

«ON POSE LES VALISES»

RETOUR AU BERCAIL...
Jerez est historiquement le premier rendez-vous européen mais surtout la fin d'un périple ayant conduit la majorité des teams et acteurs du championnat en Asie, au Moyen-Orient et dans les deux Amériques... Ce qui en termes de logistique, décalages horaires et voyages aériens n'est pas une mince affaire.
Il y a donc des chances pour que notre «team Michelin MotoGP» apprécie...



UN VOYAGE «AUX PETITS OIGNONS»

Fabriqués à Clermont-Ferrand, les pneus MotoGP que développent actuellement les ingénieurs Michelin sont condamnés à voyager avant de passer au banc d'essais de la piste. Pour les transporter à l'autre bout du monde, comme ce fut le cas en début d'année, en Malaisie, au Qatar, aux Etats-Unis et en Argentine, l'avion demeure la seule solution. Mises en containers, les gommes passent par les airs. Il n'en est pas de même pour les séances de tests organisées en Europe.

Ainsi, les pneus essayés à Jerez par Michele Pirro ont été acheminés au sud de l'Espagne en camion. Mais attention, pas n'importe quel camion...

Il s'agit en effet d'un semi-remorque à tiroir spécialement conçu pour l'exercice. Huit cent pneus peuvent y être rangés dans des hamacs disposés du sol au plafond.

Ainsi installées, les gommes n'ont aucune chance d'être déformées durant le transport. Pas question de prendre un coup de froid, ni même un coup de chaud.

Un système de climatisation veille en effet à ce que la température de la malle à pneus demeure à vingt degrés Celsius. «Nos pneus, on les bichonne», conclut Piero Taramasso.





«Nos pneus,
on les
bichonne»

PAS DE DÉFORMATIONS

*Particulièrement protégés,
les pneus de MotoGP voyagent
dans ces hamacs à température
constante...*

DANS LE CHAUDRON ESPAGNOL



Les espagnols l'adorent car ils ont quasiment tous grandi sur ce circuit. Ils ont surtout rendez-vous avec un public surchauffé qui vient en grand nombre et ne manque pas d'acclamer chaque banderille placée par un compatriote sur un adversaire en piste. On ne saura jamais ce que cela représente au chrono mais quand on voit les prestations de Jorge Lorenzo ou de Marc Marquez (blessé au doigt) lors du dernier GP, on peut se dire qu'il y a sans doute une influence positive...

REPSOL



MICHELE PIRRO BOSSE À JEREZ



Après le Texas et l'Argentine, c'est l'Espagne qui a accueilli la dernière séance de tests MotoGP Michelin. Pour leur première journée d'essais en Europe de la saison, les techniciens du constructeur français se sont déplacés sur le circuit de Jerez au lendemain du dernier Grand Prix remporté par Jorge Lorenzo. A cette occasion, c'est Michele Pirro et sa Ducati GP15 qui ont pris la piste. *«Ce n'est jamais facile de travailler avec un seul pilote car on ne peut pas recouper les commentaires et il faut pas mal de temps pour analyser les datas, confie Piero Taramasso. Néanmoins, ce test s'est avéré positif. Michele a pu faire de longs runs dans un rythme correct, ce qui est capital quand on commence à travailler sur les mélanges. Il faut savoir que Jerez n'est pas un circuit très abrasif. De plus, son tracé est asymétrique. Cela nous a permis de caler les rigidités avant et arrière.»*

La prochaine séance se déroulera au Mans, après le GP de France. *«Cette fois, on aura Suzuki et Aprilia avec nous, annonce Piero. Il est fondamental de pouvoir travailler avec l'ensemble des constructeurs, car en tant que futur fournisseur unique, nous devons de développer des produits polyvalents capable de fonctionner équitablement avec les différentes machines.»*

