

WGP

INTERVIEW

**RENCONTRE AVEC RÉMY TISSIER,
LA VOIX FRANÇAISE DU MOTO GP**

MAGAZINE #2025

**GUIDE DE PRÉ-
SAISON MOTO GP**



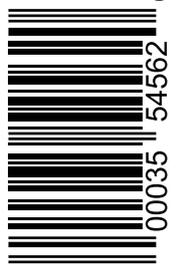
RACKHAM LE ROUGE

**À L'AUBE D'UNE NOUVELLE ÈRE, TOUS LES
PILOTES ONT PU TESTER LEURS NOUVELLES
MACHINES, Y COMPRIS MARC MÁRQUEZ.**

**WORLD GRAND
PRIX MAGAZINE**

@WGP_Magazine

wgpmagazine.fr



LES ATTENTES

<i>Rackham le Rouge</i>	4
<i>Martin-Aprilia</i>	6
<i>Bagnaia, seul contre tous ?</i>	8
<i>KTM, une crise sans précédent</i>	10

INTERVIEW

<i>Rencontre avec Rémy Tissier, la voix française du MotoGP</i>	12
---	----

BONUS

<i>Back in Black ou la mode des livrées noires</i>	16
<i>Hamilton-Marquez, les joyaux de la couronne</i>	19

PILOTES ET TEAMS

<i>Ducati</i>	23
<i>KTM</i>	26
<i>Aprilia</i>	28
<i>Yamaha</i>	30
<i>Honda</i>	32

PARC-FERMÉ

<i>Calendrier 2025</i>	35
------------------------	----

MOTOGP

GUIDE 2025 LES ATTENTES

La saison 2025 s'annonce d'ores et déjà bouillante. Entre des transferts majeurs, des rookies prêts à créer la surprise et des outsiders déterminés à bousculer la hiérarchie, chaque course pourrait bien redistribuer les cartes. Découvrez les pilotes et teams à suivre de près cette année !



Deuxième changement de machine en l'espace de deux ans pour l'octuple champion du monde. (image MotoGP)



RACKHAM LE ROUGE

En 1943, Hergé donnait vie à Rackham le Rouge, un pirate redoutable symbole de la force, de la domination et de la rage de vaincre. En 2025, Marc Márquez, l'octuple champion du monde, s'apprête rejoint les rangs de l'équipe d'usine de Ducati, une décision audacieuse qui pourrait bien redéfinir sa carrière.

Après onze années passées chez Honda, Márquez fait le pari de changer de monture fin 2023 et signant chez Ducati Gresini, une première pour lui de rouler pour un team satellite. Et les bons résultats ne se sont pas fait attendre bien longtemps : une quatrième place pour son premier Grand Prix, un premier podium dès la quatrième course pour un total de 3 victoires et 10 podiums, du jamais vu pour lui depuis 2021.

Mais la fourmi de Cervera a définitivement changé de dimension lors de sa signature chez Ducati Corse, le propulsant instantanément au rang de prétendant du titre de champion du monde MotoGP 2025. Ce coup de génie (ou de folie) du druide Gigi Dall'Igna, patron de la firme de Bologne en MotoGP, pourrait bien être le déclencheur d'une nouvelle ère pour le pilote espagnol, mais aussi pour Ducati. Avec la moto la plus compétitive du plateau pilotée par les deux meilleurs pilotes de la grille à l'heure actuelle, ce duo est tout aussi alléchant qu'explosif.

Pour vous rafraîchir la mémoire, rembobinons la machine jusqu'en mars dernier. Márquez et Bagnaia se sont déjà affrontés sur la piste, notamment au Portugal, où les deux hommes avaient fini au tapis pour une question d'égo.

RACKHAM LE ROUGE

Leur cohabitation au sein de la même équipe pourrait donc bien raviver ces tensions et l'on pourrait même assister à une guerre fratricide, à l'image de celle qui a opposé Doohan à Crivillé, ou pire encore, Lorenzo à Rossi.

En somme, l'arrivée de Marc Márquez chez Ducati Corse ouvre un nouveau chapitre passionnant de l'histoire du MotoGP. Entre audace stratégique et quête de rédemption sportive, ce transfert pourrait bien bouleverser l'équilibre des forces en présence. Face à des adversaires de haut vol et aux attentes immenses, Márquez devra allier expérience, talent et détermination pour s'imposer au sommet, comme il l'a tant déjà fait. Désormais, un seul objectif anime l'octuple champion : retrouver la couronne mondiale. Le trésor de Rackham le Rouge.

Hugo C.

LE + D'ANNÉES D'ÉCART ENTRE 2 TITRES MOTOGP





Malheureusement pour le "Martinator", le test de Sepang ne s'est terminé de la meilleure des manières... (Toronto Sun)

JORGE MARTÍN, LE JUGEMENT DERNIER

C'est l'un des grands bouleversements de cette nouvelle saison : Jorge Martín sera pilote chez Aprilia pour les deux prochaines saisons. À l'aube de la saison, quels sont les véritables défis qui attendent le pilote espagnol et le constructeur italien ?

Rentrer davantage dans la légende

Pour le champion sortant, son arrivée chez le constructeur de Noale pourrait lui permettre de battre de nombreux records dès la fin de cette saison 2025. Par exemple, il pourrait devenir le premier pilote à réaliser le « back-to-back », c'est-à-dire rafler deux titres de champion MotoGP d'affilée avec deux constructeurs différents. Le seul pilote de l'ère moderne à avoir réalisé cet exploit n'est autre que Valentino Rossi lors des saisons 2003 (chez Honda) et 2004 (chez Yamaha). En ayant de plus opté pour le n°1 en 2025, le Martinator pourrait rejoindre Francesco Bagnaia en devenant le deuxième pilote de l'ère moderne portant ce numéro, dit maudit, à être champion du monde à nouveau. C'était lors de la saison 2023 pour le pilote italien. Enfin, record qui doit trotter dans la tête de l'Espagnol, c'est bien sûr celui de devenir le premier pilote champion du monde dans la catégorie reine au guidon d'une Aprilia.

Un recrutement stratégique pour Aprilia

L'arrivée de Martín chez Aprilia est le fruit d'une négociation éclair. Massimo Rivola, directeur d'Aprilia Racing, a réussi à conclure le contrat "le plus rapide de l'histoire" en moins de 24 heures (motorsport.com), démontrant la détermination de l'équipe

JORGE MARTIN, LE JUGEMENT DERNIER

à se payer les services du talentueux pilote espagnol. Ce recrutement stratégique montre toute la détermination du constructeur de Noale à devenir le véritable concurrent de Ducati, qui plus est son rival italien.

Une nouvelle dynamique pour le championnat

Le choix de Martín de quitter Ducati pour Aprilia redéfinit les équilibres au sein du championnat. Ducati, qui a opté pour Marc Márquez aux côtés de Francesco Bagnaia, voit partir un pilote qui a contribué à son succès récent.

Pour Aprilia, l'association de Martín avec Marco Bezzecchi, également nouveau venu dans l'équipe, ouvre la voie à une dynamique inédite. Après une saison 2024 qui a vu Ducati remporter 19 des 20 rendez-vous du calendrier, ce duo prometteur pourrait bien bousculer la hiérarchie établie et offrir aux fans de MotoGP une saison 2025 riche en rebondissements. Si la RS-GP 25 est bien née, il faudra compter sur les deux pilotes Aprilia pour se battre pour les victoires, voire le titre. Cela pourrait rendre le championnat indécis, et au vu de la domination de Ducati, ce changement serait le bienvenu...

