

ANALYSE



VALENTINO ROSSI

Rasé de frais pour améliorer le Cx, Valentino Rossi savoure son triomphe. Le premier depuis Barcelone en 2016, les fans commencent à s'impatienter!



MOTUL
TT ASSI
ssen 201

INCROYABLE VALENTINO

Jeudi 25 mai, Valentino Rossi s'en prend une bonne à l'entraînement en cross et ne pense pas être en mesure de rouler au Mugello... où il finit 4^e. Dimanche 25 juin, à Assen, il signe sa 115^e victoire en GP et se replace dans la course au titre. >>

Par Thomas Baujard, photos Gold and Goose



La victoire de Rossi le place à sept succès du record absolu d'Agostini: 122. Notez l'écran antibuée sur l'AGV de Vale et le tuyau du Camelback. Rossi était paré pour toutes les conditions.

12° tour, 2° virage: Valentino vient de passer en tête, et Johann Zarco s'apprête à contre-attaquer. S'ensuit un nouveau contact entre les deux hommes. «Zarco n'est pas un mauvais gars, mais il ne distingue pas la distance entre deux motos.» Valentino oublie un peu vite les nombreux accrochages qui ont émaillé sa carrière.



“Grâce au nouveau châssis testé à Barcelone, j’ai retrouvé mon feeling et tout est plus simple”

Valentino Rossi

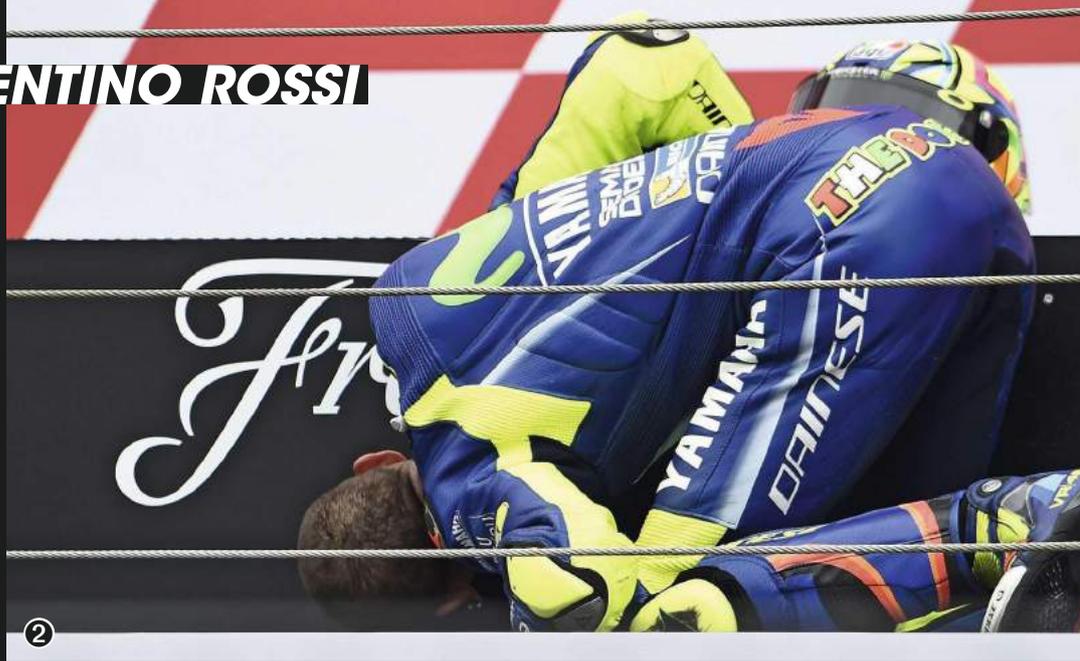
« **J**e cours pour ça: ce que tu ressens dans les cinq ou six heures après la victoire. Les chiffres, c'est moins important. » Voilà ce que répond Valentino Rossi quand on lui demande ce qu'il ressent à l'idée de n'être plus qu'à sept victoires du record absolu détenu par Giacomo Agostini. Il doit y avoir un peu de superstition là-dedans, car quatre jours plus tôt, en conférence de presse d'avant GP à Assen, Valentino reconnaissait avoir la passion des chiffres. Ce qui tombe plutôt bien étant donné que ses stats à lui sont de plus en plus ébouriffantes. À l'issue du GP d'Assen, Vale devient le septième plus vieux vainqueur en catégorie reine de l'Histoire. Il remporte son 10° GP d'Assen, exploit qu'il a également accompli à Barcelone.

Et surtout, il devient le premier pilote moto à remporter deux GP à 21 ans d'intervalle: Brno en 1996 et Assen en 2017. Pas mal comme CV, non ?

