



DOSSIER DE PRENSA

24 HORAS DE LE MANS 2016



LA INNOVACIÓN EN EL CENTRO DEL ESPECTÁCULO



Michelin está, de nuevo, orgulloso de asociarse con las 24 Horas de Le Mans. Desde 1923, esta carrera mágica y mítica hace soñar a pequeños y grandes gracias a la implicación del Automobile Club de l'Ouest, que cumple este año su 110 aniversario.

Obviamente, les felicitamos por esta efeméride, especialmente porque compartimos con ACO los mismos valores deportivos y la misma visión en cuanto a desarrollo tecnológico y eficiencia energética.

En un entorno tremendamente competitivo, Michelin está también muy contento por haber sido elegido por los tres grandes equipos de la categoría reina LM P1, pero también por la gran mayoría de constructores que compiten en clase GTE, ya que nuestros neumáticos equipan en origen las versiones

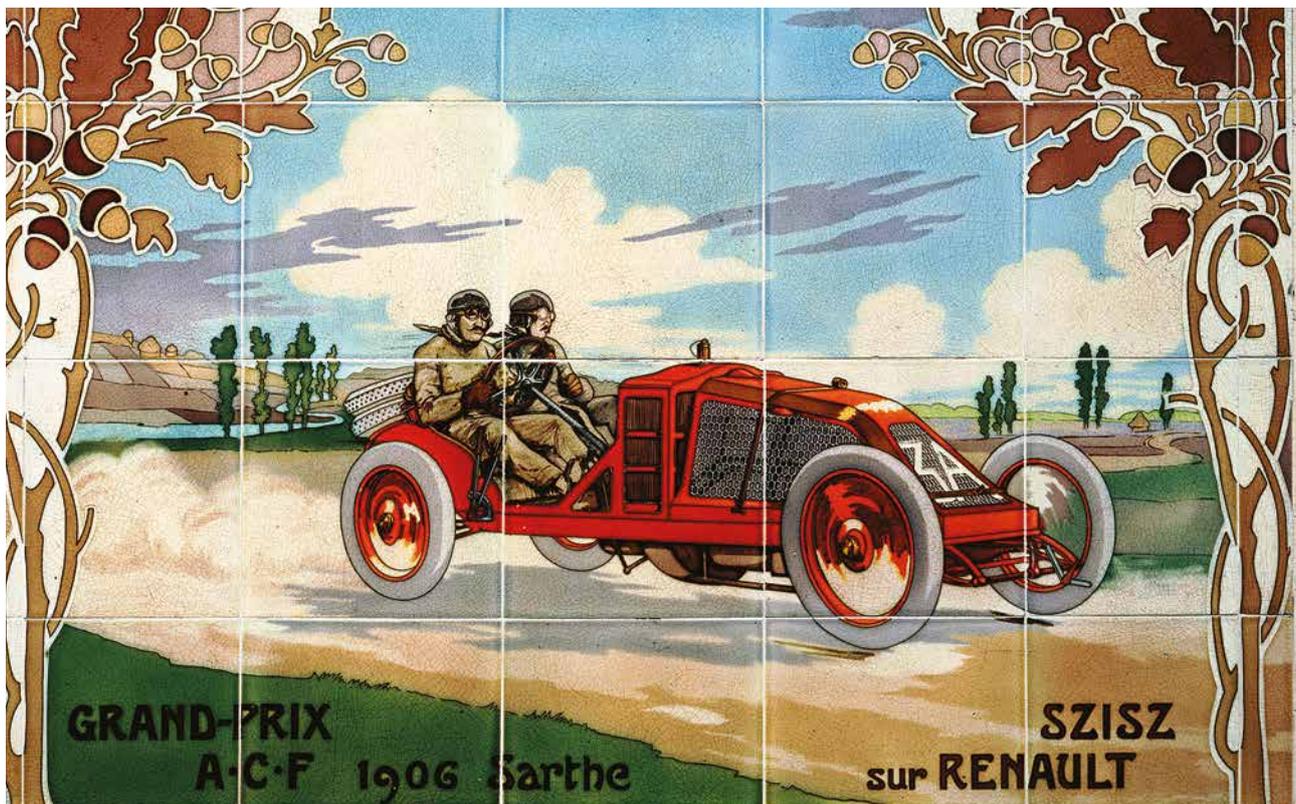
de "carretera" de sus bólidos, como el nuevo Ford GT, el Ferrari 488 o el Corvette C7.

Este vínculo entre la pista y la carretera es muy importante para Michelin, ya que con este espíritu nos acercamos a los deportes de motor. Desde siempre, Michelin utiliza todas las disciplinas de estos deportes en las que está comprometido como un laboratorio de desarrollo de neumáticos de gran serie. Así, este año como en los anteriores, algunos de los coches que participan en las 24 Horas de Le Mans incorporan en sus neumáticos Michelin las tecnologías futuras que el Grupo probablemente integrará el día de mañana en los neumáticos destinados a los coches de serie.

La innovación es más que nunca un factor de espectáculo para los deportes de motor, como en la clásica de Le Mans, que nunca ha sido tan moderna.

Buena carrera a todos.

Pascal Couasnon
Director de Michelin Motorsport



- 4** MICHELIN: 110 AÑOS DE HISTORIA E INNOVACIONES

- 10** LE MANS 2030: ¿CUÁL SERÁ EL DISEÑO GANADOR?

