



INFORMATION DE PRESSE – FÉVRIER 2006 (Diffusion immédiate)

RANDY DE PUNJET PRÊT POUR SA 1^{ÈRE} SAISON DE MOTOGP

L'histoire d'amour de Randy de Puniet avec la moto remonte à l'époque de ses premiers pas. À trois ans à peine, le jeune français monte pour la première fois sur une moto, et il fera ses débuts en compétition trois ans plus tard à tout juste 6 ans.

Dans la foulée des deux titres décrochés en Championnat de France National 125cc en 1997 et 1998, de Puniet fera ses débuts en Grand Prix en tant que "Wild Card" à l'occasion du Grand Prix de France 1998.

La prestation réalisée lors de cette première apparition sur la scène sportive internationale sera suffisamment probante pour lui assurer un guidon à plein temps la saison suivante.

En 2001 de Puniet entame sa première saison en 250 au guidon d'une Aprilia compé-client. Deux podiums sur une machine privée la saison d'après suffiront pour convaincre Aprilia de lui confier un guidon officiel pour 2003, et Randy se montrera d'emblée reconnaissant en remportant sa première victoire en Grand Prix sur le circuit de Catalunya.

Crédité de 5 victoires, 22 podiums et 9 Pole positions au cours de son parcours en Championnat du Monde 250cc, de Puniet a signé un contrat avec Kawasaki à la fin de la saison 2005 pour monter en catégorie MotoGP, où il va piloter un Ninja ZX-RR aux côtés de Shinya Nakano en 2006.

Le français, âgé de 24 ans, a rapidement justifié la confiance accordée par Kawasaki en faisant preuve d'une adaptation très rapide au 4 cylindres 990cc du Ninja ZX-RR lors des essais hivernaux, et il a su se montrer parfaitement digne d'occuper la place qui sera la sienne sur la grille du MotoGP lorsque la saison 2006 débutera à Jerez le 26 mars.

Q : Cette saison va marquer tes grands débuts en MotoGP. Qu'est ce que cela représente pour un pilote d'accéder ainsi à la catégorie-reine des Grand Prix ?

R : Pour moi c'est un grand pas en avant de me retrouver ainsi en Moto GP, car c'est la catégorie la plus prestigieuse, celle qui rassemble les meilleurs pilotes et les machines les plus performantes. C'est le rêve de tous les pilotes. Pour moi, c'est une occasion fantastique : piloter une moto d'usine Kawasaki face aux Top mondiaux, et j'espère bien justifier la confiance accordée dès cette année.

Q : Quelle a été ta première réaction quand Kawasaki t'a contacté pour te proposer un guidon en MotoGP ?

R : J'ai eu du mal à y croire; pour moi, c'était comme un rêve qui devenait d'un coup réalité. J'étais en plein milieu d'une saison de Grand Prix 250cc un peu difficile, et de me retrouver ainsi soudainement avec la proposition d'un guidon d'usine en MotoGP avait quelque chose d'incroyable !

Kawasaki
Racing Team



BRIDGESTONE



G-SHOCK





Q : *Cela a dû être plutôt positif pour toi d'aborder l'intersaison hivernale avec la garantie d'un guidon assuré pour la saison 2006 ?*

R : Évidemment. Savoir exactement quel serait mon programme pour 2006 signifiait que je pouvais désormais me concentrer et de manière exclusive sur la préparation de la saison à venir. Depuis les premiers tests à Sepang à la fin novembre, tout ce dont j'ai eu à me soucier aura été ma préparation pour la prochaine saison. Et cela s'est avéré payant, puisque j'étais fin prêt en revenant à Sepang en janvier pour les premiers essais de pré-saison au guidon du nouveau Ninja ZX-RR.

