



INFORMAÇÃO DE IMPRENSA

MOTORSPORT

Lisboa, 7 de fevereiro de 2024

Nova temporada, novos pneus: a Michelin no Campeonato do Mundo FIM MotoGP™ de 2024

- Pneus MICHELIN Power Slick com novos compostos para a temporada de 2024 de MotoGP
- Calendário de 21 corridas em 4 continentes, com 2 novos desafios: o circuito de Sokol (Cazaquistão) e o reasfaltado circuito de Aragão (Espanha)
- Michelin, fornecedor exclusivo de MotoGP até 2026, lançará um novo pneu dianteiro em 2025

Os primeiros treinos do Campeonato do Mundo FIM de MotoGP 2024, que têm lugar de 6 a 8 de fevereiro, no circuito de Sepang (Malásia), marcam o início de uma nova temporada emocionante e prometedora. Até novembro, 22 pilotos (11 equipas) marcarão presença, por 21 ocasiões, em outros tantos circuitos de todo o mundo, nos EUA, Ásia, Oceânia, Médio Oriente e, claro, Europa. Traçados muito diferentes, cujas características são um absoluto desafio para os engenheiros da Michelin, encarregados de desenvolver uma gama de pneus capaz de responder às exigências extremas, independentemente da meteorologia, da topografia ou da rapidez do circuito, do tipo de asfalto, e do número de curvas. Em MotoGP, cada circuito tem a sua parte de desafios muito específicos!

Evolução da gama MICHELIN Power Slick para a temporada de 2024

Os novos pneus Michelin para esta nova temporada exigiram muitos meses de desenvolvimento. Para as equipas, não se trata de um salto para o desconhecido, já que os seus pilotos tiveram a oportunidade de testar os pneus, e de validar a sua performance, ao longo da época passada. Estes novos compostos são o início de outra mudança: em 2025, a Michelin lançará outro novo pneu de MotoGP, desta vez com uma nova estrutura. Para a Michelin, é importante que as suas gamas de MotoGP evoluam para apoiar melhor os seus parceiros, e começar pelos compostos era a melhor forma de fazê-lo.

- **Pneu dianteiro:** apresenta muitos elementos novos na composição dos seus compostos, que também são o resultado de um novo processo de mistura. Globalmente, os pneus de 2024 são significativamente mais rígidos que os da temporada passada para responder melhor às forças cada vez maiores que são exercidas sobre a roda dianteira.
- **Pneu traseiro:** também neste caso, a Michelin utilizou novas tecnologias, cada vez mais inovadoras, tanto no que se refere aos componentes, como às técnicas de "mistura". O objetivo é obter prestações mais regulares, e reduzir o desgaste ao longo das voltas.

Os compostos de borracha dos pneus dianteiros e traseiros possuem, composições diferentes, e utilizam métodos de fabrico distintos.



Redução na atribuição de pneus para cada corrida

Como em todas as disciplinas dos desportos motorizados em que participa, a Michelin desenvolve soluções tecnológicas e logísticas com um espírito de eficiência e de proteção do meio ambiente. Foram mantidas as medidas adotadas em 2023, quanto à redução do número de pneus permitidos por fim de semana de corridas. *“Menos pneus utilizados significa reduzir as matérias-primas, e utilizar menos logística, menos montagem e desmontagem, e menos reciclagem”* sublinha **Piero Taramasso**, responsável dos programas de competição de duas rodas da Michelin. *“Na temporada passada vimos que a performance e a polivalência dos nossos pneus permitiam aos pilotos oferecer um espetáculo de alto nível. Utilizar menos pneus, reforçando, ao mesmo tempo, a sensação de competitividade, e aumentando o nível de desportividade, permite-nos dar mais um passo rumo a um desporto motorizado mais sustentável e responsável. Trata-se de um verdadeiro êxito, fruto do compromisso inquebrável das equipas da Michelin Motorsport”*.

Para os eixos dianteiro e traseiro, a Michelin voltará a oferecer este ano 3 compostos: Macio, Médio e Duro, num catálogo com até 7 opções, da mais macia à mais dura, em função das características do circuito e dos dados meteorológicos. Para cada fim de semana de corridas serão selecionadas 3 especificações de pneus para a roda dianteira, e 2 para a traseira, normalmente, uma combinação de Macio-Médio ou Médio-Duro. A cada piloto serão atribuídos 15 pneus dianteiros (5 de cada composto) e 12 traseiros (7 do composto mais macios, e 5 do mais duro). Quanto aos pneus de chuva, a atribuição é sempre de 6 pneus dianteiros e 7 traseiros, em duas especificações: Macio e Médio.

