

Championnat du Monde des Rallyes – FIA WRC 2018
Rallye du Mexique – 3^{ème} manche

Les MICHELIN LTX Force H4 et S5 mixent leurs qualités

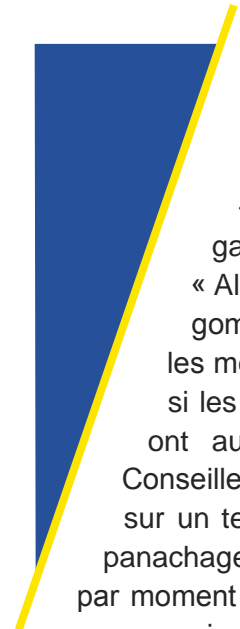
Le Rallye du Mexique vient de s'achever sur la victoire de Sébastien Ogier et Julien Ingrassia, sur Ford Fiesta WRC. Ils devancent Dani Sordo et Carlos Del Barrio, sur Hyundai i20 WRC, alors que la troisième marche du podium est occupée par Kris Meeke et Paul Nagle, à bord de leur Citroën C3 WRC. Ces trois voitures sont équipées de pneumatiques Michelin.

Cette année, l'itinéraire du Rallye du Mexique comportait 22 spéciales pour 344,49 km chronométrés. Au total, les concurrents ont parcouru 1 055,88 km liaisons comprises, entre le départ donné au centre de la petite ville de Guanajuato, et les plateaux des montagnes environnantes de Léon, à 400 km au nord-ouest de Mexico-city. Avec un tracé comportant un point culminant à plus de 2 700 m. Les pilotes comme leurs machines ont alors dû composer avec le manque d'oxygène, les moteurs abandonnant au passage environ 20 % de leur puissance.

Au Rallye du Mexique, Michelin avait mis à disposition de ses partenaires deux modèles de pneumatiques : les MICHELIN LTX Force H4 (gomme dure) et S5 (gomme tendre). Fort de son l'expérience de 2017, année d'introduction du LTX Force S5, Michelin avait sélectionné cette gomme tendre en premier choix compte tenu de sa large fenêtre de performance. Un choix apprécié par l'ensemble des pilotes, qui lui reconnaissent une grande polyvalence. Mais, pour les boucles de l'après-midi, qui reprenaient l'itinéraire du matin, certains pilotes ont néanmoins choisi les MICHELIN LTX Force H4, conçus pour des températures élevées et des trajectoires nettoyées. Il convient de signaler que la météo était particulièrement chaude cette année au rallye du Mexique, avec des températures extérieures qui dépassaient parfois les 30 degrés en milieu de journée. La chaleur, combinée à une surface de sol polluée et rocailleuse, ont mis à rude épreuve la robustesse des pneumatiques. Mais, même en cas de perte de pression les pneus Michelin ont continué de jouer leur rôle, comme le précise **Nicolas Gilsoul**, le copilote de Thierry Neuville chez Hyundai Motorsport : « Samedi matin nous avons été victimes de ce que nous croyions être une crevaison, mais il s'agissait en fait d'une jante tordue. Heureusement, la composition des pneus Michelin et la robustesse de leur flanc nous ont permis de continuer à rouler et de terminer la spéciale dans de bonnes conditions. »

Pour **Pascal Couasnon**, directeur de Michelin Motorsport, « La robustesse des pneus est un élément clé en Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC. Les voitures et les pistes apportent un éventail de contraintes auquel nous avons répondu par la technologie la plus adaptée, qui est celle d'offrir une bande de roulement comme des flancs à la fois suffisamment rigides pour supporter les fortes charges et les agressions dans la durée, mais également suffisamment souples pour apporter contrôle, adhérence et performances en toutes circonstances. Comme l'a souligné Nicolas Gilsoul, les pneumatiques Michelin sont conçus pour permettre aux concurrents de terminer la spéciale dans les meilleures conditions même en cas de perte de pression. »





« Le Rallye du Mexique nous a permis de démontrer la complémentarité de nos gammes », indique par ailleurs **Jacques Morelli**, manager de Michelin en FIA-WRC. « Alors que le MICHELIN LTX Force S5 apporte une parfaite polyvalence grâce sa gomme tendre sur une large fenêtre d'utilisation, la gomme H4, plus dure car conçue pour les météos plus chaudes et les sols agressifs, s'est illustrée comme le complément idéal. Et si les concurrents ont majoritairement utilisé des gommes tendres, notamment le matin, ils ont aussi rapidement compris, notamment grâce aux informations fournies par nos Conseillers Techniques d'Ecurie, que la gomme H4 pouvait limiter les risques de détérioration sur un terrain devenu plus abrasif et très chaud pour les boucles de l'après-midi. Parfois, le panachage des gommes a été observé, les spéciales étroites du rallye du Mexique se montrant par moment très exigeantes et hétéroclites. Mais chacun a pu se battre jusqu'à la ligne d'arrivée sans avarie pneumatique, et c'est bien là notre mission. »

En WRC 2, c'est l'équipage suédois Tidemand/Andersson qui s'impose à bord de leur Skoda Fabia R5, devant la paire britannique Greensmith/Parry, sur Ford Fiesta R5, et le duo sud-américain Heller/Olmos, également sur Ford Fiesta R5. Ces trois voitures sont également équipées de pneus Michelin.

A noter qu'en WRC comme en WRC 2 la performance de Michelin est à souligner, ces deux catégories étant ouvertes à plusieurs manufacturiers.

Après les pistes arides du Mexique, le Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC retrouvera l'asphalte à l'occasion du Tour de Corse-Rallye de France, qui se déroulera du 5 au 8 avril prochains.