- 12** LAS CIFRAS CLAVE

- 14** LOS NUEVOS NEUMÁTICOS MICHELIN

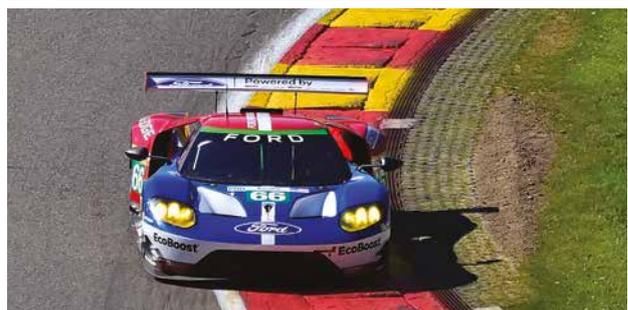
- 16** ENTREVISTA CON JÉRÔME MONDAIN

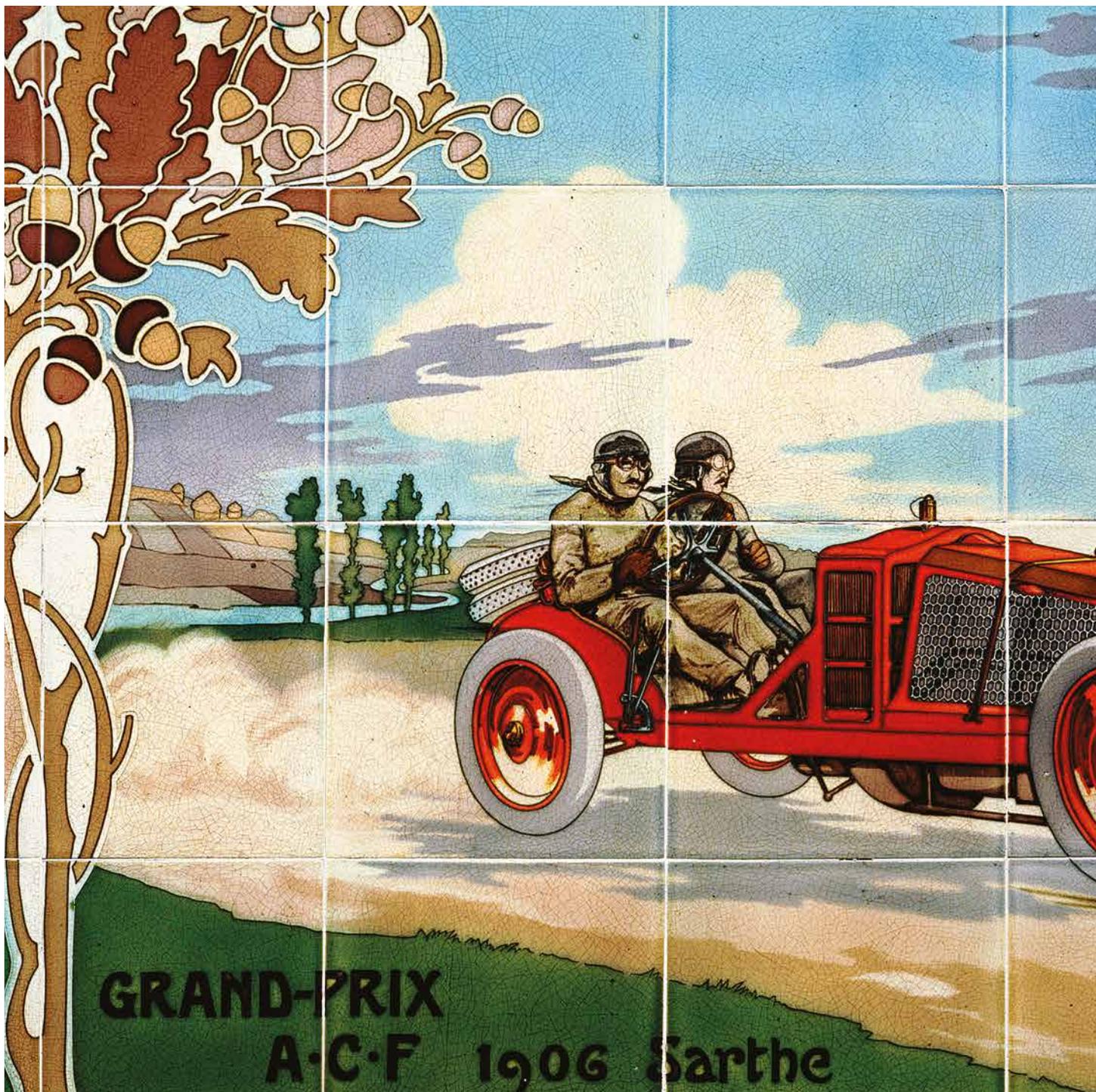
- 18** LOS SOCIOS DE MICHELIN

- 20** LA LOGÍSTICA

- 22** LA GUÍA MICHELIN

- 23** EL NUEVO ENTORNO DIGITAL DE MICHELIN MOTORSPORT

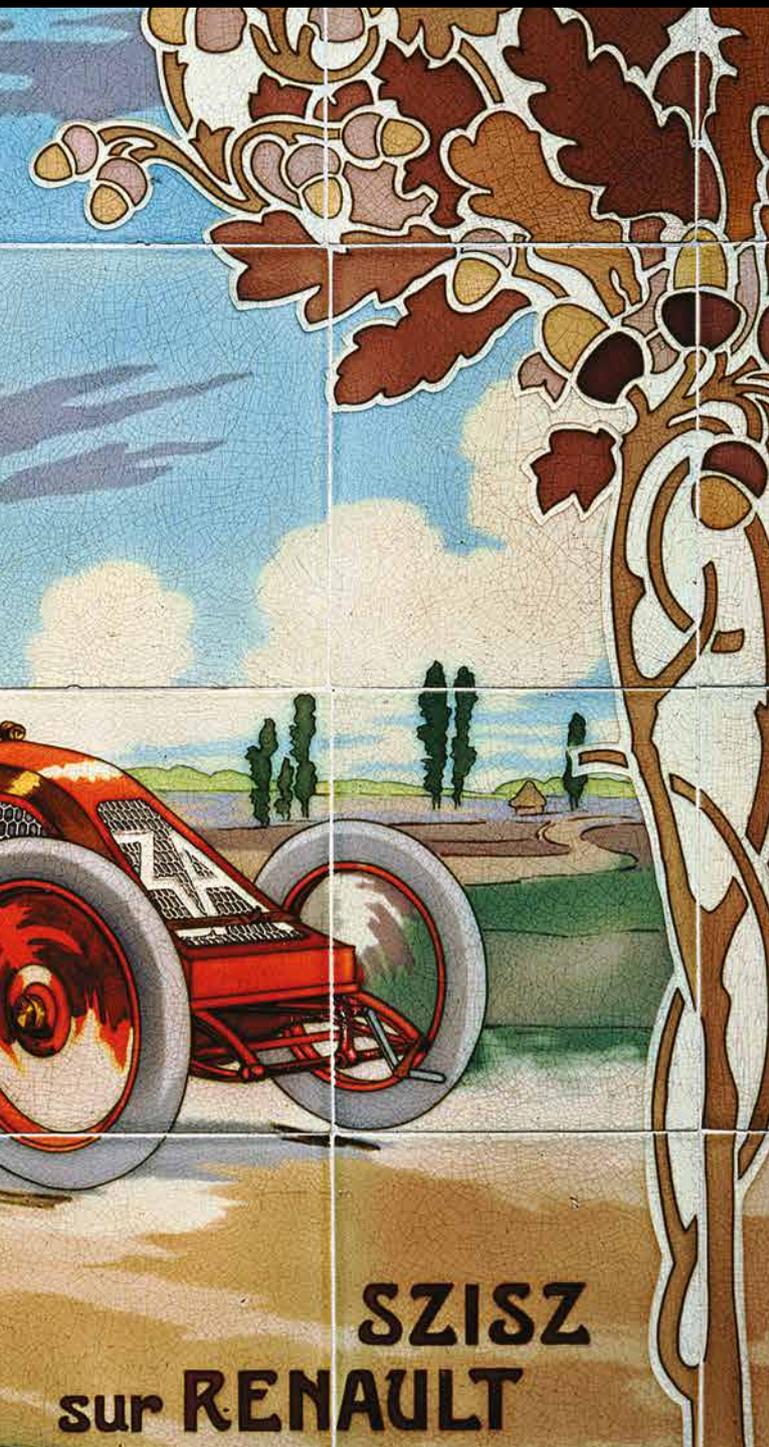




PATRIMONIO

MICHELIN: 110 AÑOS DE HISTORIA E INNOVACIONES

Para Michelin, Le Mans siempre ha sido un verdadero laboratorio tecnológico y una fuente de innovación. Desde la llanta desmontable a los neumáticos de ultra altas prestaciones actuales, aquí están los grandes hitos de esta historia extraordinaria.



1906: LA LLANTA DESMONTABLE MARCA LA DIFERENCIA

A raíz de la famosa Copa Gordon Bennett, celebrada en Clermont-Ferrand, sobre una pista trazada por los hermanos Michelin, que ganó Francia en 1904 y 1905 (con Léon Théry sur Brasier, apodado "el Cronómetro"), el departamento de la Sarthe recoge el reto de organizar el primer Gran Premio del Automóvil Club de Francia (1906). Marcado ya por el espíritu inventivo y emprendedor de un hombre como Amédée Bollée, considerado el creador del automóvil de vapor, la Sarthe se convierte en el territorio privilegiado para la aventura automovilística.

Bajo la tutela de Georges Durand, un pequeño grupo de hombres constituye las bases del Automobile Club de la Sarthe (previo al ACO), responsable de asegurar la logística. Entre las prioridades, debía acondicionar las carreteras, reforzar las calzadas, ya que el recubrimiento ordinario, mezcla de macadán y arena, no soportaba el peso de los coches (1.000 kg).

Sobre el recorrido, trazado al este de Le Mans y de 103 km de longitud, se instalan kilómetros de vallas para mantener al público alejado de la pista, se construyen puentes para cruzar la calzada, se levantan tribunas...

Los días 26 y 27 de junio de 1906, el corazón del mundo del automóvil se bate en Le Mans, miles de espectadores se congregaron a lo largo del recorrido para asistir a la salida de los 34 coches de 13 marcas diferentes, entre ellas, 10 francesas. Si el calor complicaba la visión de los hombres, que se quemaban los ojos y la cara, también degradaba la carretera y sometía a dura prueba a los neumáticos.

Los pinchazos son un verdadero martirio para los conductores y sus mecánicos, los únicos que podían intervenir en los coches. En este contexto, las nuevas llantas desmontables equipadas con neumáticos Michelin son una impresionante demostración de su superioridad sobre la llanta ordinaria que requiere muchas manipulaciones.

El principio es simple: la llanta se fija a la rueda con ocho grapas que se ajustan exactamente al perfil y se aprietan con tuercas. Para desmontar el neumático, solo hay que aflojar las tuercas y liberar las grapas. Para volver a montar el neumático, se coloca sobre la rueda, se empuja y ya solo hay que enganchar las grapas y apretar las tuercas. Así, se ganaba un tiempo precioso: necesitaban dos minutos en lugar de diez en el cambio de un neumático trasero. Se habla de un récord de 75 segundos conseguidos por el piloto Jacques Edmond (Renault AK).

Este progreso fundamental se puso en evidencia claramente gracias al húngaro Ferenc Szisz (con Renault), ganador de la prueba tras recorrer en dos días 1.239 kilómetros a una media de 101,195 km/h y cambió 18 veces de neumáticos durante la prueba.

Con la coronación, para sorpresa general, de la llanta desmontable, la firma de Clermont-Ferrand ofrece así un arma imparable a las marcas que equipa: Renault, Fiat, Itala. Ya con la creación de la parada en boxes (pit stop), enseguida cuestionada por el reglamento del Gran Premio de la ACF, Michelin no deja de explotar las ventajas de esta invención decisiva y genial para la época.

1923: DOBLETE DE CHENARD & WALCKER EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

Visionarios e innovadores, los hermanos Michelin, Edouard y André, tuvieron también un papel determinante a comienzos del siglo pasado en el desarrollo de la aviación.

Desde la primera victoria de la marca Chenard & Walker en 1923, hasta la 17ª de Porsche en 2015, la leyenda de las 24 Horas de Le Mans cada año nos envía potentes imágenes, con nombres indisolubles de la competición automovilística. Tras haber resistido el paso del tiempo, Le Mans se ha convertido en un hito automovilístico eterno, en un rugido mítico e innovador. Arnage, Mulsanne o los Hunaudières son muchos los lugares que resuenan como nombres de batallas míticas en el corazón de los aficionados... Pensada para probar la mecánica, esta prueba de una longevidad poco común ofrece lo mejor de un deporte donde se combinan los valores humanos y las nuevas tecnologías. Y esto, desde los primeros balbuceos de las competiciones deportivas en carretera, para comparar las prestaciones de estas fabulosas máquinas, pilotadas por auténticos pioneros.

Generosos mecenas, ofrecen grandes sumas de dinero a los pioneros de la naciente locomoción, como Wilbur Wright, ganador de la Copa Michelin (1908) en Le Mans para sus records del mundo de la distancia (123,2 km) y de la hora (2h 23').

La Gran Guerra abre su paréntesis sin desalentar el espíritu del Automobile Club de l'Ouest, que celebra, en 1921, el regreso del Gran Premio de Francia y después marca el destino del nuevo circuito para acoger a los competidores de la primera gran carrera de resistencia automovilística.

