



P ZERO : DES CIRCUITS À LA ROUTE, 30 ANS D'INNOVATION CONTINUE

Du P Zero au... P Zero. De sa première approbation pour utilisation sur route en 1987 (même s'il était prêt l'année précédente lorsque la marque avait participé à des courses de rallye au niveau mondial) jusqu'à aujourd'hui. Voici l'histoire d'une marque dont la simple mention identifie immédiatement un produit haut de gamme pour les voitures les plus performantes au monde. Toutefois, c'est aussi l'histoire d'un lien inépuisable entre un produit pour la route et celui pour les compétitions, dans le sillage du monde de la course automobile qui a toujours représenté pour Pirelli son plus important laboratoire de recherche et développement.

Prêt à équiper la Lancia Delta S4 au Championnat du monde des rallyes de 1986

Comme la tradition des pneus sport de Pirelli le veut, le « concept » même du P Zero s'inspire de la compétition. Ce fut le cas pour « Ercole » qui fut testé durant la course Pékin-Paris de 1907. Puis vint le Stella Bianca, dont le développement est principalement dérivé des compétitions sur circuit automobile avec Alfa Romeo au début des années vingt, comme ce fut également le cas pour le Stelvio, le vainqueur de deux titres de champion du monde de F1 avec la Ferrari d'Alberto Ascari. Puis dans les années 1970 arriva le Pirelli P7 : il fut conçu pour la phénoménale Lancia Stratos à l'occasion des débuts du Championnat du monde des rallyes.

Le Pirelli P Zero vit le jour de la même manière, un pneu « conçu » entre la fin de l'année 1985 et le début de l'année 1986 pour une autre Lancia destinée au Championnat du monde des rallyes : la Delta S4 à transmission intégrale, un « monstre » du groupe B aux niveaux de performance extrêmement élevés.

Fabriqué uniquement en dimension 205/55 VR 16 en tant que version « course » et développé après une expérience de quatre ans en Formule 1, le Pirelli P Zero avait la particularité de posséder une bande de roulement asymétrique divisée en trois dessins adjacents : un dessin « pluie » sculpté, un dessin intermédiaire, et une partie « slick » totalement lisse pour l'utilisation sur des sections de route recouvertes d'asphalte.

Pour la Ferrari F40 – en 1987 – la première version route

Bien que la Delta S4 n'ait pas survécu aux modifications introduites par le WRC (les voitures du groupe B étant trop puissantes et dangereuses, la S4 devait être remplacée l'année suivante par la Delta 4WD du groupe A), le concept de la bande de roulement asymétrique interprété par le Pirelli P Zero a ouvert la voie, à l'époque en 1986, à sa longue histoire jalonnée de succès.

Tout comme l'Ercole, le Stella Bianca, le Stelvio, le P7, le P Zero a lui aussi incorporé dans sa version route toute sa puissance technologique « en course » : en juillet 1987, Ferrari a présenté son chef d'œuvre, la F40 « Le Mans », qui avec ses 320 km/h était la Ferrari la plus rapide et sophistiquée jamais produite. Évidemment, elle était équipée de pneus P Zero taille 245/40 ZR 17 à l'avant et 335/35 ZR 17 à l'arrière.

La version route des Pirelli P Zero pour la Ferrari F40 a adapté, pour pouvoir être utilisée sur route, le concept du dessin asymétrique de la bande de roulement, avec deux bandes extérieures pour la tenue de route sur sol sec et la bande centrale pour l'adhérence sur sol mouillé. La dimension du pneu a atteint le chiffre « futuriste » de 17 pouces, l'indice de vitesse était le nouveau « Z » supérieur à la limite historique de 240 km/h. Au moment du Salon de l'automobile de Francfort en 1987, le P Zero équipait déjà un certain nombre de supercars fabriquées par les spécialistes de la personnalisation, tels que Koenig,

Hartge, Schnitzer sur les plateformes Ferrari, Porsche et BMW, tandis que la version rallye originale continuait d'allonger sa longue liste de succès avec la Lancia Delta 4WD de Markku Alen Miki Biasion, puis avec la Toyota 4WD de Kankkunnen, Waldegaard et Sainz.

