

★★★  
LÉGENDES

# GRANDS PRIX MOTO

## LES PILOTES EMBLÉMATIQUES

Sébastien Soulié





**4** GIACOMO AGOSTINI  
**10** FRANCESCO BAGNAIA  
**14** KORK BALLINGTON  
**16** ÁLVARO BAUTISTA  
**18** TROY BAYLISS  
**20** GUY BERTIN  
**22** MAX BIAGGI  
**24** LUCA CADALORA  
**26** LORIS CAPIROSSI  
**28** JOHNNY CECOTTO  
**30** CARLOS CHECA  
**32** ÁLEX CRIVILLÉ  
**34** MICK DOOHAN  
**38** ANDREA DOVIZIOSO  
**40** GEOFF DUKE  
**42** COLIN EDWARDS



**44** JACK FINDLAY  
**46** WAYNE GARDNER  
**50** LESLIE GRAHAM  
**52** MIKE HAILWOOD  
**58** TETSUYA HARADA  
**60** NICKY HAYDEN  
**62** GARY HOCKING  
**64** OLIVIER JACQUE  
**66** DAIJIRO KATO  
**68** JOHN KOCINSKI  
**70** CARLOS LAVADO  
**72** EDDIE LAWSON  
**76** JORGE LORENZO  
**80** MARCO LUCCHINELLI  
**82** RANDY MAMOLA  
**84** ANTON MANG



# SOMMAIRE

|     |                  |
|-----|------------------|
| 86  | MARC MÁRQUEZ     |
| 92  | JORGE MARTÍN     |
| 94  | UMBERTO MASETTI  |
| 96  | JOAN MIR         |
| 98  | ÁNGEL NIETO      |
| 100 | DANI PEDROSA     |
| 102 | PATRICK PONS     |
| 104 | SITO PONS        |
| 106 | FABIO QUARTARARO |
| 112 | WAYNE RAINEY     |
| 116 | PHIL READ        |
| 120 | JIM REDMAN       |
| 122 | KENNY ROBERTS    |
| 126 | KENNY ROBERTS JR |
| 128 | RAYMOND ROCHE    |
| 130 | VALENTINO ROSSI  |
| 136 | MICHEL ROUGERIE  |



|     |                                |
|-----|--------------------------------|
| 138 | JARNO SAARINEN                 |
| 140 | CHRISTIAN SARRON               |
| 142 | KEVIN SCHWANTZ                 |
| 146 | BARRY SHEENE                   |
| 150 | MARCO SIMONCELLI               |
| 152 | FREDDIE SPENCER                |
| 156 | CASEY STONER                   |
| 162 | JOHN SURTEES                   |
| 166 | CARLO UBBIALI                  |
| 168 | TOHRU UKAWA                    |
| 170 | FRANCO UNCINI                  |
| 172 | WALTER VILLA                   |
| 174 | JOHANN ZARCO                   |
| 176 | BIBLIOGRAPHIE – CRÉDITS PHOTOS |



# GIACOMO AGOSTINI

## LA CLASSE ITALIENNE À L'ÉTAT PUR

Avec Valentino Rossi et Marc Márquez, Giacomo Agostini fait figure de référence absolue. Avec son palmarès fort de quinze titres mondiaux, dont huit en catégorie reine, l'Italien a marqué à jamais l'histoire de la discipline. C'est avec MV Agusta que le roi Ago a écrit les plus belles pages de son palmarès, avant d'écrire un dernier chapitre victorieux au guidon d'une Yamaha. Comme pilote et comme team manager, Agostini laisse une empreinte indélébile, celle d'un géant.