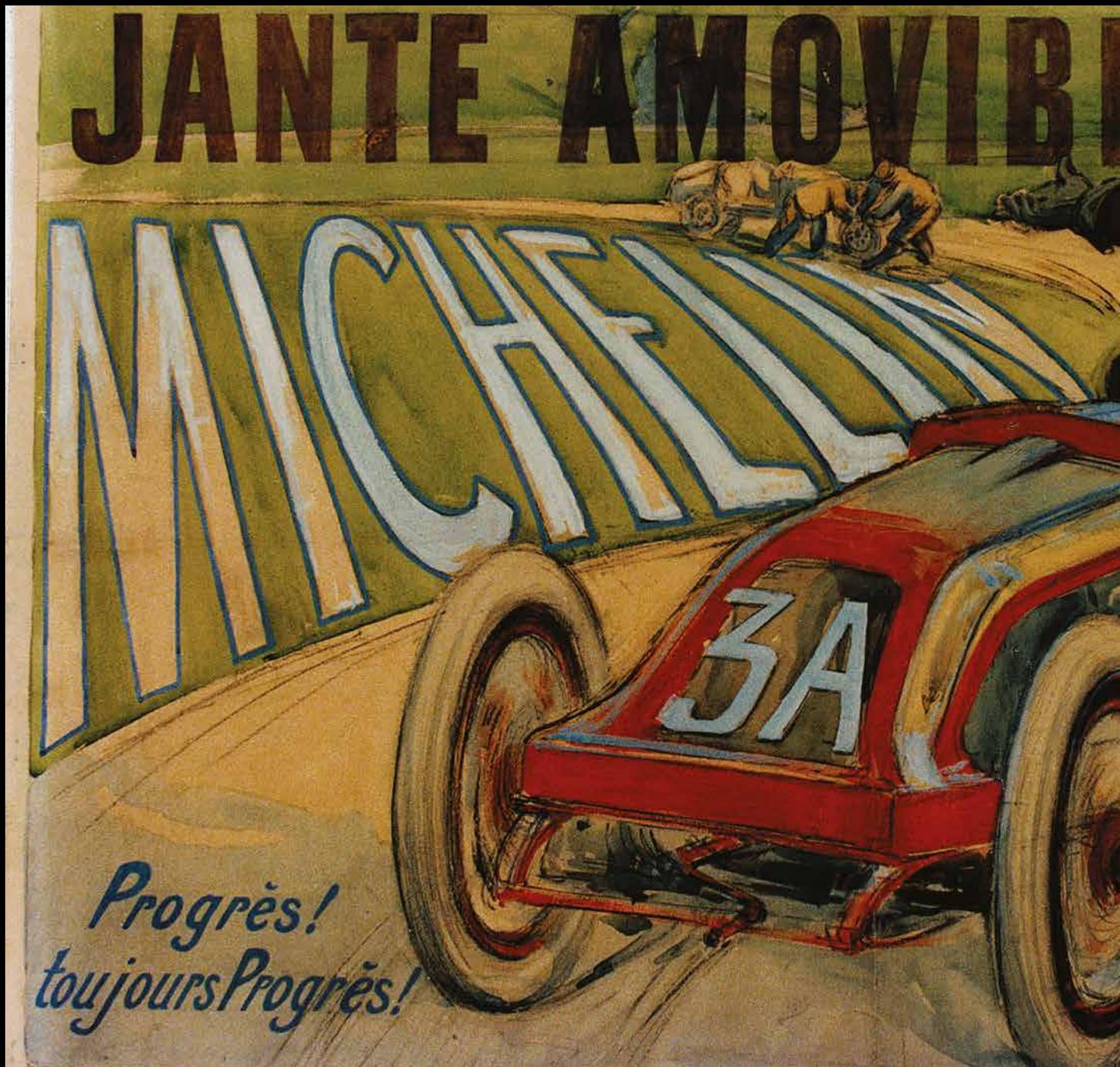
Abandonando el triángulo Le Mans-Saint-Calais-La Ferté-Bernard de los competidores del primer Gran Premio del Automóvil Club de Francia (1906), el ACO diseña un nuevo trazado que entra en los suburbios del este de la ciudad hasta la famosa horquilla de Pontlieue.

Sobre una larga pista de tierra de 17,262 km, alumbrada por lámparas de acetileno y proyectores militares, los nuevos aventureros de los tiempos modernos llevan a cabo su espectáculo. Los mejores de los 33 que tomaron la salida

alcanzan los 150 km/h. Dada la precaria adherencia de sus coches, sobre todo con lluvia, las salidas de pista son frecuentes.

El domingo 27 de mayo, a las 16 horas, los Chenard & Walcker (cilindrada de 3 litros, 90 cv) de Lagache - Léonard (2.209.536 km recorridos a 92,064 km/h de media) y Bachman - Dauvergne (a 4 vueltas) hacen un doblete histórico equipados con neumáticos Michelin "cableados" en los que la carcasa está tejida con hilos textiles en paralelo. El negro de carbón, introducido en los neumáticos Michelin en 1919, permite multiplicar por cinco la duración de los neumáticos. En septiembre de 1923, el neumático Michelin "confort", ganador de Le Mans, se presenta en el Salón del Automóvil antes de su comercialización.

La reanudación de la carrera en 1949, después de años de guerra y privaciones, es recibida con la victoria de una marca italiana, Ferrari, por delante de la coalición francesa. Con los años, el diámetro de las llantas/neumáticos se reduce en favor de la anchura.



Si la primera entrada en la lucha del Renault 4 CV (1951) marca un giro en este deporte, la aparición del neumático radial, o "neumático X", con una carcasa revolucionaria, permite unas prestaciones sin igual. Sus características ayudan a reducir el consumo de carburante, al tiempo que aumenta la duración y la seguridad. Con esta innovación tecnológica fundamental, un Lancia Aurelia B20 GT (12º en la general), montado con un mismo juego de neumáticos de serie (dimensiones 165x400 mm, es decir 15,7 pulgadas) triunfa en Le Mans (1952) en la categoría S 2.0.

1967: LOS NEUMÁTICOS SLICKS DE ESTRUCTURA RADIAL

Presentada en 1946, la patente del neumático radial mejora significativamente la estabilidad y la duración, al tiempo que permite ahorrar carburante. En la pista, donde la batalla se libra entre los constructores británicos e italianos, Michelin



innova de nuevo ofreciendo a su socio Alpine (1967) equipar su A210 con neumáticos slicks de estructura radial. Gracias a las prestaciones de estos nuevos productos reservados para la competición, Mauro Bianchi baja por primera vez de la barrera de los cuatro minutos (pruebas preliminares), mientras que la tripulación Grandsire/Rosinski (9º) ganó su categoría (Proto 1,3 litros) en 1967, año de la segunda consagración de Ford.

Le Mans contempla en 1978 una victoria 100 % francesa, con el triunfo del Alpine A442B (Pironi/Jaussaud), equipado con neumáticos slicks radiales de Michelin. Para asistir a un podio 100 % Michelin hay que esperar hasta 1993 con el triplete de los Peugeot 905 con motor V10 del equipo dirigido Jean Todt. Las máquinas lanzadas hacia la victoria alcanzan puntas de 346 km/h en la legendaria recta de las Hunaudières. Mulsanne, trazado en pleno bosque, es el escenario de múltiples dramas, pero también un formidable banco de pruebas para los constructores, más ávidos que nunca de probar los nuevos avances tecnológicos, extrapolables a algunos modelos de serie.

DIÉSEL, HÍBRIDO: DOS VICTORIAS HISTÓRICAS

Así, tras su victoria inicial en 2000, Audi convierte, como era lógico, a Michelin en su proveedor de neumáticos para afrontar el desafío de la tecnología diésel en competición. Para Michelin, el reto tecnológico es enorme: el Audi R10 TDI era más veloz, generaba más cargas aerodinámicas, ponía más peso sobre las ruedas traseras y más potencia... Y un par motor extraordinario de 1.100 Nm que entregaba el motor V12 diésel biturbo, por no mencionar el par de frenada, diez veces mayor que el par motor. Por eso, el trabajo de Michelin se centró, al principio, en los neumáticos delanteros, para absorber la violenta frenada y reequilibrar el prototipo. Se necesitaron dos años de trabajo de ingenieros, químicos, desarrolladores y técnicos de Michelin para diseñar neumáticos específicos capaces de soportar todas estas exigencias y conducir al Audi R10TDI a su consagración (2006 - Biela-Pirro-Werner). Posteriormente, el desarrollo de estos neumáticos ha beneficiado a otros prototipos LMP1, ya que esta categoría se convirtió en reina en la Sarthe y en todo el mundo: American Le Mans Series, Intercontinental Le Mans Cup y el FIA World Endurance Championship.

La competición forma parte de la política global PRM (Rendimiento y Responsabilidad Michelin) del Grupo al fijarse





el objetivo de reducir el impacto medioambiental de los neumáticos al tiempo que aumenta la seguridad. En competición, esto se traduce en el incremento de la duración de los neumáticos y, por lo tanto, de una reducción del número de neumáticos usados sin afectar a la seguridad ni al rendimiento. En 2011, Michelin registra el récord de duración en pista seca y en condiciones de carrera normales: 5 relevos, es decir, 55 vueltas (o 750 kilómetros) con un único juego de neumáticos, a una velocidad media superior a los 230 km/h. Fue el piloto francés Benoît Tréluyer, al volante del Audi R18 TDI número 2 (Fässler-Lotterer-Tréluyer), quien realizó esta proeza. Gracias al ahorro de tiempo de parada en boxes, el Audi Sport Team Joest consiguió la victoria frente al Peugeot 908 número 9 (Bourdais-Lamy-Pagnaud) por unos pocos segundos.

En 2012, para respetar el espíritu innovador del Project 56 Nissan-DeltaWing, Michelin desarrolla neumáticos revolucionarios: dos veces menos pesados y tres veces más estrechos, pero capaces de rodar 320 km/h...

También en los años 2012 y 2013, Michelin se dedica a diseñar neumáticos específicos, adaptados a las nuevas tecnologías híbridas del Audi R18 e-tron quattro (motor térmico diésel en la parte trasera, con motores eléctricos que actúan sobre las cuatro ruedas) y del Toyota TS030 Hybrid (motor térmico de gasolina trasero, con motores eléctricos que también actúan en las ruedas traseras).

En 2014, a pesar de la potencia y de las cargas aerodinámicas en fuerte incremento, Michelin decidió responder a la voluntad del ACO de aumentar la eficiencia energética de los coches y de sus componentes, reduciendo en un 15 % el tamaño de sus neumáticos LMP1. Con ello, se constató un ahorro de dos kilos por neumático.

El año 2014 firma el gran regreso de Porsche al más alto nivel de las carreras de Endurance, con el nuevo prototipo LMP1, el 919 Hybrid, equipado con un pequeño motor de cuatro cilindros y un sistema híbrido de gran potencia.



Después de una temporada de desarrollo, en 2015, la firma de Stuttgart consiguió su histórico éxito número 17 en la Sarthe con el trío Bamber-Tandy-Hulkenberg (919 Hybrid). Era la 24ª de Michelin. Cada LMP1 de la escuadra alemana ha podido efectuar regularmente relevos cuádruples, es decir, más de 700 km con el mismo juego de neumáticos. En la categoría reina, todos los constructores han utilizado un solo tipo de gomas para la carrera: los neumáticos Michelin "Soft Altas Temperaturas", que son especialmente eficaces entre 18° C y 35° C.

Esta capacidad de los neumáticos Michelin para multiplicar los relevos en carrera, lo que era una excepción hace solo pocos años, es hoy día el centro de la estrategia de los equipos de Clermont-Ferrand, listos de nuevo en 2016 para afrontar los nuevos retos junto a los favoritos de la 84ª edición (Porsche - Toyota - Audi), así como los de la categoría Gran Turismo, donde la marca quiere seguir siendo la referencia. Con el resurgimiento del gigante Ford, Corvette, Ferrari y Porsche deberán estar preparados.

