

MICHELIN

DOSSIER DE PRENSA MotoGP

2016



BIENVENIDO

El retorno de Michelin es incontestablemente la gran novedad de MotoGP para la temporada de 2016. Con el paso de neumáticos de 16,5 a 17 pulgadas, previsto por el nuevo reglamento técnico, los equipos y pilotos deberán adaptarse a la nueva monta, al mismo tiempo que aprenden a conocer y explotar las evoluciones técnicas de sus motos. La cooperación entre todos los actores de la disciplina durante el programa de pruebas Michelin, a lo largo de 2015, es el elemento crucial para que todo el mundo pueda estar preparado para la nueva temporada.

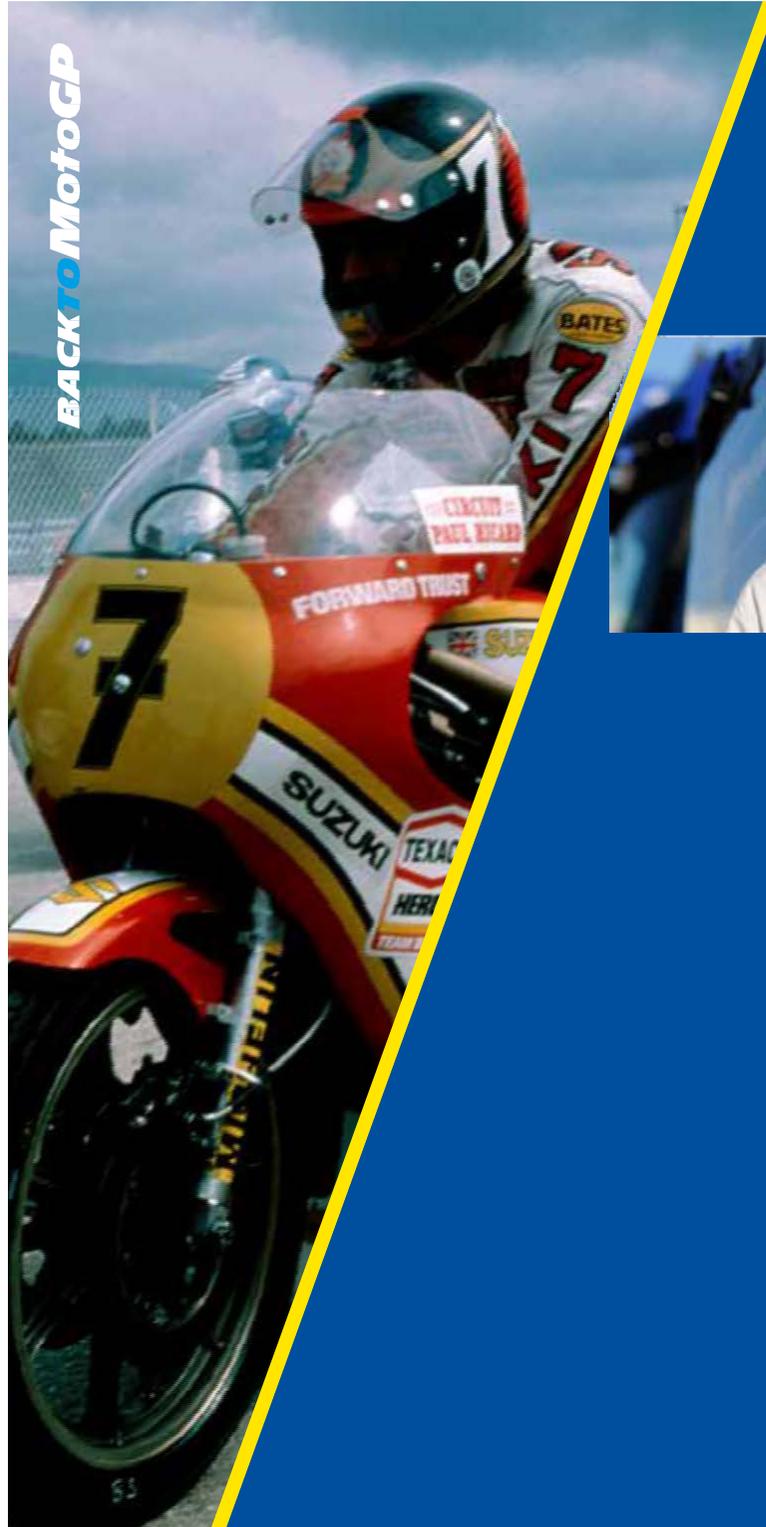
Ausente de los Grandes Premios de moto desde que se instauró la regla de fabricante de neumáticos único en 2009, Michelin se prepara para reencontrarse con una competición en que el Grupo ha dejado su huella a través de los años. Con 360 victorias y 26 títulos de Campeón del Mundo, Michelin posee un rico y glorioso pasado en esta disciplina. Del slick a la bigoma, pasando por la tecnología radial, las innumerables evoluciones tecnológicas que ha aportado Michelin lo convierten en pionero en la competición de motos.

“Estamos orgullosos de que Michelin regrese a MotoGP en el cuarenta aniversario de nuestra primera victoria en el Campeonato del Mundo de 500 CC con Barry Sheene”, comenta **Pascal Couasnon, director de Michelin Motorsport**. “Michelin es una referencia en carreras de moto y, tras casi una década de ausencia, es una gran emoción que podamos volver como Proveedor Oficial de Neumáticos de la categoría reina”.