Sepang, premier couac

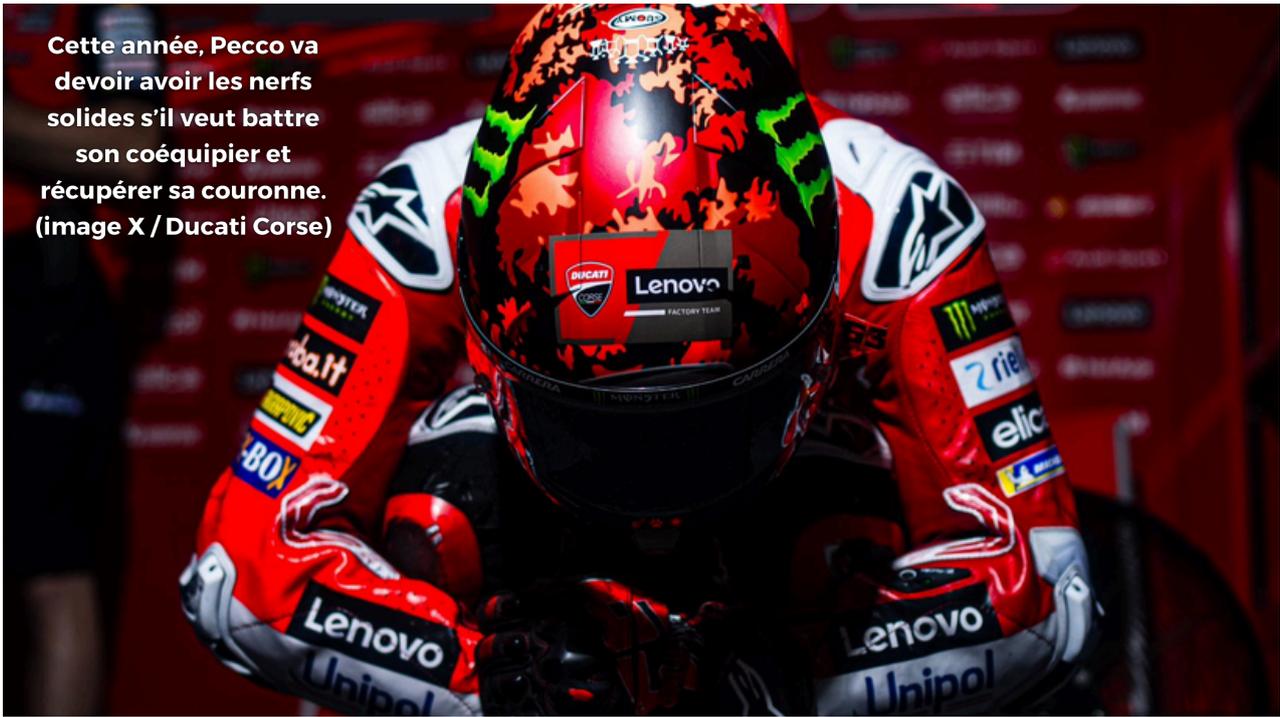
Après des vacances bien méritées, l'ensemble du plateau MotoGP se retrouve le mercredi 5 février à Sepang pour la première journée de tests. C'est l'occasion pour les pilotes de découvrir leurs nouvelles machines. Le Martinator ne le sait pas encore, mais son test va vite tourner au cauchemar... En effet, après seulement quelques tours sur une piste piégeuse, Martín part une première fois à la faute. Sa RS-GP le catapulte une première fois, sans réelle gravité. L'Espagnol se relève et reprend la piste.

Mais c'est seulement quelques tours plus tard que le pilote Aprilia se fait piéger une nouvelle fois, et cette fois-ci, il ne s'en relèvera pas idem. C'est en plongeant dans le virage 2 du circuit que l'arrière de sa RS-GP se dérobe et le catapulte pour de bon. Le champion du monde en titre retombe très lourdement au sol avec un choc violent au visage. Souffrant aussi de douleurs au pied et à la main, il lui a été diagnostiqué plusieurs fractures. Résultat : Jorge Martín est sur la touche jusqu'au Grand Prix de Thaïlande où il devrait y faire son retour à la compétition.

Ce ne sont clairement pas les débuts rêvés pour le champion du monde dans son nouvel environnement, mais aussi pour son équipe qui comptait sur son pilote star pour valider le développement du modèle 2025 de l'Aprilia.

Pierre S.

Cette année, Pecco va devoir avoir les nerfs solides s'il veut battre son coéquipier et récupérer sa couronne. (image X / Ducati Corse)



BAGNAIA, SEUL CONTRE TOUS ?

La marque des plus grands, c'est de regagner après avoir échoué. Valentino Rossi, Casey Stoner, Jorge Lorenzo ou encore Marc Márquez, tous y sont parvenus. Mais Francesco Bagnaia est-il capable de cela ?

L'Italien a tout de même fait une excellente saison avec un nombre impressionnant de onze victoires en 20 courses. Mais sa régularité lui a fait défaut, et c'est ce qui lui a coûté une troisième couronne consécutive. En 2025, Pecco va entamer sa cinquième saison chez les Rouges.

Une machine et une équipe qu'il connaît maintenant parfaitement pour pouvoir récupérer son trône. Mais ça ne sera pas chose aisée. On a encore du mal à analyser les performances de Jorge Martín avec sa nouvelle Aprilia, les Yamaha ont l'air d'avoir fait un grand pas en avant et Fabio Quartararo semble pouvoir se présenter à nouveau comme un concurrent sérieux aux podiums et aux victoires. Mais au vu des essais hivernaux, la plus grande menace pour Bagnaia vient certainement de plus proche, de l'autre côté de son box.

Cette saison est marquée par un changement de taille chez Ducati. Bagnaia voit arriver un nouveau coéquipier et pas des moindres. Il s'agit ni plus, ni moins que de Marc Márquez. Si Bagnaia a eu jusqu'ici des coéquipiers certes rapides, mais pas au point de le mettre régulièrement en difficulté sur la piste, on peut être sûr que l'octuple champion du monde espagnol ne se laissera pas prier en piste.

BAGNAIA, SEUL CONTRE TOUS ?

pour battre le petit protégé de Valentino Rossi.

D'autant plus qu'après les tests de pré-saison ayant eu lieu à Sepang en Malaisie et à Buriram en Thaïlande, Márquez a déjà l'air à l'aise au guidon de la Ducati officielle. Le combat semble d'ores et déjà lancé entre les deux hommes.

Alors, si l'an passé Francesco Bagnaia pouvait compter sur son coéquipier Enea Bastianini pour empêcher Jorge Martín de prendre trop de points sur quelques courses, il serait étonnant de voir Marc Márquez rester au second plan et enfile le dossard de "2e pilote" chez les Rouges. Il va donc devoir se débrouiller seul. Seul contre tous !

Paul R.





La firme autrichienne
parviendra-t-elle à se relever
de cette crise financière ?
(image KTM Media)

KTM, UNE CRISE SANS PRÉCÉDANT

La marque KTM traverse actuellement une crise financière majeure qui menace sa présence en MotoGP, Moto2 et Moto3. Les difficultés accumulées pèsent lourdement sur l'entreprise autrichienne, dont la maison mère, Pierer Mobility AG, a enregistré dès le premier semestre 2024 une perte considérable, accompagnée d'une baisse significative des ventes et d'un endettement croissant. Face à ce contexte alarmant, la marque autrichienne a été contrainte de déposer le bilan, la dette totale avoisinant les 2,9 milliards d'euros. Une situation qui soulève de sérieuses interrogations quant à la pérennité de sa participation au championnat du monde.

Dans le cadre d'un plan de restructuration ambitieux, la direction de KTM a annoncé un programme de redressement financier prévoyant le paiement de 250 millions d'euros sur les deux prochaines années. La validation de ce plan, qui a été soumise aux votes des créanciers en janvier et février 2025, déterminera l'avenir de la marque sur les circuits mondiaux.