A partir desta atribuição, cada piloto poderá utilizar um total de 10 pneus dianteiros e 12 traseiros em cada fim de semana. Graças a esta repartição, em três anos, a Michelin conseguiu reduzir em 1400 o número de pneus utilizados durante uma temporada. Esta redução obedece à observação dos pneus realmente utilizados, com o intuito de racionalizar a produção, otimizar as existências e, por consequência, proteger o meio ambiente.

Os pneus traseiros são, na grande maioria, assimétricos, ou seja, utilizam dois compostos mais ou menos reforçados, em função do número de curvas para a direita ou para a esquerda de cada circuito, ao passo que os dianteiros são quase sempre simétricos. Existem apenas três exceções em que são utilizados pneus dianteiros assimétricos durante época: nos circuitos de Sachsenring (Alemanha), Phillip Island (Austrália) e Valência (Espanha). Nestes casos, a sua banda de rolamento é formada por dois compostos distintos, numa proporção de um terço/dois terços.

Importa destacar que em Sokol (Cazaquistão) e Aragão (Espanha), dois circuitos novos, ou que regressam ao campeonato, a Michelin colocará à disposição dos seus parceiros uma especificação adicional de pneus Dianteiros e traseiros. Os pilotos disporão, assim, de um mais amplo leque de opções de pneus para realizar os seus testes e afinações, o que aumenta o nível de performance e, também, a segurança.

Piero Taramasso, responsável de duas rodas da Michelin Motorsport

“A passada temporada foi muito interessante porque se reduziu o número de compostos e de pneus, e vimos que tudo funcionava muito bem. Conseguimos combinar, com êxito, o nosso compromisso ambiental com um nível extremo de desportividade, e os pilotos bateram 36 recordes de velocidade ou de tempo por volta durante a época”.

“Para 2024, estamos a meter a zero todos os contadores com os novos compostos, e não temos dúvidas sobre a sua performance, dado que já foram testados pelos pilotos durante as sessões de testes. O primeiro desafio que enfrentamos esta temporada é bem mais industrial, porque, a partir do



zero, temos de produzir todos os pneus para toda a temporada. Como sempre, antecipámos os envios para os países que acolhem as corridas, porque preferimos que os nossos pneus sejam transportados por barco, em vez de por avião, por razões de pegada ambiental e de custos”.

“Depois das formidáveis batalhas que protagonizaram na temporada de 2023, estou convencido de que o campeonato de 2024 será igualmente emocionante, com novas equipas, e motos com uma tecnologia cada vez mais avançada, que colocará em destaque a qualidade dos nossos novos pneus. Existirão dois circuitos desconhecidos para nós: Sokol (Cazaquistão), de que pudemos fazer simulações, mas em que nunca corremos; e, também, Aragão (Espanha), cujo traçado conhecemos, mas que receberá um novo asfalto na primavera. Nestas condições, todos os dados que tínhamos ficam obsoletos, e voltaremos à fase da descoberta. Contudo, tomámos todas as medidas necessárias para que todo corra bem, e, agora, estamos impacientes por que a temporada comece”.

O calendário de MotoGP de 2024

Os pilotos reunir-se-ão 21 vezes ao longo da temporada. Para Sokol e Aragão, dois circuitos novos/renovados, a Michelin disponibilizará uma especificação adicional de pneus, segundo o previsto no regulamento.

Losail (Qatar) regressa ao início da temporada, depois de ter sido a penúltima prova do campeonato de 2023 devido à sua renovação. O Grande Prémio da Catalunha, que, em 2023, tinha passado de junho para setembro, será este ano disputado em maio. Entre princípios de julho e princípios de agosto terá lugar uma breve pausa. E, seguidamente, de princípios de setembro a princípios de novembro, a grande digressão asiática desenvolver-se-á em dois conjuntos de três corridas. A época terminará no circuito Ricardo Tormo de Valência (Espanha), onde se decidiu o título mundial de 2023.

