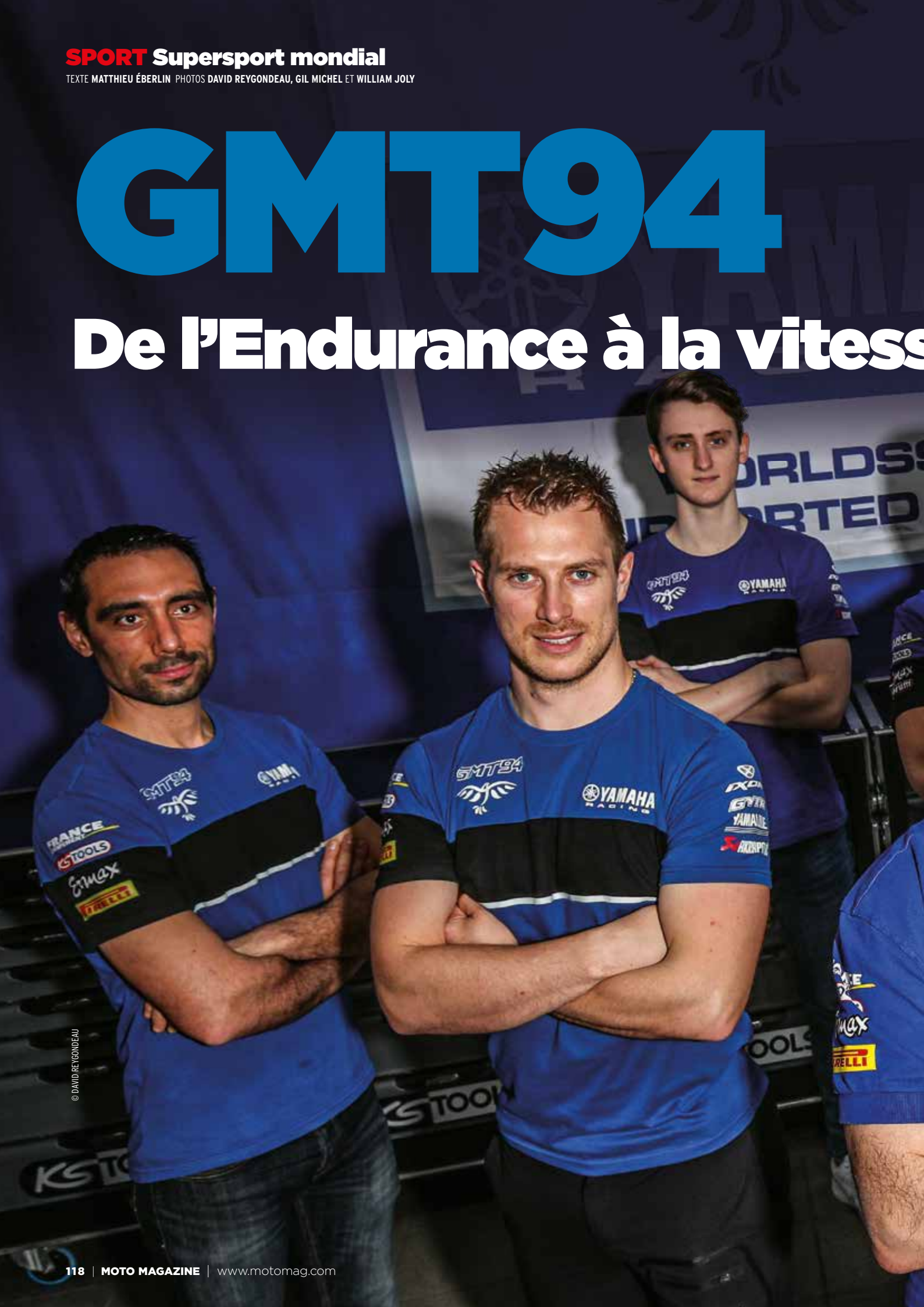
TEXTE **MATTHIEU ÉBERLIN** PHOTOS **DAVID REYGONDEAU, GIL MICHEL** ET **WILLIAM JOLY**

GMT94

De l'Endurance à la vitess



© DAVID REYGONDEAU

En pleine préparation de la saison 2021 du championnat du monde Supersport, le GMT94 nous a ouvert les portes de son atelier, à quelques kilomètres de Poitiers. Christophe Guyot, son charismatique manager, retrace avec nous l'histoire du team en Endurance, son passage à la vitesse. Et parle du futur, vraisemblablement en mondial Superbike.

se, l'irrésistible ascension

Une partie des acteurs du GMT94. Au premier plan, de gauche à droite, Benoît Poupardin (chef d'atelier), Alexandre Leroy (télémétrie), Christophe Guyot (*team-manager*), Sébastien Carré (responsable pneumatiques), Grégory Rebeyrat (motoriste). À l'arrière-plan, les trois stagiaires Tim (ingénieur/datas), Mathias et Arthur (communication).

