

Championnat du Monde des Rallyes – FIA WRC 2020
Rallye Monte-Carlo – 1^{ère} manche

Michelin démarre sa 41^{ème} saison en FIA-WRC avec l'édition 2020 du Rallye Monte-Carlo

Alors que le Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC entame sa 48^{ème} édition, Michelin y participe pour la 41^{ème} fois. Présent dès 1973, année de la création du Championnat, Michelin en a remporté la première épreuve, qui était déjà le Rallye Monte-Carlo, grâce à la victoire de Jean-Claude Andruet sur une Berlinette Alpine-Renault. Le manufacturier auvergnat a également remporté son premier titre de Champion du Monde la même année, grâce à la complicité des « Quatre Mousquetaires » de l'équipe Alpine-Renault (*Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier et Jean-Claude Andruet*). Aujourd'hui, Michelin dispose d'un palmarès inégalé en rallye mondial, avec 29 titres de Champion du Monde Constructeurs et 27 titres Pilotes. A noter que la marque était également présente en rallye avant la création du WRC : en 1954, par exemple, le podium final du Rallye Monte-Carlo était déjà 100% Michelin, avant que Citroën ne fasse appel au pneumaticien clermontois pour équiper ses DS de rallye au début des années 60.

Le championnat 2020, au cours duquel Michelin devrait fêter sa 350^{ème} victoire en WRC, comporte de nombreuses nouveautés. Non seulement du côté des écuries, avec le départ de Citroën Racing et des effectifs de pilotes revus chez Hyundai Shell Mobis WRT, M-Sport WRT et Toyota Gazoo Racing WRT, mais aussi du côté du calendrier, avec le retour de trois lieux mythiques au championnat : le Kenya, la Nouvelle-Zélande et le Japon. Autant de nouveaux challenges pour Michelin, et une saison qui démarre par le traditionnel Rallye Monte-Carlo, lequel représente l'épreuve la plus complexe en matière de stratégie pneumatique.

Chaque année, Michelin y apporte quatre références différentes (gommages Soft, Super Soft, neige et cloutée), contre deux – parfois trois – sur les autres rallyes. Véritable allié du pilote, le pneu est l'un des rares éléments de la voiture à pouvoir faire la différence en termes de performance, alors que les conditions météorologiques et l'état des sols évoluent en permanence. Au Monte-Carlo, il arrive fréquemment que les équipages quittent le parc d'assistance avec des températures positives et un soleil franc, mais évoluent sur du givre, de la neige voire de la glace dans les spéciales de montagne. Entre le passage des ouvriers, plus de deux heures avant le départ, et le moment où les voitures s'élancent, les pistes peuvent être très différentes, rendant la stratégie pneumatique difficile à dessiner. C'est pour cette raison que les pilotes embarquent presque toujours deux roues de secours afin de répondre à un maximum de configurations. « *En plus d'être la première épreuve de la saison, le Monte-Carlo est un rallye à part, que tous les pilotes rêvent de gagner et où nous observons des configurations pneumatiques inédites* », indique **Arnaud Rémy**, manager des activités rallye de Michelin. « *Nos partenaires utilisent fréquemment les quatre typologies de pneus que nous leur proposons, embarquant parfois trois sortes de gomme différentes parmi les six roues autorisées par voiture !* »



« Dans ce contexte, Michelin travaille main dans la main avec les écuries, qui peuvent en outre s'appuyer sur les conseils avisés de nos Conseillers Techniques d'Ecurie, dont le rôle est particulièrement important au cours d'une manche comme celle-ci. Les choix et les performances de nos enveloppes seront donc une nouvelle fois au cœur de toutes les discussions. Le Monte-Carlo, c'est LE rallye pneu par excellence ! »

Le Conseiller Technique d'Ecurie Michelin, élément essentiel de la stratégie pneumatique

Le Conseiller Technique d'Ecurie Michelin (CTE) – il y en a un dédié à chaque équipe – est celui qui conseille le pilote dans son choix de gomme avant le départ de chaque boucle. Plusieurs fois par jour, il va au contact des équipages pour recueillir leur sentiment, interpréter les usures des pneus et les conseiller pour les spéciales à venir. Bien entendu, le pilote reste souverain dans ses choix et c'est toujours lui, in fine, qui valide les gommes qui seront montées sur sa voiture. Mais le CTE est à sa disposition pour lui apporter des conseils avisés sur les pressions et les types de gomme à privilégier selon l'état de la chaussée et la température du sol. Par conséquent, son rôle est capital au Rallye Monte-Carlo, où les routes peuvent changer de physionomie plusieurs fois dans la même journée, voire au cœur d'une même spéciale.

