

[LA GRANDE INTERVIEW]

VALENTINO ROSSI

— [PILOTE DE LÉGENDE] —

Après 7 GP cette saison, Valentino Rossi a démontré qu'à 37 ans, il est toujours dans le coup pour la victoire... et le titre. Interview d'une institution.

Propos recueillis **PAR** Guido Meda **ADAPTATION** Bruno Gillet **PHOTOS** Gold and Goose

“Face à Lorenzo
tout le monde
a la vie un peu
dure”

#46

“ Il faut séparer ce qu'on pense des pilotes en piste et hors piste, parce que la course reste un truc dangereux ”

Valentino, il se dit que cette saison tu es plus fort que jamais, mais, l'an dernier, on entendait la même chose. Qu'en est-il selon toi ?

Je ne sais pas si je suis au top de toute ma carrière, mais je suis très content d'être compétitif cette année. Il y a eu des changements de règlement importants et, à mon âge, tu as toujours un peu peur que l'année suivante tu n'y arrives plus, que tu ne saches plus comment faire. J'avais déjà cette peur à 20 ans, c'est pourquoi être encore dans le coup pour la victoire a un goût particulier.

Au fil des années, quelque chose a-t-il changé dans ton approche de la course ?

Il ne me semble pas. Heureusement, quand j'avais 20 ou 25 ans aussi, j'avais déjà cette peur, peur de faire des fautes ou de mal faire. Cette peur-là est restée, mais, avec l'expérience, on devient plus attentif aux détails. Je pense que c'est parce qu'on a réfléchi à tout ça que j'en suis là. Je me suis déjà rendu compte, quand j'étais jeune, que d'une année à l'autre je devenais plus fort. Je dois en permanence y réfléchir. Tout cela se travaille, se construit, ce n'est pas seulement une question d'instinct.

Est-ce que tu as changé ta manière de piloter durant ta carrière ?

Oui, beaucoup. Il y a une partie instinctive et une autre qui vient avec le travail, dans lequel il faut être intelligent pour comprendre ce qu'il faut changer. C'est vrai pour passer du 2-temps au 4-temps, de Michelin à Bridgestone, s'adapter à une électronique plus sophistiquée, mais, dans ce domaine, cette année on a fait un pas en arrière. On est un peu revenu à la façon dont on pilotait avec les Michelin il y a sept ou huit ans.

Et un pilotage plus semblable à celui des 500 ?

Oui, au niveau de l'électronique, donc de l'ouverture des gaz, du contrôle de l'accélération. L'électronique a fait un pas en arrière cette année, mais pas un pas si grand que ça, je dirais que l'électronique d'aujourd'hui est assez semblable à celle des motogp de 2005, 2006 et 2007 quand nous courions avec les Michelin, qui, eux, sont restés semblables à ce qu'ils étaient.

Ces pneus sont en cours d'évolution vers un produit qui sera définitif et optimal pour tous ?

Le Michelin ne deviendra jamais comme le Bridgestone, même dans dix ans. Il n'est ni mieux, ni moins bien, il est différent. Selon moi, ils ont déjà fait un grand pas en avant

depuis l'an dernier, mais nous devons essayer d'obtenir de Michelin des pneus qui pardonnent plus car, actuellement, il faut rester très vigilant. Ces gomme sont déjà performantes, mais la différence entre le pneu avant et le pneu arrière, au regard du Bridgestone, ce sont des données qui restent dans l'ADN du pneu, c'est dû à la façon dont il est construit, réalisé, et ça restera ainsi. Michelin ira dans son propre sens en essayant de valoriser le plus possible les atouts des pneus Michelin, c'est-à-dire l'agilité et la maniabilité de la moto.

Est-ce que la Yamaha fait travailler le pneu avant d'une façon un peu plus efficace que les autres motos ?