Entre 1988 et 1991 : approbation du pneu pour la Lamborghini Diablo et la Ferrari 512 TR

En septembre 1988, une autre voiture de sport performante a rejoint l'écurie P Zero : Lamborghini a choisi le pneu Pirelli ultra haute performance pour sa Countach Anniversary, construite pour fêter le 25^e anniversaire de la maison au taureau enragé. Pour l'édition Anniversary, la gamme P Zero a été étendue avec l'arrivée du diamètre 15 pouces, suivi rapidement par les pneus 16 pouces destinés à l'Alfa Romeo ES30 Zagato. Avec huit dimensions différentes disponibles, entre avant et arrière et de 15 à 17 pouces, le Pirelli P Zero est officiellement entré dans l'offre Pirelli en 1989.

En 1990, P Zero enregistre une approbation extrêmement prestigieuse : la Lamborghini Diablo, une supercar de plus de 400 ch avec une vitesse maximale de 325 km/h. Il possède les mêmes dimensions que les pneus conçus pour la F40 mais compte un certain nombre d'innovations concernant le dessin asymétrique de la bande de roulement, qui possède désormais une bande intérieure composée de rainures profondes pour améliorer la tenue de route sur sol mouillé, une bande centrale lisse pour maintenir la trajectoire en ligne droite lors de l'accélération, et une bande extérieure légèrement laminée pour assurer une adhérence optimale sur sol sec. La structure est la même que celle des pneus utilisés durant la saison de F1, composée d'une carcasse double nappe et de ceintures radiales renforcées en kevlar.

La Salon de l'automobile de Genève en 1991 a désigné le P Zero comme le pneu de référence pour l'industrie des spécialistes de la personnalisation et de la préparation, qui a connu un essor fulgurant en Europe du Nord. Pour eux, les pneus spéciaux au profil super bas de l'entreprise Pirelli sont maintenant déclinés en leurs versions « extrêmes » de 18 et 19 pouces. L'adoption d'une jante en 18 pouces comme équipement d'origine est désormais une réalité, une réalité proposée l'année suivante par Ferrari pour sa 512 TR, équipée en usine avec des pneus de dimensions 235/40 ZR 18 à l'avant et 295/35 ZR 18 à l'arrière offrant davantage de place pour le système de freinage et les amortisseurs, une plus grande empreinte au sol, un confort de conduite amélioré. Avec sa conquête, durant la même année, de la 456 GT et de la 348, le P Zero allait enfin équiper l'ensemble de la gamme Ferrari.

En 1994 arrive le « System » avec un dessin de bande de roulement différent pour l'avant et l'arrière

L'année 1994 voit l'arrivée d'une évolution fondamentale pour le « concept P Zero » : le lancement du System, qui fait le lien entre le dessin asymétrique traditionnel des pneus arrière et le dessin des pneus avant directeurs avec une fonction anti-aquaplaning. La gamme de dimensions s'étend désormais de 15 à 20 pouces, de la série 55 jusqu'à la série 30 : concrètement, le P Zero peut maintenant être monté aussi facilement sur une Ferrari que sur une Golf ou une BMW. Il ne faut pas oublier ce petit ornement qui allait bientôt prendre une importance toute particulière : l'inscription P Zero en jaune vif sur le flanc.

De 2000 à 2002 : les nouvelles gammes P Zero Rosso et P Zero Nero (et le Scorpion Zero)

Au printemps de l'année 2000, l'entreprise présente, aux côtés du modèle asymétrique original du P Zero (connu désormais sous le nom de P Zero Giallo) et du P Zero System, la nouvelle version « P Zero Rosso » décrite comme un modèle de confort et issue des méthodes modernes de conception assistée par ordinateur. Le dessin totalement nouveau de la bande de roulement propose l'option d'un pneu avant directeur et d'un pneu arrière asymétrique : la bande centrale semi-lisse est toujours présente afin de garantir une conduite précise durant l'accélération, tandis que la bande extérieure est dotée de barrettes larges pour améliorer la tenue de route sur sol sec. La bande intérieure est dotée, elle, de rainures larges pour

l'évacuation rapide de l'eau. Sur les flancs du pneu, l'inscription « P Zero » est, évidemment, en rouge.

Au même moment, l'offre de Pirelli comprend également le Scorpion Zero destiné au segment des SUV et des gros véhicules tout terrain qui connaît une importante croissance : la « Collection P Zero » est née. Le P Zero Rosso est également approuvé pour l'ensemble des modèles Porsche.