“La profunda implicación de Michelin en los deportes del motor necesita el desarrollo de tecnologías innovadoras y de neumáticos competitivos. El rendimiento, la resistencia, la seguridad y el concepto de placer de pilotaje son factores que tenemos en cuenta en Michelin Motorsport. Los deportes del motor son nuestro laboratorio de extremos y una fuente inestimables de nuevas ideas”.

“Actualmente, nos encontramos en la encrucijada de definir la movilidad del mañana. La competición desempeñará un papel esencial para descubrir una nueva generación de innovaciones. Es una gran oportunidad tomar parte en ello y le damos la bienvenida a este nuevo y excitante capítulo de nuestra historia en carreras de moto”.





RETORNO A LOS GRANDES PREMIOS

“A través de nuestro compromiso con el Campeonato Mundial de Rallyes, nos dimos cuenta de que, gracias a los pertinentes y exigentes reglamentos técnicos introducidos por la FIA, era posible innovar sin competencia directa entre los fabricantes de neumáticos”, subraya Nicolas Goubert, director adjunto, director técnico y responsable de MotoGP en Michelin Motorsport. “À partir de 2016, el reglamento de MotoGP introducirá neumáticos de 17 pulgadas, como en el Campeonato de Endurance FIM y en las series nacionales. Esto nos permitirá desarrollar las tecnologías que beneficiarán rápidamente a pilotos profesionales y amateurs, propietarios de motos sport e hypersport”.



En 1973, cuando Michelin debutó al más alto nivel, los neumáticos de competición eran neumáticos de serie que se beneficiaban de gomas de carrera. Claude Decottignies era el único representante del servicio de competición en Grandes Premios: *“En 1973, solo disponíamos de neumáticos llamados ‘de mercado normal y corriente’ que Michelin distribuía a todos los que lo demandaban. Yo recorría toda Europa siguiendo los Grandes Premios. Me desplazaba en un Citroën Tipo H con la equilibradora, las herramientas, botellas de nitrógeno y cerca de 70 neumáticos de diferentes dimensiones”.*

Todo, o casi, ha cambiado en MotoGP desde esa época, tras todas las victorias y los títulos mundiales... Hoy día, con máquinas de gran potencia de tecnología punta, las prestaciones y el rendimiento de los neumáticos son aún más determinantes que en aquella época. Al compás de la historia de la disciplina, Michelin ha probado su valor lanzando multitud de innovaciones: del slick a la bigoma, pasando por la tecnología radial. Estas novedades permitieron a Michelin reforzar las pasarelas tecnológicas entre carretera y carrera. Pero la transferencia de tecnología no es el único reto al que se han enfrentado los técnicos de Clermont-Ferrand en el retorno de la marca a MotoGP.

“Además, he vuelto a encontrarme con personas que conocía”, dice Nicolas Goubert. “Para mí, dos de los cuatro mejores pilotos lo eran ya hace diez años. Así como los mismos equipos de aquella época. Las motos son más potentes y rinden mejor en frenada. De hecho, los pilotos usan más el delantero y tienden, algunos, a sacrificar la velocidad de paso de curva”.

“En el departamento de programas de desarrollo, hemos comprendido la dificultad de la tarea. Para los pilotos, las sensaciones son obviamente diferentes con los neumáticos Michelin. Es importante que todos los actores implicados en el proyecto, ya sea pilotos, técnicos y mecánicos, hagan las adaptaciones necesarias para encontrar el nuevo equilibrio en el conjunto moto/neumáticos”.

“Sé que no es fácil pedir a los pilotos oficiales, en pleno campeonato, que hagan pruebas con sus neumáticos y con los reglajes diferentes de los que usaron hasta el anterior Gran Premio. Pero es también gracias a su implicación que podremos estar a la altura de la tarea que nos corresponde en 2016”.

“Los comentarios de los principales pilotos durante la temporada 2015 han sido muy importantes para nosotros. Hemos podido identificar los campos en los que era necesario progresar más, como en la potencia de frenado del neumático delantero al atacar la curva”.

Como siempre en moto, el delantero es un tema muy sensible. Los pilotos deben tener toda la confianza para llevarlo al límite. Siempre hemos querido, y es un punto esencial del trabajo de nuestros técnicos, que los pilotos tengan toda la confianza. **Piero Taramasso, responsable de las actividades de moto de Michelin Motorsport, explica:** *“Los pilotos y los técnicos deben adaptarse a los neumáticos de 17 pulgadas, mientras que nosotros debemos ofrecer un neumático delantero más ‘permisivo’.*

“MotoGP es extremadamente importante para nosotros, porque las carreras son de altísimo nivel”, continúa Taramasso.
“Muchos de nosotros lo esperábamos tras una ausencia tan larga de los paddocks. Regresamos con humildad, pero sin presión. Nuestra experiencia y nuestro saber hacer en este campo nos permite trabajar con confianza. Las pruebas que se realizarán desde ahora hasta la última sesión de Qatar nos permitirán acumular importantes informaciones para reglar los neumáticos que el campeonato necesita”.