PASCAL SASSO AU DIAPASON

Pour assurer le développement de ses pneus MotoGP, le service compétition Michelin a assigné l'un de ses techniciens à chaque constructeur présent en Grands Prix. Pour Pascal Sasso, ce sera Yamaha. Une nouvelle aventure pour ce passionné de 54 ans qui, dans la moto, avait jusque-là travaillé avec Ducati et Honda. Avant de superviser les pilotes de la marque aux trois diapasons, Pascal Sasso a roulé sa bosse dans différents services, et assuré de nombreuses fonctions. Ce qui en fait l'un des techniciens les plus expérimentés de la marque de pneumatiques française. *«Je suis rentré chez Michelin en 1979, confie fièrement Pascal. J'ai travaillé à la fabrication durant sept ans avant de passer au service compétition.»* Monteur sur le Championnat du monde des Rallyes et rattaché à la marque Lancia, il s'est ensuite attelé à la mise en place de l'informatique durant trois saisons. *«J'ai ensuite travaillé à la définition des pièces de moules qui servent à la fabrication des pneus, poursuit-il. Et puis en 2000, je suis passé à la moto avec le Superbike, Ben Bostrom et Ducati.»* Un an plus tard, Pascal Sasso débarque en Grands Prix auprès de l'équipe Honda Pons. C'est la dernière saison de la catégorie 500, Alex Barros et Loris Capirossi font des étincelles. *«Deux garçons géniaux, se souvient le Français. Je suis d'ailleurs toujours resté en contact avec Loris. C'était un grand pilote, et ça demeure un type formidable. Je suis d'ailleurs ravi qu'il soit toujours présent sur les circuits en tant que responsable de la sécurité et membre de la direction de course.»* Chez Pons, Pascal travaillera aussi avec Max Biaggi, Troy Bayliss, Chris Vermeulen... Il y aura également Marco Melandri et Toni Elias avec l'équipe Gresini, Carlos Checa chez LCR, Nicky Hayden au HRC. Des personnalités très différentes auprès desquelles le technicien Michelin affirme avoir beaucoup appris.

« Je suis rentré chez Michelin en 1979. J'ai travaillé à la fabrication durant sept ans, avant de passer au service compétition.»



Casey avait déjà roulé une saison complète en Michelin. C'était en 2006 sur cette LCR-Honda

STONER RESTE UNE RÉFÉRENCE



Il a beau avoir pris sa retraite à la fin de la saison 2012, Casey Stoner demeure à ce jour l'un des pilotes moto les plus rapides de la planète. Double champion du monde MotoGP en 2007 et 2011, l'Australien avait surpris tout le monde, alors qu'il se trouvait au sommet de son art, en faisant part de sa décision de quitter une compétition dans laquelle il ne se reconnaissait plus. Depuis, il n'est pas une saison sans que son nom n'alimente les rumeurs les plus farfelues. D'aucuns se disent même persuadés de son prochain come-back. Il faut dire que Stoner n'a que 29 ans, et qu'il a conservé d'excellentes relations avec Honda. La preuve, il effectue chaque année au moins une séance de tests pour le HRC, généralement sur le circuit de Motegi. C'est comme cela qu'il s'est retrouvé, en octobre dernier, à essayer les prototypes de pneus Michelin que Shinichi Itoh, pilote de test du constructeur japonais, devait évaluer. «Le HRC nous a aussi proposé les services de Stoner, raconte Piero Taramasso. Chose à laquelle il était difficile de renoncer compte tenu de son palmarès et de son niveau. On l'a donc (photo ci-contre) laissé faire quelques tours avec les gommes que nous voulions évaluer et personne ne l'a regretté car il s'est montré extrêmement rapide et son feedback a été excellent.» Il s'est surtout dit enchanté des nouveaux Michelin...

UN PEU D'HISTOIRE

Avec deux titres conquis en 500 cm³ (Barry Sheene en 1976 et 77), Michelin a gagné ses lettres de noblesse. Il ne fait plus aucun doute que les pneus français sont au sommet de la hiérarchie (cf. Back to MotoGP #2 et #3). Mais la concurrence est rude et la suprématie de Barry Sheene, Suzuki et Michelin est mise à mal par Kenny Roberts, Yamaha et...Goodyear. Trois années de suite (1978, 79, 80), le «Nain Jaune» enlève le titre. Roberts s'impose et impose un nouveau style largement influencé par la technique du Dirt Track ou glisse et baston sont les règles. Mais, avant que les pilotes américains n'imposent leur loi pour une vingtaine d'années, une «petite» écurie italienne résiste...



