



DOSSIER DE PRESSE

MOTORSPORT

Boulogne-Billancourt – 29 avril 2021

Michelin en Championnat du Monde **D'ENDURANCE FIA-WEC** *Saison 2021*

- Michelin entame sa neuvième saison consécutive en FIA-WEC
- Le manufacturier français lance des nouvelles gammes de pneumatiques développées à 100 % de manière virtuelle pour la catégorie Le Mans Hypercar
- Michelin saisit de nouvelles opportunités de démontrer son caractère pionnier tout en préservant la longévité et les performances durables de ses pneus, quel que soit leur niveau d'usure, sur sols sec ou humide

Michelin est fidèle au Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC depuis sa création, en 2012. Pour la saison 2021, celui-ci intègre la nouvelle catégorie Le Mans Hypercar, qui met en scène des voitures développées selon un règlement technique spécifique. Les ingénieurs de Michelin Motorsport ont travaillé d'arrache-pied afin de mettre au point des nouvelles gammes de pneumatiques correspondant aux attentes des constructeurs et des organisateurs du championnat.

Michelin saisit ainsi l'opportunité de continuer à démontrer qu'il fournit à ses partenaires des pneumatiques offrant la meilleure longévité, avec un niveau de performances identique depuis le début de la course jusqu'à la ligne d'arrivée. Le Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC représente une parfaite opportunité pour mettre en exergue les qualités des différentes gammes « Endurance » de Michelin, lesquelles ont fait l'objet de nouvelles méthodes de développement, uniquement sur ordinateur et sur simulateur.

Le WEC, source d'innovation technologique

Le Championnat du Monde d'Endurance permet à Michelin d'innover en matière de conception, mais aussi de travailler sur ses futures technologies. D'une manière générale, le manufacturier français utilise les sports mécaniques, sur deux ou quatre roues, comme un laboratoire de test « grandeur nature » de ses procédés en cours de développement. Le Championnat du Monde d'Endurance représente alors la meilleure opportunité pour mettre à l'épreuve des formulations visant à améliorer la longévité et la préservation des performances-clés des pneumatiques au fil de leur usure.

En fonction des résultats obtenus, ces techniques éprouvées peuvent ensuite être éventuellement utilisées dans la mise au point des pneus destinés aux véhicules de grande série. Chacun des critères clés d'un pneumatique peut ainsi être exploré dans des conditions extrêmes, permettant l'acquisition de données qui viendront alimenter les laboratoires du département Recherche et Développement de manufacturier tricolore. C'est ainsi que Michelin construit le pont technologique entre la course et la série, de la piste à la route.



MOTORSPORT

Le pilote égal de l'automobiliste

Selon Michelin, rien ne justifie que les performances demandées par les pilotes ne puissent être exigées par tous. Les automobilistes doivent eux aussi pouvoir bénéficier de pneumatiques offrant les mêmes caractéristiques et le même niveau **de sécurité tout au long de leur durée de vie, indépendamment de leur taux d'usure** ou de la météo.

Lors d'une course d'Endurance comme sur la route, les enjeux de performance et de sécurité sont les mêmes. La tenue de route, les distances de freinage, la résistance à l'aquaplaning, la stabilité dans les situations d'urgence sont autant de critères dont Michelin assure la continuité tout au long de la durée de vie de ses pneumatiques.

Des caractéristiques qui se traduisent en course par un véritable avantage, les **pilotes pouvant continuer de se livrer bataille sans s'interroger sur la tenue de leurs gommes dans le temps.** Michelin ouvre à ses partenaires les portes d'une stratégie affinée, plus proche de la victoire grâce au potentiel de multiplication des relais. Ainsi, ils peuvent gagner du temps lors des arrêts au stand, mais aussi maintenir la voiture en piste plus longtemps.

De leur côté, les automobilistes peuvent quant à eux profiter de pneus « frais » pendant plus longtemps, et réaliser des économies en repoussant la date de leur **remplacement.** Ils sont en mesure d'exploiter la bande de roulement jusqu'au témoin d'usure, avec un niveau de sécurité optimal. Ils n'ont pas besoin d'anticiper le remplacement des pneumatiques de leur voiture pour cause de perte de performance, comme cela est souvent constaté en Europe ou ailleurs.

