

Anniversaire

Valentino Rossi

20 ans

AU SOMMET

Il y a vingt ans, un jeune Italien souriant et longiligne débarquait dans le paddock pour entamer une carrière en Grands Prix. Depuis, Valentino Rossi est devenu l'un des plus grands pilotes de l'histoire de la vitesse mondiale. À l'entame de ce qui pourrait être sa dernière saison, nous rappelons cette trajectoire exceptionnelle, découpée en sept épisodes comme autant de périodes clés dans un parcours unique.

Par Christian Batteux. Photos *Moto Revue*.







1996-2001

LE TEMPS DE L'INSOUCIANCE

Valentino Rossi déboule sur les pistes des Grands Prix comme un chien dans un jeu de quilles. C'est un artiste extravagant qui secoue ce microcosme élitiste, et applique sa règle « *un an pour apprendre, un an pour gagner* », devenant champion en 125, en 250 puis en 500. En six petites saisons, il entre déjà dans la légende.



1

L'intrusion de Valentino Rossi se fait en 1996 par une porte dérobée, une équipe modeste dirigée par Giampiero Sacchi, avec des Aprilia RS 125 et un budget modeste.

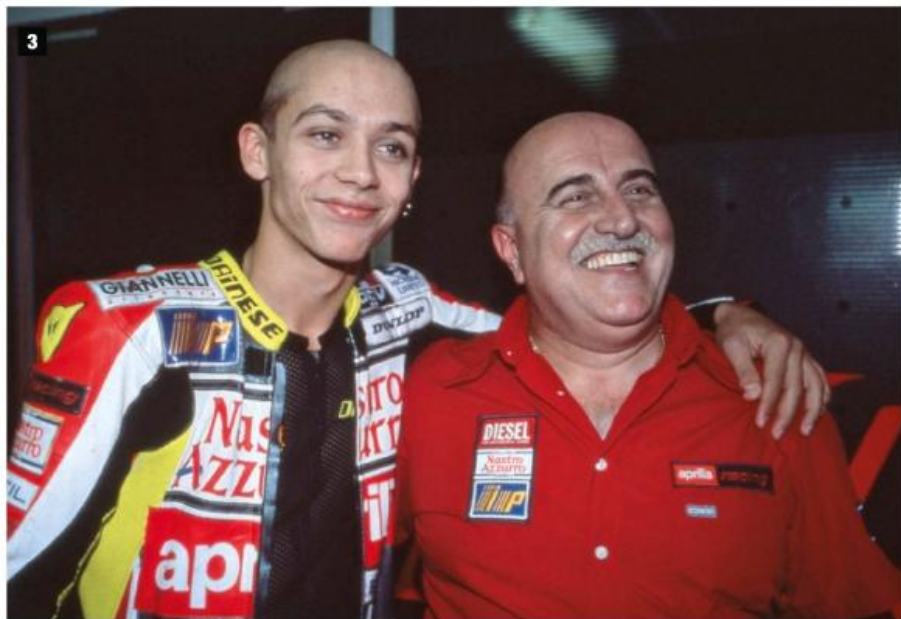
Un budget très vite dépassé par les conséquences matérielles des nombreuses chutes du jeune Italien, à la recherche de ses limites et se mêlant à des bagarres de fous furieux où les pilotes japonais se distinguent. Le champion de ce millésime s'appelle Haruchika Aoki, c'est le leader d'une génération sublignée par les couleurs du pays du Soleil-Levant. Derrière lui, Masaki Tokudome et Tomomi Manako assurent un triplé historique pour leur pays au championnat, les Espagnols Emilio Alzamora

et Jorge Martinez se classent respectivement 4^e et 5^e, devant l'Italien Stefano Perugini, les Japonais Noboru Ueda et Kazuto Sakata, tandis que l'on trouve Rossi à la 9^e place finale. Son apprentissage du haut niveau a été rapide et l'usine Aprilia, dont le management sportif est assuré par le truculent Carlo Pernat, n'a pas mis longtemps à déceler l'énorme potentiel du jeune homme de Tavullia. Peu après la mi-saison en effet, il recevait une aide officielle qui lui a fait passer un cap décisif, et a décroché sa première victoire en République tchèque. Dès lors, le jeune prodige est lancé : l'année suivante, il écrase l'opposition, essentiellement composée des troupes japonaises. Rossi est champion du monde 125 avec 83 points d'avance sur Ueda,

lequel devance, depuis sa place de dauphin, ses compatriotes Manako, Sakata et Tokudome. Marqué par le souvenir du visionnage du GP du Japon de 1994 à Suzuka, où Norifumi Abe avait enflammé la course des 500 avant de l'achever dans le gravier, Valentino se trouve un surnom qui rend hommage à ce modèle de jeunesse : Rossifumi. Il soigne déjà beaucoup son look et celui de sa machine (à dominante jaune) et lance ses célébrations d'après-course qui vont lui assurer une notoriété inégalée jusque-là dans le monde de la moto. C'est le moment de s'attaquer à la catégorie 250. Toujours chez Aprilia, qui couve désormais son pilote comme le Messie, Valentino prend le temps de découvrir une facette de son métier qu'il n'avait que peu



4



3



2

explorée auparavant : le travail de mise au point de ses machines, autrement plus pointu en 250 qu'en 125. Menée par Loris Capirossi et Tetsuya Harada – missionnés pour le titre mondial –, l'équipe italienne délègue auprès de Rossi le très expérimenté Rossano Brazzi, ancien chef mécanicien de Loris Reggiani, qui avait offert à Aprilia ses premières victoires au début des années 90. Le dialogue entre les deux hommes est immédiatement porteur de résultats, à ses côtés, Valentino apprend donc à préparer sa moto en fonction des exigences de la course à venir et ne cherche plus à chasser la pole position à tout prix. Durant toute la suite de sa carrière, il s'appliquera à suivre cette méthode. Il apprend aussi à faire évoluer son pilotage et s'adapte



5

(1) Il y a donc vingt ans, Valentino Rossi faisait irruption sur la scène internationale, au guidon d'une 125 Aprilia très vite dotée de pièces usine vu le talent du jeune homme. (2) Champion du monde des huitièmes de litre dès sa deuxième saison, il avait déjà lancé ses célébrations d'après-course qui allaient lui assurer une notoriété planétaire. (3) Passé en 250 en 1998 avec comme chef mécanicien Rossano Brazzi, il établissait une complicité ici évidente avec ce dernier, et au sein d'une équipe Aprilia qui était comme une seconde famille, on lui donnait carte blanche pour customiser ses motos, comme ici, lors d'un Grand Prix couru à Imola (4). (5) Sa personnalité exubérante amena une touche d'extravagance bienvenue dans le paddock.