Je ne saurais pas dire, mais notre moto est très bonne pour avoir un bon rythme et très bonne avec ces pneus. Lors des dernières courses, la Yamaha a été meilleure ; durant les essais, je donne plus, résultat, en course, je réussis à tenir un rythme sur tous les tours alors que les autres se fatiguent plus dans cet exercice.

Tu t'es beaucoup amélioré cette année en qualification...

Oui, la preuve en est que je me suis souvent élancé de la première ligne, et j'ai même fait des poles. Au Mans, malheureusement, nous avons fait des erreurs de mise au point dès le vendredi, parce qu'on a dû se concentrer à chercher plus de motricité, mais, surtout, dans mon tour qualif, j'ai fait une erreur de pilotage dans le virage du Garage vert et j'ai perdu du temps. Sinon j'aurais pu me qualifier entre la seconde et la cinquième position sur la grille, ça aurait été mieux pour la course.

Est-ce que toutes les motogp sont concernées de la même façon par le wheeling ?

Les motogp d'aujourd'hui, si les contrôles électroniques sont bien déterminés, sont très difficiles à cabrer parce que le but est justement qu'elles ne cabrent pas trop. Mais nous avons une cartographie qui peut aider un peu à cabrer.

Cette carto, tu l'as mise au point pour célébrer tes victoires ?

J'ai une *mappatura* (carto) où on peut réussir à cabrer, voilà.

La M1 est difficile à cabrer ?

Absolument pas. Si tu enlèves un peu d'assistance électronique, elle est plus facile à cabrer qu'un Booster parce qu'il y a 250 ch, et tu peux rester là-haut avec un

Prophète... en Espagne

Ses deux victoires de la première partie de saison, Rossi les a conquises sur les terres de ses adversaires principaux, Lorenzo et Marquez. D'abord à Jerez, puis à Barcelone. Une marque de sa force retrouvée.



Alliés

Il y a deux clans dans le paddock depuis "l'affaire de Sepang" l'an passé. Viñales, son futur coéquipier, et Iannone, son bouillant compatriote, passent pour des alliés de Rossi.

#46

[INTERVIEW // Valentino Rossi]



poil de gaz. Tu pourrais aller sur la roue arrière de chez moi jusqu'à Bologne ! C'est facile. Plus les motos ont de puissance, plus elles sont faciles à cabrer.

Depuis l'arrivée des boîtes seamless, les pilotes ne manipulent plus l'embrayage, alors que ce manie- ment était un de tes points forts...

Oui. Depuis l'an dernier, comme Honda, nous avons la boîte seamless également à la descente des rapports, il n'y a donc plus d'effet perturbateur au passage des vitesses et l'enchaînement des rapports est encore plus rapide, encore meilleur. Tu n'utilises plus l'embrayage. Comme sur une voiture de rallye ou de F1, sur une motogp, on n'utilise l'embrayage que pour le départ. Donc, la dextérité du lâcher d'embrayage ne sert plus à rien, mais c'est un pas en avant, ça permet de mieux se concentrer sur le pilotage.

Toi qui vois toutes les autres motos en piste, qu'est-ce que tu leur envies ? Sur la Ducati, par exemple, la puissance ?

La Ducati est aussi une moto efficace en virage, surtout dans les courbes un peu larges, mais la chose qu'elle a en plus c'est la puissance moteur, surtout à haut régime.

La Suzuki ?

Quand tu la suis, tu as le sentiment qu'elle doit être légère à piloter, très maniable, bien directionnelle, comme un vélo. Côté vitesse, quand Viñales la pilote, c'est pas si mal, mais je crois qu'elle manque quand même encore un peu de puissance.

La Honda ?

Elle a beaucoup de stabilité au freinage et ceux qui vont fort à son guidon réussissent à bien la faire glisser en entrée de courbe, puis à entrer très fort dans le virage. Marquez surtout, Pedrosa le fait un peu moins. La manière de piloter la Honda est probablement celle-là.

Si je devais faire un cadeau à ta M1, tu choisirais quoi ?

Seulement un peu plus de puissance à haut régime.