L'endurance est bonne pour l'environnement

Les pneumatiques qui maintiennent leurs performances au fil de l'usure sont en mesure d'offrir une meilleure couverture kilométrique. D'un autre côté, au cœur du Championnat du Monde FIA-WEC, de façon réglementaire, la recherche de réduction des coûts a également eu une influence sur le nombre de pneus autorisés sur les événements.

C'est donc aussi grâce aux progrès réalisés sur la technologie des pneus de compétition que le nombre de pneus autorisés en course a pu être ajusté. La convergence de ces éléments permet à Michelin de réduire le nombre de pneus à fabriquer, ce qui veut dire moins de matières premières à approvisionner, mais aussi **moins d'énergie consacrée à la production.** Sur les courses, le fait d'avoir moins de pneus à transporter réduit également l'empreinte carbone liée à l'organisation logistique. En fin de vie, il est également intéressant de considérer que la filière de recyclage est allégée, le nombre de carcasses à valoriser ayant été abaissé.



MOTORSPORT

Une expertise reconnue

La manière dont un pneu se comporte tout au long de sa vie est une question de savoir-faire, un choix de conception déterminé par son fabricant. Cela demande une réelle expertise sur les matériaux, la façon de les mélanger, mais aussi sur la construction de la structure interne du pneu, qui est déterminante pour les performances comme pour l'usure. Cela demande des investigations très poussées au sein du département Recherche et Développement, mais aussi des investissements très importants de la part du manufacturier, que ce soit dans les hommes, les matériaux, le matériel de laboratoire ou les machines-outils.

C'est en concevant des pneus qui offrent des performances qui durent que Michelin permet aux plus grands champions de s'exprimer en piste, mais aussi aux automobilistes d'assurer leur sécurité dans le temps, tout en abaissant leur budget. Au final, cette chaîne de valeur réduit l'impact de leurs déplacements sur l'environnement.

Pour toutes ces raisons, mais aussi pour l'amour de la compétition, la passion, la notion d'engagement et le dépassement de soi, Michelin est plus que jamais présent dans le Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC.

People, Profit, Planet : la stratégie « Tout Durable » de Michelin

Le groupe Michelin vient de dévoiler mondialement sa stratégie de long terme, articulée sur sa vision « Tout Durable ». Le plan d'action et de croissance présenté publiquement concerne l'ensemble des aspects actuels et futurs de l'entreprise, dans le but de lui assurer un meilleur avenir, ainsi qu'à ses collaborateurs. La nouvelle stratégie de Michelin se déroule sur trois axes extrêmement forts qui constituent la vision « Tout Durable » : People (les personnes), Profit (le résultat économique), Planet (notre planète).

People : Michelin a toujours placé les personnes au centre de ses préoccupations. Au cœur d'une situation sanitaire difficile, l'entreprise a mis en place des protocoles permettant de protéger ses salariés dès le début de la crise sanitaire Covid-19. L'adhésion des femmes et des hommes de Michelin aux décisions fortes, justes et partagées prises par la Direction du Groupe est très élevée, comme le démontre un taux d'engagement d'ores et déjà supérieur à 83%. Mais Michelin souhaite aller encore plus loin et souhaite atteindre un taux d'engagement de ses salariés supérieur à 85%, avec un taux de féminisation de l'encadrement à hauteur de 35%. Par ailleurs, Michelin est et veut rester une référence mondiale de la sécurité au travail avec un indice TCIR (Total Case Incident Rate), soit un taux d'incident, inférieur à 0,5 % .



MOTORSPORT

Profit : Michelin souhaite inscrire le Groupe dans une croissance soutenue, avec une progression moyenne de ses ventes annuelles de 5% entre 2023 et 2030. Michelin compte également réaliser de 20% à 30% de ses ventes dans des activités autres que le pneumatique. Il s'agit également de créer de la valeur pour l'ensemble du Groupe au travers d'offres dédiés aux flottes publiques et privées.

Enfin, Michelin continuera de créer de la croissance externe sur des marchés aujourd'hui très porteurs tels que des produits composites, ou l'impression 3D de métal.

Planet : Michelin va réduire fortement ses émissions de CO2 aussi bien sur la partie production que les transports, avec l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Michelin souhaite également augmenter fortement le taux de matériaux durables intégrés dans la composition de ses pneumatiques. L'objectif est d'atteindre 40% en 2030, et 100% en 2050.

