

MICHELIN

DOSSIER DE IMPRENSA

MotoGP 2016



BEM-VINDO

O regresso da Michelin é incontestavelmente a grande novidade do MotoGP para a época de 2016. Com a mudança dos pneus de 16,5 para 17 polegadas, prevista no novo regulamento técnico, as equipas e pilotos devem-se adaptar a esta nova montagem, ao mesmo tempo que aprendem a conhecer e explorar as evoluções técnicas das suas motos. A cooperação entre todos os intervenientes da disciplina durante o programa de provas Michelin, em 2015, foi o elemento crucial para todos poderem estar preparados para a nova época.

Ausente dos Grandes Prémios de moto desde que se instaurou a regra de fabricante de pneus único em 2009, a Michelin prepara-se para reencontrar-se com uma competição em que o Grupo deixou a sua marca durante muitos anos. Com 360 vitórias e 26 títulos de Campeão do Mundo, a Michelin possui um rico e glorioso passado nesta disciplina. Do slick à borracha dupla, passando pela tecnologia radial, as inúmeras evoluções tecnológicas que forneceu a Michelin tornam-na pioneira na competição de motos.

“Estamos orgulhosos de a Michelin regressar ao MotoGP no quadragésimo aniversário da nossa primeira vitória no Campeonato do Mundo de 500 CC com Barry Sheene”, comenta **Pascal Couasnon, diretor da Michelin Motorsport**. “A Michelin é uma referência em corridas de moto e, após quase uma década de ausência, é uma grande emoção podermos voltar como Fornecedor Oficial de Pneus da categoria rainha”.

“O profundo envolvimento da Michelin nos desportos do motor exige desenvolver tecnologias inovadoras e pneus competitivos. O rendimento, a resistência, a segurança e o prazer de pilotagem são fatores que temos em conta na Michelin Motorsport. Os desportos do motor são o nosso laboratório de extremos e uma fonte inestimáveis de novas ideias”.

“Atualmente, encontramos-nos na encruzilhada de definir a mobilidade do amanhã. A competição desempenhará um papel essencial para descobrir uma nova geração de inovações. É uma grande oportunidade participar no mesmo e damos-lhe as boas-vindas a este novo e excitante capítulo da nossa história em corridas de moto”.





REGRESSO A OS GRANDES PRÉMIOS

“Através do nosso compromisso com o Campeonato Mundial de Rali, apercebemo-nos que, graças aos pertinentes e exigentes regulamentos técnicos introduzidos pela FIA, era possível inovar sem concorrência direta entre os fabricantes de pneus”, sublinha Nicolas Goubert, diretor adjunto, diretor técnico e responsável de MotoGP na Michelin Motorsport. “A partir de 2016, o regulamento de MotoGP introduzirá pneus de 17 polegadas, como no Campeonato de Endurance FIM e nas séries nacionais. Isto permitir-nos-á desenvolver as tecnologias que beneficiarão rapidamente os pilotos profissionais e amadores, proprietários de motos sport e hypersport”.

Em 1973, quando a Michelin se estreou ao mais alto nível, os pneus de competição eram pneus de série que beneficiavam de borrachas de corrida. Claude Decottignies era o único representante do serviço de competição em Grandes Prémios: *“Em 1973 só dispúnhamos de pneus chamados »de mercado normal e corrente» que a Michelin distribuía a todos que os pediam. Eu percorria toda a Europa a seguir os Grandes Prémios. Ia num Citroën Tipo H com a equilibradora, as ferramentas, garrafas de azoto e cerca de 70 pneus de diferentes dimensões”.*

Tudo, ou quase tudo, mudou no MotoGP desde essa época, após todas as vitórias e os títulos mundiais... Hoje em dia, com máquinas de grande potência de tecnologia de ponta, as performances e o rendimento dos pneus são ainda mais determinantes que naquela época. Ao ritmo da história da disciplina, a Michelin provou o seu valor lançando imensas inovações: do slick à borracha dupla, passando pela tecnologia radial. Estas novidades permitiram à Michelin reforçar as passadeiras tecnológicas entre a estrada e a corrida. Mas a transferência de tecnologia não é o único desafio que enfrentaram os técnicos de Clermont-Ferrand no regresso da marca à MotoGP.

