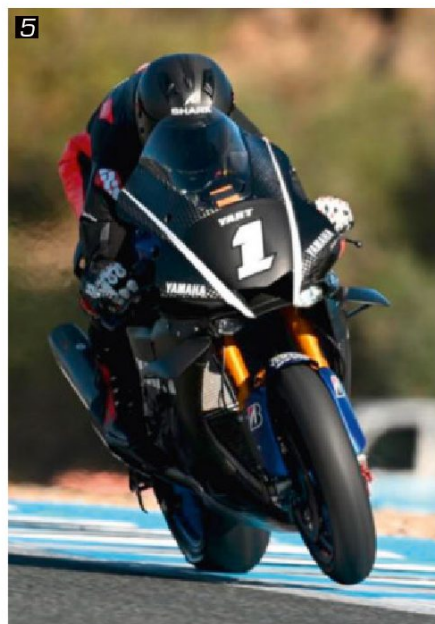
3

favorable à notre Honda. Si nous ne commençons pas d'erreur en piste et que les mécaniciens sont réguliers lors des ravitaillements, alors il faudra compter sur nous pour la victoire. Mon ambition, c'est de monter sur la plus haute marche du podium une troisième fois au Mans. Cet hiver, l'équipe s'est concentrée sur la facilité d'accès aux pièces afin de gagner du temps lors des réparations après une chute ou un souci mécanique. Pour la fiabilité du moteur, nous avons un véritable soutien de Honda Racing Corporation (HRC), si bien que nous bénéficions de toutes leurs évolutions. Honda est un grand motoriste, alors je ne doute pas qu'ils ont trouvé des solutions pour rendre la machine encore plus fiable. »

Une fiabilité qui sera sans nul doute l'une des clés de cette saison d'endurance, comme l'a encore prouvé la précédente, avec une BMW qui a vu son premier titre mondial s'envoler en fumée avec son quatre-cylindres rendant l'âme après 23 h 30 de course... Souvenir cuisant pour Werner Daemen, le patron du BMW Motorrad World Endurance



4



5

Le calendrier 2026

- 49^e édition des 24 Heures Motos, Le Mans (France), 16-19 avril 2026.
- 8 Heures de Spa Motos, circuit de Spa-Francorchamps (Belgique), 5-6 juin 2026.
- 47^e édition des 8 Heures Coca-Cola de Suzuka, circuit de Suzuka (Japon), 3-5 juillet 2026.
- 89^e édition du Bol d'Or, circuit Paul-Ricard (France), 17-20 septembre 2026.

Team, qui entend cependant reconduire sa recette : « Nous espérons terminer la saison 2026 de la même manière, exception faite des 25 dernières minutes, car le reste de l'année a été excellent. Nous disposons d'une très bonne moto et de pilotes très performants. Notre objectif est clair : remporter le championnat. Pour l'instant, tout est réuni pour y parvenir. Nous sommes bien préparés techniquement, je pense que nous serons aux avant-postes, et, bien sûr, il faut aussi un peu de chance. Si elle est de notre côté, nous pouvons à nouveau viser le titre mondial. » Si le Français Sylvain Guintoli sera bien sur une BMW, il évoluera cependant dans le team AutoRace Ube Racing Team qui avait fait rouler Loris Baz en 2025 à Suzuka, et ne fait cependant plus partie du « line up » 2026 du team officiel BMW, remplacé par Michael Van der Mark. Le pilote néerlandais, quadruple vainqueur des 8 Heures de Suzuka (deux fois avec

Honda, deux fois avec Yamaha), faisait déjà partie de l'équipage qui avait disputé la classique japonaise l'an passé au guidon de la BMW n° 37, avec une 5^e place finale. Il retrouvera l'Allemand Markus Reiterberger, qui enchaîne une sixième saison comme pilote officiel BMW, et le Sud-Africain Steven Odendaal recruté l'an passé. L'Estonien Hannes Soomer, coéquipier de Guintoli sur la BMW n° 76, sera également pilote de réserve sur la n° 37.

DI MEGLIO CHEZ TATI

Il faudra aussi compter sur la Kawasaki Trickstar n° 11, qui a manqué la victoire au Mans d'un cheveu l'an passé, avec le Français Enzo De La Vega qui rejoint les « Verts » pour une nouvelle campagne qui commencera par le circuit Bugatti où son coéquipier Grégory Leblanc compte le record de victoires avec cinq succès aux

24 Heures Motos. Aux côtés des deux tricolores, l'Espagnol Roman Ramos et l'Italien Christian Gamarino restent des valeurs sûres. Parmi les outsiders, nul doute que la Honda du Tati Team Ava6 Racing va jouer les trouble-fêtes, avec le recrutement de Mike Di Meglio et d'Isaac Viñales pour épauler Hugo Clere, déjà titulaire sur la Honda n° 4 en 2025. Une autre équipe devrait se mêler sans complexe à la lutte pour le titre avec le team ERC et la BMW n° 6, troisième du championnat du monde l'an passé avec un superbe podium au Mans, juste devant la BMW officielle avec Kenny Foray, David Checa et Ilya Mykhalchik. Pour 2026, le team devrait se renforcer avec l'arrivée au guidon de Jérémy Guarmoni, remplacé sur la Yamaha KM99 par Alessandro Delbianco, jusqu'ici pilote de réserve de l'équipe belge, rôle désormais tenu par le Néerlandais Bo Bendsneider. Randy de Puniet et Florian Marino restent

“ TOUS LES ORGANISATEURS
ŒUVRENT POUR PERMETTRE À L'ENDURANCE
DE SE DÉVELOPPER ”





titulaires dans l'équipe désormais soutenue par Marc VDS, qui devient par ailleurs sponsor-titre du championnat du monde d'endurance. Un renfort de nature à mettre davantage en valeur l'étape belge du championnat du monde d'endurance, les 8 Heures de Spa, dont l'organisateur Claude Michy avec sa société PHA (par ailleurs organisateur du Grand Prix de France Motos au Mans) préside aux destinées de l'EWC via la nouvelle structure Endurance Moto Promoter (EMP) qui remplace Warner Bros. Discovery Events. Les organisateurs des quatre épreuves y sont impliqués à divers niveaux, mais tous œuvrent pour permettre à l'endurance de se développer, notamment en étoffant son calendrier et en complétant la grille. C'est à cet effet qu'a été lancée l'an

passé la nouvelle catégorie Production, qui convainc de nouvelles équipes de s'engager dans ce format plus économique et plus accessible. De trois équipages au Mans pour ses débuts, la catégorie Production a compté 8 équipages au Bol d'Or, et devrait atteindre au moins 13 engagés au Mans. Une évolution qui n'est pas de nature à freiner la catégorie Superstock, qui monte d'ailleurs en puissance, comme on l'observe avec le team 3ART Best Of Bike qui a noué un partenariat avec la formation japonaise Hamaguchi Racing Team. « Cette association nous permet de participer aux prochaines 8 Heures de Suzuka. Cela nous offre plus de chances de jouer le titre en coupe du monde d'endurance FIM, puis ça sera une superbe expérience pour l'équipe », a assuré le

1 Isaac Viñales rejoint le Tati Team aux côtés de Hugo Clere et de Mike Di Meglio. Un trio très rapide qui laisse espérer à l'équipe privée Honda de beaux résultats pour cette campagne 2026.