© DAVID REYGONDEAU

Christophe Guyot, *team-manager* du GMT94, est tout sourire. Son équipe est prête à jouer le titre en Supersport avant de filer en Superbike en 2022.

Ma première impression est nette. Tout est nickel chrome, aussi aseptisé qu'un laboratoire de restaurant d'un chef étoilé. Mais ce qui me frappe le plus en franchissant la porte d'entrée, c'est la sobriété des lieux. Aucune trace de la longue épopée en Endurance n'est visible. On s'attendait à voir une ancienne moto championne du monde trôner dans le hall d'accueil ; on y découvre seulement une affiche géante du GMT94 et un maxi-poster de David Checa, l'un de ses pilotes emblématiques, au guidon de la R1. Le long du mur qui mène à l'*hospitality*, on voit aussi quelques clichés historiques, mais rien d'ostentatoire. Et c'est dans une petite cuisine, sur une simple étagère, que sont entreposées les précieuses coupes remportées par le GMT. C'est tout. Et incroyable : avant de venir, on pensait plutôt mettre les pieds dans un mini-musée et en prendre plein les yeux. Ce n'est visiblement pas le genre de la maison.

1 LES HOMMES : L'ÉLÉMENT CLEF

On commence par les présentations. Les membres incontournables du GMT94 sont là. Tous ont débuté leur carrière par un stage dans le team. C'est important de saluer le travail de Christophe Guyot avec les jeunes : l'ancien instituteur a toujours tenu à prendre des stagiaires et ainsi laisser la chance aux jeunes. Sébastien Carré en est le meilleur exemple. Aujourd'hui âgé de 42 ans, il est le plus ancien de l'équipe technique : *« En 1997, je suis arrivé en stage à l'âge de 17 ans et demi. À l'époque, je préparais un CAP-BEP de mécanicien moto. Après mon stage, j'ai continué un petit peu comme bénévole avant d'être embauché en tant que premier emploi-jeune de France en 1998. C'est inespéré, car j'ai toujours rêvé de travailler dans le milieu de la compétition. Mais avec mes notes, franchement, ça semblait illusoire ! Finalement, Christophe m'a laissé ma chance ; je lui suis très reconnaissant ».* Aujourd'hui, Sébastien est le responsable pneumatiques de Jules Cluzel pendant les week-ends de course en Supersport.

L'histoire se répète un an après avec Benoît Poupardin (40 ans), arrivé en 1999, lui aussi comme emploi-jeune. Il est actuellement chef d'atelier et chef mécano de Federico Caricasulo sur les circuits. Une nouvelle génération a débarqué près de vingt ans plus tard avec Alexandre Leroy (29 ans), responsable des datas, et Grégory Rebeyrat (26 ans), motoriste. Tous deux ont suivi la même formation de licence professionnelle de développement de véhicules de compétition au lycée Le Mans Sud – dont émane par ailleurs le Junior Team Le Mans Sud Suzuki engagé en Endurance.

D'autres personnages clés interviennent dans la structure. C'est notamment le cas de Brigitte et Rémi, la femme et le fils du patron du GMT, que nous n'avons pas pu rencontrer le jour de notre venue. Sans oublier de nombreux bénévoles qui officiaient déjà au temps de l'Endurance.

© DAVID REYGONDEAU

En plus d'être le responsable pneus de Jules Cluzel pendant les week-ends de course, Sébastien Carré conçoit aussi des *masters* pour des pièces qui sont ensuite moulées et produites en petites séries.

© DAVID REYGONDEAU

À droite, Tim, stagiaire ingénieur au sein du GMT94, va pouvoir bénéficier de l'expérience de Benoît Poupardin, au centre, le chef d'atelier, et d'Alexandre Leroy, à gauche, chargé de la télémétrie.

