



Michelin et Renault Sport regardent l'avenir des compétitions en monoplace, et développent les voitures FR3.5 et FR2.0 sur des pneus de 18" et 17"

En octobre 2014, Michelin et Renault Sport ont annoncé leur partenariat dans le développement de pneus de 18 pouces et 17 pouces pour les monoplaces des Formules Renault 3.5 et 2.0, dans le cadre des World Series by Renault (WSR).

Cette décision fait suite aux tests positifs menés sur le circuit de Jerez, en Espagne, qui ont encouragé les deux partenaires à continuer sur cette voie. Aujourd'hui, après avoir conduit des séances de développement supplémentaires, Renault Sport et Michelin sont arrivés à la conclusion que le remplacement des pneumatiques de 13 pouces sur les FR3.5 et FR2.0 des World Series by Renault par des modèles respectivement de 18 pouces et 17 pouces, est une excellente solution pour offrir une conduite plus agréable aux pilotes. Sur la piste, ils apprécieront en effet une meilleure performance dans les phases transitoires. Un pneu avec un flanc plus bas, permet une conduite avec moins de mouvements de lacet, plus de précision et une meilleure réactivité au volant. Cette évolution représente également un bond en avant pour les opportunités qu'elle offre en terme de transfert de technologie vers les pneus MICHELIN de série.

Depuis son origine, le sport automobile est un laboratoire de développement et de tests des futures technologies, lesquelles sont ensuite utilisées pour la conception des véhicules de grande série. Michelin, qui adhère totalement à cette philosophie, utilise chaque discipline dans laquelle il est engagé pour recueillir des enseignements techniques qui seront utilisés par son département Recherche et Développement, afin d'élaborer des nouveaux pneumatiques toujours plus performants et efficaces.

De leur côté, les World Series by Renault comportent deux championnats destinés à révéler les jeunes espoirs du sport automobile en monoplace, avec les Eurocup Formula Renault 2.0, accessible dès 16 ans, puis les Formula Renault 3.5 Series, pour les meilleurs d'entre eux, qui est une filière de référence pour la formation des futurs pilotes de Formule 1.

Les conclusions apportées par Michelin et Renault Sport concernant ces évolutions dimensionnelles, illustrent bien la philosophie innovante des deux marques, qui dans une stratégie commune de leader sont résolument tournés vers l'avenir.

Les séances de tests ont permis de définir que les dimensions futures seront les suivantes :

	Actuelles	Futures
FR3.5 (Slick Avant)	26/64x13	--> 28/71x18
FR3.5 (Slick Arrière)	32/66x13	--> 33/71x18
FR2.0 (Slick Avant)	20/54x13	--> 20/61x17
FR2.0 (Slick Arrière)	24/57x13	--> 24/64x17

« Techniquement et sportivement, les pneus de 18 pouces et 17 pouces ont tout leur sens. Il est ressorti de ces tests, une conduite plus précise pour les pilotes, et on voit se dégager l'opportunité pour les teams de donner plus d'espace au setting des autos. Leur justesse de réglage va influencer beaucoup plus directement les résultats sur la piste. De plus, ils améliorent l'esthétique des voitures », précise **Philippe Mussati**, Directeur de la Compétition Clients chez Michelin Motorsport.

« Renault Sport et Michelin estiment donc aujourd'hui que ces nouvelles dimensions représentent l'avenir de la compétition en monoplace. Et même si la décision de les introduire sur les World Series by Renault dès la saison 2016 ne sera définitive qu'à la fin du programme de développement, la perspective que Michelin, associé à son partenaire historique Renault Sport, puisse souffler un vent nouveau sur le monde de la monoplace représente pour nous une satisfaction supplémentaire », conclut Philippe Mussati.

Interview avec Pascal Couasnon, Directeur de Michelin Motorsport

« Rouler aujourd'hui en monoplace avec des pneus de 13 pouces appartient au passé. »

Depuis quand et pour quelles raisons souhaitez-vous voir augmenter la dimension des pneus des monoplaces ?

« Nous l'avons proposé pour la première fois en 2010 à la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), lorsqu'il a été question de notre retour en Formule 1. A ce moment là, nous n'avons pas été entendus. La principale raison pour laquelle nous voulons passer à 18 pouces est qu'il s'agit d'une dimension qui nous permet le développement de nouvelles technologies pour les pneus de grande série. Pour nous, le transfert de technologie à partir de pneus de petit diamètre avec flanc épais est impossible, or la compétition joue un rôle important dans le l'accélération du développement des futurs pneumatiques. Nous avons besoin que les pneus de compétition adoptent des formats similaires à ceux de la grande série afin de pouvoir développer de nouvelles technologies. »

Dans ce cas, pourquoi la FIA a-t-elle refusé ?

« La Formule 1 est un spectacle différent, où les voitures ne doivent ressembler en rien à ce qu'on peut voir dans la rue. Mais ce choix représente néanmoins une forme d'immobilisme. Car si la Formule 1 a su se moderniser dans beaucoup de domaines, elle n'est pas un vecteur d'innovation en termes de pneumatiques. Rouler aujourd'hui en monoplace avec des pneus de 13 pouces appartient au passé. »

Outre le transfert de technologie, quels sont les avantages à attendre des pneus slicks de 17 ou 18 pouces ?

« Sans parler de technologie, on peut déjà évoquer le style plus moderne que peuvent apporter des grandes roues à une monoplace. Le gain pour les pilotes se situe quant à lui au niveau des performances, notamment en virage. Sans réglage particulier sur les voitures, les premiers tests que nous avons conduits à l'automne 2014 avec Renault Sport sur le Circuit de Jerez, en Espagne, ont démontré que les voitures sont plus rapides et beaucoup plus agréables à conduire. Cela par le simple fait de remplacer les pneus de 13 pouces par des modèles de 17 ou de 18 pouces. »

Pensez-vous que la FIA va renoncer aux jantes de 13 pouces en Formule 1 ?

« Je crois que l'idée est en train de faire son chemin. Les prochaines décisions en la matière seront prises en fin d'année 2015, avec une entrée en vigueur pour la saison 2017. Et alors que les monoplaces du championnat de Formula E utilisent déjà des pneus de 18 pouces, et que les formules de promotion qui préparent à la Formule 1, comme les World Series by Renault 3.5 et 2.0, auront potentiellement, elles aussi, franchit le cap, il me semble que cela aurait du sens. »

Techniquement, quel serait le principal impact d'un passage à 18 pouces pour les Formule 1 ?

« Un pneu de 13 pouces doté d'un flanc très haut participe à l'amortissement de la voiture. En passant en 18 pouces, avec une hauteur de flanc plus réduite, il faudra très certainement retravailler l'ensemble des suspensions des monoplaces. »



RENAULT SPORT

Si la FIA décide de faire passer les Formule 1 en 18 pouces, est-ce que Michelin y reviendra ?

« Nous étudierons tous les détails du dossier avant de prendre une décision définitive, disons qu'avec des voitures équipées de pneus de 18 pouces, nous serons déjà sur le bon chemin... »