La vision "Tout Durable" de Michelin est le prisme à travers lequel l'entreprise regarde l'ensemble de ses activités, et qui se trouve aujourd'hui au centre de sa stratégie de croissance. La compétition, sur deux ou quatre roues, s'inscrit naturellement dans cette démarche globale.

La saison 2021 du Championnat du Monde FIA-WEC

Le contexte sanitaire actuel a demandé beaucoup d'agilité, et la capacité d'adaptation dont ont fait preuve les organisateurs et les écuries montre la détermination de tous dans cette formidable aventure. En attendant que la crise sanitaire soit totalement maîtrisée, le Championnat du Monde FIA-WEC a réussi à inscrire à son calendrier six rendez-vous, incluant les 24 Heures du Mans. Ces dernières ont dû être reportées de juin à août (voir calendrier), espérant de cette manière pouvoir accueillir du public. Mais le début de saison, programmé le 1er mai sur le Toboggan des Ardennes, le fameux circuit de Spa-Francorchamps (Belgique), se tiendra à huit clos.

Michelin est totalement solidaire des décisions prises par les organisateurs, qui a été de d'abord organiser des courses en Europe avant d'entamer un programme intercontinental.

« Michelin a mis en place très tôt, dès mars 2020, des mesures sanitaires très strictes et très bien pensées pour l'ensemble de son personnel », indique Pierre Alvès, le manager de Michelin en FIA-WEC. « Des méthodes harmonisées, mais adaptées pour ceux qui ont la nécessité de se rendre sur les événements de sport automobile. Avant chaque course, nous étudions les lieux, les protocoles FIA, et nous nous adaptons afin de conduire au mieux notre mission. Nos Conseillers Techniques d'Ecurie, qui sont très importants pour nos partenaires avant comme pendant la course, sont alors intégrés dans leur bulle sanitaire et vivent avec eux plutôt qu'avec nous. »



MOTORSPORT

« Michelin a sa propre bulle avec ses équipes sur place, mais les personnes en contact avec les écuries, que nous limitons à une seule personne par partenaire, intègre l'écurie pour laquelle elle travaille tout au long de la semaine de course. Auparavant, nous nous retrouvions à n'importe quel moment, entre les séances d'essais ou pendant la course. Une fois la journée de travail terminée, nous nous déplaçons tous ensemble pour rejoindre l'hôtel, où nous pouvions continuer d'échanger. Comme tout cela n'est plus possible, nous avons alors instauré des débriefings en visioconférence, ce qui nous permet de maintenir le même niveau de service auprès des écuries partenaires, tout en limitant au maximum les risques sanitaires. »

Les pneumatiques MICHELIN Pilot Sport pour le Championnat du Monde FIA-WEC 2021

La grande nouveauté de cette saison, c'est l'arrivée de la catégorie reine de la discipline, Le Mans Hypercar, qui remplace la LM P1. Elle mettra en scène des voitures répondant à un règlement technique totalement repensé. Les nouvelles voitures de la catégorie LMH sont entièrement développées par les constructeurs engagés. Michelin a été choisi par la FIA et l'ACO, devenant ainsi le fabricant unique de cette série d'exception. Pour cette première année, trois constructeurs ont déjà répondu à l'appel. Un chiffre qui sera orienté à la hausse en 2022, puis en 2023, année de la célébration du centenaire de la plus grande course d'Endurance au monde, les 24 Heures du Mans, point d'orgue du Championnat du Monde FIA-WEC.

Pour la catégorie Le Mans Hypercar, Michelin a mis au point une nouvelle gamme de pneus adaptée à la technologie, au poids et aux performances de ces nouveaux prototypes. Ces pneus seront faciles à identifier, grâce à un nouveau design de flanc qui intégrera non seulement le bleu et le jaune de Michelin, mais aussi une partie sur fond blanc avec un drapeau à damiers.