Plus que tout autre rallye –et aussi parce que c'est le début de la saison- le Monte-Carlo donne lieu à des nombreuses séances d'essai, en décembre mais aussi en janvier, jusqu'à quelques jours du départ.

Après chaque séance de test ou chaque rallye, de retour à Clermont-Ferrand les CTE partagent leurs données avec les autres membres de Michelin Motorsport. Ces enseignements sont utilisés non seulement par le service compétition, mais aussi dans le cadre du développement des futurs pneus de grande série. En Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC comme dans toutes les disciplines dans lesquelles il est engagé, Michelin utilise la compétition comme un laboratoire de test grandeur nature pour ses futures technologies.

Quoi de neuf pour l'édition 2020 du Monte-Carlo ?

Bien qu'aucun manufacturier de pneu ne soit imposé aux écuries par le biais d'un contrat d'exclusivité ou de sponsoring, l'ensemble des acteurs du WRC ont une nouvelle fois choisi Michelin pour l'ensemble de la saison 2020. Un gage de confiance pour affronter les modifications du tracé du Rallye Monte-Carlo, qui innove encore une fois dans son format et son itinéraire.

Pour l'édition 2020, si le shakedown aura bien lieu sur la route de Garde, à Gap (Hautes Alpes, le mercredi après-midi), la direction de course a décidé de revenir en Principauté de Monaco pour la cérémonie officielle de départ, le jeudi après-midi. Toutefois, les festivités n'auront pas lieu sur la mythique Place du Casino, actuellement en travaux, mais sur le Port Hercule, au côté des yachts qui peuplent à l'année cet endroit majestueux.



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

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



Après un parcours de liaison parcouru en partie de jour (premier départ à 17 heures), les équipages entreront alors dans leur bulle pour disputer les deux premières spéciales du rallye à la lumière de leurs puissantes rampes de phares. La première spéciale, Malijai/Puimichel, programmée à 20h38, n'avait plus été empruntée par les concurrents du Monte-Carlo depuis 1994. Ce qui veut dire qu'aucun des pilotes au départ de cette édition ne possède de notes sur ce tracé. Puis la seconde, la classique Bayon/Breziers, programmée à 22h26, sera parcourue avant de rejoindre le parc d'assistance, quant à lui toujours situé à Gap.

Le vendredi, on retrouvera un programme de six spéciales (trois le matin, puis les trois mêmes l'après-midi) qui font toutes entre 20 et 21 km de longueur. Parmi elles, le chrono Saint Clément sur Durance-Freissinières, qui avait été parcouru de nuit en ouverture du rallye en 2019. Tracé sur le versant nord de la montagne, cette spéciale sera certainement enneigée, et les organisateurs s'attendent également à des précipitations sur ce secteur... Le samedi, les concurrents se mesureront à deux reprises dans deux grandes classiques de l'épreuve (Saint-Léger Les Mèlèzes/La Bâtie Neuve, puis La Bréole/Sélonnet, avant de mettre à nouveau le cap sur Monaco en vue de la préparation de la troisième et dernière boucle, qui aura lieu le dimanche matin avec le traditionnel passage du Col de Turini.

Au total, les concurrents devront parcourir un itinéraire de plus de 1 500 km, dont 304,28 km chronométrés au fil de 16 spéciales (contre 323,83 km en 2019). A noter que le tracé 2020 du Rallye Monte-Carlo a été renouvelé de 25 % en comparaison de celui de 2019, lequel avait déjà été modifié de 40 % par rapport à 2018.

Trois questions à... Arnaud Rémy, manager des activités Michelin en rallye

- **Quel bilan tirez-vous de la saison dernière, avec une année pleine pour la nouvelle gamme terre en WRC, et l'arrivée d'une nouvelle proposition de gomme en WRC2 ?**

Notre gamme Terre en WRC a confirmé sa robustesse et sa polyvalence durant une saison où nous avons rencontré une nouvelle fois les extrêmes en termes de conditions climatiques, de surfaces et de températures. Nos trois crans de gomme ont permis aux équipes d'avoir toujours le pneu le mieux adapté aux conditions rencontrées, pour rouler en sécurité tout en atteignant des niveaux de performance toujours plus impressionnants. En WRC2, l'arrivée là aussi d'un troisième cran Terre a été un vrai succès avec une mise en situation immédiate lors du Rallye du Pays de Galles. Les retours ont été très positifs et nous avons décidé de proposer ces pneus tendres à tous nos autres partenaires en dehors du Championnat du Monde.

- **Le Rallye Monte-Carlo est toujours un rallye difficile car des aléas météo compliquent les stratégies. Comment faites-vous pour conseiller les écuries sur les gommes à choisir ?**

En WRC, nous avons un technicien expérimenté à plein temps dans chaque équipe. Pour le Monte-Carlo, nous avons également deux voitures "ouvreuses" qui passent avant les voitures de course. A bord, se trouvent un pilote expérimenté et un technicien Michelin.



