



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pirelli est de retour sur la scène pour cette 10^{ème} manche du Championnat du Monde Superbike eni FIM qui se déroulera à Jerez de la Frontera

Pour cette antépénultième manche des séries, le manufacturier italien propose des pneus standards et quelques nouvelles solutions développées, dont la nouvelle T1102 uniquement dédiée aux pilotes EVO

Jerez de la Frontera (Espagne), 05 septembre 2014 – Après une pause estivale d'environ deux mois, tous les pilotes du Championnat du Monde Superbike eni FIM sont prêts à revenir aux choses sérieuses le weekend prochain, lors de cette antépénultième manche de la saison qui se déroulera sur le circuit espagnol de Jerez de la Frontera. A leur côté, Pirelli, fournisseur officiel de toutes les catégories du championnat, fournira, comme à son habitude, différents pneus slick et sculptés.

Dans la catégorie Superbike, **les pilotes EVO pourront compter sur la nouvelle solution T1102**, qui, en comparaison des pneus standards SC0, devrait permettre des performances constantes tour après tour, celle-ci ayant également été conçue dans la lignée de la solution T0722 qui connut un succès immédiat lors de ses débuts à Misano.

Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) domine le classement en catégorie reine avec 44 points d'avance sur **Sylvain Guintoli**, pilote d'usine Aprilia, et 64 points d'avance sur **Jonathan Rea** (PATA Hoda World Superbike). Mathématiquement parlant, **Loris Baz** et **Marco Melandri** peuvent toujours prétendre au titre de champion. Cependant, la bataille paraît être à double sens, l'anglais, qui pilote pour la société d'Akashi, souhaite remporter une deuxième fois le titre de champion du monde, et le français, semble être le seul capable de lui résister. Même dans le Championnat des manufacturiers, le titre se dispute entre Kawasaki qui possède 342 points, et Aprilia qui le suit à 24 points.

Côté Supersport, le hollandais **Michael VD Mark** (PATA Honda World Supersport) semble bien parti pour remporter le championnat avec un avantage de 53 points sur le français pilote d'MV Agusta **Jules Cluzel**, et 67 points sur **Florian Marino** (Kawasaki Intermoto Ponyexpress).

Jerez d'un point de vue « pneus » : un asphalte agressif qui nécessite de l'adhérence à l'arrière

Le circuit de Jerez de la Frontera, situé près de Cadix dans le sud de l'Espagne, a ouvert ses portes en 1985 ; il mesurait initialement 4 218 mètres, puis s'est agrandi et est devenu plus

rapide. Mesurant actuellement 4 423 mètres de long, celui-ci est composé à 69% (3 038 mètres) de lignes droites et à 31% (1 385 mètres) de virages. Le circuit mesure 11 mètres de large, sauf dans la dernière ligne droite de 600 mètres, qui atteint les 12 mètres. Au total, il y a 13 virages, huit à droite et cinq à gauche, avec un rayon de courbure de 30 mètres dans les virages 2 et 6, de 13 à 116 mètres dans le virage 4. La pente maximale de 5,1% se situe sur la ligne droite principale, tandis que le gradient maximal de 5% se trouve à la sortie du virage numéro 5. L'inclinaison latérale maximum de 7,46%, est enregistrée à la sortie des virages 2, 6 et 13, et la minimum de 4,70% dans les virages 12 et 4. La piste a été refaite pour la dernière fois en 2005.

Pour les pilotes, Jerez, tout comme Assen, est considéré comme un circuit de référence en raison de la structure composée d'une succession de virages lents, médiums et rapides, conditions idéales pour le développement et la mise au point des motos. Ceci explique aussi pourquoi Jerez est souvent choisi par les équipes qui souhaitent faire leurs propres tests privés.

Précisément à cause de la variété des virages, le pneu arrière atteint un niveau de stress plutôt bien équilibré entre les côtés droit et gauche du pneu, et bien que la charge latérale générée au cours de la course ne soit pas très élevée, il est nécessaire d'avoir un pneu arrière alliant à la fois soutien et maniabilité ainsi qu'une bonne tenue sur l'angle afin de répondre aux différents besoins de la piste.

La gamme de pneu Pirelli répondra facilement aux caractéristiques de ce circuit même en cas de fortes températures, telles que celles qui peuvent être enregistrées début septembre. Bien que l'asphalte de Jerez soit d'une nature granuleuse agressive, ce qui, dans certains cas, peut accentuer l'abrasion ou créer une usure anormale sur le pneu arrière, surtout lorsqu'une gomme tendre est utilisée, la gamme de pneus Pirelli répondra positivement à ces caractéristiques spécifiques. La piste requiert un bon niveau de grip à l'arrière et les solutions apportées protègent des coupures et des déchirures dues aux contraintes techniques. Les secousses dues aux ondulations de l'asphalte, en plus d'exiger une moto qui soit stable au freinage, requièrent des pneus avant capables d'absorber les irrégularités de l'asphalte tout en restant correctement en appui dans les virages rapides.