“Além disso, voltei a encontrar pessoas que conhecia”, diz Nicolas Goubert. “Para mim, dois dos quatro melhores pilotos já o eram há dez anos. Assim como as mesmas equipas daquela época. As motos são mais potentes e rendem melhor em travagem. Com efeito, os pilotos usam mais o dianteiro e têm tendência, alguns, a sacrificar a velocidade de passagem de curva”.

“No departamento de programas de desenvolvimento, compreendemos a dificuldade do trabalho. Para os pilotos, as sensações são obviamente diferentes com os pneus Michelin. É importante que todos os intervenientes no projeto, tanto pilotos, como técnicos e mecânicos, façam as adaptações necessárias para encontrar o novo equilíbrio no conjunto motolpneus”.

“Sei que não é fácil pedir aos pilotos oficiais, em pleno campeonato, que façam provas com os seus pneus e com os ajustes diferentes dos que usaram até ao anterior Grande Prémio. Mas é também graças ao seu envolvimento que vamos poder estar à altura do trabalho que nos corresponde em 2016”.

“Os comentários dos principais pilotos durante a época 2015 foram muito importantes para nós. Pudemos identificar os campos em que deveríamos progredir mais, como na potência de travagem do pneu dianteiro ao atacar a curva”.

Como sempre na moto, o dianteiro é um tema muito sensível. Os pilotos devem ter toda a confiança para levá-lo ao limite. Sempre quisemos, e é um ponto essencial do trabalho dos nossos técnicos, que os pilotos tenham toda a confiança. **Piero Taramasso, responsável das atividades de moto da Michelin Motorsport, explica:** *“Os pilotos e os técnicos devem-se adaptar aos pneus de 17 polegadas, enquanto nós devemos oferecer um pneu dianteiro mais «permissivo».*

“A MotoGP é extremamente importante para nós, porque as corridas são de altíssimo nível”, acresce Taramasso. *“Muitos de nós esperávamos isso após uma ausência tão longa dos paddocks. Regressamos com humildade, mas sem pressão. A nossa experiência e o nosso savoir-faire neste campo permitem-nos trabalhar com confiança. As provas que se vão realizar a partir de agora até à última sessão do Qatar permitir-nos-ão acumular importantes informações para regular os pneus de que o campeonato necessita”.*

“NO DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO PARA REGRESSAR À MOTOGP, SOMOS CONSCIENTES DA DIFICULDADE DO NOSSO TRABALHO”.



UM ANO DE TRABALHO - 2015

Desenvolver um pneu para a categoria rainha em competição de moto não se faz com um estalar de dedos. A Michelin passou toda a época de 2015 a aproveitar o talento dos pilotos de fábrica do MotoGP e dos pilotos de prova para aperfeiçoar novas borrachas. Estes são os momentos-chave do ano:



FEVEREIRO - COM OS PILOTOS OFICIAIS DO MOTOGP

- Os pilotos de prova de cada construtor puderam provar os pneus de desenvolvimento proporcionados pela Michelin pela primeira vez em Sepang. Propuseram-se sete dianteiros e cinco traseiros. A seleção reduziu-se a três opções de cada um para a nova sessão a que assistiram os pilotos oficiais.
- Uma emenda ao regulamento de MotoGP permitiu aos pilotos que participam no campeonato realizar provas de pneus ocasionalmente durante a época.
- Selecionou-se um único tipo de pneu dianteiro depois das provas de Sepang para continuar o desenvolvimento, o mais arredondado dos dois perfis.
- Estabeleceu-se uma direção clara.

MARÇO

- No Qatar, os pilotos do campeonato MotoGP provaram de novo os pneus Michelin em desenvolvimento, mas o programa marcado parou devido à chuva.

ABRIL

- A seguinte sessão de provas decorreu no circuito das Américas, após o Grande Prémio dos Estados Unidos. Mas, mais uma vez, a chuva chegou para entorpecer o trabalho das equipas da Michelin. Taramasso explicou: ***"Tínhamos conseguido progredir. O perfil e a construção do nosso novo pneu traseiro para MotoGP estava já a 90%. Entrámos numa nova fase para selecionar o composto das borrachas para os diversos circuitos do campeonato. Era necessário encontrar o equilíbrio perfeito entre o rendimento e a resistência. Para atingir este objetivo, os nossos esforços concentraram-se em simulações de corrida"***.