LE MANS CLASSIC, UN ESPECTÁCULO

Si a los pies de la Torre Michelin, al final de la recta de boxes, los espectadores se agitan con impaciencia por descubrir la línea de los nuevos coches, los nostálgicos de Endurance no ocultan su emoción con la idea de asistir este año a las celebraciones de los 110 años del Automobile Club de l'Ouest. *"El ACO es una historia de hombres impulsados por la misma pasión, el automóvil. Sinónimo de descubrimiento, de aventura y símbolo de la avanzada tecnología de nuestro tiempo"*, ha dicho Pierre Fillon, octavo presidente del

ACO en 110 años.

En poco más de un siglo, de 1906 a 2016, esta asociación ha contribuido al desarrollo de la carrera, poniendo su saber hacer al servicio de todos los conductores franceses.

Es también esta fabulosa aventura humana la que pretenden perpetuar, el viernes 10 de junio, los organizadores del "Classic Grand Tour", reviviendo el Gran Premio de 1906 en la Sarthe. Michelin propone actualmente una gama de neumáticos y cámaras para coches de colección y de competición histórica. Evocar el pasado en el presente, mientras se mira hacia el futuro, este es también el fabuloso viaje en el tiempo que nos propondrá vivir, del 8 al 10 de julio próximos, el espectáculo de Le Mans Classic.

UNA COMPLETA GAMA DE NEUMÁTICOS PARA COCHES DE ÉPOCA

El Grupo Michelin, desde su fundación, hace más de 120 años, ha invertido en el progreso de la movilidad. Con su contribución, los conductores han pasado de una banda de goma pegada a una llanta de madera a verdaderos neumáticos cada vez más seguros, eficientes y de bajo consumo y, en un futuro próximo, capaz de interactuar con sistemas de a bordo del vehículo.

Cada etapa de esta conquista se basa en la capacidad de innovación de Michelin, que siempre ha anticipado la evolución del automóvil y las necesidades de sus usuarios.

Cada etapa de esta conquista es un fragmento de patrimonio que hay que preservar. Por ello, Michelin decidió desarrollar hace cuatro años una gama de 100 dimensiones para equipar a los vehículos más icónicos del parque automovilístico europeo: los neumáticos Michelin se destinan a coches de los años 1920 a 1970.

Tras la apariencia "de época" en términos de la escultura y decoración de los flancos, indispensable para preservar su autenticidad, estos neumáticos se caracterizan por su alta tecnología, en particular, en cuanto a su estructura y a los materiales utilizados en su fabricación.

En efecto, los neumáticos de la Colección Retro (www.michelinclassic.com) requieren tanta tecnología y conocimientos como los neumáticos actuales. Su diseño realiza gracias a las habilidades de los desarrolladores de Michelin Motorsport y del Centro de Tecnología Michelin en Ladoux. Si la seguridad, la autenticidad, la duración y la disponibilidad caracterizan los neumáticos de la Colección Retro para coches de serie, Michelin ha ido aún más allá. El fabricante de neumáticos ha desarrollado gamas específicas de neumáticos para los Rallyes VHC, incluyendo el nuevo PB20, el único neumático de rallye de colección para mojado, así como para la competición de históricos en circuito.

En 2016, Michelin estará presente oficialmente en el evento Le Mans Classic (8-10 de julio de 2016). Con su propuesta de neumáticos eficientes y respetuosos con la historia, Michelin tiene la intención de contribuir a la promoción y la conservación del patrimonio automovilístico.





MICHELIN CHALLENGE DESIGN

LE MANS 2030: ¿CUÁL SERÁ EL DISEÑO PARA LA VICTORIA?

El Michelin Challenge Design 2017 se desarrollará en asociación con el Automobile Club l'Ouest (ACO), promotor y organizador de las 24 Horas de Le Mans. Este concurso permitirá a los diseñadores de todo el mundo mostrar su visión del coche de carreras de 2030 y de sus neumáticos.

Creado por Michelin en 2001 para estimular y reconocer a jóvenes creadores, el Michelin Challenge Design se ha convertido en uno de los concursos de diseño más prestigiosos. En 15 años de existencia, ha atraído a más de 8.000 participantes de 121 países, con un jurado compuesto en su mayoría por los líderes del diseño avanzado de los constructores de automóviles más importantes.

“Los miembros del jurado del Michelin Challenge Design consideran las 24 Horas de Le Mans como uno de los eventos actuales más innovadores, relevantes y apasionantes en términos de diseño”, ha comentado Thom Roach, director de marketing de EO de Michelin North America. *“Creemos que este concurso es una gran oportunidad para los diseñadores de todo el mundo que presentarán sus ideas e innovaciones en una competición emocionante”.*

El Michelin Challenge Design está abierto a todos los estudios de diseño, diseñadores independientes, estudiantes y proveedores de equipos para automoción. El tema de 2017, “Le Mans 2030: ¿cuál será el diseño de la victoria?”, les permitirá presentar bien su visión del coche –y, por lo tanto, del neumático– de carrera que podría ganar las 24 Horas de Le Mans 2030, apoyándose o no en el glorioso pasado deportivo de alguna marca de las 24 horas de Le Mans, o bien tratar de reforzar la imagen de un constructor de gama alta. *“Nuestra historia con Michelin comenzó en 1923, desde la primera edición de las 24 Horas de Le Mans”,* ha explicado Pierre Fillon, presidente del ACO. *“Y tenemos hoy día una ambición común: fomentar la llegada de las nuevas tecnologías y el diseño. Más allá de una carrera de resistencia, las 24 Horas de Le Mans representan un laboratorio para la innovación y estamos encantados de ser socios del Michelin Challenge Design 2017”.*

Desde su creación en 1923, numerosos constructores, como Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, Chevrolet, Dodge, Ferrari, Ford, Honda, Jaguar, Maserati, Mazda, McLaren, Nissan, Peugeot, Porsche y Toyota, no solo han aprove-

EL COMITÉ DE DIRECCIÓN DEL MICHELIN CHALLENGE DESIGN 2017

Los miembros del jurado del Michelin Challenge Design estarán bajo la supervisión de un prestigioso comité de dirección:

• **Pierre Fillon,**
Presidente del Automobile Club de l'Ouest

• **David Marec,**
Director ejecutivo creativo de Acura,
Honda Amérique

• **Doug Fehan,**
Director de programas en
Corvette Racing

• **Tom Roach,**
Vicepresidente de marketing de equipo
original Michelin Norteamérica.

¿QUÉ NEUMÁTICO PARA 2030?

Teniendo en cuenta los posibles cambios en el reglamento técnico, Michelin ha identificado tres ejes pertinentes de trabajo:

1• Un neumático para dos pilotos.

Hoy en día, el reglamento de la disciplina limita a cuatro horas el tiempo máximo de conducción para cada piloto, pero los equipos prefieren más bien cuatro relevos para 750 km (a pesar de que, teóricamente, podrían hacer cinco y 900 km en cuatro horas). En cuanto a la duración, Michelin fue capaz de cubrir esa distancia máxima con un solo juego de neumáticos por primera vez en 2011. Así, puede imaginarse que después de cuatro relevos, el piloto que coja el volante del coche puede mantener los neumáticos de su predecesor y tomar la pista para otros cuatro relevos.

2 • Una fuerte “cura de adelgazamiento”.

En línea con lo que Michelin ya hizo en 2014, otra pista en la que la dirección técnica podría trabajar es la eficiencia del neumático, es decir, la conservación, o incluso la evolución de las prestaciones, reduciendo significativamente el tamaño y el peso de los neumáticos. Además de un ahorro en materiales, un neumático más pequeño permitiría reducir la resistencia aerodinámica del coche para mejorar la eficiencia energética del conjunto.

3) En circuito como en carretera.

Siguiendo el ejemplo de la Fórmula E, donde los neumáticos MICHELIN Pilot Sport EV están esculpidos para rodar tanto en una pista seca como mojada, Michelin Motorsport podría aumentar la polivalencia de los neumáticos Endurance acercándolos a los neumáticos de carretera. En este contexto, hay que señalar que Michelin ya ha revolucionado su enfoque técnico, trabajando en las ventanas de temperatura de funcionamiento del neumático. El resultado es que en las 24 Horas de Le Mans de 2016, los socios de Michelin en LMP1 tendrán tres neumáticos disponibles, adaptados a tres diferentes rangos de temperatura.

chado su participación en las 24 Horas de Le Mans para mostrar sus prestaciones, sino que también presentaron sus últimas innovaciones tecnológicas y sus diseños.

Las inscripciones para el Michelin Challenge Design 2017 están ya abiertas y finalizarán el 1 de agosto de 2016. La lista de finalistas se dará a conocer en octubre de 2016 y el ganador se anunciará en noviembre. El vencedor, así como también el segundo y tercer premio, tendrán como recompensa acudir al Salón de Detroit en enero de 2017, asistirán a una fiesta privada en su honor, el 9 de enero de 2017, y tendrán la oportunidad de conocer a los miembros del jurado del Michelin Challenge Design 2017. El ganador tendrá tratamiento VIP en las 24 horas de Le Mans 2017, donde se mostrará su trabajo.

24 HORAS DE LE MANS 2016

LAS CIFRAS CLAVE

A lo largo de 13.629 kilómetros, el circuito de las 24 Horas de Le Mans y sus 33 curvas son el escenario de la mayor carrera de resistencia del mundo. El trazado de la evolución de 2016 no cambia, pero se han hecho mejoras.

El año pasado, 263.500 espectadores (200 más que en 2014, la entrada más importante desde 1995) asistieron a la carrera, de ellos, 30.100 personas acudieron en el primer día de entrenamiento, 56.000 en el segundo día y 23.000 durante el Test Day. Este año, se esperan grandes multitudes de nuevo, con las expectativas en cuanto a cobertura de medios del mismo nivel que el año pasado.

