

MICHAEL SCOTT

***VALENTINO
ROSSI***





SOMMAIRE

PRÉFACE | 04

INTRODUCTION : MA PLUS BELLE COURSE | 06

GRAZIANO ET SON JEUNE PRODIGE | 18

UN TALENT SE RÉVÈLE | 28

LES GRANDS PRIX : APPRENDRE PUIS GAGNER | 40

LE ROI DES 250 | 54

LES CHOSES DEVIENNENT SÉRIEUSES | 64

NAISSANCE D'UNE LÉGENDE | 76

VR46 : LA MARQUE D'UNE SUPERSTAR | 92

ROSSI A EU RAISON | 102

DEUX RIVAUX | 118

FIERTÉ ET CHUTE | 134

LA TRAVERSÉE DU DÉSERT | 148

RETOUR AU PAYS | 160

TAVULLIA, LA VILLE JAUNE ROSSI | 182

LE PASSAGE DU TÉMOIN | 188

ANNEXES | 205

INDEX | 206

L'AUTEUR | 208



Ago s'est fait un nom en courant pour MV Agusta.



Ago est entré dans l'histoire en quittant MV Agusta pour Yamaha et en gagnant un championnat pour la firme au diapason.





Ago, âgé, demeure un citoyen honoré du monde des Grands Prix.

Mais, dans son esprit, il y a une course qui se démarque. En l'espace d'un après-midi alliant talent et acrobaties, il a affirmé la suprématie de sa nouvelle Yamaha et confirmé ce qu'il avait dit pendant les quatre années précédentes à ses anciens employeurs de Honda: "C'est le pilote qui fait la différence, pas la moto."

Au moment où Rossi entre dans la catégorie supérieure, en 2000, il a défini sa feuille de route: un an pour apprendre, avec au passage des victoires en course, et un an pour gagner. Il a ainsi passé deux ans en catégorie de premier niveau, les 125, et deux ans en catégorie intermédiaire, les 250, avec dans chacune un titre pour Aprilia. Honda, le numéro un des grosses motos, lui a mis le grappin dessus. Il récupère l'équipe du quintuple champion Mick Doohan, qui a dû abandonner sur blessure, et récidive sur la terrifiante quatre-cylindres deux temps, la Honda NSR500: un an pour apprendre, un an pour gagner.

Il continue à gagner. Quand la catégorie supérieure connaît une évolution technique catastrophique pour les quatre-temps de Grand Prix, alors des 990 cm³, il remporte deux autres titres sur les V5 Honda, chefs-d'œuvre de la marque. Mais les fougueuses et légères 500 deux temps lui manquent, et puis il y a autre chose de plus personnel: il ne se sent pas apprécié.

Rossi n'est pas le premier à trouver que Honda est un employeur austère. Cela vient en partie de la rigidité de la structure dirigeante de la firme, et surtout d'une attitude de supériorité bien enracinée. Honda a conquis son statut de premier grâce à sa qualité de conception, développée en course, et c'est là son fondement culturel: ce sont les ingénieurs de Honda qui gagnent les courses et les championnats.

Comme le dit souvent Jerry Burgess, chef mécanicien de longue date de l'équipe de Rossi: "Pour Honda, les pilotes sont comme

des lampes: quand l'une est usée, il suffit de la remplacer."

Cela ne convient pas à Rossi, à la sensibilité et à l'orgueil italiens. "On peut appeler ça l'ego", écrit-il dans sa biographie de 2005, *Et si je n'avais pas essayé*. Honda courait "pour montrer que ses motos et sa firme étaient les meilleures. Je me sentais quelque peu piégé par ce comportement... c'est peut-être pour cela que mes relations avec les responsables de Honda ont fini par se tendre."

Ce qu'il fallait prouver, c'était "que le pilote était plus important que la moto".

En 2003, Rossi flirte avec Ducati et est courtisé en secret par Yamaha. À l'issue d'une série de rencontres et de négociations discrètes, c'est avec ce dernier qu'il signe. Il n'y a qu'un problème: face au puissant V5 Honda et au très rapide V4 Ducati, Yamaha est clairement un outsider.

En 2002, Rossi avait écrasé de près de 150 points la Yamaha de son rival



Rossi saisit la chance de courir sur des minimotos, un sport de plus en plus populaire.



Le sourire contagieux de Rossi devient vite une constante des pistes italiennes.



les côtés sont plus profitables à Valentino que sa propre scolarité, qu'il abandonne dès qu'il peut endosser le statut de coureur professionnel junior. Plus tard, Graziano et Valentino monteront près de Tavullia un centre d'entraînement plus structuré, doté d'un anneau et de pistes de terre en lacets, pour former une nouvelle génération de pilotes italiens : le Ranch VR46.

