



INFORMACIÓN DE PRENSA

MOTORSPORT

Madrid, 1 de marzo, 2024

Michelin y el Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIA 2024

- Michelin mantiene su exitosa gama de neumáticos de competición en la categoría Hypercar del FIA WEC, al tiempo que continúa el desarrollo de los neumáticos para 2025
- La categoría principal del campeonato contará con una parrilla récord: 19 coches de nueve fabricantes diferentes, todos ellos con neumáticos MICHELIN
- Una nueva regla introducida para esta temporada hará que Michelin desempeñe un papel clave en la Hyperpole, al ser el encargado de designar el compuesto que será utilizado

El Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIA 2024 arranca este fin de semana en Qatar. Después de la celebración de los test oficiales del Prólogo los días 26 y 27 de febrero, el primer evento de la temporada se disputa entre los días 29 de febrero y 2 de marzo. Tras los entrenamientos libres del jueves 29 de febrero, la clasificación está prevista para la tarde del viernes. La carrera, de 1.812 kilómetros de longitud y una duración máxima de 10 horas, dará comienzo a las 11:00 h locales (09:00 CET) del sábado 2 de marzo.

Los socios de Michelin en la temporada 2024 del FIA WEC

El Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIA 2024 contará con más fabricantes que nunca en la parrilla de Hypercar. Michelin es el proveedor exclusivo de neumáticos de la categoría principal del FIA WEC, que además es la más numerosa del campeonato, con nada menos que 19 participantes. Además de los socios con los que la marca trabaja desde 2023, como Cadillac, Ferrari, Porsche, Peugeot y Toyota, este año Alpine regresa a la máxima categoría de las carreras de resistencia con un nuevo prototipo. También se unen a la batalla BMW, Isotta Fraschini y Lamborghini. En total, nueve fabricantes confían en la experiencia de Michelin y en sus neumáticos para carreras de resistencia, en lo que promete ser una emocionante batalla por el título durante ocho carreras.

Los neumáticos MICHELIN para el FIA WEC

Impulsados por el excelente rendimiento de los neumáticos presentados en 2023, Michelin ha decidido mantener la gama para esta temporada. *“Dado que no se han producido cambios en el reglamento técnico del campeonato, tenemos la oportunidad de capitalizar la gran cantidad de datos que recopilamos la temporada pasada. Por lo tanto, tenía todo el sentido continuar con los mismos neumáticos que introdujimos en 2023”,* declara Pierre Alves, Director del Programa de Carreras de Resistencia de Michelin. *“El año pasado, para compensar la prohibición de los calentadores de neumáticos, el principal reto al que nos enfrentamos fue desarrollar compuestos que alcanzaran su temperatura óptima de funcionamiento en menor tiempo. Nuestra respuesta fue un éxito, ya que no afectó de ninguna forma a las prestaciones generales de los neumáticos, como quedó reflejado en las magníficas carreras y apasionantes batallas que nuestros socios nos brindaron a lo largo de la temporada. Estamos muy orgullosos de lo que hemos conseguido con estos neumáticos desarrollados íntegramente en el simulador, lo que ha supuesto un paso importante en nuestra búsqueda de una*



mayor sostenibilidad. Gracias a la experiencia digital de Michelin, estamos haciendo enormes progresos en el ámbito virtual, reduciendo así la necesidad de realizar pruebas físicas en pista, que en la actualidad son más de validación que de trabajo de desarrollo real”.

Durante el Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIA de 2024, los competidores de la categoría Hypercar podrán elegir entre tres compuestos de neumáticos diferentes: Soft (Blando), Medium (Medio) y Hard (Duro).

Cada uno de estos compuestos tiene una ventana de funcionamiento específica, con cierto solapamiento entre ellos. Por ejemplo, si uno de los compuestos ofrece sus máximas prestaciones a temperaturas de pista comprendidas entre los 10°C y los 25°C, otro de los compuestos cubrirá una ventana de 20°C a 40°C. En cada carrera los equipos tendrán acceso a dos de estos tres compuestos (por ejemplo, el Medio y el Duro para la primera cita en Qatar), con la única excepción de las 24 Horas de Le Mans, donde estará disponible toda la gama.