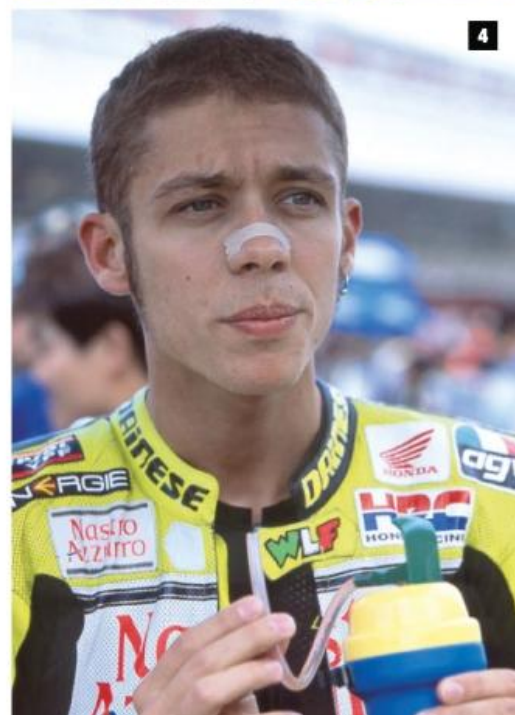
1

aux changements de comportement de ses motos au fil de la course, ce qui, là encore, va lui servir pour la suite. Malgré plusieurs chutes, lorsqu'il passe le drapeau à damier, ce n'est jamais en dessous de la 3^e place. Et en fin de saison, avec quatre victoires d'affilée, il achève son premier championnat 250 à la 2^e place, 23 points derrière Capirossi (champion controversé après son agression sur Harada dans l'ultime virage du dernier Grand Prix). De fait, la saison suivante, en 1999, est une simple formalité pour Rossi, dont les neuf victoires lui assurent un matelas de 48 points d'avance sur Tohru Ukawa pour le titre 250. Entre-temps, pas fous, les dirigeants de Honda, par l'odeur alléchés (!), approchent l'Italien, qui sait très bien que son avenir est forcément lié au premier constructeur mondial mais qui a cependant quelques scrupules à quitter une équipe Aprilia au sein de laquelle il se sent comme en famille. Tout l'art des négociateurs sera de récréer pour lui une cellule semblable pour effectuer le grand saut dans la catégorie reine, qui est encore celle de la 500 cm³ deux-temps à cette époque. Dans cette optique, le timing est idéal : l'équipe de Mick Doohan est libre, son pilote contraint à la retraite après une terrible chute en début de saison. Pour débiter en 500, Rossi se retrouve donc avec un staff mené par l' Australien Jeremy Burgess, dont le background avec le service course Honda, le HRC, assure cette fois encore à l'Italien un appui technique

incomparable. Sous les couleurs du team privé Nastro Azzurro, où il est choyé par Burgess et son équipe de mécaniciens au service exclusif de la future idole, Valentino, au fil des mois, « comprend » de mieux en mieux sa 500 Honda dont il affine, avec Burgess, le comportement trop brutal. À présent, son surnom est « The Doctor », ce qui colle mieux au pilote qu'il est désormais devenu : toujours souriant, toujours plein de panache mais aussi bourreau de travail, il passe des heures avec ses ingénieurs à décortiquer ses acquisitions de données et développe un savoir-faire que les responsables de Honda mettent à profit pour remettre leur monstre dans le droit chemin. De fait, à la fin de la saison 2000, Rossi enchaîne les bons résultats et achève cette première année à la place de vice-champion. L'année suivante, c'est la dernière fois que les 500 deux-temps figurent au programme des Grands Prix, la 53^e année de présence de ces machines légendaires. Rossi ne loupe pas son rendez-vous avec l'Histoire, il enclenche la surmultipliée et sort le grand jeu. Attaquant sa saison par une symbolique 500^e victoire pour Honda au Grand Prix du Japon, après une passe d'armes mémorable avec Max Biaggi, il finit par écœurer son rival et conclut par quatre succès de suite pour dire adieu à sa chère 500 avec la manière. Il est sur le toit du monde. Le paddock est à ses pieds, comme un roi et sa cour. Mais bientôt, Valentino Rossi va se départir de son sourire...



3



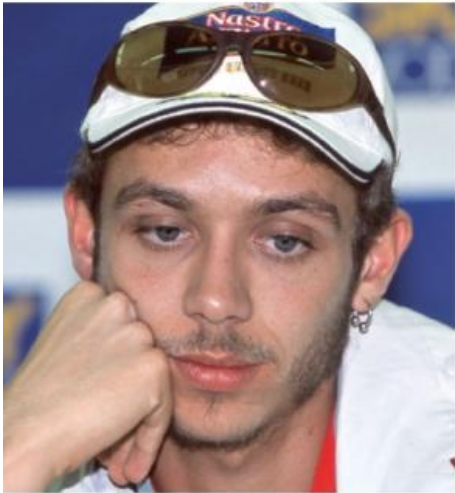
4



(1) La catégorie 500 est celle qui le faisait rêver, il lui a fallu comme en 125 et en 250 deux ans pour en devenir le maître. Ici à Phillip Island, en Australie, où il devance Max Biaggi (n° 3), Alex Barros (n° 4) et Noriyuki Haga (n° 41), l'italien allait s'emparer du titre mondial. (2) On le voit aux côtés de Biaggi (à g.) et Loris Capirossi (à d.) après cette course qu'il avait remportée. (3) Les détails esthétiques et artistiques ont toujours été importants pour lui, et le surnom de « Doctor » adopté en 2000 ne l'a plus quitté depuis. (4) et (5) Rossi a décroché en 2001 le dernier titre de la catégorie 500, condamnée à disparaître avec l'arrivée de la MotoGP.



2002-2003

LE SUCCÈS
NE FAIT PAS
LE BONHEUR

C'est la révolution sur les Grands Prix : la catégorie reine est bouleversée par l'apparition des machines motorisées par des 990 cm³ quatre-temps, son appellation devient dès lors « MotoGP ». Dans ce contexte, Rossi domine toujours son sujet mais ses relations avec les big boss de Honda s'enveniment. Jusqu'à une séparation officialisée fin 2003.

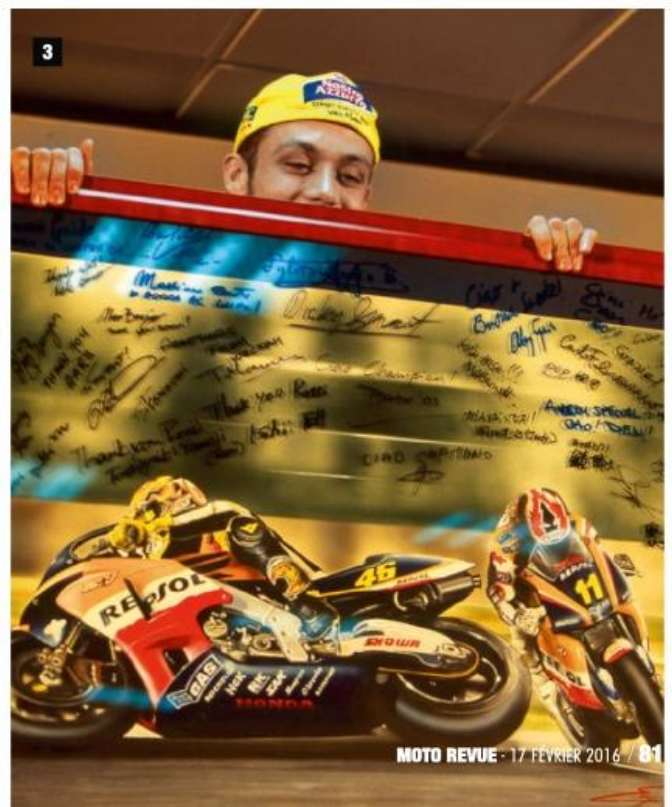
Les chiffres bruts ne laissent planer aucun doute sur la domination du binôme Rossi-Honda RC211V durant les saisons 2002 et 2003 : 11 puis 9 victoires pour deux titres supplémentaires acquis dans une facilité rare, dans la lignée, peut-être, de cet aîné dont on lui rappelle régulièrement les records – Giacomo Agostini, et ses 15 titres pour 122 victoires. Mais les chiffres ne parlent pas ou du moins, les chiffres sont des données qu'il faut faire l'effort... de déchiffrer pour mieux comprendre ce qu'ils dissimulent. D'un côté, Valentino Rossi continue de pulvériser une opposition toujours constituée de Max Biaggi et d'un nouveau prétendant en la personne de l'Espagnol Sete Gibernau même si en 2002, Tohru Ukawa, coéquipier japonais du champion en titre, s'immisce occasionnellement à la bagarre pour le podium – et se classe d'ailleurs troisième du championnat où quelques 500 deux-temps effectuent leurs derniers tours de piste. De l'autre côté, Rossi est désormais intégré à l'équipe officielle gérée directement par le HRC, le service course de la marque, et dès lors, ses fantaisies et ses envies de se singulariser avec ses décorations personnelles sont censurées par la direction psychorigide des têtes pensantes de Honda. La culture d'entreprise du premier constructeur mondial, qui fait des hommes de simples exécutants d'une démarche collective tout entière tournée vers la réussite et le prestige de la marque, ne « matche » pas avec l'esprit d'indépendance de l'Italien. Il se heurte à une hiérarchie fermée