### ★ BIO EXPRESS ★

- Né le 16 juin 1942 à Brescia (Italie)
- Surnom : Ago
- 15 saisons de 1963 à 1977





**Considéré comme le plus grand pilote de tous les temps, Giacomo Agostini détient un exceptionnel record, avec quinze titres de champion du monde (huit en 500 cm<sup>3</sup>, sept en 350 cm<sup>3</sup>) conquis entre 1966 et 1977.**

Né en 1942 à Brescia, Giacomo Agostini s'est imposé comme une légende. Sa carrière débute au travers de courses de côte. Au guidon d'une Morini, il a 19 ans quand il prend le départ de la course au pied du col de Bondone. Une performance remarquée par l'écurie Morini qui lui confie une moto en 1962. Agostini enchaîne les victoires au guidon de la 175 officielle. À l'occasion du Grand Prix d'Italie 1965, le jeune Italien prend le départ de sa première grande course. Le 15 septembre 1963 reste comme une date inoubliable pour Ago, qui défend ses chances aux côtés de Jim Redman, Luigi Taveri, Phil Read et Tarquinio Provini. Il termine quatrième de ce premier Grand Prix. L'hiver suivant, Carlo Ubbiali lui propose de prendre le guidon de la MV Agusta, machine de référence à cette époque. Approché dans un premier temps par Gilera, Agostini répond favorablement aux avances du comte Agusta. Il fait équipe avec une autre légende de la piste, Mike Hailwood. L'Italien ne tarde pas à faire ses preuves. Il s'impose comme un remarquable pilote, qui apporte un grand soin à la préparation de ses machines, mais il se fait également remarquer par sa science du pilotage, avec une grande attention portée sur les trajectoires. Au début de la saison, Mike Hailwood et Giacomo Agostini, la paire de pilotes présentée par MV Agusta à l'attaque de cette saison, ont fière allure. La jeune recrue du team italien, qui représente la relève, a encore beaucoup de choses à prouver. Le Britannique est encore un cran au-dessus et il n'y a finalement pas match entre les deux pilotes, ni avec les autres d'ailleurs. Cela se vérifie lors du Grand Prix des États-Unis, durant lequel deux tours séparent Hailwood de ses



poursuivants. Dans le championnat italien, Giacomo Agostini est le plus rapide. Il le démontre face à Hailwood le 28 mars 1965 à Riccione. L'Italien n'est pas encore le roi Ago, mais il est capable de jouer les premiers rôles. C'est également le cas en 350 cm<sup>3</sup> puisqu'il s'impose en Allemagne. Hailwood sent le vent tourner. L'Anglais prend la décision de quitter MV Agusta, pour rejoindre Honda. La firme italienne a en effet décidé de miser sur sa pépite Giacomo Agostini, qui attire désormais toute la lumière. Le charme du play-boy italien fonctionne à merveille, le pilote étant une formidable publicité pour sa discipline, avec son fantastique talent de pilote et son charme qui fait des ravages, sur et en dehors de la piste. C'est pourtant Hailwood qui frappe en premier en 350 cm<sup>3</sup>. Sur une nouvelle Honda quatre cylindres RC181, Jim Redman gagne la course en 500 cm<sup>3</sup>. C'est la première défaite enregistrée par MV Agusta depuis 1957 en catégorie reine. Vainqueur à Assen, Redman fait alors figure de favori pour Agostini dans cette catégorie. La nouvelle MV 500 trois cylindres d'Agostini est à la bataille face à la Honda de Redman, mais elle ne tient pas la distance. C'est un coup du sort qui écarte Redman de la course au titre. Le seul à pouvoir

↑ Avec Yamaha, Agostini réussit à s'imposer, après un parcours exceptionnel avec MV Agusta.



# JACK FINDLAY

## PRIVÉ LE PLUS CONNU

**Héros du film *Continental Circus* (1969), Jack Findlay est le symbole d'une époque révolue. Porte-parole des pilotes privés, l'Australien est parvenu à rivaliser avec les officiels, avec des moyens limités, mais un sens aigu de la débrouille.**

### ★ BIO EXPRESS ★

- **Né le** 5 février 1935 à Mooroopna (Australie), mort le 19 mai 2007
- **Surnom :** Jack
- **Pilote de** 1958 à 1978



