



INFORMACIÓN DE PRENSA

MOTORSPORT

Madrid, 7 de febrero, 2024

Nueva temporada, nuevos neumáticos: Michelin en el Campeonato del Mundo FIM MotoGP™ de 2024

- Los neumáticos MICHELIN Power Slick estrenan nuevos compuestos para la temporada 2024 de MotoGP
- Un calendario de 21 carreras en 4 continentes, con 2 nuevos retos: el circuito de Sokol (Kazajstán) y el reasfaltado del circuito de Aragón (España)
- Michelin, proveedor exclusivo de MotoGP hasta 2026, lanzará un nuevo neumático delantero en 2025

Los primeros entrenamientos del Campeonato del Mundo FIM de MotoGP 2024, que tienen lugar del 6 al 8 de febrero en el circuito de Sepang (Malasia), marcan el inicio de una nueva temporada emocionante y prometedora. Hasta noviembre, los 22 pilotos (11 equipos) se darán cita en 21 ocasiones en circuitos de todo el mundo en Estados Unidos, Asia, Oceanía, Oriente Medio y, por supuesto, Europa. Trazados muy diferentes, cuyas características son todo un reto para los ingenieros de Michelin, encargados de desarrollar una gama de neumáticos capaz de responder a exigencias extremas independientemente de la meteorología, la topografía o la velocidad del circuito, el tipo de asfalto y el número de curvas. En MotoGP, ¡cada circuito tiene su parte de desafíos muy específicos!

Evolución de la gama MICHELIN Power Slick para la temporada 2024

Los nuevos neumáticos Michelin para esta nueva temporada han requerido muchos meses de desarrollo. Para los equipos no se trata de un salto a lo desconocido porque sus pilotos tuvieron la oportunidad de probar los neumáticos y validar su rendimiento a lo largo de la temporada pasada. Estos nuevos compuestos son el inicio de otro cambio: en 2025 Michelin lanzará otro nuevo neumático de MotoGP, esta vez con una nueva estructura. Para Michelin es importante que sus gamas de MotoGP evolucionen para apoyar mejor a sus socios, y empezar por los compuestos era la mejor manera.

- **Neumático delantero:** presenta muchos elementos nuevos en la composición de sus compuestos, que también son el resultado de un nuevo proceso de mezclado. En general, los neumáticos 2024 son significativamente más rígidos que los de la temporada pasada para responder mejor a las fuerzas cada vez mayores que se ejercen sobre la rueda delantera.
- **Neumático trasero:** también en este caso Michelin ha utilizado nuevas tecnologías, cada vez más innovadoras, tanto en lo que se refiere a los componentes como a las técnicas de "mezcla". El objetivo es obtener unas prestaciones más regulares y reducir el desgaste a lo largo de las vueltas.

Los compuestos de goma de los neumáticos delanteros y traseros tienen composiciones diferentes y utilizan métodos de fabricación distintos.



Reducción en la asignación de neumáticos para cada carrera

Como en todas las disciplinas automovilísticas en las que participa, Michelin desarrolla soluciones tecnológicas y logísticas con un espíritu de eficiencia y protección del medio ambiente. Se han mantenido las medidas adoptadas en 2023 en cuanto a la reducción del número de neumáticos permitidos por fin de semana de carrera. *“Menos neumáticos utilizados significa reducir las materias primas de las que abastecerse y utilizar menos logística, menos montaje y desmontaje y menos reciclaje”* subraya **Piero Taramasso**, responsable de los programas de competición de dos ruedas de Michelin. *“La temporada pasada vimos que las prestaciones y la polivalencia de nuestros neumáticos permitían a los pilotos ofrecer un espectáculo de alto nivel. Utilizar menos neumáticos reforzando al mismo tiempo la sensación de competición y aumentando el nivel de deportividad nos permite dar un paso más hacia un automovilismo más sostenible y responsable. Se trata de un verdadero éxito, fruto del compromiso inquebrantable de los equipos de Michelin Motorsport”*.

Para los ejes delantero y trasero, Michelin volverá a ofrecer este año 3 compuestos: Blando, Medio y Duro, dentro de un catálogo con hasta 7 opciones, del más blando al más duro, en función de las características del circuito y de los datos meteorológicos. Para cada fin de semana de carrera se seleccionarán 3 especificaciones de neumáticos para la rueda delantera y 2 para la trasera, normalmente una combinación de Blando-Medio o Medio-Duro. A cada piloto se le asignarán 15 neumáticos delanteros (5 de cada compuesto) y 12 traseros (7 del compuesto más blando y 5 del más duro). En cuanto a los neumáticos de lluvia, la asignación es siempre de 6 neumáticos delanteros y 7 traseros, en dos especificaciones: Blando y Medio.