au dialogue qui le considère, ni plus ni moins, que comme un pilote de plus dans sa très riche histoire. Erreur. Un détail révélateur : le refus des Japonais de lui offrir la 500 de 2001, qu'il réclamera pendant des mois sans jamais l'obtenir, use la patience de la star qu'est devenue Valentino Rossi. De plus, à vaincre sans trop de péril, il commence à triompher sans gloire, car les commentaires associent sa supériorité manifeste à celle de sa machine : l'un devenant indissociable de l'autre, dès lors, ses mérites en sont diminués. Et quand l'ego s'en mêle, les choses se dégradent. Mais au HRC, on n'imagine pas une seconde que l'Italien puisse quitter un navire qui lui assure gloire et fortune. Qu'aurait-il à faire chez une concurrence laminée par la puissance de feu du numéro un mondial ? En 2003, la première équipe Yamaha (le team Fortuna pour lequel roulent Carlos Checa et Marco Melandri) ne termine que 5^e du classement des teams. Malgré tout, après avoir pensé à Ducati, c'est bel et bien vers Yamaha que Rossi se tourne. Il connaît la capacité de l'usine japonaise à produire de bonnes machines de course, est sans doute persuadé qu'elles sont sous-exploitées par ceux qui les mènent, et dès le printemps, des contacts sont pris par l'entremise de quelques hommes de confiance. Le patron du service course, Masao Furasawa, est à l'opposé de ses homologues du HRC, et en fin psychologue, il approche l'Italien de la bonne façon. Après plusieurs mois de discussions et d'hésitations, Rossi prend sa décision au matin du GP du Pacifique à Motegi, au Japon, sur le circuit appartenant à Honda : il rend aux dirigeants du HRC un

contrat vierge de sa signature. Un affront suprême et un geste qui dépasse leur entendement. Un mois plus tard, au soir du GP de Valence où il vient de s'imposer, il annonce de façon officielle son transfert chez Yamaha. Les dés sont jetés.

(1) Accompagné de Tohru Ukawa pour cette première saison sur la RC211V, Rossi a du mal à oublier sa chère 500 mais ne se gêne pas pour écraser l'opposition durant ces deux années passées sur le V5 Honda. (2) et (3) Il conclut son partenariat avec Honda en 2003 par une victoire à Valence, où il reçoit ce cadeau d'adieu des responsables de la marque.







2004-2005

LE TRANSFERT HISTORIQUE

Le défi est de taille et pourtant, avec l'appui d'un service course Yamaha transcendé par cette opportunité historique et d'une équipe dévouée à sa cause, Valentino Rossi le relève avec brio.

Ces années 2004 et 2005 resteront dans l'Histoire : l'Italien, plus que jamais, impose son diktat... et avec le sourire retrouvé.



orsqu'il prend sa décision de tenter l'aventure avec Yamaha, en octobre 2003, Rossi est seul face à ses responsabilités. Il racontera d'ailleurs plus tard qu'il a passé la nuit dans sa chambre de l'hôtel du circuit Twin Ring Motegi à gamberger pour en arriver à la conclusion : « Est-ce que j'ai les c... d'y aller ? » Ce n'est qu'une semaine après lui avoir appris la nouvelle qu'il obtient l'appui de Jeremy Burgess puis de l'ensemble de son équipe technique. Tous décident de s'embarquer avec lui dans ce qui paraît à ce moment-là être une folie, un pari impossible

à relever. Mais la foi soulève des montagnes, c'est bien connu, et dès janvier 2004, pour les premiers tours de roue de l'idole aux essais hivernaux de Sepang, en Malaisie, le miracle s'accomplit, ou presque : Rossi et sa Yamaha M1 sont dans le coup, les chronos sont bons. D'ailleurs, dès la troisième séance d'essais, qui a lieu à Phillip Island, en Australie, les simulations de course sont tellement concluantes que le staff Yamaha classe ce dossier top secret. Chez Honda, dont les leaders sont Alex Barros et Nicky Hayden dans l'équipe Repsol, Max Biaggi chez Camel Pramac et Sete Gibernau chez

Movistar, on ne se doute de rien. La stratégie de la surprise fonctionne à merveille et dès le premier Grand Prix, en Afrique du Sud, Rossi réalise l'un de ses plus beaux exploits en s'imposant au sprint devant Biaggi, son « meilleur ennemi ». C'est une claque retentissante qu'il envoie à la face de Honda et c'est accessoirement, pour les statistiques, le premier pilote de l'histoire des GP à gagner deux courses consécutives sur deux machines de marque différente. Six mois plus tard, à l'issue d'une saison durant laquelle l'Italien s'enivre de victoires (9 au total) aux côtés d'une équipe euphorique, il coiffe



2



3

(1) En janvier 2004, Rossi et son équipe entament à Sepang leurs tout premiers essais avec la Yamaha M1 et déjà, le sourire est de mise sur les visages du staff. (2) Trois mois plus tard, l'italien s'impose devant Biaggi et Gibernau en Afrique du Sud à l'occasion du premier Grand Prix de la saison. Un exploit qui en annonce d'autres. (3) Comme en Italie, où il retrouve Gibernau (à g.) et Biaggi (à d.) sur le podium du Mugello. (4) Jeremy Burgess avait pris le risque de quitter le HRC où il avait passé plus de quinze ans pour suivre son pilote chez Yamaha. Ce pari a payé mais il était osé. (5) C'est l'un des gestes les plus connus de la star, un rituel qu'il respecte chaque fois qu'il enfourche ses machines.



4



5



(1) En 2005, pour célébrer son septième titre mondial, il parodie avec les membres historiques de son fan-club *Blanche Neige et les sept nains* sur le circuit de Sepang. (2) Un an plus tôt, en Australie, il marche sur le ventre de ses potes de Tavullia pour mieux fêter son premier titre avec Yamaha ! (3) En 2005, surfant sur l'eau du circuit de Donington, il signe une copie quasi parfaite en s'imposant à onze reprises.



sa sixième couronne de champion du monde, la quatrième de suite dans la catégorie reine, la troisième en MotoGP. Il devient aussi le deuxième pilote dans l'histoire des Grands Prix moto à garder son titre mondial aux guidons de deux machines de marque différente. Seul Eddie Lawson, champion 500 sur Yamaha en 1988 et champion 500 sur Honda en 1989, a signé un pareil chef-d'œuvre. Pour arriver à ses fins, Rossi a déployé l'artillerie lourde, et la guerre psychologique qu'il mène envers Biaggi

et Gibernau porte ses fruits. Les deux pilotes Honda sont débordés par son talent, ses manœuvres à la limite de la régularité et son aisance face aux micros. Dès le début de la saison suivante, il ne se gêne pas pour franchement bousculer Gibernau dans le virage précédant l'arrivée à Jerez, en Espagne, et récolte, sur le podium, les acclamations d'un public séduit depuis longtemps par le culot et le panache de l'Italien. L'année 2005, avec 11 victoires et une avance finale de 147 points sur un dauphin

nommé Marco Melandri (Biaggi et Gibernau ont été décrochés), est une réplique de 2004, en plus puissante. En Malaisie, Valentino célèbre son septième titre de champion du monde en parodiant *Blanche Neige et les sept nains*, son fan-club assurant le show avec lui sur la pelouse jaunie du circuit de Sepang, où il compte 77 victoires à son palmarès, soit une de plus que Mike Hailwood. Rossi est ponctuel avec sa légende et il aime jouer avec les symboles.



2006-2007 L'ÉCHEC AU ROI

Il fallait bien que ça arrive un jour : en 2006, accablé par les problèmes de tous ordres, comme n'importe quel pilote ordinaire, Rossi cède sa couronne à Nicky Hayden. Et la saison suivante, Casey Stoner s'impose sur sa Ducati comme le meilleur pilote du plateau. Le roi est en échec.

