



PRESENTATION SAISON

MOTORSPORT

Sepang (Malaisie), le 5 février 2025,

Michelin en Championnat du Monde FIM MotoGP™ 2025

Des nouveaux enjeux et des pneus toujours plus polyvalents au service de motos de pointe

- Les MICHELIN Power Slick, lancés en 2024 avec de nouveaux mélanges de gomme, reviennent en force pour le championnat 2025.
- Avec 22 courses sur cinq continents, le calendrier 2025 intègre deux nouveaux circuits : Brno (République Tchèque) et Balaton Park (Hongrie). Michelin a d'ores et déjà analysé ces deux tracés au simulateur afin d'offrir à ses partenaires les gommes les mieux adaptées.
- Michelin œuvre en faveur de la préservation de l'environnement et des ressources naturelles. En moins de dix ans le manufacturier auvergnat a divisé par deux le nombre de spécifications de gommes disponibles et a limité le nombre de pneus utilisés en course tout en orientant le niveau de performance de ses pneumatiques à la hausse.

La gamme de pneus MICHELIN Power Slick 2025

La gamme nouvelle génération apparue la saison dernière continuera d'apporter ses performances et sa polyvalence tout au long du championnat 2025. Elle comporte des pneumatiques dont les mélanges ont été élaborés de manière itérative, avec le concours des pilotes, au fil de plusieurs séances de tests. Ces gommes nouvelle génération ont permis de battre de très nombreux records, dont certains dataient parfois de plusieurs années. Pour parvenir à accompagner les motos de course à leur meilleur niveau, les ingénieurs de Michelin Motorsport ont travaillé avec des objectifs différents entre les roues avant et arrière.

Pneu avant : afin de répondre à un niveau de sollicitation toujours plus fort sur la roue avant, Michelin a augmenté la rigidité des gommes. Dans certains cas les mélanges auparavant classés Medium ont pris l'appellation Soft, et une démarche identique a été entreprise entre Hard et Medium. Ces gommes sont issues d'une méthode de « mélangeage » inédite, et auront pour mission d'aller chercher de nouveaux records en 2025.

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 » des matériaux. L'objectif était d'obtenir une plus grande constance des performances et d'amoindrir le phénomène d'usure au fil des tours. C'est exactement ce qui s'est produit, indépendamment le profil (usant ou non) du circuit.

MOTORSPORT

*« Le championnat 2024 a démontré que nos nouvelles gommes ont pleinement répondu aux attentes de toutes les écuries » indique **Piero Taramasso**, manager de la compétition deux-roues de Michelin. « Grâce à la constance et la polyvalence exceptionnelle de nos pneus, les pilotes ont atteint des performances sans précédent. Pour 2025, alors que les motos n'évolueront qu'à la marge, nous avons décidé de miser sur la stabilité technologique. Cette continuité offre à nos partenaires la possibilité de s'appuyer sur des bases éprouvées, leur permettant d'affiner leurs développements pour aller chercher les derniers dixièmes de seconde en piste. Avec cette stratégie, nous abordons la saison 2025 à la fois avec confiance et avec l'humilité qui caractérise notre approche.*

Michelin abaisse son nombre de spécifications et augmente le niveau de compétitivité

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 depuis 2023 en termes de réduction du nombre de pneus autorisés par week-end de course sont maintenues pour 2025. *« Moins de pneus utilisés, c'est moins de matières premières à sourcer et à utiliser, moins de logistique, moins de montages et démontages mais aussi moins de recyclage »* souligne **Piero Taramasso**. *« Mais ce qui se voit moins, c'est notre capacité à réduire le nombre de spécifications de gommes utilisées. Car si nous amenons au maximum trois gommes classifiées Soft, Medium et Hard sur chaque course, elles sont choisies dans un portefeuille de spécifications qui a pu atteindre certaines années plusieurs dizaines de propositions. En moins de dix ans, nous avons réussi à diviser par deux le nombre de « specs » en ne gardant que les plus polyvalentes, ce qui permet d'avoir un stock de pneus beaucoup plus faible en fin de saison. C'est également une moindre utilisation de matière première, ce qui va dans le sens de nos objectifs de préservation de l'environnement. En outre, nous constatons saison après saison que nos pneus permettent de renforcer la notion de compétition et de faire un pas supplémentaire vers des sports mécaniques plus durables et responsables. »*

Ce que dit le règlement sur le nombre de gommes et de pneus

Pour la roue avant comme pour l'arrière Michelin proposera trois crans de gomme - Soft, Medium et Hard -, puisés dans un catalogue de différents mélanges selon la configuration des circuits et des données météorologiques. Les trois spécifications sélectionnées seront disponibles pour la roue avant, et deux d'entre elles (Soft-Medium) pour l'arrière. 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 un total de 10 pneus avant et de 12 pneus arrière au cours des trois jours d'activité en piste, à chaque Grand Prix.