“En cada carrera, los equipos podrán beneficiarse del apoyo y orientación experta de nuestros asesores técnicos especializados”, añade Pierre Alves. “Nuestra gama de neumáticos se desarrolló mucho antes de que el calendario de 2024 tomase forma, y por ello sigue habiendo una serie de incógnitas. No disponemos de datos sobre el comportamiento de los neumáticos en algunos circuitos, lo que significa que nuestros socios necesitarán de nuestro asesoramiento. Dicho esto, en aquellos circuitos en los que no hemos corrido anteriormente, al menos sí que hemos realizado simulaciones. Junto con la información recogida durante los entrenamientos, nuestros técnicos podrán determinar las ventanas óptimas de funcionamiento de cada neumático con el fin de responder a las exigencias específicas de la superficie de la pista, los coches y las condiciones climáticas predominantes”.

MICHELIN WET: un nuevo neumático de lluvia polivalente

Este compuesto fue presentado a principios de la temporada pasada y demostró su excelente rendimiento en numerosas ocasiones. Independientemente de si el circuito está totalmente mojado o en proceso de secado, el MICHELIN WET es el compañero perfecto. Con un nuevo dibujo de la banda de rodadura, permite a los pilotos permanecer en pista hasta el final de su *sínt* incluso si la lluvia se intensifica o la superficie de la pista empieza a secarse. La versatilidad de este neumático ya ha demostrado su valía permitiendo a los competidores ahorrar tiempo al evitar paradas innecesarias en boxes para cambiar los neumáticos. También ha eliminado la necesidad de elegir entre diferentes compuestos de mojado, como WET o FULL WET. Además, contiene un 45% de materias primas sostenibles, una proporción especialmente alta para un neumático de competición.

En Qatar, todos los vehículos participantes en la categoría Hypercar tendrán una asignación completa (es decir, una combinación de ambos compuestos) de 12 neumáticos para los entrenamientos libres y 32 para la clasificación y la carrera, más cuatro extra para aquellos coches que disputen la sesión Hyperpole. La gran mayoría de los equipos montarán el neumático en dimensiones 29/71-18 delante y el 34/71-18 (más ancho) detrás. La única excepción en los 1.812 km de Qatar son los dos Peugeot TotalEnergies 9X8, que montarán 31/71-18 delante y detrás, antes de pasar a la misma selección que sus rivales a partir de la segunda cita de la temporada en Imola (Italia).

Identificación específica para ayudar a reconocer los compuestos en pista

Junto con sus socios, Michelin Motorsport ha añadido un marcaje de colores en los flancos de sus neumáticos para que las estrategias sean claramente visibles. *“Hemos seleccionado colores opuestos a los que vemos en otros campeonatos, en particular en la Fórmula 1”, señala Pierre Alves. “Basamos*



nuestra elección en las respectivas ventanas de funcionamiento de nuestros neumáticos más que en la dureza del compuesto”.

Durante la temporada, los aficionados y competidores verán los siguientes colores en los laterales de los neumáticos Michelin:

- **Flanco blanco (compuesto Blando):** El blanco simboliza el clima frío e invernal y este compuesto, el más blando de la gama, es el más adecuado para las condiciones más frías.
- **Flanco amarillo (compuesto Medio):** La elección del amarillo se refiere a la amplia ventana de temperatura que cubre este compuesto medio.
- **Flanco rojo (compuesto Duro):** El rojo se asocia con el calor. Cuando la temperatura de la pista es alta, el compuesto más adecuado es el más duro.
- **Flanco azul (compuesto de lluvia):** El azul es un color que suele asociarse con el agua. También se ha elegido para los neumáticos de lluvia de los GT3.

