



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**LES SOLUTIONS PIRELLI POUR LA 9^{ème} MANCHE
DU CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE À SILVERSTONE**

Après la manche malheureuse de Moscou, le Championnat du Monde Superbike retourne sur le sol anglais, qui a déjà accueilli l'épreuve de Donington Park en mai.

Cette manche promet un beau spectacle avec un classement général âprement disputé.

Silverstone (Royaume-Uni), le 2 août 2013 – Le fournisseur de pneumatiques Pirelli et ses camions chargés, traversent la Manche pour la deuxième fois cette année. La marque italienne est prête à entrer en piste sur le circuit de Silverstone avec les pilotes de toutes les catégories, pour la nouvelle épreuve du Championnat du Monde Superbike.

Lors de la dernière étape du Championnat qui s'est déroulée il y a 2 semaines, à quelques kilomètres de la capitale russe, seule la première course de Superbike avait pu avoir lieu à cause de la météo particulièrement difficile et du terrible accident d'Andrea Antonelli en Supersport. Le Championnat du Monde entre maintenant dans sa deuxième moitié de saison avec un classement général très disputé dans toutes les catégories.

En **Superbike**, et grâce à sa première place en course 1 à Moscou, **Marco Melandri** a placé sa BMW S1000 RR du Team BMW Motorrad GoldBet SBK à 32 points du leader, **Sylvain Guintoli**, (Aprilia Racing Team). Ce dernier domine le classement avec 239 points, suivi de près par **Tom Sykes** (Kawasaki Racing Team) à seulement 4 points d'écart, puis de Marco Melandri, pointant maintenant à 207 points. Avec 7 manches et 14 courses restantes, le coéquipier du leader, **Eugene Laverty**, avec 190 points, et l'autre coureur de BMW Motorrad GoldBet SBK, **Chaz Davies** (174 points) peuvent encore se battre pour le titre. Les autres pilotes, ayant trop d'écart de points, ne semblent plus être en mesure d'inquiéter les leaders du classement pour remporter le titre.

Même le championnat «constructeurs» est encore ouvert, avec Aprilia en tête (300 points), suivi par Kawasaki (267 points), BMW avec 262 points et plus loin dans le classement, Honda, Suzuki et Ducati. Pendant ce temps, le nouveau pneu **Diablo Superbike en 17 pouces** continue de donner satisfaction aux équipes et pilotes, que ce soit en gomme SC0, la plus puissante parce capable d'offrir la meilleure adhérence, ou en SC1, le choix unanime à Moscou, avant l'arrêt pour monter les pneus pluie.

En catégorie **Supersport**, il reste 6 courses avant la fin de saison. Pilotant une Yamaha YZF R6, chaussée en pneus DOT Pirelli **Diablo Supercorsa**, **Sam Lowes** du Team Yakhnich Motorsport, mène le classement depuis Imola avec 140 points, suivi par les pilotes du MAHI Racing Team India sur des Kawasaki ZX-6R : le Turc **Kenan Sofuoglu** (106 points) et le Français **Fabien Foret** (85 points). Au classement des constructeurs, c'est Kawasaki qui mène avec 155 points, suivi à seulement 7 points par Yamaha. Honda est troisième avec 51 points, devant MV Agusta, Suzuki et Triumph.

Trois courses seront encore à faire pour les pilotes de **Superstock 1000** et de **Superstock 600**, après les deux courses de Silverstone, avec la manche de Nürburgring, de Magny-Cours et de Jerez. Le Français **Sylvain Barrier** (BMW Motorrad GoldBet STK) est actuellement en tête du classement Superstock 1000 avec 95 points, mais l'Italien **Niccolò Canepa** (Barni Racing Team) avec 83 points, le Français **Jeremy Guarnoni** (MRS Kawasaki) avec 70 points et **Eddi La Marra** (Barni Racing Team) avec 69 points peuvent encore prétendre au titre.

En Superstock 600, **Gauthier Duwelz** (MTM Racing MVR-Team) mène le classement général avec 84 points, devant **Franco Morbidelli** (Team San Carlo Italian) avec 74 points, **Tony Coveña** (Nito Racing) avec 65 points et **Bastien Chesaux** (EAB Ten Kate Junior Team) avec 64 points.

Les résultats obtenus par les pilotes Superstock, compte-tenu des temps au tour par rapport aux pilotes Superbike, sont d'autant plus pertinents si l'on considère qu'en Superstock 1000, les pilotes roulent tout au long de l'année avec un train de Diablo Supercorsa de composé SC2, tandis qu'en 600, ils courent en Diablo Supercorsa SC1 à l'avant et SC2 à l'arrière.

