



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pirelli fin prêt pour la deuxième moitié du Championnat du Monde Superbike et la seconde étape de la Coupe des Nations le weekend prochain en Russie.

Pour la huitième des quinze étapes programmées cette année, la firme italienne fournira aux pilotes des catégories Superbike et Supersport des pneus en gommes SC1 et SC2, les plus adaptés aux caractéristiques du circuit russe et aux basses températures.

Moscou (Russie), le 17 Juillet 2013 – Après avoir débuté sur ce circuit l'année dernière, Pirelli revient sur les terres russes au Moscow Raceway pour entreprendre la deuxième moitié du Championnat du Monde Superbike, huitième des quinze étapes programmées en 2013. Les pilotes des épreuves de Superbike, Supersport et les participants à la coupe des Nations s'affronteront ainsi sur la piste russe.

La catégorie **Superbike** est de plus en plus disputée avec en haut du classement différents pilotes en alternance : Tom Sykes (Kawasaki Racing Team), l'actuel leader du championnat qui revient d'une double victoire à Imola, Sylvain Guintoli et Eugene Laverty, les coéquipiers du team Aprilia Racing et pour finir, le pilote italien de chez BMW, Marco Melandri. En plus des performances offertes par les pilotes, cette première partie de saison a donné pleinement satisfaction grâce à l'excellent travail accompli par les nouveaux pneus **Diablo Superbike** en 17 pouces qui jusqu'ici ont montré leurs qualités, ce qui contribue de manière fondamentale à améliorer le temps au tour et à battre des records historiques.

En **Supersport**, où les pilotes utilisent les pneumatiques rainurés **Diablo Supercorsa SC**, Sam Lowes (Yakhnich Motorsport) est en tête du classement avec 140 points, mais il est suivi de près par les pilotes du Team indien MAHI, Kenan Sofuoglu avec 106 points et Fabien Foret avec 85 points.

Le circuit Russe accueillera également la deuxième des trois étapes prévues pour la **Coupe des Nations 2013**, une course qui se disputera exclusivement avec des pneus Pirelli, sponsorisée par le magnat russe Alexander Yakhnich. Cette course est ouverte aux pilotes âgés d'au moins 16 ans. Pirelli garantit à ces derniers sur l'ensemble des 3 étapes un train de pneus secs (SC1 avant et arrière) et un train de pneus pluie pour chaque course. **Pour l'étape russe plus précisément, ils auront à disposition : à l'avant, le Diablo Supercorsa SC2 (R1031) en 120/70-17 et pour l'arrière, le Diablo Supercorsa SC1 (R303) en 180/60-17.**

Le Circuit de Moscou est un circuit automobile et moto, ouvert depuis 2012. Il est situé près de Syčëvo dans la région de Volokolamskij, à environ 80 kilomètres à l'ouest de Moscou. Il a été conçu par le célèbre architecte allemand Hermann Tilke. Sa construction a débuté en Octobre 2008 et, après une période d'interruption, elle a redémarré en Juin 2010, pour s'achever à la mi-2012.

Ce circuit peut se présenter sous 18 configurations différentes, pouvant aller de 1,357(minimum) à 4,070 mètres (maximum). Les deux configurations les plus utilisées sont : celle de 3,955 mètres habituellement utilisée pour les courses de voiture, et celle de 3,931 mètres destinée aux courses de moto et notamment pour le Superbike. La première course organisée sur ce circuit était celle de la World Series Renault qui a eu lieu les 14 et 15 Juillet 2012 puis, la piste a accueilli le Championnat du Monde Superbike à la fin du mois d'Août 2012.

Moscou d'un point de vue pneumatiques:

Le circuit du Moscow Raceway possède 10 virages à gauche et 7 virages à droite, une pente maximale de 4% et le départ est sur la droite pour le pilote qui se trouve en pole position.

Le tracé de la piste russe prévoit un secteur assez lent et technique et une partie composée de deux longues lignes droites très rapides qui se succèdent.