Que penses-tu de Maverick Viñales, qui sera ton prochain coéquipier ?

D'un côté, je suis assez préoccupé parce que c'est un autre coéquipier très fort, il a 21 ans et il a encore une grande marge de progression ; il a d'ailleurs déjà démontré qu'il est parmi les tout bons. D'un autre côté, je suis content, car nous resterons une équipe très forte face à la concurrence. Je suis plus vieux et j'ai beaucoup d'expérience, il est plus jeune et a encore à apprendre, mais nous sommes deux pilotes très forts, donc Yamaha a fait du bon travail. Je regrette un peu cet état de fait pour Suzuki et pour le boss du team, Davide Brivio, parce que Viñales est vraiment fort. Par contre, pour Yamaha, c'est un choix très positif.

Comment ça se vit, d'avoir un coéquipier dans le box ?

Tout dépend des rapports que tu as avec, mais s'ils ne sont pas fantastiques et que tu ne veux pas le voir, il reste de son côté, toi du tien, ça ne change pas grand-chose.

Ti Yamo

Depuis qu'il est revenu chez Yamaha après son aventure malheureuse chez Ducati, Rossi bénéficie d'un soutien sans faille de la part de l'usine et du patron de l'écurie officielle, Lin Jarvis.

“ Le Michelin n'est ni mieux ni moins bien que le Bridgestone, il est différent ”

Voir les colères ou les joies de l'autre pilote et avoir accès à ses réglages, ça peut être avantageux ?

Oui, chez nous tout est ouvert, mais je pense que maintenant tous les teams fonctionnent comme ça, c'est pareil en F1. En MotoGP, chaque pilote peut voir ce que fait son coéquipier, et ça peut permettre un travail d'évolution plus rapide.

Iannone sur Suzuki, tu l'imagines comment ?

Je le vois très fort, parce qu'il est un pilote rapide. Cette année, il a malheureusement commis des fautes et il a chuté, mais il est vraiment un des pilotes les plus rapides en piste. D'autre part, je ne pense pas que la Suzuki soit vraiment en dessous de la Ducati. Et puis, les Japonais ont toujours des idées intelligentes et une manière de développer la moto très logique.

Et pour Dovizioso avec Lorenzo, ce sera difficile ?

Selon moi, c'était le choix le plus logique de mettre Dovizioso avec Lorenzo, parce que Dovizioso est un pilote différent de Iannone dans le sens qu'il ne cherchera pas à l'importuner, il essaiera de développer un travail avec lui, plutôt une collaboration.

Pour Dovizioso, ce sera difficile ?

Face à Lorenzo, tout le monde a la vie un peu dure.

Il est vraiment fort, Lorenzo ?

Oui, très fort.

Comment c'était pour toi le Grand Prix du Mugello ?

Est-il vrai qu'on n'arrive pas à dormir à cause du bruit des spectateurs ?

Mais au Mans non plus, on ne dormait pas, parce qu'il y a eu un bruit incroyable pendant trois jours, donc le Mugello, c'est comme Le Mans.

Donc, tu n'arrives pas à dormir ?

Non, non, mais c'est beau tout ça, et au Mugello c'est comme ça, voilà. Si tu ne réussis pas à dormir, tu mets tes bouchons d'oreille et tu essayes quand même de dormir normalement.

C'est quoi ton entourage humain idéal dans ton motorhome pour un Grand Prix ?

Notre bande pour les GP européens est toujours la même, il y a toujours moi, Uccio, Albi et Max. Nous sommes tous les quatre lors des GP européens, à chaque fois. Parfois Carlo vient aussi, il est le cinquième. J'ai ma chambre, où il y a un peu moins de bruit, et eux ils sont deux par deux pour dormir. Ou deux et un. Ensuite une

chambre double et une chambre solo, qui devient une double s'il y a aussi Carlo.

Est-ce qu'il y a quelqu'un qui prépare le petit-déjeuner pour les autres ?

Généralement, c'est Max qui fait tout.