Frôler la mort tous les week-ends, bousculer les pilotes d'écuries officielles, dormir dans une caravane, assurer soi-même sa mécanique, soutenu par sa compagne, Nanou. C'est la routine de Jack Findlay, un pilote privé des années 1960-1970. Après avoir découvert la moto à 15 ans, il décide de quitter son Australie natale pour vivre son rêve de devenir pilote. Il s'exile vers l'Angleterre et débute la compétition au guidon d'une Norton Manx achetée à crédit, avec laquelle il participe au Tourist Trophy sur l'île de Man. La phase d'apprentissage est semée d'embûches, avec une huitième place au championnat du monde 500 cm<sup>3</sup> décrochée en 1963. Trois ans plus tard, le travail du guerrier porte ses fruits et il termine troisième du classement final, derrière les légendes Giacomo Agostini et Mike Hailwood. En 1968, Jack Findlay s'approche du but, mais il est à nouveau devancé dans la catégorie reine par l'irrésistible Agostini. Au guidon de sa Matchless, l'Australien désormais vice-champion du monde est au sommet de son art. Mais ce pilote privé se bat avec des moyens très limités, puisqu'il vit sur ses primes. Son aventure hors norme a été immortalisée par Jérôme Laperrousaz dans *Continental Circus*,

un film consacré à sa vie, tourné en 1969 et présenté au Festival de Cannes en 1971. Ses bonnes performances lui ouvrent les portes de Suzuki, firme avec laquelle il remporte le Grand Prix de l'Ulster 1971, première victoire de Suzuki en 500 cm<sup>3</sup> avec une moto propulsée par un moteur à deux temps. Il marque les esprits avec sa victoire lors du TT senior 1973, mais aussi en terminant troisième du championnat du monde 750 cm<sup>3</sup> en 1973 et 1974. Il travaille ensuite au développement de la RG500 de Barry Sheene, qu'il a devancé lors du Tourist Trophy 1973, après quinze tentatives. Deux ans plus tard, Jack Findlay est sacré, en devançant Sheene au classement du championnat 750 cm<sup>3</sup>. Après Suzuki, Findlay prend le guidon d'une Yamaha, privée celle-là. Durant sa carrière de pilote, entre 1958 et 1978, Jack Findlay remporte trois victoires et décroche vingt-quatre podiums dans la catégorie reine. Après sa retraite sportive en 1978, à 43 ans, il devient directeur technique de la MotoGP. Il est également un artisan d'une révolution au sein de sa discipline, en participant au développement du pneu radial pour Michelin. Sa trace dans l'histoire de la moto est indélébile.



### LE PALMARÈS

- **1 titre** de champion du monde 750 cm<sup>3</sup> (1975)
  - **137 courses** en 500 cm<sup>3</sup>,  
13 en 350 cm<sup>3</sup>, 11 en 250 cm<sup>3</sup>,  
1 en 125 cm<sup>3</sup>, 1 en 50 cm<sup>3</sup>
  - **3 victoires** en 500 cm<sup>3</sup>
  - **24 podiums** en 500 cm<sup>3</sup>,  
1 en 350 cm<sup>3</sup>
  - **1 pole position** en 500 cm<sup>3</sup>





◀ Findlay compte trois victoires en catégorie reine, dont le mythique Tourist Trophy en 1973.





- **8 titres**  
de champion du monde : 6 titres en MotoGP (2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019), 1 titre en Moto2 (2012) et 1 titre en 125 cm<sup>3</sup> (2010)
- **201 courses**  
en MotoGP, 32 en Moto2, 46 en 125 cm<sup>3</sup>
- **70 victoires**  
en MotoGP, 16 en Moto2, 10 en 125 cm<sup>3</sup>
- **121 podiums**  
en MotoGP, 25 en Moto2, 14 en 125 cm<sup>3</sup>
- **73 pole positions**  
en MotoGP, 14 en Moto2, 14 en 125 cm<sup>3</sup>

d'accident de 63 % par week-end de course ? À mi-parcours, le Catalan compte déjà une confortable avance sur Rossi, avec un écart porté à 46 points à la faveur de victoires sans forcer son talent à Austin et au Sachsenring. Avec neuf succès et quatorze podiums, Márquez file vers un nouveau titre. Cette saison 2018 est marquée par l'animosité entre Rossi et Márquez. À l'issue du Grand Prix d'Argentine, l'Italien estime que l'Espagnol « tue [leur] sport », qu'il n'a « aucun respect pour ses adversaires... » Il fait référence à la manœuvre déconcertante du Catalan qui provoque la chute du Docteur. Márquez décroche un cinquième titre de champion du monde lors du Grand Prix du Japon, à trois manches du terme de la saison. Symbole de cette domination, son dauphin Andrea Dovizioso (Ducati) pointe à 76 points. Marc Márquez apparaît comme irrésistible. Et les choses ne vont pas changer. Vainqueur en Thaïlande, il conclut sa chevauchée fantastique en décrochant un sixième titre de champion du monde en MotoGP, le huitième toutes catégories confondues. En 2019, il gagne encore cinq fois et termine quatre fois à la deuxième place. Seule la Ducati de Dovizioso et de Petrucci est capable de rivaliser. Dans la force de l'âge, le Catalan est plus régulier, moins cheval fou. Il profite aussi des chutes de Dovizioso et de Rins, mais aussi des soucis rencontrés par les pilotes Yamaha. L'Espagnol tue le suspense à quatre journées