2 La Suzuki du SERT Yoshimura Motul va abandonner son beau numéro 1, nouvelle propriété de la Yamaha du YART. Mais Gregg Black, Étienne Masson et Dan Linfoot entendent bien le récupérer en septembre prochain, au soir du Bol d'Or.

team-manager Gabriel Michon, dont l'équipage sera composé pour 2026 de Robin Mulhauser (ex-pilote de réserve du YART), Loïc Arbel, Jan Mohr et Luca De Vleeschauwer sur la Yamaha n° 36. De quoi se mêler une fois de plus à la lutte pour la coupe du monde Superstock face aux redoutables Honda National Motos et RAC 41, entre autres... ■



FRANCE SUPERBIKE

LA TV S'INVITE SUR

Grosse nouveauté pour cette saison 2026, la retransmission en direct de toutes les épreuves, et de toutes les catégories, du championnat de France Superbike sur la chaîne YouTube de la FFM. Un dispositif qui va permettre d'accroître davantage la notoriété de la série.

Par Thierry Traccan. Photos DR.



LE CHAMPIONNAT



1

La télé sur le championnat de France Superbike, on en parle depuis des années. Il y a même eu quelques exemples sporadiques, avec, pour la dernière fois – et c'est déjà lointain –, une retransmission en 2015 des seules manches SBK sur la chaîne l'Équipe TV. Depuis, les principaux acteurs, c'est-à-dire les pilotes, les partenaires et les teams qui s'investissent directement, réclamaient le retour de la TV sur ce championnat qui reste, sans contestation, le fleuron du sport hexagonal vitesse. Leurs vœux ont été exaucés. Pour 2026, ce ne sera pas une seule catégorie qui aura le droit à la diffusion de ses captations vidéo en live, mais toutes les catégories ! Des très jeunes pousses du Moto5/Moto4 en allant jusqu'au side-car, en passant par l'OGP, le Challenge R7, l'European Bike, le Supersport et le Superbike. En tout, ce seront 7 catégories et 14 manches qui seront

diffusées en direct. Un temps d'antenne massif que ne pouvait absorber une chaîne de télévision, fut-elle spécialisée dans les sports mécaniques. Et c'est donc Internet, et plus exactement la plateforme YouTube, qui diffusera, via la chaîne de la Fédération française de motocyclisme (ffmoto), l'ensemble de ces compétitions : « Bien sûr, nous souhaitons ouvrir cette diffusion à d'autres plateformes digitales, ou même à des chaînes linéaires, nous y travaillons, nous explique Benjamin d'Introne, directeur du service marketing et communication de la FFM. Il y a des programmes comparables dans d'autres pays, en Espagne, en Grande-Bretagne ou en Allemagne, et, en ce qui nous concerne, nous avons adapté notre modèle économique pour y parvenir. »

2



3



Calendrier

- 3-5 avril : Le Mans (72), ASM ACO.
- 30 avril-3 mai : Lédénon (30), MC Lédénon.
- 28-31 mai : Nogaro (32), ASM Armagnac Bigorre.
- 18-21 juin : Pau-Arnos (64), MC Pau-Arnos.
- 30 juillet-2 août : LeVigeant (31), Val deVienne Moto.
- 24-27 septembre : Magny-Cours (58), MC Nevers et de la Nièvre.

UNE PARTICIPATION FINANCIÈRE ACCEPTÉE

« À la fédération, nos dépenses promotionnelles sont conditionnées par les recettes des partenariats. Dans la mise en place de cette opération, notre budget ne nous permettait de couvrir ces dépenses, et nous avons opté pour une formule à trois du financement : les partenaires, la FFM, et les pilotes. Le paddock a été interrogé bien en amont sur la volonté d'avoir du live sur le FSBK, et la majorité le souhaitait, donc on a augmenté le tarif de l'engagement de 200 € par pilote et par épreuve, somme qui va directement au financement du live vidéo [qui revient à plusieurs dizaines de milliers d'euros par épreuve, ndlr]. Seules les catégories jeunes ne payent pas pour cela.



“ UNE DOUZAINES DE CAMÉRAS SERONT PLACÉES SUR CHAQUE CIRCUIT DU CHAMPIONNAT, SIX FIXES ET SIX MOBILES ”

Ce triple financement nous permet de couvrir à peu près le coût de la production et de la diffusion. » C'est la société Capta Prod, née en 2009, spécialiste de la captation sportive, qui a répondu à l'appel d'offre lancé par la FFM. Techniquement, une douzaine de caméras seront placées sur chaque circuit du championnat, six fixes et six mobiles. Il y aura également un drone et certainement un câble cam (une caméra qui se déplace sur un fil) au-dessus de la ligne de départ pour nous immerger au plus près des pilotes. Des

moyens techniques suffisant pour faire un live de qualité, et la volonté d'enrichir encore le dispositif, comme le précise Benjamin : « Nous allons travailler sur l'éditorialisation du championnat, avec des sujets réalisés en amont et qui seront diffusés durant le week-end de course. C'est un dispositif ambitieux, et actuellement on travaille sur l'habillage graphique, mais aussi à recruter la personne qui commentera et incarnera la voix du championnat, pareil pour « la » ou « le » pit reporter. Vraiment, on

souhaite donner le maximum de visibilité au championnat, parce que l'exposer va permettre de le faire grandir. Le sport passe par sa médiatisation, et nous sommes ici maître d'œuvre pour permettre aux acteurs du championnat de profiter de cette nouvelle exposition. Ce live, c'est une volonté forte des acteurs du championnat, et l'impulsion, elle est venue directement des pilotes. » Ce que nous confirme d'ailleurs Kenny Foray, quintuple champion de France Superbike, et en lice en 2026 pour continuer de faire



4

- 1** L'intensité des courses du championnat FSBK sera désormais à portée de tous, à condition d'avoir Internet et de se connecter à YouTube. Une nouvelle médiatisation qui va permettre à cette série de grandir.
- 2** Jean-Marc Delétang (à droite), président de la commission vitesse, a su écouter les pilotes, premiers demandeurs d'une retransmission en live. Alexis Masbou (à gauche), entraîneur fédéral, va voir son vivier de nouvelles recrues grossir...
- 3** Enzo De La Vega se réjouit de l'arrivée du live, synonyme de reconnaissance.
- 4** Le side-car, discipline spectaculaire, verra ses deux courses retransmises.



