



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**PIRELLI RETOURNE AU NÜRBURGRING POUR LA DIXIEME MANCHE
DU CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE.**

Après une pause estivale, la marque de pneus italienne retourne sur le fameux circuit allemand pour la sixième année consécutive. Les pilotes auront le choix entre les composés de pneus SC1 et SC0.

Nürburgring (Allemagne), 30 Août 2013 – Après une pause de quatre semaines, Pirelli revient sur la piste avec la reprise du Championnat du Monde Superbike.

Le circuit du Nürburgring, qui fait partie du calendrier Superbike depuis 2008, marque aussi le retour dans la catégorie Superbike du composé SC0, le R1261. Ce composé est particulièrement apprécié des pilotes pour son excellent grip et pour le niveau de performance qu'il offre. A Moscou et Silverstone, les basses températures et la configuration des circuits ne permettaient pas l'emploi d'une gomme tendre, il était donc impossible d'utiliser un composé SC0. Cependant, si les conditions ne permettent pas l'utilisation du SC0, les pilotes pourront compter sur deux solutions concernant le composé SC1, une de gamme standard ainsi qu'une de développement.

Alors qu'il ne reste plus que cinq étapes cette saison, soit 10 courses, le classement final reste incertain avec trois équipes – Aprilia, Kawasaki, et BMW – se battant toujours pour le titre de meilleur constructeur et au moins quatre pilotes de quatre nationalités différentes qui peuvent encore prétendre au titre de Champion du Monde Superbike.

La situation est similaire dans la catégorie Supersport où Sam Lowes (Yamaha), Kenan Sofuoglu et Fabien Foret (Kawasaki) continuent de se battre pour le titre. Tous les pilotes Supersport pourront compter au Nürburgring sur les deux pneus arrières SC1 déjà en action à Silverstone, et pourront en particulier aller plus loin dans les tests de développement du SC1 R1591, qui fut le choix de la majorité des pilotes alignés sur la grille de départ de Silverstone.

La dixième étape du Championnat du Monde Superbike accueillera aussi la catégorie Superstock ainsi que l'European Junior Cup pour laquelle il ne restera plus que deux manches après cette étape allemande. Le week-end prochain se déroulera aussi la troisième et dernière étape de la Coupe des Nations 2013.

Le circuit du Nürburgring tel qu'on le connaît aujourd'hui n'a plus grand-chose à voir avec le tracé historique de pistes de Nordschleife et de Südschleife, cette dernière ayant été détruite. Le circuit actuel nommé le GP-Strecke, qui a remplacé les deux anneaux (nord et sud), a été ouvert en 1984 et fut construit là où se tenait le circuit de Südschleife. En 2002, la zone des stands « Mercedes Arena » a été construite.

Le Nürburgring d'un point de vue « pneu » :

Le tracé du Nürburgring est long de 5,137 mètres avec 9 virages à droite et 7 virages à gauche. Le départ se situe sur le côté gauche pour le pilote en pole position.

Le circuit est caractérisé par un revêtement assez ancien et plutôt usé en surface. Sa principale faiblesse est lié au fait que sa surface soit lisse provoquant ainsi au fil des années une diminution de l'adhérence mécanique et la formation d'imperfections sur la piste.

Ayant une configuration avec plusieurs virages rapides et de multiples changements de direction, il est nécessaire d'utiliser des gommes à l'arrière ayant une très bonne adhérence afin de minimiser les effets de sous-virage et de glisse. Le manque d'adhérence est plus important dans les endroits où l'inclinaison est élevée et où la vitesse de passage est relativement haute. Dans ces cas-là, il est alors très compliqué de distinguer les différentes solutions pour l'arrière.

Généralement, si les conditions climatiques offrent des températures moyennes à élevées, le circuit n'est pas particulièrement agressif au niveau des pneus arrière, mais le niveau d'adhérence reste relativement bas. Afin d'éviter des taux de glissement élevés ayant pour conséquence d'augmenter la température en surface (ce qui peut encore détériorer l'adhérence), et afin de limiter l'usure des pneus, les pilotes devront adopter des gommes avec un niveau d'adhérence élevée tel que le SC0.

Si les températures restent basses, il est préférable de vérifier les conditions de l'asphalte avec les solutions SC1 afin de prévenir les problèmes de déchirure à froid.

Sur le circuit, on compte aussi des zones de freinage fort et rapide. Cet aspect joue un rôle important dans le choix du pneu avant, parce que même si l'asphalte demande une bonne adhérence de la gomme afin de négocier au mieux les courbes ; les freinages exigeants ainsi que les entrées violentes en virage nécessitent un bon support du pneu. Pour cette raison sur le circuit du Nürburgring, le niveau de performance du pneu avant dépend également du style de pilotage de chaque pilote.

Le Nürburgring d'un point de vue technique :

« Nous roulions sur ce circuit à la fin des années 90, pour être précis en 1998 et 1999, et puis après une absence de dix ans nous y sommes retournés en 2008. Cela va être la sixième année consécutive que le Championnat du Monde Superbike roule sur ce tracé » explique le **Directeur de la Compétition Moto chez Pirelli Giorgio Barbier**. *« Avec sept années d'expérience on peut maintenant affirmer que nous connaissons très bien ce circuit. D'un point de vue pneumatique, le circuit est actuellement caractérisé par une surface très glissante associé à une très faible adhérence. Au-delà de cette caractéristique, les pilotes doivent aussi toujours prendre en considération les changements climatiques dus à la forêt dans laquelle le tracé est situé. Les différences de températures entre le matin et l'après-midi, peuvent aussi augmenter le phénomène de déchirure à froid. C'est pourquoi, bien qu'ayant décidé de prendre une gomme SC0 qui offre de*

bien meilleures performances en termes d'adhérence par rapport aux autres solutions, nous souhaitons, et avons besoin, d'apporter deux solutions en composé SC1 qui sont plus protectrices en cas de faibles températures. Il sera intéressant de voir en action dans ces conditions les nouvelles améliorations du SC1, R1431 pour le Superbike et R1591 pour le Supersport, qui ont jusqu'ici montré de grandes qualités mais pour lesquels on a besoin de recueillir encore plus d'information pour évaluer la réelle supériorité par rapport au SC1 standard. »