Valentino veut courir sur son kart avant l'âge réglementaire. Mais, alors qu'il n'a encore que neuf ans, une espiègle tentative de falsification de documents se passe mal, et il lui faut patienter. Le succès en catégorie junior arrive rapidement : il court pour la première fois en 1989 et gagne en 1990 le championnat junior régional. C'est typique de la philosophie de Rossi : un an pour apprendre, un an pour gagner.

Un nouveau centre d'intérêt apparaît : les courses de minimotos débutent en 1989, et Valentino tombe sous leur charme. C'est là, explique-t-il, qu'il apprend la course au contact : comment être agressif et comment dépasser. "Nous étions habituellement quatre ou cinq à courir." Il découvre aussi à quel point cela lui plaît. Quand arrive le moment de choisir entre continuer le karting, ce qui aurait pesé sur le budget familial, et se concentrer sur les deux-roues, "ce n'est pas l'argent qui entre en ligne de compte", nous dit Valentino. "Les motos – il a toujours été clair là-dessus – n'étaient pas mon deuxième choix".

En 1991, il gagne sa première course de minimotos. Son avenir lui apparaît désormais clairement.



L'influence de Graziano ouvre beaucoup de portes à son fils, qui les franchira, pour la plupart.



Les débuts : le jeune Valentino en tête sur sa Cagiva Mito 125, en catégorie Sport Production. Il a remporté le titre en 1994.

LES GRANDS PRIX : APPRENDRE PUIS GAGNER

Les minimotos pèsent plus lourd en course que leur taille ne le suggère. Appelées "motos de poche" au Japon, elles y génèrent chez les jeunes une activité sportive encore plus intense que sur la côte adriatique. Elles représentent un rêve national pour le pays qui fabrique la plupart des motos de course, de la minimoto à la plus grosse. Toute une génération de jeunes pilotes y a grandi dans une concurrence exacerbée avant d'accéder au niveau mondial.



Après chaque victoire, les fans de Rossi le portent en triomphe.







Il a en effet bien mûri comme pilote. Mais comme amuseur, il en fait de plus en plus. Il fête sa victoire en emmenant un ami déguisé en poulet faire un tour derrière lui sur le parc fermé. Ses pantonimes post-course sont attendues avec impatience par des fans toujours plus nombreux.

De même pour sa chevelure. Depuis fin 1997, il a sacrifié ses mèches flottantes et se produit en course les cheveux coupés court et teints dans des couleurs toujours plus sophistiquées : vert en Angleterre, orange éclatant en Hollande (où cet hommage fortuit à la couleur nationale prend tout son sens après sa première victoire) et vert blanc rouge à Imola (cheveux plus casque, combinaison et carénage) avant d'y gagner sa deuxième course.

L'un dans l'autre, Rossi gagne cinq des quatorze courses de 1998, dont les quatre dernières d'affilée. Il chute dans quatre épreuves, essentiellement en début d'année. Cela démontre à quel point il a

appliqué sa technique "la tête la première" à ce nouvel apprentissage, et aussi sa capacité à progresser rapidement.

Il a tout juste dix-neuf ans quand il s'aligne pour son premier Grand Prix en 250. En tant que champion en 125, il a sans surprise intégré directement l'écurie d'usine Aprilia, aux côtés du Japonais Tetsuya Harada et de son compatriote Loris Capirossi. C'est une grande année pour la firme italienne, qui vient de décrocher trois titres de pilote en quatre ans ; son équipe surclasse facilement la concurrence japonaise.

La couleur de l'écurie d'usine est le noir. Les motos respectent en grande partie ce code, mais celle de Rossi arbore de grosses bandes rouges avec le logo du sponsor International Petroleum et une blanche plus large aux couleurs de la marque de bière Nastro Azzurro, son soutien privé.

Son propre nom commence à représenter une valeur de marque ou, du moins, le processus pour y parvenir est-il bien



Imola 1999 : Rossi arrose le vainqueur, Capirossi. Il s'est rasé le crâne en hommage à Rossano Brazzi, son chef de stand chauve.



Bagarre dans la chicane d'Assen : Capirossi, victorieux, échappe de peu à Rossi.



À Assen, Rossi poursuit Capirossi, son ex-coéquipier chez Honda, tenant du titre.



"Il ne gagnera plus aucune course." Rossi poursuit Gibernau.



Lawson félicite Rossi pour sa troisième place au Grand Prix des États-Unis 2005.



que d'autres victoires arrivent par la suite, celle-ci peut lui tenir lieu de couronnement.