1

grossir un peu plus son palmarès : « Franchement c'est une super bonne nouvelle, c'est tout bénéf' pour tous les acteurs du championnat. Alors bien sûr, dans un monde idéal, les pilotes ne paieraient pas, mais il y a la réalité de la vraie vie qui nous demande à chacun une contribution, une participation de 200 €, mais franchement, ça va valoir l'investissement. La FFM paye autant que les pilotes, que les partenaires, c'est un effort collectif mais qui va dans le sens à tous. Il vaut mieux économiser sur deux trains de pneus dans l'année et avoir cette opportunité. Cette visibilité va nous permettre de mieux faire connaître notre sport, d'offrir la possibilité aux passionnés de le suivre durant la saison, et de montrer à l'extérieur de la France le niveau que l'on a ici. Et puis, quel que soit son niveau, que l'on soit pilote pro ou amateur, on va tous bénéficier de ce live. Ça va nous permettre de crédibiliser notre engagement, et donc de fidéliser des partenaires, et ça, c'est capital dans une période où les gens qui investissent dans le sport ne sont pas légion. Alors, bien sûr, ça ne va pas tout révolutionner la première année, mais en s'inscrivant dans la durée, là, ça va tout changer. »

EMMENER LES JEUNES AU PLUS HAUT NIVEAU

Sportivement, en revanche, Kenny n'a quasiment rien changé pour 2026, et c'est avec BMW, Tecmas et Michelin qu'il repart à l'assaut d'une sixième couronne nationale dans la catégorie reine du SBK : « Pour moi, c'est l'équilibre parfait, on part sur quelque chose d'éprouvé. On reste dans la même lignée que 2025, avec la même moto, les



mêmes partenaires, et puis les mêmes adversaires, comme Enzo De La Vega et Alan Techer, mais aussi tous les pilotes qui sont passés sur BMW, et franchement, je suis super content de ça, ça montre qu'on fait du bon boulot. Aujourd'hui, les gens commencent à comprendre que, pour performer, il te faut une BMW. Grégory Leblanc qui passe en BMW avec Pirelli, Christophe Ponson également. Non, vraiment, ça va être disputé et très intéressant, cette saison 2026. » Et quand on lui demande de se projeter vers la suite, pas forcément la sienne (parce qu'on a bien compris que tant qu'il prend du plaisir, et qu'il est performant, il continuera) mais celles des nouvelles générations qui prendront la relève et feront, on l'espère, briller la France au plus haut niveau, Kenny nous apporte un éclairage plutôt optimiste : « Depuis trois, quatre ans, le niveau chez

les jeunes monte. Aujourd'hui, un jeune Français qui gagne chez nous peut faire dans le top 5 national en Espagne. Attention, je parle du championnat national espagnol, pas de l'European Talent Cup. Les gens ont tendance à tout confondre, et l'ETC, ce n'est pas le championnat national espagnol, c'est une série internationale. Et là, le step est encore trop haut pour espérer figurer devant. Mais ça progresse, avec les efforts de la FFM et le travail des structures privées comme la nôtre, la KF78. Nous, notre but ultime, ce n'est pas qu'un Français se qualifie en ETC, c'est qu'il gagne. Nous, ce qu'on veut, c'est emmener les jeunes au plus haut niveau. Parmi nos pilotes qui ont entre 9 et 14 ans, on en a quelques-uns qui sortent vraiment du lot. Mais l'apprentissage est long, et le truc, c'est qu'il n'y a pas de règle. Peut-être que le jeune de grand talent de 10 ans n'aura plus envie de faire de la moto



GP RACING DANS LA COURSE

C'est la 5^e année que nous suivons de près le parcours de Benjamin Caillet. Jeune pilote prometteur qui n'aura pas connu une trajectoire rectiligne, mais qui aura eu le cran de voir grand et de tenter des choses pour espérer accéder à son rêve de devenir pilote professionnel. Une saison en R3 en 2021, et puis directement un titre de vice-champion de France en pré-Moto3 l'année suivante. Ce sera ensuite l'ETC, une année pour mesurer la différence de niveau, une autre pour se faire remarquer. Ça ne se déroule pas comme prévu (problème d'entente avec son team), et Benjamin décide de ne pas honorer la seconde partie de son contrat. Couillu, peut-être, mais risqué... Le jeune Clermontois se retrouve à pied, et monte avec les (petits) moyens du bord un projet pour repartir trois divisions en dessous, dans le Challenge R7 disputé au sein du championnat FSBK. Vice-champion, il démarre en 2026 un programme en Supersport national, dans la nouvelle catégorie Production qui permet de limiter les coûts. Ce sera avec une Honda CBR600RR, dans sa version race (moto non homologuée et vendue à peine plus de 10 000 €). Une machine qui lui a permis de retrouver immédiatement de bonnes sensations : « C'est une bonne moto, nous condie-t-il, bien sûr notre moteur qui doit rester d'origine n'est pas aussi performant que ceux des autres Supersport, mais la moto va bien. La partie-cycle est efficace, c'est précis, ça me rappelle ma NSF 250. On a pu faire quelques journées de tests, et j'ai vraiment de bonnes sensations. Je suis focus sur cette saison, l'objectif, c'est de prendre le titre en Production et de faire du mieux possible au scratch. » Toujours suivi par Dominique Sarron, Benjamin se prépare sérieusement pour cette année importante, celle de ses 18 ans, qui sera aussi l'année de son bac pro en chaudronnerie.

1 Le FSBK est un championnat qui se porte bien, avec des grilles de départ fournies, comme ici la catégorie reine des Superbike. La nouvelle exposition offerte par le live devrait permettre l'arrivée à termes de nouveaux partenaires, et déjà de fidéliser les actuels. **2** Les jeunes pousses ne sont surtout pas oubliées, et les évolutions apportées au championnat vont permettre – c'est aussi l'objectif – de démocratiser la pratique. **3** Sébastien Poirier, président de la FFM, un acteur engagé et à l'écoute.

quand il aura 15 ans... Donc, on doit être vigilants, et les accompagner. En mettant en place tout ce qu'il faut pour rejoindre le haut niveau, en fédérant toujours plus de partenaires, parce que ce qu'on aimerait, c'est avoir suffisamment de partenaires pour ne quasiment plus faire payer les jeunes pilotes. C'est comme ça qu'on trouvera et qu'on formera les meilleurs. Dans notre sport, on sait bien que l'argent est une barrière. Si tu en as, tu peux la passer, si tu n'en as pas, ça va être plus compliqué. » On ne peut que vous inviter à suivre le championnat de FSBK ! Et plus d'excuses : vous avez le live gratuit diffusé sur YouTube, la plateforme star aux 4 millions de visiteurs uniques journaliers, et le présentiel quand vous aurez l'opportunité de vous rendre sur l'un des six rendez-vous du championnat. Une belle saison s'annonce ! ■



Benjamin semble avoir rapidement trouvé ses marques au guidon de sa Honda CBR600RR.

Benjamin Caillet digest

Benjamin est né le 6 décembre 2007 à Clermont-Ferrand (63). Avec un papa pilote amateur éclairé, logique que le fiston goûte à ce qui fait notre passion à tous. Déjà un peu de motocross, et puis la vitesse, qu'il découvre en 2021, en championnat FSBK 300, au guidon d'une Yamaha R3. En 2022, changement de catégorie avec l'apprentissage d'une vraie moto de course (Honda NSF 250 R), beaucoup de victoires, de podiums et une place de vice-champion de France en fin de saison. En 2023, il tente sa chance dans une toute petite structure familiale dans le redoutable championnat international ETC. Quelques qualifs en finale A et Benjamin intègre l'équipe de France espoir, redouble en 2024 avec le team JEG soutenu par Claude Michy, mais ne transforme pas l'essai et décide de revenir en France – contraint et forcé par des finances en berne – pour disputer le Challenge R7 qu'il termine à la seconde place (et 1^{er} espoir). Pour 2026, il monte en Supersport dans la nouvelle catégorie Production, avec des envies de titre... Pour la 5^e année, GP Racing s'installe sur son dossier de selle.