Paradoxalement, malgré ses difficultés économiques, KTM a confirmé sa présence pour la saison 2025 de MotoGP (mais aussi Moto2 et Moto3), bien que des rumeurs circulent quant à un possible retrait des compétitions à partir de 2026, coïncidant avec la fin de son contrat actuel avec Dorna Sports. Pit Beirer, directeur de la compétition chez KTM, a reconnu l'ampleur de la crise et ses conséquences pour les équipes engagées en Grands Prix.

KTM, UNE CRISE SANS PRÉCÉDANT

Il a souligné l'importance de cette discipline pour l'image de marque de KTM, tout en mettant en avant les défis à relever pour assurer la pérennité de l'entreprise. Il a déclaré : « **Ce n'est pas juste une question de MotoGP ou de championnat du monde. C'est presque tout ou rien pour KTM** ».

Sur le plan sportif, la saison 2025 se profile comme une année charnière, marquée par l'arrivée de deux nouveaux duos de pilotes destinés à redonner un élan à la marque, après une saison 2024 terminée en-deçà des objectifs qui avaient été fixés. Au sein de l'équipe usine, Red Bull KTM Factory Racing comptera sur Brad Binder, le Sud-Africain, pilote expérimenté et fidèle à la marque, avec à ses côtés Pedro Acosta, le jeune prodige espagnol qui, malgré un nombre important de chutes lors de la saison 2024, a su quasiment se hisser au niveau des meilleurs en MotoGP.

Du côté de l'équipe satellite Red Bull KTM Tech3, Maverick Viñales, ancien de chez Yamaha et Aprilia, sera associé à Enea Bastianini, transfuge de chez Ducati. Ces nouvelles associations de pilotes, avec aussi Dani Pedrosa et Pol Espargaró comme pilotes d'essais, représentent bien plus qu'un simple renouvellement de la formation : elles incarnent l'espoir d'un retour en force, malgré les défis économiques auxquels la marque doit faire face.

Les enjeux de la saison 2025 sont donc multiples pour KTM. D'un côté, il s'agit de redresser la barre financière en prouvant aux créanciers et aux partenaires la viabilité d'un modèle économique capable de supporter les investissements nécessaires à la compétition internationale. De l'autre, les performances des deux nouveaux duos de pilotes devront permettre de regagner de la compétitivité et enfin titiller les Ducati, tout en faisant attention au retour des marques japonaises qui ont bien amélioré leur package pendant l'hiver.

Si la route s'annonce semée d'embûches, la détermination de l'équipe et l'enthousiasme des supporters pourraient bien transformer cette période de crise en une opportunité de renouvellement, propulsant KTM vers un avenir incertain mais potentiellement porteur de promesses.

Valentin V.

INTERVIEW

RÉMY TISSIER, LA VOIX FRANÇAISE DU MOTOGP

Figure incontournable du commentaire MotoGP, Rémy Tissier continue de voyager autour du monde depuis plus de 30 ans, micro en main, avec une passion inébranlable. Lors de notre entretien, il est revenu sur son parcours, son amour du sport et l'évolution d'un championnat qu'il connaît mieux que personne.





Rémy Tissier en compagnie de don
acolyte de toujours : Philippe Monneret

RÉMY TISSIER, LA VOIX FRANÇAISE DU MOTOGP

Rémy, peu de gens le savent, mais avant de commenter le sport moto, tu commentais du foot. Peux-tu nous en dire plus ?

Au tout début, j'étais journaliste à Radio France avant de devenir animateur. Puis, Jean-Louis Morin m'a recruté et m'a lancé : « **T'as une voix à faire pleurer dans les chaumières** ». J'ai ensuite remplacé Yan Lavoix, qui commentait les matchs des Girondins de Bordeaux. J'ai eu la chance d'assister aux débuts de Lizarazu, Dugary... Et le jour de mon « test », il y a eu une avalanche de buts. En régie, Éric Jean-Jean et Julien Courbet m'écoutaient. Ils se sont regardés et ont dit : « **On le prend, ça va le faire.** »

Qu'est-ce qui t'as poussé à faire ce virage vers la moto ?

Le premier pilote que je suivais était Jacky Vimond (champion du monde moto-cross en 250cm³ en 1986, ndlr). Donc je m'intéressais de loin au monde de la moto, notamment avec les frères Sarron. Malheureusement, j'ai été mis au placard, ils m'ont réintégré sur la moto et ça a été le coup de cœur.

Quelles sont les courses ou les moments les plus mémorables que tu as eu l'occasion de commenter dans ta carrière ?

Si je devais choisir deux moments où il fallait être là, c'était pendant la conférence de presse du Grand Prix de France 2012 où Casey Stoner annonce sa retraite à la surprise générale. Je me souviens que la DORNA était verte car ils n'avaient rien vu venir. Et le plus marquant c'est sans doute la course 250 à Donington Park en 2000.

RÉMY TISSIER, LA VOIX FRANÇAISE DU MOTO GP

Olivier Jacque menait la course et c'est finalement Ralf Waldmann qui gagne sur la ligne grâce à un meilleur choix de pneu.

Comment se prépare un week-end de course ?

En MotoGP, toutes les données et statistiques étaient imprimées en salle de presse. Une fois que tu as récolté tout ça, tu essayes de discuter avec le maximum de pilotes et mécanos. Mais, honnêtement, les conférences de presse ne servaient à rien.

Tu vas trouver des infos en parlant avec les pilotes dans l'avion ou quand tu fais la fête avec eux. Il n'y a eu que deux conférences de presse intéressantes dans toute ma carrière. La fameuse où Stoner balance qu'il arrête et la deuxième, c'était quand Rossi a disjoncté à Sepang en 2015, où il accuse Márquez d'avoir avantaagé Lorenzo au Grand Prix d'Australie. C'était les deux auxquelles il fallait assister.

Le passage du MotoGP sur Canal+ en 2019 a marqué un tournant en France. Comment as-tu vécu cette transition ?

Je savais qu'ils ne me prendraient pas, mais c'est la vie. Et en plus, depuis trois ans, c'est mon pote Laurent Rigal qui commente le MotoGP, et j'estime qu'il fait du très bon travail.

Le MotoGP et le World SuperBike (WSBK), que tu commentes aujourd'hui, sont deux disciplines différentes avec leurs propres particularités. Quelles sont, selon toi, les principales différences et quel type de course préfères-tu commenter ?

Il y a des similitudes, mais il y a moins de moyens. Sous Flammini (du nom de l'ancien promoteur de la catégorie, Paolo Flammini, ndlr), certaines courses pouvaient presque rivaliser avec celles du MotoGP, comme à Brands-Hatch où il y avait 110 000 spectateurs.

Maintenant, la DORNA a intégré des espagnols, des italiens et même des pilotes provenant du MotoGP ou du Moto2. C'est devenu la deuxième division, malgré le mec d'exception qu'est Toprak Razgatlıođlu . Il n'a rien à faire en SuperBike et j'espère qu'il sera en MotoGP en 2026.

“Toprak Razgatlıođlu n'a rien à faire en SuperBike.”

RÉMY TISSIER, LA VOIX FRANÇAISE DU MOTOGP

Justement, quel est ton regard sur sa saison 2024, notamment avec son terrible accident à Magny-Cours ?

Au tout début, je savais qu'il en gagnerait. Les mecs de chez BMW m'ont dit que j'étais fou. Mais, même en étant un grand fan de lui, je ne pensais pas qu'il en gagnerait autant. Avec le talent qu'il a, j'espère qu'il sera très bien entouré quand il sera en MotoGP.

Pour ce qui est de Magny-Cours, le soir de l'accident, j'ai dit aux deux médecins du circuit que Toprak avait failli finir en fauteuil roulant. Et ils m'ont regardé et ils m'ont dit : « **mais non, Rémy. Il a failli y passer** ». Il serait temps de faire quelque chose, Marco Melandri (pilote MotoGP de 2003 à 2010, ndlr) disait déjà en 2012 que cet endroit était dangereux.

Quel regard portes-tu sur l'évolution du sport moto ces dernières années ? Est-ce que c'était mieux avant ?