« Le développement de ces nouveaux pneus a représenté un sacré challenge pour nous », indique **Pierre Alves**, manager de Michelin en FIA- WEC. « Nous avons dû aller vite et travailler sans voiture physique, uniquement avec des logiciels de simulation, en coopération avec les constructeurs. Les voitures de la catégorie Hypercar sont très différentes, techniquement, des LM P1 que nous avons connu jusqu'ici. Elles sont d'abord plus lourdes, mais aussi moins puissantes. Toutefois, leur puissance purement thermique est plus élevée, alors que dans le cas d'une hybridation le côté électrique est moins présent qu'auparavant. Mais bien qu'elles soient plus lourdes, elles sont aussi rapides en pointe. Par ailleurs, elles bénéficient d'un kit aérodynamique moins complexe, unique pour la saison (contre deux auparavant). Ce choix conduit à un compromis qui donne plus d'appui sur les circuits rapides, mais moins d'appui sur les tracés plus lents. Au final, cela génère davantage de contraintes sur les pneus, et un phénomène d'usure plus marqué. Autant de contraintes qu'il a fallu intégrer, et que nous avons réussi à appréhender. »



MOTORSPORT

Une conception 100 % virtuelle

Les développements numériques et les simulations conduits par les ingénieurs de **Michelin Motorsport, ont permis de mettre rapidement au jour d'excellents résultats.** Les premiers roulages, avec les écuries partenaires, ont alors simplement servi de phase finale de validation, démontrant que les nouveaux pneus, développés grâce à la puissance numérique de Michelin, répondaient largement aux attentes. Plusieurs **séries de test grandeur nature ont toutefois été menées à l'initiative des partenaires,** et notamment des simulations de course de 30 heures sur le circuit du Castellet (83, France) afin de pousser les gommes dans leurs derniers retranchements. « Nous avons eu la chance que la météo soit mauvaise », continue **Pierre Alves.** « Le fait que le temps soit humide et froid a permis de valider dans des circonstances extrêmes le travail réalisé en interne. Nous sommes prêts pour la saison ! »

La nouvelle gamme Le Mans Hypercar est la première à avoir été conçue entièrement sur simulateur, avec et sans pilote et **en l'absence de véhicule, physique ou de manière conceptuelle.** Grâce à la puissance des systèmes de développement et de **simulation de Michelin, ainsi qu'à l'expertise de ses ingénieurs, cette nouvelle gamme** a pu être dessinée rapidement, avec des travaux qui ont été tout de suite orientés **vers la bonne direction. Ce travail est d'autant plus remarquable que les dimensions** dédiées à la catégorie Le Mans Hypercar sont toutes les deux nouvelles. Michelin est **ainsi passé d'une approche itérative mariant** expérience, simulation, machines et tests de véhicules en piste, à une démarche de conception 100 % virtuelle.

Michelin est un pionnier dans ce domaine, et travaille à mettre sur pieds les bons **processus afin d'étendre ces pratiques aujourd'hui réservées** à la compétition vers le monde de la grande série. Et bien que les voitures engagées en Le Mans Hypercar présentent des technologies différentes, les différents constructeurs ont bénéficié du même savoir-faire, du même engagement, pour obtenir au final un même niveau de satisfaction.

Même si les pneus de la catégorie Le Mans Hypercar sont 100% nouveaux, trois gommes « Soft, Medium, Hard » seront proposées aux partenaires de Michelin comme lors de la saison précédente. Cette classification très explicite permet une meilleure appréhension des stratégies de course, tout en gardant la notion de « fenêtre de température de fonctionnement ». Cette nomenclature facilite également les échanges entre les ingénieurs, mais aussi au sein des écuries.

Des nouveaux pneus pluie

Outre les pneus slicks, les partenaires de Michelin auront à leur disposition une nouvelle gamme de pneus pluie, avec des gommes à la composition évoluée et une polyvalence encore améliorée. Il est alors important de noter que le pneu hybride de Michelin, qui a été une grande innovation et qui permettait de rouler en slick sur des **sols modestement humides ou séchants, n'est plus proposé.**



MOTORSPORT

Il disparaît au profit de deux nouvelles gommes, suite à une évolution réglementaire. Ainsi les nouveaux pneus DRYING WET couvrent une large plage de températures **sur des sols allant d'humide à séchant. Si la pluie s'intensifie et que la piste venait à être recouverte d'une pellicule d'eau qui s'épaissit, les concurrents pourront alors passer sur des pneus FULL WET, avec une gomme adaptée.** Ces deux bandes de roulement ont été conçues pour couvrir toutes les situations que rencontreront **potentiellement les pilotes du championnat, qu'il s'agisse de courses européennes ou intercontinentales.** Le nombre de gomme pluie est limité par deux, selon le nouveau règlement.