## INSOLITE

En 2023, la plateforme de location Airbnb s'est alliée au MotoGP et à la structure Honda Repsol en proposant un séjour au cœur d'une course, au sein du paddock du champion Marc Márquez. À l'occasion du Grand Prix de Catalogne, des chanceux ont pu dormir dans l'un des camping-cars de l'équipe. La plateforme de location a proposé aux heureux VIP un séjour dans un paddock normalement réservé aux pilotes de moto. Le voisin de chambre n'était autre que l'octuple champion du monde Marc Márquez.

de la fin du championnat. Il est devenu injouable, en appliquant une règle qu'il s'était imposée à lui-même en fin de saison dernière, à savoir « trouver une autre façon de piloter », pour limiter le nombre de chutes. Pari osé, mais réussi. Il commence par soigner ses séances d'essais libres, il devient plus attentif à ses pneus, recherche le meilleur *feeling* avec la piste. Pour son rival sur et en dehors de la piste, Valentino Rossi, Márquez est « arrivé à un moment de sa carrière où il est encore très jeune, mais où il a aussi beaucoup d'expérience ». En 2020, dans une période perturbée par la

*C'est la cinquantième année de présence d'Honda en catégorie reine et le vingt-deuxième titre remporté par la firme japonaise depuis celui acquis avec la RC181 quatre temps en 1966 dans cette catégorie.*



→ Fin 2023, Márquez décide de quitter la firme Honda, avec laquelle il a écrit les plus grandes lignes de son palmarès. Il rejoint Ducati.





# 300

La victoire de Marc Márquez (Repsol Honda Team RC213V) lors du Grand Prix d'Allemagne MotoGP 2019 offre à Honda la trois centième victoire de son histoire en catégorie reine ! Sur le circuit Bugatti du Mans en France, Marc Márquez remporte la cinquantième édition du Grand Prix d'Allemagne et la quarante-septième victoire de sa carrière. Cette performance individuelle permet à Honda d'inscrire une fois de plus son nom sur les tablettes du sport moto avec un total de trois cents victoires acquises en catégorie reine depuis 1966, date de la toute première victoire enregistrée par Jim Redman et sa Honda RC181 lors du Grand Prix d'Allemagne de l'Ouest à Hockenheim.

crise sanitaire, Marc Márquez ne peut pas défendre son titre. Le sextuple champion du monde se blesse lors de la première course avec à la clé une fracture de l'humérus droit. Saison terminée pour le Catalan, malgré sa volonté de revenir. Depuis son arrivée en mondial en 2008, c'est la première fois qu'il termine sans victoire ni podium ni point marqué.

Les blessures s'enchaînent et le Catalan tarde à retrouver son vrai niveau. Fin 2023, Márquez quitte Honda, avec lequel il a tout gagné. Il se lance dans un pari fou, celui de rebondir avec Ducati au sein du team Gresini. Le 4 octobre 2023 est une date importante dans sa carrière, quand il confirme sa séparation à l'amiable avec Honda. Six fois champion du monde, l'Espagnol annonce rejoindre l'équipe satellite italienne Gresini qui lui permettra de piloter une Ducati en 2024. Il retrouve dans cette équipe son frère Álex et remplacera Fabio Di Giannantonio. Marc Márquez quitte Honda pour retrouver une machine performante et les sommets du MotoGP. Il avait plusieurs fois exprimé sa lassitude devant la stagnation technique de la firme japonaise. Avec Honda, le Catalan a remporté cinquante-neuf victoires et décroché soixante-quatre pole positions. À 30 ans, c'est un nouveau défi pour lui. Avec la structure italienne, il devient particulièrement compétitif, son horizon devenant plus clair. Épargné par son corps, l'Espagnol revient alors au premier plan. Alors qu'il songeait à la retraite un an plus tôt, Márquez renaît de ses cendres en intégrant une équipe capable de jouer la victoire, pourquoi pas de décrocher un nouveau titre de champion du monde. En 2025, l'Espagnol fait équipe avec Pecco Bagnaia dans l'équipe Ducati officielle. Auteur d'un début de saison canon, il assomme la concurrence et affirme que le patron est vraiment de retour.