Je n'irai pas jusque là, mais il y a trop de technologies. Je suis d'accord avec Casey Stoner (champion du monde MotoGP 2007 et 2011, connu pour être contre les nouvelles technologies, ndlr). À l'époque de Doohan (champion 500cm³ de 1994 à 1998, ndlr), il y avait plus de place pour le talent pur des pilotes.

Aujourd'hui, il faut pratiquement être ingénieur pour connaître la fonction de chaque bouton. C'est dommage ! En revanche, au niveau sécurité, il n'y a quasiment plus d'accident mortel, contrairement aux années 70. Et puis maintenant, les courses sont beaucoup plus serrées, ce qui est plus intéressant.

Et pour finir, quel conseil donnerais-tu à un jeune ou à un passionné qui rêverait de suivre votre trace en tant que commentateur sportif ?

Je n'ai jamais rien calculé et je suis content d'avoir poussé pour aller sur le terrain car c'est magique. Laurent Rigal et Randy De Puniet, qui travaillent pour Canal +, sont de vrais envoyés spéciaux comme je l'étais à l'époque. Pour un jeune qui ne voyagera pas, c'est quasiment mission impossible. Ce n'est pas un métier facile et tu n'as pas beaucoup de marge de manœuvre. Pour faire le vrai travail, il faut être sur place, comme je l'ai fait pendant des années et comme je continuerai à le faire en 2025.

Cette année je continue à commenter le SpeedwayGp sur Eurosport et sur la plateforme Max. À partir de Portimão et Assen, je serai sur place au championnat du monde féminin de SuperBike, mais également sur le championnat du monde SuperSport et SuperSport 300. J'y ferai des interviews de pilotes, team managers et personnalités du monde de la moto et VIP pour de la création et de la diffusion digitale pour Subaru, voiture officielle du World SuperBike et Safety Car cette année. J'aurai également une couverture accrue du championnat du monde SuperBike sur la page Facebook Actualités et avis des consultants.

Hugo C.

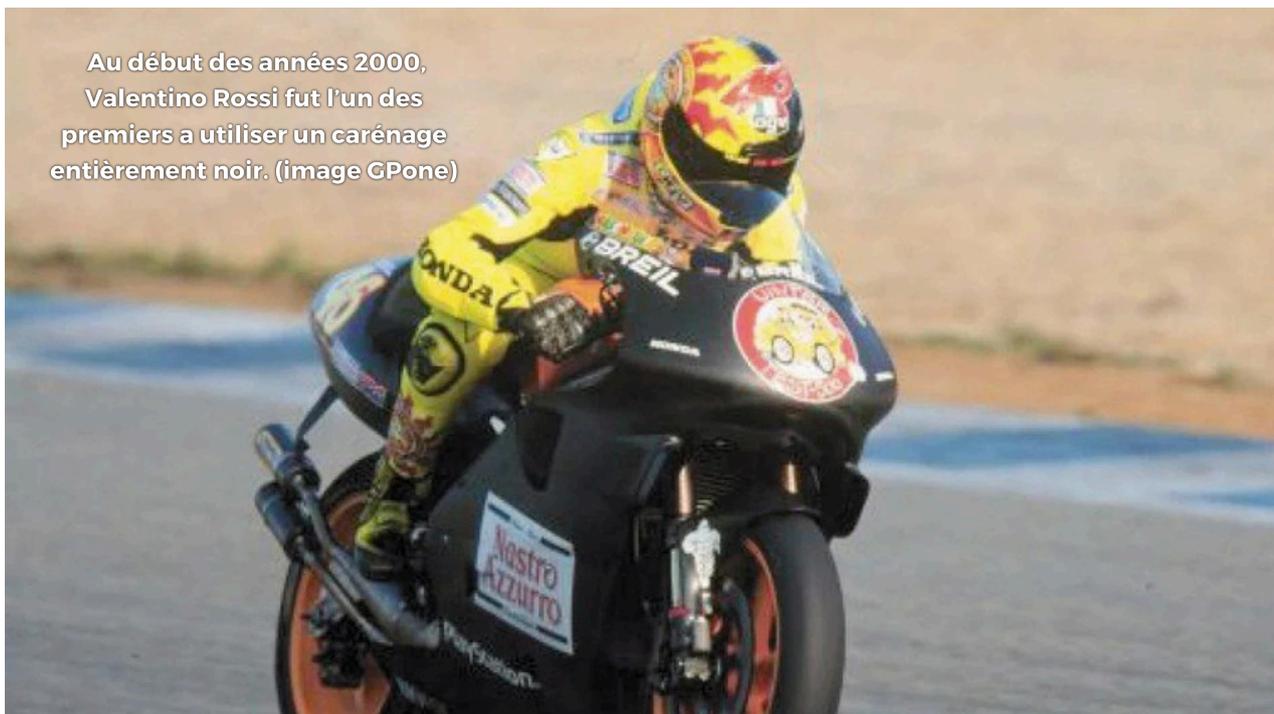
BONUS

BACK IN BLACK OU LA MODE DES LIVRÉES NOIRES

Effet de mode ou véritable stratégie de développement ? Chaque année, les livrées noires aperçues durant les tests MotoGP intriguent autant qu'elles fascinent. Mais au-delà de l'esthétique, ces couleurs sombres cachent-elles un véritable mystère avant le coup d'envoi de la saison ?



Au début des années 2000,
Valentino Rossi fut l'un des
premiers à utiliser un carénage
entièrement noir. (image GPone)



BACK IN BLACK OU LA MODE DES LIVRÉES NOIRES

Plus les jours se succèdent, plus la première manche de cette saison 2025 se rapproche, et l'attente commence à devenir insoutenable pour les fans les plus impatients de retrouver leurs idoles. La plupart d'entre eux ont néanmoins pu se satisfaire du lancement des traditionnels essais hivernaux de février, qui symbolisent la reprise imminente du championnat du monde MotoGP. Après les six jours classiques de tests disputés à Sepang, en Malaisie (trois journées de Shakedown réservées aux pilotes d'essais, aux rookies et aux pilotes Yamaha et Honda, puis trois journées de tests officielles pour tous), le paddock s'est rendu sur le circuit de Buriram en Thaïlande, théâtre du premier Grand Prix de l'année, pour deux journées de tests officielles supplémentaires.

Comme vous l'aurez sûrement remarqué, et ce depuis plusieurs saisons maintenant, les motos arborent généralement des livrées particulières, voire pas la moindre trace de peinture. Dans ce dernier cas de figure, les machines sont toutes noires, brutes de carbone. Vous vous demandez peut-être quelles sont les principales raisons d'un tel choix, et voici justement quelques éléments de réponse. Depuis environ une décennie, la MotoGP est entrée dans une nouvelle ère. Grâce aux évolutions aérodynamiques majeures de ces dernières années, les motos ont été transfigurées et leurs performances décuplées. À l'heure où le moindre dixième peut faire la différence, aucun détail n'échappe aux constructeurs aussi bien avant et après la conception de leurs nouvelles machines. Parmi ces détails essentiels, le poids de la moto est l'une des principales préoccupations des ingénieurs.

BACK IN BLACK OU LA MODE DES LIVRÉES NOIRES

De ce point de vue-là, n'importe quel élément pèse une certaine masse et contribue à ralentir la moto, y compris la peinture ! Même si son poids est négligeable par rapport au poids total de la moto, cela peut suffire à faire perdre quelques centièmes, voire dixièmes de seconde. Pour optimiser la performance de la machine, l'idéal est donc de ne pas recouvrir de peinture le carbone noir qui compose tout le châssis. À titre de comparaison, rouler sans livrée peut s'avérer intéressant pour l'acquisition de données, même si les ingénieurs sont conscients du fait que chaque moto sera décorée et peinte pour l'entièreté de la saison. Bien qu'ayant des effets bénéfiques sur la performance, les livrées noires sont surtout utilisées à des fins marketing et pour réduire les coûts. Lors des tests hivernaux, peindre une moto semble loin d'être indispensable pour les constructeurs, qui doivent s'occuper en premier lieu de la finalisation du développement de leurs machines. De plus, cela permet d'éviter des frais inutiles et de consacrer ainsi plus d'argent au développement par exemple.