Expert comptable

En conférence de presse, ce fameux jeudi, Rossi déclare ensuite: «Le vainqueur du championnat risque de ne pas amasser un record de points cette année. Car la lutte reste très ouverte entre plusieurs manufacturiers, et plusieurs pilotes. » Il ne croyait pas si bien dire, puisque quatre jours plus tard, il se retrouvait troisième du provisoire à sept points seulement de Dovizioso, le leader. « Cette incertitude est top pour le spectacle », ajoute Valentino, visiblement ravi de la situation. Ce qui présage qu'il est désormais bien plus en confiance. Il y a de quoi! Après trois contre-performances en huit courses et de sérieuses contusions

à l'abdomen suite à sa chute en cross à Cavallara, Valentino est encore là. Après avoir galéré tout l'hiver avec un châssis 2017 qui ne lui donnait pas suffisamment d'assurance en entrée de courbe. Avoir lessivé ses pneus durs à Jerez et terminé 10° en course, complètement à la dérive. S'être bourré dans le dernier tour au Mans, alors qu'il luttait pour la victoire face à Viñales. Et, une nouvelle fois, il trébuche en Catalogne, à nouveau en proie à des problèmes de motricité... Valentino est toujours là. Comment diable fait-il ? Il a la passion de la course chevillée au corps. Un immense talent. Une volonté farouche. Un team techniquement très bon. Mais surtout, la course est sa raison de vivre. Il préfère passer du temps avec les onze jeunes pilotes de son académie plutôt qu'avec la plus belle femme du monde, même s'il lui suffit de claquer des doigts pour >>





3

4

1 Rossi fêté par son équipe technique : Silvano Galbusera, chef ingénieur (à gauche), Uccio, son bras droit, Matteo Flamigni, ingénieur acquisition de données, et Bernard Ansiau, mécano.

2 Un petit bisou au podium, dont il avait failli être absent à cinq reprises. Ce qui ne lui était pas arrivé depuis 2013 et son retour chez Yam.

3 Un petit *wheeling* aux essais pour fêter les qualités du nouveau châssis de la Yam... qui est, peut-être, la version 2016!

4 Valentino, à propos de la fameuse chicane GT: «*En fin de course, j'étais inquiet du retour de Márquez. Je ne voulais pas qu'il me refasse le coup de 2015, et qu'il m'attaque à cet endroit-là.*»

trouver une copine top model. Nuit et jour, toute l'année, Valentino ne lâche rien. «*La première année chez Ducati, en 2011, je pouvais faire cent tours d'essais par jour, et on ne trouvait aucune amélioration. Mais je continuais.*» Idem en 2012. Même au fond du trou, Valentino cherche encore le moyen de se sortir de l'ornière, comme il l'a encore fait au Mugello. «*Dimanche, pile une semaine avant la course, j'étais chez moi dans mon lit, incapable de bouger tellement j'avais mal, et on regardait la télé. On a vu le footballeur Francesco Totti annoncer sa retraite. J'étais fan de lui étant jeune, et en championnat d'Europe, il avait marqué un penalty à l'aide d'un lob osé. Je me suis dit: "Si je peux rouler, le thème de la déco de mon casque, c'est ça!"*» Jusqu'à mardi, Valentino ne pense pas pouvoir prendre le départ, mais il s'accroche. Finalement, deux jours plus tard, il reçoit le feu vert des médecins pour participer aux essais. Quarante-huit heures après, samedi matin, Valentino manque, pour trois dixièmes (1'46"5 contre 1'46"2), de signer un nouveau record de la piste. Les dizaines de milliers de tifosi sont debout dans les tribunes. On les comprend.

Le châssis qui va bien

Cette capacité à se sortir les tripes, à se remettre en question et à prendre des risques a un autre avantage : sur la durée d'un championnat, elle peut permettre de renverser la vapeur. Après l'Argentine, Maverick Viñales faisait déjà figure de grand favori : meilleur chrono des quatre séances d'essais d'intersaison (Valence, Sepang, Phillip Island et Losail), facile vainqueur des deux premiers GP. Doté de la meilleure moto et d'un team de grande qualité, on voyait mal qui pouvait l'arrêter. Mais dès la première erreur de l'Espagnol à Austin, Valentino était là pour tirer les marrons du feu. Il a même pris tous les risques pour déstabiliser son jeune coéquipier et lui montrer qui était le patron au Mans, alors que Viñales battait le record du tour dans l'ultime boucle. Voilà pourquoi Valentino finit sur le dos dans le premier S bleu. «*Je pouvais sentir* >>

DIGEST

VALENTINO ROSSI

Pilote italien né à Urbino le 16 février 1979, 1,82 m, 65 kilos.

