

DOSSIER DE PRESSE

DUNLOP MOTORSPORT AUX 24 HEURES DU MANS 2016

SOMMAIRE

- Dunlop sur tous les fronts !
- Interview de Jean-Felix Bazelin, directeur des opérations Dunlop Motorsport
- Présentation des partenaires de Dunlop Motorsport
 - LMP1 : un retour prometteur
 - LMP2 : en position de force
 - GTE-Pro & GTE-Am : un partenariat prestigieux
- Un tour de circuit avec Darren Turner, pilote officiel Aston Martin
- Les 24 Heures du Mans en chiffres
- Dunlop Motorsport : excellence & polyvalence
- Contacts



24 HEURES DU MANS 2016

Dunlop sur tous les fronts !

Pour la première fois depuis 2012, Dunlop sera présent dans les quatre catégories au départ des 24 Heures du Mans le 18 juin prochain. Pour Dunlop Motorsport, ce défi sportif se pose comme un véritable laboratoire technologique.

Manufacturier de pneus détenteur du record de victoires aux 24 Heures du Mans (avec 34 succès), Dunlop est intimement lié à la plus prestigieuse course d'endurance du monde. Non seulement sa fameuse passerelle qui enjambe la piste depuis 1924 apparaît comme l'icône incontournable du circuit manceau, mais Dunlop s'affirme surtout comme l'un des partenaires techniques les plus actifs des 24 Heures du Mans.

C'est davantage le cas cette année puisque, pas moins de vingt-sept concurrents prendront le départ, chaussés de pneus Dunlop ! Cette situation est le fruit d'une vertueuse conjonction : une position de référence en catégorie LMP2 et un retour remarqué dans les autres catégories.

En effet, après trois saisons d'absence, Dunlop Motorsport effectue cette année son retour en LMP1 parmi l'élite de l'endurance. Partenaire de l'équipe suisse Rebellion, Dunlop a déjà eu l'occasion de monter sur le podium lors des deux premières manches du championnat du monde, à Silverstone et Spa !

Cette performance entre dans le cadre d'un assaut plus global car Dunlop est aussi de retour dans les catégories GTE LM Pro et GTE LM Am avec un partenaire de choix puisqu'il s'agit d'Aston Martin ! Le constructeur britannique a, en effet, choisi Dunlop pour faire face à une concurrence redoutable qui s'intensifie encore avec le retour de Ford.

Cet engagement sur quatre fronts représente un défi logistique de taille mais surtout un champ d'investigation technique inestimable. Avec des vitesses moyennes dépassant les 200 km/h, le circuit du Mans impose aux pneus des contraintes extrêmes. Dompter ces dernières permet de développer encore davantage l'expertise des ingénieurs de Dunlop pour lesquels endurance et performance sont deux leitmotivs permanents.

En dix ans, le bureau d'études de Dunlop Motorsport est parvenu à produire des pneus offrant une longévité augmentée de 50 % pour un niveau de performance équivalent. Inutile de préciser que les précieux enseignements tirés de ce laboratoire à ciel ouvert sont directement mis au service de la production de pneus de série.

INTERVIEW DE JEAN-FELIX BAZELIN Directeur des opérations Dunlop Motorsport

« Nous sommes investis dans un programme passionnant ! »



• **En quoi cette édition 2016 représente-t-elle un défi particulier pour Dunlop Motorsport ?**

« Cette participation aux 24 Heures du Mans est assez spéciale pour nous, effectivement. Nous équipons 27 concurrents et c'est la première fois depuis plus de vingt ans que nous produisons un tel effort. Nous défendrons farouchement notre titre dans la catégorie LMP2. Nous sommes conscients que la concurrence se rebiffe et il n'est pas question de baisser la garde. Parallèlement à cet engagement, nous revenons dans trois autres catégories : LMP1, GTE LM Pro et Am. En LMP1, nous équipons, entre autres, la voiture qui a affiché la meilleure vitesse de pointe lors de la journée test du 5 juin alors qu'en GT, nous revenons avec Aston Martin. Nous abordons ce défi avec beaucoup d'humilité. Nous sommes investis dans un programme passionnant ! »

• **La gamme de pneus proposée pour les 24 heures du Mans est-elle différente par rapport aux autres manches du championnat du monde ?**

« Elle provient de la même famille de produits et tient compte du fait que les voitures passent trois fois par tour dans des zones où la vitesse dépasse les 300 km/h. Nos constructions intègrent bien sûr ce paramètre. Pour Le Mans, nous jouons davantage sur les mélanges de gommages et les réglages. Par exemple, nous développons un grade de mélange plus tendre que pour les autres circuits. Il est utilisé soit lors des qualifications ou à un moment de la course où la température est fraîche – entre 5 et 10 degrés – comme au lever du soleil ».