“EN EL DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE DESARROLLO PARA EL REGRESO A MOTOGP, SOMOS CONSCIENTES DE LA DIFICULTAD DE LA TAREA QUE DEBEMOS CUMPLIR”.



UN AÑO DE TRABAJO - 2015

Desarrollar un neumático para la categoría reina en competición de moto no se hace con un chasquido de dedos. Michelin ha pasado toda la temporada de 2015 aprovechando el talento de los pilotos de fábrica de MotoGP y de los pilotos de prueba para poner a punto nuevas gomas. Estos son los momentos claves del año:



FEBRERO - CON LOS PILOTOS OFICIALES DE MOTOGP

- Los pilotos de prueba de cada constructor pudieron probar los neumáticos de desarrollo proporcionados por Michelin por primera vez en Sepang. Se propusieron siete delanteros y cinco traseros. La elección se redujo a tres opciones de cada uno para la nueva sesión a la que asistieron a los pilotos oficiales.
- Una enmienda al reglamento de MotoGP permitió a los pilotos que participan en el campeonato realizar pruebas de neumáticos ocasionalmente durante la temporada.
- Se seleccionó un único tipo de neumático delantero tras las pruebas de Sepang para continuar el desarrollo, el más redondeado de los dos perfiles.
- Se estableció una dirección clara.

MARZO

- En Qatar, los pilotos del campeonato MotoGP probaron de nuevo los neumáticos Michelin en desarrollo, pero el programa marcado debió pararse a causa de la lluvia.

ABRIL

- La siguiente sesión de pruebas tuvo lugar en el circuito de las Américas, tras el Gran Premio de Estados Unidos. Pero, una vez más, la lluvia llegó para entorpecer el trabajo de los equipos de Michelin. Taramasso explicó: *"Habíamos conseguido progresar. El perfil y la construcción de nuestro nuevo neumático trasero para MotoGP estaba ya al 90 %. Entramos en una nueva fase para seleccionar el compuesto de las gomas para los diferentes circuitos del campeonato. Era necesario encontrar el equilibrio perfecto entre el rendimiento y la resistencia. Para lograr este objetivo, nuestros esfuerzos se centraron en simulaciones de carrera"*.

MAYO

- En el circuito de Jerez, el piloto de Ducati, Michele Pirro, continuó con las pruebas de neumáticos Michelin.
- En Le Mans, tras el Gran Premio de Francia, Randy de Puniet (Suzuki) y Michael Laverty (Aprilia) siguieron con los tests con las nuevas gomas.



***“ES NECESARIO
ENCONTRAR EL
EQUILIBRIO
PERFECTO ENTRE
RENDIMIENTO Y
RESISTENCIA”***





JUNIO - CON LOS PILOTOS OFICIALES DE MOTOGP

- Los pilotos oficiales de MotoGP de los equipos Honda, Yamaha y Ducati probaron una nueva vez los neumáticos Michelin tras el Gran Premio de Italia, en Mugello. Tres meses y medio después de los primeros tests, pudieron juzgar los progresos realizados con los desarrollos. Aunque la sesión se interrumpió por varias caídas sin gravedad, la prueba permitió a los técnicos de Michelin validar algunas decisiones y confirmar que las opciones tomadas a comienzos de año aún eran buenas.
- En el circuito de Catalunya, Michelin realizó los primeros ensayos con su neumático de lluvia con Michele Pirro.

AGOSTO - EL TERCER TEST CON LOS PILOTOS DE MOTOGP

- Una nueva sesión sobre pista húmeda con los pilotos oficiales de MotoGP al día siguiente del Gran Premio de la República Checa, en Brno. Nicolas Goubert, director técnico y director adjunto de Michelin Motorsport, comentó: *"Llovió todo el día. Algunos pilotos nos han dado datos interesantes sobre nuestros neumáticos de lluvia durante la tarde, pero por desgracia no hemos podido completar el programa que habíamos establecido. Los últimos tests que realizamos en Mugello con pilotos oficiales, a principios de junio, confirmaron que estábamos en el buen camino, pero sabíamos que debíamos progresar más, especialmente en el neumático delantero"*.



SEPTIEMBRE - CUARTO Y ÚLTIMO TEST CON LOS PILOTOS DE MOTOGP ANTES DEL FIN DE LA TEMPORADA

• En Aragón, todos los pilotos oficiales de MotoGP estuvieron presentes en esta sesión de pruebas que sustituyó a la lluviosa de Brno. Taramasso comentó: *"Habíamos proporcionado cuatro neumáticos delanteros diferentes y tres traseros. En estos, solo teníamos un compuesto de goma. En cambio, para los delanteros, aunque todos tenían el mismo perfil, propusimos a los pilotos tres construcciones y dos compuestos distintos. Habíamos hecho un gran progreso, tanto en el apoyo a la frenada como en agarre en tumbada máxima. Los cronos eran buenos. Sin embargo, aún había margen de progresión"*.

NOVIEMBRE - COMIENZO DE UNA NUEVA ETAPA CON LOS PILOTOS OFICIALES DE MOTOGP CONCENTRADOS EN LA TEMPORADA USANDO LAS NUEVAS MOTOS Y LOS NEUMÁTICOS MICHELIN

• Al término del último Gran Premio de la temporada 2015 en Valencia, la primera sesión de pruebas oficiales de la temporada 2016 permitió a Michelin convertirse en Proveedor Oficial de MotoGP.



