



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

MOTORSPORT

Paris (France), le 6 février 2024

Michelin en Championnat du Monde FIM MotoGP™ 2024 Nouvelle saison, nouveaux pneumatiques

- Les pneumatiques MICHELIN Power Slick reçoivent de nouveaux mélanges de gomme pour la saison 2024 du MotoGP.
- Un calendrier de 21 courses sur quatre continents, avec deux nouveaux défis : le nouveau circuit de Sokol (Kazakhstan) et la toute nouvelle surface du circuit d'Aragon (Espagne).
- Michelin, fournisseur exclusif du MotoGP au moins jusqu'en 2026, lancera un nouveau pneu « avant » en 2025.

Les premiers essais du Championnat du Monde FIM MotoGP 2024, qui se déroulent du 6 au 8 février sur le circuit de Sepang, en Malaisie, donnent le top départ d'une nouvelle saison qui s'annonce passionnante. Jusqu'en novembre, les 22 pilotes (11 écuries) vont se retrouver à 21 reprises sur les circuits du monde entier, aux Etats-Unis, en Asie, en Océanie, au Moyen-Orient et bien sûr en Europe. Des tracés aux profils très différents, dont les spécificités sont autant de défis pour les ingénieurs Michelin. Ces derniers ont en effet eu la charge de développer une gamme de pneumatiques en mesure de répondre à des sollicitations extrêmes indépendamment de la météo, de la topographie ou de la rapidité du circuit, de la typologie de l'asphalte et du nombre de virages. En MotoGP, chaque circuit comporte son lot de défis spécifiques !

Les évolutions de la gamme MICHELIN Power Slick pour la saison 2024

Les nouvelles gommes proposées cette saison aux partenaires de Michelin ont demandé de longs mois de développement. Pour les écuries, il ne s'agit pas d'une plongée vers l'inconnu, car les pilotes ont eu l'opportunité de les tester et de valider unanimement leurs performances au fil de la saison dernière. Ces nouveaux mélanges sont les prémices d'un autre changement : en 2025, Michelin lancera un nouveau pneumatique antérieur MotoGP, cette fois doté d'une nouvelle structure. Il était important pour le manufacturier tricolore de faire évoluer ses gammes MotoGP en douceur afin d'accompagner au mieux ses partenaires, et commencer par les mélanges de gomme était la meilleure des manières.

Pneu avant : il accueille de nombreuses nouveautés au niveau de la composition de ses gommes, lesquelles résultent également d'une méthode dite de « mélangeage » inédite. D'une manière générale, **les gommes 2024 sont sensiblement plus rigides que celle de la saison dernière**, afin de mieux répondre aux contraintes de plus en plus fortes exercées sur la roue avant.



MOTORSPORT

Pneu arrière : Là aussi Michelin a fait appel à de nouvelles technologies, toujours plus innovantes aussi bien au niveau des composants que de la technique de « mélangeage ». L'objectif est d'obtenir une **plus grande constance des performances**, et d'amoindrir le phénomène d'usure au fil des tours. Les mélanges de gomme des roues avant et arrière ont des compositions et des méthodes de fabrication différentes.

Une dotation pneumatique maintenue au plus bas

Comme dans toutes les disciplines de sport mécanique où il est engagé, Michelin développe des solutions technologiques et logistiques dans un esprit d'efficacité et de protection de l'environnement. Les mesures prises en 2023 en termes de réduction du nombre de pneus autorisés par week-end de course ont été reconduites. « *Moins de pneus utilisés, c'est moins de matières premières à sourcer et à utiliser, moins de logistique, moins de montages et démontages et moins de recyclage* » souligne **Piero Taramasso**, manager de la compétition deux-roues de Michelin. « *La saison passée, nous avons observé que les performances et la polyvalence de nos pneus ont permis aux pilotes d'assurer un spectacle de haut niveau. Utiliser moins de pneus tout en renforçant la notion de compétition et en augmentant le niveau de sportivité permet de faire un pas supplémentaire vers des sports mécaniques plus durables et responsables. C'est une réelle réussite, qui résulte de l'engagement sans faille des équipes de Michelin Motorsport.* »

Pour la roue avant comme pour l'arrière Michelin proposera à nouveau cette année trois crans de gomme - Soft, Medium et Hard -, puisés dans un catalogue de différents mélanges (7 options, de la plus tendre à la plus dure) selon la configuration des circuits et des données météorologiques. Les trois spécifications sélectionnées seront disponibles pour la roue avant, et deux d'entre elles pour l'arrière (généralement une combinaison Soft-Medium ou Medium-Hard). Chaque pilote disposera de 15 pneus avant (5 de chaque cran de gomme) et de 12 pneus arrière (7 de la gomme la plus tendre et 5 de la plus dure). Concernant les pneus pluie, l'allocation est toujours de 6 pneus avant et de 7 pour l'arrière, dans deux spécifications (Soft et Medium).