Le circuit de **Silverstone**, prochaine étape du championnat, se situe en Angleterre, dans le comté de Northamptonshire, à environ 120 kilomètres au nord-ouest de Londres. Il a été construit sur un plateau, souvent sujet au vent et à des conditions climatiques particulièrement variables. Cette piste, qui est maintenant l'une des plus célèbres du monde, organisant des compétitions de renommée internationale à la fois pour motos et pour automobiles, n'a pas été construite à l'origine dans ce but. Silverstone a été créé en 1943, pendant la Seconde Guerre Mondiale, comme aéroport militaire, avec trois pistes formant un triangle. A la fin de la guerre, en 1948, le Royal Automobile Club comprit que le site pouvait être adapté en circuit et le 2 octobre 1948, le premier événement fut organisé : le Grand-Prix RAC. Au début, le tracé utilisait les trois pistes d'atterrissage reliées entre elles par des virages, puis les routes périphériques ont commencé à être empreintées, formant un circuit dont la configuration est restée quasiment identique pendant presque quatre décennies.

Au fil des années, le circuit a subi quelques changements, mais c'est au début des années 90 que d'importantes modifications sont apportées pour limiter la vitesse. Pendant ce temps, le revêtement de la piste a été refait en 1997, et en 1998, les vibreurs, maintenant blancs et rouges, ont été colorés pour la première fois. Ce n'est que lors de la saison 2011 qu'est finalement construit un nouveau paddock, plus spacieux.

Silverstone d'un point de vue « pneu » :

La piste de Silverstone est longue de 5 902 mètres et possède 7 virages à gauche et 11 à droite, avec un départ sur le côté gauche pour le pilote en pole position.

Silverstone est un circuit long et assez compliqué pour les pilotes. Il présente une combinaison de lignes droites très rapides, avec de fortes pressions sur la zone centrale du pneu avant (en particulier dans la courbe Stowe), entrecoupées de virages très rapides et techniques, qui génèrent de lourdes charges sur le côté (comme dans le virage Beckett) et une vitesse de rotation très élevée. Ces caractéristiques, combinées avec la présence de plusieurs descentes, du grip mécanique assez faible de l'asphalte anglais avec la forte abrasivité du revêtement du circuit, jouent un rôle important dans le choix des pneumatiques.

La solution idéale pour l'arrière devrait alors être en mesure d'équilibrer la résistance à l'abrasivité, l'adhérence du composé, la concentration de la ceinture en mouvement et l'intensité de l'accélération. Comme l'an dernier où deux solutions SC1 ont été utilisées pour terminer la course sans problème, cette année, la version clé parmi toutes les solutions proposées sera la version SC1 dans sa nouvelle taille en 17 pouces. Une nouvelle version plus compacte et plus rapide en réponse à l'accélération, déjà vue à Moscou, sera également présente, ainsi qu'une solution similaire à la version SC2, avec une haute force mécanique pour éviter tout problème d'abrasion et d'usure.

La présence de bosses et de zones de freinage intense sont des aspects essentiels pour le choix du pneu avant. La souplesse de la ceinture améliorera la gestion des irrégularités de l'asphalte et la précision de la trajectoire. Cependant, un pneu plus solide et résistant devra être utilisé en cas d'écrasements excessifs et/ou de mouvements sur la bande de roulement. La gamme avant de solutions SC1 et SC2 sera en mesure de satisfaire pleinement les besoins décrits.

Silverstone d'un point de vue technique :

*« C'est la 10^{ème} année que le Championnat du Monde Superbike fait escale à Silverstone. En fait, nous avons couru sur ce circuit de 2002 à 2007, puis, après une pause de deux ans, nous avons repris les courses ici depuis 2010. Nous concourrons également avec les pilotes du Championnat britannique Superbike, où comme pour le Championnat du Monde Superbike, nous sommes fournisseur exclusif de pneumatiques. Nous connaissons donc très bien cette piste », a déclaré le **Directeur de la Compétition Moto chez Pirelli, Giorgio Barbier.** « Le gros point d'interrogation sera surtout la météo qui, comme toujours en Angleterre, est très variable et peut réserver des surprises, même pendant l'été. Nous sommes malgré tout assez sereins car avec les solutions que nous apportons, nous serons en mesure de gérer sans difficulté l'asphalte du circuit anglais, à la fois en conditions sèches et humides. Tant pour la catégorie Superbike que Supersport, une solution alternative SC1 sera disponible à l'arrière, qui a été conçue pour mieux résister au déchirement et donc à l'usure, même par des températures assez basses où une solution SC1 serait plus sensible à l'arrachement à froid. Notre objectif est maintenant de tester si ces deux solutions de développement SC1, respectivement la R1431 pour le Superbike et la R1591 pour le Supersport, offrent les mêmes performances par rapport à la solution standard SC1 tout en élargissant simultanément la plage d'utilisation. Si c'est le cas, elles pourraient entrer dans la nouvelle gamme de solutions SC1 pour 2014. »*

Les solutions Pirelli pour les catégories Superbike et Supersport :

4 609 pneus seront amenés par Pirelli de l'autre côté de la Manche pour la deuxième étape du Championnat sur le sol anglais ; un nombre suffisant pour couvrir les besoins des teams et des pilotes de toutes les catégories, même par temps de pluie. Dans le détail, **1 212** pneus seront réservés pour les pilotes **Superbike**, **1 715** pour ceux de la catégorie **Supersport**, **704** pour le **Superstock 1000** et **756** pour le **Superstock 600**, ainsi que **222** pneus pour les jeunes talents participant à l'**European Junior Cup**.