En Le Mans GTE Pro et GTE Am, la situation sanitaire et la recherche de diminution des coûts ont amené, par règlement et non selon la décision de Michelin, à reconduire la gamme de pneumatiques de la saison précédente.

Ce principe de cran de gommes –Soft, Medium, Hard en slick, et DRYING WET et FULLWET en pneus pluie-, sera le même pour toutes les catégories.

Plusieurs choix de dimensions

Dans la catégorie Le Mans Hypercar, seules les Toyota GR010 Hybrid chausseront des pneus de dimension **31/71-18 à l'avant comme à l'arrière. Les autres voitures de la même catégorie ont quant à elles opté pour des montes asymétriques, nouvelles dans le monde de l'Endurance : 29/71-18 à l'avant, et 34/71-18 à l'arrière. Cette différence s'explique par les écarts de répartition des masses entre avant et arrière, suivant la technologie embarquée, les Toyota GR010 Hybrid étant les seules à faire appel à un système électrifié, complémentaire de son bloc thermique.**

Nombre de pneus autorisés par course

Les catégories Le Mans Hypercar et GTE Pro ont le droit d'utiliser 12 pneus pour les essais, 18 pour les courses de 6 heures, et 26 pour les épreuves de 8 heures. Des chiffres qui passent respectivement à 16, 26 et 34 en GTE Am.

« Pour cette première année en Le Mans Hypercar, nous avons recherché la meilleure synthèse entre sécurité et performance optimale pour chaque véhicule », indique **Pierre Alves. Mais nos travaux d'investigation vont continuer à la lumière des datas que nous allons pouvoir emmagasiner grâce à cette première saison, avec ces voitures de nouvelle génération. Nous pourrons ensuite affiner les directions que nous donnerons à nos axes de développement, afin d'introduire au plus vite des innovations technologiques importantes. L'arrivée de la catégorie Le Mans Hypercar est pour nous une étape majeure, mais aussi le point de départ d'un développement programmé sur plusieurs années. Bien que nous soyons fabricant unique de la catégorie, nous ferons évoluer notre gamme dès 2022, pour apporter toujours plus de satisfaction à nos partenaires, et alimenter notre Département Recherche et Développement, dans le cadre de la mise au point de nouvelles technologies à destination des pneus de grande série.**



MOTORSPORT

Les équipes partenaires de Michelin

Catégorie Le Mans Hypercar

Michelin équipe l'ensemble des voitures engagées, qui sont au nombre de cinq pour la première saison de cette nouvelle catégorie :

Toyota Gazoo Racing

Le constructeur japonais abandonne les appellations « TS » pour « GR » (Gazoo Racing). La première voiture engagée, la GR010 Hybrid, bénéficie des tous derniers développements effectués dans le cadre du nouveau règlement. Toyota alignera deux voitures tout au long de la saison.

Toyota GR010 Hybrid n° 7 : Mike Conway, Kamui Kobayashi, José María López

Toyota GR010 Hybrid n° 8 : Sébastien Buemi, Brendon Hartley, Kazuki Nakajima

Glickenhaus

La 007 se passe de système hybride et fait appel à un tout nouveau moteur V8 biturbo. Elle est l'œuvre des équipes du producteur et réalisateur américain James Glickenhaus, qui s'intéresse également aux voitures à hydrogène.

Glickenhaus 007 : Romain Dumas, Olivier Pla, Pipo Derani

Glickenhaus 007 : Ryan Briscoe, Gustavo Menezes, Richard Westbrook

Alpine Elf Matmut

Avec l'A480, Alpine met à la piste une voiture qui se bonifie depuis son entrée, en 2018 dans le championnat LM P1 non-hybride, avec l'écurie Rebellion. Il s'agit d'une voiture fiable et éprouvée.

Alpine A480 n° 36 : Nicolas Lapierre, André Negrão, Mathieu Vaxivière

Des performances nivelées

Afin de mettre sur un pied d'égalité des voitures à la technologie différente, et de leur permettre de courir dans la même catégorie, le règlement permet l'instauration d'une balance de performance (BoP) qui sera mise en place dès le début du championnat.

Catégories Le Mans GTE Pro et GTE Am

Dans ces catégories de niveau très relevé, Michelin équipera 5 voitures en Le Mans GTE Pro, et 13 en Le Mans GTE Am.