Q : *As-tu suivi un programme d'entraînement particulier pendant les mois d'hiver ?*

R : Je me suis toujours entraîné très dur, mais cette année j'ai suivi un programme spécifique préparé par le spécialiste sportif de Kawasaki, le Docteur Tony Head. Je suis parti en Angleterre à la fin de la saison dernière pour que Tony établisse mon bilan physique complet, et à partir de là il m'a préparé un programme d'entraînement détaillé à suivre durant l'hiver. Il a également mis au point un programme d'entraînement que je vais suivre pendant la saison de façon à être en forme optimum au moment des courses. L'année dernière, je m'entraînais et faisais beaucoup de sport entre les courses et je ne comprenais pas pourquoi je me sentais aussi fatigué dès le milieu de la saison. Tony m'a expliqué qu'il fallait laisser le temps à l'organisme de récupérer et qu'il n'est pas possible de rouler à 100% et de s'entraîner à 100% entre les courses. Aussi, pour être sûr que je sois au Top pendant la saison, Tony a mis au point un programme comprenant des périodes de récupération.

Q : *Il doit y avoir une sacrée différence quand on passe d'une 250cc 2T légère au Ninja ZX-RR 4T. Est-ce qu'il y a des points communs entre les deux ?*

R : Aucun, tout est différent. La seule chose qu'elles ont en commun, c'est d'avoir deux roues et un moteur entre les deux ! Ma première impression du Ninja ZX-RR, c'est que je n'arrivais pas à réaliser combien la machine est fantastique, c'est vraiment le Top du Top. Après avoir piloté une machine de MotoGP pour la première fois, je ne voudrais plus jamais piloter un autre type de moto. Le niveau de puissance du Ninja ZX-RR est tout simplement inimaginable, et c'est une expérience fantastique que de le piloter.

Q : *Comme les autres machines de MotoGP, le Ninja ZX-RR fait appel à un système électronique plutôt sophistiqué. À quel point cette aide électronique pour le contrôle de la motricité ou du cabrage par exemple, peut faciliter l'adaptation de ton style de conduite et aider à la maîtrise d'une MotoGP ?*

R : C'est vrai, nous avons un système électronique vraiment complexe sur la moto, pas uniquement pour le contrôle de la motricité et du cabrage, mais aussi pour contrôler la façon dont le moteur délivre ses chevaux. Pour être franc, cette moto est tellement puissante que, sans ce contrôle électronique, je pense qu'il serait vraiment difficile pour ne pas dire impossible de la piloter.

Kawasaki
Racing Team



BRIDGESTONE



G-SHOCK





Q : Mais l'électronique, que ce soit pour les suspensions et le châssis, doit être adaptée en fonction des caractéristiques de chaque circuit. N'est-il pas difficile de trouver le bon réglage lorsqu'il y a autant de paramètres qui peuvent être modifiés ?

R : Les machines de MotoGP sont évidemment plus difficiles à mettre au point que les machines de 250cc, mais c'est à cela que servent les essais. Pendant les tests nous recherchons une bonne base de réglage que nous pourrions facilement modifier pour s'adapter aux caractéristiques de chaque circuit. La plupart du temps, cela fonctionne bien, mais parfois nous rencontrons un problème particulier sur une piste donnée et il nous faut alors le solutionner. C'est là que l'expérience de l'équipe entre en compte, car il faut alors travailler en étroite collaboration afin de trouver la bonne solution dans le laps de temps très limité qui est alloué aux essais libres et aux qualifications.

Q : Vois-tu un aspect de la machine sur lequel tu penses que les efforts devraient être concentrés ?

R : Actuellement je n'exploite pas encore tout le potentiel de la moto, car je suis davantage en train d'adapter mon style de pilotage afin de compenser l'excès de puissance et les caractéristiques uniques de ces machines de MotoGP. À ce stade, je pense qu'il est plus important de se concentrer sur l'amélioration de mon pilotage en vue de la saison à venir plutôt que de commencer à réfléchir à l'évolution de certains aspects spécifiques.

Q : Toi et ton coéquipier, Shinya Nakano, vous venez tous les deux des rangs du 250cc, mais est-ce que vos styles de pilotage et vos réglages sont similaires et est-ce que vous partagez des informations quant à la mise au point des machines et au choix des pneus ?