Quand les courses reprennent en 2005 à Jerez, en Espagne, il reste encore quelque chose à prouver vis-à-vis de la Honda de Gibernau. On parle aujourd'hui encore de l'attaque de Rossi dans la dernière épingle. Gibernau est en tête lorsque Rossi arrive. Il admettra plus tard avoir cessé de freiner trop tard. Rossi percute la Honda, rebondit et parvient à passer la courbe, mais envoie Gibernau dans la poussière. Celui-ci réussit à prendre la deuxième place, à près de dix secondes. Sur le podium, tandis qu'il masse son épaule endolorie et fusille son rival du regard, Rossi l'ignore et se contente de rire.

C'est le début d'un parcours remarquable. Cette année appartient à Rossi et à sa M1 ; celle-ci est dépourvue de marquage

publicitaire et uniquement décorée aux couleurs de Yamaha qui célèbre son cinquantième anniversaire. Il acquiert son titre à quatre courses de la fin, après avoir remporté neuf des treize premières courses sur dix-sept et être à chaque fois monté sur le podium. Il en remporte deux de plus, puis se calme avec une deuxième et une troisième place. Et Gibernau n'en remporte aucune.

Son plus proche rival est Marco Melandri, avec 147 points d'écart. Il a cette fois battu le record d'avance de points établi par Doohan, et ce record tient toujours en 2017.

Rossi termine l'année 2005 en véritable triomphateur.

L'année suivante est beaucoup plus difficile, et en fait infructueuse. Encore qu'à de nombreux égards, 2006 lui fournisse l'occasion de donner le meilleur de lui-même et de rester sport, alors qu'il est assailli de difficultés.



Rossi, Burgess et un scooter, mais pas celui qui est à l'origine de la pénalité écopée au Qatar.



Bien que Rossi ait tendance à tenir à distance ses coéquipiers, il a toujours été proche de Colin Edwards, qui le rejoint en 2005 dans l'écurie Yamaha.



Une moto à la hauteur de sa tâche.



Après une décevante cinquième place en début de saison au Qatar, Rossi est sur le podium pour les deux suivantes.



Il faut deux courses à Rossi pour démarrer ; il n'est que cinquième lorsque la première course nocturne au monde ouvre la saison au Qatar, mais à partir de la quatrième, en Chine, il affiche trois victoires d'affilée. L'état de grâce vient après la coupure estivale : cinq victoires à Laguna Seca, Brno, Misano, Indianapolis et Motegi, où il acquiert son sixième titre en catégorie supérieure alors qu'il reste encore trois des dix-huit épreuves à courir.

Autre étape franchie : sa soixante-neuvième victoire, à Indianapolis, lui fait battre le record d'Agostini, qui en compte soixante-huit.

Un élément clé est le passage des Michelin aux Bridgestone, que Stoner utilise déjà. Son coéquipier étant resté aux Michelin, on construit un mur au milieu du stand, officiellement pour que chaque fabricant puisse protéger ses secrets. Et aussi

parce que Rossi refuse que Lorenzo ait accès à ses données. En 2009, alors qu'ils courent tous deux en Bridgestone, le mur reste en place.

Vu de l'extérieur, il règne entre eux une atmosphère assez courtoise, mais la tension est facilement palpable.

À la mi-2008, Rossi, qui mène seul ses négociations depuis le départ de Badioli, a rempli pour deux ans chez Yamaha, malgré la présence de Lorenzo. Il affirme sa complicité avec la M1 en gagnant une fois encore le titre en 2009. C'est son quatrième pour Yamaha, son septième en catégorie supérieure et son neuvième en Championnat du monde, toutes catégories confondues. Au moment où cet ouvrage est écrit, en 2017, c'est aussi son dernier titre.

Mais il est déjà plus qu'une icône internationale et une marque commerciale à succès : il incarne également la nouvelle figure



Rossi entame la saison 2008, décidé à regagner le championnat.



Deuxième victoire de suite au Mans pour Rossi.





chute à la deuxième des deux épreuves courues chez lui, à Misano. Une semaine après, au Grand Prix de Catalogne, il chute à nouveau, alors qu'il est deuxième. Puis au Mans, c'est la célèbre deuxième courbe qui le voit tomber dès le premier tour ; troisième abandon consécutif. Et tout empire : malade du Covid, il est absent des deux courses suivantes. Il termine quinzième, son plus mauvais classement en championnat toutes catégories.