MAIO

- No circuito de Jerez, o piloto da Ducati, Michele Pirro, continuou com as provas de pneus Michelin.
- Em Le Mans, após o Grande Prémio da França, Randy de Puniet (Suzuki) e Michael Laverty (Aprilia) seguiram com os testes com as novas borrachas.

***“É NECESSÁRIO
ENCONTRAR O
EQUILÍBRIO PERFEITO
ENTRE RENDIMENTO
E RESISTÊNCIA”***





JUNHO - COM OS PILOTOS OFICIAIS DO MOTOGP

- Os pilotos oficiais do MotoGP das equipas Honda, Yamaha e Ducati provaram outra vez os pneus Michelin depois do Grande Prémio da Itália, em Mugello. Três meses e meio depois dos primeiros testes, puderam julgar os progressos realizados com os desenvolvimentos. Embora a sessão se tenha interrompido por várias quedas sem gravidade, a prova permitiu aos técnicos da Michelin validar algumas decisões e confirmar que as opções tomadas no princípio do ano ainda eram boas.
- No circuito da Catalunha, a Michelin realizou os primeiros ensaios com o seu pneu para a chuva com Michele Pirro.

AGOSTO - O TERCEIRO TESTE COM OS PILOTOS DO MOTOGP

- Uma nova sessão em pista húmida com os pilotos oficiais do MotoGP no dia a seguir ao Grande Prémio da República Checa, em Brno. Nicolas Goubert, diretor técnico e diretor adjunto da Michelin Motorsport, comentou: *"Choveu o dia inteiro. Alguns pilotos deram-nos dados interessantes sobre os nossos pneus para chuva durante a tarde, mas infelizmente não pudemos completar o programa que tínhamos marcado. Os últimos testes que realizámos em Mugello com pilotos oficiais, no princípio de junho, confirmaram que estávamos no bom caminho, mas sabíamos que devíamos progredir mais, especialmente no pneu dianteiro"*.



SETEMBRO - QUARTO E ÚLTIMO TESTE COM OS PILOTOS DO MOTOGP ANTES DO FIM DA ÉPOCA

- Em Aragón, todos os pilotos oficiais do MotoGP estiveram presentes nesta sessão de provas que substituiu a chuvosa de Brno. Taramasso comentou: *"Tínhamos proporcionado quatro pneus dianteiros diferentes e três traseiros. Nos mesmos só tínhamos um composto de borracha. Em contrapartida, para os dianteiros, embora todos tivessem o mesmo perfil, propusemos aos pilotos três construções e dois compostos diferentes. Tínhamos feito um grande progresso, tanto no apoio à travagem como em aderência em inclinação máxima. A cronometragem era boa. No entanto, ainda havia margem de progresso"*.

NOVEMBRO - COMEÇO DE UMA NOVA ETAPA COM OS PILOTOS OFICIAIS DO MOTOGP CONCENTRADOS NA ÉPOCA USANDO AS NOVAS MOTOS E OS PNEUS MICHELIN

- Ao acabar o último Grande Prémio da época 2015 em Valência, a primeira sessão de provas oficiais da época 2016 permitiu à Michelin tornar-se Fornecedor Oficial do MotoGP.



**"PARA NOSOTROS
ES IMPORTANTE
TRABAJAR CON TODOS
LOS CONSTRUCTORES"**



FEVEREIRO - MARÇO 2016

ENTRADA NUMA NOVA ERA

Em Sepang, na Malásia, em Phillip Island, na Austrália e no circuito internacional de Losail, no Qatar, a Michelin e todos os intervenientes do MotoGP- participaram em três sessões de prova em três traçados diferentes.