En 2006, le septuple champion du monde passe le cap des dix ans de carrière. Auteur d'un parcours jusque-là royal, il s'épanouit au sein d'une équipe Yamaha où il se sent un peu comme dans une famille, presque comme chez Aprilia. Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, dirait-on. Mais voilà : plus le temps passe et plus les possibilités d'avoir des problèmes grandissent, c'est la loi des statistiques. Alors, pour cette année 2006 qui semble se présenter comme sur des roulettes pour Valentino Rossi, les choses, d'entrée de jeu, partent en sucette. Percuté involontairement par Toni Elias au départ du Grand Prix d'Espagne, il parvient à remonter à la 14^e place. Par un curieux concours de circonstances, la conclusion de ce championnat maudit par un sort contraire s'apparentera de loin à cet incident qui soudainement, nous rappelle que le roi peut lui aussi se retrouver nu, ou en tout cas pas à l'abri de l'infortune. Invaincu lors des ouvertures de saison depuis 2001, Rossi fait contre mauvaise fortune bon cœur, il réagit par une victoire au Qatar mais deux courses plus tard, la malchance s'abat sur le demi-dieu de la course : il est contraint à l'abandon en Chine, à cause d'un problème de pneumatiques. On commence à se dire que ça commence à bien faire du côté de chez Yamaha mais pourtant, la coupe n'est pas encore pleine. Une semaine plus tard, Rossi doit de nouveau abandonner, en France, cette fois sur casse moteur ! Deux résultats blancs en l'espace de cinq courses, ça fait beaucoup. Il en faut cependant plus pour atteindre le moral de notre homme, qui redresse le tir avec deux victoires de suite en Italie et en Catalogne. Le hic, c'est que l'épreuve suivante, sur l'un de ses circuits



(1) La saison 2006 avait commencé à Jerez par une chute : percuté par Toni Elias, Rossi était remonté à la 14^e place. Ici, à Valence, lors du dernier GP, Rossi perd l'avant et se condamne à une place de vice-champion derrière Nicky Hayden. (2) et (3) Il a eu beau observer tous ses rituels, la chance l'a lâché, comme à Laguna Seca où il mord la poussière, contraint à l'abandon sur casse mécanique. (4) En 2007, avec son meilleur ami Uccio, ils ne peuvent que constater la supériorité de Casey Stoner et de sa Ducati, que Valentino salue cependant avec respect (5 et 6).

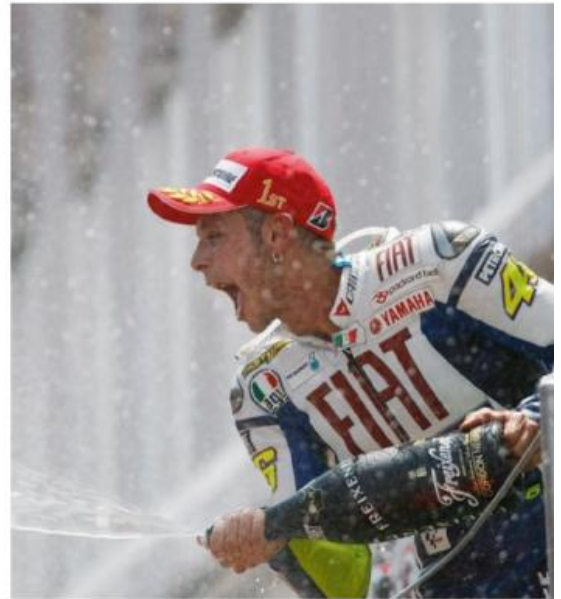
préférés, à Assen, se transforme en calvaire à cause d'une chute aux essais. C'est la première fois que le prodige italien est obligé de rouler blessé et diminué, en l'occurrence par des fractures à une cheville et à la main droite. Huitième malgré tout aux Pays-Bas, il se refait une santé et revient au top lors des deux courses suivantes... pour mieux replonger la fois d'après, victime d'une mécanique capricieuse (système de refroidissement défectueux sur la M1 à Laguna Seca, aux USA). Pourtant, jusqu'au bout, Rossi espérera rester le maître du jeu. Las, une chute lors du dernier GP à Valence plombe définitivement son bilan comptable : pour cinq petits points, il doit céder sa couronne à l'Américain Nicky

Hayden. Pour un intérim qu'il imagine ne durer qu'un an mais qui va se prolonger d'autant, la faute à l'Australien Casey Stoner, propulsé pilote officiel Ducati après une première saison en MotoGP passée sur une Honda satellite, celle du team LCR. En 2007, le passage aux 800 cm³ est favorable à l'usine italienne, dont le moteur « pédale » fort, et le talent de Stoner explose sans prévenir, ne laissant aucune chance à Rossi au championnat. Cette fois, il n'y a pas photo : les 126 points de retard qu'il compte par rapport à Stoner symbolisent son impuissance à contrecarrer la marche en avant de l'Australien, qui signe avec 10 victoires une saison « à la Rossi ». Le coup est rude, mais notre homme a des ressources.



2008-2010 LA MENACE DU CLONE

Contre toute attente, Rossi parvient à reprendre son titre et à étouffer les ambitions de Stoner et de Pedrosa. Cependant, un troisième homme vient compliquer la donne, en la personne de Jorge Lorenzo. Talentueux et orgueilleux, il marche sur les plates-bandes du maître et finit par déboulonner l'idole de son piédestal.



Alors qu'il aborde sa huitième saison de Grands Prix, Valentino Rossi n'est plus maître du vaisseau impérial qu'est la catégorie MotoGP. Si l'on peut admettre que la perte de son titre en 2006 était essentiellement due à une malchance noire, l'échec de 2007 est autrement plus préoccupant, car l'Italien a été surclassé par deux jeunes pilotes qui montent, et qui paraissent avoir de quoi tenir tête à l'idole. Casey Stoner est le nouveau roi de la catégorie reine, le porte-drapeau

d'une modeste usine Ducati qui tient tête aux géants japonais sur ce terrain on ne peut plus compétitif, tandis que Dani Pedrosa a la confiance – et donc les pleins pouvoirs – de Honda et de son légendaire service course, le HRC (Honda Racing Corporation). Ce n'est pas rien. Mais ce n'est pas tout. Car l'année 2008 voit arriver en MotoGP l'Espagnol Jorge Lorenzo, un double champion du monde 250 dont les dents traînent par terre, et c'est d'autant plus déstabilisant pour Rossi que ce jeune garçon est intégré dans le team Yamaha, son équipe. Bien sûr, l'Italien n'est

pas né de la dernière pluie, mais l'intrusion de ce jeune coq dans sa basse-cour a de quoi le rendre un peu paranoïaque : ne serait-on pas en train de lui faire le coup de l'ennemi de l'intérieur, celui de « la cinquième colonne » ? S'il affirme, en début d'année 2008, vouloir finir sa carrière chez Yamaha, on dresse cependant un « mur » entre les box des deux pilotes de la marque durant cette première cohabitation – officiellement pour des raisons de risque d'espionnage industriel, car ils roulent avec des pneumatiques de marque différente. Très vite, Lorenzo confirme son



(1) Lin Jarvis (au centre), le patron de la compétition chez Yamaha, est fier de présenter son équipe de choc à l'orée de la saison 2008, avec Jorge Lorenzo (à g.) et Valentino Rossi (à d.). (2) L'Espagnol apprend derrière son capitaine de route mais se blesse aussi au guidon de sa M1, non sans avoir fait montre d'un potentiel certain. (3) Rossi reste cependant bien en place et fête en juin 2009 sa 100^e victoire sur le circuit d'Assen.



potentiel mais tout aussi rapidement, il se blesse, car même domestiquée par une électronique de pointe, une MotoGP reste un monstre qui ne pardonne pas la moindre erreur. Du coup, la menace interne s'éloigne, et Rossi s'occupe du cas des deux autres en étouffant leurs ambitions par des manœuvres telles que celle de ce fameux Grand Prix des USA à Laguna Seca, où il déborde Stoner en coupant la chicane de Corkscrew. Après Biaggi, Gibernau, voire Melandri, Rossi met une terrible pression psychologique sur les nouveaux prétendants au trône, et