Con el objetivo de introducir gradualmente la aplicación de este marcaje en el proceso de fabricación, los neumáticos Michelin para Qatar lucirán grandes adhesivos antes del cambio al nuevo marcaje de colores todavía más llamativo ya en la siguiente carrera, en Imola. En las instalaciones de la planta de la marca en Cataroux, Clermont-Ferrand (Francia), se dedica una hora de trabajo a la producción de cada neumático de competición; más de la mitad del proceso se realiza a mano. Este enfoque artesanal a gran escala caracteriza el meticuloso cuidado y la consistencia que se dedica a todos los neumáticos de competición de Michelin, incluyendo el marcaje de colores en los flancos.

Michelin seleccionará el compuesto que se utilice en las Hyperpole

Esta temporada, los 10 coches más rápidos en la sesión de clasificación pasarán a disputar la Hyperpole, donde se determinará el orden de la parrilla. La elección del compuesto para esta fase será especificada por Michelin, y los 10 coches disputarán la sesión con el mismo tipo de neumático. Los cuatro neumáticos empleados se suministrarán junto con la asignación básica del competidor, pero no podrán utilizarse en la carrera. En su lugar, los neumáticos de la Hyperpole se recuperarán al final de la sesión y se pondrán a disposición de los socios de Michelin en pruebas privadas que se celebren en el futuro.

Michelin ya trabaja en la gama de neumáticos de resistencia de 2025

El desarrollo de la próxima generación de neumáticos Michelin para carreras de resistencia ya ha comenzado. La parte inicial del proceso consistió únicamente en trabajo informático y de simulador. La tecnología digital de Michelin aprovecha los “datos inteligentes” para apoyar modelos matemáticos que tienen en cuenta cómo afecta la temperatura del neumático a los materiales que contiene y a las presiones. Estos algoritmos de simulación patentados son los más avanzados del mundo y están protegidos mediante encriptación. Permiten un desarrollo sustancial de un neumático antes incluso de que sea producido físicamente y llegue a la pista de carreras. Una vez completado su diseño teórico, es probado en un simulador por un piloto de carreras profesional, que ofrece información sobre cómo influye el comportamiento del neumático en su pilotaje, tal y como lo haría al probarlo en un coche de carreras real.

De este modo, los ingenieros de Michelin pueden recopilar información y datos valiosos como si estuvieran en un circuito, sin tener que moverse de sus oficinas. Este procedimiento no solo supone un importante ahorro de tiempo, sino que también reduce los riesgos humanos asociados a los desplazamientos, así como el impacto negativo sobre el medioambiente que genera una sesión de



pruebas física. Los test en la vida real siguen desempeñando un papel importante, por supuesto, pero solo al final del proceso de desarrollo.

“Actualmente nos encontramos en la tercera fase del desarrollo de nuestra gama de neumáticos de carreras de resistencia para 2025, y esta ha implicado dos pruebas en pista”, revela Pierre Alves. “Nos centramos en el desarrollo del neumático de lluvia a finales del año pasado en Le Castellet, en Francia, y dimos prioridad al slick en Bahrein. A finales de marzo tenemos previsto invitar a todos los equipos a llevar un coche a Portimao, en Portugal, para realizar otro test con el slick. Estamos trabajando duro para perfeccionar al mismo tiempo una serie de criterios clave de rendimiento que, cuando se trata de neumáticos, es una tarea importante. Entre nuestros principales objetivos, estamos tratando de incorporar una mayor proporción de materiales sostenibles en nuestros neumáticos y mejorar su durabilidad sin comprometer las prestaciones. La integración de materiales sostenibles es un gran reto, pero es absolutamente vital. Sabemos que ciertos componentes sostenibles pueden ayudar a aumentar la temperatura del neumático con mayor rapidez, pero es importante elegir sabiamente, ya que algunos también pueden afectar de forma negativa a otras áreas. Al mismo tiempo, debemos tener en cuenta ciertas limitaciones en el proceso de fabricación. Si bien puede ser relativamente sencillo incorporar una gran proporción de materiales sostenibles en un pequeño número de neumáticos, reproducirlo a escala industrial es muy distinto. Es evidente que para nuestros socios es importante que los neumáticos alcancen rápidamente la temperatura adecuada, pero también lo es poder hacer varias tandas con un mismo juego. Con este nuevo neumático nuestro objetivo es hacer tandas triples en las carreras de seis y ocho horas, y hasta cinco con los mismos neumáticos en Le Mans. Estamos trabajando para conseguirlo en nuestro próximo neumático, tanto en el apartado químico como en su construcción”.