Il persévère, car il se sent toujours dans le coup. Yamaha ne lui a pas retiré toute sa confiance et renouvelle son contrat pour un an, mais pas avec l'équipe d'usine. Il doit permuter avec l'étoile montante Quartararo et troquer sa tenue bleue de Monster Yamaha contre celle turquoise de l'équipe satellite Petronas SRT, mais il conserve une moto de l'usine. "Peu de changement, à part la couleur", plaisante Valentino. Il n'y a toutefois pas que cela : le chef mécanicien Muñoz et le fidèle ingénieur électronique Matteo Flamigni le suivent, mais il n'y a pas de place pour le reste de sa vieille équipe du stand, et des piliers tels que Bernard Ansiau, Alex Briggs et Brent Stevens partent, les deux derniers abandonnant le Moto GP pour aller courir en Australie.

La dernière année de Valentino est une tournée d'adieu mémorable. Pas pour les résultats, mais pour le soutien de ses fans, dont l'adoration est tangible. À l'issue des dix-huit manches d'une saison toujours marquée par le Covid, mais moins restreinte (avec une épreuve au Qatar et une aux États-Unis), Quartararo remporte le championnat pour Yamaha, alors que Valentino ne termine que quatre fois parmi les dix premiers et se classe dix-huitième, son pire résultat. Mais, à l'issue de la dernière épreuve, à Valence, ce n'est pas Fabio qui est adulé par une foule en extase, et ce n'est pas en son honneur que tous les pilotes s'arrêtent sur le tour de décélération, pour un dernier hommage.

L'année a commencé sur une promesse répétée : "Si je me sens dans le coup et si je prends plaisir à courir, je déciderai si je reste." Le plaisir de piloter à ses limites une



Rossi, le favori des fans, en est à sa dernière saison, mais il reste une icône du MotoGP. Il a été choisi pour assurer la publicité du Grand Prix de Grande-Bretagne 2021, à Silverstone.



La bande à Rossi. Ses protégés Luca Marini, Marco Bezzecchi et le champion 2018 de Moto2 Pecco Bagnaia s'offrent une pause lors d'un entraînement intensif au ranch de Rossi.



Une promenade sentimentale. Rossi sur la piste des stands du Grand Prix de Catalogne, avant sa dernière course sur le circuit de Montmelo où il a remporté sept victoires. Ce sera son 421^e départ de Grand Prix sur ses 432 départs, un chiffre record.





Et une fois de plus ! Kouichi Tsuji, patron de la MotoGP de Yamaha, félicite Rossi pour sa place aux qualifications de Mugello en 2017.



Les fans australiens sont venus de loin pour voir Rossi courir chez lui, à Mugello en 2017.



carrière de sa région. C'est en grande partie grâce à la clairvoyance de son père Graziano, qui prévoyait l'évolution de la compétition et voulait aussi s'amuser à moto avec son fils. Le Ranch propose de telles possibilités à la nouvelle génération.

C'est Graziano qui a acheté le terrain de 80 hectares, avec cette idée en tête, et tout a démarré vers 2012. On trouve sur la propriété des vignes et des oliviers, mais c'est plutôt un hasard. Plus important, il y a un dortoir qui offre un logement confortable, un réfectoire assez bruyant et un forum où analyser les expériences du jour. Les jeunes doivent en effet comprendre que courir, ce n'est pas juste être capable d'aller vite. Il est indispensable de comprendre pourquoi on va vite, d'écouter d'autres points de vue sur la technique et de pouvoir trouver comment aller encore plus vite.

La piste en terre comprend essentiellement deux anneaux concentriques, surplombés

par un sinueux "circuit TT" de 1,8 km avec des virages de différents rayons, dans les deux directions. Différentes configurations sont possibles, qui vont de l'anneau conventionnel sur lequel on tourne uniquement à gauche aux pistes dénivelées, aux virages plus ou moins resserrés, aux successions de S, aux zones de glissade et aux épingles à cheveux.

C'est un terrain de jeu d'usage quotidien pour Rossi, et parfois aussi pour de nombreux pilotes de MotoGP, pas nécessairement ceux de son premier cercle. La tribu de Rossi vient souvent, et on trouve parmi les événements informels la course annuelle des 100 Km du Ranch pour les amis et autres copains.

Davide Brivio, un associé de longue date qui est à l'origine du transfert de Rossi de Honda à Yamaha en 2003 et qui a travaillé plusieurs années dans l'empire VR46, est de la partie dès l'origine. Au début, selon lui,



Sa 115^e victoire à Assen en 2017 ne place plus Rossi qu'à sept victoires du record d'Agostini.



L'hommage à une légende. Après sa dernière course à Valence, Rossi s'est arrêté au bord de la piste pour dire au revoir à ses fans, et les autres pilotes se sont spontanément regroupés à ses côtés.