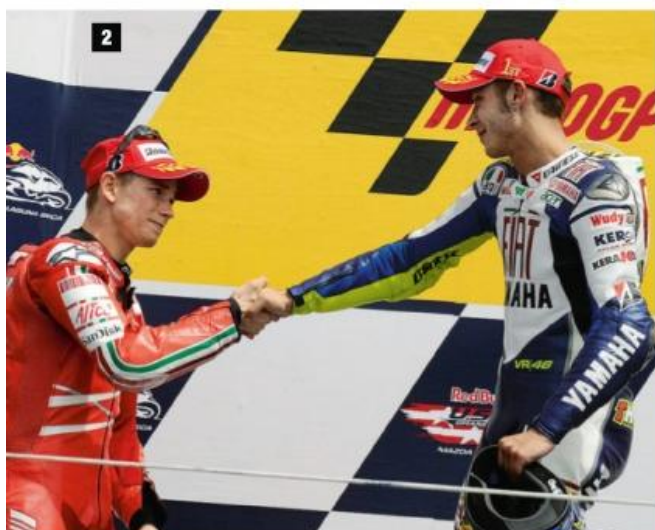
cette stratégie est payante puisqu'elle lui permet de reprendre son titre. Rossi redevient champion du monde – un huitième titre qui vient embellir un peu plus la légende de ce pilote extraordinaire. Mais son « clone » au sein de l'équipe Yamaha, passé une première année un peu difficile, prend la mesure de la catégorie MotoGP et en 2009, Jorge Lorenzo devient l'empêchement de gagner en rond numéro un de Valentino Rossi. Il s'impose à quatre reprises, monte douze fois sur le podium et achève la saison en qualité de vice-champion du monde derrière un Rossi

à présent nanti de neuf titres mondiaux, soit autant que Mike Hailwood – ceci pour situer à quelle altitude l'Italien évolue désormais. Mais s'il a réussi à juguler la menace de Lorenzo en sortant de sa manche des coups de maître, comme celui d'une fin de course négociée de façon magistrale à Barcelone, Rossi comprend qu'avec son coéquipier, s'il veut conquérir un 10^e titre, il va devoir jouer serré. D'autant plus que l'Espagnol, sans doute de façon maladroite – car l'original vaut toujours mieux que la copie –, plagie son capitaine en adoptant à son tour une tenue



1

(1) Un retour en image sur la saison 2008 n'est pas inutile pour mieux comprendre la complexité des rapports de force instaurés par Rossi, où il bouscule ici Stoner à Laguna Seca. (2) Sur le podium de ce Grand Prix des USA, la température est paradoxalement glaciale. (3) En 2010, victime d'une chute aux essais du Grand Prix d'Italie, Rossi abandonne sa couronne sur blessure.



2



3

bicolore (dominante rouge et bleu pour lui, jaune et bleu pour Rossi) et surtout, en montant lui aussi des sketches à l'arrivée de ses courses victorieuses. C'est probablement une façon de mieux « tuer le père » et de s'imposer sur l'échiquier MotoGP, c'est sans doute aussi conçu pour agacer Rossi mais quoi qu'on en pense, en 2010, Lorenzo parvient à déstabiliser l'idole, fragilisée par une blessure à l'épaule survenue

en s'entraînant durant l'hiver. Après trois courses seulement, alors qu'il mène le championnat, l'Espagnol se retrouve soudainement privé de son chef de file théorique, aux essais du Grand Prix d'Italie. Victime d'une chute spectaculaire aux essais, Rossi se fracture la jambe droite, il grimace de douleur et de dépit : tous ses espoirs de dixième sacre s'envolent avec lui dans l'hélicoptère qui le conduit à l'hôpital.

Pour la première fois de sa carrière, il va rester sur la touche et rater des courses (quatre au total) à cause d'une blessure. Et à son retour, s'il parvient malgré tout à gagner un GP, il se dit que les choses ont bien changé dans la grande maison bleue qu'est l'écurie Yamaha. Gêné aux entourures par la présence de ce coéquipier, Rossi décide alors de tenter un nouveau pari, et annonce qu'il s'engage avec Ducati.

2011-2012

LA DÉSILLUSION NATIONALE

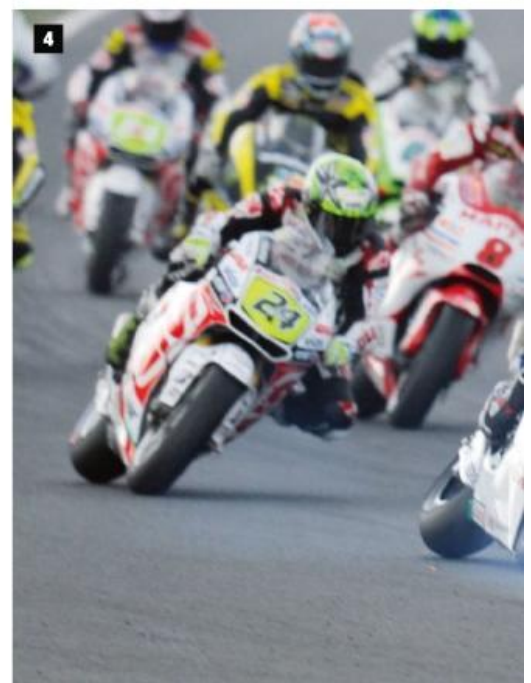
Triompher sur Ducati, un Italien sur une machine italienne, c'est un rêve qui va très vite tourner au cauchemar pour Valentino Rossi et sa petite équipe technique. Il va traverser ces deux années comme dans un brouillard et perdre quelques illusions au passage. Une expérience catastrophique.

C'est une bombe qui va faire plouf, un pétard mouillé sportif et une quasi-catastrophe nationale : le passage de Yamaha à Ducati est un échec retentissant pour Valentino Rossi. L'Italien avait encore une fois convaincu l'ensemble de son équipe technique à l'accompagner pour relever ce nouveau défi, sept ans après avoir transformé l'essai en basculant de Honda à Yamaha. Mais cette fois-ci, tout au long d'une expérience qui va durer deux ans – et qui, après-coup, aura probablement semblé interminable à la star de Tavullia –, la sauce (bolognaise) ne prend pas. Au guidon de cette machine revêche et brutale, le multiple champion du monde ne trouve pas le mode d'emploi, se heurte à un mur lorsqu'il s'agit de lancer des chantiers de reconstruction avec ses interlocuteurs techniques, et se retrouve très vite dans une impasse. Sur le moment, il fait bonne figure et envoie des messages positifs à l'adresse des médias. Car il ne s'agit pas de lancer une guerre de communication contre une entreprise nationale comme Ducati, d'autant plus que, quatre ans plus tôt, Stoner est devenu champion du monde au guidon de la machine italienne. La situation devient très vite inextricable pour l'Italien, coincé par son choix. Il pensait s'affranchir de la présence de Lorenzo, faire un petit pied de nez à Yamaha et rééditer « le coup » de 2004, c'est complètement raté. Aujourd'hui que le temps a fait son œuvre et que les choses se sont tassées, il avoue ne pas comprendre comment Stoner a pu devenir champion du monde sur cette Ducati avec laquelle, lui, n'a jamais réussi à « dialoguer ». Il défend partiellement ce bilan calamiteux en rappelant la mauvaise communication entre les ingénieurs du service course et lui, soulignant leur difficulté à accepter ses critiques et à écouter ses suggestions. En 2011, la descente est brutale et devient même infernale le jour où Rossi est mêlé à l'accident de son ami Marco Simoncelli, qui trouve la mort sur la piste de Sepang lors du Grand Prix de Malaisie. Certains affirment



que ce drame a failli pousser Valentino à tout arrêter là mais l'Italien contredit cette hypothèse, ajoutant que la seule raison qui aurait pu le conduire à prendre sa retraite, après deux années chez Ducati, aurait été de ne pas retrouver un deal avec Yamaha. Toujours est-il que la première année tourne quasiment à l'humiliation, notamment lors de l'accrochage provoqué par l'Italien sur Stoner dès le deuxième GP de la saison 2011 en Espagne, après lequel l'Australien furibard répliqua à son rival honni venu s'excuser : « *Ton ambition a dépassé ton talent.* » Il ne monte sur le podium qu'une seule fois, en France, et collectionne les places d'honneur. Le changement de règlement technique en 2012, qui fait remonter la cylindrée des MotoGP de 800 à 1 000 cm³, lui donne quelques raisons d'espérer renverser la vapeur, mais malgré cela et l'abandon du cadre 100 % carbone qui faisait la particularité de la Ducati, les choses ne s'arrangent guère. Il signe cependant deux deuxièmes places, en France et à Saint-Marin, sur le circuit de Misano baptisé du nom de Marco Simoncelli, une performance qu'il dédie à son ami disparu. Un faire-part d'adieu à une équipe qu'il quitte fin 2012, après deux années d'errance.