Qui te réveille le jour de la course ?

C'est toujours Max qui me réveille, puis mon chef mécano Galbusera arrive. En théorie, Galbusera me réveille, mais, maintenant, je me fais réveiller cinq minutes avant par Max, comme ça, quand Galbusera arrive, je suis un peu mieux éveillé !

Est-ce que tu as le réveil spontané ?

Non, je ne me réveille pas spontanément, que ce soit sur les courses ou à la maison. Si je ne mets pas le réveil, je dors jusqu'à 3 h de l'après-midi ! Sur les GP je me réveille vers 8 h, à la maison c'est plus calme. Depuis que je suis petit, j'ai organisé ma vie pour ne rien faire le matin, donc je me réveille calmement, je déjeune, parce que la nourriture est importante, puis j'entreprends les activités de l'après-midi. Pour moi, le matin n'est pas très réel en général.

Il se dit que beaucoup de pilotes vont au lit avec leur tablette. Toi aussi ?

Non, moi, je regarde mon téléphone avant d'aller au lit, Whatsapp surtout ou Twitter et Instagram, ou beaucoup la télévision, Sky, les films. Je suis en train de regarder la première série de *Gomorra*, quand je vais au lit. *Gomorra* me plaît beaucoup, et puis *Masterchef* que nous avons aussi reçu au ranch. *Gomorra* et *Masterchef* sont le top. Et puis les beaux films.

Qu'est-ce qu'il y a toujours dans ta valise ?

Beaucoup de choses sont plus ou moins habituelles. Il y a ma tortue, c'est une tortue en peluche que ma maman m'avait offerte avant que je commence à courir avec les mini-motos, donc c'était en 1989. J'aimais les tortues Ninja, nous étions dans un supermarché de Pesaro, et elle me l'a achetée. C'est une tortue en peluche qui avait des ventouses qui se collaient, alors je l'avais mise sur mon casque quand j'ai commencé à courir, et sur toutes les photos de moi en mini-moto il y a cette tortue attachée. Elle est encore en grande forme même s'il n'y a plus les ventouses, elles se sont arrachées du casque, c'est vrai que sur une MotoGP ce serait plus difficile ! Mais ma tortue vient toujours sur les Grands Prix, elle s'appelle Michel-Ange.



La science de l'adhérence

"Au ranch, on ne pilote pas propre, on est tout le temps en travers". Est-ce la raison pour laquelle Rossi est si à l'aise dans des conditions délicates ?

◦ #46

“ La M1 est plus facile à cabrer qu'un Booster, tu pourrais aller sur la roue arrière de chez moi jusqu'à Bologne ”

A quel type d'entraînement te soumetts-tu ?

Est-ce qu'il y a une partie ennuyeuse et une partie sympa ?

Oui, la partie ennuyeuse est en gymnase où je m'entraîne avec différents poids. C'est devenu une routine des dernières années, je vais au gymnase et il y a tous nos jeunes pilotes de l'Academy, et puis beaucoup d'autres gens, tous les amis de Pesaro sont là, jusqu'à mon pote Carlo. Puis je fais beaucoup d'aérobic, donc on va courir et ça, c'est encore plus de fatigue, et puis il y a beaucoup de travail en piste sur la moto. Et ça, ça a du goût.

Faire des exercices en gymnase sert pour travailler le souffle pour ne pas te fatiguer sur la moto ?

Ça sert pour la force et le souffle. Ces motos sont très physiques, surtout tout au long d'une course. Faire cinq ou six tours ce n'est pas très difficile physiquement, mais quand tu dois en faire vingt-huit, ça te grille. Si tu n'es pas bien en place physiquement, les derniers tours tu dois rendre la main parce que ça ne le fait plus...

J'espère que les garçons de ton Academy se rendent compte de leur chance...