DATA	PAÍS	CIRCUITO
8 a 10 de março	Qatar	Losail
22 a 24 de março	Portugal	Portimão
12 a 14 de abril	EUA	COTA - Austin
26 a 28 de abril	Espanha	Jerez de la Frontera
10 a 12 de maio	França	Le Mans
24 a 26 de maio	Espanha	Catalunha - Barcelona
31 de maio a 2 de junho	Itália	Mugello
14 a 16 de junho	Cazaquistão	Sokol
28 a 30 de junho	Países Baixos	TT Assen
5 a 7 de julho	Alemanha	Sachsenring
2 a 4 de agosto	Inglaterra	Silverstone
16 a 18 de agosto	Áustria	Red Bull - Spielberg
30 de agosto a 1 de setembro	Espanha	Aragão
6 a 8 de setembro	San Marino	Misano Adriático
20 a 22 de setembro	Índia	Buddh
27 a 29 de setembro	Indonésia	Mandalika
4 a 6 de outubro	Japão	Twin Ring Motegi
17 a 20 de outubro	Austrália	Phillip Island
25 a 27 de outubro	Tailândia	Buriram
1 a 3 de novembro	Malásia	Sepang
15 a 17 de novembro	Espanha	Valência



Parceiros de Michelin no MotoGP: 11 equipas e 22 pilotos

Equipa	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)

Um formato de corrida eficiente

As alterações regulamentares, introduzidas no início de 2023, foram renovadas, especialmente no que diz respeito ao desenrolar do fim de semana de corridas. A ação em pista começa na sexta-feira, pela manhã, com uma sessão de Treinos Livres de 45 minutos. Seguidamente, outra janela horária, denominada simplesmente Treinos, e, desta vez, com uma hora de duração, permite aos 10 pilotos mais rápidos passarem diretamente à segunda fase da qualificação (Q2), prevista para o dia seguinte. No sábado, pela manhã, após os Treinos Livres 2 (uma sessão de 30 minutos, em que participam todos os pilotos), os que não se qualificaram diretamente para a Q2 competem durante 15 minutos na Q1. Seguidamente, os dois pilotos mais rápidos são eleitos para fazer parte de uma seleção composta pelos 12 pilotos que passam à fase final de qualificação (também de 15 minutos), que definirá as posições na grelha de partida. Posteriormente, disputam-se duas corridas, a primeira, denominada Sprint Race, com 20 minutos de duração, no sábado à tarde; e o Grande Prémio (o dobro das voltas da Sprint Race), no domingo. A corrida Sprint disputa-se às 15h00, e o Grande Prémio às 14h00, hora local, um horário que foi muito do agrado do público em 2023.

“A chegada da corrida de Sprint foi um ponto de viragem”, afirma **Piero Taramasso**. “A Dorna Sports, que organiza o campeonato, queria espetáculo, e não nos dececionou. O formato curto destas corridas incita os pilotos a dar tudo, aproximando-se regularmente dos tempos obtidos na qualificação. Um espetáculo cativante, que gera muitas emoções entre os adetos, e, também, entre as equipas. Apesar da corrida Sprint ser importante para o campeonato, também exige um nível de precaução por parte dos pilotos, que devem garantir que estão prontos para o Grande Prémio do dia seguinte. É uma combinação inteligente de risco e de adrenalina, mas, também, de sabedoria. Isto dá lugar a grandes lutas em pista, mas, também, a uma boa visibilidade da disciplina. Por último, a corrida de Sprint



permite à Michelin, e às equipas, recolher informação valiosa para preparar o Grande Prémio de domingo, em termos de regularidade e de desgaste dos pneus”.

Sobre a Michelin

A Michelin ambiciona melhorar de forma sustentável a mobilidade dos seus clientes. Líder do sector de pneus, a Michelin concebe, fabrica e distribui os pneus mais adaptados às necessidades e às diferentes utilizações dos seus clientes, assim como serviços e soluções para melhorar a eficácia do transporte, além de oferecer aos seus clientes experiências únicas nas suas viagens e deslocações. A Michelin desenvolve também materiais de alta tecnologia com diversas utilizações. Com sede em Clermont-Ferrand (França), a Michelin está presente em 175 países, emprega 132 000 pessoas e dispõe de 67 centros de produção que, em 2022, fabricaram cerca de 173 milhões de pneus (www.michelin.pt).

DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO MICHELIN

comunicacion-ib@michelin.com

www.michelin.pt

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

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