FEVEREIRO - SEPANG, MALÁSIA

- O primeiro teste decorreu em Sepang de 1 a 3 de fevereiro de 2016. Os pilotos descobriram os novos pneus Michelin com os últimos chassis e a gestão eletrónica versão de 2016. O fabricante francês forneceu cinco novos pneus, com vários perfis e carcaças, que as equipas tinham avaliado. Durante três dias, e apesar da chuva, as equipas puderam julgar os modelos desenvolvidos pela Michelin. Diversas modificações na seleção dos pneus permitiram experimentar todas as borrachas. Os testes possibilitaram à Michelin recopilar importantes dados, que vão ser analisados já de regresso à França. Esta sessão suscitou um otimismo partilhado em todo o paddock pelos progressos realizados pela Michelin durante o inverno.

FEVEREIRO - PHILLIP ISLAND, AUSTRÁLIA

- A segunda sessão de provas decorreu no impressionante circuito de Phillip Island de 17 a 19 fevereiro. Esta pista rápida e escorregadia, sem par a outra do calendário mundial, era a seleção natural para uns testes de inverno. A Michelin desenvolveu uma borracha traseira com desenho assimétrico, com um composto mais duro no flanco esquerdo, e outro mais mole no direito, para que aqueça mais depressa. A meteorologia complicou bastante a sessão, com uma primeira jornada interrompida pela chuva, até mesmo antes de as equipas poderem rodar em solo seco. No entanto, estas condições variáveis permitiram às equipas trabalhar no desenvolvimento dos pneus para chuva, fundamental para a preparação de uma época longa que se disputa em 18 ambientes diferentes de todo o mundo.



- A chuva também apareceu ao começar a segunda jornada. A pista começou por fim a secar, por isso os pilotos puderam provar os novos pneus intermédios. Embora o escalão de utilização fosse reduzido, os resultados foram, mais uma vez, muito encorajadores. Esta opção oferecerá uma possibilidade adicional aos pilotos em caso de condições cambiantes. Com o passar das horas e com pista seca, as cronometragens começaram a melhorar graças às performances do novo pneu traseiro MICHELIN borracha dupla. Os pilotos ganharam depressa confiança para reduzir os tempos de referência. Finalmente, o terceiro dia começou bastante bem, mas, menos de três horas depois de começarem os ensaios, a chuva voltou a interromper os esforços das equipas. O tempo melhorou depois e os pilotos puderam retomar a pista para completar o programa de provas à tarde até terminar a quarta jornada.

MARÇO - LOSAIL, QATAR

- Graças aos dados recolhidos em Sepang, assim como no difícil traçado de Phillip Island, pelas condições variáveis, a Michelin apresentou novas opções aos pilotos durante a última sessão de provas organizada no Qatar de 2 a 4 de março. O novo perfil do pneu dianteiro, já usado com êxito em Sepang, antes de receber a unanimidade na Austrália, foi proposto pela Michelin de novo no Qatar, melhorado com a opção de borrachas adicionais e de construções de diferente rigidez, com o fim de ampliar o leque de soluções disponíveis. A Michelin também proporcionou três versões do pneu traseiro, diversas possibilidades nos compostos de borracha e da estrutura, para identificar a melhor combinação possível. Como já se previa, as condições de teste no Qatar foram especiais, porque em Losail o vento lançava areia regularmente para a pista, tornando o pavimento muito abrasivo. Além disso, as temperaturas caíam depressa depois do pôr-do-sol e a humidade que se depositava na superfície da pista degradava progressivamente a aderência. Neste contexto delicado, os técnicos da Michelin trabalharam de manhã com as equipas de "fábrica" e as esquadras privadas para identificar os pneus mais adaptados. Ao terminar a última noite de ensaios, após longos intercâmbios com os parceiros, a Michelin pôde tomar uma decisão sobre os pneus selecionados para a primeira prova da época 2016, determinantes para regressar ao MotoGP™.