• **On dit souvent que la victoire sourit à ceux qui passent le moins de temps au stand. Comment cela impacte-t-il le facteur pneumatique ?**

« On pourrait penser qu'il faut effectuer le plus grand nombre de relais possible avec le même train de pneus pour maximiser ses chances mais ce n'est pas aussi simple. Les pneus se dégradent au fur et à mesure de leur sollicitation. Il faut donc faire un arbitrage entre le temps perdu à changer ses pneus – et il est considérable car le règlement limite le nombre de mécaniciens pouvant intervenir sur la voiture – et le temps que le pilote va perdre sur un relais supplémentaire disputé avec un train de pneus dégradé. Certains de nos partenaires ont déjà enchaîné cinq relais avec nos pneus mais, en général, il est plus rentable d'enchaîner deux ou trois relais avec le même train. C'est pour cette raison que nous travaillons pour élargir la fenêtre de fonctionnement de nos pneus plutôt que de multiplier les variantes de pneus. »

• **La journée test du 5 juin a-t-elle été riche d'enseignements pour les ingénieurs de Dunlop Motorsport ?**

« Oui d'autant qu'elle s'est déroulée cette année dans des conditions climatiques stables. Certes, nous n'avons pas pu essayer les pneus pluie ni les pneus pour conditions extrêmes, en revanche, nos ingénieurs ont pu enregistrer de nombreuses données. Lors de cette journée, l'idée n'est pas de valider des solutions de pneus pour la course. Nos produits ont, en effet, déjà été validés au mois de mai lors d'une séance d'essais à Monza. Non, l'intérêt de la journée test est de recueillir un maximum de données afin de développer les meilleurs modèles de stratégie possibles pour que nos partenaires exploitent au mieux nos pneus en fonction des conditions de piste pendant la course. Bien sûr, ce jour-là, la piste est un peu « verte », c'est à dire qu'elle n'offre pas un niveau de grip aussi bon que le jour de la course mais, avec l'expérience, nous sommes en mesure d'appliquer un coefficient correcteur qui permet d'extrapoler ces données pour la course. »

PRESENTATION DES PARTENAIRES DE DUNLOP MOTORSPORT**LMP1****UN RETOUR PROMETTEUR**

La catégorie LMP1 constitue l'élite des courses d'endurance. Bénéficiant d'un développement très poussé, les prototypes LMP1 proposent même des solutions techniques bien plus variées qu'en Formule 1. Avec les deux podiums de Rebellion à son actif lors des deux premières manches du championnat du monde d'endurance, Dunlop Motorsport n'a pas manqué son retour dans cette catégorie après trois ans d'absence.

BYKOLLES RACING TEAM**• CLM P1/01 AER n°4**

Equipage : Simon Trummer (CHE) / Oliver Webb (GBR) / Pierre Kaffer (DEU)

REBELLION RACING**• Rebellion R-One AER n°12**

Equipage : Nicolas Prost (FRA) / Nick Heidfeld (DEU) / Nelson Piquet (BRA)

• Rebellion R-One AER n°13

Equipage : Mathéo Tüscher (CHE) / Alexandre Imperatori (CHE) / Dominik Kraihamer (AUT)

**Mémo technique LMP1**

- **Puissance** : de 600 à 1000 ch.
- **Cylindrée maximale** : libre pour les LMP1 hybrides, 5500 cc pour les autres.
- **Contenance du réservoir** : 62,5 l pour les voitures hybrides essence, 67,4 l pour les voitures essence non hybrides, 49,9 l pour les voitures Diesel hybrides et 53,7 l pour les voitures Diesel non hybrides.
- **Poids minimum** : 875 kg pour les LMP1 hybrides, 855 kg sinon.

LMP2**EN POSITION DE FORCE**

La catégorie LMP2 est destinée aux équipes privées qui alignent des prototypes dont le prix est plafonné (388 500 € pour une voiture ouverte, 463 500 pour une voitures fermée, moteur non compris). Détenteur du titre tant aux 24 Heures du Mans qu'en championnat du monde, Dunlop équipe vingt des vingt-trois concurrents de cette catégorie très disputée.