UNA CARRERA SEGUIDA EN TODO EL MUNDO

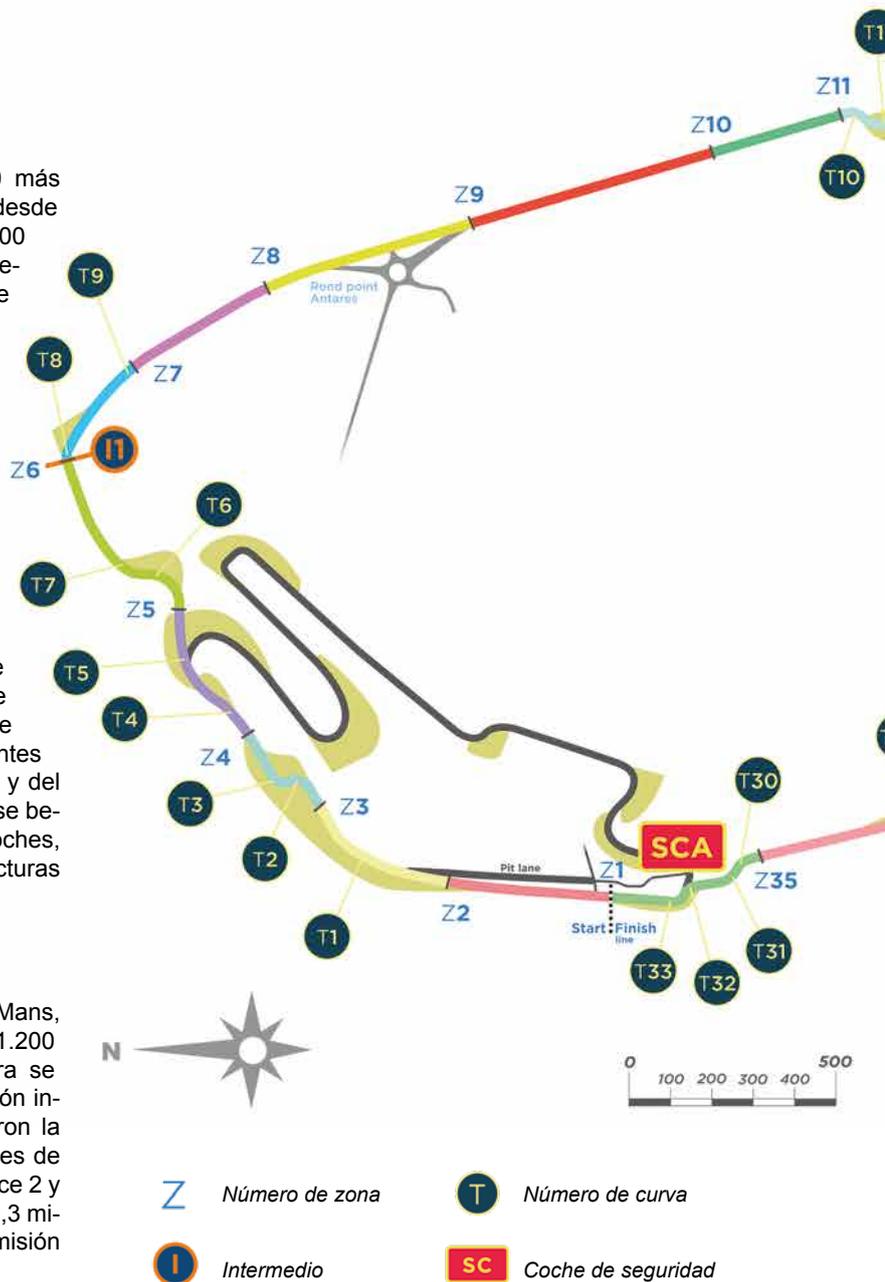
1.425 periodistas de 42 países se acreditaron en 2015, una cifra equivalente a 2014. Y los resultados del impacto mediático dan vértigo. Solo en Francia, entre el 6 y el 17 de junio de 2015, la prensa dedicó más de 2.600 artículos y emisiones de todo tipo en las 24 Horas de Le Mans, lo que equivale a una inversión publicitaria de más de 12 millones de euros. Un nivel de atención de la prensa sin precedentes del que Michelin, un socio importante de la carrera y del Campeonato Mundial de Endurance WEC, también se beneficia con presencia no solo en las ruedas de los coches, sino también en muchos lugares de las infraestructuras del circuito.

UNA LOGÍSTICA IMPRESIONANTE

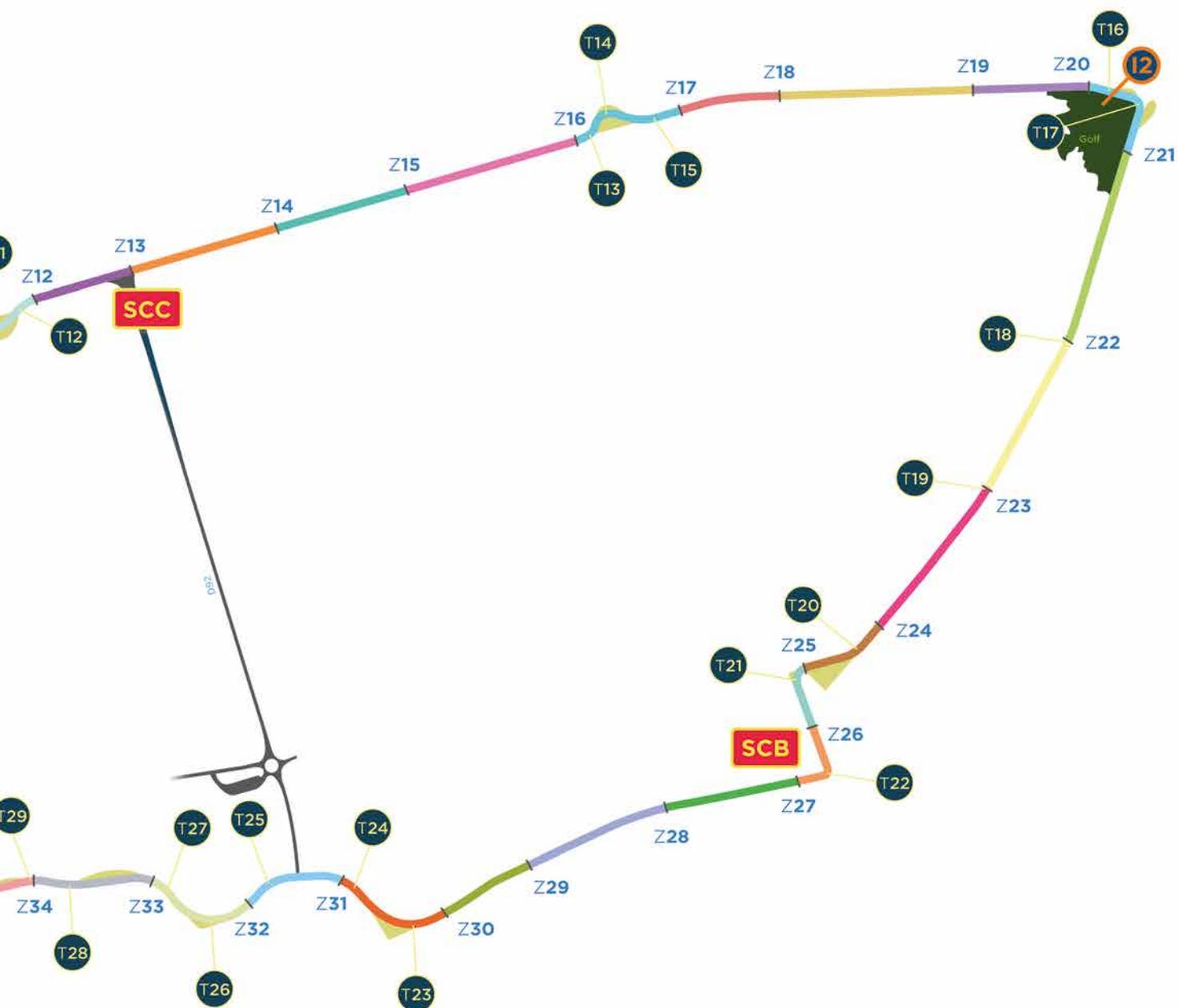
Durante la edición de 2015 de las 24 Horas de Le Mans, más de 90 equipos de televisión, es decir, cerca de 1.200 personas, provenían de todo el mundo. La carrera se transmitió en 190 países por 31 cadenas de televisión internacionales y 802 millones de televidentes tuvieron la oportunidad de seguirla. En Francia, casi 4,2 millones de telespectadores siguieron el evento a través de France 2 y France 3. En Europa, en Eurosport y Eurosport 2, 22,3 millones pudieron disfrutar de casi 50 horas de retransmisión de los entrenamientos y de la carrera.

INTERNET Y LAS REDES SOCIALES AMPLIFICAN LA REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

Junto a los millones de páginas dedicadas a las 24 Horas por los numerosos sitios web especializados o no, la aplicación de ACO tuvo un gran éxito y ha sido descargada por 504.441 usuarios en 206 países diferentes. Además, la página de Facebook de las 24 Horas de Le Mans recibió la visita de 378.700 fans y 215.391 personas se hicieron *followers* en Twitter. En total, las publicaciones en las redes sociales del ACO, entre el 29 de mayo y 15 de junio en Twitter y Facebook llegaron a ocho millones de



personas y se registraron en Periscope 500.000 "Me gusta". Este año, los equipos encargados de las redes sociales tratarán de aumentar estas cifras. Por su parte, la web www.michelinmotorsport.com, con una versión totalmente renovada, acaba de ponerse *on line* (ver página 23), registrará también picos de visita.



Salida: A las 15 horas del 18 de junio de 2016

Llegada: A las 15 horas del 19 de junio de 2016

Nº de coches participantes: 60 (33 equipados con Michelin)

- 9 en categoría LMP1 (6 equipados con Michelin)
- 23 en categoría LMP2 (3 con Michelin)
- 14 en categoría LM GTE Pro (12 con Michelin)
- 13 en categoría LM GTE Am (11 con Michelin)
- 1 "Innovative Car" (box 56) equipados con Michelin

Longitud del circuito: 13.629 km

Número de curvas: 33

TECNOLOGÍA

LOS NUEVOS NEUMÁTICOS

MICHELIN ENDURANCE 2016

Los neumáticos usados en el Campeonato del Mundo de Endurance - FIA WEC han sido objeto de nuevos desarrollos entre noviembre de 2015, al final de la temporada anterior, y la primera carrera de la temporada 2016, que tuvieron lugar en Silverstone (GB) el pasado abril.