- Após estas três jornadas em Losail, **Nicolas Goubert**, diretor adjunto e diretor técnico da Michelin Motorsport e supervisor do programa MotoGP, comentou: *"Os últimos ensaios antes do começo da época foram muito importantes, dado que o objetivo principal era definir o pneu para a competição. A sessão foi muito difícil, pois era a primeira vez que rodávamos à noite no Qatar. Como costuma acontecer, estes ensaios decorreram numa pista que variou bastante entre o primeiro e o último dia. O ponto positivo é que conseguimos os melhores pneus traseiros, satisfazendo plenamente a todos os pilotos. Para o dianteiro, selecionámos três versões do pneu e confiámos na sua capacidade para responder às exigências de todos".*



OS PNEUS MOTOGP DA MICHELIN - 2016

Em 2016, a provisão de pneus MotoGP da Michelin será:

VOLTA O PNEU INTERMÉDIO:

"Dorna perguntou-nos se era possível aumentarmos a oferta com este tipo de pneus (intermédio). Dissemos que sim", explica Taramasso. "Atualmente, o intermédio é verdadeiramente um pneu específico. Embora os cortes sejam o resultado de uma operação manual, o pneu é concebido com escultura. Geralmente possui uma borracha mole que se utiliza nos ajustes para solo seco".

Os pneus intermédios poderiam ser de grande valor numa sessão de classificação em pistas em condições mistas, para ajudar os pilotos a se moverem numa trajetória que passa de solo molhado para seco. Este novo pneu garante igualmente o espetáculo para os fãs que nem sempre podiam ver os pilotos na pista quando as condições não lhes permitiam sair dos stands.

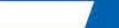
PORQUÊ PASSAR PARA PNEUS DE 17 POLEGADAS?

Nicolas Goubert: *"Todas as motos desportivas do mercado montam atualmente 17 polegadas. Naturalmente, o regulamento dos Grandes Prêmios seguiu esta tendência. Esta decisão vai-nos permitir acelerar a transferência tecnológica e aplicar com rapidez os nossos desenvolvimentos para MotoGP aos nossos pneus de série."*

SABIA?

Todos os pneus MotoGP da Michelin são fabricados em Clermont-Ferrand, na França. Transportam-se em contentores ou camiões especialmente adaptados. Os reboques podem carregar 800 pneus armazenados em espreguiçadeiras para evitar as deformações.

POWER SLICK

Duro 
Médio 
Mole 

POWER RAIN

Mole 
Duro 

POWER INTER

Intermédio 

SLICKS	22, DOS QUAIS:	SELEÇÃO DOS PILOTOS PARA MOTOGP:
	10, DIANTEIROS	2 OPÇÕES; MÁXIMO 7 PNEUS POR TIPO
	12, TRASEIROS	2 OPÇÕES; MÁXIMO 7 PNEUS POR TIPO
CHUVA	14, DOS QUAIS:	
	7 SETS	6 MOLES E 1 DURO - OU
		5 MOLES E 2 DUROS - OU
		4 MOLES E 3 DUROS
INTERMÉDIOS	6, DOS QUAIS:	
	3 SETS	COMPOSTO SIMPLES

***“É IMPORTANTE USAR A
COMPETIÇÃO COMO
TERRENO DE
DESENVOLVIMENTO
PARA A SÉRIE”***



GAMA MICHELIN MOTOGP

ÉPOCA 2016



MICHELIN POWER SLICKS

TRASEIROS



DURO

MÉDIO

MOLE

DELANTEROS



MICHELIN



OFFICIAL MotoGP™ CLASS TYRE

MICHELIN POWER INTER

MICHELIN POWER RAIN



TRASEROS

INTERMÉDIO

MOLE

DURO



DIANTEIROS

A EQUIPA

Os membros da equipa MotoGP da Michelin



**PASCAL
COUASNON**

Diretor da Michelin Motorsport



**NICOLAS
GOUBERT**

Diretor Adjunto, Diretor Técnico e responsável do departamento de Competição Duas Rodas



**PIERO
TARAMASSO**

Responsável do departamento de Competição Moto



**MATHIEU
VANNSON**

Responsável do departamento de Desenvolvimento de Competição Moto



CLEMENT
CORDOLIANI

Técnico de pneus



JOSÉ
NUNEZ

Técnico de pneus



PATRICK
SACCO

Técnico de pneus



JEAN CHRISTOPHE
CATALANO

Técnico de pneus



RICHARD
RODRIGUES

Técnico de pneus



ADRIEN
ALBANELL

Técnico de pneus



PASCAL
SASSO

Técnico de pneus



UM PATRIMÓNIO EM GRANDES PRÉMIOS

A chegada de Michelin aos Grandes Prémios de moto foi na época de 1973. Esse ano marcou o ponto de partida de uma extraordinária história para a marca francesa e, num contexto de guerra de pneus, levou a grandes feitos tecnológicos: a introdução do pneu slick Michelin para motos de 500 cm³, a tecnologia de borracha dupla e, claro está, o pneu radial. Estes são alguns momentos importantes a destacar na herança de Michelin na disciplina:



1973: A Michelin debuta nos Grandes Prémios de 500 cm³. Jack Findlay oferece à Michelin a sua primeira vitória na categoria rainha durante o Tourist Trophy da Ilha de Man.

1973: A Michelin ganha o seu primeiro título mundial com Kent Andersson numa Yamaha 125 de série.

Pierre Dupasquier, diretor do departamento de Competição da Michelin (até 2005): *"A partir de 1973 e 1974, pusemos as bases da nossa atividade em moto. Depressa desenvolvemos um pneu slick que funcionava bem na Fórmula 750. Após uma queda em Daytona em 1975, Barry Sheene exigiu provar os pneus. Quando me encontrei pela primeira vez com ele, ainda andava com as muletas. Imediatamente, levou os Michelin a um nível superior. Tinha umas capacidades impressionantes e obrigou-nos a trabalhar mais. Alguns asseveram que era conservador porque não queria slicks à frente. Isto não é verdade. Ele só exigia que o pneu dianteiro lhe proporcionasse um retorno de sensações que o nosso produto não satisfazia. Portanto, ele levou-nos a progredir. Lembro-me também das exigências dele para os pneus para chuva. Como era muito rápido em solo molhado, nunca estava satisfeito com os pneus. Obrigou-nos a aperfeiçoar as esculturas, parece como se o estivesse a ver agora de novo a esculturar por si próprio os pneus para conseguir o que queria. Ao tornar-se no primeiro campeão do mundo na categoria rainha, abriu o caminho para todos os títulos posteriores".*

1974: Aparecem os primeiros pneus concebidos especialmente para a competição. Até lá, derivavam da produção em série.

1975: Durante o intermédio da época de 1975, apresenta-se o primeiro pneu slick da Michelin. Jack Findlay e Guido Mandracci, pilotos do equipa Suzuki Itália, vão a Misano para as primeiras provas.

Dupasquier: *"O nosso primeiro impulso foi tratar de aumentar a superfície de borracha em contacto com o solo. Nos automóveis, tinha-se demonstrado que um pneu liso punha mais borracha no solo e reduzia os movimentos indesejados da escultura em superfície seca. O Serviço de Investigação não via isto com bons olhos mas, no entanto, aceitou-o como prova. François Décima tinha concebido um pneu esférico, que não punha muita borracha no solo, mas os nossos slicks mostraram-se imediatamente como uma solução interessante. Melhorou-se a motricidade e a aceleração, e a moto era mais estável. Voltámos desta primeira sessão de ensaios com a certeza de que os pneus traseiros seriam slicks. O problema dos dianteiros parecia mais delicado, mas tínhamos estabelecido uma regra básica que resultaria ser duradoura: é necessário um pneu dianteiro mole e deformável e um traseiro rígido e preciso".*





1975: Barry Sheene ganha o Grande Prémio de Assen de 500 cm³ batendo a Giacomo Agostini na última curva e conseguindo a primeira vitória com um pneu slick.

1976, 1977: Barry Sheene torna-se no primeiro campeão do mundo de 500 cm³ com a Michelin e mantém o título no ano a seguir.

1977: A Michelin ganha todos os títulos com Sheene em 500 cm³, Angel Nieto em 50 cm³, Pier Paolo Bianchi em 125 cm³, Mario Lega em 250 cm³ e Takazumi Katayama em 350 cm³. Com 44 vitórias em 52 corridas, a Michelin consegue uma impressionante percentagem de êxitos de 85 % e grandes slams em 500 cm³, 125 cm³ e 50 cm³.

1978: A Michelin é batida pela Goodyear. Este duelo começa uma guerra de pneus que leva à chegada da tecnologia radial na Michelin.