2 LES DÉBUTS EN ENDURANCE: PAS SIMPLES...

Fin de la visite, place maintenant à un petit cours d'histoire sur les prémices du GMT94 en Endurance. L'équipe est largement connue dans le monde de la compétition moto pour y avoir brillé durant des décennies. C'est au début des années 1990 qu'elle s'aligne pour la première fois dans la discipline. Une entrée en matière compliquée: *« C'est en 1991 que je participe pour la première fois au Bol d'Or. Je continue en 1992 et 1993 le Bol et le Mans* explique Christophe Guyot, qui était également pilote à cette époque, *mais rien ne se passe correctement et c'est toujours des zéros à l'arrivée… »*. Il lui faut attendre 1993 pour réaliser quelques coups d'éclat: *« Je signe mon premier partenariat avec la Mutuelle des Motards cette année-là. Mais d'un point de vue sportif, ça se passe mal. Au Mans, je perds les freins et je me blesse. J'arrive enfin à faire une perf au Bol en signant le quatrième temps aux essais avec une machine privée »*. L'année suivante, Christophe Guyot fait la rencontre d'un vrai génie de la ●●●

8 HEURES DE SUZUKA 2012

« SI TU REPARS, ON PEUT FAIRE PODIUM ! »

« En 2012, Yamaha Japon se rapproche de nous pour être son équipe usine, se souvient Christophe Guyot. Cela *signifiait changer de pilotes, de mécanos, d'électronique. Je décline. Heureusement que ça se passait bien avec Yamaha France et [son patron d'alors] Éric de Seynes, car ce n'était pas très bien vu de la part des Japonais de refuser ! Pourtant, il y avait un réel intérêt financier d'être soutenu par eux. Finalement, c'est le YART* [Yamaha Austria Racing Team, l'une des équipes phares de la discipline, NDLR] *qui en a hérité. Bref, c'est grâce au YART que j'ai pu garder mon indépendance. Mais les Japonais me mettaient la pression en me disant: "Tu vas surconsommer avec ton électronique, tu verras, tu vas casser, etc. À une semaine du départ, l'un de mes pilotes, Matthieu Lagrive, se blesse; là, on pense que c'est mort. J'appelle David Checa et Kenny Foray pour leur expliquer. De plus, on n'a plus d'argent et on part là-bas avec rien ou presque. Seulement 600 kg de matériel alors que le [team Suzuki] SERT emmène trois tonnes ! Nous, on a deux motos, pas d'autres carénages, pas de matériel, les cuirs; on a même emporté des pièces dans nos bagages à main ! À la première séance d'essai, on casse la première moto, le moteur surchauffe. Ça ne nous était jamais arrivé. En plus, à Suzuka, tu roules énormément, du mardi au dimanche. Là, on est mal ! Je sais que le responsable japonais va m'attendre au tournant et se foutre de ma gueule en me disant: "Tu vois, j'avais raison…". Donc, je demande aux pilotes de faire quelques tours seulement et on file tous à la piscine. Toute la semaine, pareil, c'est tourisme et piscine. On roule le moins possible pour préserver la mécanique. Notre objectif est juste de prendre le départ, mais on sait qu'on n'a aucune chance. Le YART était dans le box à côté et ils ont rencontré des problèmes chaque jour. Nous, on partait à la piscine à 17 h et on les voyait travailler comme des dingues. On leur ramenait des petits pains le lendemain…* [rires]. *En qualif, on se classe dans les vingt, ce qui n'est pas si ridicule à Suzuka compte tenu de la concurrence. On prend un bon départ, on fait un bon premier relais, et là, David éclate le pneu arrière juste avant la voie des stands. Un cul monumental, car il peut rentrer directement changer la roue et ne perd quasiment rien. Il repart, et bim !,* Pace Car [la voiture de sécurité qui prend la piste en cas de souci en course, NDLR]. *Tous nos rivaux filent aux stands, ce qui nous fait passer huitièmes ou neuvièmes directement. Puis, on a bénéficié d'un nombre incalculable de sorties du* Pace Car. *Du coup, on monte dans le classement et on se retrouve quatrièmes face à la Kawa officielle qui va connaître un problème en fin de course – on a encore de la chance. Au dernier relais, David entre au stand et je vois qu'il reste quarante minutes. Alors je lui dis: "Si tu repars, on peut faire podium". Il se bagarre et effectue un dernier relais de malade, roues dans roues, de nuit. Et finalement, dans le dernier tour, la Kawa tombe en panne. Ce n'était pas arrivé depuis trente ans qu'une équipe européenne monte sur le podium ! Dix ans pour Yamaha ! Je trouve que cette anecdote résume bien toute notre histoire. »*

Trois pilotes composent normalement une équipe d'Endurance. Mais avec la blessure tardive de Matthieu Lagrive, Kenny Foray, à gauche, et David Checa, à droite, ont dû se débrouiller à deux.

David Checa et Kenny Foray, à droite, sur la troisième marche du podium des 8 Heures de Suzuka 2012. Un véritable exploit pour une équipe européenne.

