



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**PIRELLI SE REND À IMOLA POUR LA 7<sup>ème</sup> MANCHE  
DU CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE  
ET POUR LES TESTS OFFICIELS DE LA SAISON**

**Le manufacturier italien amènera sur le Circuit International Enzo et Dino Ferrari, plusieurs solutions de composés tendres et intermédiaires déjà utilisées en course, ainsi que quelques solutions de développement pour les essais officiels de lundi prochain, les seuls prévus en 2013 après ceux de Phillip Island en février dernier**

**Ce sera également le premier tour de la Coupe d'Europe des Nations 2013 dont Pirelli est manufacturier unique, qui prendra place à Moscou puis sur la piste du Nürburgring**

*Imola (Italie), le 27 juin 2013* – Les camions Pirelli sont déjà en route vers Imola, pour la 7<sup>ème</sup> manche du Championnat du Monde Superbike 2013. Ils sont chargés de 5 550 pneus pour répondre aux besoins de l'ensemble des pilotes dans les quatre catégories du Championnat, ainsi que ceux de l'European Junior Cup et de la Coupe d'Europe des Nations. Environ 600 pneus seront alloués aux essais officiels Superbike du lundi 1<sup>er</sup> juillet, les seuls en 2013, après ceux déjà effectués à Phillip Island, en début de Championnat. Les tests seront donc très importants aussi bien pour le reste de la saison que dans l'optique de la saison 2014.

Imola verra également le début de la **Coupe d'Europe des Nations 2013**, connue jusqu'à l'année dernière sous le nom de « Coupe des Deux Nations ». Elle est réservée aux pilotes de plus de 16 ans, en possession d'une licence FIM-Europe, d'une autorisation ainsi que d'une assurance via leur fédération respective.

La Coupe d'Europe des Nations 2013 est un trophée dont Pirelli est manufacturier unique. Elle possède deux manches en plus de celle d'Imola, qui auront lieu à Moscou en juillet et sur la piste du Nürburgring (Allemagne) fin août. Tous les pilotes y participant, doivent équiper leurs machines en pneumatiques Pirelli, à la fois pour les qualifications, les sessions d'entraînement et pour les courses. Pirelli garantira aux pilotes un minimum d'un train de pneus secs (SC1 avant et arrière) et un train de pneus pluie pour chaque course. Les pilotes ne sont autorisés à utiliser que les composés amenés par Pirelli sur chaque manche. **À l'avant**, seront disponibles des pneus **Diablo Supercorsa de composé SC1 et en dimension 120/70-17** et à l'arrière, des **Diablo Supercorsa SC1**

et **SC2 en 180/60-17**. Plus précisément, les pilotes utiliseront, pour cette manche à Imola, la solution standard SC1 (P1177) à l'avant, couplée à la solution standard arrière (R303).

Le **Circuit International Enzo et Dino Ferrari**, plus connu sous le nom de circuit d'Imola, est une piste située dans la ville d'Imola (Bologne) et qui porte le nom d'Enzo Ferrari, fondateur de la marque automobile du même nom et de son fils, Dino. Avant la mort d'Enzo Ferrari en 1988, le circuit s'appelait « Circuit Dino Ferrari ».

La piste d'Imola, conçue pour accueillir des courses de moto, est un circuit long de 4 936 mètres avec 9 courbes à droite, 13 à gauche et l'une des rares pistes qui se court dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Elle varie de 10 mètres de largeur au minimum à 15 mètres au maximum et possède une pente maximale de 9,10%, située entre les courbes Piratella et Acque Minerali. Sa plus forte montée est de 9,38%, dans la section entre les virages Acque Minerali et Variante Alta. Le rayon des courbes varie, lui, de 11 à 94 m. La ligne droite à l'arrivée fait 350 m de long et le pilote en pole position s'aligne sur la gauche.