Tanto los neumáticos de seco como de mojado para 2025 serán los más tecnológicamente avanzados hasta la fecha, iniciando de este modo una nueva generación de neumáticos de competición.

El calendario 2024 del FIA WEC comentado por Pierre Alves

- 2 de marzo: 1812 km de Qatar (Circuito Internacional de Losail)
- 21 de abril: 6 Horas de Imola (Italia)
- 11 de mayo: 6 Horas de Spa-Francorchamps (Bélgica)
- 15 y 16 de junio: 24 Horas de Le Mans (Francia)
- 14 de julio: 6 Horas de Sao Paulo (Brasil)
- 1 de septiembre: Lone Star Le Mans (Circuito de las Américas, EEUU)
- 15 de septiembre: 6 Horas de Fuji (Japón)
- 2 de noviembre: 8 Horas de Bahrein (Sakhir)

“Estamos ante una temporada desafiante, con muchas incógnitas y varios retos que superar. El primero es de carácter logístico, ya que transportamos nuestros neumáticos y equipamiento por mar en lugar de por aire, tanto para ahorrar costes como para reducir nuestro impacto medioambiental. Lamentablemente, la situación geopolítica actual obliga a los barcos a dar rodeos, lo que repercute en nuestros calendarios de producción y transporte. Otra dificultad es el hecho de que las dos primeras carreras serán completamente nuevas para nosotros, aunque ya hayamos hecho pruebas en Qatar con varios coches. También rodamos en Imola el pasado mes de noviembre, pero las condiciones meteorológicas eran muy diferentes a las que podemos esperar este mes de abril. En definitiva, el inicio de la temporada será muy interesante. Después viajaremos a Bélgica para las 6 Horas de Spa-Francorchamps, y posteriormente a Francia para disputar las 24 Horas de Le Mans, dos citas que conocemos muy bien y en las que hemos protagonizado algunos de los momentos más memorable de este deporte. A continuación, nos dirigiremos a otro circuito nuevo para nosotros, el de Sao Paulo (Brasil), donde nuestros actuales neumáticos de resistencia no han competido nunca y donde nos enfrentaremos a una pista reasfaltada. Sin duda, nuestros técnicos estarán muy ocupados ese fin de



semana. A continuación, nos desplazaremos hasta Austin (Texas, EEUU), donde realizamos pruebas con los coches de 2023. Eso debería ayudarnos en nuestros preparativos. La temporada concluirá, como en los dos últimos años, con dos circuitos favoritos para FIA WEC, Fuji (Japón) y Bahrein, que conocemos bien. Con una combinación de circuitos no visitados anteriormente y otros trazados clásicos, ocho carreras de primer nivel en el calendario y una parrilla con los principales fabricantes del mundo, el FIA WEC tiene todos los ingredientes para ser gran éxito deportivo. Y Michelin está orgulloso y emocionado de estar justo en el corazón del mismo”.

Socios de Michelin en el FIA WEC 2024

- Cadillac Racing: Cadillac V-Series.R (1 coche)
- Porsche Penske Motorsport: Porsche 963 (2 coches)
- Toyota Gazoo Racing: Toyota GR010-Hybrid (2 coches)
- Ferrari AF Corse: Ferrari 499P (2 coches)
- AF Corse: Ferrari 499P (1 coche)
- Hertz Team Jota: Porsche 963 (2 coches)
- Peugeot TotalEnergies: Peugeot 9X8 (2 coches)
- Isotta Fraschini: Isotta Fraschini Tipo6-C (1 coche)
- BMW M Team WRT: BMW M Hybrid V8 (2 coches)
- Alpine Endurance Team: Alpine A424 (2 coches)
- Lamborghini Iron Lynx: Lamborghini SC63 (1 coche)
- Proton Competition: Porsche 963 (1 coche)

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

X [@MichelinNews](#)  [@Michelinespana](#)  [@Michelinespana](#)  [@Michelin](#)

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