En todas las categorías, el trabajo sobre los neumáticos ha sido importante porque, en su mayoría, los coches equipados por Michelin han de someterse a profundas modificaciones técnicas, respetando, al mismo tiempo, el peso mínimo de 875 kg. Para Michelin se trata no solo de acompañar a sus socios en el desarrollo de sus nuevos coches, sino también de mejorar su competitividad frente a unos competidores cada vez más activos.

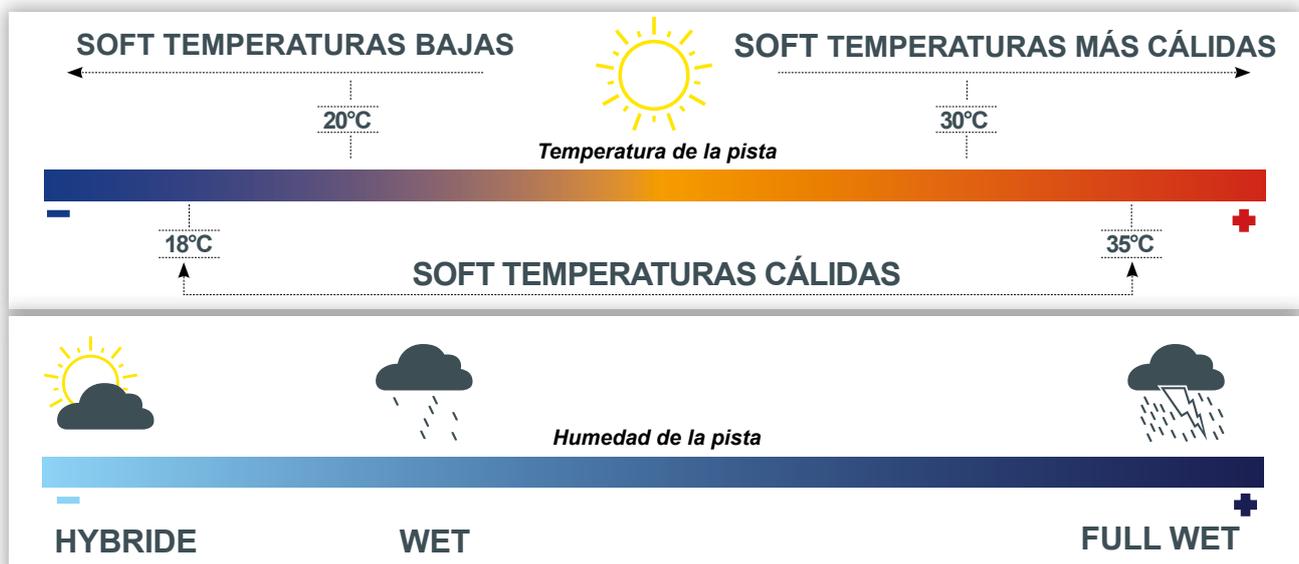
En LM P1, el Toyota TS050 - Hybrid tiene un nuevo motor V6 biturbo de 2.4 litros, que sustituye al V8 que se alojaba bajo el capó en años anteriores. El coche adopta también las nuevas baterías de ion-litio para reemplazar un supercondensador, que recoge, almacena y redistribuye la energía recuperada durante la frenada por dos motores situados en los ejes delantero y trasero. De hecho, el Toyota TS050-Hybrid pasa este año a la categoría de 8 megajulios (mj), que es la más alta. Esto es consecuencia de la modificación del peso o, más bien, del reparto de pesos, pero también de la distribución de potencia, en función del par disponible a diferentes regímenes. Estas nuevas disposiciones, combinadas con las evoluciones aerodinámicas del coche, actúan sobre la carga aplicada sobre cada neumático y, por lo tanto, ha obligado a técnicos de Michelin Motorsport a intervenir no solo sobre la estructura interna del neumático, sino también sobre los niveles de compuestos de goma.

En Audi, se ha hecho una pequeña revolución técnica y estética, con un R18 profundamente reelaborado no solo en cuanto a diseño exterior. Su motor V6 TDI ha evolucionado para proporcionar más potencia y su sistema híbrido le permite gestionar su energía de manera diferente. De este

modo, el Audi R18 cambia de categoría 4 mj a 6 mj, con, en consecuencia, más potencia y prestaciones. El impacto sobre los neumáticos también es inevitable, sobre todo porque el aumento de la carga aerodinámica de la carrocería y el nuevo diseño de la suspensión delantera juegan un papel importante. También en Porsche, las mejoras han permitido optimizar la potencia (que no puede, sin embargo, superar los 1.000 cv, según el reglamento de 2016), gracias al empleo de baterías de ion-litio de nueva generación y de motores eléctricos optimizados. El peso del motor de 4 cilindros turbo 2 litros ya que se había reducido. Por último, el eje delantero se ha mejorado y es aquí donde el impacto sobre los neumáticos ha sido más importante. Pero el desarrollo se realizó con apoyo Michelin y, por ello, los neumáticos se adaptaron a la situación.

“En LMP1, proponemos a nuestros socios una gama de seis neumáticos”, comenta Jérôme Mondain, director de programas Endurance de Michelin. “Y cada uno de ellos se ha adaptado a las evoluciones técnicas de los coches. Nuestro trabajo ha de responder a los nuevos requisitos y alcanzar, al mismo tiempo, nuestro objetivo de mejora constante de las prestaciones. El desarrollo de un coche de carreras capaz de tal nivel no puede hacerse sin un largo trabajo común. Es importante subrayar que la carga aerodinámica, especialmente en LMP1 se ha multiplicado por diez a lo largo de las temporadas. Si no hubiéramos seguido, temporada tras temporada, la evolución de los coches, los neumáticos con los que podemos recorrer cuatro o cinco relevos desde hace cinco años, cubrirían hoy solamente uno o dos. El nivel de prestaciones de todos los coches implicados en Endurance se ha incrementado significativamente”.

LMP1



NUEVOS NEUMÁTICOS PARA VENCER A UNA FUERTE COMPETENCIA EN LMP2

En clase LMP2, la competencia entre los fabricantes es fuerte. Aquí, Michelin equipa tres coches en las 24 Horas de Le Mans 2016 y proporcionará a sus equipos socios una gama de neumáticos de gran progresión. El desarrollo de los nuevos neumáticos Michelin para LMP2

se basa en el incremento del rendimiento por vuelta, garantizando la constancia y la duración del neumático al mismo tiempo.

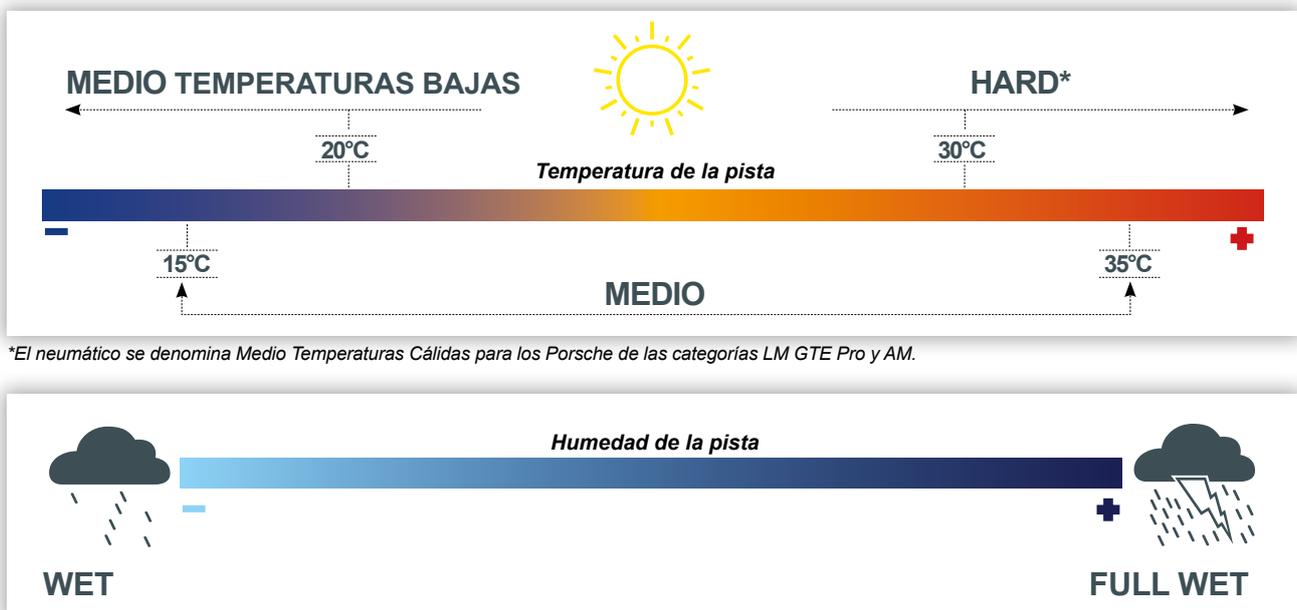
Los progresos esperados en las 24 Horas de Le Mans de 2016 son del orden de un segundo a 1,5 segundos por vuelta, en comparación con 2015, mientras que los socios de Michelin deben poder completar regularmente tres relevos con cada juego de neumáticos.



NOVEDADES TAMBIÉN EN LM GTE PRO

Al igual que las investigaciones técnicas realizadas en LM P1 y a los progresos en LM P2, los competidores en la categoría LM GTE Pro tuvieron igualmente la oportunidad de disfrutar del trabajo personalizados de los

técnicos de Michelin Motorsport durante el periodo entre temporadas. Así, Michelin ha aportado modificaciones en la estructura interna del neumático y en los compuestos de goma. El nivel global de prestaciones ha podido aumentarse, con manteniendo su constancia mientras se desgasta.



*El neumático se denomina Medio Temperaturas Cálidas para los Porsche de las categorías LM GTE Pro y AM.