**SO24 ! BY LOMBARD RACING (FRA)****• Ligier JS P2-Judd n°22**

Equipage : Vincent Capillaire (FRA) / Erik Maris (FRA) / Jonathan Coleman (GBR)

ALGARVE PRO RACING (PRT)**• Ligier JS P2-Judd n°25**

Equipage : Michel Munemann (GBR) / Christopher Hoy (GBR) / Andrea Pizzitola (FRA)

G-DRIVE RACING (RUS)**• Oreca 05-Nissan n°26**

Equipage : Roman Rusinov (RUS) / René Rast (DEU) / Will Stevens (GBR)

• Gibson 015S-Nissan n°38

Equipage : Simon Dolan (GBR) / Jake Dennis (GBR) / Giedo Van Der Garde (NLD)

SMP RACING (RUS)**• BR 01-Nissan n°27**

Equipage : Nicolas Minassian (FRA) / Maurizio Mediani (ITA) / Mikhail Aleshin (RUS)

• BR 01-Nissan n°37

Equipage : Vitaly Petrov (RUS) / Victor Shaytar (RUS) / Kirill Ladygin (RUS)

EXTREME SPEED MOTOTORSPOORT (USA)**• Ligier JSP2-Nissan n°30**

Equipage : Scott Sharp (USA) – Ed Brown (USA) – Johannes Van Overbeek (USA)

• Ligier JSP2-Nissan n°31

Equipage : Ryan Dalziel (GBR) / Luis-Felipe Derani (BRA) / Chris Cumming (CAN)

EURASIA MOTORSPORT (PHL)**• Oreca 05-Nissan n°33**

Equipage : Pu Junjin (CHN) / Tristant Gommendy (FRA) /
Nico Pieter de Bruijn (NLD)

RACE PERFORMANCE (CHE)**• Oreca 03 R-Judd n°34**

Equipage : Nicolas Leutwiler (CHE) / Shinji Nakano (JPN) / James Winslow (GBR)

BAXI DC RACING ALPINE (CHN)**• Alpine A 460-Nissan n°35**

Equipage : David Cheng (USA) / Ho-Pin Tung (NLD) /
Nelson Panciatici (FRA)

SIGNATECH ALPINE (FRA)**• Alpine A 460-Nissan n°36**

Equipage : Gustavo Menenez (USA) / Nicolas Lapierre (FRA) / Stéphane Richelmi
(MCO)

GREAVES MOTORSPORT (GBR)**• Ligier JS P2-Nissan n°41**

Equipage : Memo Rojas (MEX) / Julien Canal (FRA) / Nathanéal Berthon (FRA)

STRAKKA RACING (GBR)**• Gibson 015S-Nissan n°42**

Equipage : Nick Leventis (GBR) / Danny Watts (GBR) / Jonny Kane (GBR)

RGR SPORT BY MORAND (MEX)**• Ligier JSP2-Nissan n°43**

Equipage : Ricardo Gonzalez (MEX) / Bruno Senna (BRA) / Felipe Albuquerque (PRT)



MANOR (GBR)

- Oreca 05-Nissan n°44

Equipe : Tor Graves (GBR) / Matthew RAO (GBR) / Roberto Mehri (ESP)

THIRIET BY TDS (FRA)

- Oreca 05-Nissan n°46

Equipe : Pierre Thiriet (FRA) / Mathias Beche (CHE) / Ryo Hirakawa (JPN)

KCMG (HKG)

- Oreca 05-Nissan n°47

Equipe : Tsugio Matduda (JPN) / Matthew Howson (GBR) / Richard Bradley (GBR)

MURPHY PROTOTYPES (IRL)

- Oreca 03R-Nissan n°48

Equipe : Ben Keating (USA) / Joroen Bleekemolen (DNK) / Marc Goossens (BEL)

MICHAEL SHAN RACING (USA)

- Ligier JS P2-Honda n°49

Equipe : John Pew (USA) / Oswaldo Negri Jr (USA) / Laurens Vanthoor (BEL)

Mémo technique LMP2

- **Puissance** : environ 550 ch
- **Cylindrée maximale** : 5000 cc 8 cylindres maximum pour les moteurs atmosphérique essence et 3200 cc 6 cylindres maximum pour les moteurs turbo essence.
- **Contenance du réservoir maximum** : 75 litres
- **Poids minimum** : 900 kg

GTE LM Pro & Am

UN PARTENARIAT PRESTIGIEUX

Si les courses de GT sont désormais très répandues sur tous les continents par le biais de nombreuses réglementations, la catégorie GTE LM (E pour endurance et LM pour Le Mans) se pose comme le pinacle. Dunlop y effectue son retour cette année avec l'une des marques les plus prestigieuses au monde : Aston Martin.