A partir de esta asignación cada piloto podrá utilizar un total de 10 neumáticos delanteros y 12 traseros cada fin de semana. Gracias a este reparto, en tres años Michelin ha conseguido reducir en 1.400 el número de neumáticos utilizados durante una temporada. Esta reducción obedece a la observación de los neumáticos realmente utilizados, con el fin de racionalizar la producción, optimizar las existencias y, en consecuencia, proteger el medio ambiente.

Los neumáticos traseros son en la gran mayoría asimétricos, es decir, utilizan dos compuestos más o menos reforzados en función del número de curvas a derecha o izquierda de cada circuito, mientras que los delanteros son casi siempre simétricos. Sólo hay tres excepciones de uso de neumáticos delanteros asimétricos en la temporada: en los circuitos de Sachsenring (Alemania), Phillip Island (Australia) y Valencia (España). En estos casos, su banda de rodadura está formada por dos compuestos distintos en una proporción un tercio/dos tercios.

Cabe destacar que en Sokol (Kazajstán) y Aragón (España), dos circuitos nuevos o que regresan al campeonato, Michelin pondrá a disposición de sus socios una especificación adicional de neumáticos para la parte delantera y trasera. Los pilotos dispondrán así de un abanico más amplio de opciones de neumáticos para realizar sus pruebas y puestas a punto, lo que aumenta el nivel de prestaciones y también la seguridad.

Piero Taramasso, responsable de dos ruedas de Michelin Motorsport

“La temporada pasada fue muy interesante porque se redujo el número de compuestos y neumáticos, y vimos que todo funcionaba muy bien. Conseguimos combinar con éxito nuestro compromiso medioambiental con un nivel extremo de deportividad, y los pilotos batieron 36 récords de velocidad o de tiempo por vuelta durante la temporada”.

“Para 2024 estamos poniendo a cero todos los contadores con los nuevos compuestos y no tenemos dudas sobre su rendimiento, puesto que ya han sido testados por los pilotos durante las sesiones de



pruebas. El primer reto al que nos enfrentamos esta temporada es más bien industrial, porque al partir de cero tenemos que producir todos los neumáticos para toda la temporada. Como siempre, hemos anticipado los envíos a los países que acogen las carreras, porque preferimos que nuestros neumáticos se transporten por barco en lugar de por avión, por razones de huella medioambiental y de coste”.

“Después de las formidables batallas que protagonizaron la temporada 2023, estoy convencido de que el campeonato 2024 será igual de emocionante, con nuevos equipos y motos con una tecnología cada vez más avanzada que pondrá de relieve la calidad de nuestros nuevos neumáticos. Habrá dos circuitos desconocidos para nosotros: Sokol (Kazajstán), del que hemos podido hacer simulaciones pero en el que nunca hemos corrido; y también Aragón (España), cuyo trazado conocemos pero que recibirá nuevo asfalto en primavera. En estas condiciones todos los datos que teníamos quedan obsoletos y volveremos a la fase de descubrimiento. Sin embargo, hemos tomado todas las medidas necesarias para que todo salga bien, y ahora estamos impacientes por que empiece la temporada”.

El calendario de MotoGP de 2024

Los pilotos se reunirán 21 veces a lo largo de la temporada. Para Sokol y Aragón, dos circuitos nuevos/renovados, Michelin proporcionará una especificación adicional de neumáticos, según lo previsto en el reglamento.

Losail (Qatar) regresa al inicio de la temporada, después de haber ocupado la penúltima prueba del campeonato de 2023 debido a su renovación. El Gran Premio de Cataluña, que había pasado de junio a septiembre en 2023, se disputará este año en mayo. Entre principios de julio y principios de agosto tendrá lugar una breve pausa. Y a continuación, desde principios de septiembre hasta principios de noviembre, la gran gira asiática se desarrollará en dos bucles de tres carreras. La temporada terminará en el circuito Ricardo Tormo de Valencia (España), donde se disputó el título mundial de 2023.

FECHA	PAÍS	CIRCUITO
8 al 10 de marzo	Qatar	Losail
22 al 24 de marzo	Portugal	Portimão
12 al 14 de abril	Estados Unidos	COTA - Austin
26 al 28 de abril	España	Jerez de la Frontera
10 al 12 de mayo	Francia	Le Mans
24 al 26 de mayo	España	Cataluña - Barcelona
31 de mayo al 2 de junio	Italia	Mugello
14 al 16 de junio	Kazajstán	Sokol
28 al 30 de junio	Países Bajos	TT Assen
5 al 7 de julio	Alemania	Sachsenring
2 al 4 de agosto	Inglaterra	Silverstone
16 al 18 de agosto	Austria	Red Bull - Spielberg
30 de agosto al 1 de septiembre	España	Aragón
6 al 8 de septiembre	San Marino	Misano Adriatico
20 al 22 de septiembre	India	Buddh
27 al 29 de septiembre	Indonesia	Mandalika
4 al 6 de octubre	Japón	Twin Ring Motegi
17 al 20 de octubre	Australia	Phillip Island
25 al 27 de octubre	Tailandia	Buriram
1 al 3 de noviembre	Malasia	Sepang
15 al 17 de noviembre	España	Valencia



