



PRESENTATION SAISON

MOTORSPORT

Lusail (Qatar), le 21 février 2025,

Michelin est prêt pour la saison 2025 du Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC

- Michelin, qui démarre sa treizième saison consécutive en Endurance mondiale, équipera les prototypes de la catégorie Hypercar au moins jusqu'en 2029.
- En 2025 Michelin mettra à disposition de ses partenaires des gammes Endurance aux fenêtres de fonctionnement affinées grâce aux données emmagasinées lors des précédentes courses.
- La catégorie reine « Hypercar » est cette année constituée de huit constructeurs de renom, qui aligneront 18 prototypes sur la grille de départ. Toutes ces voitures seront équipées de pneumatiques Michelin.

Le Championnat du Monde d'Endurance FIA WEC 2025 débutera avec une structure identique à celle de 2024. Après deux journées de Prologue, les 21 et 22 février, la saison s'ouvrira officiellement avec les 1 812 km du Qatar, programmés du 26 au 28 février.

La première séance d'essais libres se tiendra le mercredi 26 février, suivie des qualifications le jeudi en fin d'après-midi. Quant à la course, d'une durée maximale de 10 heures, elle prendra son départ le vendredi 28 février à 11h00 heure locale (9h00 en Europe de l'Ouest).

Les pneus Michelin pour le Championnat du Monde FIA-WEC 2025

En 2025, Michelin reconduira les mêmes gammes de pneus Endurance que celles utilisées en 2024. Cette décision s'inscrit dans une volonté de stabilité et de continuité des performances, ces gommes ayant déjà fait leurs preuves tout en étant parfaitement maîtrisées et appréciées par les partenaires du manufacturier français.

« Le règlement sportif ne change pas, hormis une évolution de l'Hyperpole lors des 24 Heures du Mans, qui sera désormais doublée » explique **Pierre Alves**, manager des programmes Endurance de Michelin. « En revanche, le nombre de journées d'essais privés a été réduit, mais depuis l'introduction de ces pneumatiques nos partenaires comme nos ingénieurs ont énormément appris de leur comportement et nous avons aujourd'hui une compréhension précise de leurs plages de température de fonctionnement optimales. Au fil de la saison dernière, nous avons observé une progression des performances-clés de nos gommes, et nous savons qu'elles recèlent encore du potentiel. »



MOTORSPORT

Pour la saison 2025 du Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC, les concurrents de la catégorie Hypercar bénéficieront de pneumatiques disponibles selon trois crans de gomme :

- **Soft**
- **Medium**
- **Hard**

Une gestion optimisée des fenêtres de température

Chaque gomme possède une fenêtre de température de fonctionnement idéale, avec des zones de recouvrement entre les différentes spécifications. Par exemple, si un type de pneu offre ses meilleures performances entre 10°C et 25°C au sol, un autre pourra couvrir une plage de 20°C à 40°C.

Lors de chaque course, les écuries auront accès à deux des trois mélanges disponibles. Seule exception : les 24 Heures du Mans, où l'ensemble de la gamme sera mis à la disposition des concurrents. Pour cette première manche au Qatar, il s'agira des mélanges Medium et Hard.

*« Sur toutes les courses, nos écuries partenaires bénéficieront des conseils avisés de nos Conseillers Techniques d'Écurie (CTE) », explique **Pierre Alves**. « Notre gamme Endurance a été développée pour s'adapter aux spécificités de l'ensemble des circuits du championnat, et nous disposons désormais de données précises sur tous les tracés, qui sont les mêmes que la saison passée. Cela qui nous permet d'avoir une autre approche et d'affiner nos recommandations selon les voitures et les conditions météorologiques. »*

Le pneu MICHELIN Pilot Sport Endurance « pluie » est reconduit... mais pourrait évoluer en cours de saison

Ce pneumatique a été lancé en début de saison 2023, et il a démontré son excellent niveau de performance à plusieurs occasions. Que le sol soit détrempé ou séchant, le MICHELIN Pilot Sport Endurance « pluie » a jusqu'à présent parfaitement joué son rôle. Bénéficiant d'une sculpture adaptée, il a permis aux pilotes de rester en piste si l'intensité de la pluie varie, ou si au contraire la trajectoire devient plus sèche, jusqu'à la fin de leur relais. La polyvalence de ce pneumatique a déjà démontré son efficacité, permettant également à chacun de gagner du temps en évitant de changer de pneus plus souvent, et de par exemple jongler entre une gomme WET et une autre FULL WET.

Le pneu MICHELIN Pilot Sport Endurance « pluie » sera présent au début de la saison, mais pourrait être remplacé par un nouveau modèle en cours d'année. Itération de ce modèle de performance sur la pluie, ce nouveau pneu poussera le curseur de la polyvalence tout en intégrant dans sa recette une proportion plus



MOTORSPORT

élevée de matériaux renouvelables et recyclés. L'intégration de ce nouveau pneu sur les circuits pourrait se faire après les 24 Heures du Mans.