1981: Marco Lucchinelli ganha o Campeonato do Mundo com uma Suzuki equipada com pneus Michelin.

1982: **Franco** Uncini consegue o título, também com uma Suzuki montada com a Michelin.

1982: O primeiro pneu radial de Michelin aparece em outubro numa sessão de provas organizada em Imola. Lucchinelli prova-o numa Honda 500 NS.

1983, 1985: Freddie Spencer ganha dois títulos de 500 cm³ com a Michelin. Em 1985, também conseguiu o título em 250 cm³.

1984: O inovador pneu radial de Michelin debutou na competição. A primeira vitória de um pneu dianteiro radial chegou na segunda manga em Misano com Spencer e uma Honda NC. No fim da época, Randy Mamola foi o primeiro a impor-se com dois pneus radiais, também numa Honda NC.





1986, 1988-- 89: Ed die Lawson domina o Campeonato do Mundo com a Michelin.

1986: Gran Slam da Michelin com Lawson em 500 cm³, Carlos Lavado em 250 cm³, Luca Cadalora em 125 cm³ e Jorge Martínez em 80 cm³.

1987: Wayne Gardner ganha o título de 500 cm³ com a Michelin, que assina um novo Grande Slam com Anton Mang em 250 cm³, Fausto Gresini em 125 cm³ e Jorge Martínez em 80 cm³.

1988: Outro Grande Slam da Michelin com Lawson em 500 cm³, Sito Pons em 250 cm³, Jorge Martínez em 125 cm³ e Jorge Martínez em 80 cm³.

1989: Quarto Grande Slam consecutivo da Michelin com Lawson em 500 cm³, Sito Pons em 250 cm³, Alex Crivillé em 125 cm³ e Jorge Martínez em 80 cm³.

1990, 1992: Wayne Rainey ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin.

1993: Kevin Schwantz ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin.

1994-- 1998: Mick Doohan domina o Campeonato do Mundo com a Michelin.

1999: Alex Crivillé ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin.

2000: Kenny Roberts Jr. ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin. **2001-**

- 2005: Valentino Rossi ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin.

2006: Nicky Hayden ganha o título de Campeão do Mundo com a Michelin.