Socios de Michelin en MotoGP: 11 equipos y 22 pilotos

Equipo	Pilotos
Ducati Lenovo Team	Pecco Bagnaia (Ita) Enea Bastianini (Ita)
Monster Energy Yamaha	Fabio Quartararo (Fra) Alex Rins (Esp)
Aprilia Racing Team	Aleix Espargaró (Esp) Maverick Viñales (Esp)
Red Bull KTM Factory Racing	Brad Binder (RSA) Jack Miller (Aust)
Repsol Honda Team	Luca Marini (Ita) Joan Mir (Esp)
Prima Pramac Team	Jorge Martín (Esp) Franco Morbidelli (Ita)
Gresini Racing MotoGP	Marc Márquez (Esp) Alex Márquez (Esp)
Pertamina Enduro VR46 MotoGP Team	Marco Bezzecchi (Ita) Fabio Di Giannantonio (Ita)
LCR Honda	Johan Zarco (Fra) Takaaki Nakagami (Jpn)
Red Bull GasGas Tech3	Pedro Acosta (Esp) Augusto Fernández (Esp)
Trackhouse Racing	Raul Fernández (Esp) Miguel Oliveira (Por)

Un formato de carrera eficiente

Los cambios reglamentarios iniciados a principios de 2023 se han renovado, especialmente en lo que respecta al desarrollo del fin de semana de carreras. La acción en la pista comienza el viernes por la mañana con una sesión de Entrenamientos Libres de 45 minutos. A continuación, otra franja horaria, denominada simplemente Entrenamientos y esta vez de una hora de duración, permite a los 10 pilotos más rápidos pasar directamente a la segunda fase de clasificación (Q2) prevista para el día siguiente. El sábado por la mañana, después de los Entrenamientos Libres 2 (una sesión de 30 minutos en la que participan todos los pilotos), los que no se han clasificado directamente para la Q2 compiten durante 15 minutos en la Q1. A continuación, los dos pilotos más rápidos son elegidos para formar una selección de los 12 pilotos que pasan a la fase final de clasificación (también de 15 minutos), que dará las posiciones en la parrilla de salida. Posteriormente se disputan dos carreras, la primera denominada Sprint Race, de unos 20 minutos de duración, el sábado por la tarde; y el Gran Premio (el doble de vueltas que la Sprint Race), el domingo. La carrera Sprint se disputa a las 15:00 y el Gran Premio a las 14:00, hora local, un horario que gustó mucho al público en 2023.

*“La llegada de la carrera al Sprint supuso un revulsivo”, afirma **Piero Taramasso**. “Dorna Sports, que organiza el campeonato, quería espectáculo y no nos ha decepcionado. El formato corto de estas carreras anima a los pilotos a darlo todo, acercándose regularmente a los tiempos logrados en la clasificación. Un espectáculo cautivador que genera muchas emociones entre los aficionados, y también entre los equipos. A pesar de que la carrera al Sprint es importante para el campeonato, también requiere un nivel de precaución por parte de los pilotos, que deben asegurarse de estar listos para el Gran Premio del día siguiente. Es una mezcla inteligente de riesgo y adrenalina, pero también*



de sabiduría. Esto da lugar a grandes luchas en la pista, pero también a una buena visibilidad de la disciplina. Por último, la carrera al Sprint permite a Michelin y a los equipos recoger información valiosa para preparar el Gran Premio del domingo en términos de regularidad y desgaste de los neumáticos”.

Acerca de Michelin

Michelin tiene la ambición de mejorar de manera sostenible la movilidad de sus clientes. Líder del sector del neumático, Michelin diseña, fabrica y distribuye los neumáticos más adaptados a las necesidades y a los diferentes usos de sus clientes, así como servicios y soluciones para mejorar la eficacia del transporte. Michelin ofrece igualmente a sus clientes experiencias únicas en sus viajes y desplazamientos. Michelin desarrolla también materiales de alta tecnología para diversas utilidades. Con sede en Clermont-Ferrand (Francia), Michelin está presente en 175 países, emplea a 132.000 personas y dispone de 67 centros de producción que en 2022 han fabricado alrededor de 200 millones de neumáticos (www.michelin.es).

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN MICHELIN

comunicacion-ib@michelin.com

www.michelin.es

[@MichelinNews](https://twitter.com/MichelinNews) [@Michelinespana](https://www.facebook.com/Michelinespana) [@Michelinespana](https://www.instagram.com/Michelinespana) [@Michelin](https://www.linkedin.com/company/michelin)

Ronda de Poniente, 6 – 28760 Tres Cantos – Madrid. ESPAÑA