

Championnat du Monde des Rallyes – FIA WRC 2020
Rallye de Suède – Deuxième manche

Les MICHELIN X-Ice North 3 ont résisté aux conditions particulières du Rallye de Suède

Ils n'avaient pas une grande épaisseur de neige ou de glace à se mettre sous les clous, et pourtant les pneumatiques Michelin ont permis aux pilotes du Championnat du Monde des Rallyes FIA-WRC de faire la course en toute sécurité. Mieux, ils leur ont permis de se battre jusqu'au dernier kilomètre de cette épreuve certes amputée d'une partie de sa longueur, mais de haute intensité entre questionnements et conduite à adapter. Alors que les sols ont alterné gravillons et plaques de glace, que les côtés de la piste ne présentaient pas les traditionnels murs de neige sur lesquels les artistes du rallye ont l'habitude d'appuyer leur voiture de course, c'est un rallye riche en rebondissements qui vient de s'achever.

La stratégie pneumatique était en revanche assez simple, puisqu'un seul modèle était autorisé par catégorie : le MICHELIN X-Ice North 3 pour le WRC, et le MICHELIN Ice North NA 01 pour le WRC2. La finesse de la tactique consistait alors à choisir le bon nombre de roues – pour couvrir la distance de spéciales au profil inhabituel.

En effet, alors qu'à cette période de l'année les chemins et routes du centre de la Suède sont recouverts d'une épaisse couche de glace, l'hiver particulièrement doux que connaît actuellement l'Europe n'a pas permis de cocher toutes les cases des composantes clés de cette épreuve atypique. Aussi, aux 19 spéciales de 2019, l'édition 2020 avait été programmée selon un parcours de 11 spéciales représentant un total chronométré de 171,64 km (contre 319,17 km l'an dernier). Au final, le programme a encore été légèrement écourté, et les concurrents n'ont parcouru que 148,55 km à l'épreuve du chrono, au fil de 9 spéciales.

La traditionnelle super spéciale disputée en ouverture de rallye sur l'hippodrome de Karlstad a été la première à faire les frais de ce remodelage, mais le chrono de Finnskogen, en Norvège, qui n'avait plus été programmé depuis 2012 a pu être maintenu. La toute nouvelle Nyckelvattnet, cette fois côté suédois, a également pu être empruntée par les pilotes. Après avoir reproduit le même itinéraire le samedi, les concurrents ont terminé le rallye par une seule spéciale faisant office de Power Stage le dimanche midi.

« *Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette édition du Rallye de Suède a été particulière* » indique **Arnaud Rémy**, Manager des activités rallye de Michelin. « *Entre changements de dernière minute et interrogations diverses des équipages, nous avons eu beaucoup à faire. Nous étions confiants sur la tenue de nos clous dans la bande de roulement, et nous avons eu raison. Car même si les MICHELIN X-Ice North 3 sont avant tout conçus pour rouler sur la glace, les clous ont bien résisté sur les autres surfaces.* »



« Le niveau de performance global a d'ailleurs été très élevé dans toutes les catégories. Les WRC2 ont roulé dans les mêmes temps que les WRC l'année dernière, et certains pilotes privés dont les voitures étaient équipées de pneus Michelin ont battus des pilotes d'usine qui roulaient avec des pneus de la concurrence... En WRC, nous avons également noté un gain d'une seconde au kilomètre, certes grâce au manque de glace, mais surtout parce que les pilotes se sentaient en sécurité avec des nouvelles trajectoires à trouver sur cette surface inhabituelle. »

Une technique de cloutage inédite

Michelin fabrique les pneus X-Ice North 3 et X-Ice North NA01 d'abord dépourvus de clous à Clermont-Ferrand (63) avant de les envoyer à Växjö (Suède), où son partenaire technique de longue date, Däckproffsen, opère la mise en place des clous. L'opération, entièrement manuelle, se fait en trois phases : perçage de la gomme, encollage du trou et pose du clou. Composés d'acier et de tungstène, les 384 clous insérés dans la bande de roulement de chacun des pneus affichent une longueur de 20 mm, dont 6,5 mm émergent des pavés de gomme. Il faut environ 45 minutes pour clouter un pneu, et chaque concurrent avait le droit d'en utiliser 28 pneus en catégorie WRC, et 26 en WRC2 (plus 4 enveloppes pour le shakedown).

Le MICHELIN X-Ice North NA01 pour les catégories WRC2 et WRC3

L'antichambre du WRC va à nouveau bénéficier du nouveau pneu mis en service l'an dernier à l'occasion du rallye de Suède : le MICHELIN X-Ice North NA01.

Ce pneumatique, qui a demandé de longs mois de développement, a été étudié spécifiquement pour les voitures de ces deux catégories afin d'apporter aux compétiteurs des performances rehaussées sur chaussée glacée ou enneigée. Ainsi, en comparaison des pneus dédiés aux WRC, les MICHELIN X-Ice North NA01 bénéficient d'une autre architecture et d'un cloutage spécifique, mais toujours le même nombre de clous (384).

Le Rallye de Suède 2020 a été remporté par Elfyn Evans et Scott Martin, sur Toyota Yaris WRC, devant Ott Tänak et Martin Järveoja, sur Hyundai i20 Coupe WRC. La troisième marche du podium est occupée par le duo Rovander/Halttunen, sur une autre Toyota Yaris WRC. Toutes ces voitures sont équipées de pneus Michelin.

En WRC2, c'est le duo finlandais Huttunen/Lukka qui remporte l'épreuve à bord de leur Hyundai i20 R5, devant un autre équipage finlandais, Lindholm/Korhonen, sur Skoda Fabia R5 Evo. La troisième place revient à la paire norvégienne Østberg/Eriksen, sur Citroën C3 R5. Là encore, ces trois voitures sont équipées de pneumatiques du manufacturier clermontois.

La prochaine manche du Championnat du Monde FIA-WRC aura lieu du 12 au 15 mars dans la région de León, au Mexique.