↑ La Honda RC213V de Márquez est redoutable et les Ducati de Lorenzo et Dovizioso ne sont pas en mesure de rivaliser. Le pilotage du Catalan est également un atout majeur dans sa domination.



# CASEY STONER

## LE NOUVEAU SOUFFLE AUSTRALIEN

Casey Stoner est un modèle d'abnégation, de persévérance et de longévité. Sacré champion du monde en 2007 au guidon d'une Ducati extrême, le fantastique pilote australien réussit l'exploit d'être à nouveau couronné en 2011 avec une Honda du Team Repsol. Légende des circuits, il a surpris tout le monde en prenant sa retraite très tôt, à l'âge de 27 ans.

### ★ BIO EXPRESS ★

- Né le 16 octobre 1985 à Southport (Australie)
- Surnom : Rolling Stoner
- 12 saisons de 2001 à 2012







↑ La victoire à Phillip Island en 2007 a forcément un parfum particulier pour Casey Stoner.



L'Australien Casey Stoner est considéré comme une véritable légende de sa discipline. Attiré dès son plus jeune âge par les courses de motos, il débute la compétition dans son pays. Gros travailleur, ce talent précoce fait rapidement ses preuves sur le circuit. Il découvre le monde du MotoGP en 2003, alors qu'il n'est âgé que de 17 ans. Il impressionne par son audace et sa vitesse en piste au sein du Team LCR Honda. En 2006, Stoner rejoint le Team Ducaty Factory Racing. Cette année-là, l'autre pilote du team italien, Loris Capirossi, joue les premiers rôles en terminant troisième du classement final. Ni Troy Bayliss ni Sete Gibernau ni Carlos Checa n'ont réussi à faire mieux que lui chez Ducati. C'est pourtant avec le deuxième pilote que revient la lumière, avec l'avènement de Casey Stoner. L'Australien réussit là où Loris Capirossi a échoué, malgré toutes ses qualités. Le fougueux Casey Stoner exploite à merveille la Desmosedici. La firme de Borgo Panigale a vu juste en recrutant ce pilote en devenir. En 2006, Stoner marque les esprits et décroche sa première victoire en Grand Prix à l'occasion du Grand Prix de Catalogne. C'est une première qui en appelle d'autres, car le meilleur est à venir. Assez discret lors des conférences de presse, Stoner est autrement plus expressif au guidon de sa Desmosedici qu'il maltraite sur tous les circuits du championnat du monde. L'Australien parvient à maîtriser en



↑ Contrairement aux apparences, la saison 2010 n'a pas été de tout repos pour l'Australien.

← Au guidon de la Honda Repsol, Stoner renoue avec le titre suprême de champion en 2011.

effet une fougueuse Ducati 800 cm<sup>3</sup>, qui remplace la 990 cm<sup>3</sup>. Cette saison 2007 constitue en effet un véritable tournant pour la discipline, avec des machines moins puissantes, plus légères, qui compensent la perte de vitesse de pointe par une vitesse en courbe supérieure. Casey Stoner va flirter avec les limites de sa machine et en tirer la quintessence. Un tour de force réussi par un pilote australien au sommet de son art. Il faudra attendre quinze ans avant qu'un pilote Ducati ne soit à son tour sacré dans la catégorie reine avec Pecco Bagnaia. En 2007, Casey Stoner devient le troisième pilote australien à être couronné champion du monde dans cette catégorie après Wayne Gardner (1987) et Mick Doohan (1994 à 1998). En 2007, l'Australien survole la saison au guidon de sa Ducati, en remportant dix Grands Prix, en signant cinq pole positions et six meilleurs tours en course. L'écart entre Stoner et son plus proche poursuivant, Dani Pedrosa, est abyssal, avec 125 points de différence. Malgré le changement de cylindrée avant le Grand Prix du Qatar (de 990 à 800 cm<sup>3</sup>), la catégorie reine propose des machines très performantes. Au guidon de sa Honda RC212V, Dani Pedrosa établit même le meilleur temps jamais obtenu à Valence avec une MotoGP de 990 cm<sup>3</sup> en essai de pré-saison. Les 800 cm<sup>3</sup> roulent vite, très vite même. C'est une Ducati qui marque les esprits cette saison 2007. La domination de Stoner en 2007 s'exprime