OBJETIVOS PARA 2016 EN DURACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS, CATEGORÍA POR CATEGORÍA

	LM P1		LM P2		LM GTE PRO
	4 relevos		3 relevos		LM GTE AM
	13 vueltas		13 vueltas		3 relevos
	710 km		530 km		14 vueltas
					580 km



ENTREVISTA

“EN LAS 24 HORAS DE LE MANS, LA CLAVE ES LA DURACIÓN”

Jérôme Mondain, director de Michelin en Endurance

En carreras automovilísticas, sobre todo en las 24 Horas de Le Mans, la estrategia de neumáticos reviste una particular importancia. Jérôme Mondain, director de Michelin en Endurance, explica por qué.



Jérôme Mondain, director de Michelin en Endurance

Las paradas en boxes, en especial para cambiar los neumáticos, ¿son más desventajosas en las 24 Horas de Le Mans que en una carrera de seis horas?

La parada en boxes y el cambio de neumáticos, teniendo en cuenta las altas velocidades medias, son muy costosas en cuanto a tiempo y más aún en el circuito de las 24 Horas de Le Mans. El objetivo es tener un neumático muy constante a lo largo de varios relevos para que el coche pase el mayor tiempo posible en la pista. La duración es un elemento preponderante para rendir en esta carrera.

¿Cómo elegir los neumáticos correctos en función de la situación, especialmente meteorológica?

Nosotros ponemos a disposición de los equipos diferentes tipos de neumáticos y gomas para permitirles alcanzar el más alto nivel de rendimiento en todas las circunstancias. Para suelos secos y mojados, obviamente, pero también en función de la temperatura exterior (ver páginas 14 y 15). Además, cada equipo utiliza las sesiones de prueba para identificar las ventanas de funcionamiento ideales para cada goma, que pueden variar dependiendo de los reglajes del coche y del estilo de conducción del piloto. Por ello, el trabajo de preparación, las pruebas y el set-up (puesta a punto de los reglajes) son determinantes.

¿Esto significa que el cambio de los neumáticos para toda la carrera está previsto antes de que comience?

La carrera no se puede prever, pero es cierto que cada equipo establece su plan de carrera perfecta antes de tomar la

salida. Saben, en teoría, qué tipo de neumático atribuir a un coche y a un piloto, en ese momento y por cuánto tiempo. Pero 24 son muchas horas, pueden pasar muchas cosas que obliguen a reajustes constantes. Por ello, asignamos a cada socio un Consejero Técnico de Escudería, quien les proporciona recomendaciones e información durante toda la duración de la carrera.

¿Cuál es el papel del Consejero Técnico de Escudería?

En Le Mans, más que en otros lugares, el CTE contribuye a la elaboración de la estrategia de neumáticos. Es, a la vez, el técnico y el asesor que participa activamente en el establecimiento del plan de carrera. Durante las 24 Horas de Le Mans, el viernes es un día fundamental de trabajo para los equipos, ya que aunque los coches no rueden, es en ese momento en el que todo se decide para la carrera del día siguiente. Tras las reuniones, el CET de cada equipo nos comunica, confidencialmente, cada plan de carrera, por lo que nuestros equipos pueden preparar y poner a su disposición los neumáticos adecuados en el momento adecuado.

¿El CTE tiene que aprobar la elección de neumáticos?

Nada se hace sin la opinión del CTE, porque conoce muy bien, por un lado, la calidad de nuestros neumáticos y, por otro, los secretos del circuito de Le Mans. Es un puesto importante ejercido por hombres de experiencia. Pero, al final, es, sin embargo, el técnico del coche quien decide sobre la elección de los neumáticos tras recibir las informaciones del piloto. En Le Mans, el circuito es tan grande que puede a veces llover en un lugar y en otro no... El binomio técnico/piloto es esencial, así como la experiencia del CTE, incluso si al final solo uno de ellos decide.

En cuanto a los neumáticos, ¿cuál es la clave para maximizar sus posibilidades?

Es muy importante prepararse bien y conocer perfectamente las ventanas de funcionamiento de sus neumáticos, para usarlos en el momento adecuado. Manteniendo el control sobre la estrategia en cada momento de la carrera, podemos también poner las probabilidades de su lado para gestionar el rendimiento y el desgaste, que son los dos pilares de la duración, que permiten al piloto retrasar al máximo su siguiente entrada en boxes.

¿Se registran más pinchazos en Le Mans que en otros lugares?

Las 24 Horas de Le Mans son especiales. Hay muchos coches muy diferentes, pilotados por profesionales y pilotos de pago, que a veces se enganchan entre ellos o atraviesan las pistas de grava y contaminan la pista. El hecho de que suceda mucho en 24 horas es normal, pero por estas razones podemos decir que las probabilidades de pinchazos son más fuertes en Le Mans que en otros lugares, incluso aunque no suceda muy a menudo.



EN PISTA **LOS SOCIOS DE MICHELIN EN LAS 24 HORAS DE LE MANS**

Sábado, 18 de junio, a las 15 horas, 60 coches comenzarán 24 horas de carrera, de aventura y emociones. 33 de ellos estarán equipados con neumáticos Michelin, los más tecnológicos y de mayor rendimiento del momento, que permitirán, quizás, a sus pilotos entrar en la historia de Le Mans.

LM P1

PORSCHE TEAM
Coche n° 1 y n° 2

TOYOTA GAZOO RACING
Coche n° 5 y n° 6

AUDI SPORT TEAM JOEST
Coche n° 7 y n° 8

LM P2

PANIS BARTHEZ COMPETITION
Coche n° 23

PEGASUS RACING
Coche n° 28

KROHN RACING
Coche n° 40

LM GTE Am

LARBRE COMPETITION
Coche n° 50

AF CORSE
Coche n° 55 y n° 83

TEAM AAI
Coche n° 57

FORMULA RACING
Coche n° 60

CLEARWATER RACING
Coche n° 61

SCUDERIA CORSA
Coche n° 62

KCMG
Coche n° 78

GULF RACING UK
Coche n° 86

ABU DHABI-PROTON RACING
Coche n° 88

PROTON COMPETITION
Coche n° 89

LM GTE PRO

AF CORSE
Coche n° 51 y n° 71

CORVETTE RACING
Coche n° 63 y n° 64

FORD CHIP GANASSI TEAM UK
Coche n° 66 y n° 67

FORD CHIP GANASSI TEAM USA
Coche n° 68 y n° 69

DEMPSEY-PROTON RACING
Coche n° 77

RISI COMPETIZIONE
Coche n° 82

PORSCHE MOTORSPORT
Coche n° 91 y n° 92

INNOVATIVE CAR

SRT41 BY OAK RACING
Coche n° 84

MICHELIN

LA LOGÍSTICA EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

La carrera de Le Mans es el evento del año, tanto para las escuderías implicadas como para Michelin, que equipa a 33 de los 60 coches que estarán en la línea de salida. Todo esto requiere una logística excepcional y mucho de anticipación.



En Michelin, las 24 Horas de Le Mans empiezan en febrero, “cuando se formaliza la lista de participantes en las 24 Horas de Le Mans”, explica Jérôme Mondain, director de Michelin en el Campeonato del Mundo de la FIA WEC, que incluye el clásico de Le Mans. “Esta lista nos permite confirmar el número de parejas por categoría y podemos, así, empezar a prepararlo todo, desde la producción de los neumáticos en nuestra fábrica de Cataroux, en Clermont-Ferrand, hasta las varias reservas necesarias para desplazar a nuestro equipo”.

El equipo de Michelin presente en las 24 Horas de Le Mans está compuesto por un centenar de personas, que hay que desplazar, alimentar y alojar. Una operación dirigida por un equipo de expertos que asegura de la manera más racional y eficaz posible la coordinación de los diferentes servicios. Tras el Test Day, que se ha celebrado este año el domingo 5 de junio, comienza la gran quincena de carrera y los camiones de Michelin –quince en total– entregan los aproximadamente 6.000 neumáticos que se pondrán a disposición de los equipos para la prueba. Después, los 50 montadores especializados pueden empezar a trabajar en una de las dos áreas de 800 m² dedicadas a Michelin (la otra se utiliza para almacenar los neumáticos),

justo detrás del paddock del circuito. Se trata de talleres llevados por Michelin desde Clermont-Ferrand, que permiten montar un gran número de neumáticos de carreras en un tiempo récord para satisfacer la demanda desde el comienzo de los entrenamientos, el miércoles anterior a la carrera. En estas oficinas temporales, también montada para la ocasión, el equipo de dirección de Michelin Motorsport puede controlar las diferentes acciones que deben llevarse a cabo.

LA POSTCARRERA TAMBIÉN DEMANDA PLANIFICACIÓN

Los neumáticos puestos a disposición de los participantes en las 24 Horas de Le Mans en su mayoría están clasificados como confidenciales, es decir, que sus gomas y sus procesos de fabricación están protegidos por el secreto industrial. Los equipos están obligados a devolvérselos a Michelin, que los envía a Clermont-Ferrand para que se analicen, recoger todos los aprendizajes tecnológicos compilados y, por último, reciclar los neumáticos. Si las 24 Horas de Le Mans comienzan en febrero para Michelin, también terminan varias semanas después de la carrera.



6.000 NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos que se utilizarán en las 24 Horas de Le Mans se han producido en el mismo lugar, en la fábrica C2 de las instalaciones de Clermont-Ferrand. Tras colocarlos cerca del paddock, se almacenan en un área especial con una superficie de 800 m², junto a un taller de la misma superficie, donde 50 técnicos trabajan en tres líneas de montaje.

33 COCHES EQUIPADOS

60 coches estarán presentes en la línea de salida de las 24 Horas de Le Mans 2016. De ellos, 33 equiparán neumáticos Michelin: 6 en LM P1, 4 en LM P2 (incluyendo el "Garaje 56"), 12 en LM GTE Pro y 11 en LM GTE. Cada categoría tiene diferentes compuestos para seco y mojado.



15 CAMIONES

Michelin ha reducido al mínimo su huella de carbono adoptando una forma más racional para todos sus desplazamientos.

100 PERSONAS:
50 MONTADORES, 25 CONSEJEROS TÉCNICOS DE ESCUDERÍA,
15 INGENIEROS, 10 PERSONAS DE GERENCIA

Para todos los equipos Michelin, la carrera de las 24 Horas de Le Mans es un acontecimiento excepcional. En febrero, comienzan las operaciones de preparación y la presión se eleva hasta que todo ha sido instalado. Los Consejeros Técnicos de Escudería (CTE), que deben permanecer despiertos durante toda la carrera, están sujetos a un seguimiento médico por nutricionistas.