Le circuit et ses installations ont été modernisés et améliorés, ces dernières années, avec des travaux qui ont débuté en novembre 2006 et ont pris fin en septembre 2007, supervisés par le fameux architecte allemand Hermann Tilke, spécialisé dans la réalisation de circuits. A l'été 2009, le Variante Bassa a été remodelé, pour satisfaire aux exigences d'homologation de la Fédération Internationale de Motocyclisme. Cette réalisation, prévue pour neutraliser les légères inclinaisons à droite, caractéristiques des pistes pour voitures, est située en face de la voie des stands. Enfin, en août 2011, 70% de l'asphalte de la piste a été refait.

### **Imola d'un point de vue « pneu » :**

Le Circuit International Enzo et Dino Ferrari est universellement reconnu comme une piste technique et difficile, avec des courbes et des sections de freinage complexes, qui se court à un rythme élevé, exigeant d'excellentes aptitudes à la conduite sur deux-roues.

Dès le départ, il faut anticiper la trajectoire pour entrer dans le Variante Tamburello. L'entrée se fait en troisième pour une inclinaison rapide gauche/droite, tout en restant à la même vitesse pour le virage à gauche qui suit et menant à la ligne droite qui précède le Variante Villeneuve. Il faut ensuite freiner fortement et rétrograder en troisième pour entrer dans le premier virage, puis laisser la moto courir jusqu'au virage à droite.

A hauteur de la courbe Tosa, très lente, la zone de contact au sol du pneu arrière est longue et étroite mais réussit à fournir la traction nécessaire sans perdre l'adhérence latérale. Le pneu arrière sort de ce virage moins chaud que dans les courbes rapides. La température extérieure du pneumatique passe de 50°C à l'entrée du virage à 120°C à la sortie, sur l'épaule subissant l'inclinaison d'environ 56°.

Après une courte ligne droite, le pilote arrive au Piratella, un virage à gauche en descente, où les diagonales sont souvent utilisées pour contrôler la moto, avant de descendre sur la section de la piste amenant au Acque Minerali, une zone de freinage importante suivie d'une légère courbe à droite puis d'un autre virage à droite, mais cette fois plus serré, dont le pilote sort complètement sur le bord de la piste.

Arrivé au Variante Alta, le pilote passe d'une épaule du pneu à l'autre, de  $-55^\circ$  à  $+55^\circ$ , à une vitesse incroyable de  $100^\circ/\text{s}$ . Dans la première phase du virage, la ceinture d'acier du pneu permet l'échauffement de l'épaule opposée, qui sera utilisée moins d'une seconde plus tard.

Après une longue descente, le pilote arrive à Rivazza, où le pneu avant subit une forte pression : en une demi-seconde, la charge sur le pneu passe de 125 kg à 250 kg.

Le pilote accélère ensuite pour arriver à l'entrée d'une chicane très serrée, où il se peut qu'il frôle le mur et balance sa moto sur le vibreur, grâce en partie à la réactivité des pneus. A la sortie, il faut ouvrir les gaz à fond pour filer vers la ligne d'arrivée.

Avec la rénovation d'environ 70% de la piste en 2011, le circuit a retrouvé un bon niveau de grip mécanique. Toutefois, cela signifie également une augmentation de l'agressivité de l'asphalte sur **les pneus arrière**, surtout avec des températures plutôt basses. Ce fut le cas l'an dernier, la course se déroulant au mois d'avril, avec des températures de piste toujours restées en-dessous de  $20^\circ\text{C}$ . Afin d'empêcher l'arrachement du composé sur la bande de roulement, il est devenu nécessaire de recourir à des solutions extrêmement robustes comme le SC2 arrière, non seulement pour les sessions d'entraînement mais aussi pour les courses.

Cette année cependant, la course se déroulant à la fin du mois de juin, les températures seront probablement similaires, voire peut-être plus chaudes, qu'en 2011, lorsque la course s'est tenue au mois de septembre. Il y a deux ans, la majorité des pilotes ont couru chaussés de solutions SC1, qui ont montré des signes d'usure en fin de course, moins importants qu'en 2012 malgré des températures d'asphaltes de  $35^\circ$  à  $40^\circ\text{C}$ . Cette année, avec des températures encore plus élevées et avec un produit plus robuste en termes de résistance mécanique, Pirelli peut se permettre de ne pas recourir à des solutions SC2, mais d'apporter deux solutions arrière de composé SC1 : le pneu arrière standard SC1 et un dérivé renforcé.

