

DOSSIER DE PRESSE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE RALLYES FIA WRC



MICHELIN

MICHELIN, UN ACTEUR CLÉ DU RALLYE



Pascal Couasnon
Directeur de Michelin Motorsport

Notre engagement en FIA-WRC est aujourd'hui ancré dans le paysage du sport automobile international. Il y a tout juste un an, nous célébrions notre 50^{ème} titre de Champion du Monde en WRC à l'occasion du Rallye Monte-Carlo 2017, qui marquait le début de la saison. C'est une nouvelle fois titrés que nous entamons aujourd'hui le championnat 2018, avec toujours la même préoccupation : offrir à nos partenaires un service irréprochable à travers les meilleurs pneus, les plus hautes performances combinées à la plus grande sécurité. En Championnat du Monde des Rallyes, ouvert à tous les manufacturiers, nous avons la satisfaction d'équiper les meilleurs pilotes, qui reconnaissent notre expertise et notre savoir-faire. C'est pour nous une grande fierté et une motivation supplémentaire, qui nous poussent chaque jour à continuer de travailler sans relâche. Notre plus grand souhait est de les satisfaire tout en rendant la vie difficile à nos concurrents, avec respect et humilité.

Nous avons d'ailleurs la même approche dans les nombreux championnats nationaux où nous sommes présents à travers le monde. Nous apportons aux pilotes amateurs des solutions modernes, comme par exemple notre application My Rally Engineer, qui leur permet d'affiner la gestion de leurs pneumatiques en rallye, et qui connaîtra cette année d'importantes évolutions. De leur côté, les Michelin Rally Days, qui sont des journées où les participants peuvent rouler en toute sécurité sur une spéciale avec leur propre voiture tout en bénéficiant des conseils des équipes « usine » WRC de Michelin, nous permettent de tisser des liens très forts avec les pilotes qui roulent en Michelin. Notre présence dans toutes les strates de la discipline démontre la pertinence de notre engagement, notre volonté de servir et d'être au plus proche de chacun. Je souhaite à nos partenaires et à tous les amoureux de sport automobile un très bon championnat FIA-WRC 2018, et de beaux rallyes partout dans le monde.

SOMMAIRE



04 LE PNEUMATIQUE : ÉLÉMENT CLÉ DU RALLYE MONTE-CARLO

07 LES PNEUMATIQUES MICHELIN AU RALLYE MONTE-CARLO 2018

11 WRC2, UNE CATEGORIE DE HAUT NIVEAU

13 L'ORGANISATION MICHELIN AU RALLYE MONTE-CARLO 2018

15 INTERVIEW DE JACQUES MORELLI, MANAGER DE MICHELIN EN FIA-WRC

17 CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES FIA-WRC 2018 : LE CALENDRIER

LE PNEUMATIQUE : ÉLÉMENT CLÉ DU RALLYE MONTE-CARLO





Dans le Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC, le Monte-Carlo constitue l'épreuve où les surfaces sont les plus disparates, et où les pneus jouent le rôle le plus déterminant. Il s'agit également du seul rallye où Michelin apporte quatre références différentes de pneus. Complément idéal du trinôme pilote, co-pilote, voiture, en course, le pneu devient alors l'élément essentiel qui permet de faire la différence selon la stratégie choisie, alors que les conditions météorologiques et l'état des sols joueront un rôle prépondérant.

Une transition réussie

A l'occasion du lancement de la saison 2017, un nouveau règlement technique a été mis en place par la Fédération Internationale de l'Automobile. Bénéficiant dorénavant d'une puissance de 380 à 400 ch –contre 330 ch auparavant– les voitures adoptent également depuis un an un package aérodynamique évolué et un différentiel central piloté.