D'un autre côté, les livrées noires représentent quelque part la tenue « camouflage » des motos, comme si la vraie livrée était dissimulée sous ce grand voile noir. Ce choix purement commercial permet alors d'organiser une cérémonie de révélation de la livrée, et par la même occasion de faire monter le suspens chez les fans qui n'attendent que de voir le rendu final ! Pour l'anecdote, Valentino Rossi est l'un des précurseurs dans l'histoire des livrées noires. Lors des tests de Jerez de 1999 pour préparer la saison 2000 (équivalent au test de Valence de fin de saison), Rossi a découvert la 500cc au guidon d'une Honda NSR toute vêtue de noir. Au final, cette mode des livrées noires est plutôt accessoire, mais apercevoir ces machines brutes de carbone nous évoque toujours quelque chose d'enthousiasmant : le retour du MotoGP !

Erwan R.

Il y a deux ans, KTM a poussé encore plus loin l'idée du camouflage de carénage.
(image The Race)



Lewis Hamilton détrônera-t-il le
GOAT, Michael Schumacher ?
(image ILLUSTRABLUES)



HAMILTON-MÁRQUEZ, LES JOYAUX DE LA COURONNE

L'année passée, les tractations en vue de la saison 2025 ont été particulièrement agitées dans l'univers des sports mécaniques. Et qui dit sports mécaniques ne dit pas uniquement sport moto, mais dit également sport auto. Car si Marc Márquez a défrayé la chronique en annonçant rejoindre l'équipe officielle Ducati, quelle ne fut pas la stupeur générale du monde de la Formule 1 lorsque Lewis Hamilton a subitement annoncé sur les réseaux sociaux sa signature avec la mythique écurie Ferrari pour 2025. Effectivement, comment rester de marbre face à de tels rebondissements, qui, de surcroît, prendront effet au même moment afin de provoquer encore plus d'impatience et d'engouement chez les fans. Hasard du calendrier, ces deux énormes transferts ont lieu en 2025, mais est-ce vraiment une coïncidence ? Peut-être pas tant que ça finalement.

Étrangement, les carrières respectives de Márquez et d'Hamilton sont très ressemblantes, comme si leurs destins étaient intimement liés. Malgré la différence d'âge (32 ans pour Márquez, 40 pour Hamilton), nombreux sont les points communs entre eux. Ces similitudes proviennent notamment du fait que les deux pilotes ont été à leur meilleur niveau presque simultanément. Pour appuyer cette affirmation, regardons les années de leurs titres. À seulement un an près, les deux pilotes ont obtenu 6 titres de champion du monde des pilotes les mêmes saisons et suivant le même schéma. En effet, aussi incroyable que cela puisse paraître, Márquez a dominé la MotoGP de 2013 à 2019 en raflant tous les titres sauf en 2015, alors qu'Hamilton a dominé la F1 de 2014 à 2020 en décrochant tous les titres sauf celui de la saison 2016.

HAMILTON-MÁRQUEZ, LES JOYAUX DE LA COURONNE

Mais pour qu'un bon pilote performe, il lui faut quand même du matériel digne de ce nom, car le talent pur ne fait pas tout en sports mécaniques. Justement, les deux protagonistes sont arrivés la même année dans l'écurie respective. qui allait leur offrir un palmarès exceptionnel. D'un côté, l'Espagnol débarque dans l'écurie officielle Honda en 2013 pour sa toute première saison en catégorie reine, et de l'autre, le Britannique quitte McLaren pour rejoindre Mercedes en 2013 juste avant l'introduction des tous nouveaux moteurs V6 hybrides.

Malheureusement, les bonnes choses ont toujours une fin. Après l'excellence, ainsi vient le déclin. Pour Márquez, celui-ci arrive brutalement en début de saison 2020 alors qu'il est au sommet de son art. Sa blessure au bras et une Honda de plus en plus difficile à dompter signeront la fin de sa dynastie, malgré 3 victoires en 2021. Quant à Hamilton, après avoir perdu sur le fil le titre pilotes en 2021, le changement de réglementation 2022 aura raison de huit saisons de domination de Mercedes. Malgré son talent indéniable, il ne peut plus rivaliser avec Red Bull et Ferrari au volant de la Mercedes. C'est donc également en 2021 qu'il connaît sa dernière victoire, jusque-là...

Mais quand rien ne va plus, c'est parfois là qu'on peut apercevoir une lueur d'espoir qui peut se convertir en rédemption si l'on sait saisir sa chance au bon moment. Savoir renaître de ses cendres n'est clairement pas donnée à tout le monde, et c'est certainement à ça que l'on reconnaît les grands champions. En 2024, après 3 ans de disette, Márquez et Hamilton renouent avec la victoire. Encore un point commun majeur, à la différence près qu'Hamilton est toujours chez Mercedes, contrairement à Márquez.



S'il remporte le titre cette année, Marc Márquez sera à une égalité parfaite avec Valentino Rossi en terme de nombre de titres. (image Crash GP)

HAMILTON-MÁRQUEZ, LES JOYAUX DE LA COURONNE

En effet, le Catalan a quitté Honda fin 2023 après 10 ans d'une collaboration très prolifique. Mais si on en croit la logique, quand Márquez agit, Hamilton ne met pas longtemps avant de le suivre dans sa démarche. Presque comme une évidence, la logique est une nouvelle fois respectée : Hamilton décide en 2024 de mettre un terme à 11 ans d'association et de succès mémorables avec la marque allemande.

En 2025, les deux pilotes ont décidé de faire un choix très fort pour leur carrière. Dès 2024, Márquez avait opté pour Ducati. Cependant, cette saison marque son retour en tant que pilote officiel, de plus au guidon de la meilleure machine du plateau MotoGP. Hamilton, quant à lui, a signé avec la légendaire Scuderia Ferrari. Bien qu'elle soit l'écurie la plus mythique et victorieuse de la discipline, la voiture n'est pas aussi performante qu'elle a pu l'être par le passé. Depuis 2008, l'écurie n'a remporté aucun titre (pilotes et constructeurs confondus) et l'attente se fait longue pour les tifosi. En 2024, Ferrari a manqué de très peu le titre constructeurs, signe potentiel d'un retour imminent au sommet de la F1. Si la voiture continue de progresser, Hamilton pourrait devenir l'homme qui fera renaître Ferrari. Avec Charles Leclerc à ses côtés, "Il Predestinato" comme le surnomme nos amis transalpins, les planètes semblent s'aligner plus que jamais pour la marque au cheval cabré.

Le début de la saison 2025 approche à grands pas et les attentes sont très fortes, aussi bien pour Márquez que pour Hamilton. Les deux pilotes ont un objectif commun très clair et assumé : reconquérir la couronne mondiale. Une chose est sûre, ils s'en sont donnés les moyens, encore faut-il maintenant transformer l'essai. Avant même le premier Grand Prix, la ressemblance est encore plus troublante que d'habitude. En effet, les deux pilotes courent pour le compte d'une mythique marque italienne, et seront également tout de rouge vêtus, comme un énième symbole du mystérieux lien qui les unit.

Erwan R.

17

C'est le nombre de titres de champion du monde cumulés si Hamilton et Márquez étaient sacrés cette année. Ce serait un de plus que le légendaire duo Schumacher-Rossi...

MOTOGP

GUIDE 2025 LES PILOTES & TEAMS

Découvrez la grille MotoGP 2025 : tous les pilotes, leurs statistiques clés, leurs équipes et ce qu'il faut savoir avant le coup d'envoi de la saison. Un tour d'horizon complet pour ne rien manquer des forces en présence !