MOTORSPORT

GTE Pro

Les meilleurs pilotes **de GT s'affrontent sur des machines affûtées, qui profitent de pneus spécialement développés à leur attention.**

Ferrari AF Corse

Déjà titré à cinq reprises dans la catégorie, présent depuis 2012, le début du championnat FIA-WEC, le constructeur italien engagera pour toute la saison 2 Ferrari 488 GTE EVO. Les équipages sont repris à 100 % de la saison précédente, où chacun tentera de décrocher un volant pour la catégorie Hypercar, où Ferrari arrivera en 2022.

Ferrari 488 GTE EVO n° 51 : James Calado, Alessandro Pier Guidi

Ferrari 488 GTE EVO n° 52 : Miguel Molina, Daniel Serra, Davide Rigon

Porsche GT Team

Au cours de son histoire, la marque germanique a remporté de nombreuses victoires en Endurance. Elle détient même le record aux 24 Heures du Mans, avec 108 victoires **de classe. Elle tentera d'allonger cette liste avec deux 911 RSR-19.**

Porsche 911 RSR-19 n° 91 : Gianmaria Bruni, Richard Lietz, Fred Makowiecki

Porsche 911 RSR-19 n° 92 : Kevin Estre, Neel Jani, Michael Christensen

Corvette Racing

Pour le moment, le constructeur américain a confirmé sa présence à Spa et aux 24 Heures du Mans, avec une Corvette C8.R dans les Ardennes belges, et deux dans la Sarthe, **au mois d'août.**

Corvette C8.R n° 63 : Antonio Garcia, Oliver Gavin

GTE Am

Dans cette catégorie « Amateurs », tremplin pour une carrière professionnelle en GT, on retrouve cinq Ferrari 488 GTE EVO, cinq Porsche 911 RSR 19, et trois Aston Martin Vantage AMR.

Aston Martin Vantage AMR (TF Sport) n° 33 : Ben Keating, Dylan Pereira, Felipe Braga

Aston Martin Vantage AMR (Aston Martin Racing) n° 98 : Paul Dalla Lana, autres pilotes à confirmer

Aston Martin Vantage AMR (D'Station Racing) n°777 : Satoshi Hoshino, Tomonobu Fujii, Andrew Watson

Ferrari 488 GTE EVO (Cetilar Racing) n° 47 : Roberto Lacorte, autres pilotes à confirmer

Ferrari 488 GTE EVO (AF Corse) n° 54 : Thomas Flohr, Francesco Castellacci, Giancarlo Fisichella



MOTORSPORT

Ferrari 488 GTE EVO (Iron Lynx) n° 60 : Claudio Schiavoni, Andrea Piccini, Matteo Cressoni

Ferrari 488 GTE EVO (AF Corse) n° 83 : François Perrodo, Nicklas Nielsen, Alessio Rovera

Ferrari 488 GTE EVO (Iron Lynx) n° 85 : Rahel Frey, Manuela Gostner, Michelle Gattling

Porsche 911 RSR-19 (Team Project 1) n° 46 : Dennis Olsen, autres pilotes à confirmer

Porsche 911 RSR-19 (Team Project 1) n° 56 : Egidio Perfetti, Matteo Cairoli

Porsche 911 RSR-19 (Dempsey Proton Racing) n° 77 : Christian Reid, Jaxon Evans, Matt Campbell

Porsche 911 RSR-19 (GR Racing) n° 86 : Michael Wainwright, Benjamin Barker, Tom Ganble

Porsche 911 RSR-19 (Dempsey Proton Racing) n° 88 : Julien Andlauer, autres pilotes à confirmer

Calendrier du Championnat du Monde FIA-WEC 2021

Etabli dans un contexte sanitaire particulier, le programme des courses a été astucieusement défini, avec des manches européennes en début de saison, puis deux courses intercontinentales en septembre et en novembre.