Pour les pneus avant, la piste nécessite un bon équilibre entre le maintien de la vitesse pour les parties en ligne droite, et le rapport puissance/support pour les freinages violents avant les lignes droites. Pour les pneus arrière, cette configuration de piste n'est pas particulièrement critique.

Toutefois, l'année dernière, la piste s'est révélée être très agressive sur les pneus avant et arrière en raison de la présence constante de sédiments sableux sur des surfaces de roulement irrégulières.

La présence de sable a pour conséquence de réduire la surface de l'empreinte au sol du pneu, ce qui compromet considérablement l'adhérence entre le composé et l'asphalte. Cela avait pour conséquence d'accentuer la tendance au glissement sur l'angle, ce qui sur un asphalte neuf (par conséquent très abrasif), générerait une forte abrasion due au frottement. Cette problématique s'est progressivement résolue grâce à l'amélioration du nettoyage de la piste et au dépôt croissant de caoutchouc sur la piste.

Le choix des pneus arrière devra prendre en considération le niveau d'adhérence et de nettoyage de la piste. De plus, les pilotes devront essayer de faire face aux premières séances du week-end avec un pneu arrière plus robuste (SC2), pour passer ensuite sur la solution SC1.

En ce qui concerne le choix du pneu avant, il faudra prendre en compte la robustesse du pneu, en plus de sa résistance mécanique. Le SC1 de l'année dernière pouvait entraîner des problèmes de stabilité après quelques tours, et pour certains pilotes, cette baisse de stabilité pouvait se transformer en perte d'efficacité du pneu avant. Pour améliorer la robustesse du train avant dans les virages et pour une meilleure usure, la solution la plus appropriée reste définitivement le SC2.

Le circuit de Moscou, d'un point de vue technique :

*«Nous avons roulé ici pour la première fois l'an dernier, quelques mois après l'inauguration et nous avons été les premiers à le faire en deux roues», a déclaré **Giorgio Barbier, le Directeur du Pôle Compétition Moto de Pirelli.** "Toutefois, pour nous, il est encore tout nouveau et nous n'avons pas recueilli beaucoup de données. En 2012, nous avons couru à la fin du mois d'Août, l'asphalte était quasiment immaculé et nous faisons face à une absence totale de grip. Après un important travail sur la piste, ils avaient d'abord apporté beaucoup de sable sur l'asphalte, ce qui a causé quelques problèmes sur l'usure des pneus pendant les tests et les séances d'essais libres. Cette année, le circuit est enfin terminé et différentes compétitions s'y sont déjà déroulées, de fait, l'asphalte devrait être plus caoutchouté. Néanmoins, c'est la météo qui pourrait jouer un rôle important en 2013 si elle s'avérait être capricieuse. La date de la course a en effet été avancée d'un mois, mais nous ne savons pas quelles seront les températures et sur la base du peu de données recueillies l'an dernier, nous avons décidé de mettre l'accent sur des solutions plus robustes et plus protectrices comme le SC1 et le SC2 par rapport au SC0 qui offre plus de performances, mais qui pourrait poser des*

problèmes en raison de l'agressivité d'un nouvel asphalte et au cas où les températures ne seraient pas assez élevées».

Les solutions Pirelli pour le Superbike et le Supersport

Pour la course de Moscou, Pirelli a prévu d'apporter **3 366** pneus pour le **week end** en incluant ceux destinés à la Coupe des Nations. **1 394** pneus sont destinés aux pilotes Superbike, **1 768** pour les pilotes Supersport et **204** pour la Coupe des Nations.

Chaque pilote Superbike aura 35 pneus avant et autant pour l'arrière, alors que les pilotes Supersport auront 25 pneus avant et 27 pneus arrière.

Les pilotes **Superbike** auront 3 solutions slicks disponibles pour l'avant et autant pour l'arrière, ils auront également 2 pneus arrières de qualification par pilote et des pneus intermédiaires, 4 à l'avant et autant pour l'arrière, ainsi que 8 pneus pluie pour l'avant et 8 à l'arrière.

