

FIA World Endurance Championship 2019/2020
4 Heures de Silverstone – 1^{ère} manche

***Michelin prêt pour la rentrée en Championnat du Monde
d'Endurance de la FIA***

Après le Prologue du FIA WEC, qui s'est déroulé sur le Circuit de Catalunya (Espagne) en juillet dernier, le coup d'envoi de la saison 2019/2020 sera donné ce vendredi 30 août sur le mythique Circuit de Silverstone, en Angleterre.

Les 31 voitures engagées, réparties selon la tradition et le règlement en quatre catégories (LMP1, LMP2, LMGTE Pro et LMGTE Am), se mesureront sur le tracé de Towcester le dimanche 1^{er} septembre lors d'une course de 4 heures. Il s'agit d'une durée inédite pour le FIA WEC, championnat dont les spectateurs sont habitués à des épreuves de 6 heures (seules exceptions les 24 Heures du Mans et les 1 000 Miles of Sebring, une nouveauté introduite à partir de la Super Saison 2018/2019). Outre la manche d'ouverture à Silverstone, la nouvelle saison comptera une autre course de 4 heures à Shanghai (Chine) en novembre 2019, tandis que des épreuves de 6 heures se dérouleront à Fuji (Japon) en octobre 2019, à Sao Paulo (Brésil) en février 2020 et Spa-Francorchamps (Belgique) en avril 2020. Une course de 8 heures à Barheïn fera aussi office de nouveauté mi-décembre 2019, alors qu'en mars 2020, les 1 000 Miles de Sebring s'intégreront dans un grand événement d'endurance appelé Super Sebring, auquel participent aussi les 12 Heures de Sebring (IMSA WeatherTech SportsCar Championship). Comme en 2019, les 24 Heures du Mans 2020 clôtureront la saison FIA WEC 2019/2020 en juin.

Un calendrier riche de nouveautés et un beau plateau, équipé en majorité par Michelin. Pour la nouvelle saison du FIA WEC, le fabricant français a en effet conçu une toute nouvelle gamme de pneumatiques.

Développés durant l'intersaison par les ingénieurs de Michelin Motorsport, en collaboration avec les constructeurs et les équipes engagés, ces pneus ont pour mission d'accompagner les progrès technologiques réalisés sur les voitures, mais aussi de répondre aux contraintes imposées par le nouveau calendrier. La saison 2019/2020 intégrant des circuits aux configurations spécifiques en termes de tracé, de surface et de températures attendues, il était donc nécessaire de répondre aux nouvelles exigences. En outre, le règlement de la discipline réintroduit à partir de cette année la séparation entre le plein de carburant et le remplacement des pneus, ce qui donne davantage d'importance aux stratégies de course multi-relais.

« *Pour cette nouvelle saison du Championnat du Monde d'Endurance, nous avons conservé notre principe de structure de gamme, avec trois crans de gomme différents* », indique **Pierre Alves**, manager de Michelin en Endurance. « *Ainsi, les gommes Soft, Medium et Hard, disponibles dans toutes les catégories, permettront à nos partenaires de tirer parti de la meilleure performance, de façon constante, par toutes les conditions. Alors que la saison dernière a été très longue, et que nos partenaires ont fait évoluer leurs voitures, nous avons repensé les architectures de nos pneus, tout comme la composition de la gomme de leur bande de roulement.* »



« Par ailleurs, nous offrons comme toujours à nos partenaires une performance qui dure tour après tour, ce qui constitue à la fois l'ADN et la réputation de Michelin dans le monde de l'Endurance. »

Pour la course de Silverstone, les partenaires de Michelin ont fait leur choix depuis plusieurs semaines, en sélectionnant deux crans de gomme sur les trois disponibles. La majorité des équipes a opté pour des pneumatiques Medium et Hard. Des pneus pour la pluie et les pneus hybrides (en LMP1) complètent la dotation, et pourront être utilisés lorsque la piste est encore humide ou en train de sécher. Enfin, la quantité de pneumatiques est encore une fois limitée cette année par le règlement : seulement 18 pneus sont disponibles pour les équipes des catégories LMP1, LMP2 et LMGTE Pro pour les qualifications et la course. Une dotation légèrement plus généreuse de 22 pneus est prévue pour les concurrents de la catégorie LMGTE Am.