Certains s'en rendent compte, d'autres moins. On travaille dans beaucoup de domaines guidon en main, et on tourne aussi à Misano, c'est un truc incroyable. Tous les anciens pilotes comme Cadalora, quand ils nous voient en piste, ils comprennent la chance qu'ont ces jeunes. Car à leur époque, pour aller tourner à Misano en entraînement, c'était pas simple. Et puis, il y a le ranch qui est un entraînement de grande valeur. Et puis tout le reste, tout ce qui peut être du sport mécanique : enduro, go kart, et un peu de cross, mais pas trop, car c'est un peu dangereux.

Tu te sens le grand frère, le père, l'instructeur ou l'ami de ces garçons ?

Je ne sais pas si c'est une chose dont je dois me préoccuper ou non [il rigole]. Nous sommes sur la même longueur d'ondes, même s'ils ont 18 ans et moi presque 40. Je ne me sens pas être leur papa, naturellement, non, mais le grand frère motocycliste, oui, le grand frère plus qu'avec mon propre frère.

Tu leur donnes des conseils ou est-ce qu'ils te regardent pour apprendre ?

Je leur donne beaucoup de conseils, à tous, et, parfois je les engueule quand ils font des choses qui ne me plaisent pas. Je cherche à leur expliquer où, selon moi, ils se sont trompés.

Ton Academy est la formation la plus productive pour sortir de jeunes talents italiens...

Absolument, parce qu'en mettant mon nom en avant, nous avons beaucoup de gens qui nous aident, qui soutiennent à fond nos pilotes, et c'est une chose fondamentale. Puis le principe est très beau parce que s'entraîner ensemble te fait de toute façon grandir toujours plus. De ce fait, quand tu vas au gymnase ou que tu vas courir, tu cherches toujours à battre l'autre. Il y a une grande compétition de la même manière que quand on va tourner ensemble en piste, car là, c'est chrono sur chrono, c'est la bagarre, ce qui, selon moi, est très important. L'après-midi au Ranch, tout est organisé dans le sens qu'il y a les essais libres, les essais officiels, les chronos, parfois on fait la superpole pour avoir un tour parfait, d'autres fois on fait un autre type d'entraînement, mais, surtout, à la fin il y a toujours une manche de course où tout le monde est là, c'est la bagarre totale avec des trajectoires différentes et beaucoup de dépassements, et ça c'est très important.

Alors, qui rend la vie difficile à Valentino Rossi lors de ces courses ?

C'est assez varié, car ils vont tous très fort. Pasini va très vite, Morbidelli aussi, pareil pour mon frère [Luca Marini]. Baldassari va très fort aussi, et puis moi. Nous cinq, on va un poil plus vite que les autres, mais Bulega va très fort aussi, Pecco pareil, il y a Migno également. Les dix premiers sont tous rapides. Au Ranch, on ne pilote pas propre, parce qu'on ne se rend jamais, on est tout le temps en travers.

Et ton père Graziano, il est encore dans le coup ?

Graziano est très spectaculaire, mais il ne cherche pas la performance : il cherche la prestation qui se remarque.

Après une fin 2015 tendue, cette saison, nous avons toujours vu des courses très correctes entre vous...

En conférence de presse, j'ai parlé du respect que doivent avoir les supporters pour tous les pilotes, c'est-à-dire faire le fan sans exagérer, car tout ça doit rester une chose sympathique. En ce qui concerne les pilotes, l'important est de réussir à séparer ce que nous pensons des pilotes quand ils sont hors piste de ce qui se passe en piste, où il faut toujours rester un peu attentif, parce que la course reste un truc dangereux. ✕

#46

Toujours haut

Le palmarès du Docteur ne cesse de s'enrichir. Toujours à la lutte pour son dixième titre en GP, Vale compte désormais 114 victoires, à 8 du record de Giacomo Agostini.



VR à moitié plein

Le team VR 46, mis en place à partir de 2012, prend de plus en plus d'ampleur dans le paddock des Grands Prix, quitte à gêner. Mais la relève de la filière italienne est peut-être là... avec Fenati et Bulega notamment.