LE GMT EN 15 DATES

LES PRÉMICES

1989 Christophe Guyot débute en compétition
1991 Naissance du GMT94 (administrativement)
1998 Christophe Guyot champion de France SBK; Sébastien Scarnato champion de France Supersport

L'ENDURANCE

2000 Vice-champion du monde
2001 Vice-champion du monde
2004 Champion du monde
2012 3e des 8 Heures de Suzuka
2013 Vice-champion du monde
2014 Champion du monde
2015 Vice-champion du monde
2016 Vice-champion du monde
2017 Champion du monde
2018 Vice-champion du monde

LE SUPERSPORT

2019 Jules Cluzel 3e avec 3 victoires, Corentin Perolari 8e; 2e du classement par équipes
2020 J. Cluzel 4e, C. Perolari 10e; 3e du classement par équipes

●●● mécanique et le team franchit un cap. *« En 1994, par le biais de* Moto Magazine, *je rencontre Michel Guerre,* explique-t-il. *La saison s'annonce encore très compliquée. Je vends tout pour acquérir une Honda RC45. Mais je n'ai aucun budget pour la préparer. Michel prépare la moto avec rien; le moteur est d'origine, il fabrique un réservoir maison qu'il a découpé, il bidouille les freins comme il peut. On se pointe au Mans sans pièces, sans rien, et clairement, si on tombe, c'est le retour à la maison illico! Et là, c'est l'exploit, on termine sixièmes des 24 Heures. C'est mon premier gros résultat en Endurance. C'est important de le rappeler, car aujourd'hui, s'il n'y a pas deux motos, des pièces de rechange, aucune équipe ne s'engage. Cette sixième place au Mans a tout déclenché. On reçoit un courrier du député du Val-de-Marne* [le département "d'adoption" de Christophe, d'où le 94 après GMT, NDLR], *c'était incroyable. On fait aussi cinquièmes au Bol la même année ».*
En Endurance, le GMT a remporté dix-sept victoires dont trois aux 24 Heures du Mans et deux au Bol d'Or, ainsi que trois titres de champion du monde.

3 DE L'ENDURANCE À LA VITESSE, UN NOUVEAU VIRAGE

Fin 2018, le GMT94 prend un nouveau virage, tout sauf anodin: il se retire de l'Endurance pour se consacrer à la vitesse dans le cadre du championnat du monde Supersport 600 cm³. Pour plusieurs raisons. La première est politique. Selon Guyot, Eurosport Events, le promoteur du championnat du monde d'Endurance (EWC), n'a pas pris les bonnes décisions techniques pour pérenniser l'ensemble du plateau. *« L'Endurance s'est trompée très lourdement sur le plan du règlement,* explique le manager. *Sur la surconsommation de pneumatiques, sur l'électronique libre… Le promoteur considère que c'est comme ça qu'il attirera tous les constructeurs japonais. Les écarts sont devenus énormes. L'électronique, c'est un tel budget, et ce n'est pas l'essence de l'Endurance. Les motos sont censées rouler avec du matériel pas cher, du matériel qu'on est supposé pouvoir retrouver chez le concessionnaire. Et pas être* no limit *sur tout! On peut mettre un pneu arrière neuf à chaque relais, ce n'est pas normal. Le rôle de l'Endurance, c'est de montrer qu'on sait faire des pneus qui durent, qui coûtent moins cher, qui vont servir aux motards de demain. Si elle perd cette fonction, où est l'intérêt? Pour moi, l'Endurance est partie à l'envers de ce qu'ont fait le MotoGP et le Superbike: dans ces catégories, pour des soucis d'équité et de coût, l'électronique a été limitée. Le promoteur de l'Endurance, lui, a fait le choix inverse. Un choix qui m'a finalement aidé à partir plus vite. »*
Mais la véritable raison est bien plus personnelle. *« À l'époque, je souffrais, j'étais fou de vitesse,* se souvient-il encore. *Ce qui me plaisait, c'était le Superbike. J'ai fait le championnat de France SBK tous les ans (de 1994 à 1997), mais j'étais largué. J'étais aux fraises, même si j'arrivais à faire un coup de temps en temps. Je gagne à Carole avec un CBR 900. Je crois même qu'en 1996, je suis 16e du championnat de France. À la fin de cette saison, je vais voir Patrick Jacquot, de la Mutuelle des Motards, et je lui explique que c'est difficile de réussir à conjuguer l'Endurance et le championnat de France simultanément. Je n'ai pas vraiment les moyens, il me manque du matériel. De là, la Mutuelle m'aide à voter un budget, 20 000 € à l'époque. J'ai donc pu m'acheter une fourche et un peu de matériel. Et en 1998, alors que j'étais pilote privé, je deviens champion de France Superbike. Ça restera le moment le plus fort de ma carrière de pilote moto. »*