1er mai 2021 : Total 6 Heures de Spa-Francorchamps (Belgique)

13 juin 2021 : 8 Heures de Portimão (Portugal)

18 juillet 2021 : 6 Heures de Monza (Italie)

21 et 22 août 2021 : 24 Heures du Mans (France)

26 septembre 2021 : 6 Heures de Fuji (Japon)

20 novembre 2021 : 8 Heures de Bahreïn

MissionH24 : Michelin investit dans la compétition du futur avec l'hydrogène

Sur la route comme en sport automobile, **l'hydrogène est aujourd'hui au cœur de toutes les attentions**. Carburant permettant à une voiture électrique de profiter **d'une grande autonomie tout en se rechargeant aussi vite qu'un véhicule thermique**, il intéresse particulièrement Michelin. A ce titre le Groupe français a créé en novembre 2019 une **co-entreprise avec Faurecia, l'un des leaders technologiques de l'industrie automobile**.

Ensemble, ils ont donné naissance à Symbio, un équipementier de nouvelle génération, qui conçoit des kits de piles à hydrogène qui peuvent être intégrés dans plusieurs catégories de véhicules (utilitaires, bus, poids lourds), lesquels sont associés à un bouquet de services.



MOTORSPORT

MissionH24 est un projet qui a quant à lui été lancé en septembre 2018. Il a été initié par l'Automobile Club de l'Ouest, organisateur du Championnat du Monde FIA-WEC et donc des 24 heures du Mans, mais aussi GreenGT, entreprise pionnière dans la mobilité électrique-hydrogène de forte puissance.

L'objectif de MissionH24 est de préparer l'arrivée des premiers prototypes à l'hydrogène, prévue à l'occasion des 24 Heures du Mans 2024. Dans ce cadre, GreenGT a développé la première voiture de course au monde de type « Le Mans Prototype » (LMP), équipée d'une pile à combustible (motorisation électrique à hydrogène).

La gestion de cette voiture, la LMPH2G, a été confiée à une équipe de course, H24Racing, dont la mission est de parfaire les performances de la voiture lors de séances d'essais sur circuit, et de participer à des week-ends de compétition dans le cadre de la Michelin Le Mans Cup, une série internationale organisée par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO).

Michelin plus que jamais dans la course

Suite à la signature d'un accord avec l'ACO, Michelin est aujourd'hui le partenaire de référence de MissionH24. Grâce à cette collaboration, le groupe Michelin s'implique désormais directement dans la motorisation des voitures de course par le biais de Symbio, tout en continuant à être le fournisseur exclusif de pneumatiques de l'écurie H24Racing.

En plus d'être un spécialiste de l'hydrogène, Symbio connaît également les enjeux liés à la compétition automobile. En fournissant la pile à combustible à hydrogène de forte puissance pour la voiture LMPH2G, Michelin apporte à MissionH24 l'ensemble de son expertise en systèmes à hydrogène pour la mobilité, mais aussi de pneumatiques.

Afin que la compétition automobile puisse pleinement remplir son rôle de laboratoire pour la mobilité, Michelin et Symbio partagent l'expertise dont ils disposent dans leurs domaines respectifs avec les instances du sport automobile.

A ce titre, Michelin et Symbio travaillent d'ores et déjà avec l'ACO sur le règlement qui permettra aux voitures à hydrogène de disputer les 24 Heures du Mans dès 2024, au sein d'une catégorie qui leur sera réservée.

Fort de toutes ces expériences, le Groupe Michelin, au travers de Symbio, disposera d'un avantage compétitif dans son secteur d'activité, et pourra s'affirmer comme un acteur majeur de la mobilité hydrogène au cours des prochaines années.

Michelin a pour ambition d'améliorer durablement la mobilité de ses clients. Leader dans le secteur de la mobilité, Michelin conçoit, fabrique et distribue les pneumatiques les plus adaptés à leurs besoins et à leurs usages ainsi que des services et des solutions pour améliorer l'efficacité des transports. Michelin propose également des offres qui font vivre à ses clients des moments uniques au cours de leurs voyages et de leurs déplacements.



MOTORSPORT

Michelin développe aussi des matériaux de haute technologie destinés à de nombreux domaines. Basé à Clermont-Ferrand, Michelin est présent dans 170 pays, emploie 123 600 personnes et exploite 71 usines de pneumatiques qui, ensemble, ont produit environ 170 millions de pneus en 2020. (www.michelin.com).

SERVICE DE PRESSE DU GROUPE MICHELIN

+33 (0) 1 45 66 22 22

7J/7J

www.michelin.com

 [@MichelinPress](https://twitter.com/MichelinPress)

27 cours de l'île Seguin, 92100 Boulogne-Billancourt