A eux deux, durant le passage dans la spéciale, ils identifient les changements de condition d'adhérence et préconisent le meilleur choix de pneu. Cette information est directement transmise au Conseiller Technique d'Ecurie Michelin, au sein de l'équipe à laquelle il est dédié.

- Il y a cette saison trois nouveaux rallyes au calendrier. Quels seront les challenges à relever pour les pneumatiques Michelin ?

Il est toujours intéressant de découvrir des nouveaux lieux et d'essayer de comprendre quelle sera la performance de nos pneus sur ces terrains. Même si nous n'avons pas encore le tracé de la Nouvelle Zélande, nous connaissons bien ce pays, qui a quitté le calendrier WRC il y a quelques années. Nous allons donc ressortir les compte-rendu des épreuves précédentes, et voir comment adapter l'usage de notre gamme actuelle. Dans le cas du Japon, l'un de nos techniciens s'est rendu sur place fin 2019 lors du rallye de candidature. Il en est revenu avec beaucoup de données qui vont nous permettre d'aborder cette nouvelle épreuve asphalte en connaissance de cause. Enfin, pour le Kenya, les choses sont moins claires. L'épreuve n'aura à priori plus rien à voir avec le tracé de l'ancien "Safary". Nous envisageons là aussi de nous rendre sur place au cours des prochaines semaines pour identifier les contraintes potentielles que nous pourrions rencontrer.

Les pneumatiques Michelin au Rallye Monte-Carlo 2020

Flirtant désormais avec les 400 chevaux, les voitures de rallye sont en outre équipées de kits aérodynamiques qui les collent davantage au sol, mais aussi d'un différentiel central piloté qui autorise des vitesses de passage en courbe plus élevées. D'année en année, les performances augmentent au fur et à mesure que la technologie des machines s'affine, ce qui génère des contraintes de plus en plus fortes sur les pneumatiques. Pour l'édition 2020 du Monte-Carlo, Michelin reconduit alors la gamme utilisée en 2019.

Pour les sols secs :

MICHELIN Pilot Sport S6 (Soft, pour tendre) : apparu en 2018 en remplacement du MICHELIN Pilot Sport S5, le MICHELIN Pilot Sport S6 a été développé pour les épreuves asphaltées les plus difficiles. Offrant une mise en température très rapide au début des spéciales ainsi qu'une grande adhérence sur sol mouillé, Il a démontré lors des deux précédentes éditions qu'il était capable de supporter des niveaux de puissance supérieurs et de plus fortes sollicitations.

MICHELIN Pilot Sport SS6 (Super Soft, pour extra tendre). Lui aussi lancé au début de la saison 2018, ce pneu convient parfaitement à une utilisation par des températures proches ou légèrement inférieures à 0°C. Le MICHELIN Pilot Sport SS6 a été mis au point pour des conditions mixtes neige fondante/ asphalte humide avec des plaques de glace clairsemées, mais aussi pour performer sur des portions grasses ou givrées. Il s'agit d'une gomme plus tendre montée sur la même structure que celle du Pilot Sport S6. Ayant obtenu beaucoup de succès lors des éditions 2018 et 2019, ce pneumatique devrait encore être largement sollicité cette année.



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

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

Dimension des MICHELIN Pilot Sport S6 et SS6 : 235/40R18 (20/65-18)

Pour la neige et la glace :

MICHELIN Pilot Alpin A41 : il ressemble fortement à un pneu hiver conventionnel, avec ses pains de gomme découpés en lamelles et son profil routier. La structure de ce pneu spécifique est basée sur des éléments techniques recueillis en compétition, mais il a été développé en parallèle de la gamme MICHELIN Pilot Alpin destinée aux voitures de série, par une équipe composée d'ingénieurs de Michelin Motorsport mais aussi du Centre de Technologies Michelin de Ladoux (63, France). Il représente la meilleure illustration du transfert de technologie que Michelin prône à travers chaque discipline où il est engagé. En revanche, pour une utilisation WRC, sa structure a été renforcée. Le Pilot Alpin A 41 a été conçu pour répondre aux fortes sollicitations des voitures de rallye sur sol enneigé, offrant un niveau de motricité, de tenue de route et de capacité de freinage très élevé.

Dimension du pneu : 215/45R18 (18/65-18)

MICHELIN Pilot Alpin A41 CL

Si dans les pays nordiques l'utilisation de pneus cloutés est courante en hiver, il n'en est pas de même en France où ils sont tout bonnement interdits. Pour le Monte-Carlo, la FIA les a autorisés, mais a limité leur nombre à « seulement » 200 clous (contre 384 au Rallye de Suède, par exemple) par pneus, lesquels ne doivent pas émerger de plus de 2 millimètres des pavés de gomme des MICHELIN Pilot Alpin A 41CL. Ceux-ci permettent alors aux pilotes de continuer à faire la course comme le spectacle sur une route verglacée sans endommager la surface du bitume. Les clous sont insérés dans la bande de roulement selon un procédé breveté par Michelin, et chacune de ces pièces de métal pèse moins de 2 grammes.