Chaque pilote pourra utiliser chaque week-end un total de 10 pneus avant, et de 12 arrière. Grâce à ces dispositions, en trois ans Michelin a réussi à abaisser de 1 400 le nombre de pneus utilisés au cours d'une saison. Cette réduction a fait suite à l'observation du « réellement consommé » dans une optique de rationalisation de la production et d'optimisation des stocks, et par ricochet de protection de l'environnement.



MOTORSPORT

Si les pneus arrière sont dans l'immense majorité des cas asymétriques, autrement dit qu'ils sont porteurs de deux gommages plus ou moins renforcés en fonction du nombre de virages à droite ou à gauche, les pneus avant sont en revanche presque toujours symétriques. Il n'y a que trois exceptions dans la saison, sur les circuits du Sachsenring (Allemagne), de Phillip Island (Australie) et de Valence (Espagne). Dans ce cas, leur bande de roulement est composée à 2/3 1/3 de deux gommages distinctes.

A noter qu'à Sokol (Kazakhstan) et à Aragon (Espagne), deux circuits qui arrivent ou reviennent dans le championnat, Michelin mettra à disposition de ses partenaires une spécification de pneu supplémentaire à l'avant comme à l'arrière. Les pilotes auront alors un éventail de gommages plus large pour réaliser leurs essais et leurs réglages, ce qui augmente le niveau de performance mais aussi de sécurité.

La saison 2024 vue par Piero Taramasso, manager de la compétition deux-roues de Michelin

« La saison dernière a été très intéressante car elle a été celle de la réduction du nombre de gommages et de pneus, et nous avons pu constater que tout a très bien fonctionné. Nous avons réussi à combiner notre engagement environnemental avec un niveau de sportivité extrême, et les pilotes de Grand Prix ont battu 36 records de vitesse ou de temps au tour au cours de la saison. »

Pour 2024, nous remettons tous les compteurs à zéro car nous avons des nouvelles gommages. Nous n'avons pas de doutes sur leurs performances puisqu'elles ont été testées et appréciées par les pilotes au cours des séances d'essais. Le premier défi que nous devons relever cette saison est plutôt d'ordre industriel, car comme nous repartons d'une feuille blanche il nous faut produire tous les pneus pour l'ensemble de la saison. Comme toujours, nous avons anticipé les expéditions vers les pays accueillant les courses, car nous préférons faire voyager nos pneus par bateau que par avion, pour des questions d'empreinte environnementale et de coût.

Après les formidables batailles qui ont égayé la saison 2023, je suis convaincu que le championnat 2024 sera tout autant passionnant, avec des équipes renouvelées et des motos à la technologie toujours plus pointue, qui mettront en exergue la qualité de nos nouveaux pneumatiques. Il y aura deux circuits qui nous sont inconnus : Sokol (Kazakhstan), pour lequel nous avons pu faire des simulations mais où nous n'avons jamais roulé, mais aussi Aragon (Espagne) dont nous connaissons le tracé mais dont l'asphalte sera refait au printemps. Dans ces conditions, toutes les données que nous avons deviennent obsolètes, et nous serons de nouveau en phase de découverte. Mais nous avons pris toutes les dispositions pour que tout se passe bien, et nous sommes maintenant pressés que la saison commence. »

Le calendrier MotoGP 2024

Les pilotes se retrouveront à 21 reprises au cours de la saison. Pour Sokol et Aragon, qui sont deux nouveaux tracés, Michelin apportera une spécification de gomme supplémentaire, comme le prévoit le règlement.

Dans les modifications de dates, on notera que Losail (Qatar) revient en début de saison, après avoir constitué l'avant-dernière manche du championnat 2023, en raison de sa réfection. Le Grand Prix de Catalogne, qui avait glissé de juin à septembre en 2023, se déroulera cette année en mai. Une petite trêve aura lieu entre début juillet et début août, puis la grande tournée asiatique se déroulera en deux boucles de trois courses qui s'enchaîneront de fin septembre à début novembre. La saison se terminera traditionnellement sur le circuit Ricardo Tormo de Valence (Espagne), où s'est joué en 2023 le titre de champion du monde.