Les solutions Pirelli pour les catégories Superbike et Supersport :

Pour cette dixième manche de la saison Pirelli va apporter 4 462 pneus afin de répondre aussi bien aux besoins des pilotes dans les quatre catégories du Championnat du Monde Superbike que ceux de l'European Junior Cup et de la Coupe des Nations. Parmi ces 4 462 pneus, 1 374 seront affectés au Superbike, 1 728 au Supersport, 448 au Superstock 1000 et 480 au Superstock 600. De plus, 222 pneus seront disponibles pour les jeunes pilotes de l'European Junior Cup et 210 pour les pilotes de la Coupe des Nations.

Chacun des pilotes Superbike aura à sa disposition pour l'ensemble du week-end, 34 pneus avant et 35 pneus arrière. Pour le Supersport le nombre de pneus sera de 24 pour l'avant et pour l'arrière.

Pour la catégorie Superbike, les pilotes auront 3 pneus slick pour l'avant et pour l'arrière, ainsi que 2 pneus arrière de qualification. Les pilotes auront aussi 4 pneus avant et 4 pneus arrière de type intermédiaire et concernant les pneus pluie ils seront au nombre de 8 pour l'avant et pour l'arrière.

Concernant les pneus avant, Pirelli met à la disposition des pilotes deux types de gommes qui ont déjà été utilisés tout au long de la saison, le SC1 en gamme (R426) de gomme tendre idéale pour les basses températures et/ou pour les pistes moyennement sèches. Le deuxième type de gomme est le SC2 (R982) qui excelle quand les températures sont élevées car il garantit la solidité de la bande de roulement. A ces deux types de gommes doit être ajouté un troisième et nouveau type de gomme SC1, le S283, qui n'a jamais été utilisé sur piste auparavant mais qui est comparable au SC1 standard tout en offrant une meilleure robustesse.

A l'arrière après une absence sur les circuits de Moscou et de Silverstone, le standard SC0 R1261 est de retour. Le pneu le plus tendre de la gamme avec sa zone centrale renforcée avait débuté à Monza puis avait été utilisé sur les circuits de Donington, Portimao et Imola avec succès. Cette gomme lisse au composé tendre est idéale pour un asphalte lisse avec une température élevée. Cette solution offre une zone de contact au sol maximale sur un asphalte lisse, une traction optimale quand les températures sont élevées ainsi qu'une grande résistance à la baisse du niveau de performance due aux températures. C'est pourquoi cette solution est la plus appréciée des pilotes quand les conditions climatiques et les caractéristiques du circuit permettent son utilisation. Pour continuer dans ce sens il existe deux types de SC1 : la solution de développement R1431 qui a été utilisée pour la première fois à Imola puis par tous les pilotes au départ en Russie et à Silverstone. Elle a été conçue dans le but d'offrir une résistance accrue au déchirement tout en ayant une adhérence égale à la gamme SC1 R828 qui sera disponible sur le circuit de Nürburgring.

Les pilotes en Supersport auront les mêmes gommes qu'à Silverstone à savoir deux solutions pour les pneus avant et arrière en plus des pneus intermédiaire et pluie. A l'avant les pilotes auront deux gommes déjà présentes dans toutes les manches en 2013 soit le SC1 en composé tendre (P1177) qui convient aux circuits agressifs et le SC2 en gomme medium (R1031) qui convient lui à des pilotes à la conduite agressive et qui apprécient les bandes de roulement plus compactes.

A l'arrière on retrouvera le standard SC1 R303 en composé medium qui s'adapte sur les circuits ayant une abrasivité modérée, essayé déjà lors des neufs premières manches de 2013 et, en seconde option on retrouvera le nouveau SC1 R1591 qui a débuté avec succès à Silverstone et qui offre la même performance que la gamme SC1 standard avec une plus grande résistance à la déchirure.

Les statistiques de Pirelli sur le circuit du Nürbergring en 2012 :

- Nombre de pneus Pirelli mis à disposition : **4648**
- Nombre de solutions (sec, intermédiaire, pluie et qualification seulement pour l'arrière) pour le Superbike : **5 avant et 6 arrière**
- Nombre de solutions pour le Supersport (sec, intermédiaire et pluie) : **4 avant et 5 arrière**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote Superbike : **34 avant et 35 arrière**
- Nombre de pneus disponibles pour chaque pilote Supersport : **24 avant et 29 arrière**
- Superbike Best Lap Award : **Max Biaggi** (Aprilia Racing Team) en 1'55.267 (Course 1, 3ème tour) et **Carlos Checa** (Althea Racing) en 1'56.148 (Course 2, 4ème tour)
- Supersport Best Lap Award : **Sam Lowes** (Bogdanka PTR Honda) en 2'00.222 (12ème tour)
- Température Course 1 : **air 24°C, asphalte 35°C**
- Température course 2 : **air 25°C, asphalte 47°C**
- Vitesse maximale atteinte par les pneus Pirelli : **301,1 km/h, 279,8 km/h**, par Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) en Course 2, tour 1.

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