En 2002, la Collection P Zero s'enrichit avec l'arrivée du nouveau « patron » : le P Zero Nero, un pneu permettant d'étendre la gamme des applications de la famille ultra haute performance de Pirelli. Il s'agit ici d'un modèle destiné au marché du remplacement et plus généralement de la transformation de montages de pneumatiques standard grâce à l'adoption de jantes ayant des diamètres de 19 et 20 pouces. Le dessin de la bande de roulement est toujours asymétrique, avec des rainures longitudinales de taille optimale pour réduire les risques d'aquaplaning, tandis que les structures internes ont été renforcées pour mieux supporter les moteurs plus lourds et plus grands.

Genève 2003 : le retour d'une nouvelle version Corsa (et Corsa System)

Mars 2003 : le Salon de l'automobile de Genève présente une autre innovation P Zero, le Corsa System. Il s'agit du pneu spécialement conçu pour la Ferrari Challenge Stradale, elle-même dérivée directement d'une expérience longue de dix ans dans les championnats Ferrari Challenge - Pirelli Trophy et des voitures Ferrari 360 GT concourant dans le championnat FIA-GT. Le P Zero Corsa System, comme d'habitude, propose deux dessins de bande de roulement différents, un asymétrique pour la fonction d'entraînement à l'arrière et un pour la direction à l'avant permettant d'améliorer la tenue de route sur sol mouillé. L'année suivante, en 2004, pour tenir lieu de « témoignage historique » de Pirelli, Naomi Campbell baptise la gamme complète Planet Zero : le P Zero System, le P Zero Rosso, le P Zero Nero, le P Zero Corsa et, pour les gros SUV, Scorpion Zero.

En 2007 la Mission Zéro est lancée : le Nuovo P Zero fait ses débuts

La nouvelle Mission Zéro arrive en 2007, en mémoire au film Pirelli qui célèbre le lien inépuisable entre la marque la plus connue de la série P lunga et la voiture hautes performances la plus fascinante au monde.

Deux décennies après la création du premier pneu route P Zero, le Nuovo P Zero de 2007 fait son entrée et marque une nouvelle étape importante de cet exemple de réussite. Cette fois-ci, le rôle titre est joué par les nanotechnologies permettant le développement de nouveaux mélanges capables de garantir des niveaux élevés de performance, la domination totale de l'asphalte, mais également un degré exceptionnel de confort aussi bien pour le conducteur que pour les passagers.

L'objectif est de garantir des niveaux très élevés de performance (jusqu'à 370 kilomètres par heure) grâce à un pneu qui résiste à la fatigue même lorsqu'il est poussé jusqu'à ses limites. Cet objectif est atteint grâce aux mélanges précédemment cités ainsi qu'à la technologie DAC (Dynamic Asymmetric Contour) qui assure une déformation minimale de la bande de roulement même si elle est soumise à une contrainte extrême : en ligne droite, dans les virages et durant un freinage brusque. Ceci témoigne de la cohérence du produit qui bénéficie également d'un meilleur rendement kilométrique.

Ici aussi, l'un des secrets réside dans la différenciation entre les bandes de la bande de roulement. Au centre, le nouvel angle des rainures transversales assure un confort acoustique optimal et une stabilité absolue. Sur les bandes latérales, des barrettes plus rigides assurent une stabilité, une maniabilité et un contrôle dans les virages parfaits même en conditions de conduite extrême.

Avec ces caractéristiques, le Nuovo P Zero apporte des améliorations notables dans presque tous les domaines liés à la performance : maniabilité améliorée sur sol sec ou mouillé, meilleure efficacité durant le freinage et résistance à l'aquaplaning, confort physique et acoustique optimal, meilleur rendement kilométrique.

Des améliorations disponibles pour une large gamme de dimensions : de 16 à 18 pouces avec la technologie Run Flat ; de 17 à 20 pouces, avec des indices de vitesse allant jusqu'à la lettre Y, en format traditionnel.

Le P Zero Corsa System devient asymétrique

Le prochain chapitre de cette *success story* est le lancement, en 2010, du nouveau P Zero Corsa System, conçu pour la Gallardo LP 570-4 Superleggera. Ce nouveau P Zero Corsa Asimmetrico 2 s'inscrit dans l'évolution du pneu de direction qui l'avait précédé. Ce nouveau duo devient l'équipement d'origine des voitures de sport les plus puissantes et merveilleuses : Lamborghini, McLaren, Ferrari, Pagani, Porsche, Maserati et Aston Martin.