LA GUÍA MICHELIN REFERENCIA MUNDIAL DE LAS GUÍAS GASTRONÓMICAS

La guía Michelin es el escaparate de la gastronomía mundial. Con su método de selección único en el mundo, la guía MICHELIN revela cada año el dinamismo de la gastronomía de un país, saca a la luz las nuevas tendencias culinarias y los futuros talentos, y contribuye a la promoción de la gastronomía en el mundo. Deseada por muchas ciudades y países, la guía MICHELIN se ha convertido en parte de la herencia culinaria de muchos países. Su salida es objeto de una atención mediática cada vez más amplia y cada año los profesionales y el gran público la esperan con impaciencia.

La guía MICHELIN nació de la imaginación de André y Edouard Michelin, en 1900: eran entonces los inicios del automóvil y viajar suponía a menudo embarcarse en una aventura porque los trayectos eran largos y los lugares para parar a comer o descansar mal marcados. Aun con todo, los hermanos Michelin estaban convencidos del futuro del automóvil. Para contribuir a su desarrollo, decidieron distribuir gratuitamente entre los conductores una pequeña guía roja de 400 páginas con muchas informaciones prácticas: cómo cambiar un neumático, dónde repostar gasolina, comer y dormir... A través de los años, la guía propone a sus lectores una selección cada vez más rica de hoteles y restaurantes en todas las categorías de confort y precio. Más de un siglo más tarde, se ha convertido en la referencia mundial en guías gastronómicas tanto para profesionales como para el público en general.

La selección de la guía Michelin está disponible en formato impreso y en digital, accesible tanto en la web como en todos los dispositivos móviles, proponiendo así una navegación adaptada a los usos de cada uno. Nuestros servicios de reserva *on line* permiten a los clientes vivir con la guía MICHELIN una experiencia única en movilidad.

Cualquiera que sea el gusto o el presupuesto, la guía Michelin ofrece una amplia selección de establecimientos rigurosamente probados por inspectores profesionales e independientes, empleados del Grupo Michelin. Continuamente a la búsqueda de nuevas direcciones y hallazgos únicos, los inspectores de la guía MICHELIN prueban a diario toda clase

de establecimientos y estilos de cocina. Siempre anónimos, los inspectores se comportan como simples clientes y pagan sistemáticamente sus facturas. No hay un tratamiento especial: el inspector tiene en su plato lo que el resto de clientes, ni más ni menos.

LAS ESTRELLAS DE LA GUÍA MICHELIN: LAS TABLAS DE LA EXCELENCIA

Para quienes gustan de los mejores restaurantes del mundo, aquellos a los que los clientes que no dudan en viajar para darse un gran placer, la atribución de estrellas, que es un momento importante y singular en la vida un chef, responde a estrictos criterios utilizados por todos los inspectores cuando evalúan la calidad de una mesa: la calidad de los productos utilizados, la personalidad de la cocina, el dominio del punto de cocción y de los sabores, la relación calidad/precio y, por supuesto, la regularidad tanto en el tiempo como en la carta. Así, es habitual que decir que las estrellas están "en el plato y únicamente en el plato", porque solo se evalúa la calidad del plato. El resto, ya sea el confort o el servicio, nunca se tiene en cuenta.

Estos son los criterios objetivos que los inspectores de la guía MICHELIN aplican, ya sea en Japón, Estados Unidos, China o Europa. Su uso en todo el mundo garantiza

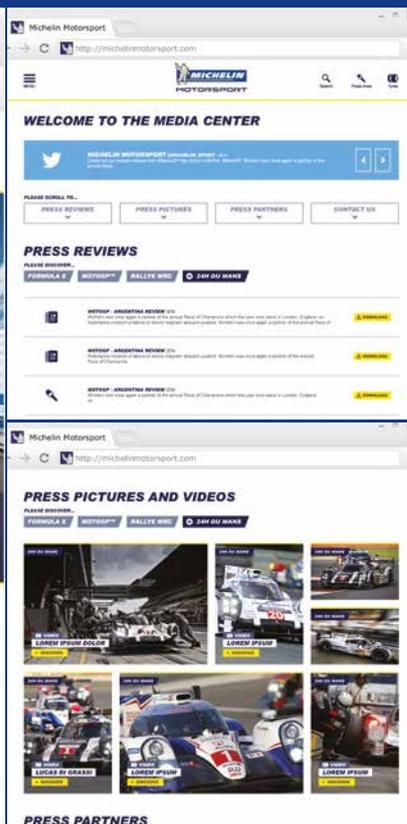
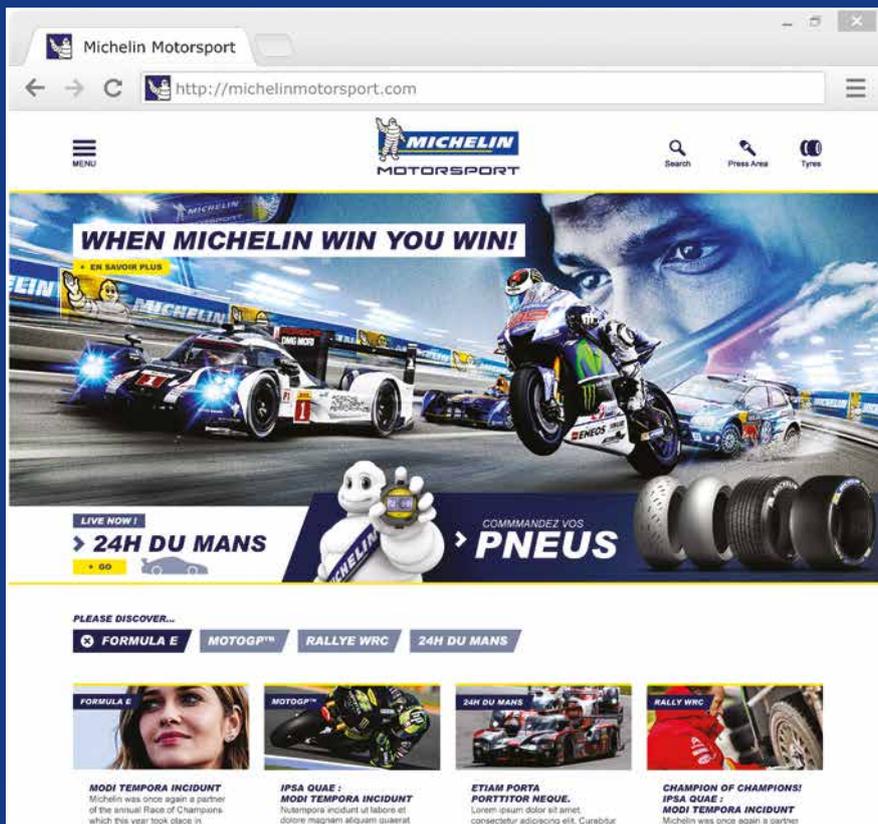
una selección homogénea: poco importa el lugar donde se encuentre, una estrella tiene el mismo valor tanto en París como en Nueva York o en Tokio.

Las estrellas recompensan un restaurante, por el trabajo de su chef y de su equipo, incluyendo todos los estilos. Las estrellas se clasifican en tres niveles:

- *** Una cocina única. ¡Justifica el viaje!
- ** Una cocina excepcional. ¡Merece la pena desviarse!
- * Una cocina de gran fineza. ¡Compensa pararse!

La selección de la guía Michelin está actualmente disponible en versión impresa y en todos los soportes digitales. La colección cuenta con 29 guías que cubren 28 países, 4 continentes y más de 45.000 direcciones de todo el mundo.

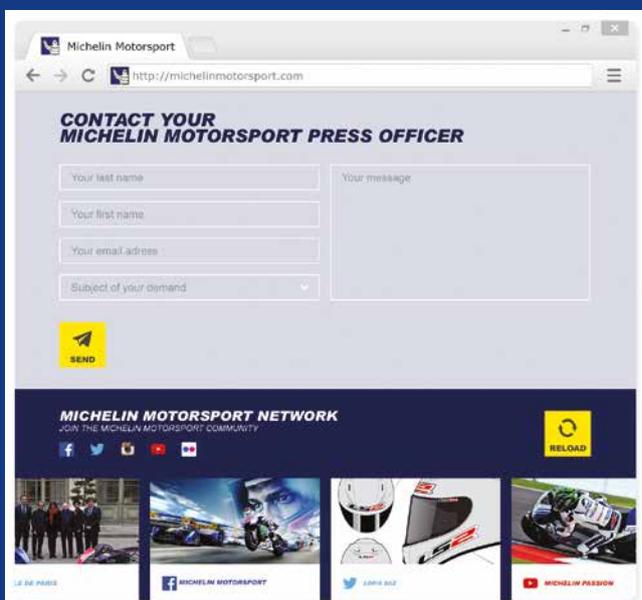




EL NUEVO ENTORNO DIGITAL DE MICHELIN MOTORSPORT

El sitio www.michelinmotorsport.com adopta un nuevo diseño y funcionalidades avanzadas. Se trata de un universo digital completamente rediseñado, *on line* desde el 15 de junio de 2016. Desde la página principal, se puede acceder directamente a informaciones sobre cada disciplina con la que se encuentra comprometido Michelin, con reportajes, fotos y vídeos. Para algunos campeonatos, los usuarios podrán, incluso, seguir los cronos y los "live texts" en directo como, por ejemplo, este año para las 24 Horas de Le Mans.

También se ha renovado el Media Center, con una interfaz más agradable y una ergonomía mejorada, por lo que los periodistas pueden ver y descargar documentos (notas de prensa, fotos y vídeos) con más facilidad. Allí todo está clasificado por disciplina, con acceso directo y rápido a la información. Las redes sociales también han sido objeto de desarrollo por parte de los equipos de Michelin. Así, la página de Facebook de Michelin Motorsport ya tiene más de 400.000 fans y su cuenta de Twitter cerca de 40.000 followers.



*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 111.700 personas en todo el mundo y dispone de 68 centros de producción implantados en 17 países diferentes que, en conjunto, han fabricado 184 millones de neumáticos en 2015. Michelin posee un Centro de Tecnología encargado de la investigación y desarrollo con implantación en Europa, América del Norte y Asia. (www.michelin.es).*