Ces nouvelles dispositions techniques font que les voitures sont beaucoup plus spectaculaires et performantes, mais génèrent un niveau de contrainte supérieur sur les pneumatiques. Naturellement, les ingénieurs de Michelin Motorsport avaient anticipé cette situation, et les pneumatiques avaient déjà été développés de manière à supporter des forces latérales (en virage) et longitudinales (accélérations, freinages) plus élevées, comme l'a démontré le MICHELIN LTX Force S5, lancé au Mexique en 2017. « *Nous avons procédé à des modifications de la composition de la bande de roulement afin de répondre aux performances toujours plus élevées des voitures de rallye,* indique Jacques Morelli, le manager de Michelin en FIA WRC. *Si on doit comparer le LTX Force S5 (S pour Soft, gomme tendre) à son prédécesseur, nous pouvons alors affirmer qu'il possède la même rapidité de mise en régime, capitale pour bien démarrer les spéciales, mais qu'il offre des performances plus constantes et surtout pendant plus longtemps à haut niveau.*

De ce fait, il affiche un taux d'usure inférieur de 20 % à sollicitations égales. »

Pendant toute la saison dernière, les pneumatiques Michelin ont alors apporté performances, sécurité et longévité à tous les concurrents, le LTX Force S5 devenant le favori des pilotes, lesquels apprécient particulièrement sa polyvalence. Que ce soit sur les terres arides du Mexique, le sable de la Finlande ou la boue du Pays de Galles, il a toujours apporté le meilleur compromis en course. Au cours de la saison, les partenaires de Michelin ont récolté les données indispensables pour nourrir les systèmes informatiques qui les aident dans la prise de décision. Dans cette activité complexe, les ingénieurs de chaque équipe partenaire sont accompagnés par un Conseiller Technique d'Ecurie Michelin.

Le Conseiller Technique d'Ecurie Michelin est incontournable

L'expertise du Conseiller Technique d'Ecurie Michelin (CTE) est fondamentale durant l'ensemble de la saison mais aussi pendant les séances de test. Bien entendu, sur les rallyes, le pilote reste souverain dans ses choix. Mais le CTE est toujours à sa disposition pour lui apporter des conseils avisés sur les pressions, interpréter les usures et l'orienter sur les sélections de gomme, dont il connaît mieux que quiconque les plages de température idéales de fonctionnement. Par conséquent, son rôle apparaît comme très important au Rallye Monte-Carlo, là où les routes peuvent changer de physionomie plusieurs fois dans la même journée, voire dans la même spéciale. Après chaque rallye, de retour à Clermont-Ferrand, les CTE partagent alors leurs données avec les ingénieurs de Michelin, qui les utilisent non seulement à des fins d'amélioration pour le

service compétition, mais aussi dans le cadre de la recherche et du développement des futurs pneus de grande série. Michelin utilise toutes les disciplines dans lesquelles il est engagé comme un laboratoire de tests.

Quoi de neuf au Monte-Carlo 2018 ?

Le parcours du rallye Monte-Carlo 2018 sera légèrement différent de celui de la saison passée, mais les pilotes navigueront à des altitudes similaires. Compte tenu des nombreuses averses de neige des dernières semaines, et du fait que le rallye se déroule une semaine plus tard que l'année dernière, les conditions de route restent incertaines.

Quelques spécificités ponctueront l'édition 2018. L'ES1 (Thoard-Sisteron) ouvrira le bal en soirée. Cette spéciale mythique se déroulera donc dans un sens inhabituel. La seconde spéciale aura lieu également de nuit, alors que les ouvreurs seront passés de jour. Des surprises sont donc à attendre.

Le vendredi, les ES3 et ES7 reprendront une partie des spéciales abandonnées des années précédentes. Les ES4 et ES8 se termineront quant à elles par le col de Saint-Jean, bien connu des pilotes car très utilisé pendant les tests. Enfin, l'ES9 sera totalement nouvelle.

Le samedi sera une journée assez familière pour les concurrents, mais la neige devrait être de la partie dans le Dévoluy. La seconde spéciale du jour passera même par Ancelle, une station de ski actuellement très enneigée. Le dimanche, enfin, ils retrouveront la boucle classique passant par le col de Turini, comme en 2016 et en 2017. La Power Stage reprendra quant à elle une partie de l'itinéraire 2016.



