



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**PIRELLI FAIT SES DÉBUTS EN TURQUIE
POUR LA 11^{ème} MANCHE DU CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE
AVEC DES SOLUTIONS DE DÉVELOPPEMENT
DE COMPOSÉ TENDRE ET MÉDIUM**

Pour les débuts du Championnat sur les terres d'Atatürk, le manufacturier italien prévoit d'équiper les pilotes Superbike et Supersport de pneus conçus pour faire face à l'asphalte agressif du circuit de l'Intercity Istanbul Park

Istanbul (Turquie), le 12 septembre 2013 – Le Championnat du Monde Superbike entre dans la dernière partie de la saison, avec quatre tours encore à courir pour la catégorie Superbike et trois pour la catégorie Supersport, avant l'attribution des titres de Champion du Monde 2013. Théâtre de la 11^{ème} manche de la saison, le circuit **Intercity Istanbul Park** accueillera pour la première fois le Championnat, où se dérouleront seulement les courses de Superbike et Supersport.

Pour Pirelli, ce circuit n'est pas entièrement nouveau car les ingénieurs de la marque y ont déjà travaillé en 2011, dans le cadre de la Formule 1[®]. Cependant, ce sera la première visite sur cette piste, du nouveau pneu **Diablo Superbike en 17 pouces** et du **Diablo Supercorsa SC**, qui devront faire face à cette piste réputée très agressive pour les pneus, sans avoir eu la possibilité d'effectuer des tests en amont.

C'est précisément pour cette raison, et grâce à l'expérience acquise sur cette piste avec les courses de Formule 1[®] et de Moto GP[™], que Pirelli a spécialement conçu **deux solutions de développement**, une de composé tendre SC0 et une autre médium SC1, pour les circuits particulièrement difficiles comme Phillip Island ou ici, à Istanbul. Les ingénieurs milanais ont donc développé ces pneus avec pour but l'amélioration des propriétés thermiques et mécaniques et l'adhérence des versions SC0 et SC1, permettant aux pilotes de courir sur ce genre de circuits sans perte de performances. Suivant cette même philosophie, **une solution de composé tendre a été développée pour la catégorie Supersport**, sur la base des réactions reçues après les tests effectués à Imola. Le but est de fournir aux pilotes des deux catégories du Championnat des solutions adaptées à des circuits caractérisés par un asphalte agressif et des températures élevées. Si ces nouvelles solutions s'avèrent concluantes, elles représenteront des choix décisifs pour les prochaines manches de la saison, et en premier lieu, en Australie.

Le circuit **Intercity Istanbul Park** est situé dans le sud-est de la métropole turque, du côté asiatique de la ville et non loin de l'aéroport international Sabiha Gökçen. Il a été dessiné par le célèbre architecte de circuit, Hermann Tilke, dans la partie vallonnée de la ville, offrant ainsi au circuit de nombreuses pentes et un tracé varié.

Le circuit a été inauguré, le 21 Aout 2005, avec le Grand-Prix de Formule 1[®] de Turquie, puis en Octobre de la même année, avec le Grand-Prix de Moto GP[™], première compétition deux-roues courue sur cette piste et remportée par le pilote actuel de Superbike du team BMW Motorrad GoldBet SBK, Marco Melandri.

L'Intercity Istanbul Park d'un point de vue « pneu » :

La piste de l'Intercity Istanbul Park est longue de 5 338 mètres, avec une largeur minimum de 14 mètres et maximum de 21,5 mètres. Elle totalise 14 virages dont 6 à droite et 8 à gauche, et se court dans le sens des aiguilles d'une montre, avec un départ sur le côté gauche pour le pilote en pole position. La ligne droite d'arrivée fait 655,5 mètres, et la plus longue ligne droite du circuit fait 720 mètres. Le rayon de l'angle le plus important est de 15 mètres avec une inclinaison maximale de 8.1%.

Le circuit turc est une combinaison d'inclinaisons prononcées, de virages techniques et de lignes droites très rapides. Bien que le tracé soit très régulier et parfaitement adapté aux courses de moto, ses caractéristiques techniques requièrent un compromis délicat dans la manière de piloter sa moto, qui doit être vive dans les zones lentes et stable dans les zones rapides. Dans le même temps, le choix des pneus joue un rôle très important.

La partie la plus technique et la plus compliquée est définitivement le virage 8 appelé aussi « le Diabolique ». Il est en quelque sorte similaire au virage parabolique de Monza car le pilote atteint une vitesse très élevée à l'entrée du virage, imposant ainsi une force latérale sur les pneus et une charge verticale plus importante que la moyenne. L'aspect distinctif est la grande courbe composée des 3 virages, qui est proche de la section multi-apex du vieux Nürburgring. Dans cette courbe, et spécialement par les fortes températures attendues à cette période, il peut y avoir d'importants problèmes de patinage, d'où la nécessité d'utiliser un pneu arrière capable de minimiser la perte d'adhérence.

Un autre point intéressant est le contraste entre le virage 1, très rapide, et la zone de freinage important surplombant l'entrée de la chicane. Cette zone est surnommée par certains « le Turkish Corkscrew » soit « le tire-bouchon turc », en référence au célèbre « Corkscrew » du circuit de Laguna Seca. Il sera nécessaire de stabiliser la moto autant que possible pour éviter les effets de pompage sur l'avant, qui pourraient compromettre sensiblement la précision du pif-paf et de la tenue directionnelle. La traction du pneu arrière joue également un rôle décisif pour assurer une bonne précision de trajectoire.