"PARA NOSOTROS ES IMPORTANTE TRABAJAR CON TODOS LOS CONSTRUCTORES"



FEBRERO - MARZO 2016 **ENTRADA EN UNA NUEVA ERA**

En Sepang, en Malasia, en Phillip Island, en Australia y en el circuito internacional de Losail, en Qatar, Michelin y todos los actores de MotoGP™ han participado en tres sesiones de prueba en tres trazados diferentes.

FEBRERO - SEPANG, MALASIA

- El primer test se desarrolló en Sepang del 1 al 3 de febrero de 2016. Los pilotos descubrieron los nuevos neumáticos Michelin con los últimos chasis y la gestión electrónica versión de 2016. El fabricante francés ha aportado cinco nuevos neumáticos, con varios perfiles y carcasas, que los equipos habían evaluado. Durante tres días, y a pesar de la lluvia, los equipos han podido juzgar los modelos desarrollados por Michelin. Diversas modificaciones en la selección de los neumáticos han permitido experimentar todas las gomas. Los tests han facilitado a Michelin recolectar importantes datos, que se analizarán ya de regreso en Francia. Esta sesión ha suscitado un optimismo compartido en todo el paddock por los progresos realizados por Michelin durante el invierno.

FEBRERO - PHILLIP ISLAND, AUSTRALIA

- La segunda sesión de pruebas tuvo lugar en el impresionante circuito de Phillip Island del 17 al 19 febrero. Esta pista rápida y resbaladiza, que no tiene igual con ninguna otra del calendario mundial, era la elección natural para unos tests de invierno. Michelin ha desarrollado una goma trasera con diseño asimétrico, con un compuesto más duro en el flanco izquierdo, y otro más blando, en el derecho, para que se caliente con más rapidez. La meteorología complicó enormemente la sesión, con una primera jornada interrumpida por la lluvia, antes incluso de que los equipos pudieran rodar en seco. Sin embargo, estas condiciones variables permitieron a los equipos trabajar en el desarrollo de los neumáticos de lluvia, fundamental para la preparación de una temporada larga que se disputa en 18 entornos diferentes de todo el mundo.



- La lluvia también apareció al comenzar la segunda jornada. La pista comenzó al fin a secarse, con lo que los pilotos pudieron probar los nuevos neumáticos intermedios. Aunque la ventana de utilización era reducida, los resultados fueron, una vez más, muy alentadores. Esta opción ofrecerá una posibilidad adicional a los pilotos en caso de condiciones cambiantes. Con el paso de las horas y sobre pista seca, los cronos comenzaron a mejorar gracias a las prestaciones del nuevo neumático trasero MICHELIN bi-goma. Los pilotos ganaron confianza rápidamente para bajar los tiempos de referencia. Finalmente, el tercer día empezó bastante bien, pero, menos de tres horas después del inicio de los ensayos, la lluvia volvió a interrumpir los esfuerzos de los equipos. El tiempo mejoró después y los pilotos pudieron retomar la pista para completar su programa de pruebas por la tarde hasta el término de la cuarta jornada.

MARZO - LOSAIL, QATAR

- Gracias a los datos recogidos en Sepang, así como en el difícil trazado de Phillip Island, por las condiciones variables, Michelin presentó nuevas opciones a los pilotos durante la última sesión de pruebas organizada en Qatar del 2 al 4 de marzo. El nuevo perfil del neumático delantero, ya usado con éxito en Sepang, antes de recibir la unanimidad en Australia, fue propuesto por Michelin de nuevo en Qatar, mejorado con la opción de gomas adicionales y de construcciones de diferente rigidez, con el fin de ampliar el abanico de soluciones disponibles. Michelin aportó también tres versiones del neumático trasero, diferentes posibilidades en los compuestos de goma y de la estructura, para identificar la mejor combinación posible. Como se preveía, las condiciones de test en Qatar fueron especiales, porque en Losail el viento arrojaba arena regularmente sobre la pista, haciendo el pavimento muy abrasivo. Además, las temperaturas caían rápidamente tras la puesta del sol y la humedad que se deposita en la superficie de la pista degrada progresivamente la adherencia. En este contexto delicado, los técnicos de Michelin trabajaron por la mañana con los equipos de "fábrica" y las escuadras privadas para identificar los neumáticos más adaptados. Al terminar la última noche de ensayos, tras largos intercambios con los socios, Michelin pudo tomar una decisión sobre los neumáticos seleccionados para la primera prueba de la temporada 2016, determinantes para su retorno a MotoGP™.

- Tras estas tres jornadas en Losail, Nicolas Goubert, director adjunto y director técnico de Michelin Motorsport y supervisor del programa MotoGP, comentó: *"Los últimos ensayos antes del comienzo de la temporada han sido muy importantes, puesto que el objetivo principal era definir el neumático para la competición. La sesión ha sido muy difícil, porque era la primera vez que rodábamos de noche en Qatar. Como suele suceder, estos ensayos se desarrollaron en una pista que varió enormemente entre el primer y el último día. El punto positivo es que hemos logrado los mejores neumáticos traseros, satisfaciendo plenamente a todos los pilotos. Para el delantero, hemos seleccionado tres versiones del neumático y confiamos en su capacidad para responder a las exigencias de todos"*.