ASTON MARTIN RACING (GBR)**• Aston Martin Vantage n°95 GTE LM Pro**

Equipe : Nicki Thim (DNK) / Marco Sorensen (DNK) / Darren Turner (GBR)

• Aston Martin Vantage n°97 GTE LM Pro

Equipe : Richie Stanaway (NZL) / Fernando Rees (BRA) / Jonathan Adam (GBR)

• Aston Martin Vantage n°98 GTE LM Am

Equipe : Paul Dalla Lana (CAN) / Pedro Lamy (PRT) / Mathias Lauda (AUT)

• Aston Martin Vantage n°99 GTE LM Am

Equipe : Andrew Howard (GBR) / Liam Griffin (GBR) / Gary Hirsch (CHE)

Mémo technique GTE LM

- **Puissance** : environ 480 ch
- **Cylindrée maximum** : 5500 cc pour les moteurs atmosphériques essence et 4000 cc pour les moteur turbo essence.
- **Contenance du réservoir** : 90 litres
- **Poids minimum** : 1245 kg



UN TOUR DE CIRCUIT AVEC DARREN TURNER, pilote officiel Aston Martin

Pilier de l'équipe Aston Martin depuis de nombreuses saisons, Darren Turner est l'un des pilotes de GT les plus redoutés. Avec treize participations aux 24 Heures à son compteur, il connaît le circuit du Mans comme sa poche. Il vous en livre tous les secrets...



1. Chicane Dunlop

C'est un enchaînement difficile. Sans la chicane, la courbe elle-même se passerait facilement à fond mais l'entrée de la chicane est piégeuse car la piste est un peu bosselée sur la zone de freinage.

2. Les Esses de la forêt

Après être passé sous la passerelle Dunlop, il faut plonger dans une série de esses. Le premier est aveugle et le suivant est en dévers. C'est un enchaînement qui demande un véritable engagement de la part du pilote.

3. Tertre Rouge

C'est probablement l'un des virages les plus déterminants du circuit car il conditionne la première partie de la ligne droite. Bien sûr, tout est fait pour optimiser la vitesse de sortie. On peut se permettre de mordre généreusement sur le vibreur par temps sec. Moins en cas de pluie.

4. Ligne droite des Hunaudières

On se retrouve sur une portion de route publique et la sensation de grip est différente. C'est la première fois dans le tour que la voiture atteint sa vitesse maxi. Sur l'Aston Martin, elle se situe autour de 305 km/h, peut-être plus cette année, compte-tenu de la nouvelle aéro. Lancé à pleine vitesse, il faut ensuite freiner pour attaquer la première chicane en première ou en seconde.

5. Première chicane

L'entrée est assez lente et il est important de faire pivoter la voiture rapidement afin de favoriser la vitesse de sortie. En général, lors des essais, on passe la première vitesse mais, au fur et à mesure que la gomme se dépose sur la piste, on peut ensuite négocier cette chicane sur le deuxième rapport.

6. Deuxième chicane

En théorie, elle est identique – mais inversée – par rapport à la première chicane mais, en fait, j'ai le sentiment de freiner plus tard. Là encore, on privilégie la vitesse de sortie. La sortie est vraiment fun car on peut utiliser toute la largeur de la route... voire un peu plus !

7. Mulsanne

La bosse, qui précédait, a été aplanie et ce n'est plus comme avant. Pour ce qui est du virage lui-même, il se négocie en première. Il est un peu délicat lorsqu'il y a du trafic. Le grip est bon dans le virage et il est aisé de faire pivoter la voiture. J'aime bien.



8. Indianapolis

La section juste avant se passe à fond, même si on est à deux de front. C'est un enchaînement fantastique. Dans le grand droite, on passe de la 6^e à la 5^e et on descend en 2 pour le gauche. La piste est un peu en dévers et ça aide bien.

9. Arnage

C'est l'un des virages les plus frustrants du circuit. Il est serré et il n'y a pas beaucoup de grip. On passe la 1^{ère} après être arrivé en 3. Lorsque le rail était tout proche, j'avais souvent peur. Pas du danger mais de faire une erreur ! Désormais, les rails ont été reculés et ça pardonne davantage.

10. Les virages Porsche

C'est la section qu'on attend à chaque tour ! L'entrée est incroyablement rapide et elle est déterminante pour adopter une bonne trajectoire dans le premier gauche. Avec une bonne voiture, le premier esse se passe à fond. On soulage un peu l'accélérateur avant d'aborder la suite. Quatre des cinq virages Porsche sont vraiment fantastiques. Le dernier est un peu moins sympa. Il n'y a pas de devers et c'est facile de perdre l'arrière de la voiture.