1981 PARENTHÈSE ITALIENNE

*Au guidon de sa 500 semi-privée
chaussée de Michelin,
Marco Lucchinelli
dame le pion
à tous les cadors...*



BACK TO MOTOGP

Comme en 1980, on retrouve Roberts, Mamola et Lucchinelli, en bagarre. Cette année-là, les Suzuki font preuve d'une parfaite homogénéité et, si les «officielles» de Randy Mamola et Graeme Crosby sont en Dunlop, celle du team de Roberto Gallina est chaussée en Michelin. A mi-saison, Marco Lucchinelli

montre qu'il va falloir compter avec lui grâce à deux victoires d'affilée à Assen et Spa-Francorchamps. Le titre se jouera lors du dernier GP à Anderstorp (Suède), entre pilotes Suzuki (Mamola et Lucchinelli). La pluie viendra perturber la course et on verra un Mamola en perdition doublé par un «Lucky» roulant sur des

œufs, tétanisé par l'enjeu ! Barry Sheene (Yamaha-Michelin) en profite pour remporter sa dernière victoire en 500 cm³. Lucchinelli et Michelin sont sacrés Champion du Monde.

CURIOSITÉ

Dans la catégorie Side-Car, Michelin fournit des pneus de Formule 3 au français Alain Michel pour équiper son Seymaz ! Le français et son passager Michael Burkard termineront vice-champions du monde derrière l'indéboulonnable Rolf Biland et son «singe» Kurt Waltisperg.

1981





 **1982**
BIS REPETITA

En ce début des années 80, il semblerait que pour devenir Champion du Monde en 500, il faille avoir des Michelin, être italien et faire partie du team Gallina...

On s'attend à une revanche explosive entre Kenny Roberts (Yamaha-Dunlop), Randy Mamola (Suzuki-Dunlop) et Marco Lucchinelli, qui est parti rejoindre Honda dont c'est le grand retour (en Michelin !). Mais c'est sans compter une nouvelle fois avec le Team Gallina et son nouveau pilote, Franco Uncini (Suzuki-Michelin). A mi-saison, le scénario final se dessine. Franco Uncini prend le meilleur sur Roberts qui se débat avec sa nouvelle Yamaha à moteur V4. A Spa, un jeune pilote américain, Freddie Spencer (Honda-Michelin), décroche sa première victoire... C'est aussi la première victoire de Honda en 500 cm³ depuis 1967 ! En l'absence de Roberts et Sheene, tous les deux blessés, Uncini remporte deux nouvelles victoires et coiffe la couronne avant la fin du Championnat. C'est le 4^{ème} titre dans la catégorie reine pour Michelin !

1982 VICTOIRE AUVERGNATE

En 250 cm³, Michelin remporte un nouveau titre grâce à Jean-Louis Tournadre, un pilote privé habitant Aubière, à quelques kilomètres de Clermont-Ferrand. Régulièrement sur le podium, Tournadre ne compte qu'une victoire acquise au GP de France, boycotté par de nombreux pilotes. Lors du dernier Grand Prix, il «assure» une 4^{ème} place qui lui permet d'enlever le titre avec 1 point d'avance sur Anton Mang. Outre les titres en 500 et en 250, Michelin remporte également la couronne en 125 cm³ grâce à Angel Nieto (Garelli).

Une seule victoire à Nogaro mais une très belle régularité partout ailleurs permettront à l'auvergnat de coiffer la couronne mondiale





*Avant que les pilotes américains
n'imposent leur loi
pour une vingtaine d'année,
une «petite» écurie
italienne résiste...*



LE COIN DU TECHNICIEN

Après le retrait de Goodyear à la fin de la saison 1980, Michelin et Dunlop entament une lutte technologique qui va se prolonger jusque dans les années 90 !

En 1982, Michelin est toujours engagé sur tous les fronts, du 50 à la 500 cm³ ! Pour les 500, le manufacturier propose des pneus en 16 et en 18 pouces.

«L'armada Michelin» est composée de Lucchinelli, Spencer, Katayama, Crosby, Rossi (père de Valentino), Sheene, Uncini Reggiani, Fruttschi, Bertin, Coulon, Paci, Van Dulmen, Middleburg, Fau, Roche et Lafond. A la fin de la saison, au mois d'octobre le pneu radial fait sa première apparition lors d'une séance d'essai à Imola avec Marco Lucchinelli sur la Honda 500 NS. Mais c'est une autre histoire !

Kevin Schwantz
en 1993



Barry Sheene
en 1977



UN PALMARÈS À LA HAUTEUR

360 victoires en MotoGP et 26 titres mondiaux.
12 titres et 269 victoires en World Superbike.
14 titres en Championnat du Monde d'Endurance.
Ainsi que de très nombreux titres et victoires
dans les championnats nationaux
de vitesse en Europe.

Freddie Spencer
en 1985



Valentino Rossi
en 2002