LOS NEUMÁTICOS MOTOGP DE MICHELIN - 2016

En 2016, la provisión de neumáticos MotoGP de Michelin será:

VUELVE EL NEUMÁTICO INTERMEDIO:

"Dorna nos preguntó si nos era posible aumentar la oferta con este tipo de neumáticos (intermedio). Dijimos que sí", explica Taramasso. "En la actualidad, el intermedio es verdaderamente un neumático específico. Aunque los cortes son el resultado de una operación manual, el neumático está diseñado con escultura. Generalmente, incorpora una goma blanda que se utiliza en los reglajes para seco".

Los neumáticos intermedios podrían ser de gran valor en una sesión de clasificación en pistas en condiciones mixtas, para ayudar a los pilotos a moverse en una trayectoria que pasa de mojado a seco. Este nuevo neumático garantiza igualmente el espectáculo para los fans que no siempre podían ver a los pilotos en pista cuando las condiciones no les permitían abandonar los stands.

¿POR QUÉ PASAR A NEUMÁTICOS DE 17 PULGADAS?

Nicolas Goubert: "Todas las motos deportivas del mercado montan actualmente 17 pulgadas. Naturalmente, el reglamento de los Grandes Premios ha seguido esta tendencia. Esta decisión nos va a permitir acelerar la transferencia tecnológica y aplicar con rapidez nuestros desarrollos para MotoGP a nuestros neumáticos de serie."

¿LO SABÍA?

Todos los neumáticos MotoGP de Michelin se fabrican en Clermont-Ferrand, en Francia. Se transportan en contenedores o camiones especialmente adaptados. Los remolques pueden cargar 800 neumáticos almacenados en hamacas para evitar las deformaciones.

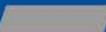
POWER SLICK

Duro 
Medio 
Blando 

POWER RAIN

Blando 
Duro 

POWER INTER

Intermedio 

SLICKS	22, DE ELLOS:	ELECCIÓN DE LOS PILOTOS PARA MOTOGP:
	10, DELANTEROS	2 OPCIONES; MÁXIMO 7 NEUMÁTICOS POR TIPO
	12, TRASEROS	2 OPCIONES; MÁXIMO 7 NEUMÁTICOS POR TIPO
LLUVIA	14, DE ELLOS:	
	7 SETS	6 BLANDOS Y 1 DURO - O
		5 BLANDOS Y 2 DUROS - O
		4 BLANDOS Y 3 DUROS
INTERMEDIOS	6, DE ELLOS:	
	3 SETS	COMPUESTO SENCILLO

***"ES IMPORTANTE
USAR LA
COMPETICIÓN
COMO TERRENO
DE DESARROLLO
PARA LA SERIE"***



GAMA MICHELIN MOTOGP™

TEMPORADA 2016

MICHELIN POWER SLICKS

TRASEROS



DURO

MEDIO

BLANDO

DELANTEROS



MICHELIN



OFFICIAL MotoGP™ CLASS TYRE

MICHELIN POWER *INTER* **MICHELIN POWER *RAIN***

TRASEROS

INTERMEDIO

BLANDO

DURO

DELANTEROS

EL EQUIPO

Los miembros del equipo MotoGP de Michelin



**PASCAL
COUASNON**

Director de Michelin Motorsport



**NICOLAS
GOUBERT**

Director Adjunto, Director Técnico y responsable del departamento de Competición Dos Ruedas



**PIERO
TARAMASSO**

Responsable del departamento de Competición Moto



**MATHIEU
VANNSON**

Responsable del departamento de Desarrollo de Competición Moto



**CLEMENT
CORDOLIANI**

Técnico de neumáticos



**JOSÉ
NUNEZ**

Técnico de neumáticos



**PATRICK
SACCO**

Técnico de neumáticos



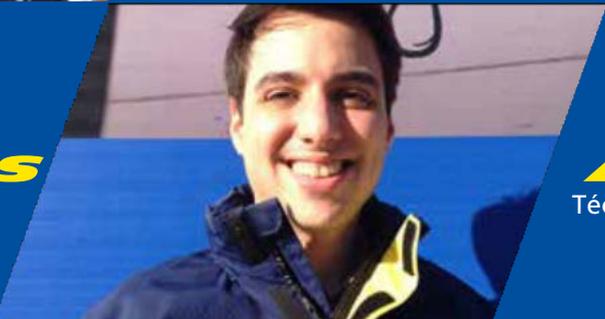
**JEAN CHRISTOPHE
CATALANO**

Técnico de neumáticos



**RICHARD
RODRIGUES**

Técnico de neumáticos



**ADRIEN
ALBANELL**

Técnico de neumáticos



**PASCAL
SASSO**

Técnico de neumáticos



UN PATRIMONIO EN GRANDES PREMIOS

La llegada de Michelin a los Grandes Premios de moto se remonta a la temporada de 1973. Ese año marcó el punto de partida de una extraordinaria historia para la marca francesa y, en un contexto guerra de neumáticos, ha llevado a grandes hitos tecnológicos: la introducción del neumático slick Michelin para motos de 500 cm³, la tecnología bigoma y, por supuesto, el neumático radial. Estos son algunos momentos importantes que destacar en la herencia de Michelin en la disciplina:



1973: Michelin debuta en los Grandes Premios de 500 cm³. Jack Findlay ofrece a Michelin su primera victoria en la categoría reina durante el Tourist Trophy de la Isla de Man.