CHRISTOPHE GUYOT – LUCAS MAHIAS – LUCIE BOUDESSEUL

LE GMT EN MODE GÉNÉROSITÉ

Invités par GP Racing à intervenir sur le stand des Éditions Larivière au Salon de Lyon, le GMT94 composé du boss Christophe Guyot et de ses pilotes tricolores Lucas Mahias (WorldSSP) et Lucie Boudesseul (WorldWCR), s'est confié sur ses ambitions pour 2026.

Texte : David Dumain. Photos : Gold and Goose et Céliane Pochon.

Tout juste revenus de Phillip Island où s'est déroulée l'ouverture du championnat du monde Superbike, et donc du Supersport dans lequel est engagé le GMT94, Christophe Guyot et ses pilotes tricolores étaient au Salon de Lyon, étape incontournable pour toute équipe désireuse de communiquer, ce qui a toujours été la marque de fabrique du GMT94. Au cœur de l'effervescence du Salon du 2-Roues de Lyon, GP Racing a donc invité sur le stand des Éditions Larivière Lucas Mahias et Lucie Boudesseul, engagée de son côté dans le championnat féminin WorldWCR, ainsi que le « boss » Christophe Guyot. Planning chargé oblige, c'est d'abord Lucie qui s'est présentée seule à notre micro, avant le duo Mahias-Guyot, qui s'est exprimé sur plusieurs sujets, et notamment sur le début de saison mitigé vécu par les « Bleus » en Australie. Comme à son habitude, Mahias entre directement au cœur du sujet : « L'Australie est toujours une course compliquée. À chaque briefing d'avant-

course, j'explique toujours qu'on ne peut pas gagner le championnat dans ce pays, mais qu'on peut très vite le perdre. Il y a moins de catégories aujourd'hui et beaucoup de pilotes issus des Grands Prix qui doivent trouver une place après une ou deux saisons et qui arrivent en Supersport pour se relancer. Certains pensent que c'est facile parce que c'est moins médiatisé que le MotoGP, mais ce n'est pas du tout le cas. Finalement, le niveau est très comparable à celui des Grands Prix. L'idée était donc de marquer des points et de ne pas faire de bêtises. Au final, on a récolté quelques points, mais on a aussi fait une erreur. Mais l'essentiel, c'est qu'on est rentrés entiers. On a vu qu'on avait encore une moto performante. Les petites lacunes qu'on avait l'an dernier ont été corrigées. Il nous manque juste un peu de réussite. Mais en course moto, tout se joue sur des détails : un choix de pneus, une stratégie de qualif. » Arrive immanquablement la question de la balance des performances et des règles d'équilibrage entre les motos, sujet sensible dans le

paddock, sur lequel Christophe Guyot ne cache pas son agacement : « L'an dernier, ils ont décidé de brider les Yamaha après une victoire avec 8 secondes d'avance. Le problème, c'est que ce sont des motos très différentes. Pour moi, faire une balance parfaite est quasiment impossible. C'est certain que cette règle génère du spectacle avec vingt pilotes dans la même seconde. Donc, de ce côté-là, les promoteurs ont gagné. Mais le problème, c'est qu'on ne sait plus toujours si c'est la moto ou le pilote qui fait la différence. Ça ne m'a jamais gêné de voir un grand champion dominer. Quand on voyait Marc Marquez gagner largement ou Rafael Nadal à Roland-Garros, on assistait simplement à du très haut niveau. »

« J'ÉTAIS UN COÉQUIPIER HORRIBLE »

Avec seulement 8 points glanés à Phillip Island, Mahias a pris du retard sur ses adversaires, et notamment sur son coéquipier, Roberto Garcia, deux fois dans





Lucas Mahias, toujours facétieux, n'a pas fait le plein de points en Australie, quand Roberto Garcia (photo du dessous) est entré deux fois dans le top 10.



le top 10, mais cette contre-performance ne perturbe pas outre mesure le pilote champion du monde de la catégorie... il y a bientôt dix ans... « Bien sûr que j'ai plus de saisons derrière moi que devant, mais j'aimerais bien finir avec un nouveau titre. J'ai été champion du monde en 2017, et si je pouvais en décrocher un autre dans les prochaines années, ce serait vraiment magnifique. Je m'aperçois que peu importe mon âge, je continue d'attaquer. Sur le papier je me dis parfois qu'il faudrait que je sois plus patient, mais j'ai toujours envie d'attaquer. L'an dernier j'ai été l'un des pilotes qui sont le plus tombés... Quant à la cohabitation avec mon coéquipier, c'est là que je vois que j'ai tout de même évolué avec le temps.

Honnêtement, il y a quelques années, ça se serait sûrement mal passé... parce que j'étais un coéquipier horrible. Le premier adversaire, c'est toujours celui qui a la même moto que toi. Donc, j'utilisais toutes les techniques possibles, surtout psychologiques. Aujourd'hui, j'ai envie de transmettre. Roberto est un jeune très respectueux, très simple. On a passé une semaine ensemble en Australie, on vivait dans la même maison... Ce sont des petits détails, mais ça crée une bonne ambiance. Et puis, dans un championnat aussi serré, avoir un coéquipier rapide peut aussi aider... » Un état d'esprit forcément apprécié par Christophe Guyot, même s'il concède qu'un pilote est d'abord choisi pour ses performances. « Mais s'il reste dans l'équipe, c'est pour son attitude. Roberto est quelqu'un de très sain. Lucas joue vraiment le rôle du grand frère et ça fonctionne très bien. Pour moi, c'est la première année où nous avons une vraie

Dream Team en Supersport. » Et le patron du GMT94 d'enchaîner sur Lucie Boudesseul, engagée sous ses couleurs dans un championnat féminin WorldWCR dont il souligne le niveau : « C'est normal que ça prenne son envol, parce que les cinq ou six meilleures pilotes ont un niveau extrêmement impressionnant. Lucas pourra le confirmer. On le voit même au niveau du paddock : des pilotes comme Toprak Razgatlioglu ou Jonathan Rea viennent regarder les courses. Prenez María Herrera, Ana Carrasco ou Sara Sánchez Ramos, certaines réalisent des trucs incroyables. À Jerez, par exemple, Ramos a fait quelque chose de vraiment fou. Pour moi, si certaines de ces filles roulaient en FSBK, elles seraient dans le top 3... »