Une dotation pneumatique inchangée et toujours plus facile à identifier

Au Qatar, en début de saison, chaque Hypercar aura à sa disposition 12 pneus pour les essais, et 32 pour les qualifications et la course, tous crans de gomme confondus. Toutes les écuries utiliseront des pneus MICHELIN Pilot Sport Endurance de dimensions 29/71-18 à l'avant, et 34/71-18 à l'arrière (soit une bande de roulement plus large à l'arrière qu'à l'avant). Tous les types de gommes seront faciles à identifier grâce à une technologie proposée par Michelin.

En début de saison dernière, en accord avec ses partenaires Michelin avait rendu la stratégie pneumatique de chaque écurie plus visible aux yeux de tous avec l'adoption de différentes couleurs visibles sur les flancs des pneus. « *Nous avons choisi des codes couleur qui sont inversés à ce qu'on peut voir dans d'autres championnats, et notamment la Formule 1* », indique **Pierre Alves**. « *Nous avons adopté un raisonnement logique, basé sur la fenêtre de fonctionnement de nos pneus en fonction de la température de la piste. En effet, un pneu au mélange Soft ne sera pas forcément plus rapide qu'un Medium s'il n'évolue pas dans sa plage optimale d'utilisation. L'apposition d'une couleur sur le flanc des pneus est donc une information essentielle pour mieux comprendre et anticiper les stratégies de course. Afin que chacun puisse se familiariser intuitivement avec ces codes couleur, quoi de plus évident que d'associer le blanc aux températures froides, le rouge aux températures très chaudes et le jaune aux conditions intermédiaires ?* »

Depuis le bord de la piste ou dans les garages, les spectateurs et les compétiteurs pourront observer jusqu'à quatre teintes différentes sur le flanc des pneus :

Gomme Soft : flanc blanc. Cette couleur symbolise le froid, la neige, et c'est donc la gomme la plus tendre qui cadre le mieux pour cet usage.

Gomme Medium : flanc jaune. Entre rouge et blanc, le côté modéré du jaune permet de symboliser la large fenêtre de températures sur laquelle ce mélange fonctionne.

Gomme Hard : flanc rouge. Le rouge fait penser à la chaleur, et lorsque le sol est chaud la gomme la plus appropriée est la plus dure, donc Hard.

Pneu pluie : flanc bleu. Le bleu est considéré comme le code couleur de l'humidité.

Dans les ateliers de l'usine de Cataroux, à Clermont Ferrand, la fabrication de chaque pneu de course demande une heure de travail, dont plus de la moitié est réalisée manuellement. Il s'agit d'une approche artisanale à grande échelle, avec

la rigueur, le soin et la régularité de production qui caractérisent chaque pneumatique de compétition, jusqu'au détail de la couleur apposée sur son flanc.

Le calendrier 2025 décrypté par Pierre Alves

« *Le calendrier 2025 mise sur la stabilité, avec huit courses aux spécificités bien distinctes, mais conservant le même ordre et la même saisonnalité que l'année dernière. Comme en 2024 nous avons dû faire face à plusieurs défis logistiques, notamment en raison du choix d'expédier nos pneus et notre matériel par bateau plutôt que par avion. Cette décision est motivée à la fois par des impératifs économiques et un engagement environnemental très fort de la part de Michelin. Le contexte géopolitique étant similaire à celui de l'an dernier, les navires doivent emprunter des itinéraires détournés, ce qui nous impose d'anticiper encore davantage la production et l'expédition des pneus. Néanmoins, nous abordons avec plus de sérénité les deux premières manches, au Qatar et à Imola (Italie), car nous disposons désormais de données solides grâce aux roulages de la saison passée. Ensuite, le championnat suivra un schéma plus classique avec l'enchaînement des 6 Heures de Spa-Francorchamps (Belgique) et des 24 Heures du Mans, deux épreuves emblématiques où nous avons écrit de belles pages de l'histoire du sport automobile. Puis, direction São Paulo (Brésil), un tracé que nous connaissions déjà, mais dont nous allons devoir apprivoiser la nouvelle surface, qui a été refaite après la course de 2024. Le retour du WEC au Brésil a d'ailleurs été un franc succès, aussi bien en termes de fréquentation que de spectacle en piste. Après cela, nous rejoindrons le COTA (Circuit of The Americas), près Austin (Texas), un circuit exigeant en raison de son revêtement bosselé, mais auquel nous sommes attachés. Enfin, la saison se clôturera avec deux grandes classiques, Fuji (Japon) et Bahreïn, des circuits que nous maîtrisons bien et où nous réalisons régulièrement des tests. Nous avons toutefois noté un décalage de deux semaines pour la manche japonaise, un facteur qui pourrait légèrement influencer les conditions météorologiques. Entre pistes récentes et grandes classiques, avec beaucoup de constructeurs et un nouvel arrivant (Aston Martin), cette saison s'annonce d'ores et déjà comme une compétition de très haut niveau, compétition pour laquelle toutes nos équipes sont très bien préparées. »*