MOTORSPORT

Si les pneus arrière sont dans l'immense majorité des cas asymétriques, autrement dit qu'ils sont porteurs de deux gommes plus ou moins renforcées 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 gommes distinctes.

Le championnat 2025 vu par Piero Taramasso, manager de la compétition deux-roues de Michelin

« Pour les nouveaux circuits de la saison, Brno et Balaton (voir calendrier), nous avons eu une approche numérique, sur simulateur. Nous n'avons pas la possibilité d'aller y rouler et l'asphalte doit en outre être remplacé sur le tracé de Brno. Aussi, pour être sûr de choisir les bons pneus en vue de ces deux courses, nous avons fait tourner nos simulateurs afin de dessiner le portrait-robot des gommes qui conviendront le mieux. C'est un travail délicat et nous serons au plus près de nos partenaires. Nous avons également la nécessité d'accompagner les équipes avec la plus grande écoute et la meilleure pédagogie car le championnat enregistre un total inédit de 13 changements au sein des écuries, et va accueillir trois nouveaux pilotes. C'est un mercato important, qui va demander un temps d'adaptation. Enfin, si la saison s'annonce comme toujours passionnante elle comporte quelques défis logistiques puisque le calendrier est non seulement très riche et il comporte 7 « back-to-back », autrement dit deux courses qui s'enchaînent avec seulement une semaine d'intervalle. Si une transition comme celle entre le Portugal et l'Espagne reste relativement simple à gérer, d'autres, comme le passage de l'Australie à la Malaisie, exige une anticipation beaucoup plus poussée. Ces défis logistiques font toutefois partie du charme et de l'intensité du championnat, et nous sommes maintenant impatients que les débats soient lancés. »

Un format de course qui a prouvé son efficacité

Les évolutions réglementaires initiées début 2023 sont toujours d'actualité et ont démontré leur impact positif sur le spectacle en piste comme pour la fluidité du week-end de course. A chaque Grand Prix l'action 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 cession 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 Tissot Sprint, 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



MOTORSPORT

déroulent généralement à 15h00 pour la première, à 14h00 pour la seconde, en heure locale.

« Après deux saisons réalisées sur ce format, nous percevons parfaitement la réussite de ce dispositif et l'intérêt généré pour le public », indique **Piero Taramasso**. « Dorna Sports, qui organise le championnat, voulait du spectacle et nous en avons eu grâce à la détermination des pilotes, mais aussi aux performances des motos rendues en partie possible par la constance de nos pneus. Le format court des courses Sprint, le samedi, 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 au sein des écuries. Mais si la course Sprint représente un enjeu important pour le championnat, elle dicte également une forme de prudence auprès des pilotes qui doivent assurer le Grand Prix, le lendemain. De notre côté, cela nous permet de démontrer la polyvalence et la performance dans la durée de nos pneus, qui sont au rendez-vous aussi bien quand il s'agit d'enchaîner les tours « full attack » que lorsqu'il faut gérer un Grand Prix deux fois plus long. »

Le calendrier MotoGP 2025 : 22 courses, 18 pays, 5 continents

Le Championnat du monde de MotoGP se rendra en 2025 dans toutes les grandes régions du monde : aux Etats-Unis, en Amérique du Sud, en Asie, en Océanie, au Moyen-Orient et bien sûr en Europe. Il intègre deux nouveaux tracés : Brno (République Tchèque) et Balaton Park (Hongrie). Pour ces deux circuits, Michelin apportera une spécification de gomme supplémentaire, comme le prévoit le règlement.