UN JEUNE EN WILD CARD

Venu à Lyon avec une semi à ses couleurs, le GMT94 organise des séances de dédicaces tout au long du salon. Des actions que Christophe Guyot juge indispensables. « C'est très important pour nous. Lucas est là pendant trois jours, Lucie quatre... Ce n'est pas si fréquent pour des pilotes, mais c'est essentiel pour partager avec le public. Nous

organisons aussi une semaine d'événements au circuit Carole, avec les partenaires et les motards. Et nous menons des opérations avec les CRS et les écoles : chaque année, nous accueillons des centaines de jeunes pour parler sécurité routière. » Une semaine durant laquelle Lucas Mahias avait établi l'an passé le record du tour sur le circuit fétiche de Christophe Guyot. Jamais effrayé par un nouveau défi, Mahias confie qu'il n'est pas exclu qu'il se laisse à nouveau tenter par l'endurance : « Mais aujourd'hui, je suis plus attiré par la catégorie Stock. Les motos sont plus proches de la série et les pneus sont identiques pour tout le monde. Je trouve que ça correspond davantage à l'état d'esprit de l'endurance. » Pas de retour en EWC prévu pour Christophe Guyot en revanche, tourné vers un projet qui lui tient à cœur, dans le but de détecter de nouveaux talents. « Cette année, la wild card ne sera pas pour Lucas ou Roberto. Nous allons proposer une Yamaha R7 du mondial à un jeune pilote issu du championnat de France. Le leader du challenge 700 pourra rouler en mondial à Magny-Cours. L'objectif est de donner une vraie opportunité aux jeunes. » En attendant la manche française, le GMT94 a d'autres défis à relever sur la piste. « On sait qu'on a la vitesse, conclut Lucas Mahias. Maintenant, il faut que tout se mette en place. Dans ce championnat, un détail peut tout changer. »

La semaine suivante est justement consacrée au travail à l'atelier, avant d'enchaîner sur des essais à Portimão... La deuxième manche du Supersport marquera également l'ouverture du WorldWCR. Christophe esquisse un sourire. Le cycle infernal peut recommencer... ■

LUCIE BOUDESSEUL

PILOTE GMT94 – CHAMPIONNAT DU MONDE WCR

« **MON RÊVE ULTIME, C'EST LE MOTO2** »

Pilote du team GMT94 dans le championnat du monde féminin, Lucie Boudesseul poursuit sa progression au plus haut niveau. Présente au Salon du 2-Roues de Lyon, la Française revient sur son arrivée dans l'équipe de Christophe Guyot, ses podiums en WCR et ses ambitions pour l'avenir.

Propos recueillis par David Dumain. Photos : William Joly, GMT94.

Tu es présente pendant toute la durée du salon ?

Oui, je suis là pendant tout le salon. Je suis arrivée mercredi et je reste jusqu'à dimanche. En plus de ça, je travaille aussi sur les simulateurs EVS qui sont présents ici. On en a un à la fédération, notamment, donc je participe au développement.

C'est ton activité professionnelle à côté de la compétition ?

Tout à fait. À côté de la moto, j'ai un métier. Je participe au développement des simulateurs EVS. Avec les nouvelles technologies, ils deviennent de plus en plus réalistes. Pour les mettre au point, il faut un pilote capable de donner un retour d'expérience précis, et c'est ce que je fais.

Tu es aujourd'hui pilote du GMT94 en championnat du monde féminin.

Comment s'est faite ton intégration dans l'équipe ?

Déjà, rejoindre le GMT94, c'est une opportunité incroyable. J'ai toujours rêvé de faire de la moto et de la compétition. Courir en championnat du monde, c'est le rêve de tout pilote. Mais arriver en mondial avec une structure comme le GMT, c'est encore plus fort. Petite, j'étais dans les tribunes avec mes parents et on regardait les pilotes du GMT rouler en Supersport. J'ai grandi avec cette culture de la moto et du team. Et aujourd'hui, je fais partie des pilotes de l'équipe.

C'est aussi une structure exigeante...

C'est vrai, mais la pression vient surtout de moi. Je pense que, dans n'importe quelle équipe, j'aurais cette exigence personnelle. J'ai tellement envie d'y arriver et de bien faire que je me place la barre très haut.

La saison dernière s'est très bien terminée pour toi, avec deux podiums, dont un à Magny-Cours. T'arrive-t-il de revivre ce moment ?

Le podium de Magny-Cours reste très présent, surtout parce que beaucoup de personnes ici au salon étaient présentes ce week-end-là.

On m'en parle encore beaucoup. De mon côté, j'essaie toujours de passer rapidement à l'étape suivante, parce qu'en sport mécanique il y a toujours une nouvelle échéance qui arrive. Mais quand les gens me le rappellent, je me dis : « *C'est vrai, j'ai fait ça quand même !* » Ça reste une immense fierté.

Cette saison, ton objectif est-il simplement de confirmer ou clairement de viser la victoire ?

L'objectif, c'est forcément de gagner. Mais mon objectif personnel reste surtout de progresser. Si je continue à m'améliorer, les résultats viendront. On ne peut jamais prévoir exactement ce qui va se passer, parce que c'est un sport mécanique avec énormément de paramètres. Mais je pense que c'est possible de rivaliser avec les meilleures, notamment les Espagnoles. J'ai pu me battre avec elles et même mener quelques tours en course. Ça prouve que c'est possible. Après, ça demande beaucoup de travail, de rigueur et d'entraînement.

La moto est un sport particulier : il existe à la fois des championnats mixtes et des championnats féminins. Comment vois-tu cette situation ?

Jusqu'à l'an dernier, j'ai toujours roulé avec les hommes. Je disputais le championnat de France Superbike en 1000 et j'étais la seule femme parmi 55 pilotes. Au départ, je n'avais pas forcément envie d'aller dans un championnat exclusivement féminin. Mais avec du recul, j'ai compris l'intérêt de disputer un vrai championnat du monde, avec les meilleures pilotes. Le niveau est extrêmement élevé et ça m'a fait progresser.

Le championnat du monde féminin est relativement récent. Les choses évoluent-elles vraiment ?

Oui, mais c'est lent. C'est seulement la troisième année du championnat du monde, et on voit déjà qu'il y a de plus en plus de pilotes, de niveau et de médiatisation. Cette année, par exemple, les courses seront diffusées sur Canal+. C'est un cercle vertueux : plus



il y a de médiatisation, plus il y a de partenaires, plus il y a d'argent, et plus le championnat grandit.

En WCR, toutes les pilotes roulent sur la même Yamaha R7. C'est un avantage?

Oui, parce que ça limite énormément les coûts et les écarts techniques. Les motos appartiennent au championnat. Nous, on arrive avec nos valises et les machines sont déjà là. Du coup, personne ne peut vraiment développer sa moto à la maison. Ça réduit beaucoup les inégalités.

La question du financement reste centrale...