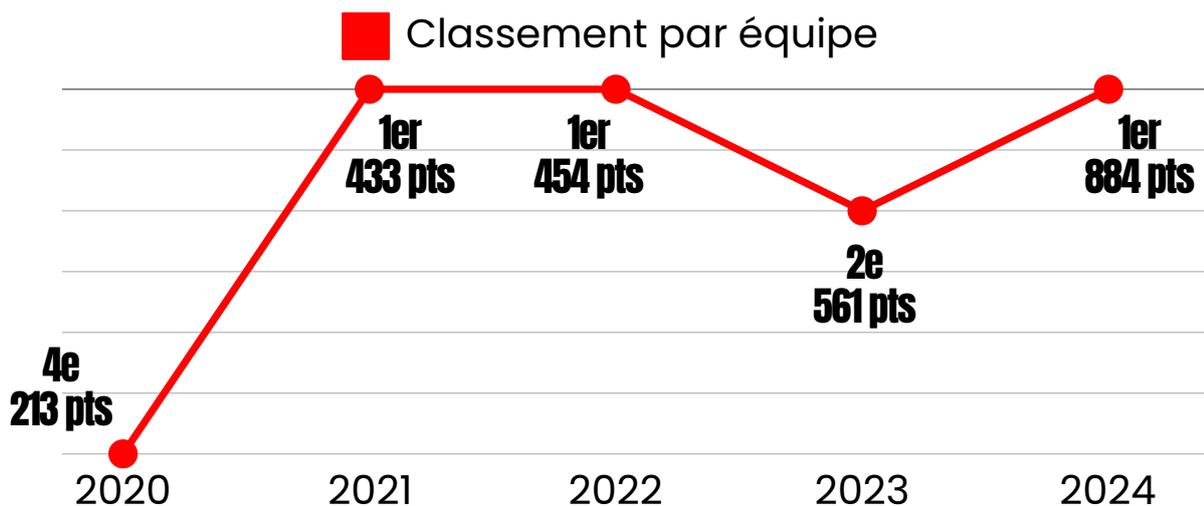


DUCATI LENOVO TEAM



F. BAGNAIA 🇮🇹	63
Départs - 107	
Pole positions - 24	
Podiums - 51 / Victoires - 29	
Titres - 2 (2022/2023)	

M. MÁRQUEZ 🇪🇸	93
Départs - 189	
Pole positions - 66	
Podiums - 111 / Victoires - 62	
Titres - 6 (2013/2014/2016/2017/2018/2019)	



GRESINI RACING MOTOGP™



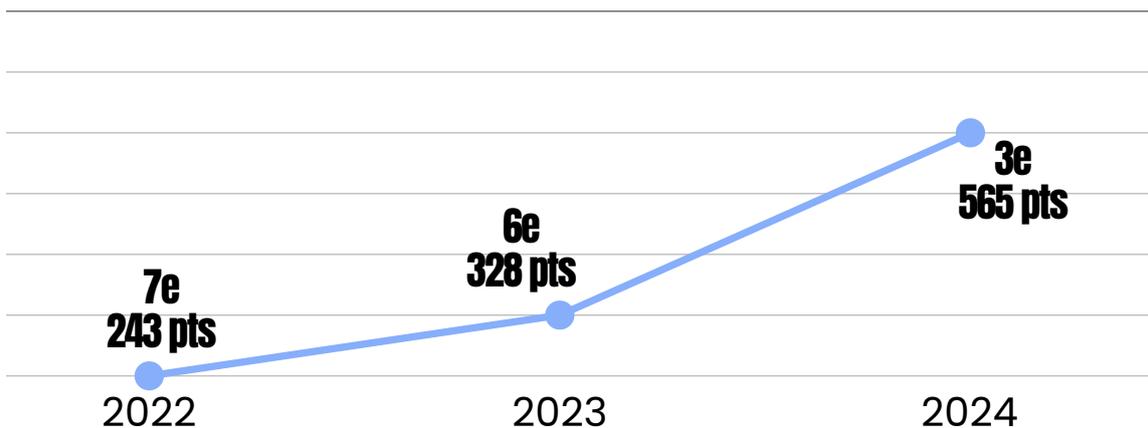
A. MÁRQUEZ 🇪🇸	73
Départs - 89	
Pole position - 1	
Podiums - 5 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 8e (2023)	

F. ALDEGUER 🇪🇸	54
Départs (Moto2) - 67	
Pole positions - 8	
Podiums - 12 / Victoires - 8	
Meilleure saison - 3e (2023)	

ROOKIE

■ Classement par équipe

Statistiques Moto2



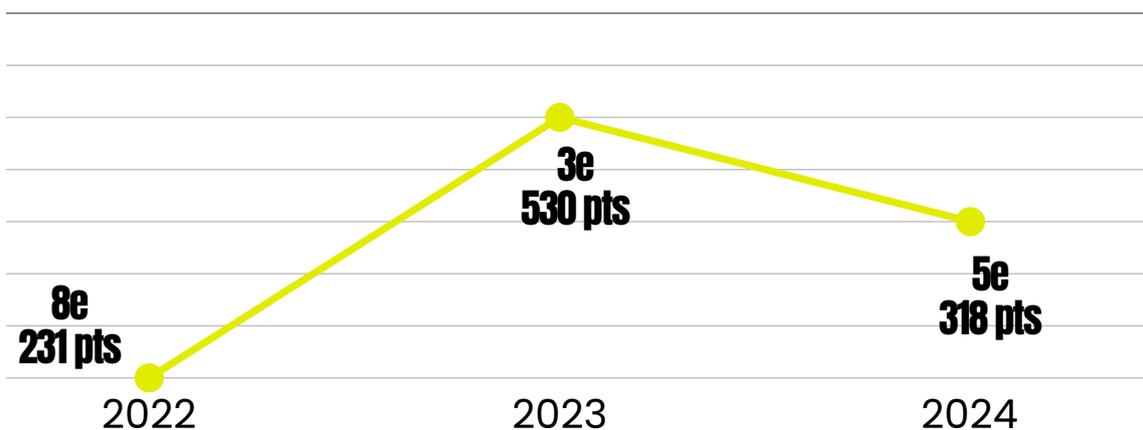
PERTAMINA ENDURO VR46 MOTOGP™ TEAM



F. MORBIDELLI 🇮🇹	21
Départs - 122	
Pole positions - 2	
Podiums - 6 / Victoires - 3	
Meilleure saison - 2e (2020)	

F. DI GIANNANTONIO 🇮🇹	49
Départs - 40	
Pole position - 1	
Podiums - 2 / Victoire - 1	
Meilleure saison - 12e (2023)	

■ Classement par équipe



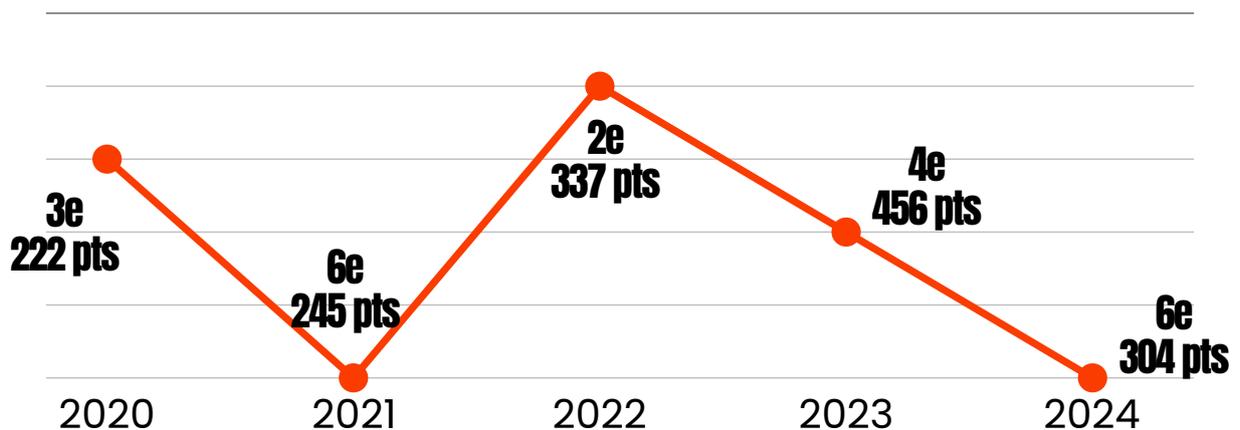
RED BULL KTM FACTORY RACING



P. ACOSTA 🇪🇸	37
Départs - 19	
Pole position - 1	
Podiums - 5 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 6e (2024)	