(1) Inutile d'en rajouter, les mines déconfites de Burgess et Rossi illustrent parfaitement l'impasse dans laquelle les deux hommes se trouvent chez Ducati. (2) L'épisode peu glorieux de l'accrochage provoqué par Rossi sur Stoner au Grand Prix d'Espagne de la saison 2011, qui verra l'Australien décrocher le titre.





3



5



2



(3) Rossi ne sortira jamais du tunnel – long de deux ans – au guidon de sa belle rouge. (4) Symbolique de cette sale période : cette chute au Japon. Deux semaines plus tard, Simoncelli (n° 58) trouvera la mort à Sepang. (5) Une deuxième place à Misano en guise d'adieu.

2013-2016 BRÛLER LES DERNIERS FEUX



Revenu chez Yamaha pour, cette fois c'est sûr, y finir sa carrière, Rossi est aussi revenu progressivement au top niveau après l'intérim malheureux avec Ducati. C'est déjà un exploit en soi mais pour conclure cette saison 2016, qui pourrait être « sa der des ders », il rêve sans doute d'un 10^e titre en guise de bouquet final. Et qui pourrait affirmer que ce champion extraordinaire n'en est pas capable ?



3

Dans l'impasse avec Ducati, Valentino Rossi se retourne vers Yamaha, dont les dirigeants sont heureux de récupérer « leur » pilote, avec lequel ils ont tant de souvenirs heureux. La nouvelle fait du bruit dans le paddock mais cette saison 2013 est aussi marquée par l'explosion de Marc Marquez, tout frais émoulu de la catégorie Moto2 qu'il a survolé l'année précédente, et chouchouté par Honda qui lui fait « sauter une classe », en contournant la règle mise en place qui veut qu'un nouveau venu en MotoGP

passse d'abord par la case « team satellite ». Promu pilote officiel du team Honda Repsol, Marquez, à son tour, bouscule l'ordre établi, comme le veut la loi des sports mécaniques où rien n'est jamais acquis d'avance, et surtout pas les royaumes ou les baronnies des champions en place. Bref, dès sa première année en MotoGP, le voilà champion du monde de la catégorie reine. Oh, il s'en est fallu de peu, de quatre points exactement, c'est-à-dire l'écart le séparant de Lorenzo au soir d'une finale haletante à Valence. Rossi, quant à lui, est débordé par la fougue de ses

jeunes opposants, et le nouveau système des qualifications, qui contraint les stars de la MotoGP à sortir le grand jeu dès la première séance d'essais, le met en difficulté. Il garde de cette saison 2013 comme un goût d'amertume : une seule victoire obtenue à Assen dans des circonstances particulières (Lorenzo avait roulé avec une clavicule opérée deux jours avant) et surtout, un trio d'Espagnols en bagarre pour le titre alors que lui est relégué au second plan, tout cela le laisse dubitatif : est-ce que c'en est fini du Rossi flamboyant, est-il devenu incapable de se mêler à la lutte



1

(1) Le retour de Rossi chez Yamaha déclenche en 2013 une fièvre médiatique cependant tempérée par l'arrivée au top niveau du nouveau venu, Marc Marquez, qui s'empare d'entrée de jeu du titre MotoGP en coiffant sur le poteau son compatriote Jorge Lorenzo pour quatre petits points. (2) Valentino n'a gagné qu'une seule course, à Assen, alors que Lorenzo souffrait d'une clavicule fracturée (l'Italien vient ici prendre des nouvelles de son coéquipier aux Pays-Bas). (3) En 2014, Rossi élève son niveau de pilotage et s'adapte aux nouvelles contraintes imposées par le duo espagnol Marquez-Lorenzo. (4) Ici à Barcelone, sur fond de tribune à ses couleurs, il tente de résister à la poussée du trio Marquez-Pedrosa-Lorenzo. Il va finir deuxième derrière Marquez.



2



4



finale pour le titre suprême ? Ou bien a-t-il encore en lui de quoi donner la réplique aux trois Ibériques ? Pour avoir la réponse à ces questions, essayer de gratter les dixièmes de seconde de déficit, Rossi décide, durant l'automne, de prendre une décision lourde de symbole en se séparant de son chef mécanicien australien, Jeremy Burgess, remplacé par l'Italien Silvano Galbusera. Pour s'adapter à la nouvelle donne que lui imposent les sprinters espagnols, il change de méthode, et se régénère au contact des jeunes pilotes de son Académie VR46. Il tourne avec eux sur la piste de dirt-track de son ranch et s'entraîne aussi au guidon d'une R1 sur le circuit voisin de Misano pour entretenir sa condition physique. La saison 2014 répond partiellement à ses attentes et le replace dans le jeu, même s'il doit concéder, depuis sa place de vice-champion, 67 points à Marquez, le nouveau monarque des Grands Prix. La suite, on la connaît : cette année 2015 où l'Italien sort le grand jeu, profitant d'une baisse de régime des pilotes Honda, handicapés par une moto trop brutale, ces coups de maître et de Trafalgar qu'il sort de sa manche avec l'expérience du vieux briscard qu'il est devenu, coups de malice et/ou de vice qui finissent, au bout du compte, par se retourner contre lui. L'épilogue tragi-comique de la fin de saison dernière est encore tout frais dans les mémoires. À présent, à l'heure d'attaquer sa 21^e saison et de fêter son



20^e anniversaire de pilote de GP, on peut affirmer que Rossi reste un ambassadeur inégalé pour les Grands Prix moto, en dépit de son échec de 2015, malgré l'expérience traumatisante avec Ducati. Il est toujours considéré comme l'attraction numéro 1 du paddock dans le monde entier. Ses célébrations d'après-course, quand il gagne, ne sont plus d'actualité, parce que les victoires se sont faites plus rares et sont donc impossibles à planifier, mais il émane

toujours de sa personne un incontestable magnétisme, mâtiné d'extravagance et de fantaisie. L'énergie qu'il retire de sa passion pour ce sport lui permet de se maintenir au niveau de garçons comme Marc Marquez, qui est quasiment deux fois plus jeune que lui, ce qui est déjà un exploit en soi. Alors qu'il entame ce qui pourrait être sa dernière saison (il est en fin de contrat avec Yamaha), qui sait s'il ne sera pas capable de réaliser de nouveaux miracles cette année encore ?

(1) Début février 2016, circuit de Sepang, Rossi entame ses essais hivernaux et peut-être sa dernière saison. (2) En 2014, il était revenu à proximité de Marquez, comme ici au Qatar. (3) En 2015, il a en vain lutté contre la vitesse supersonique de son coéquipier Lorenzo, et achevé sa saison dans la controverse et une tempête médiatique qu'il a lui-même déclenchée (4).