La structure spécifique du Corsa Asimmetrico 2 lui procure une stabilité maximale à vitesse élevée et durant la prise de virage, permettant ainsi aux pneus d'être utilisés sur circuit. Le dessin asymétrique retarde le phénomène d'aquaplaning, se produisant généralement lors de la conduite sur sol mouillé avec les pneus semi-lisses inspirés de la compétition. Trouvant ses origines dans les sports mécaniques, il se prête à une double utilisation, sur route et sur circuit, et assure dans les deux cas, des niveaux élevés de performance et de sécurité.

En 2015, le P Zero Corsa Asimmetrico a été désigné comme équipement d'origine de la McLaren 650S, coupé et spider, et de l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Verde.

Un « Trofeo » pour les événements sur circuit

La même année que le nouveau Corsa System (2010), Pirelli a voulu offrir à ses clients adeptes de la conduite sportive, l'outil idéal pour participer aux événements sur circuit tels que les Track Days. Il ne s'agit pas d'un pneu entièrement lisse réservé à la piste, mais d'un pneu approuvé pour circuler sur route et délivrant des niveaux élevés de performance sur circuit. De cette manière, les pilotes passionnés peuvent se rendre aux événements en toute sécurité : ils partent de chez eux avec les pneus qu'ils utiliseront sur le circuit. C'est ainsi qu'est né le P Zero Trofeo, et il ressemble beaucoup aux pneus de rallye pour asphalte sec.

La version développée en 2012, portant le nom P Zero Trofeo R, utilise des nouveaux mélanges avec une nouvelle formulation et présente une bande de roulement redessinée, deux changements apportés pour améliorer la stabilité et tout particulièrement la tenue de route latérale sur sol sec, tout en réduisant considérablement le degré d'usure. Le dessin asymétrique de la bande de roulement est divisé en trois parties : la partie intérieure avec des rainures longitudinales pour faciliter l'évacuation de l'eau, la partie centrale pour améliorer la stabilité et la partie extérieure semblable à un pneu lisse.

Le retour en Formule 1.

En 2012, Pirelli est de retour en Formule 1. La marque avait fait son retour l'année précédente, vingt ans exactement après avoir quitté le monde des Grand Prix. Pour le « P lunga », le lien avec la F1 avait toujours été fort. Il est teinté d'histoire et d'émotions. En 1950, la première année de Grand Prix comptant pour les championnats du monde, seuls deux marques participaient ; ces deux marques sont toujours présentes aujourd'hui, comme une confirmation de l'histoire la plus forte de tous les temps : Ferrari et Pirelli. Dans la période intermédiaire se sont succédé des années de présence et d'absence, de réussites et de moindres satisfactions, et de choix motivés par des raisons stratégiques ou financières dans un monde de changements de plus en plus rapides.

Mais en 2011, Pirelli est de retour sur la grande scène de la course automobile. Au Grand Prix d'Australie en 2011, la gamme P Zero F1 fait ses débuts en compétition, avec ses couleurs permettant d'indiquer les différents choix de mélanges et de bandes de roulement : le P Zero rouge, jaune, blanc et argent (qui deviendra ensuite orange), indiquant respectivement des pneus à bandes de roulement lisses composées de mélanges extra-tendre, tendre, médium et dur ; vert et bleu radial pour les pneus avec des bandes de roulement sculptées, respectivement pour une utilisation intermédiaire et sur sol mouillé. Ce lancement marque l'arrivée d'un changement radical pour le monde de la F1. Avec une telle variété de pneus, les courses sont captivantes et souvent imprévisibles.

Nuovo P Zero et l'aventure se poursuit

Voici maintenant le Nuovo P Zero, non pas un, mais plutôt trois d'entre eux ! Un pour les voitures de course pur sang, un pour les berlines hautes performances et le nouveau P Zero Corsa, parent proche des pneus de Formule 1.

Parce qu'aujourd'hui le P Zero est la marque qui désigne tous les pneus de compétition, des Grand Prix aux championnats de voitures de tourisme en passant par les rallyes. Mais parce qu'il est aussi la carte d'identité des pneus route les plus performants et garantit un plaisir absolu de conduire au volant des véhicules les plus spacieux et exigeants.

Avec une telle histoire longue de plus de trente ans, qui a avancé main dans la main et parfois inspiré les plus grandes avancées en matière de technologie automobile, les performances, le plaisir de conduire, la sécurité et les émotions fortes provoquées ne sont sûrement qu'une indication de ce que nous réserve l'avenir...