Si les températures élevées éliminent complètement la dureté de la piste, le composé SC0 pourra être utilisé pour répondre à tous les besoins d'adhérence.

En ce qui concerne **les pneumatiques avant**, le circuit d'Imola laisse beaucoup de place au style de conduite du pilote. Avec un tracé très technique, composé de lignes droites avec de grosses sections de freinage en descente, des chicanes et virages, la sélection des pneus avant est toujours un mélange de composés tendres et durs. Par températures élevées, il y a souvent un meilleur soutien du pneu avant, orientant les pilotes vers un choix de pneumatiques plus robustes comme les solutions SC2.

#### Imola d'un point de vue technique :

*« Imola est un circuit très intéressant mais aussi très exigeant. C'est la première année où les courses auront lieu au mois de juin et que les tests officiels se dérouleront le lundi après les courses, où les pilotes pourront tester différentes solutions de développement. Comme ce sont les seuls tests de 2013, après ceux déjà effectués en début de saison à Phillip Island, il sera fondamental pour nous de recueillir les retours et commentaires des pilotes, pour évaluer les solutions de développement sur lesquelles nous avons travaillé ces derniers mois », a déclaré le Directeur de la Compétition Moto chez Pirelli, Giorgio Barbier. "Je profite également de cette occasion pour donner un premier retour sur le pneu arrière de Marco Melandri, qui a montré des*

*signes anormaux d'usure lors de la course 2 à Portimão. Des tests, sur le composé de la bande de roulement, ont été réalisés dans nos laboratoires de Milan, pour vérifier à la fois la composition et le niveau de vulcanisation, ainsi que pour mesurer les caractéristiques physiques/mécaniques nécessaires au test de la résistance et de l'élasticité (traction Dunbell pour mesurer la force jusqu'à la rupture), la dureté dans toute la plage de températures de fonctionnement pour vérifier la rigidité et la thermoplasticité du composé (testeur de dureté IRHD) et des analyses thermogravimétriques pour évaluer les quantités et le poids exact des matériaux (polymères, charge, plastifiants, cendres). Les analyses MEB ont aussi été réalisées au microscope électronique, afin de s'assurer de la présence de bulles d'air ou de porosité dans l'épaisseur de la bande de roulement. Tous les tests se sont révélés négatifs, ce qui nous laisse penser que la raison de cette usure anormale se trouve dans des facteurs extérieurs au pneu et dans tous les cas, non liés au processus de fabrication. D'autres tests sont actuellement en cours sur le pneu et nous espérons avoir bientôt des informations plus complètes à partager avec l'équipe BMW à Imola. »*

### **Les solutions Pirelli pour les catégories Superbike et Supersport :**

Pour cette manche d'Imola, Pirelli apportera **4 894 pneus durant le weekend de courses**, en plus des **656 pneus destinés aux sessions de tests** officiels prévues le lundi 1<sup>er</sup> juillet, pour **une quantité totale de 5 550 pneus**. Pour les trois jours de courses, 1 486 pneus seront réservés pour le Superbike, 1 938 pour le Supersport, 528 pour le Superstock 1000 et 570 pour le Superstock 600, ainsi que 150 pneus pour la Coupe d'Europe des Nations et 222 pour l'European Junior Cup.

Chaque pilote Superbike aura le choix parmi 33 pneus avant et 40 arrière, alors que les pilotes Supersport choisiront eux, parmi 24 solutions avant et 27 arrière.

Pour la catégorie **Superbike**, le manufacturier italien proposera trois solutions slick à l'avant et quatre à l'arrière, auxquelles s'ajouteront deux pneus arrière de qualification par pilote, les solutions intermédiaires (quatre disponibles pour l'avant et l'arrière) ainsi que les solutions pluie (huit pour l'avant et l'arrière).