LES PNEUMATIQUES MICHELIN AU RALLYE MONTE-CARLO 2018



MICHELIN ALIGNERA 4 RÉFÉRENCES DE PNEUMATIQUE AU RALLYE MONTE-CARLO 2018, DONT DEUX NOUVEAUTÉS :

POUR LES SOLS SECS :

MICHELIN Pilot Sport S6

(Soft, pour tendre) :

Il remplace le Michelin Pilot Sport S5 apparu en 2016. Le Michelin Pilot Sport S6 (gomme tendre) a été développé pour les épreuves asphaltées les plus difficiles, comme par exemple le Rallye Monte-Carlo ou le Rallye de France-Tour de Corse. Il se distingue de son prédécesseur par une meilleure mise en température au début des spéciales, une plus grande adhérence sur sol mouillé, tout en préservant au meilleur niveau le grip sur sol sec et la longévité. Il a démontré qu'il était capable de supporter des puissances supérieures à celles de la saison passée, et continue cette année d'équiper les partenaires de Michelin en WRC.



MICHELIN Pilot Sport SS6

(Super Soft, pour extra tendre) :

Il remplace quant à lui le Pilot Sport SS5, et convient parfaitement à une utilisation par des températures proches ou inférieures à 0°C. Le MICHELIN Pilot Sport SS6 a été mis au point pour des conditions mixtes neige fondante/ asphalté humide avec 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.

Toutes les écuries partenaires de Michelin ont réalisé des tests comparatifs à l'intersaison, et ont été favorablement impressionnées par le niveau de performance des nouveaux pneumatiques Michelin.

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

POUR LA NEIGE :

MICHELIN Pilot Alpin A41 :

il ressemble en tous points à un pneu hiver conventionnel, avec ses pains de gomme découpés en lamelles et son profil routier. Ce pneu spécifique a été développé sur la base d'éléments techniques recueillis en compétition, en parallèle avec le MICHELIN Pilot Alpin 5 de série, par une équipe conjointe d'ingénieurs de Michelin Motorsport et du Centre de Technologies Michelin de Ladoux. Il est 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 contrôle en courbe et de capacité de freinage très élevée.

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



MICHELIN Pilot Alpin A41 CL :

Si dans les pays nordiques les pneus cloutés sont très courants en hiver, il n'en est pas de même en France où leur utilisation est strictement encadrée. Pour le Monte-Carlo, la FIA a réglementé ses objectifs de protection de la chaussée, et de ce fait, les MICHELIN Pilot Alpin A 41 CL reçoivent « seulement » 200 clous (contre par exemple 384 au Rallye de Suède), lesquels émergent de 2 millimètres des pavés de gomme. Les Pilot Alpin A 41 CL permettent alors aux pilotes de continuer à faire la course et le spectacle sur une route verglacée sans endommager la chaussée. Chaque clou est inséré 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 2018 ?

La quantité de pneus disponibles par pilote est limitée par le règlement. Il y a d'une part le nombre global de pneus mis à disposition, et d'une autre le nombre d'enveloppes que les pilotes auront le droit d'utiliser dans cette dotation. Au Monte-Carlo, ces chiffres sont plus élevés que pour les autres rallyes, compte tenu de la typologie des lieux.

Le nombre total de pneumatiques mis à disposition de chaque pilote WRC au Rallye Monte-Carlo 2017 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)

Parmi cette dotation, chaque pilote aura le droit d'utiliser au maximum **39 pneus au choix pour toute la durée du rallye, plus 4 pour le shakedown.**

WRC2, UNE CATEGORIE DE HAUT NIVEAU





La catégorie WRC2 accueille des voitures de puissance inférieure à deux roues motrices. Comme en WRC, elle est ouverte à plusieurs fournisseurs de pneumatiques. Il s'agit d'une catégorie au niveau très relevé, où s'affrontent les futures pilotes du WRC via des écuries officielles ou privées, et où Michelin a remporté le championnat au cours des quatre dernières saisons. Cette année, de nouvelles voitures, comme par exemple la Volkswagen Polo GTI R5 ou la Citroën C3 R5 seront les grandes animatrices de la catégorie.

A noter que le pilote d'usine Citroën Stéphane Lefebvre fera l'ensemble du championnat au volant d'une Citroën C3 R5 officielle.