Les solutions Pirelli pour la catégorie Superbike :

Pirelli se rendra à Jerez de la Frontera avec un chargement de **4 882 pneus** afin de répondre aux besoins des pilotes des 5 catégories du championnat : **2 094** sont destinés aux pilotes du **Superbike**, **1 560** au **Supersport**, **464** sont disponibles pour les pilotes du **Superstock 1000** tout comme **540** d'entre eux sont pour le **Superstock 600** et **224** pour l'**European Junior Cup**.

Dans la catégorie **Superbike**, chaque pilote peut choisir entre **38 pneus avant** et **34 arrières**, dont les **pneus DIABLO™ Superbike slick**, les pneus **intermédiaires DIABLO™ Wet** et **DIABLO™ Rain** en cas de piste mouillée.

Pour le **pneu avant**, les pilotes auront comme d'habitude à leur disposition les pneus **standards SC1 et SC2**, respectivement en gomme médium et dure, auxquels viendront s'ajouter les deux nouvelles solutions : la **S1699**, pneu standard SC1 qui a très bien débuté à Aragón et qui a, par la suite, été la plus populaire à Assen, Imola, Donington, Misano, Portimão et Laguna Seca grâce à son meilleur support à l'entrée des virages permettant une meilleure précision de la trajectoire ; et la **T0020**, qui utilise un composé, qui en terme de dureté se positionne entre le SC1 et le SC2

(solution uniquement testée à Imola et Misano). Cette dernière solution devrait fournir un grip plus important que le pneu standard SC2, tout en étant plus solide que le standard SC1.

A l'**arrière**, en plus de l'excellent pneu soft **standard SC0**, idéal lorsque la température de la piste n'est pas trop importante, les pilotes peuvent faire leur choix entre la solution **S1185** du pneu standard SC1 – solution initialement disponible uniquement pour les pilotes du Superbike mais également disponible pour les pilotes EVO depuis Portimão et celles dédiées à certaines catégories comme la solution **T0722** pour les pilotes Superbike (première solution SC0 spécialement prévus pour cette catégorie qui a fait ses débuts à Misano) qui devrait être plus performante que la solution standard. Pour la catégorie EVO, la **T1102** sera disponible, un pneu soft qui devrait permettre une performance plus régulière tour après tour.

Pour la Superpole, les pneus de qualifications supersoft seront évidemment présents, et plus particulièrement le **T0223**, déjà vu en action à Misano et Laguna Seca.

Pour le Championnat du Monde Supersport FIM, 3 pneus avant DOT **DIABLO™ Supercorsa et 2 solutions à l'arrière** seront disponibles et pourront être changés contre des pneus intermédiaires ou pluie en fonction des besoins.

A l'**avant**, les pneus **standards SC1 et SC2** seront rejoint par la solution **S1485**, développée avec le composé SC1, qui a fait ses débuts à Misano et Portimão et qui procurerait un meilleur support à l'approche d'un virage permettant un meilleur guidage et une plus grande précision de conduite.

A l'**arrière**, la **solution standard SC0 soft**, et la **T0813**, toujours composées en gomme soft correspondent à un profil déjà utilisé cette année en Australie et l'année dernière à Jerez et Istanbul. La dernière solution, utilisée pour la première fois à Portimão, devrait être capable d'éviter l'échauffement de la gomme, puisqu'elle a été conçue pour résister à de fortes chaleurs.

Dans les catégories Superstock 1 000 et 600 et dans l'European Junior Cup, les pilotes utilisent les pneus **DIABLO™ Supercorsa** et, si nécessaire, ils pourront également compter sur les pneus intermédiaires **DIABLO™ Wet** et pluie **DIABLO™ Rain**.

Les statistiques 2013 de Pirelli pour la manche de Jerez :

- Nombre total de pneus acheminés par Pirelli : **4 469**
- Nombre de solutions (sec, intermédiaire et pluie) pour la catégorie Superbike : **5 avants et 7 arrières**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote de Superbike : **32 avants et 40 arrières**
- Nombre de solutions (sec, intermédiaire et pluie) pour la catégorie Supersport : **4 avants et 5 arrières**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote de Supersport : **23 avants et 27 arrières**

- Le Prix Best Lap Superbike a été remporté par : Marco Melandri (BMW Motorrad GoldBet SBK), 1'41.958 (Course 1, 2^{ème} tour) et Tom Sykes (Kawasaki Racing Team), 1'41.691 (Course 2, 2^{ème} tour)
- Le prix Best Lap Supersport a été remporté par : Sam Lowes (Yakhnich Motorsport), 1'44.111 (5^{ème} tour)
- Température en course 1 : **air 21°C, asphalte 29°C**
- Température en course 2 : **air 24°C, asphalte 36°C**
- Vitesse maximale atteinte par les pneus Pirelli DIABLO™ Superbike en course : **282,6 km/h**, en course 1, par Marco Melandri (BMW Motorrad Goldbet SBK) au 2^{ème} tour.
- Vitesse maximale atteinte par les pneus Pirelli DIABLO™ Supercorsa SC en course Supersport : **251,3 km/h**, en course 2, par Fabien Foret (MAHI Racing Team India) au 2^{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