

Prototypes vs GT : Goodyear Racing présente en avant-première les deux catégories des ELMS

Lorsque les 4 Heures de Barcelone de l'European Le Mans Series (ELMS) débiteront le 14 avril 2024, Goodyear sera prêt pour sa plus grande saison en motorsport depuis son retour en endurance en 2020. En 2024, il est, en effet, le fournisseur exclusif des LMP2 de l'European Le Mans Series et des 24 Heures du Mans, et de la nouvelle catégorie LMGT3. Cette nouvelle catégorie a déjà fait sensation en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA et débute en ELMS.

22 voitures LMP2 (14 LMP2 ; 8 LMP2 Pro/Am) sont au départ en ELMS cette saison. 11 voitures les rejoindront dans la toute nouvelle catégorie LMGT3, avec la présence d'Aston Martin, Ferrari, Lamborghini et Porsche.

A noter que les LMP2, LMP2 Pro/Am disposent d'une spécification de pneumatique pour le sec et une pour la pluie. Il y a deux spécifications de pneumatiques pour le sec et une pour la pluie pour les LMGT3.

Au cours de la saison 2024, l'ELMS visitera six des circuits de sport automobile les plus emblématiques d'Europe, en commençant par le circuit de Barcelone-Catalogne pour le prologue et la première manche, avant de se rendre au Castellet, à Imola, au Mugello - un nouveau venu au calendrier - à Spa-Francorchamps et Portimao.

Pour expliquer les similitudes et les différences entre les catégories LMP2 et LMGT3, Mike McGregor, responsable du programme d'endurance de Goodyear Racing, compare les deux disciplines.

Partager le même ADN

Si nous devons explorer le génome d'une voiture moderne LMP2 et LMGT3, l'ADN qui alimente la stratégie de course, l'efficacité et la compétition, donnerait une correspondance ancestrale. Les liens entre les deux catégories sont extrêmement forts lorsqu'il s'agit d'extraire les performances.

L'allongement des relais et la gestion des ressources sont un élément clé du succès en course. Goodyear a conçu des pneumatiques offrant des performances constantes pendant environ deux heures malgré les exigences différentes entre les catégories.

"Nous devons concevoir un pneumatique qui, non seulement, monterait rapidement en température, mais qui durerait deux ou trois relais en fonction du circuit", explique Mike McGregor. « Les deux catégories partagent cet impératif, et Goodyear Racing a travaillé pour construire une plateforme stable et cohérente pour les deux catégories. »

La diversité des compétences des pilotes est un autre élément commun aux LMGT3 et LMP2. Goodyear a développé un pneumatique pouvant convenir aux pilotes FIA, des pilotes amateurs classés Bronze aux pilotes professionnels chevronnés Platinum.

La rapidité de montée en température du pneumatique est une caractéristique clé. Cela aide les pilotes amateurs à trouver les limites de la voiture rapidement et en confiance. De plus, les performances du pneumatique restent constantes tout au long d'un relais avec une baisse de performance minimale, aidant ainsi les pilotes à adopter un rythme confortable tout au long d'un relais.

Au-delà des apparences...

L'appui, la puissance et le poids constituent les principales différences entre les voitures LMGT3 et LMP2. Une LMP2 génère environ 50 % d'appui en plus par rapport à une LMGT3. Une force d'appui plus élevée pour les LMP2 signifie qu'elles ont de bien meilleures performances en virage, en particulier à haute vitesse, et une maniabilité globale plus précise.

Pour cette saison, les voitures LMP2 auront 580 ch (contre 540 ch en 2023) délivrés par le même moteur Gibson V8 GK428 de 4,2 litres. Le poids est réduit de 950 kg à 930 kg, et des réservoirs de carburant plus grands (de 69 litres à 75 litres) seront autorisés. On estime que ces changements représentent environ 1 seconde au tour.

Le poids est une différence clé, les voitures LMP2 pesant 950 kilos et les LMGT3 nettement plus lourdes, généralement entre 1 200 et 1 300 kilos.

Pour les ingénieurs de Goodyear, la plus grande différence réside dans la façon dont chaque catégorie sollicite les pneumatiques dans les virages.

« Les voitures LMGT3 ont un tangage et un roulis supérieurs à ceux des LMP2 », explique Mike McGregor. « La force d'amortissement traversant le pneumatique implique des exigences totalement différentes pour le pneumatique. L'appui aérodynamique créé par les voitures LMP2 implique qu'elles sont moins sensibles au roulis et sont généralement plus rigides afin que l'appui aérodynamique puisse agir de manière plus cohérente.

« Les châssis des LMP2 sont construits selon les spécifications d'une pure voiture de course, ce qui nous donne une plateforme cohérente pour développer un pneumatique sur mesure. Avec les LMGT3, nous avons un tout nouveau concept de pneumatiques pour garantir qu'il fonctionne bien avec tout le monde."

« Il faut considérer les différents types de voitures dans les courses GT. Nous avons des voitures à traction avant, à moteur central et des propulsions, la répartition du poids est donc très différente. L'équipe de développement de Goodyear Racing a fait

un travail incroyable pour qu'une seule spécification de pneumatique puisse fonctionner avec chaque voiture. »

LMGT3 : le lien du circuit à la route

L'attrait des courses GT est en partie dû à la ressemblance entre les voitures en compétition et celles de route. Ce n'est pas seulement enthousiasmant pour les fans, cela réduit aussi le budget global d'une participation en LMGT3 par rapport à la précédente catégorie LMGTE.

« Pour nous, l'endurance nous permet de mettre en valeur les technologies de Goodyear ; la catégorie LMGT3 se rapproche le plus d'une voiture de route », ajoute McGregor. « Les voitures de course utilisent de nombreux éléments des voitures de route et le règlement technique limite les équipes et les constructeurs dans les modifications qu'ils peuvent apporter. »

« Les nouveaux pneumatiques Goodyear Racing sont développés pour durer aussi longtemps et aller aussi vite que possible sur circuit. Si l'on considère les passionnés de voiture comme la Porsche 911 GT3 RS, ce pneumatique est adapté à leurs besoins et aux performances de la voiture. Ainsi, notre engagement en sports automobiles et en particulier en courses d'endurance internationales, démontre notre implication mais il nous aide à développer des technologies pour l'avenir qui bénéficieront à l'automobiliste final. »