4 SUPERSPORT: BEAUCOUP DE TRAVAIL ENTRE CHAQUE COURSE

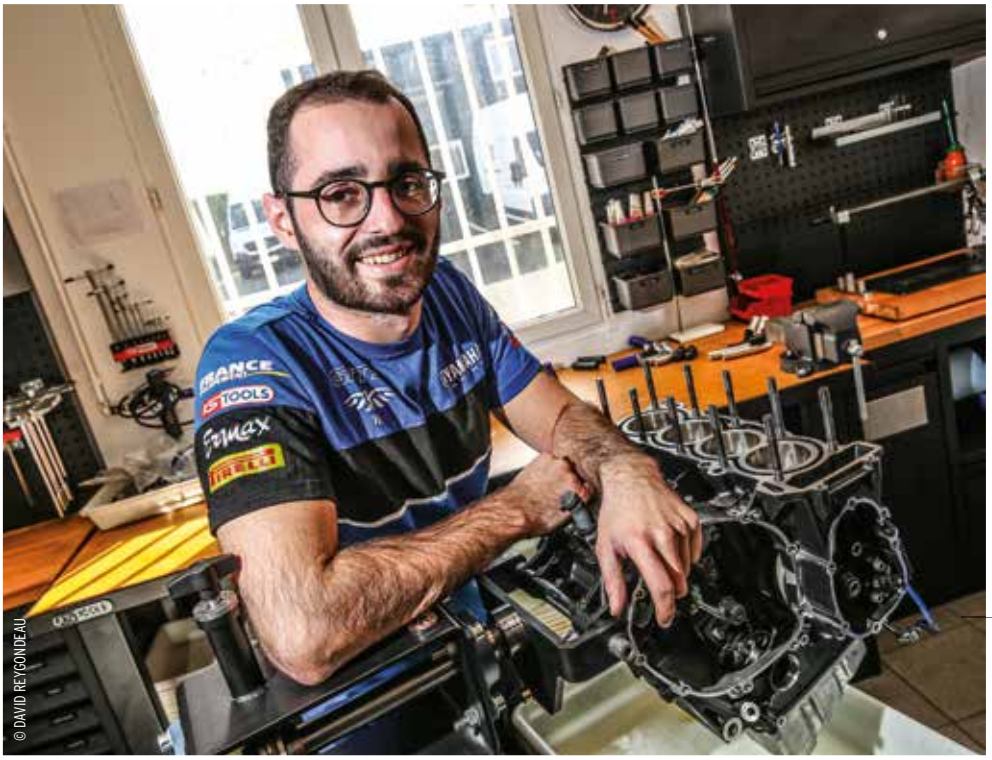
Guyot l'assure, l'Endurance était plus stressante: *« Elle est beaucoup plus complexe. Tu fais peu de courses dans l'année et il faut que la moto et la préparation soient irréprochables. La fiabilité est prépondérante: avant de gagner des courses, il faut les finir! Nous avons ici une méthode de travail qui fait que mon équipe était prête pour la vitesse ».* Même son de cloche pour ●●●

Mathias (21 ans) et Arthur (18 ans) sont en stage en communication. Une grosse partie de leur travail est consacrée à la gestion des réseaux sociaux et du site Internet du GMT94.

© DAVID REYGONDEAU

UNE YAMAHA R6 PRÉPARÉE SIMPLEMENT

© DAVID REYGONDEAU



© DAVID REYGONDEAU

Grégory Rebeyrat, 26 ans, motoriste et chef mécanicien de Jules Cluzel, explique la préparation de sa R6 : ***« Quand on reçoit une R6 d'origine, au banc, elle fait entre 125 et 128 chevaux au vilebrequin. Une fois préparée, on est à 150 chevaux. Le règlement nous limite, mais, malgré tout, on peut travailler sur pas mal de choses. Là où on gagne le plus, c'est sur la culasse : ce n'est pas libre, mais tout comme. On peut refaire les conduits comme on veut, on peut retirer de la matière dans les chambres. Il y a un gain sur tout l'ensemble du moteur grâce au traitement de surface. Tout ce qu'on peut faire traiter, on le fait : boîte de vitesses, arbres à cames… En gros, ça revient à polir ces pièces. Avec une seule pièce traitée comme ça, on ne ressent pas la différence sur le moteur, mais l'ensemble de toutes ces pièces traitées apporte un gros gain. Sinon, on peut gagner de la puissance facilement en travaillant le pot d'échappement, le filtre à air, l'entrée d'air. Sans toucher à la culasse, on arrive déjà à gagner pas mal de puissance ».***

En dépit de son jeune âge (26 ans), Grégory Rebeyrat est le motoriste du GMT94. En haut, les Yamaha R6 de Federico Caricasulo, à gauche, et de Jules Cluzel, à droite.