Néanmoins, l'utilisation d'une solution tendre comme la SC0 n'est pas sans risque. Tant le tracé de la piste que la composition de l'asphalte, qui a une teneur élevée en gravier, peuvent générer une usure mécanique des pneus. Ainsi, l'utilisation de solutions plus résistantes peut être nécessaire, si l'apparition d'une usure irrégulière altère le potentiel du pneumatique.

Afin de garantir un bon niveau de performance, mais aussi une bonne résistance mécanique, deux prototypes arrière, le S1190 et le S1258 ont été développés. Le premier est particulièrement adapté pour des températures élevées et le second pour des températures moyennes.

L'Intercity Istanbul Park d'un point de vue technique :

*« Nous savons que le circuit d'Istanbul est très difficile pour les pneus, ce qui explique pourquoi nous avons décidé de développer des solutions adéquates pour répondre aux besoins d'adhérence et de longévité d'un tel circuit », a déclaré, **Giorgio Barbier, le Directeur de la Compétition Moto chez Pirelli.** « D'après les informations que nous possédons, il semble que le revêtement soit particulièrement lisse et cela pourrait causer des problèmes d'adhérence des pneus et, par conséquent, provoquer une usure anormale due à la recherche constante de grip. Le tracé de la piste est loin d'être sans conséquence. Les virages très rapides, à l'image des virages 8 et 11, alternent les zones plus lentes et les angles techniques qui nécessitent un bon niveau de grip en particulier sur l'épaule du pneu. Cette même courbe n°8 est réputée pour être très technique et rapide, avec trois prises d'angle et une entrée à grande vitesse. Ajoutez à cela, les températures de piste assez élevées prévues pour mi-septembre, et vous comprendrez pourquoi la somme de toutes ces variables fait de ce circuit l'un des plus difficiles à traiter du point de vue des pneumatiques. Avec les solutions que nous avons développées, à la fois pour le Superbike et pour le Supersport, nous avons cherché à améliorer les solutions standards SC0 et SC1, notamment en ce qui concerne les propriétés thermomécaniques et l'adhérence. De plus, la solution S1259 dédiée à la catégorie Supersport, dispose d'un profil testé par les pilotes lors des tests d'Imola et apprécié notamment par Sam Lowes et Kenan Sofuoglu. Si nos efforts s'avèrent efficaces, je n'exclus pas que ces solutions soient également utilisées sur d'autres circuits, similaires en termes de travail des pneus, comme par exemple celui de Phillip Island. »*

Les solutions Pirelli pour les catégories Superbike et Supersport :

Seules les épreuves de Superbike et Supersport auront lieu lors de cette manche, sur le circuit de l'Intercity Istanbul Park. Pour cette 11^{ème} étape du Championnat du Monde, Pirelli apportera un total de **3 346 pneus** pour couvrir les besoins des pilotes.

Chaque pilote Superbike aura le choix, pour l'ensemble du weekend, parmi 35 pneus avant et 40 arrière, alors que les pilotes Supersport choisiront eux, parmi 25 solutions avant et 29 arrière.

En **Superbike**, le manufacturier italien proposera aux pilotes trois solutions slick à l'**avant** : la **solution standard SC1 (R426)** de composé tendre, qui maximise la zone de contact au sol et la **solution standard SC2 (R982)** de composé médium, excellente par forte chaleur, notamment grâce à sa solide bande de roulement seront proposées, comme elles le furent sur toutes les manches de la saison. A ces deux choix s'ajoute la **solution de développement SC2 (R753)** utilisée à Phillip Island, Monza, Portimão et Moscou, plus robuste que la R982 et plus résistante à l'abrasivité de l'asphalte.

En plus des deux pneus de qualification de composé tendre par pilote, les choix disponibles pour l'**arrière** incluent quatre solutions slick de développement, dont deux nouvelles. La plus tendre, la **S1190 de composé SC0**, offre une adhérence supérieure au composé SC1 conjuguée à une résistance thermomécanique supérieure à celle de la version standard de composé SC0. Deux solutions de développement SC1 seront également disponibles : la **S1258** disposant d'une dureté du composé similaire au SC1 mais avec l'ambition d'améliorer ses propriétés thermomécaniques et son grip et la **S514**, présente à Monza et à Portimão, utilisant le composé SC1 de la version standard avec la partie centrale renforcée de la bande de roulement. Ce dernier prototype a été développé avec une structure et des matériaux différents dans le but de maintenir des températures de fonctionnement très basses.

La dernière solution à disposition des pilotes est la **R1301**, un prototype de composé dur SC2, déjà proposé à Phillip Island et à Silverstone, qui est plus robuste en cas de basses températures.

En plus des pneus slicks, les pilotes pourront, si besoin, utiliser les pneus intermédiaires mis à leur disposition dont 4 avant et 4 arrière ainsi que les pneus pluie (huit pour l'avant et l'arrière).

En **Supersport**, les pilotes auront le choix parmi deux solutions slick à l'avant et trois 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**, le choix se fera entre la nouvelle solution de développement, la **S1259** de composé similaire au SC0, créée suite aux tests d'Imola et la solution standard SC1, la **R303** de mélange médium, adaptée aux pistes à moyenne abrasivité et déjà présente sur toutes les manches du Championnat. Enfin, la dernière option sera la **R1288**, solution de développement, présente à Phillip Island et idéale pour les pistes à l'asphalte très abrasif.

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