Après les Tests de pré-saison de Sepang et Buriram, courant février, la Thaïlande entrera dans l'histoire en devenant le premier pays du Sud-Est asiatique à accueillir la manche d'ouverture du championnat depuis 25 ans (et une première pour la Thaïlande). Dans les modifications de dates des courses existantes, on note que Silverstone (Royaume-Uni) est avancé d'août à mai, et que le Portugal passe de mars à novembre. Le Grand Prix de Catalogne, qui avait glissé de juin à septembre en 2023 et qui s'est déroulé en mai 2024 (puis en fin de saison en remplacement de Valence, alors sinistrée par les intempéries), revient début septembre. Aragon est aussi avancé de septembre à juin. Après un début de championnat très dense avec 11 courses, soit précisément la moitié des Grand Prix programmés, Une petite trêve aura lieu entre mi-juillet et mi-août, puis quatre courses européennes seront suivies de 4 manches en Asie et Océanie, avant de revenir en Europe pour deux courses en novembre, dans le sud du Portugal puis à Valence. C'est un programme très dense, qui tiendra à coup sûr les passionnés en haleine !

DATES	PAYS	CIRCUIT
28 février au 2 mars	Thaïlande	Buriram
14 au 16 mars	Argentine	Termas de Rio hondo

MOTORSPORT

28 au 30 mars	Etats-Unis	Austin
11 au 13 avril	Qatar	Losail
25 au 27 avril	Espagne	Jerez
9 au 11 mai	France	Le Mans
23 au 25 mai	Angleterre	Silverstone
6 au 8 juin	Espagne	Aragon
20 au 22 juin	Italie	Mugello
27 au 29 juin	Pays-Bas	Assen
11 au 13 juillet	Allemagne	Sachsenring
18 au 20 juillet	République Tchèque	Brno
15 au 17 août	Autriche	Spielberg
22 au 24 août	Hongrie	Balaton
5 au 7 septembre	Espagne	Barcelone
12 au 14 septembre	Italie (San Marin)	Misano
26 au 28 septembre	Japon	Motegi
3 au 5 octobre	Indonésie	Mandalika
17 au 19 octobre	Australie	Philip Island
24 au 26 octobre	Malaisie	Sepang
7 au 9 novembre	Portugal	Portimao
14 au 16 novembre	Espagne	Valence

Les partenaires 2025 de Michelin en MotoGP – 11 écuries et 22 pilotes

Equipe	Pilotes
Ducati Lenovo Team	Francesco Bagnaia (Ita) Marc Márquez (Esp)
Monster Energy Yamaha	Fabio Quartararo (Fra) Alex Rins (Esp)
Aprilia Racing Team	Jorge Martin (Esp) Marco Bezzecchi (Ita)
Red Bull KTM Factory Racing	Brad Binder (RSA) Pedro Acosta (Esp)
Honda HRC	Luca Marini (Ita) Joan Mir (Esp)
Prima Pramac Team	Jack Miller (Aust) Miguel Oliveira (Por)
Gresini Racing MotoGP	Alex Márquez (Esp) Fermin Aldeguer (Esp)
Pertamina Enduro VR46 MotoGP Team	Franco Morbidelli (Ita) Fabio Di Giannantonio (Ita)
Honda LRC	Johan Zarco (Fra) Somkiat Chantra (Tha)



MOTORSPORT

Red Bull GasGas Tech3	Maverick Viñales (Esp) Enea Bastianini (Esp)
Trackhouse Racing	Raul Fernandez (Esp) Ai Ogura (Jpn)

A propos de Michelin

Michelin construit un manufacturier leader mondial des composites et expériences qui transforment notre quotidien.

Pionnier de la science des matériaux depuis plus de 130 ans, Michelin s'appuie sur une expertise unique pour contribuer significativement au progrès humain et à un monde plus durable.

Grâce à sa maîtrise inégalée des composites polymères, Michelin innove constamment pour fabriquer des pneus de haute qualité et des composants critiques pour des secteurs aussi exigeants que la mobilité, la construction, l'aéronautique, les énergies bas carbone ou la santé.

Le soin apporté à ses produits et sa connaissance intime des usages lui permettent de faire vivre à ses clients des expériences exceptionnelles, qu'il s'agisse de solutions basées sur les data et l'intelligence artificielle pour les flottes professionnelles, ou de la découverte des restaurants et hôtels remarquables que le Guide MICHELIN recommande.

Basé à Clermont-Ferrand, en France, Michelin est présent dans 175 pays et emploie 132 200 personnes.

SERVICE DE PRESSE DU GROUPE MICHELIN

+33 (0) 1 45 66 22 22

7J/7J

www.michelin.com