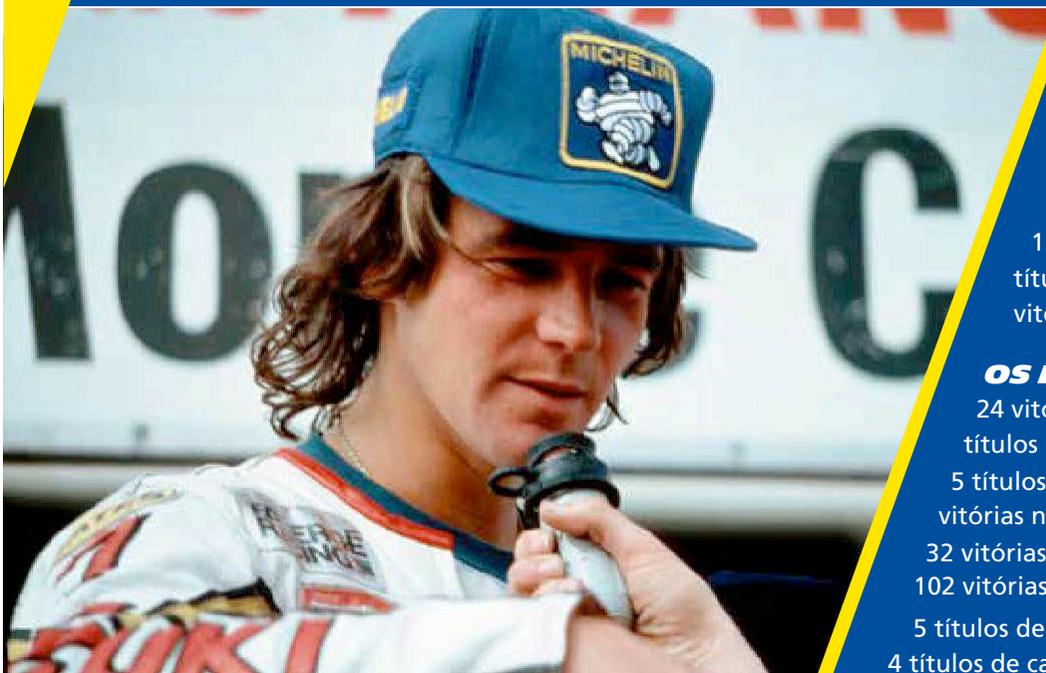


**DE 1986 A 1989, A
MICHELIN CONSEGUE
TODOS OS TÍTULOS EM
500 CM³, 250
CM³, 125 CM³
E 80 CM³**



UMA RICA HISTÓRIA EM DESPORTOS DE MOTOR

Na Michelin, 150 especialistas estão diretamente envolvidos na competição. Participaram na conquista de mais de 2.000 vitórias em Campeonatos do Mundo, nas categorias mais importantes. Ganhar é importante e está no ADN da Michelin.



OS ÊXITOS EM DUAS RODAS:

26 títulos de campeão do mundo e 360 vitórias em MotoGP 12 títulos e 269 vitórias no Campeonato do Mundo Superbike 14 vitórias no Campeonato do Mundo Endurance 15 títulos no Campeonato do Mundo de Enduro FIM desde 1983 33 títulos no Campeonato do Mundo de Trial Outdoor desde 1981 13 títulos no Campeonato do Mundo de Trial Indoor desde 2002 7 títulos no Campeonato do Mundo de Motocross FIM desde 2002 32 vitórias no Dakar em categoria moto

OS ÊXITOS EM QUATRO RODAS:

24 vitórias, 18 consecutivas nas 24 Horas de Le Mans desde 1988 48 títulos no Campeonato do Mundo de Ralis FIA 5 títulos no Campeonato do Mundo Endurance FIA desde 2012 18 vitórias no Dakar em categoria automóvel 32 vitórias no Dakar em categoria camião 102 vitórias no Campeonato do Mundo Fórmula 1 5 títulos de campeão do mundo de Fórmula 1 de Pilotos 4 títulos de campeão do mundo de Fórmula 1 de Construtores 2 títulos no Campeonato de Fórmula E

26

**TÍTULOS
DE CAMPEÃO DO MUNDO
E 360 VITÓRIAS
EM MOTOGP**

48 TÍTULOS

**NO CAMPEONATO
DO MUNDO DE
RALIS FIA**

18

**VITÓRIAS NO DAKAR
EM CATEGORIA DE
AUTOMÓVEIS**

12 TÍTULOS E 269 VITÓRIAS NO CAMPEONATO DO MUNDO SUPERBIKE

15

TÍTULOS NO
CAMPEONATO DO
MUNDO ENDURO FIM
DESDE 1983

14

VITÓRIAS
NO CAMPEONATO
DO MUNDO
ENDURANCE

32

VITÓRIAS

NO DAKAR NA CATEGORIA
CAMIÃO

33

TÍTULOS NO CAMPEONATO
DO MUNDO DE TRIAL
OUTDOOR DESDE 1981

102 VITÓRIAS

NO CAMPEONATO DO MUNDO
DE FÓRMULA 1



A missão da **Michelin**, líder do setor do pneu, é contribuir de maneira sustentável para a mobilidade das pessoas e dos bens. Por este motivo, o Grupo fabrica, comercializa e distribui pneus para todo o tipo de veículos. A Michelin propõe igualmente serviços digitais inovadores, como a gestão telemática de frotas de veículos e ferramentas de ajuda à mobilidade. De igual forma, edita guias turísticos, de hotéis e restaurantes, mapas e mapas de estradas. O Grupo, que tem a sua sede em Clermont-Ferrand (França), está presente em 170 países, emprega 112 300 pessoas em todo o mundo e dispõe de 68 centros de produção implantados em 17 países diferentes. A Michelin possui um Centro de Tecnologia que se encarrega da investigação e desenvolvimento com implantação na Europa, América do Norte e Ásia (www.michelin.es).

DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO

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

www.michelin.com

www.michelinmotorsport.com

www.mediaevent.michelin.com