# JOHANN ZARCO

## LE PROFESSEUR FAIT DE LA RÉSISTANCE

Après avoir fait ses preuves sur la piste en 125, Johann Zarco conquiert le titre de champion du monde en Moto2 en 2015, puis le conserve en 2016.

Le Cannois gagne ainsi sa place pour rouler en catégorie reine. Au guidon d'une Yamaha, il se fait remarquer, avant d'enfoncer le clou avec une Ducati, notamment en 2023. C'est avec Honda qu'il défend actuellement ses chances.

### ★ BIO EXPRESS ★

- Né le 16 juillet 1990 à Cannes (France)
- Surnom : Le Professeur
- Pilote depuis 2009



Le 21 octobre 2023, Johann Zarco remporte le Grand Prix d'Australie à Phillip Island au guidon de sa Ducati. C'est son premier succès en catégorie reine, à l'issue d'un formidable combat. À 33 ans, il est dans la meilleure forme de sa vie. Parti en cinquième position, le Cannois s'impose devant le champion du monde en titre Francesco Bagnaia (Ducati), en prenant les commandes de la course dans le dernier tour. Il devance aussi son coéquipier Jorge Martín (Ducati-Pramac), en totale perdition en fin de Grand Prix. Le Français a attendu sa septième

saison et son cent vingtième Grand Prix pour remporter sa première victoire en MotoGP. « Après tellement de courses, gagner enfin me procure tellement d'émotions... J'ai encore du mal à réaliser », explique Zarco à la fin de la course. Une belle récompense pour le pilote tricolore, présent dans la catégorie reine depuis 2017, deux ans après son premier sacre en Moto2. Johann Zarco est en effet sacré champion du monde Moto2 en 2015 et 2016. La première fois au guidon d'une Kalex d'Ajo Motorsport avec laquelle il remporte huit victoires, conquiert



↑ En 2021, Zarco lutte en tête du classement avec Quartararo jusqu'à la mi-saison.







quatorze podiums et sept pole positions. Il est couronné à l'issue du Grand Prix du Japon. Un an plus tard, le Français reste en Moto2 malgré les possibilités de rejoindre la catégorie reine. Un choix osé, mais payant. Malgré la concurrence intense d'Alex Rins, le Cannois réalise le doublé en Moto2, devenant ainsi le premier pilote français double champion du monde. Fort de cette expérience, il débarque en catégorie reine en 2017, en intégrant le team français Monster Yamaha Tech3 d'Hervé Poncharal. Il démontre rapidement ses aptitudes à évoluer au plus haut niveau. Il décroche son premier podium au Mans et intrigue de plus en plus dans le paddock, en terminant régulièrement devant les Yamaha YZR-M1 officielles. Le Cannois est clairement à sa place. Le pilote français ne manque pas de talent et de détermination. Son arrivée en poussant sa machine lors du Grand Prix de Saint-Marin, tombée en panne d'essence quelques secondes plus tôt, atteste de sa volonté farouche. Pour cette première année dans l'élite, Zarco termine meilleur rookie et meilleur pilote indépendant. La saison suivante confirme sa progression. Il est à deux doigts de s'imposer en Argentine et à Jerez. Mais il doit encore patienter, d'autant plus que sa Yamaha est moins fringante. En 2019, Zarco donne un tournant inattendu à sa carrière en rejoignant KTM et son team officiel. Il devient pour la première fois pilote d'usine. Alors que son coéquipier Pol Espargaró est à l'aise avec la moto autrichienne, Zarco ne trouve pas ses marques. Il doit à nouveau changer d'écurie à sa demande, faute de résultats et les relations s'étant sensiblement tendues. Il discute avec Yamaha, effectue une pige avec le Team LCR Honda. Mais c'est Alex Márquez qui est choisi pour remplacer Jorge Lorenzo dans le team Honda d'usine. Zarco rejoint alors Ducati et le Team Reale Avintia Racing pour piloter une Desmosedici GP19 durant la saison 2020. Et c'est la révélation, la moto correspondant parfaitement à son style de pilotage. Le Cannois gagne en régularité et ses résultats lui permettent de revoir la lumière, à tel point qu'il est appelé à rejoindre Pramac Racing pour 2021. Ducati se frotte les mains d'avoir donné une nouvelle chance au Français, qui démontre tout le potentiel de la Desmosedici. À mi-saison, Zarco lutte à armes égales avec son compatriote Fabio Quartararo en tête du classement, à la faveur de prometteurs résultats au Qatar, en France et en Catalogne. Mais la suite de la saison est perturbée par une blessure au bras. Opéré du syndrome des loges, il termine la saison à la cinquième place. En 2022, Zarco est moins régulier. Très rapide, il constitue un atout de taille pour Ducati. En 2023, il connaît un superbe printemps avec trois podiums