B. BINDER 🇿🇦	33
Départs - 72	
Pole position - 0	
Podiums - 10 / Victoires - 2	
Meilleure saison - 4e (2023)	

■ Classement par équipe



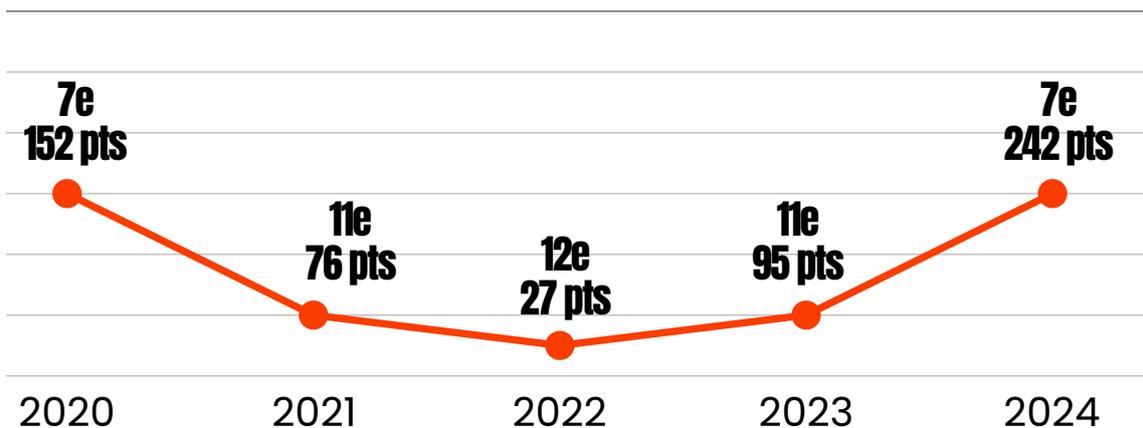
RED BULL KTM TECH3



E. BASTIANINI 	23
Départs - 70	
Pole positions - 2	
Podiums - 18 / Victoires - 7	
Meilleure saison - 3e (2022)	

M. VIÑALES 	12
Départs - 180	
Pole positions - 15	
Podiums - 35 / Victoires - 10	
Meilleure saison - 3e (2017)	

 Classement par équipe



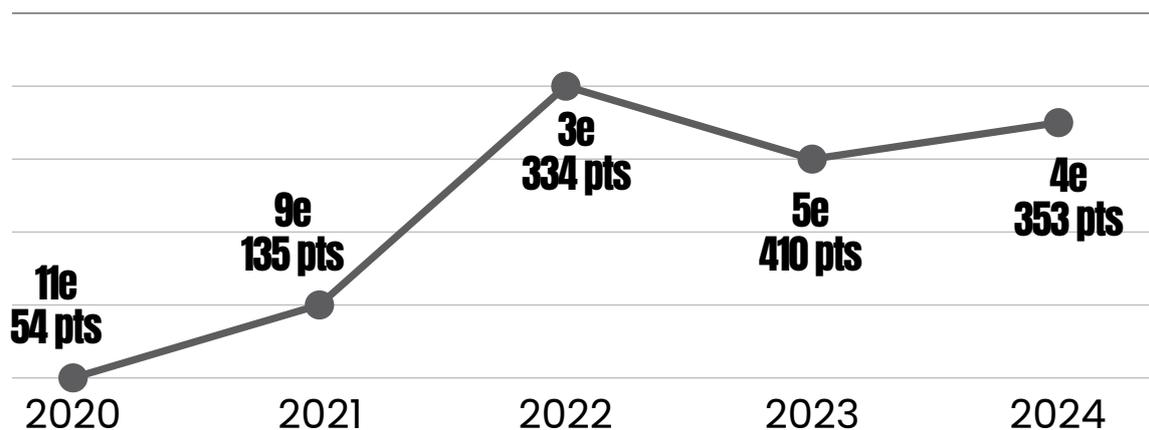
APRILIA RACING



J. MARTÍN 	
Départs - 74	
Pole positions - 20	
Podiums - 32 / Victoires - 8	
Titre - 1 (2024)	

M. BEZZECCHI 	
Départs - 60	
Pole positions - 4	
Podiums - 9 / Victoires - 3	
Meilleure saison - 3e (2023)	

■ Classement par équipe



TRACKHOUSE RACING



R. FERNANDEZ 🇪🇸	25
Départs - 57	
Pole position - 0	
Podium - 0 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 16e (2024)	

A. OGURA 🇯🇵	79
Départs - 74	
Pole position - 5	
Podiums - 19 / Victoires - 6	
Titre - 1 (2024)	

ROOKIE

Statistiques Moto2

■ Classement par équipe



MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP™



F. QUARTARARO 

20

Départs - 111

Pole positions - 16

Podiums - 31 / Victoires - 11

Titre - 1 (2021)

A. RINS 

42

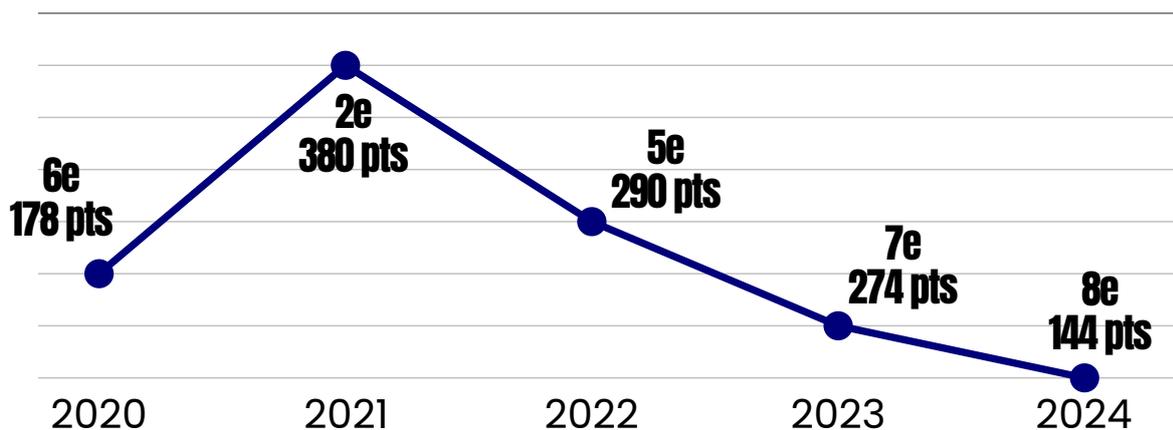
Départs - 123

Pole position - 0

Podiums - 18 / Victoires - 6

Meilleure saison - 3e (2020)