1973: Michelin gana su primer título mundial con Kent Andersson en una Yamaha 125 de serie.

Pierre Dupasquier, director del departamento de Competición de Michelin (hasta 2005): *“A partir de 1973 y 1974, pusimos las bases de nuestra actividad en moto. Muy rápidamente, desarrollamos un neumático slick que marchaba bien en Fórmula 750. Tras una caída en Daytona en 1975, Barry Sheene exigió probar los neumáticos. Cuando me encontré con él por primera vez, todavía llevaba muletas. Inmediatamente, llevó a los Michelin a un nivel superior. Tenía unas capacidades impresionantes y nos forzó a trabajar más. Algunos sostienen que era conservador porque no quería slicks delante. Esto no es cierto. Él únicamente exigía que su neumático delantero le procurase un retorno de sensaciones que nuestro producto no satisfacía. Por lo tanto, él nos motivó para progresar. Me acuerdo también de sus exigencias para los neumáticos de lluvia. Como era muy rápido en mojado, nunca estaba satisfecho con sus neumáticos. Nos impuso afinar las esculturas, parece como si le viera ahora de nuevo esculpiendo por sí mismo los neumáticos para obtener lo que quería. Al convertirse en el primer campeón del mundo en categoría reina, abrió el camino para todos los títulos posteriores”.*

1974: Aparecen los primeros neumáticos diseñados especialmente para la competición. Hasta entonces, se derivaban de la producción en serie.

1975: Durante el intermedio de la temporada de 1975, se presenta el primer neumático slick de Michelin. Jack Findlay y Guido Mandracci, pilotos del equipo Suzuki Italia, acuden a Misano para las primeras pruebas.

Dupasquier: *“Nuestro primer impulso fue tratar de aumentar la superficie de goma en contacto con el suelo. En coches, se había demostrado que un neumático liso ponía más goma al suelo y reducía los movimientos indeseados de la escultura en superficie seca. El Servicio de Investigación no lo veía con buenos ojos pero, sin embargo, lo aceptó a modo de prueba. François Décima había diseñado un neumático esférico, que no ponía mucha goma al suelo, pero nuestros slicks se mostraron de inmediato como una solución interesante. Se mejoraron la motricidad y la aceleración, y la moto era más estable. Volvimos de esta primera sesión de ensayos con la certeza de que los neumáticos traseros serían slicks. El problema de los delanteros parecía más delicado, pero habíamos establecido una regla básica que resultaría ser duradera: es necesario un neumático delantero blando y deformable y uno trasero rígido y preciso”.*





1975: Barry Sheene gana el Gran Premio de Assen de 500 cm³ batiendo a Giacomo Agostini en la última curva logrando la primera victoria con un neumático slick.

1976, 1977: Barry Sheene se convierte en el primer campeón del mundo de 500 cm³ con Michelin y mantendrá el título el año siguiente.

1977: Michelin gana todos los títulos con Sheene en 500 cm³, Angel Nieto en 50 cm³, Pier Paolo Bianchi en 125 cm³, Mario Lega en 250 cm³ y Takazumi Katayama en 350 cm³. Con 44 victorias en 52 carreras, Michelin logra un impresionante porcentaje de éxitos del 85 % y grandes slams en 500 cm³, 125 cm³ y 50 cm³.

1978: Michelin es batido por Goodyear. Este duelo comienza una guerra de neumáticos que lleva a la llegada de la tecnología radial en Michelin.