DATES	PAYS	CIRCUIT
8 au 10 mars	Qatar	Losail
22 au 24 mars	Portugal	Portimão
12 au 14 avril	Etats-Unis	COTA - Austin
26 au 28 avril	Espagne	Jerez de la Frontera
10 au 12 mai	France	Le Mans
24 au 26 mai	Espagne	Catalunya - Barcelone
31 mai au 2 juin	Italie	Mugello
14 au 16 juin	Kazakhstan	Sokol
28 au 30 juin	Pays-Bas	TT Assen
5 au 7 juillet	Allemagne	Sachsenring
2 au 4 août	Angleterre	Silverstone
16 au 18 août	Autriche	Red Bull - Spielberg
30 août au 1 ^{er} septembre	Espagne	Aragon
6 au 8 septembre	Saint Marin	Misano Adriatico
20 au 22 septembre	Inde	Buddh
27 au 29 septembre	Indonésie	Mandalika
4 au 6 octobre	Japon	Twin Ring Motegi
17 au 20 octobre	Australie	Phillip Island
25 au 27 octobre	Thaïlande	Buriram
1er au 3 novembre	Malaisie	Sepang
15 au 17 novembre	Espagne	Valence



MOTORSPORT

Les partenaires de Michelin en MotoGP™ – 11 écuries et 22 pilotes

Equipes	Pilotes
Ducati Lenovo Team	Pecco Bagnaia (Ita) Enea Bastianini (Ita)
Monster Energy Yamaha	Fabio Quartararo (Fra) Alex Rins (Esp)
Aprilia Racing Team	Aleix Espargaró (Esp) Maverick Viñales (Esp)
Red Bull KTM Factory Racing	Brad Binder (RSA) Jack Miller (Aust)
Repsol Honda Team	Luca Marini (Ita) Joan Mir (Esp)
Prima Pramac Team	Jorge Martin (Esp) Franco Morbidelli (Ita)
Gresini Racing MotoGP	Marc Márquez (Esp) Alex Márquez (Esp)
Pertamina Enduro VR46 MotoGP Team	Marco Bezzecchi (Ita) Fabio Di Giannantonio (Ita)
LCR Honda	Johan Zarco (Fra) Takaaki Nakagami (Jpn)
Red Bull GasGas Tech3	Pedro Acosta (Esp) Augusto Fernández (Esp)
Trackhouse Racing	Raul Fernandez (Esp) Miguel Oliveira (Por)

Un format de course efficace

Les évolutions réglementaires initiées début 2023 ont été reconduites, notamment en ce qui concerne le déroulement du week-end de course. L'action en piste commence dès le vendredi matin, avec une séance d'Essais Libres de 45 minutes. Puis un autre créneau, baptisé simplement Essais et cette fois d'une durée d'une heure, permet aux 10 pilotes les plus rapides de passer directement dans la seconde phase de qualifications (Q2) prévue le lendemain. Le samedi matin, après les Essais Libres 2 (une session de 30 minutes à laquelle tous les pilotes participent), ceux qui n'ont pas été qualifiés directement pour la Q2 s'affrontent durant 15 min en Q1. Deux d'entre eux sont alors repêchés pour constituer un contingent de 12 pilotes pour la phase finale de qualifications (15 min également), qui permet de connaître la physionomie de la grille de départ. S'en suivent deux courses, la première appelée Sprint Race, d'une durée d'environ 20 minutes le samedi après-midi, puis le Grand Prix (calibré sur le double de tours) le dimanche. Ces deux courses se déroulent à 15h00 pour la première, à 14h00 pour la seconde, en heure locale. Un programme qui a largement séduit le public en 2023.



MOTORSPORT

« L'arrivée de la course Sprint a pimenté la manifestation », indique **Piero Taramasso**. « Dorna Sports, qui organise le championnat, voulait du spectacle et nous n'avons pas été déçus. Le format court de ces courses incite les pilotes à tout donner, s'approchant régulièrement des temps réalisés en qualifications. Cela donne un spectacle captivant, qui génère de nombreuses émotions auprès des fans mais aussi des écuries. Car si la course Sprint représente un enjeu important pour le championnat, elle dicte aussi une forme de prudence chez les pilotes, qui doivent également assurer le Grand Prix le lendemain. C'est un savant mélange de prise de risque, d'adrénaline mais aussi de sagesse. Cela donne de belles bagarres en piste, mais aussi une bonne visibilité à la discipline. Enfin, la course Sprint permet à Michelin et aux équipes de collecter de informations précieuses pour préparer le Grand Prix du dimanche en termes de constance et usure des pneumatiques. »

A propos de Michelin

Michelin a pour ambition d'améliorer durablement la mobilité de ses clients. Leader dans le secteur de la mobilité, Michelin conçoit, fabrique et distribue les pneumatiques les plus adaptés à leurs besoins et à leurs usages ainsi que des services et des solutions pour améliorer l'efficacité des transports. Michelin propose également des offres qui font vivre à ses clients des moments uniques au cours de leurs voyages et de leurs déplacements. Michelin développe aussi des matériaux de haute technologie destinés à de nombreux domaines. Basé à Clermont-Ferrand, Michelin est présent dans 175 pays, emploie 132 200 personnes et exploite 67 usines de pneumatiques qui, ensemble, ont produit environ 167 millions de pneus en 2022. (www.michelin.com).

SERVICE DE PRESSE DU GROUPE MICHELIN

+33 (0) 1 45 66 22 22

7J/7J

www.michelin.com

 [@MichelinNews](https://twitter.com/MichelinNews)