© DAVID REYGONDEAU

Au GMT94, tout est fin prêt pour le début de la saison 2021 de Supersport. Rendez-vous du 21 au 23 mai à Aragon, en Espagne

●●● Benoît Poupardin, le chef d'atelier : *« En EWC, c'était beaucoup plus de travail en amont, parce qu'il fallait créer énormément de pièces. En Supersport, c'est moins de préparation sur la moto, car la majorité des pièces sont d'origine. En vitesse, c'est beaucoup de travail entre chaque course. On est toujours à la recherche de nouveaux réglages, ce qui nous amène à réaliser plus de tests ».*

5 L'AVENIR ? EN MONDIAL SUPERBIKE ET TOUJOURS AVEC UN PILOTE FRANÇAIS

« Disons que l'objectif n'est pas de rester en Supersport… On envisage d'aller en Superbike, explique le manager du GMT94. *Le Moto2 était également une possibilité – la Fédération française de moto aurait beaucoup voulu qu'on y aille. Mais j'ai quand même une attirance pour le Superbike, qui correspond davantage à ma culture, à la raison pour laquelle j'ai voulu faire de la compétition. Moi, je viens de la route. Je me rappelle, j'avais un Suzuki 1100 GSX-R à l'époque, une moto qu'on peut trouver en concession. Donc, le Superbike, c'est beaucoup plus évocateur pour moi. L'idée, c'est d'arriver avec deux motos, deux pilotes. Pour moi, ça semble évident que nous fassions rouler un Français dans notre équipe en Superbike ou même dans une autre catégorie. C'est inenvisageable de ne pas avoir de Français ! On ne l'écrira pas dans les statuts, mais c'est un vrai engagement de ma part. Sinon, ce projet n'a plus lieu d'être. »*

En attendant, cette saison, le GMT94 mène la charge pour le titre de champion du monde Supersport, avec deux sérieux candidats à la victoire dans ses rangs : le Français Jules Cluzel (lire "3 questions à" ci-contre) et l'Italien Federico Caricasulo. C'est primordial : *« Pour pouvoir attirer de bons pilotes en 2022, il va déjà falloir réaliser une belle saison en Supersport,* continue Christophe Guyot. *Le but est d'être champion du monde par équipe pour attirer l'œil des pilotes. Qu'on puisse leur dire : "Regardez, on est la meilleure équipe de SSP, nous avons les capacités d'être devant aussi en Superbike" ».*

La première manche de Supersport 2021 doit avoir lieu du 21 au 23 mai sur le circuit d'Aragon, en Espagne. ■

3 QUESTIONS À JULES CLUZEL

“AU GMT, L’AMBIANCE ET LE RESPECT SONT DE MISE

Troisième du championnat du monde Supersport en 2019, quatrième en 2020 malgré une grave blessure, Jules Cluzel entame sa troisième saison avec le GMT94.

Ton objectif est clair pour la saison 2021… (il coupe)

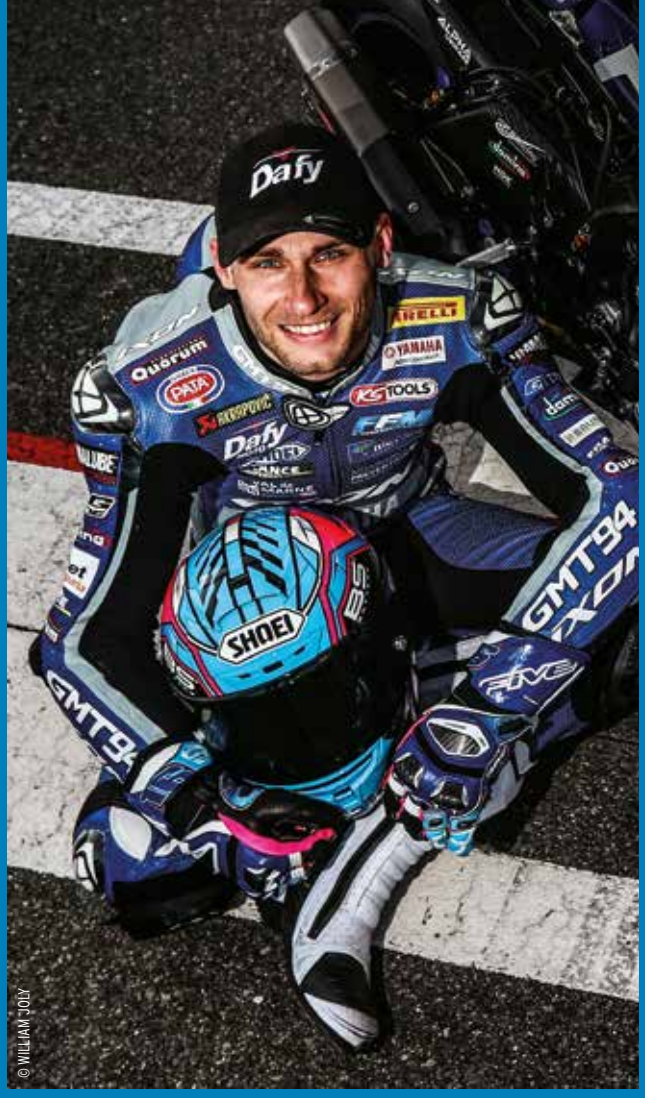
Mon but est toujours le même, j’aimerais faire un top 10 ! [Rires] *La finalité est bien entendu d’obtenir ce titre en SSP. Plus sérieusement, je ne veux pas trop en parler, car ça fait plusieurs années que je cours après, donc on verra. Très honnêtement, l’objectif sera de prendre le plus de plaisir possible. J’ai la chance de faire un métier que j’aime. Mais je reste un grand compétiteur, donc si pas de résultats, pas de plaisir !*