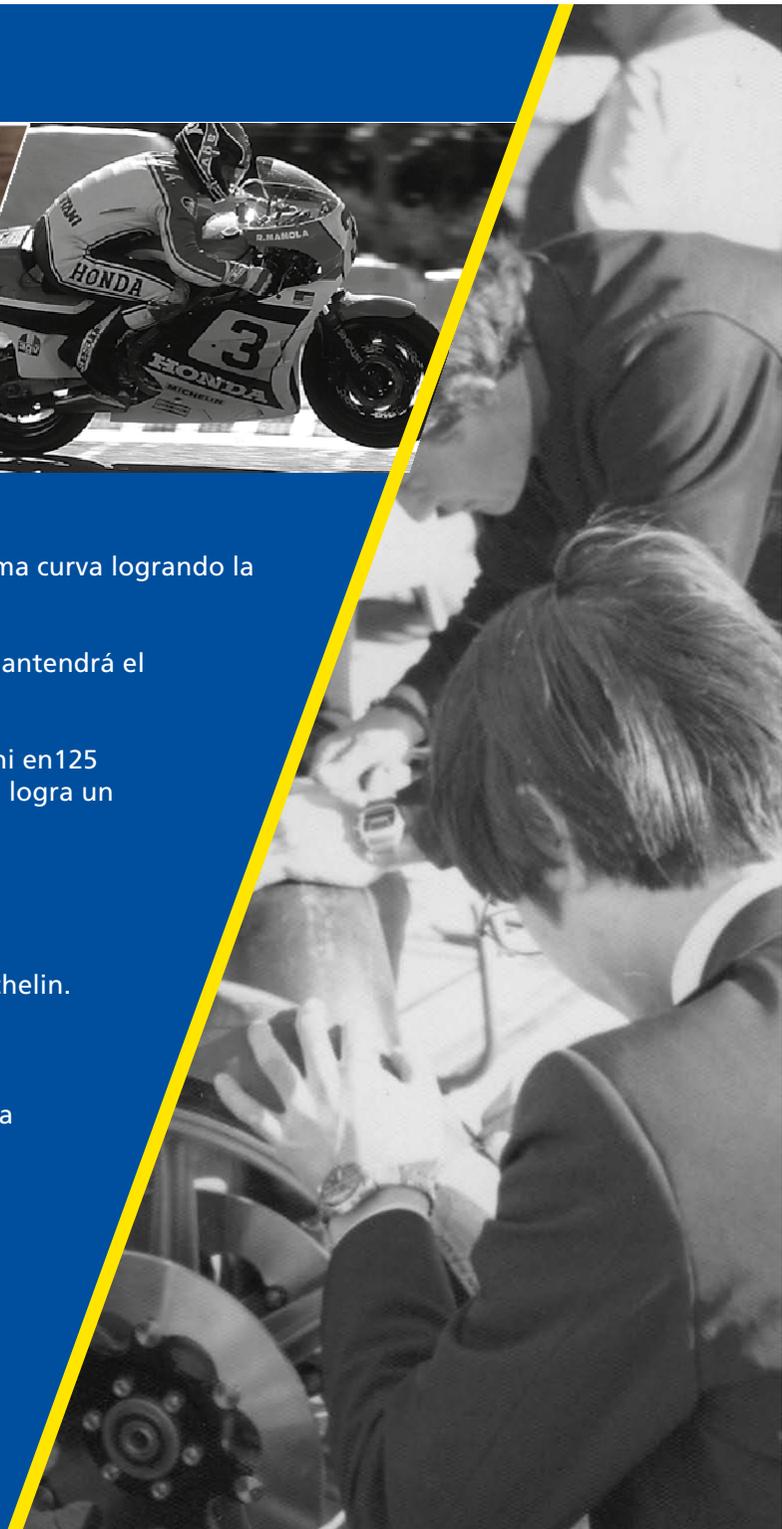
1981: Marco Lucchinelli gana el Campeonato del Mundo con una Suzuki equipada con neumáticos Michelin.

1982: **Franco** Uncini logra el título, también con una Suzuki montada con Michelin.

1982: El primer neumático radial de Michelin aparece en octubre en una sesión de pruebas organizada en Imola. Lucchinelli lo prueba en una Honda 500 NS.

1983, 1985: Freddie Spencer gana dos títulos de 500 cm³ con Michelin. En 1985, consiguió además el título en 250 cm³.

1984: El innovador neumático radial de Michelin debutó en competición. La primera victoria de un neumático delantero radial llegó en la segunda manga en Misano con Spencer y una Honda NC. Al final de la temporada, Randy Mamola fue el primero en imponerse con dos neumáticos radiales, también sobre una Honda NC.





1986, 1988-89: Eddie Lawson domina el Campeonato del Mundo con Michelin.

1986: Gran Slam de Michelin con Lawson en 500 cm³, Carlos Lavado en 250 cm³, Luca Cadalora en 125 cm³ y Jorge Martínez en 80 cm³.

1987: Wayne Gardner gana el título de 500 cm³ con Michelin, que firma un nuevo Gran Slam con Anton Mang en 250 cm³, Fausto Gresini en 125 cm³ y Jorge Martínez en 80 cm³.

1988: Otro Gran Slam de Michelin con Lawson en 500 cm³, Sito Pons en 250 cm³, Jorge Martínez en 125 cm³ y Jorge Martínez en 80 cm³.

1989: Cuarto Gran Slam consecutivo de Michelin con Lawson en 500 cm³, Sito Pons en 250 cm³, Alex Criville en 125 cm³ y Jorge Martínez en 80 cm³.

1990, 1992: Wayne Rainey gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

1993: Kevin Schwantz gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

1994-1998: Mick Doohan domina el Campeonato del Mundo con Michelin.

1999: Alex Criville gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

2000: Kenny Roberts Jr. gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

2001-2005: Valentino Rossi gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

2006: Nicky Hayden gana el título de Campeón del Mundo con Michelin.

