

FIA Formula E Championship 2018/2019  
FWD Sanya E-Prix – 6<sup>ème</sup> manche

## ***Une nouvelle piste pour la Formula E et les pneus MICHELIN Pilot Sport***

Après deux E-Prix à Pékin lors des deux premières saisons (2014-2015 et 2015-2016), puis à Hong-Kong à partir du championnat 2016-2017, la Formula E va cette fois découvrir l'île chinoise de Hainan, et plus particulièrement la ville de Sanya. Il s'agit d'une grande station balnéaire située au sud de l'île, où de nombreux touristes se pressent tout au long de l'année.

Le circuit de Sanya offre une longueur de 2,28 km pour 11 virages. Son tracé prévoit, entre autres, deux longues lignes droites avec une épingle, alors que la piste enjambra une rivière.

Les écuries partiront cette fois-ci à égalité parfaite, puisque ce circuit est nouveau dans le championnat. Le travail sur simulateur aura alors une importance particulière, chaque écurie et leurs pilotes y ayant préparé la course pendant de longues heures avant d'embarquer pour l'Empire du Milieu. Ce E-Prix marquera aussi l'approche de la mi-saison et la fin des manches « outre-mer », la Formula E entamant ensuite une tournée européenne de cinq courses avant la finale à New-York.

Pour le premier E-Prix de Sanya, Michelin mettra à disposition de ses partenaires les nouveaux MICHELIN Pilot Spot, lesquels ont été spécialement développés pour la discipline.

« *Le circuit de Sanya est un mélange de ce que nous avons pu rencontrer à Punta Del Este, en Uruguay, mais aussi à Miami en ce qui concerne le tracé* », indique **Serge Grisin**, le manager de Michelin en Formula E. « *En revanche, comme à New-York ou à Hong-Kong, il recèle de longues lignes droites avec une épingle très serrée. On peut alors dire que ce circuit semble assez classique de ce qu'on rencontre en Formula E, avec un paddock positionné sur une zone de parking, lequel sera certainement constitué d'un sol différent. En fonction de la météo et de la proximité de la mer on peut s'attendre à rencontrer du sable sur la piste, ce qui viendrait détériorer le grip. A ce jour, les prévisions font état de 30°C dans l'air et des pluies potentielles. Des conditions qui ne nous effraient pas, notamment après la course de Hong-Kong, où nous avons rencontré beaucoup de pluie pendant les essais et les qualifications. Les nouveaux MICHELIN Pilot Sport ont été lancés il y a seulement quelques mois, mais ils ont déjà rencontré des conditions de piste très différentes voire extrêmes, et ont d'ores et déjà démontré une grande polyvalence.* »

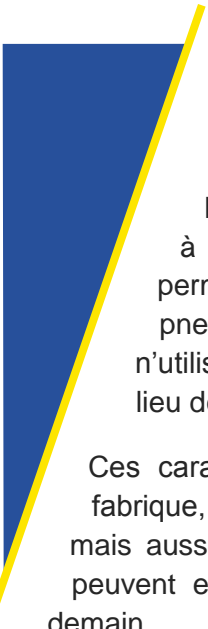
### **Gros plan sur le nouveau MICHELIN Pilot Sport pour la Formula E**

Le MICHELIN Pilot Sport est la troisième génération de pneumatique spécifiquement dédiée à la Formula E. C'est le seul pneu de compétition de 18 pouces à être utilisé dans un championnat « monoplace » de niveau mondial (dimensions : 24/64-18 à l'avant et 27/68-18 à l'arrière).



**Didier Laurent** – [didier@autopressclub.com](mailto:didier@autopressclub.com) – Téléphone : +33.6.75.60.50.62

**Alessandro Barlozzi** – [alessandro.barlozzi@michelin.com](mailto:alessandro.barlozzi@michelin.com) – Téléphone : +33.6.42.23.55.93



Ressemblant à un pneu de série grâce à sa bande de roulement entaillée, il est le seul à pouvoir assurer performances et sécurité sur sols sec ou mouillé. Sa conception lui permet de fournir les mêmes performances du début à la fin de la course. Cette année, le pneu doit en outre offrir une longévité décuplée, compte tenu du fait que les pilotes n'utilisent plus deux mais une seule voiture, et n'ont plus le droit d'utiliser que 8 pneus au lieu de 10 la saison dernière.

Ces caractéristiques s'inscrivent à la fois dans la démarche écologique de Michelin, qui fabrique, transporte et recycle moins de pneus que dans n'importe quel autre championnat FIA, mais aussi dans un esprit de transfert de technologie, car les données recueillies en course peuvent ensuite être utilisées par Michelin pour développer les pneus de grande série de demain.

Depuis le début du championnat, en 2014, Michelin a abaissé la masse de ces pneus d'environ 20%, soit plus de 9 kg par voiture ! Un véritable exploit technique, combiné à un abaissement important de la résistance au roulement, ce qui permet aux monoplaces de la Formula E d'optimiser encore davantage leur autonomie.