R : Mon style de pilotage est un peu différent de celui de Shinya, c'est pourquoi nos réglages ne sont pas vraiment les mêmes. De même nos positions sur la moto diffèrent, et cela influe effectivement sur nos choix de réglages. Mais le fait que nous soyons grosso modo du même gabarit en termes de taille et de poids fait que nos réglages individuels ne sont finalement pas trop éloignés. Nous partageons nos informations dans les stands, et avons tendance à utiliser les mêmes types de pneus.

Q : Tu penses que le fait d'avoir un coéquipier aussi expérimenté que Shinya va t'aider à progresser en tant que pilote de MotoGP cette saison ?

R : Sûrement, avoir Shinya pour coéquipier est un gros avantage pour moi. C'est un ancien pilote de 250cc qui est monté en MotoGP, il sait donc parfaitement ce que cela représente pour moi en ce moment. C'est un excellent compagnon de team; il est prêt à discuter et à partager ses sensations au sujet de la moto. Je suis certain que je vais beaucoup apprendre avec lui tout au long de la saison.

Kawasaki
Racing Team

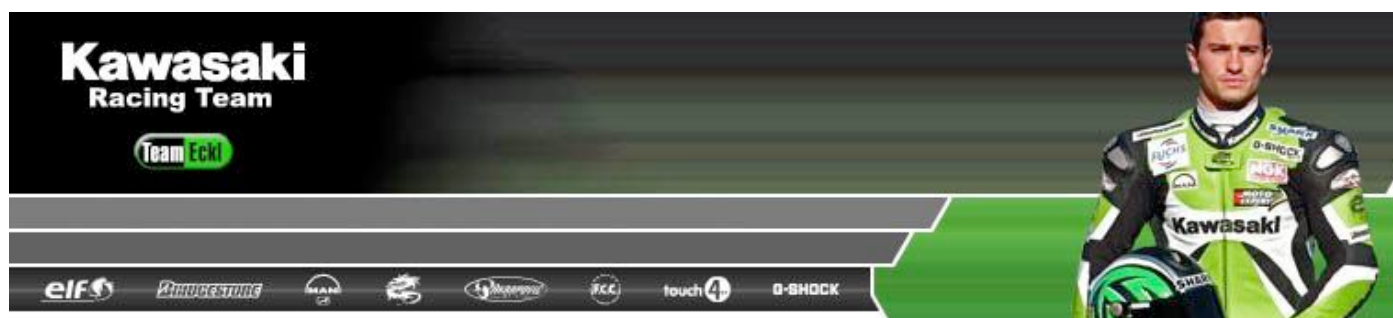


BRIDGESTONE



G-SHOCK





Q : *Quels sont tes objectifs pour ta première saison en MotoGP ?*

R : Mon but est de me donner à 100% à chaque course, et d'apprendre toujours plus chaque fois que je me retrouverai en piste. J'ai un bon repère à tenter d'atteindre avec Shinya et j'espère qu'au fur et à mesure de la saison je serai en mesure de me hisser à son niveau. Je pense que nous avons un vrai potentiel -la moto, le team et moi-même- et je crois qu'il est possible d'obtenir quelques beaux résultats dès cette année. Mais comme je l'ai déjà dit, le plus important pour moi sera d'apprendre à chaque course et pour y parvenir je dois terminer à chaque fois; une blessure me priverait en effet d'un temps d'apprentissage précieux.

Q : *C'est ta première saison avec les pneus Bridgestone. Comment se sont passés les essais avec les gens de Bridgestone cet hiver ?*

R : Très bien pour moi car je n'ai encore jamais eu l'occasion de travailler aussi étroitement avec un technicien pneumatique. Ils sont très compétents et savent certainement de quoi ils parlent en matière de performance de pneumatiques. Les pneus sont un élément décisif en MotoGP et c'est une bonne chose d'avoir derrière nous une marque comme Bridgestone habituée à travailler au meilleur niveau. J'ai vraiment eu un très bon feeling immédiat avec les pneus Bridgestone cette année.