2

3



Ce qu'ils en disent

• HERVÉ PONCHARAL

(président de l'IRTA et patron du team Yamaha Tech3)
« C'est difficile de dire ce qu'évoque pour moi Valentino Rossi. Ce type est juste un extraterrestre. Beau gosse, riche, intelligent, il pourrait profiter aujourd'hui tranquillement de la vie. Mais non, à 37 ans, il préfère continuer à travailler pour se battre devant en MotoGP. Valentino mérite vraiment le respect pour cette volonté hors du commun qui lui a encore permis l'an dernier de jouer le titre face à Marquez et Lorenzo. Cette capacité à conserver une motivation hors normes est vraiment fascinante quand on sait comment tout devient plus difficile en vieillissant. Je me souviens de ce même qui, en 1995, traînait dans le paddock des Grands Prix alors qu'il participait de son côté au championnat d'Europe. Cette année-là, les deux compétitions avaient pas mal d'épreuves en commun. Valentino vouait une grande admiration aux pilotes japonais, et c'était l'époque où nombre d'entre eux vivaient chez nous durant la saison, à Bormes-les-Mimosas. Comme Sakata, Ueda, Tokudome, Tsujimura et quelques autres, Valentino m'appelait lui aussi Poncharal San quand il me croisait. Voilà un souvenir parmi tant d'autres que je garde encore de lui. »

• CARLO PERNAT

(ancien team manager Aprilia, agent de pilotes et chroniqueur pour différents magazines dont MR)
« Valentino, je lui ai fait signer son premier contrat professionnel en 1995. C'était un contrat de trois ans, allant de 1996 à 1998. La première fois où je l'ai vu sur une moto, c'était à Misano. Il courait alors en Sport Production avec une 125 Cagiva. Avec son style et ses trajectoires, il m'a tout de suite fait penser à Kevin Schwantz. Je me suis dit, ce gamin, il est fou, ou alors c'est un futur champion. Jamais je n'aurais imaginé qu'il décrocherait neuf titres mondiaux et déroulerait une carrière exceptionnelle de plus de vingt saisons. Quand je le vois aujourd'hui, j'ai toujours l'impression de revoir le même gamin. Il a gardé le même caractère, la même spontanéité. Il s'amuse comme il y a vingt ans, la moto n'a jamais été un travail pour lui. C'est pour ça qu'il est toujours là, et qu'il sera toujours là, demain, quand il aura raccroché le cuir. Avec VR46, Valentino a préparé la suite. Jamais il ne lâchera la moto, il aime trop ça. »

(Propos recueillis par Michel Turco)

TOUTES LES STATS DU MAÎTRE



ROSSI ET SES DÉBUTS

Il est né le 16 février 1979 à Urbino (Italie), il vient donc d'avoir 37 ans. Fils de Graziano et Stefania Rossi, Valentino baigne dès le plus jeune âge dans l'univers de la course motocycliste, son père disputant les Grands Prix alors qu'il n'est que bébé. Par la suite, interrompant prématurément sa carrière après plusieurs chutes et un accident d'automobile, le père continue d'aller sur les courses et d'inviter régulièrement à la maison des pilotes tels que l'Américain Kevin Schwantz. Inutile de chercher à comprendre comment le petit Valentino chope le virus ! Et s'il commence par courir vers l'âge de dix ans à la fois en pocket bike et en karting, il opte définitivement pour la moto trois ans plus tard. Il débute en 1993 par le championnat d'Italie de Sport Production 125 sur une Cagiva Mito, qu'il remporte l'année suivante. En 1995, Aprilia lui prête une 125 RS pour disputer les championnats d'Italie et d'Europe. Troisième final du championnat d'Europe, il voit la porte des Grands Prix s'ouvrir pour la saison 1996. Le reste fait partie de l'histoire, détaillée dans ces pages.

En haut des tableaux

• NOMBRE DE VICTOIRES TOUTES CATÉGORIES CONFONDUES : 112.

Valentino Rossi court toujours après les 122 victoires de Giacomo Agostini mais devance Angel Nieto (90), Mike Hailwood (76), Jorge Lorenzo (61), Mick Doohan (54), Phil Read (52), Dani Pedrosa (51), Marc Marquez (48), Jim Redman et Casey Stoner (45)

• NOMBRE DE VICTOIRES EN CATÉGORIE REINE : 86. Cette fois, Rossi est seul en tête, et devance dans l'ordre Agostini (68), Doohan (54), Lorenzo (40), Stoner (38), Hailwood (37), Eddie Lawson (31), Pedrosa (28), Kevin Schwantz (25), Wayne Rainey et Marquez (24), Geoff Duke, John Surtees et Kenny Roberts (22), Freddie Spencer (20) et Barry Sheene (19)

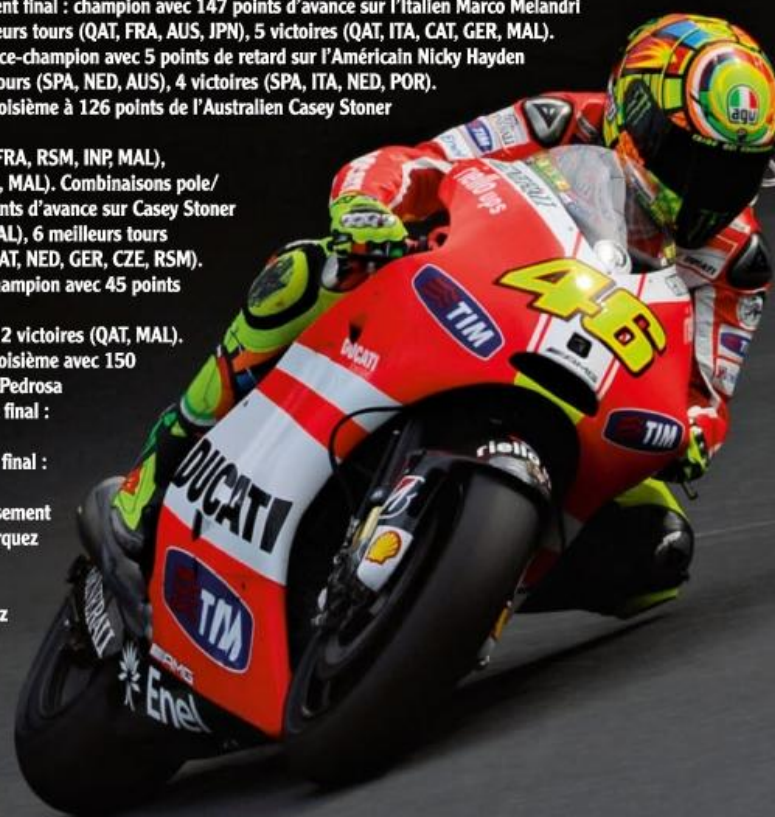
• NOMBRE DE PODIUMS TOUTES CATÉGORIES CONFONDUES : 211.
Là encore, Rossi est en haut du tableau, devant Agostini (159), Pedrosa (140), Nieto (139), Lorenzo (135), Read (121), Hailwood (112), Max Biaggi (111), Loris Capirossi (99), Redman (98) et Doohan (95).



LE RATIO POLE POSITIONS/ MEILLEURS TOURS/ VICTOIRES/TITRES

Valentino Rossi, très tôt, a plutôt travaillé pour rendre sa machine plus efficace pour la course en anticipant l'évolution de son comportement au fil des tours. On peut se rendre compte de l'efficacité de cette méthode en détaillant les chiffres de ce tableau, où sont répertoriés ses pole positions, ses meilleurs tours en course et ses victoires. On peut cependant ajouter que ces deux dernières années, face à des calibres comme Lorenzo et Marquez, cela ne suffit plus. C'est l'un des « gros chantiers » de l'Italien s'il veut avoir des chances de remporter un dixième titre mondial : améliorer ses qualifications pour partir sur la même ligne que ses rivaux.