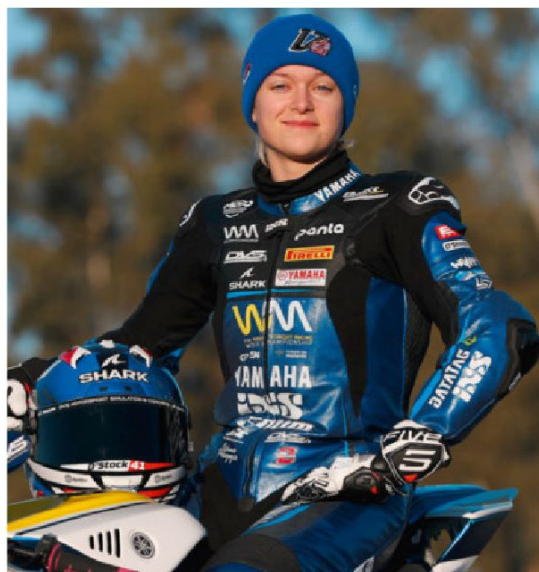
C'est vrai, malheureusement. Oui. Même en jouant « petit », une saison comme la mienne représente environ 130 000 euros. Je ne suis pas payée pour rouler. Les frais sont pris en charge, mais je dois travailler à côté pour vivre. C'est pour ça que j'ai un métier. Même aujourd'hui, c'est encore compliqué pour certaines entreprises d'investir autant d'argent sur une femme dans un sport très masculin. Mais les mentalités évoluent. Il faut continuer à en parler pour que ça change.

Vas-tu revenir dans des championnats mixtes?

Le championnat féminin a encore beaucoup à m'apporter, mais mon rêve reste de rejoindre un jour le championnat Moto2, qui est mixte.

Tu en as parlé avec Christophe Guyot?

Oui, il le sait depuis le début. J'ai toujours été très claire sur mes objectifs. Mais le Moto2 est un projet très différent de ce que fait le GMT94. Christophe a déjà énormément de choses à gérer avec son équipe en Supersport. Cela dit, il m'aide énormément, notamment



“ L'OBJECTIF, C'EST FORCÉMENT DE GAGNER. MAIS MON OBJECTIF PERSONNEL RESTE SURTOUT DE PROGRESSER. SI JE CONTINUE À M'AMÉLIORER, LES RÉSULTATS VIENDRONT... ”

en me mettant en contact avec des personnes qui peuvent m'aider à avancer dans cette direction.

Comment se prépare une saison comme la tienne pendant l'hiver?

Je travaille beaucoup physiquement. Je suis partenaire avec Fitness Park à La Rochelle, donc je fais beaucoup de salle de sport. Je m'entraîne aussi énormément sur simulateur MotoGP. C'est un outil incroyable pour apprendre les circuits et garder une activité spécifique à la moto quand on ne peut pas rouler. Au final, l'hiver c'est musculation, vélo, natation et simulateur. Ça fait déjà un programme bien chargé.

Tu partages l'équipe avec des pilotes Supersport comme Lucas Mahias ou Roberto García. Est-ce que vous échangez beaucoup?

Pendant les week-ends de course, c'est compliqué. On est tous très concentrés et on a énormément d'obligations. Mais lors de certaines séances d'entraînement ou quand on a un peu plus de temps, on discute.

Roberto m'a déjà donné quelques conseils et je les écoute forcément avec beaucoup d'attention.

Ton employeur est compréhensif avec ton engagement sportif?

Heureusement, mon employeur est aussi mon entraîneur. Il vit les week-ends de course avec moi et comprend parfaitement les contraintes que ça représente. Mais je tiens à dire que je ne suis absolument pas à plaindre. Parfois, on est tellement concentré sur l'objectif qu'on ne voit que le travail à accomplir. Mais quand on prend du recul, on se rend compte qu'on vit un rêve d'enfant : je fais des courses de motos en championnat du monde.

RÉSULTATS

Au programme de ce numéro, les résultats de la course MotoGP en Thaïlande et du championnat Superbike en Australie.

Par Christian Batteux et Trac. Photos Gold and Goose.



1/ GP DE THAÏLANDE

▶ LA COURSE SPRINT

1. Pedro Acosta, 13 tours, 19'39"155

2. Marc Marquez à 0"108	5. Jorge Martin à 3"851	8. F. Di Giannantonio à 5"748
3. Raul Fernandez à 0"540	6. Brad Binder à 4"612	9. Francesco Bagnaia à 6"910
4. Ai Ogura à 2"100	7. Joan Mir à 4"924	

▶ LA COURSE MOTOGP

1. M. Bezzecchi (I-Aprilia), les 26 tours en 39'36"270 (179,3 km/h)

2. P. Acosta (E-KTM) à 5"543	9. F. Bagnaia (I-Ducati) à 18"340
3. R. Fernandez (E-Aprilia) à 9"259	10. L. Marini (I-Honda) à 19"101
4. J. Martin (E-Aprilia) à 12"182	11. J. Zarco (F-Honda) à 19"903
5. A. Ogura (J-Aprilia) à 12"411	12. E. Bastanini (E-KTM) à 23"386
6. F. Di Giannantonio (I-Ducati) à 16"845	13. D. Moreira (BRA-Honda) à 24"686
7. B. Binder (RSA-KTM) à 17"363	14. F. Quartararo (F-Yamaha) à 30"823
8. F. Morbidelli (I-Ducati) à 18"227	15. A. Rins (E-Yamaha) à 32"955

Meilleur temps en course : M. Bezzecchi (I-Aprilia), 5^e tour, 1'30"487 (181,1 km/h)

▶ LA COURSE MOTO2

1. M. Gonzalez (E-Kalex), les 7 tours en 11'11"575 (170,8 km/h)

2. I. Guevara (E-Boscoscuro) à 0"099	9. D. Öncü (TUR-Boscoscuro) à 5"835
3. D. Holgado (E-Kalex) à 0"454	10. A. Sasaki (J-Kalex) à 6"180
4. I. Ortola (E-Kalex) à 1"138	11. A. Canet (E-Boscoscuro) à 6"550
5. C. Veijer (NL-Kalex) à 2"667	12. A. Escrib (E-Forward) à 6"788
6. C. Vietti (I-Boscoscuro) à 3"211	13. T. Arbolino (I-Kalex) à 7"103
7. A. Lopez (E-Kalex) à 4"220	14. B. Baltus (B-Kalex) à 9"740
8. D. Muñoz (E-Kalex) à 4"340	15. A. Ferrandez (E-Boscoscuro) à 9"776

Meilleur temps en course : M. Gonzalez (E-Kalex), 2^e tour, 1'35"379 (171,8 km/h)

▶ LA COURSE MOTO3

1. D. Almansa (E-KTM), les 19 tours en 32'14"186 (161,0 km/h)

2. M. Quiles (E-KTM) à 0"003	9. J. Esteban (E-KTM) à 11"541
3. V. Perrone (ARG-KTM) à 9"480	10. D. Muñoz (E-KTM) à 11"657
4. A. Carpe (E-KTM) à 9"573	11. C. O'Gorman (IRL-Honda) à 11"863
5. V. Pratama (INA-Honda) à 9"687	12. S. Ogdén (GB-KTM) à 13"732
6. A. Fernandez (E-Honda) à 9"723	13. A. Cruces (E-KTM) à 16"365
7. B. Uriarte (E-KTM) à 11"068	14. J. Kelso (AUS-Honda) à 17"264
8. M. Morelli (ARG-KTM) à 11"334	15. E. O'Shea (GB-Honda) à 17"459