« Le Prologue de Barcelone nous a fourni des retours positifs sur la nouvelle gamme de pneus Michelin, notamment par des températures élevées, là où nous avons introduit les innovations les plus importantes », déclare **Pierre Alves**. « Nous attendons maintenant les 4 Heures de Silverstone pour analyser le comportement des pneus sur un tracé rapide, récemment surfacé. Les équipes partenaires ont fait leurs choix et nos Conseillers Techniques d'Ecurie les accompagneront afin d'obtenir les meilleures performances des pneumatiques mis à leur disposition ».

FIA WEC 2019/2020 - LES PNEUMATIQUES MICHELIN PAR CATEGORIE

Catégories LMP1 hybride et LMP1 non-hybride

En LMP1 hybride, Michelin a travaillé avec Toyota Gazoo Racing pour continuer d'offrir le meilleur package pneumatique en fonction des évolutions techniques de leurs prototypes. Ces derniers offrent en effet la puissance la plus élevée du plateau, mais aussi une répartition des masses différente des LMP1 non-hybrides. Par ailleurs, ils sont à quatre roues motrices, quand les LMP1 non-hybrides sont uniquement à propulsion. Pour ces raisons, il fallait que Michelin propose deux gammes différenciées au sein de la catégorie LMP1.

A noter qu'au cours de la Super Saison les modèles de la catégorie LMP1 non-hybrides sont ceux qui ont connu la plus forte évolution de leurs performances, ce qui a incité Michelin à mettre l'accent sur le développement des pneumatiques dédiés à cette catégorie.

Les prototypes LMP1, qu'ils soient hybrides ou non-hybrides, chaussent des pneus de dimension 31/71-18 à l'avant comme à l'arrière.

Outre les pneus slicks, les partenaires de Michelin auront à leur disposition les pneus MICHELIN Hybride (pneu slick intermédiaire) pour piste humide ou séchante, ainsi que les pneus WET et FULL WET en cas de pluie battante.



Catégorie LMP2

Comme dans toutes les catégories, les ingénieurs de Michelin sont parvenus à épouser l'accroissement des performances des voitures, lesquelles ne sont pas radicalement différentes de la saison dernière, mais qui ont mis à profit la longueur du championnat précédent pour progresser dans de nombreux domaines. A noter que les pneumatiques Michelin de la catégorie LMP2 avaient déjà largement évolué pour le début de la Super Saison. Par ailleurs, les pilotes auront à disposition deux sortes de pneus pluie, comme le stipule le règlement pour cette catégorie : le premier est un pneu pluie intermédiaire, avec une bande de roulement légèrement entaillée et une fenêtre d'utilisation qui est la même que celle du pneu hybride de la catégorie LMP1, (bien que ce dernier soit totalement slick) ; le second est quant à lui plus conventionnel, répondant aux critères d'un pneumatique conçu pour des conditions difficiles, avec un taux d'entaillage plus élevé.

Toutes les voitures de la catégorie LMP2 reçoivent des pneus de dimensions suivantes : 30/68-18 pour l'avant, et 31/71-18 à l'arrière.

Catégories LMGTE Pro et LMGTE Am

Là aussi, les ingénieurs de Michelin ont travaillé dur afin de repositionner les différents crans de gomme en fonction des plages de températures étendues. Les deux catégories disposeront des mêmes pneumatiques, même si bien entendu chaque constructeur a fait l'objet d'une mise au point spécifique pour sa propre voiture, en fonction de ses caractéristiques techniques. A l'instar de la catégorie LMP2, la Super Saison a été très profitable aux écuries, qui ont optimisé les performances globales de leurs montures. Un accompagnement que Michelin a encore une fois réalisé avec d'un côté le souci de répondre aux sollicitations du constructeur, et d'un autre celui de laisser transparaître une partie de l'ADN Michelin en Endurance, qui est d'offrir le même niveau de performance du premier au dernier kilomètre en piste, tout en permettant à ses partenaires de définir des stratégies de course les autorisant à multiplier les relais.

Performance, constance au fil de l'utilisation et longévité seront encore une fois les atouts des pneumatiques Michelin au cours de cette 8ème saison du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA.