1996 : 9^e du championnat du monde 125 sur Aprilia, première victoire à Brno

1997 : champion du monde 125 sur Aprilia, 11 victoires

1998 : vice-champion du monde 250 sur Aprilia, 5 victoires

1999 : champion du monde 250 sur Aprilia, 9 victoires

2000 : vice-champion du monde 500 sur Honda, 2 victoires

2001 : champion du monde 500 sur Honda, 11 victoires

2002 : champion du monde MotoGP sur Honda, 11 victoires

2003 : champion du monde MotoGP sur Honda, 9 victoires

2004 : champion du monde MotoGP sur Yamaha, 9 victoires

2005 : champion du monde MotoGP sur Yamaha, 11 victoires

2006 : vice-champion du monde MotoGP sur Yamaha, 5 victoires

2007 : 3^e du championnat MotoGP sur Yamaha, 4 victoires

2008 : champion du monde MotoGP sur Yamaha, 9 victoires

2009 : champion du monde MotoGP sur Yamaha, 6 victoires

2010 : 3^e du championnat MotoGP sur Yamaha, 2 victoires

2011 : 7^e du championnat MotoGP sur Ducati, 1 podium

2012 : 6^e du championnat MotoGP sur Ducati, 2 podiums

2013 : 4^e du championnat MotoGP sur Yamaha, 1 victoire

2014 : vice-champion du monde MotoGP sur Yamaha, 2 victoires

2015 : vice-champion du monde MotoGP sur Yamaha, 4 victoires

2016 : vice-champion du monde MotoGP sur Yamaha, 2 victoires

2017 : actuel 3^e (au 28 juin) du mondial MotoGP sur Yamaha, 1 victoire

Soit neuf titres, 115 victoires, 225 podiums, 64 poles et 95 records du tour!

Vu, les gouttes d'eau soulevées par le slick arrière de Rossi dans le tour d'honneur? La solution, dans ces conditions, c'est de continuer à attaquer pour éviter que les gommes refroidissent. Mais il faut une sacrée dose de talent et de courage pour cela.





À Assen, Danilo Petrucci était aux fesses de Rossi en fin de course. Avec une Ducati d'usine, mais dans un team satellite, il prouve à quel point le niveau du championnat s'est resserré depuis 2016.

“Avec le nouveau châssis, je peux aussi chauffer des pneus plus durs. Tout est plus simple”

la victoire», se justifie-t-il après la course. Il y avait plus que ça en jeu. C'est finalement l'évolution de la M1 qui va permettre à Valentino de fragiliser son encombrant coéquipier. Lors des tests post-Barcelone, Yamaha introduit un nouveau châssis qui permet à Rossi « de mieux faire tourner la moto sans avoir à la faire glisser de l'arrière, ce qui engendrait une usure excessive du pneu arrière », explique Vale. Viñales reste, lui, arc-bouté sur la version 2017 qu'il juge tout simplement meilleure quand le grip des pneus suit. Sans en avoir la preuve, on se doute que Valentino va peser de tout son poids pour orienter le développement technique en sa faveur, ceci afin d'être plus compétitif, semer le doute chez son coéquipier, et de le ralentir un peu. Car si Rossi explique en conférence de presse post-Assen que « Le nouveau châssis lui donne également un meilleur ressenti en entrée de courbe,

et que ce surcroît de feeling lui a sans doute aussi permis d'être le seul pilote Yam à l'arrivée avec le pneu arrière dur. », Viñales reste, à ce jour, le plus rapide. Il le prouve en dominant l'intégralité du plateau lors du premier jour d'essai sur le sec à Assen. Il était régulièrement le plus vite pendant les onze premiers tours de la course... Jusqu'à ce qu'il s'envole en changeant d'angle de manière trop agressive à la chicane d'arrivée. En d'autres termes, Maverick a cette fois péché par impatience suite à une mauvaise qualif. Une erreur qu'il avait réussi à éviter lorsqu'il était bien placé sur la grille. Rossi a parfaitement analysé ce talon d'Achille. Il s'en servira à la première occasion.

Crocodile

L'atout maître de Valentino reste aujourd'hui son expérience. À deux reprises, lors de son illustre carrière, il a perdu le titre suite à des erreurs stratégiques.

Erreur de précipitation à Valence, en 2006, lorsqu'il a opté pour le panache et tenté de gagner le dernier GP de la saison au lieu de calquer sa course sur Nicky Hayden et de le battre aux points. Provocation mal dosée lors de la conférence de presse de Sepang, lorsqu'il a accusé Marquez de ralentir la course à Phillip Island. Accusations fondées selon nous, mais qui ont eu pour effet de dresser Márquez contre lui en course, Rossi finissant par perdre son légendaire sang-froid. Après avoir analysé ses deux échecs, il est peu probable que Rossi se fasse avoir une troisième fois. Avec quatre pilotes qui se tiennent en onze points au soir d'Assen (Dovizioso, Viñales, Rossi et Márquez). Et déjà cinq vainqueurs différents cette saison, le pilote le plus rapide ne sera pas forcément celui qui sera sacré champion. Et, à ce petit jeu, statistiquement, ces vingt et une dernières années, le patron, c'est Rossi. Allez Valentino, fais-nous plaisir! Gagne donc un dixième titre! 🍀