A l'**avant**, la solution standard SC1 (R426) de composé tendre, qui sera disponible comme à chaque manche cette saison car elle est idéale par températures extérieures basses et/ou sur des pistes moyennement abrasives, sera complétée par la solution standard de composé SC2 : la R982, amenée également sur toutes les manches cette année et excellente par forte chaleur, notamment grâce à sa solide bande de roulement.

Le troisième et dernier choix possible à l'avant, est la solution de développement SC2 (R753), alternative à la version standard SC2 déjà disponible à Phillip Island, Monza et Portimão, encore plus solide et par conséquent, plus à même, de faire face à la nature agressive de l'asphalte.

Pour l'**arrière**, les pilotes pourront choisir parmi la solution standard SC0, la R1261, déjà populaire à Monza, Donington et Portimão et idéale pour s'attaquer à un asphalte lisse ainsi qu'à de fortes températures car elle fournit une zone maximale de contact au sol, en plus d'une très bonne stabilité quand les températures chutent. Une autre solution standard SC1 (R828) de composé médium et déjà apparue dans les trois premières manches de la saison, est le choix le plus polyvalent car capable de couvrir près de 80% des courses du Championnat. Elle a, par exemple, été choisie par l'ensemble des pilotes sur la manche de Motorland Aragon. La troisième option pour

l'arrière est la nouvelle solution de développement (R1431) de mélange SC1 qui n'a encore jamais été utilisée par les pilotes et conçue pour fournir une meilleure résistance à l'usure avec une adhérence comparable à celle du standard SC1.

Pour l'**avant**, les pilotes **Supersport** pourront choisir entre deux solutions standards : la solution de composé SC1 tendre (P1177), idéale pour les pistes moyennement abrasives et celle de composé SC2 médium (R1031), préférée par les pilotes agressifs qui ont besoin d'une bande de roulement compacte. Ces deux solutions ont été utilisées dans toutes les manches de la saison 2013, jusqu'à présent.

A l'**arrière**, les pilotes pourront choisir entre trois solutions. La standard SC0 R1557, idéale par fortes températures et déjà plébiscitée à Donington, ainsi que la solution standard SC1 de mélange médium adaptée aux pistes à moyenne abrasivité, déjà présente sur les six premières manches du Championnat. Le troisième choix est la S510, solution de développement SC0, parfaite par températures élevées et déjà utilisée à Monza et Portimão.

#### Les statistiques 2012 de Pirelli pour Imola :

- Nombre total de pneus acheminés par Pirelli : **4 434**
- Nombre de choix (sec, intermédiaire, pluie et pneu de qualification uniquement pour l'arrière) pour la catégorie Superbike : **4 avant et 6 arrière**
- Nombre de solutions pour la catégorie Supersport (sec, intermédiaire et pluie) : **4 avant et 5 arrière**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote de Superbike : **29 avant et 35 arrière**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote de Supersport : **24 avant et 28 arrière**
- Superbike Best Lap Award : **Carlos Checa** (Althea Racing) en 1'47.877 (course 1, 13<sup>ème</sup> tour) et **Tom Sykes** (Kawasaki Racing Team) en 1'47.552 (course 2, 7<sup>ème</sup> tour)
- Supersport Best Lap Award : **Broc Parkes** (Ten Kate Racing Products) en 1'51.952 (9<sup>ème</sup> tour)
- Température en manche 1 : **air 13°C, asphalte 11°C**
- Température en manche 2 : **air 15°C, asphalte 18°C**
- Vitesse maximale atteinte par des pneus Pirelli en course : **289,2 km/h**, Marco Melandri (BMW Motorrad Motorsport) en course 2, 15<sup>ème</sup> tour

#### Contacts Presse Pirelli France :

Communication Moto

Joëlle Ducher

01 49 89 78 25

Agence de presse Image 7

Nathalie Feld

01 53 70 74 70