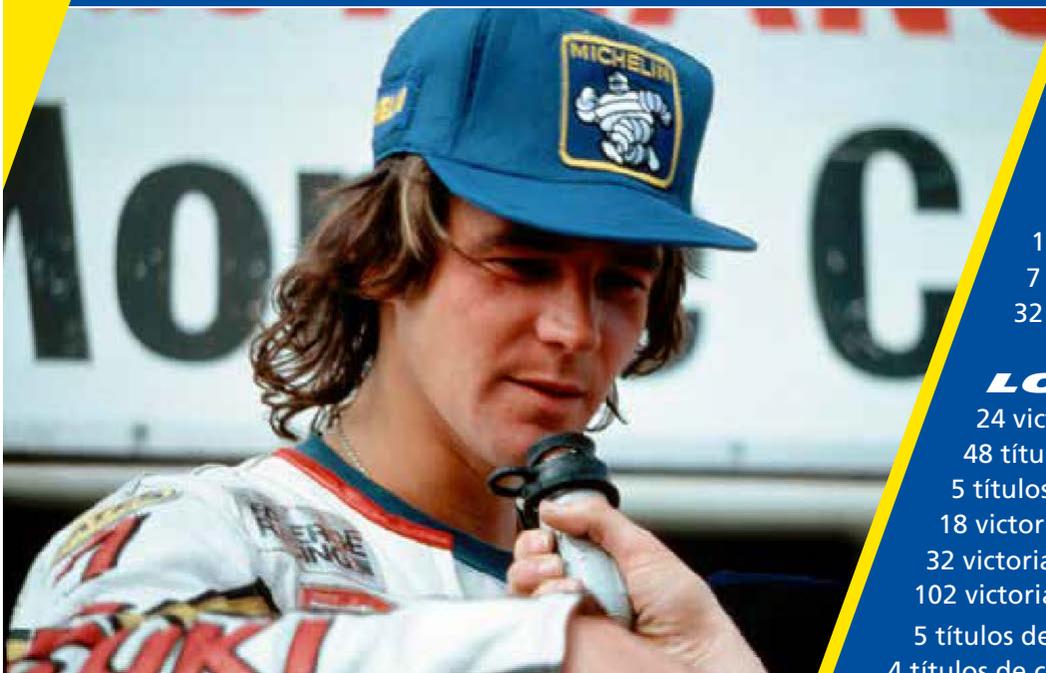


**DE 1986 A 1989,
MICHELIN SE
ADJUDICA TODOS
LOS TÍTULOS EN
500 CM³, 250
CM³, 125 CM³
Y 80 CM³**



UNA RICA HISTORIA EN DEPORTES DE MOTOR

En Michelin, 150 expertos están directamente implicados en competición. Han participado en la conquista de más de 2.000 victorias en Campeonatos del Mundo, en las categorías más importantes. Ganar es importante y está en el ADN de Michelin.



LOS ÉXITOS EN DOS RUEDAS:

- 26 títulos de campeón del mundo y 360 victorias en MotoGP
- 12 títulos y 269 victorias en el Campeonato del Mundo Superbike
- 14 victorias en el Campeonato del Mundo Endurance
- 15 títulos en el Campeonato del Mundo de Enduro FIM desde 1983
- 33 títulos en el Campeonato del Mundo de Trial Outdoor desde 1981
- 13 títulos en el Campeonato del Mundo de Trial Indoor desde 2002
- 7 títulos en el Campeonato del Mundo de Motocross FIM desde 2002
- 32 victorias en el Dakar en categoría moto

LOS ÉXITOS EN CUATRO RUEDAS:

- 24 victorias, 18 consecutivas en las 24 Horas de Le Mans desde 1988
- 48 títulos en el Campeonato del Mundo de Rallyes FIA
- 5 títulos en el Campeonato del Mundo Endurance FIA desde 2012
- 18 victorias en el Dakar en categoría coche
- 32 victorias en el Dakar en categoría camión
- 102 victorias en el Campeonato del Mundo Fórmula 1
- 5 títulos de campeón del mundo de Fórmula 1 de Pilotos
- 4 títulos de campeón del mundo de Fórmula 1 de Constructores
- 2 títulos en el Campeonato de Fórmula E

26 TÍTULOS

DE CAMPEÓN
DEL MUNDO Y
360 VICTORIAS
EN MOTOGP

48 TÍTULOS
EN EL
CAMPEONATO
DEL MUNDO DE
RALLYES FIA

18

VICTORIAS EN
EL DAKAR EN
CATEGORÍA
DE COCHES

12 TÍTULOS Y 269 VICTORIAS EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO SUPERBIKE

15

TÍTULOS EN EL
CAMPEONATO
DEL MUNDO
ENDURO FIM
DESDE 1983

14

VICTORIAS EN
EL CAMPEONATO DEL
MUNDO ENDURANCE

32

VICTORIAS

EN EL DAKAR EN
CATEGORÍA
CAMIÓN

33

TÍTULOS EN EL
CAMPEONATO
DEL MUNDO DE
TRIAL OUTDOOR
DESDE 1981

102

VICTORIAS

EN EL CAMPEONATO DEL
MUNDO DE FÓRMULA 1



La misión de **Michelin**, líder del sector del neumático, es contribuir de manera sostenible a la movilidad de las personas y los bienes. Por esta razón, el Grupo fabrica, comercializa y distribuye neumáticos para todo tipo de vehículos. Michelin propone igualmente servicios digitales innovadores, como la gestión telemática de flotas de vehículos y herramientas de ayuda a la movilidad. Asimismo, edita guías turísticas, de hoteles y restaurantes, mapas y atlas de carreteras. El Grupo, que tiene su sede en Clermont-Ferrand (Francia), está presente en 170 países, emplea a 112.300 personas en todo el mundo y dispone de 68 centros de producción implantados en 17 países diferentes. Michelin posee un Centro de Tecnología encargado de la investigación y desarrollo con implantación en Europa, América del Norte y Asia. (www.michelin.es).

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN

Avda. de Los Encuartes, 19
28760 Tres Cantos – Madrid – ESPAÑA
Tel: 0034 914 105 167 – Fax: 0034 914 105 293

www.michelin.com

www.michelinmotorsport.com

www.mediaevent.michelin.com