Au Rallye Monte-Carlo 2018, les partenaires de Michelin engagés en catégorie WRC2 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 sur 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 du 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 WRC2 au Rallye Monte-Carlo 2017 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 **37 pneus au choix pour toute la durée du rallye, plus 4 pour le shakedown.**

L'ORGANISATION MICHELIN AU RALLYE MONTE-CARLO 2018



**MICHELIN APORTE 2 226 PNEUS AU RALLYE MONTE-CARLO :
1 110 POUR LE WRC, ET 1 116 POUR LE WRC2.**

L'ÉQUIPE MICHELIN PRÉSENTE SUR PLACE SERA COMPOSÉE DE 23 PERSONNES :



PASCAL COUASNON

Directeur de Michelin Motorsport



OLIVIER VIALLE

Directeur marketing de Michelin Motorsport



JACQUES MORELLI

Manager de Michelin en FIA-WRC

4 Conseillers Techniques d'Ecurie

4 Développeurs

2 Coordinateurs

9 Monteurs

1 Attaché de presse

INTERVIEW

JACQUES MORELLI, MANAGER DE MICHELIN EN FIA-WRC





Quel bilan tirez-vous de la saison dernière ?

On découvrait les nouvelles voitures avec plus de puissance, un nouveau package aérodynamique et un différentiel plus évolué. Nous pensions que ça allait être difficile pour nos pneus et, à ce titre, nous avons pris une marge dans le développement. Mais nous avons été plus à l'aise qu'attendu. Comme toujours, nous avons travaillé la polyvalence pour tenter de gagner le maximum de rallye et le championnat. Mais il ne faut pas ignorer qu'en faisant cela, nous laissons la porte ouverte à la concurrence pour viser un rallye en particulier et peut-être le remporter, comme cela a été le cas au Pays de Galles la saison dernière. Mais nous avons remporté les 12 autres, ce qui nous conforte dans notre stratégie.

Quelles sont les nouveautés pneumatiques de la saison ?

Nous lançons deux nouveaux pneumatiques à l'occasion du Rallye Monte-Carlo : les MICHELIN Pilot Sport S6 et Pilot Sport SS6, qui sont des pneus dédiés à l'asphalte. Le Pilot Sport SS6, qui dispose d'une gomme « Super Soft » a d'ailleurs été mis au point uniquement pour le Monte-Carlo, compte tenu des températures extrêmement basses que nous pouvons y rencontrer. Le Pilot Sport S6 sera quant à lui également utilisé au Tour de Corse, en Allemagne ou au Rallye d'Espagne. Les essais que nous avons menés en décembre et en janvier avec nos partenaires ont été concluants, à tel point qu'ils sont tous

impatients de les mettre à l'épreuve en course. Par ailleurs –mais tout n'est pas complètement défini– le règlement pourrait changer en milieu de saison, avec l'arrivée d'une troisième gomme sur les pneus terre. Cette nouvelle disposition nous permettra d'affiner nos choix et de proposer à nos partenaires, qui continueront toutefois de ne disposer que de deux gommes par rallye, des pneus plus proches de leurs attentes en fonction des conditions météorologiques ou des sols. Ce choix de gommes Hard, Medium ou Soft prend tout son sens pour des rallyes atypiques comme le Pays de Galles, la Sardaigne ou encore l'Argentine. Plus qu'une question de performance, c'est une question de cohérence.