Que représente pour toi le fait de courir pour le GMT94 ?

Au début j’avais des appréhensions, car ma première expérience en GP, en 250 cm³, c’était dans une équipe française. Mais il y avait beaucoup de difficultés. Ça, c’était mon appréhension avant. Quand j’ai vu arriver le GMT94 fin 2018 avec Corentin Perolari, j’ai pu observer un petit peu ce qu’il se passait dans le team, l’ambiance, le box, etc. Et ça m’a beaucoup plu, j’ai vraiment senti une énergie positive. Je suis très content d’être avec eux depuis aussi longtemps. Je sens l’esprit de famille. Mes doutes passés ne sont pas présents ici, car ça reste un team très professionnel. L’ambiance et le respect sont de mise, donc j’évolue sereinement dans un très bon cadre.

Sauf surprise, le GMT94 sera présent en Superbike en 2022. Feras-tu partie de l’aventure ?

Pourquoi pas ? On en discute évidemment avec Christophe, c’est une option. C’est sûr que j’en ai envie. Mais comme je t’ai expliqué précédemment avec mon tempérament, tout le monde est compétitif, mais je pense l’être plus que beaucoup de pilotes. Donc, il faut vraiment performer pour que je me sente bien. En gros, je n’irai que si j’ai une machine compétitive. Maintenant, c’est mon feeling du jour. On aura l’occasion d’en reparler en cours de saison. Là, c’est encore un peu tôt.



© WILLIAM JOLY

© WILLIAM JOLY

TEXTE **MATTHIEU ÉBERLIN** PHOTOS **DORNA SPORTS** ET **PRAMAC RACING**

© DORNA SPORTS

Grand Prix du Qatar

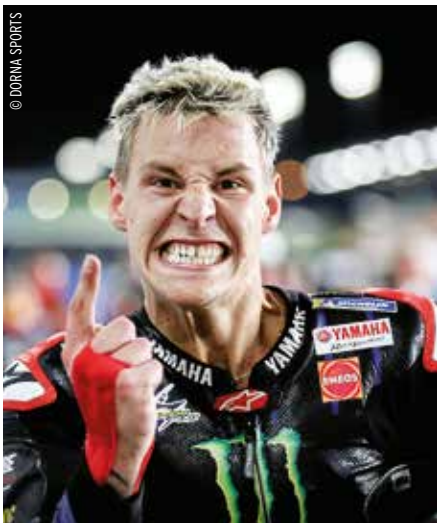
Un doublé pour l'Histoire

Quartararo 1, Zarco 2 : les Français ont signé un doublé historique lors du second GP du Qatar. Mieux encore, avant d'arriver à Portimão pour la troisième épreuve de la saison, ils occupaient la tête du championnat du monde, mais dans l'ordre inverse. Un début de saison bleu-blanc-rouge qui ne doit rien au hasard.

Ex-tra-or-di-nai-re ! Le 4 avril dernier, aux alentours de 19 h 45, Fabio Quartararo franchit la ligne d'arrivée du Grand Prix de Doha en première position. Il s'agit sûrement de la plus belle victoire de sa carrière après qu'il a effectué une incroyable remontée au cœur d'un peloton pris de folie. "El Diablo" a bien mérité son surnom ! Mais ce n'est pas tout : Johann Zarco termine deuxième à un peu moins de 1,5 seconde. Deux Français en même temps sur un podium en 500/MotoGP (qui plus est 1er et 2e), c'est du jamais vu depuis plus de 60 ans ! Pour retrouver deux Tricolores sur un podium en catégorie reine, il faut en effet remonter à… 1954, avec Pierre Monneret, vainqueur, et Jacques Collot, troisième. Après les deux premières courses de la saison, Zarco et Quartararo (dans cet ordre) occupent la tête du classement général provisoire devant Viñales. Sauf erreur de notre part, ce n'était jamais arrivé non plus auparavant. Ex-tra-or-di-nai-re (bis).