 Classement par équipe



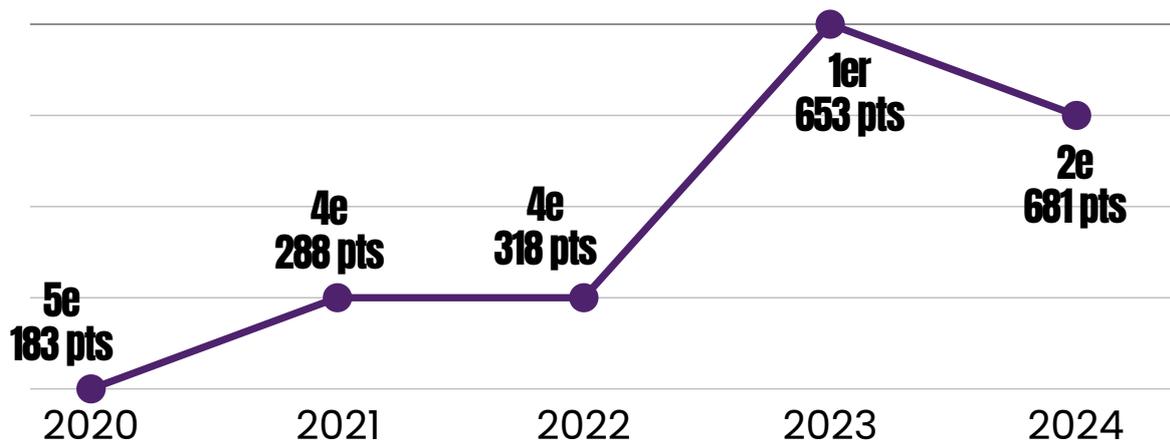
PRIMA PRAMAC YAMAHA



J. MILLER 	
Départs - 177	
Pole positions - 2	
Podiums - 23 / Victoires - 4	
Meilleure saison - 4e (2021)	

M. OLIVEIRA 	
Départs - 99	
Pole positions - 1	
Podiums - 7 / Victoires - 5	
Meilleure saison - 9e (2020)	

■ Classement par équipe



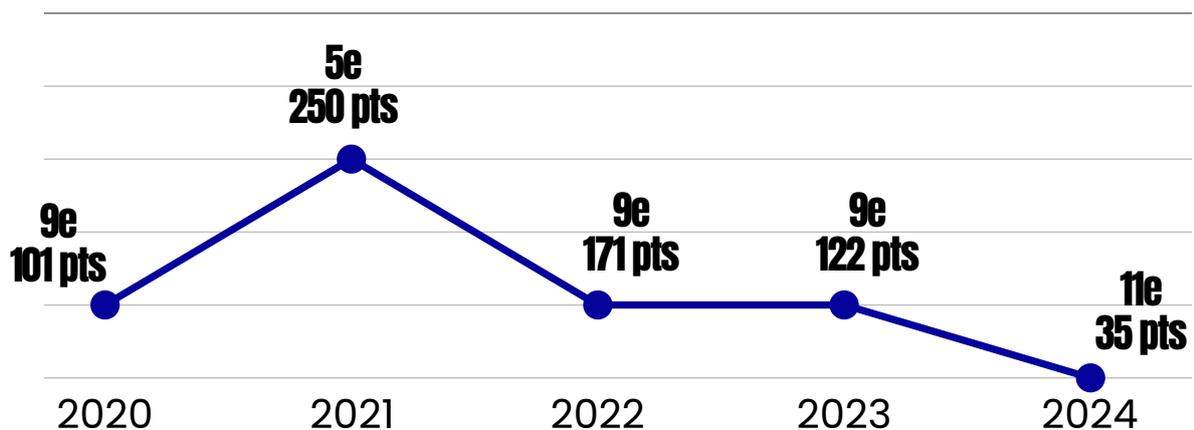
HONDA HRC



J. MIR 🇪🇸	36
Départs - 80	
Pole position - 0	
Podiums - 13 / Victoire - 1	
Titre - 1 (2020)	

L. MARINI 🇮🇹	10
Départs - 56	
Pole positions - 2	
Podiums - 2 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 8e (2023)	

■ Classement par équipe



LCR HONDA

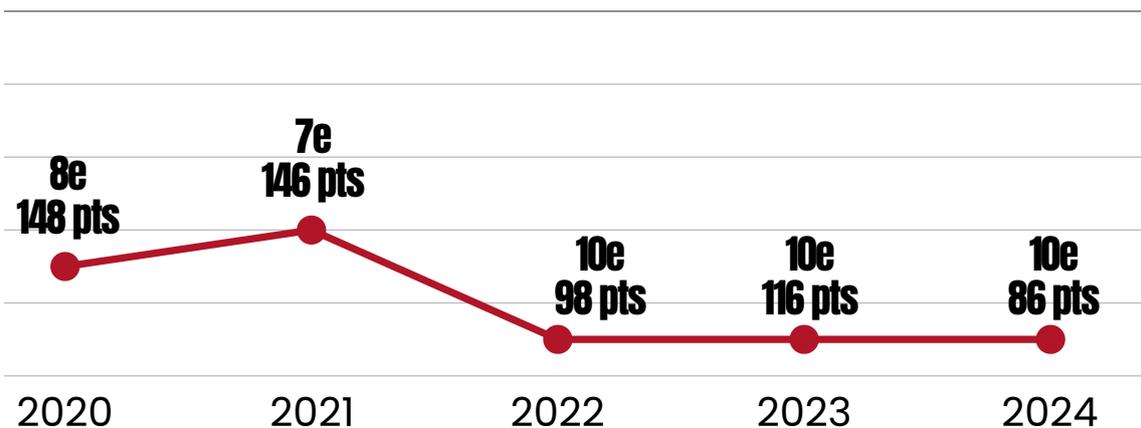


S. CHANTRA 	35
Départs - 103	ROOKIE
Pole position - 1	
Podium - 0 / Victoire - 0	
Meilleure saison - 10e (2020)	

J. ZARCO 	5
Départs - 124	
Poles positions - 8	
Podiums - 21 / Victoire - 1	
Meilleure saison - 5e (2023)	

Statistiques Moto2

 Classement par équipe



PARC-FERMÉ

GUIDE 2025 LE CALENDRIER

Découvrez le calendrier MotoGP 2025 : entre retours de circuits mythiques et nouveaux tracés , voici un tour d'horizon complet pour ne rien manquer des rendez-vous incontournables !



CALENDRIER



Mars		18-20	Tchéquie 🇨🇪
28-02	Thaïlande 🇹🇭	Trêve estivale ☀️	
14-16	Argentine 🇦🇷	Août	
28-30	USA 🇺🇸	15-17	Autriche 🇦🇹
Avril		22-24	Hongrie 🇭🇺
11-13	Qatar 🇶🇦	Septembre	
25-27	Espagne 🇪🇸	7-9	Catalogne 🇪🇸
28	Test de Jerez 🇪🇸	12-14	Saint-Marin 🇸🇲
Mai		15	Test (Misano) 🇮🇹
9-11	France 🇫🇷	26-28	Japon 🇯🇵
23-25	Grande-Bretagne 🇬🇧	Octobre	
Juin		3-5	Indonésie 🇮🇩
6-8	Aragon 🇪🇸	17-19	Australie 🇦🇺
9	Test d'Aragon 🇪🇸	24-26	Malaisie 🇲🇾
20-22	Italie 🇮🇹	Novembre	
27-29	Pays-Bas 🇳🇱	7-9	Portugal 🇵🇹
Juillet		14-16	Valence 🇪🇸
11-13	Allemagne 🇩🇪	Fin de saison 🏁	

CRÉDITS

UNE

FIM

LES ATTENTES

MotoGP

3

Lorenzo-Rossi : FIM

9

Márquez-Lorenzo : REUTERS

9

Bagnaia-Márquez : MotoGP

9

Hayden-Rossi : Raniel Diaz

9

Agostini-Read : Moto Vitelloni

9

Márquez-Mir : Paddock GP

9

INTERVIEW

Paddock GP

12

PILOTES ET TEAMS

The Drive

16

MotoGP

22-33

PARC-FERMÉ

MotoGP

34

