

FIA Formula E Championship 2018/2019
Antofagasta Minerals Santiago E-Prix – 3^{ème} manche

Les pneus MICHELIN Pilot Sport pour la Formula E découvrent un circuit inédit

Après la seconde manche du championnat et la séance d'essai qui se sont déroulées les 12 et 13 janvier à Marrakech (Maroc), les équipes n'ont disposé que d'une douzaine de jours pour se préparer au second E-Prix de Santiago du Chili, lequel aura lieu le samedi 26 janvier. Moins de deux semaines pour expédier leur matériel et surtout peaufiner leur stratégie – sur simulateur pour les pilotes et sur ordinateur pour les ingénieurs – afin d'être prêts pour l'une des courses les plus chaudes de la saison (plus de 30°C dans l'air). Pour les équipes de Michelin, la situation a pu être appréhendée de manière différente, grâce à une logistique déconnectée du championnat qui a permis d'expédier les pneus comme le matériel dédié de montage aux manches les plus lointaines il y a déjà plusieurs semaines, par bateau.

Ce rythme dense pour les écuries reflète néanmoins parfaitement le caractère condensé de la série, où la journée de course englobe les essais libres, les qualifications et la course dans une fourchette d'à peine 9 heures.

« *Heureusement, durant cette journée déjà chargée, les écuries n'ont pas à tester différents types de pneumatiques et peuvent compter sur la polyvalence du pneu MICHELIN Pilot Sport, lequel est conçu pour fonctionner dans toutes les conditions et sur toutes les surfaces* », indique **Serge Grisin**, manager de Michelin en Formula E. « *Par ailleurs, le règlement impose une dotation maximale de 8 pneus par voiture et par journée de course. Il est alors important de noter que c'est encore deux pneus de moins que la saison dernière, où les pilotes disposaient de deux trains de pneus plus deux roues de secours. Le Championnat et nos pneus ont vraiment fait des progrès incroyables en seulement 4 saisons.* »

C'est la deuxième fois consécutive que la Formula E se rend dans la ville de Santiago du Chili, mais la course aura lieu cette fois dans un endroit différent, au gré d'un tracé inédit. Long de 2,407 km pour 14 virages, ce circuit présente la particularité d'intégrer une très grande courbe à gauche où les voitures vont rester très longtemps en appui, agrémentée d'une épingle située à un peu plus de la moitié de sa longueur.

« *Cette courbe, qui représente près d'un tiers de la longueur totale du circuit, serait un vrai challenge pour les pilotes comme les ingénieurs* », souligne **Serge Grisin**. « *Alors que l'asphalte du circuit a été refait seulement par endroit, nos pneus vont être confrontés d'un côté à un bitume neuf, et d'un autre à des plaques de béton très râpeuses, un peu comme le sol du tarmac de l'aéroport historique Tempelhof de Berlin, où nous nous rendrons plus tard dans la saison. Le niveau d'adhérence – et donc d'usure – sera variable selon les virages. Cette course va être à la fois très intéressante pour nos ingénieurs, et inédite pour les pilotes et les écuries.* »



Didier Laurent – didier@autopressclub.com – Téléphone : +33.6.75.60.50.62

Alessandro Barlozzi – alessandro.barlozzi@michelin.com – Téléphone : +33.6.42.23.55.93

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. 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.

Dimensions du nouveau MICHELIN Pilot Sport pour la Formula E

24/64-18 à l'avant et 27/68-18 à l'arrière selon le code utilisé par Michelin Motorsport, à savoir : largeur de la bande de roulement en cm/diamètre extérieur en cm/diamètre de la jante en pouces. Cela correspond à 255/40R18 à l'avant et 305/30R18 à l'arrière selon le code utilisé pour les voitures de série, soit la largeur totale du pneu en mm/rapport en % entre la hauteur du flanc et la largeur du pneu, suivi du diamètre de la roue en pouces. Le R indique qu'il s'agit d'un pneu radial.