QUARTARARO TRANSFORMÉ

Pour Fabio Quartararo, quelle transformation, notamment côté mental. Capable du meilleur comme du pire l'an passé, le jeune pilote de 21 ans a fait un gros travail sur lui-même durant l'intersaison. Les deux premières courses de 2021 en ont constitué la parfaite illustration. Dans le coup, mais pas en mesure de se frotter aux autres pilotes pour le podium, ni même la gagne, au premier GP du Qatar, le 26 mars, "El Diablo" a tout de même assuré ce jour-là en engrangeant des points cruciaux pour le championnat (5e). L'an passé, dans le meilleur des cas, c'était plutôt un pétage de



© DORNA SPORTS

© DORNA SPORTS

Des images qu'on n'est pas près d'oublier ! Juste après l'arrivée ou plus tard sur le podium, Fabio Quartararo et Johann Zarco ont explosé d'une joie communicative. Il en fallait, du talent, pour terminer aux avant-postes d'une GP fou, au terme duquel les quinze premiers se tenaient en moins de 9 secondes. Soit le top-15 le plus serré de toute l'histoire des GP 500/MotoGP !

plombs en règle sur la moto, avec une place catastrophique à l'arrivée, voire, dans le pire des scénarios, une chute. Maintenant, Fabio contrôle beaucoup mieux ses émotions au guidon de sa Yamaha M1 officielle. Le second GP du Qatar fut un autre cas de figure, mais bien plus révélateur. Bien qualifié, mais mal parti (8e après le premier tour), le natif de Nice n'a pas paniqué. À sept tours du drapeau à damier, Fabio nous a offert un vrai récital, damant le pion à tous ses rivaux, dont les pilotes des surpuissantes Ducati. C'est donc la première fois qu'on le voit s'imposer après avoir lutté dans le paquet ; ses premières victoires en MotoGP avaient en effet toutes été obtenues lorsqu'il s'élançait seul devant – à l'image d'un Jorge Lorenzo ou d'un Dani Pedrosa en leur temps. *« Je n'ai pas gagné beaucoup de courses dans ma vie [une en Moto2, quatre en MotoGP], mais celle-là à une saveur particulière »*, lâchera-t-il d'ailleurs. En plus de combattre ses démons, Fabio a également dû gérer son nouveau statut de pilote officiel Yamaha. La tâche n'est jamais aisée lorsqu'on remplace un certain Valentino Rossi… Ce qui implique d'avoir plus de responsabilités, notamment dans le développement de la moto, et engendre forcément plus de pression.

© PRAMAC RACING

ZARCO ENFIN LIBÉRÉ

Johann Zarco a dû faire rire plus d'un sceptique en annonçant en début d'année qu'il croyait en ses chances pour le titre mondial. Qui plus est, dans un team privé : *« Je suis convaincu qu'un pilote satellite peut décrocher la couronne »*. Après les deux premières courses de la saison, le double champion du monde Moto2 (2015 et 2016) occupait donc la tête du classement général provisoire.

En terminant deux fois deuxième (son 50e podium toutes catégories confondues) devant les pilotes officiels, le Français a prouvé que Ducati avait eu raison de lui donner sa chance. Le pilote Pramac, qui évolue dans une structure privée, mais avec une machine d'usine, bénéficie d'un soutien total de la marque, au même titre que les deux pilotes officiels, Miller et Bagnaia. Tout sauf anodin : *« Je sens un vrai soutien de la part de Ducati,* explique Johann. *C'est la mentalité de Luigi Dall'Igna [le directeur technique du team Ducati, NDLR]. S'il a confiance dans le pilote, alors il fait en sorte de l'aider »*. Évidemment, il est encore tôt pour tirer des conclusions définitives. Pour prétendre au titre, il devra aller chercher cette première victoire en MotoGP.

Mais quel plaisir de revoir le vrai Johann Zarco, celui qui nous a fait vibrer lorsqu'il évoluait en Moto2, et par la suite chez Tech3 au début de sa carrière en MotoGP. C'est fort, après tout ce qu'il a vécu et enduré : évincé de KTM en pleine saison 2019, sans guidon à la fin de cette même année, puis une année dos au mur en 2020 pour convaincre Ducati. Faut-il avoir les nerfs solides pour vivre et s'aligner au départ avec un tel ascenseur émotionnel ! ■