Meilleur temps en course : V. Perrone (ARG-KTM), 3^e tour, 1'41"228 (161,9 km/h)

CLASSEMENTS AU 10/03/26

MotoGP

1. P. Acosta (E - KTM)	32 pts
2. M. Bezzecchi (I - Aprilia)	25 pts
3. R. Fernandez (E - Aprilia)	23 pts
4. J. Martin (E - Aprilia)	18 pts
5. A. Ogura (J - Aprilia)	17 pts
6. B. Binder (A - KTM)	13 pts
7. F. Di Giannantonio (I - Ducati)	12 pts
8. M. Marquez (E - Ducati)	9 pts
9. F. Morbidelli (I - Ducati)	8 pts
10. F. Bagnaia (I - Ducati)	8 pts
11. L. Marini (I - Honda)	6 pts
12. J. Zarco (F - Honda)	5 pts
13. E. Bastanini (I - KTM)	4 pts
14. D. Moreira (BRE - Honda)	3 pts
15. J. Mir (E - Honda)	3 pts

22 classés

Moto2

1. M. Gonzalez (E - Kalex)	12,5 pts
2. I. Guevara (E - Boscoscuro)	10 pts
3. D. Holgado (E - Kalex)	8 pts
4. I. Ortola (E - Kalex)	6,5 pts
5. C. Veijer (PB - Kalex)	5,5 pts
6. C. Vietti (I - Boscoscuro)	5 pts
7. A. Lopez (E - Kalex)	4,5 pts
8. D. Muñoz (E - Kalex)	4 pts
9. D. Öncü (T - Boscoscuro)	3,5 pts
10. A. Sasaki (J - Kalex)	3 pts
11. A. Canet (E - Boscoscuro)	2,5 pts
12. A. Escrib (I - Forward)	2 pts
13. T. Arbolino (I - Kalex)	1,5 pts
14. B. Baltus (BEL - Kalex)	1 pts
15. A. Ferrandez (E - Boscoscuro)	0,5 pts

19 classés

Moto3

1. D. Almansa (E - KTM)	25 pts
2. M. Quiles (E - KTM)	20 pts
3. V. Perrone (ARG - KTM)	16 pts
4. A. Carpe (E - KTM)	13 pts
5. V. Pratama (INA - Honda)	11 pts
6. A. Fernandez (E - Honda)	10 pts
7. B. Uriarte (E - KTM)	9 pts
8. M. Morelli (ARG - KTM)	8 pts
9. J. Esteban (E - KTM)	7 pts
10. D. Muñoz (E - KTM)	6 pts
11. C. O'Gorman (IRL - Honda)	5 pts
12. S. Ogdén (GBR - KTM)	4 pts
13. A. Cruces (E - KTM)	3 pts
14. J. Kelso (AUS - Honda)	2 pts
15. E. O'Shea (GBR - Honda)	1 pts

24 classés

Superbike

1. Nicolo Bulega (ITA-Ducati)	62 pts
2. Axel Bassani (ITA-Bimota)	42
3. Yari Montella (ITA-Ducati)	26
4. Lorenzo Baldassarri (ITA-Ducati)	25
5. Alvaro Bautista (ESP-Ducati)	19
6. Iker Lecuona (ESP-Ducati)	19
7. Tarran Mackenzie (GBR-Ducati)	17
8. Miguel Oliveira (POR-BMW)	17
9. Sam Lowes (GBR-Ducati)	16
10. Danilo Petrucci (ITA-BMW)	16

19 classés

Supersport

1. Albert Arenas (ESP-Yamaha)	38 pts
2. Jaume Masia (ESP-Ducati)	31
3. Matteo Ferrari (ITA-Ducati)	26
4. Phillip Oetti (GER-Ducati)	25
5. Aldi Mahendra (INA-Yamaha)	23
6. Can Öncü (TUR-Yamaha)	22
7. Oli Bayliss (AUS-Triumph)	20
8. Roberto Garcia (ESP-Yamaha)	17
9. Alessandro Zaccane (ITA-Ducati)	17
10. Andrea Giombini (ITA-MV Agusta)	13

19 classés



BRIDGESTONE

BATTLAX RACING V03

Avec sa nouvelle référence slick V03 destinée aux track days comme aux compétitions nationales, le manufacturier japonais frappe un grand coup.

Par Tracapela. Photos DR.



« **F**ranchement, le RS12 dont on a fait l'essai dans le numéro précédent m'avait déjà bluffé par ses performances et son comportement. Pour un pneu homologué à sculptures, il a montré d'excellentes dispositions sur piste, avec en plus cette possibilité de l'utiliser aussi sur route pour venir jusque sur un circuit, ou même de s'adapter à une utilisation au quotidien, si les conditions restent sèches. Un très bon pneu, oui, performant et polyvalent, mais le hic, c'est quand les gars de Bridgestone te chaussent ton hypersport avec leurs références slicks. Le V02 que l'on connaît, et puis ensuite le V03... Là, faut avouer que ce type de produit t'ouvre de nouvelles perspectives. » On dira qu'il est tombé sous le charme, le gars Capel', lui, le vieux grognard au coup de guidon solide, et que sa longue expérience sur circuit lui a été précieuse pour décortiquer les sensations de ces nouveaux pneumatiques. Enfin, connues pour le V02, et le Capel' de contextualiser le match : « Dès que tu essayes une moto chaussée du V02, tes dernières précautions, tes ultimes retenues, ce que tu gardes logiquement à l'esprit avec le RS12, là, tout s'efface. Tu te sens vraiment serein, aidé par le profil de ce pneu avant qui t'offre un super feeling. Quant à l'arrière, il te procure une



grande confiance quand tu es sur l'angle et que tu remets les gaz. Un slick, tu peux le "maltraiter", il encaisse, et il te sécurise. Le V02 t'apporte cela. Mais quand les Japonais nous ont proposé d'essayer leur nouveauté, le V03, là, perso, et comme tous ceux qui testaient, j'ai pris une claque... » Il faut dire que le passage de 02 à 03 ne s'est pas fait par l'ajout de quelques artifices essentiellement marketing, mais par une refonte massive du produit. De la carcasse au profil, en passant par le mélange de caoutchoucs, Bridgestone a entièrement remanié la structure. La carcasse incorpore la technique GP Belt, une ceinture

supplémentaire qui permet d'élargir la surface de contact, notamment sur l'angle, ce qui augmente la sécurité et rend plus efficace les accélérations en sortie de virage. Pour travailler sur la stabilité, les ingénieurs n'ont pas jugé bon de modifier le diamètre de la partie centrale du pneu. Mais vers les flancs, le nouveau V03 est désormais légèrement plus arrondi, une caractéristique qui garantit plus de surface de contact, et donc plus de stabilité, notamment lors des entrées en virage. Pour l'arrière, une approche différente a été adoptée. Le diamètre intérieur a été élargi de 7 mm, mais la dimension du flanc est



Chaussée de ces excellents Bridgestone V03, la Honda CBR1000RR aura donné son plein potentiel sur ce circuit thaïlandais de Buriram.

restée inchangée, ce qui fait légèrement plonger la moto vers l'avant, offrant une géométrie plus maniable qui vient compenser la nouvelle forme un poil plus arrondie.