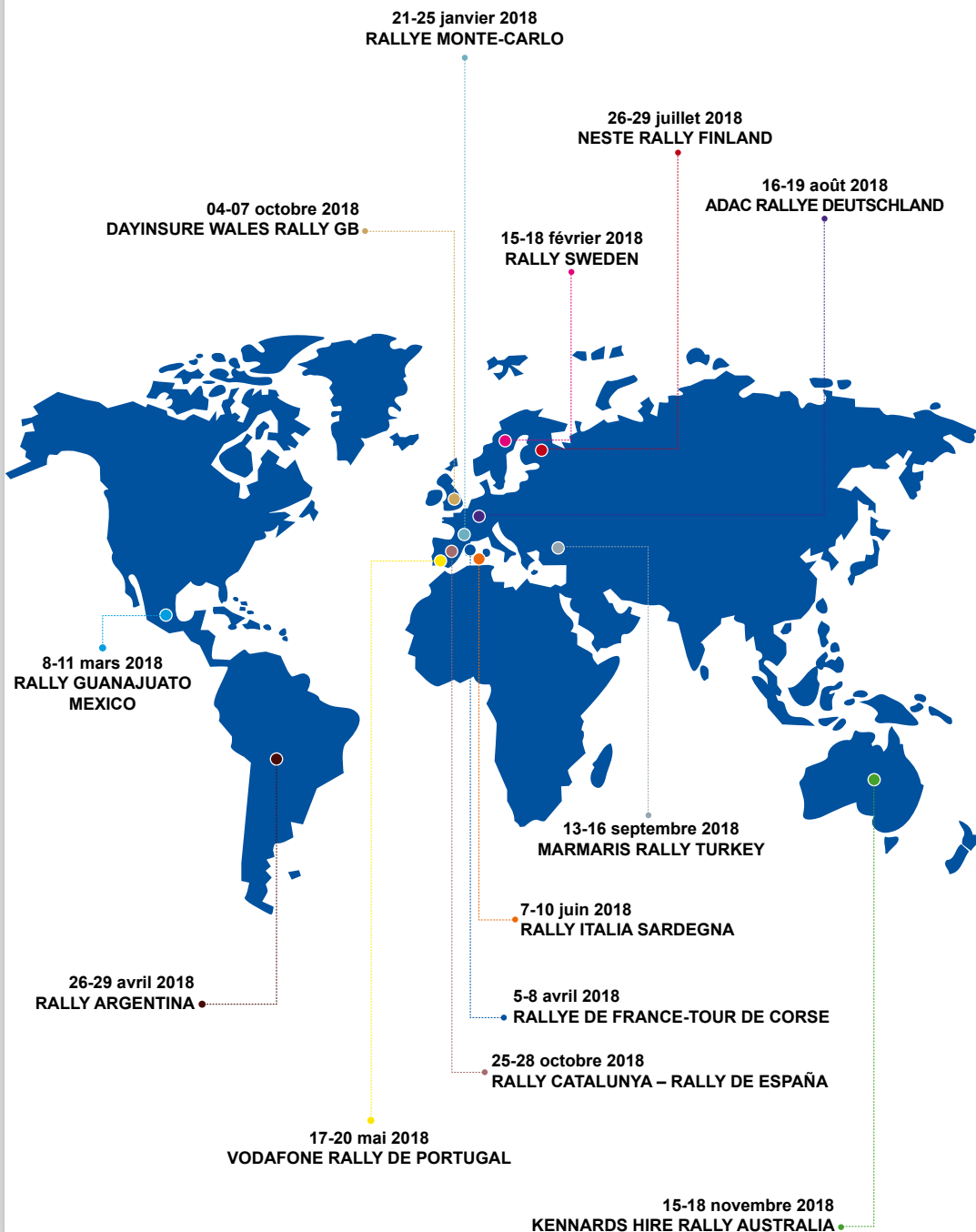
Qu'avez-vous appris de la saison dernière, la première avec les nouvelles voitures, sur le plan technique ?

La puissance majorée des voitures fait qu'elles sont finalement plus faciles à exploiter par les pilotes, et moins agressives que prévu sur les pneus. Nous pensions en revanche que l'aérodynamique générerait plus de contraintes au sol, mais les équipes n'ont pas été trop loin dans le domaine, bien conscientes qu'en rallye on peut facilement perdre une pièce de carrosserie, et qu'il faut que les voitures restent exploitables même sans leurs impressionnants appendices aérodynamiques. Cette première saison nous a donc conforté dans les directions technologiques que nous avons prises, et nous sommes maintenant relativement confiants pour la saison qui s'annonce.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES FIA-WRC 2018 : LE CALENDRIER



LE CALENDRIER 2018 COMPREND CETTE SAISON 13 MANCHES, À L'INSTAR DE LA SAISON PRÉCÉDENTE. LE RALLYE DE POLOGNE (EN JUILLET) EST REMPLACÉ PAR LE RALLYE DE TURQUIE, QUI FAIT SON APPARITION EN SEPTEMBRE.





27 Cours de l'Île Seguin - 92100 Boulogne Billancourt
Alessandro Barlozzi : +33.6.42.23.55.93 - alessandro.barlozzi@michelin.com