A l'**avant**, comme pour chaque course cette année, Pirelli apporte la solution standard SC1 (R426) avec une gomme tendre - idéale pour les températures extérieures basses et/ou des pistes moyennement dures, ainsi que la version SC2 (R982), qui a également montré sur tous les circuits en 2013 d'excellentes performances avec des températures extérieures élevées car elle garantit une bande de roulement solide. La troisième alternative en slick, disponible pour les pilotes Superbike, est la R753 pour l'avant, une solution de développement en composé SC2, une alternative au SC2 standard qui a déjà été utilisé à Phillip Island, Monza, Portimão et Imola et qui tend à être plus robuste et donc plus résistante à un asphalte agressif.

Pour l'**arrière**, les pilotes trouveront la nouvelle solution de développement R1431 en composé SC1 qui a été utilisée pour la première fois à Imola et qui a été conçue avec l'objectif de fournir une résistance supérieure à la déchirure sur le standard SC1 tout en conservant un niveau de grip égal à ce dernier. Une autre alternative au composé SC1 est la solution S513, une nouvelle solution de développement en gomme medium déjà observée à Monza en utilisant le même composé du SC1 standard mais avec une partie centrale renforcée.

La dernière option en slick est le R1300, une solution de développement moyenne-dure utilisée seulement à Phillip Island et Donington. Cette dernière offre une plus grande résistance à l'usure que le SC1 standard et un grip plus important que le SC2 standard.

Les pilotes en **Supersport** seront une fois de plus en mesure de choisir entre les deux solutions standard pour l'**avant**, le SC1 dans une gomme tendre (P1177) idéal pour les pistes « moyennes dures » et le SC2 à gomme medium (R1031), idéal pour les pilotes agressifs qui préfèrent une bande de roulement compacte. Ces deux pneus ont déjà été utilisés sur toutes les courses de la saison 2013.

À l'**arrière**, comme pour le Superbike, deux SC1 et un SC2 seront disponibles. Plus précisément, le SC1 R1134, une solution de développement en gomme medium alternative au SC1 standard déjà utilisée à Phillip Island et Monza et le SC1 R303, dans un composé medium, solution idéale pour les pistes moyennement dures, déjà utilisée lors des sept premières étapes en 2013. La troisième solution est le R1287, une solution de développement « moyenne/dure » déjà utilisée en Australie, qui offre une meilleure résistance mécanique que le SC1.

Les statistiques Pirelli pour Moscou en 2012:

- Nombre total de pneus acheminés par Pirelli : **3864**
- Nombre de solutions pour le Superbike (sec, intermédiaire, pluie et pneus de qualification uniquement pour l'arrière): **5 avant et 6 arrière.**
- Nombre de solutions pour le Supersport (sec, intermédiaire et pluie): **4 avant et 5 arrière.**
- Nombre de pneus disponibles par pilote Superbike: **34 avant et 36 arrière**
- Nombre de pneus disponibles par pilote Supersport: **24 avant et 28 arrière**
- **Leon Haslam** (BMW Motorrad Motorsport) a réalisé le tour le plus rapide en Superbike en 1'36.729 lors de la première course (au 13^{ème} tour) et **Marco Melandri** (BMW Motorrad Motorsport) a réalisé le meilleur tour lors de la deuxième course en 1'35.794 (au 10^{ème} tour).
- Meilleur Tour en Supersport: **Jules Cluzel** (PTR Honda) en 1'38.167 (12^{ème} tour)
- Température Course 1: **air 18 ° C, asphalte 18 ° C**
- Température Course 2: **air 21 ° C, asphalte 37 ° C**
- Vitesse maximale atteinte par les pneus Pirelli en course : **317 km/h**, Max Biaggi (Aprilia Racing Team) sur la course 2 au 4^{ème} tour.

Contacts Presse Pirelli France :

Communication Moto
Agence de presse Image 7

Joëlle Ducher
Nathalie Feld

01 49 89 78 25
01 53 70 74 70