11. Maison Blanche

Ce droite gauche est à fond à 100 %. Pour moi, il n'apporte rien si ce n'est une opportunité d'accident.

12. Chicane Ford

La clé est de freiner la voiture juste ce qu'il faut pour garder une bonne trajectoire et pouvoir réaccélérer vers la ligne d'arrivée.

LES 24 HEURES DU MANS EN CHIFFRES

- **4** : le nombre de catégories dans lesquelles Dunlop est présent cette année
- **5** : plus grand nombres de relais parcourus par un même train de pneu Dunlop aux 24 Heures du Mans
- **9** : le nombre de marques de châssis équipés de pneus Dunlop
- **10** : le nombre de camion nécessaires pour apporter les pneus pour la course.
- **13,629** : la distance d'un tour de circuit du Mans en km
- **19** : c'est le poids en kg de l'ensemble pneu + jante d'un prototype
- **27** : le nombre de voitures équipées de pneus Dunlop au départ
- **34** : le nombre de victoires remportées par Dunlop au classement général des 24 H du Mans
- **25** : la durée moyenne (en seconde) d'un changement de pneus avec seulement deux mécaniciens.
- **66** : le nombre de mètres par seconde parcourus par des LMP1 non hybrides (en moyenne sur un tour de circuit)
- **70** : le poids en tonnes de la passerelle Dunlop
- **81** : le nombre de pilotes qui courront sur pneus Dunlop
- **65** : le nombre de personnes travaillant pour Dunlop lors des 24 H 2016
- **96** : l'allocation de pneus en LMP1 et LMP2 pour les 24 H
- **100** : l'allocation de pneus en GT pour les 24 H
- **100°** : c'est en moyenne la température idéale de fonctionnement d'un pneu de course
- **660** : diamètre en mm des pneus avant en LMP2
- **667,8** : le nombre de km couverts par les pneus Dunlop du vainqueur LMP2 2015 lors de son quadruple relais le plus long.
- **680** : diamètre en mm des pneus avant en GT
- **705** : diamètre en mm des pneus avant de LMP1
- **710** : le diamètre en mm des pneus arrière LMP1, LMP2 et GT.
- **5410,71** : c'est, en km, la distance record parcourue par les vainqueurs en 2010
- **6000** : le nombre de pneus apportés par Dunlop pour les 24 H
- **8,4 millions** : nombre de rotation d'une roue d'Aston Martin pendant les 24 H du Mans.



DUNLOP ET LA COMPETITION

Excellence et polyvalence

De tout temps, Dunlop a voué un culte à l'endurance qui constitue un très riche champ d'expérimentation. Au delà du championnat du monde d'endurance (WEC), de l'European Le Mans Series et des 24 Heures du Mans, cet engagement se manifeste aussi dans d'autres épreuves comme la série VLN en Allemagne ou encore les 24 Heures du Nürburgring, course peu connue en France mais qui est un véritable morceau de bravoure.

Dunlop Motorsport n'en délaisse pas pour autant les courses sprint comme le démontre son engagement dans différents championnats autour du monde. Que ce soit en Championnat britannique de voitures de tourisme (le fameux BTCC dont Dunlop est le partenaire titre) ou dans le très relevé championnat Australian V8 Supercars, les ingénieurs de Dunlop Motorsport sont à pied d'œuvre.

Ils sont aussi très actifs dans le domaine de la moto. Là encore, l'endurance est à l'honneur avec l'Endurance World Championship et les 24 Heures du Mans moto, mais pas seulement. Dunlop Motorsport est aussi très présent en championnats du monde de Moto 2 et Moto 3, en Australian Superbikes, en championnat espagnol de vitesse (CEV), ou au Tourist Trophy sur l'île de Man.

Les pneus produits par l'usine d'Hanau en Allemagne pour la compétition automobile et par l'usine de Montluçon en France pour la moto n'ont pas peur de la poussière. Dunlop Motorsport est, en effet, impliqué entre autres dans les championnats de motocross MXGP et MW2.



À propos de Dunlop

Dunlop est l'un des principaux fabricants de pneumatiques hautes et ultra hautes performances et possède un palmarès sportif impressionnant, et grâce à sa très large expérience en sport automobile, Dunlop a permis le développement de technologies innovantes pour la conduite de tous les jours. Toujours à la recherche du maximum de plaisir de conduire, les pneumatiques Dunlop offrent aux conducteurs passionnés performances et longévité.

*Pour toute information complémentaire, photo ou vidéo,
vous pouvez consulter les sites :*

<http://news.goodyear.eu/>

<http://motorsport.dunlop.eu/#/>