« TU PEUX EN REMETTRE BIEN PLUS QUE DE RAISON »

De vrais changements qui se traduisent sur le terrain et au chrono, ce que nous explique l'équarisseur de Buriram, Maître Capelos : « Ils nous ont fait partir avec des pneus qui avaient 15 tours. Et d'emblée, j'ai ressenti le gap entre le 02 et le 03. J'ai trouvé ce combo avant/arrière hyperfacile, il t'assure encore un meilleur feeling, c'est simple, tout est mieux : la mise sur l'angle évidente, sa façon de tenir sa trajectoire et l'opportunité qu'il offre de freiner très, très tard sur l'angle. Honnêtement, je n'ai eu aucune alerte, jamais. Moi, j'aime bien garder le frein tard en entrée de virage, ben là, je le gardais vraiment tard. Alors, au bout d'un moment, tu sens que ça se tord. Ce ne sont pas les pneus, mais les suspensions ! Même si elles sont incroyablement performantes de série, les 1000 hypersports ont des suspensions qui peinent à encaisser les contraintes engendrées par des slicks... En tout cas, par ceux-là. C'était alors le moment de relâcher les freins, mais

franchement, je n'ai pas trouvé de limites, même en faisant le cochon, et tu sais que je ne le fais pas qu'à table... » Pov Capel', dire qu'il ne savait pas à cet instant que, depuis les box, les Japonais avaient préparé le feu d'artifice : « Ça a été la cerise sur le gâteau, un V03, mais gomme tendre [il existe trois qualités : sprint, tendre et medium], ce n'est pas un pneu de qualif', mais un pneu 10 tours, et en plus, ils nous les avaient mis sous couvertures chauffantes. On a eu droit à 10 tours. Ben là, j'ai rien compris... Tu peux en remettre bien plus que de raison, je passais plus vite partout en me disant à chaque tour que j'aurais pu aller encore plus vite... Les rapports, tu ne les passes plus au même moment, simplement parce que les repères changent. Ça pardonne toutes les erreurs. Vraiment impressionnant. Ils voulaient nous faire plaisir avec ce test ultime, eh bien, c'est réussi... » Dans quelques semaines, le V03 sera disponible en magasins, sauf dans la dimension 190/60 x 17 pour laquelle il faudra attendre une année de plus. Quand au V02, il continue sa route – ou plutôt sa piste – pour 2026, jusqu'à épuisement des stocks. ■

Les dimensions

AV : 120/70 x 17 (dispo en 2026)
AR : 200/60 x 17 (dispo en 2026)
AR : 190/60 x 17 (dispo en 2027)

Pression des pneus

AV : 1,9 bar (à froid) / 2,2 - 2,3 bars (à chaud)
AR : 1,1 bar (à froid) / 1,3 - 1,5 bar (à chaud)



Par Michel Turco.
Photo Christian Bourget.



Florian Ferracci

Mécanicien KTM

Autrichienne, l'équipe KTM MotoGP l'est plus par son histoire que par sa composition résolument internationale. Florian Ferracci (à droite sur la photo) est monté à son bord il y a une dizaine d'années, dès le début de l'aventure orange en classe reine. Mécanicien de Brad Binder, il est plus particulièrement assigné à l'entretien des boîtes de vitesses de la RC16. À bientôt 60 ans, le natif de Cannes aujourd'hui installé en Corse a consacré sa vie à sa passion de la moto et de la course, d'abord en tant que pilote... Passé par la Coupe Yamaha, il fut durant des années une figure du championnat de France Superbike. Vice-champion en 1995 derrière Jean-Marc Delétang, il a goûté à l'élite en marquant trois points en Grand Prix 500, au guidon d'une machine engagée par Fred Protat sur le circuit Paul-Ricard. Sa carrière de pilote s'est achevée en 1997 en endurance avec le SERT. Au fil des saisons, Florian Ferracci a nourri une autre passion : la mécanique. «*Tout gamin, je bricolais avec mon père qui était mécanicien moto*», raconte-t-il. Habitué à préparer lui-même ses machines, il a développé des compétences qui l'ont conduit à un autre rôle. La transition s'est faite à la fin des années 1990 grâce à Roland

Simonetti, l'ancien mécanicien de Raymond Roche, qui l'a mis en relation avec le team De Cecco. Voilà comment Florian débute comme mécanicien aux côtés de Gregorio Lavilla, meilleur privé cette année-là du mondial Superbike, avant de travailler avec Peter Goddard sur une Aprilia usine. En 2000, il rejoint la structure officielle du constructeur italien et s'occupe successivement des motos de Régis Laconi et Noriyuki Haga. Lorsque l'aventure s'interrompt après le rachat d'Aprilia par Piaggio, Fabrizio Guidotti lui ouvre les portes des Grands Prix 250 avec l'équipe Campetella. En 2002, il travaille notamment avec Randy de Puniet. Rappelé par Aprilia l'année suivante, il découvre le MotoGP en s'occupant de la RS Cube de Colin Edwards. La suite le mène chez Kawasaki avec Shinya Nakano puis Olivier Jacque. Après le retrait du constructeur japonais en 2009, Ferracci rejoint le team Forward. Il y travaille en Moto2 avec Claudio Corti puis Jules Cluzel, avant de retrouver le MotoGP en 2012 aux côtés de Colin Edwards puis Stefan Bradl. Lorsque l'équipe ferme en 2015, il rebondit brièvement en Superbike avec Ioda. Un an plus tard, KTM l'appelle pour rejoindre l'armée orange.



MICHELIN
GRAND PRIX de
FRANCE
LE MANS MotoGP



8 - 9 - 10 MAI

LE MANS



Billet « 3 jours Enceinte générale » tout compris :

- Parking contrôlé moto, consigne casque
- Accès à de nombreuses tribunes libres (T.19 - T.20 - T.21 - T.22)
- Accès aux gradins naturels autour du circuit
- 19 Écrans géants autour du circuit
- Accès parking - aires d'accueil (auto ou moto)
- Programme officiel et baladeurs*
- Rencontre avec les pilotes (vendredi et samedi)
- Fan Zone AMV et Concerts (vendredi et samedi)
- Show mécanique (samedi)
- Village commercial (vendredi, samedi et dimanche)

* Dans la limites des stocks disponibles



Billet « Enceinte générale » DIMANCHE

101€

PROMO
117€
les 3 JOURS
 (au lieu de 122€)
 Jusqu'au 16 avril inclus



PAYEZ EN
2x
SANS FRAIS
 UNIQUEMENT SUR gpfrancemoto.com
 Jusqu'au 28 février

Billetterie :

gpfrancemoto.com

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

PHA / Claude Michy - Tél. : 04 73 91 85 75 - contact@pha-michy.com



Photos : PSP - Lukasz Swiderski - Sam Perez - Conception : myrenhu.fr

Of course - bien sûr - talk - parler

SHOEI[®]
PREMIUM HELMETS



Marc Márquez
#93

M A R C M A R Q U E Z

WORLD 2025
CHAMPION MOTOGP