- **1996** : 1 pole position (CZE), 1 meilleur tour en course (IMO) et 1 victoire (CZE). Combinaisons pole/victoire : 1. Classement final : 9^e du championnat à 109 points du Japonais Haruchika Aoki
- **1997** : 4 pole positions (MAL, NED, IMO, GER), 7 meilleurs tours (MAL, SPA, AUT, IMO, RIO, GBR, INA), 11 victoires (MAL, SPA, ITA, AUT, FRA, NED, IMO, GER, RIO, GBR, CAT, INA). Combinaisons pole/victoire : 4. Classement final : champion avec 83 points d'avance sur Noboru Ueda
- **1998** : 0 pole position, 3 meilleurs tours (MAL, MAD, ARG), 5 victoires (NED, IMO, VAL, AUS, ARG). Classement final : vice-champion avec 23 points de retard sur l'Italien Loris Capirossi
- **1999** : 5 pole positions (MAL, FRA, NED, GER, ARG), 8 meilleurs tours (FRA, ITA, CAT, NED, CZE, AUS, RSA, RIO), 9 victoires (SPA, ITA, CAT, GBR, GER, CZE, AUS, RSA, RIO). Combinaisons pole/victoire : 1. Classement final : champion avec 48 points d'avance sur le Japonais Tohru Ukawa
- **2000** : 0 pole position, 5 meilleurs tours (RSA, FRA, POR, RIO, PAC), 2 victoires (GBR, RIO). Classement final : vice-champion avec 49 points de retard sur l'Américain Kenny Roberts
- **2001** : 4 pole positions (RSA, SPA, ITA, CAT), 10 meilleurs tours (RSA, SPA, ITA, CAT, NED, GBR, CZE, PAC, MAL, RIO), 10 victoires (JPN, RSA, SPA, CAT, GBR, CZE, POR, PAC, AUS, MAL, RIO). Combinaisons pole/victoire : 3. Classement final : champion avec 106 points d'avance sur l'Italien Max Biaggi
- **2002** : 7 pole positions (JPN, RSA, SPA, FRA, ITA, NED, GBR), 9 meilleurs tours (JPN, SPA, FRA, CAT, NED, GBR, GER, POR, AUS), 11 victoires (JPN, SPA, FRA, ITA, CAT, NED, GBR, GER, POR, RIO, AUS). Combinaisons pole/victoire : 6. Classement final : champion avec 140 points d'avance sur Max Biaggi
- **2003** : 9 pole positions (JPN, FRA, ITA, CAT, CZE, RIO, MAL, AUS, VAL), 12 meilleurs tours (JPN, RSA, SPA, CAT, GBR, CZE, POR, RIO, PAC, MAL, AUS, VAL), 9 victoires (JPN, SPA, ITA, CZE, POR, RIO, MAL, AUS, VAL). Combinaisons pole/victoire : 7. Classement final : champion avec 80 points d'avance sur l'Espagnol Sete Gibernau
- **2004** : 5 pole positions (RSA, SPA, NED, GBR, MAL), 3 meilleurs tours (NED, POR, MAL), 9 victoires (RSA, ITA, CAT, NED, GBR, POR, MAL, AUS, VAL). Combinaisons pole/victoire : 4. Classement final : champion avec 35 points d'avance sur Sete Gibernau
- **2005** : 5 pole positions (SPA, FRA, ITA, NED, GBR), 6 meilleurs tours (SPA, FRA, CAT, NED, GBR, CZE), 11 victoires (SPA, CHN, FRA, ITA, CAT, NED, GBR, GER, CZE, QAT, AUS). Combinaisons pole/victoire : 5. Classement final : champion avec 147 points d'avance sur l'Italien Marco Melandri
- **2006** : 5 pole positions (CAT, CZE, MAL, POR, VAL), 4 meilleurs tours (QAT, FRA, AUS, JPN), 5 victoires (QAT, ITA, CAT, GER, MAL). Combinaisons pole/victoire : 2. Classement final : vice-champion avec 5 points de retard sur l'Américain Nicky Hayden
- **2007** : 4 pole positions (QAT, TUR, CHN, CAT), 3 meilleurs tours (SPA, NED, AUS), 4 victoires (SPA, ITA, NED, POR). Combinaisons pole/victoire : 0. Classement final : troisième à 126 points de l'Australien Casey Stoner et 1 point derrière l'Espagnol Dani Pedrosa
- **2008** : 2 pole positions (ITA, INP), 5 meilleurs tours (CHN, FRA, RSM, INP, MAL), 9 victoires (CHN, FRA, ITA, USA, CZE, RSM, INP, JPN, MAL). Combinaisons pole/victoire : 2. Classement final : champion avec 93 points d'avance sur Casey Stoner
- **2009** : 7 pole positions (JPN, NED, GER, GBR, CZE, RSM, MAL), 6 meilleurs tours (SPA, ITA, NED, RSM, AUS, MAL), 6 victoires (SPA, CAT, NED, GER, CZE, RSM). Combinaisons pole/victoire : 4. Classement final : champion avec 45 points d'avance sur l'Espagnol Jorge Lorenzo
- **2010** : 1 pole position (FRA), 2 meilleurs tours (JPN, MAL), 2 victoires (QAT, MAL). Combinaisons pole/victoire : 0. Classement final : troisième avec 150 de retard sur Jorge Lorenzo et 8 point derrière Dani Pedrosa
- **2011** : 0 pole, 1 meilleur tour (SPA), 0 victoire. Classement final : septième à 211 points de Casey Stoner
- **2012** : 0 pole, 1 meilleur tour (FRA), 0 victoire. Classement final : sixième à 187 points de Jorge Lorenzo
- **2013** : 0 pole, 1 meilleur tour (NED), 1 victoire (NED). Classement final : quatrième à 97 points de l'Espagnol Marc Marquez
- **2014** : 1 pole position (VAL), 1 meilleur tour (AUS), 2 victoires (RSM, AUS). Classement final : vice-champion avec 67 points de retard sur Marc Marquez
- **2015** : 1 pole (NED), 4 meilleurs tours (QAT, ARG, FRA, GBR), 4 victoires (QAT, ARG, NED, GBR). Combinaisons pole/victoire : 1. Classement final : vice-champion avec 5 points de retard sur Jorge Lorenzo





UNE LONGÉVITÉ UNIQUE

- Nombre d'années (et de jours) entre la première et la dernière victoire toutes catégories confondues : 19 ans et 12 jours. Il est en tête devant Capirossi (17 ans et 49 jours), Nieto (16 ans et 8 jours), Read (14 ans et 71 jours), Pedrosa (13 ans et 122 jours), Loris Reggiani (13 ans et 12 jours), Lorenzo (12 ans et 50 jours), Biaggi (11 ans et 315 jours), Anton Mang (11 ans et 211 jours) et Alex Barros (11 ans et 204 jours)
- Nombre d'années (et de jours) entre la première et la dernière victoire en catégorie reine : 15 ans et 54 jours. Suivent dans l'ordre Barros (11 ans et 204 jours), Read (11 ans et 16 jours), Agostini (11 ans et 7 jours), Capirossi (10 ans et 338 jours), Pedrosa (9 ans et 164 jours), Lawson (8 ans et 110 jours), Doohan (8 ans et 53 jours), Duke (8 ans et 47 jours) et Alex Crivillé (7 ans et 321 jours)

Glossaire

Voici les abréviations correspondant aux GP ou/et aux pays cités dans l'Infographie ci-contre ou dans l'encadré consacré aux ratios pole positions/mieux tours en course/victoires. Ces abréviations étant celles utilisées par la Dorna, nous les avons reprises telles quelles pour plus de commodité. À noter que certains pays recevant plusieurs épreuves, ils héritent d'une appellation officielle différente du nom du pays où ils sont organisés. Dans ce cas, nous avons précisé de quel pays il s'agissait.

- ARA : Aragon (Espagne) ;
- AUT : Autriche ; AUS : Australie ;
- ARG : Argentine ; AME : Amériques (États-Unis)
- CZE : République tchèque ; CAT : Catalogne (Espagne) ; CHN : Chine
- FRA : France
- GER : Allemagne ;
- GBR : Grande-Bretagne
- ITA : Italie ; IMO : Imola (Italie) ;
- INA : Indonésie ; INP : Indianapolis (États-Unis)
- JPN : Japon
- MAD : Madrid (Espagne) ;
- MAL : Malaisie
- NED : Pays-Bas
- POR : Portugal ;
- PAC : Pacifique (Japon)
- QAT : Qatar
- RIO : Brésil ; RSA : Afrique du Sud ; RSM : Saint-Marin (Italie)
- SPA : Espagne
- USA : États-Unis
- VAL : Valence (Espagne)



Dans la roue de Valentino Rossi

Voici résumé le parcours de Rossi en Grands Prix depuis 1996, le mode de lecture ci-contre vous expliquant comment mieux déchiffrer cette « roue de la fortune » d'un champion hors normes. Le seul à avoir décroché au moins un titre en 125, en 250, en 500 et en MotoGP. Neuf couronnes et 112 victoires à son palmarès. Lisez et vous comprendrez.

LECTURE

2000

CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT PAR ANNÉE

2^e

TITRE

PODIUM PAR GRAND PRIX

PÉRIODE PAR MARQUE DE MOTO

1^{er} 2^e 3^e



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POINTS

POLES VICTOIRES

	YAMAHA	31	53
	HONDA	20	33
	APRILIA	10	26
	DUCATI	0	0