- 21 et 22 février : Prologue du FIA WEC (Qatar, Circuit de Losail)
- 28 février : 1 812 km du Qatar (Circuit de Losail)
- 20 avril : 6 Heures d'Imola (Italie)
- 10 mai : TotalEnergies 6 Heures de Spa-Francorchamps (Belgique)
- 14 et 15 juin : 24 Heures du Mans (France)
- 13 juillet : Rolex 6 Heures de São Paulo (Brésil)
- 7 septembre : Lone Star Le Mans (Circuit of the Americas, Etats-Unis)
- 28 septembre : 6 Heures de Fuji (Japon)
- 8 novembre : Bapco energies 8 Heures de Bahreïn



MOTORSPORT

Les partenaires de Michelin pour la saison 2025 : 8 constructeurs et 18 voitures

Premier manufacturier mondial de pneumatiques, Michelin fournit ses produits pionniers à l'élite du FIA-WEC depuis la création du Championnat du Monde d'Endurance, en 2012. Aujourd'hui Michelin est le fournisseur exclusif de la catégorie reine Hypercar, une situation qui perdurera jusqu'à au moins 2029.

Cette saison Michelin équipera 18 prototypes. Aux côtés des partenaires déjà présents en 2024 (Alpine, BMW, Cadillac, Ferrari, Porsche, Peugeot et Toyota) on note l'arrivée de l'écurie britannique Aston Martin.

- **AF CORSE** : 1 Ferrari 499P
- **ALPINE ENDURANCE TEAM** : 2 Alpine A424
- **ASTON MARTIN THOR TEAM** : 2 Aston Martin Valkyrie
- **BMW M TEAM WRT** : 2 BMW M Hybrid V8
- **CADILLAC HERTZ JOTA TEAM** : 2 Cadillac V-Series.R
- **FERRARI AF CORSE** : 2 Ferrari 499P
- **PEUGEOT TOTALENERGIES** : 2 Peugeot 9X8
- **PORSCHE PENSKE MOTORSPORT** : 2 Porsche 963
- **PROTON COMPETITION** : 1 Porsche 963
- **TOYOTA GAZOO RACING** : 2 Toyota GR010-Hybrid

Michelin finalise la gamme Endurance 2026

Le développement du futur pneumatique MICHELIN Pilot Sport Endurance « slick » 2026 a débuté par une phase numérique intensive, combinant modélisation informatique et simulation avancée. Grâce à sa technologie de « smart data », Michelin conçoit des pneus virtuels capables de reproduire les effets de la température, tant sur les matériaux que sur l'évolution des pressions. Ces algorithmes de simulation, parmi les plus avancés au monde, sont protégés par brevets et cryptage. Ils permettent d'optimiser le développement d'un pneu bien avant sa fabrication et les essais sur piste.

Une fois la conception théorique aboutie, le pneu est d'abord testé sur simulateur par un pilote professionnel, comme s'il était réellement en course. Pendant ce temps, les ingénieurs Michelin collectent les données, à l'instar d'une véritable session sur circuit, mais depuis leur bureau. Cette approche offre un gain de temps considérable, réduit les risques liés aux déplacements et limite l'impact environnemental des essais physiques.

Toutefois, les tests sur piste restent incontournables en fin de processus. « *Nous avons déjà réalisé plusieurs boucles de développement et mené différentes séances d'essais* », explique **Pierre Alves**.



MOTORSPORT

« Il y a un an, nous avons réuni nos partenaires pour une séance d'essai à Portimao (Portugal) avec une voiture par constructeur, mais la météo n'était pas au rendez-vous et peu d'informations ont été collectées. L'été dernier, nous avons poursuivi le travail au Circuit of The Americas (COTA), au Texas et une nouvelle séance sur le circuit de Bahreïn quelques jours après la dernière manche de la saison 2024. Ces essais nous ont permis d'optimiser plusieurs paramètres de manière concomitante, ce qui représente un véritable défi en matière d'ingénierie pneumatique. Nous poursuivons nos essais cette année avec l'objectif de finaliser la nouvelle gamme avant l'été. »

Réduire l'impact sur l'environnement et relever des défis techniques

L'un des objectifs majeurs de Michelin est d'augmenter la part de matériaux renouvelables et recyclés dans la composition du pneu, tout en réduisant son impact environnemental sur l'ensemble de son Cycle de Vie, le tout sans compromis sur la performance. « L'intégration de matériaux renouvelables et recyclés dans les pneumatiques pour le FIA WEC est une fantastique opportunité pour exploiter le potentiel de l'Endurance en tant qu'accélérateur d'innovation pour le progrès de la mobilité quotidienne », indique **Pierre Alves**.

Outre que sur la réduction de l'impact environnemental global du pneu, lors du développement de sa nouvelle gamme Endurance, Michelin relève deux défis techniques de taille : étendre encore plus la longévité des pneus, ainsi qu'améliorer leur capacité à monter rapidement en température. Le « cahiers des charges » est donc particulièrement ambitieux.

Alors que la gamme Endurance 2026 entre dans sa phase finale de développement, Michelin prévoit encore deux sessions d'essais avec ses partenaires d'ici l'été. Ensuite, place à l'industrialisation en vue d'alimenter les premiers tests des prototypes de la saison prochaine, eux aussi en pleine phase de développement.

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.



MOTORSPORT

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