consécutifs avant de concrétiser tous les espoirs placés en lui lors du Grand Prix d'Australie après un été perturbé. Zarco termine une nouvelle fois à la cinquième place au classement du championnat. Contre toute attente, le Français quitte Ducati qui lui propose un an de contrat, tandis que Honda lui en propose deux. Le Cannois rejoint donc le Team LCR Honda où il pilote la RC213V. Le Français ne dispose pas des moyens pour jouer les premiers rôles. En juillet 2024, il remporte l'épreuve d'endurance des 8 Heures de Suzuka avec Takumi Takahashi et Teppei Nagoe. Quinze ans après avoir débuté en championnat du monde, Johann Zarco prouve qu'il faut encore compter sur lui. C'est en 2009 qu'il débute en championnat du monde 125 au guidon d'une Aprilia du Team San Marino. Vainqueur de la Red Bull Rookie Cup 2008, il avait marqué les esprits par son audace et ses qualités de pilote. En 2011, Zarco remporte son premier Grand Prix à l'occasion du Grand Prix du Japon, avec la Derbi. Que de chemin parcouru jusqu'en 2025 et cette saison disputée avec LCR Honda. Le 11 mai de cette même année, il entre dans l'histoire en remportant le Michelin Grand Prix de France au Mans devant 311 797 spectateurs, sous la pluie. C'est la deuxième victoire de sa carrière en MotoGP après celle décrochée en 2023 en Australie. Un instant émouvant pour Johann Zarco, un moment historique pour la moto française, puisque le Cannois décroche la première victoire d'une pilote tricolore sur le GP de France depuis 1954. Le 3 juillet 2025, Zarco remporte les 8 Heures de Suzuka pour la deuxième fois de sa carrière, au guidon de la Honda du HRC, associé avec le Japonais Takumi Takahashi. Le Français n'en finit plus de surprendre.



↑ En 2016, Zarco parvient à conserver son titre de champion du monde Moto2.



← Le 21 octobre 2023, Johann Zarco remporte le Grand Prix d'Australie, devant Bagnaia et Di Giannantonio.



↑ En 125 cm<sup>3</sup>, le Cannois ne tarde pas à prouver ses qualités.



## LE PALMARÈS

- **2 titres** de champion du monde en Moto2 (2015 et 2016)
- **156 courses** en MotoGP, 88 en Moto2, 49 en 125 cm<sup>3</sup>
- **2 victoires** en MotoGP, 15 en Moto2, 1 en 125 cm<sup>3</sup>
- **23 podiums** en MotoGP, 30 en Moto2, 11 en 125 cm<sup>3</sup>
- **8 pole positions** en MotoGP, 15 en Moto2, 4 en 125 cm<sup>3</sup>

← En 2024, le Français ne joue plus les premiers rôles avec sa Honda.