Dimension du pneu : 215/45R18 (18/65-18)

Quelle dotation pneumatique au Rallye Monte-Carlo 2020 ?

Il y a d'un côté le nombre global de pneus mis à disposition, et d'un autre celui des enveloppes que les pilotes ont le droit d'utiliser au fil du rallye. Au Monte-Carlo, ces chiffres sont plus élevés que pour les autres manches, compte tenu de la typologie des lieux et de la présence de quatre catégories de pneus au lieu de deux voire trois par ailleurs.



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

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



La dotation globale de pneumatiques mis à disposition de chaque pilote WRC au Rallye Monte-Carlo 2020 se compose de **80 pneus** :

- 20 MICHELIN Pilot Sport S6
- 24 MICHELIN Pilot Sport SS6
- 12 MICHELIN Pilot Alpin A41
- 24 MICHELIN Pilot Alpin A41 CL (cloutés)

Chaque pilote aura le droit d'utiliser au maximum **39 pneus pour toute la durée du rallye, shakedown compris**

WRC2 et WRC3, des catégories très disputées qui ont leurs propres pneus

Les catégories WRC2 et WRC3 (anciennement WRC2 Pro et WRC2) accueillent des voitures de puissance inférieure. Comme en WRC, les équipes ont le choix du fabricant. Il s'agit de catégories au niveau relevé, où s'affrontent généralement les futures pilotes du WRC. Michelin a remporté le championnat au cours des six dernières saisons, où la guerre entre pilotes et fabricants de pneus a fait tout au long du championnat.

Au Rallye Monte-Carlo 2020, les partenaires de Michelin engagés en catégories WRC2 et WRC3 utilisent des pneus disponibles dans le commerce, distribués par le réseau officiel de revendeurs « Compétition » de la marque.

Sur les sols secs et mouillés, ils pourront compter sur la performance et la polyvalence des MICHELIN Pilot Sport R S (soft, pour tendre) et R SS (gomme extra tendre). Cette gamme de pneus est disponible en dimension 235/40R18 (20/65-18), la même que celle des voitures engagées en WRC. Pour la neige, le pneu MICHELIN NA00, qui existe également en version cloutée (NA00 CL) sera de la partie, à l'instar de la saison dernière. Comme pour les voitures de la catégorie WRC, le pneu neige est plus étroit que celui pour sols sec et mouillé. Sa dimension est 215/45R18 (18/65-18).

La dotation de chaque pilote pour les catégories WRC2 et WRC3 au Rallye Monte-Carlo 2020 se compose de **72 pneus** :

- 16 pneumatiques MICHELIN Pilot Sport R S
- 20 pneus MICHELIN Pilot Sport R SS
- 12 pneus MICHELIN NA00
- 24 pneus MICHELIN NA00 CL
- Chaque pilote ne pourra utiliser que **38 pneus au choix pour l'ensemble du rallye, shakedown compris**

Michelin apporte un total de 1 678 pneus au Rallye Monte-Carlo : 910 pour le WRC, et 768 pour les catégories WRC2/WRC3.



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

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

L'équipe Michelin présente sur place :

- Arnaud Rémy, manager des activités rallyes de Michelin
- 3 Conseillers Techniques d'Ecurie
- 1 coordinateur
- 9 monteurs
- 1 attaché de presse

Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC 2020 : le calendrier

Le calendrier 2020 du Championnat du Monde FIA-WRC comprend 13 manches, dont trois nouvelles épreuves : Kenya, Nouvelle-Zélande et Japon. Le Rallye de France-Tour de Corse, l'Espagne et le Chili n'accueillent pas le championnat cette saison.

DATES 2020	RALLYE
23 - 26 janvier	Rallye Monte-Carlo
13 - 16 février	Rallye de Suède
12 - 15 mars	Rallye du Mexique
23 - 26 avril	Rallye d'Argentine
21 - 24 mai	Rallye du Portugal
04 - 07 juin	Rallye de Sardaigne
16 - 19 juillet	Rallye du Kenya
06 - 09 août	Rallye de Finlande
03 - 06 septembre	Rallye de Nouvelle-Zélande
24 - 27 septembre	Rallye de Turquie
15 - 18 octobre	Rallye d'Allemagne
29 oct. - 01 nov.	Rallye de Grande-Bretagne
19 - 22 novembre	Rallye du Japon



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

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