Chaque pilote Superbike aura le choix parmi 29 pneus avant et 35 arrière, alors que les pilotes Supersport choisiront eux, parmi 25 solutions avant et 24 arrière.

En **Superbike**, le manufacturier italien proposera aux pilotes deux solutions slick à l'avant et trois 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**, Pirelli apportera la solution standard SC1 (R426) de composé tendre et idéale par températures extérieures basses et/ou sur des pistes moyennement abrasives, ainsi que la solution standard SC2 (R982) excellente par forte chaleur, notamment grâce à sa solide bande de roulement. Ces deux solutions ont déjà été proposées sur toutes les manches de la saison.

Les solutions pour l'**arrière** incluent la nouvelle solution de développement R1431 de composé SC1, amenée pour la première fois à Imola et utilisée par tous les pilotes alignés sur la grille de départ en Russie. Ce pneu a été développé dans le but de fournir une meilleure résistance à l'usure avec une adhérence comparable à celle de la standard SC1. Afin de mieux évaluer les performances de cette nouvelle solution sur le circuit de Silverstone, la solution standard SC1 (R828), déjà apparue dans les trois premières manches du Championnat, puis à Imola et utilisée par tous les pilotes à Motorland Aragon, sera également à disposition. La troisième option slick pour l'arrière sera la R1301, solution de développement SC2, présente uniquement lors de la manche australienne mais qui n'a jamais été utilisée. Elle devrait être la solution idéale en cas de températures particulièrement basses car plus résistante à l'arrachement à froid.

En **Supersport**, les pilotes auront le choix parmi deux solutions à l'avant et à l'arrière, ainsi que des pneus intermédiaires et pluie. À l'**avant**, les pilotes pourront à nouveau choisir l'une des deux solutions standard déjà présentes à chaque manche cette saison : la solution de composé SC1 tendre (P1177), idéale pour les pistes moyennement abrasives et celle de composé SC2 médium (R1031), préférée par les pilotes à la conduite agressive qui ont besoin d'une bande de roulement compacte.

A l'**arrière**, la solution standard SC1, la R303 de mélange médium, adaptée aux pistes à moyenne abrasivité et déjà présente sur les huit premières manches du Championnat, sera disponible. La deuxième option sera la R1591, nouvelle solution de composé SC1 qui devrait fournir les mêmes performances que la solution standard SC1 avec une meilleure résistance à l'usure.

Enfin, les catégories **Superstock 1000** et **Superstock 600** utiliseront, cette année, les mêmes pneus que ceux de la catégorie Supersport de l'an passé, à savoir des Pirelli **Diablo Supercorsa SC**.

L'année dernière en catégorie Supersport, les pneus étaient disponibles en 120/70-17 à l'avant et 180/60-17 à l'arrière, avec des solutions de composés différents, auxquelles des solutions de développement peuvent être ajoutées tout au long de la saison. Cette année, en Superstock 1000, les Pirelli Supercorsa SC seront exclusivement de mélange SC2 en 120/70-17 à l'avant et 200/55-17 à l'arrière, alors qu'en Superstock 600, ils seront de mélange SC1 en 120/70-17 à l'avant et 180/60-17 à l'arrière.

En ce qui concerne l'**European Junior Cup**, les Honda CBR 500 R seront équipées de pneus Pirelli Diablo Supercorsa SC1 à l'avant et SC2 à l'arrière.

Les statistiques 2012 de Pirelli pour Silverstone :

- Nombre total de pneus acheminés par Pirelli : **4 651**
- Nombre de choix (sec, intermédiaire, pluie et pneu de qualification uniquement pour l'arrière) pour la catégorie Superbike : **5 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 : **34 avant et 35 arrière**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote de Supersport : **24 avant et 28 arrière**
- Superbike Best Lap Award : **Ayrton Badovini** (BMW Motorrad Italia Goldbet) en 2'06.764 (course 1, 6^{ème} tour) et **Loris Baz** (Kawasaki Racing Team) en 2'24.324 (course 2, 6^{ème} tour)
- Supersport Best Lap Award : **Jules Cluzel** (PTR Honda) en 2'09.313 (6^{ème} tour)
- Température en manche 1 : **air 17°C, asphalte 27°C**
- Température en manche 2 : **air 19°C, asphalte 34°C**
- Vitesse maximale atteinte par des pneus Pirelli en course : **301,1 km/h**, Marco Melandri (BMW Motorrad Motorsport) en course 1, 4^{ème} et 6^{ème} tours ainsi que Michel Fabrizio (BMW Motorrad Italia Goldbet) en course 1, 12^{ème} 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