Q : *Le fait d'être le seul pilote français engagé en MotoGP ne va-t-il pas mettre une pression supplémentaire sur tes épaules, en particulier pour ton GP national au Mans ?*

R : C'est vrai, les supporters français vont attendre beaucoup de moi cette année, spécialement au Mans. La pression sera donc plus forte, mais c'est une pression positive, car cela permet de ressentir le soutien de mes fans. J'ai terminé quatre fois sur le podium au Mans auparavant, mais je dois garder les pieds sur terre pour mon premier MotoGP à domicile. Bien sûr, je souhaite y réaliser une belle prestation mais je dois aussi penser à mes objectifs à l'année et ne pas me cantonner à une seule course.

Q : *Quel est ton circuit préféré au calendrier du MotoGP ?*

R : C'est difficile d'en nommer un seul; j'aime bien les tracés très rapides comme Jerez, Mugello, Catalunya et Brno. Je pense avoir un faible spécial pour Jerez, car c'est un circuit technique mais la portion finale est très rapide et vraiment excitante pour le pilote.

Q : *Qu'est-ce qu'il y a de mieux dans le fait d'être un pilote de MotoGP ?*

R : Sans conteste, le fait de pouvoir piloter les motos les plus rapides au monde. Que demander de mieux ?

Kawasaki
Racing Team

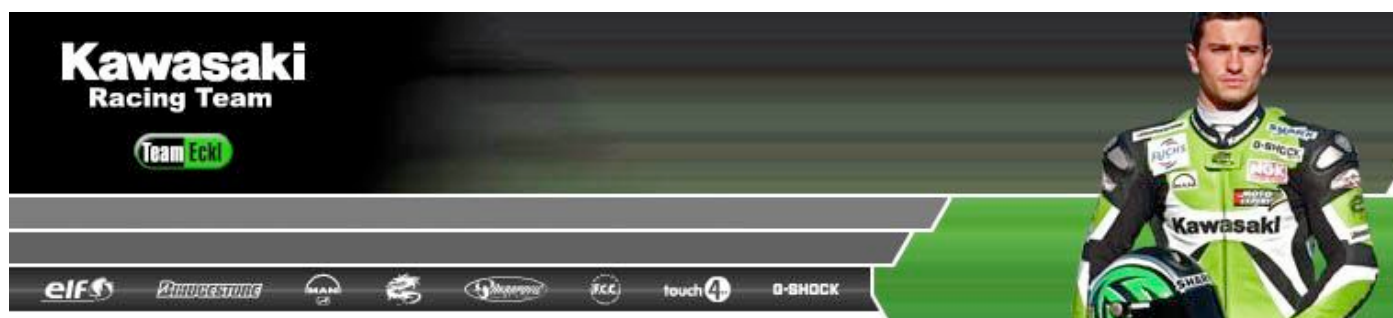


BRIDGESTONE



G-SHOCK





Profil

Date de naissance : 14 février 1981 à Andrésy (Yvelines)

Nationalité : Français

Situation de famille : Célibataire

Lieu de résidence : Andorre

Taille : 1,69 m

Poids : 62kg

Loisirs : Sport, sorties, nature

1^{er} Grand Prix : 1998 (Wild Card)

Victoires en Grand Prix : 5 (Championnat du Monde 250cc)

Podiums en Grand Prix : 22 (Championnat du Monde 250cc)

Pole Positions en Grand Prix : 9 (Championnat du Monde 250cc)

Palmarès sportif

2005 : 8^{ème} du Championnat du Monde 250cc (Aprilia Aspar Team)
1 victoire à Donington Park

2004 : 3^{ème} du Championnat du Monde 250cc (Aprilia Usine)
1 victoire à Catalunya / Vainqueur de la Bologna Supermoto Race

2003 : 4^{ème} du Championnat du Monde 250cc (Aprilia Usine)
3 victoires à Catalunya, Brno et Valencia

2002 : 9^{ème} du Championnat du Monde 250cc (Aprilia) / 2 podiums

2001 : 13^{ème} du Championnat du Monde 250cc (Aprilia)

2000 : 17^{ème} du Championnat du Monde 125cc

1999 : 18^{ème} du Championnat du Monde 125cc

1998 : Champion de France 125cc Open, Début en Championnat du Monde

1997 : Champion de France National 125cc

Kawasaki
Racing Team



BRIDGESTONE



G-SHOCK

