

Un certain nombre d'équipes de side-car de premier plan participeront à une série de tests de pneus lors du prochain Grand Prix de Manx, suite aux changements de fabrication qui affecteront la catégorie à partir de 2024. ACU Events Limited, organisateur des courses TT de l'île de Man, a travaillé en collaboration avec des représentants de la catégorie "trois roues" depuis qu'il a été annoncé qu'Avon Tires – la marque de pneus utilisée par la majorité des concurrents ces dernières années – cessait de produire fin 2023 après 119 ans d'exploitation. Bien que la classe side-car ne fonctionne pas selon une règle de pneu unique, Avon est la principale marque utilisée dans la catégorie au cours des 12 dernières années lors des courses TT de l'île de Man, du Championnat du monde FIM de side-car et dans d'autres séries nationales. L'absence d'un pneu « témoin » signifie qu'il incombe aux concurrents du side-car de trouver un produit de remplacement, et après des discussions avec un certain nombre de fabricants par les principales équipes, Hoosier Racing Tires a entrepris le développement d'un pneu pour la catégorie. . Dave Hagen, directeur technique des courses TT de l'île de Man : « Il est regrettable qu'un produit aussi éprouvé, testé et fiable ne soit plus disponible pour les side-cars, mais comme ce fut le cas avec l'introduction des pneus slicks pour toutes les classes solos cette année, une décision commerciale a été prise par un constructeur et il faut donc avancer et s'adapter. "C'est plus difficile dans cette situation car le fabricant sortant était le seul pneu disponible, et donc beaucoup de travail a été nécessaire pour trouver une autre marque pour relever le défi et développer un produit de remplacement." "Il y a un argument pour dire que c'est le moment de s'engager avec un fabricant et d'envisager d'introduire un pneu « témoin », mais l'équipe technique et les principaux concurrents sont d'avis que fermer la porte aux autres fabricants les dissuaderait de développer d'autres produits, ce qui signifie que nous pourrions nous retrouver dans une situation similaire plus tard. "Il est indéniable que c'est un grand changement pour la catégorie et qu'il est essentiel que les nouveaux pneus soient à la hauteur des rigueurs du parcours TT. Nous avons donc travaillé avec Gary [Thompson – directeur de course] et un certain nombre d'équipes sur un plan de tests qui aura lieu lors du Grand Prix de Manx 2023 en préparation du TT 2024. » Quatre équipes de side-car – Ben et Tom Birchall, Ryan et Callum Crowe, Tim Reeves et Dave Molyneux – devraient effectuer un total de 4 tours au cours du Grand Prix de Manx de ce mois-ci avec des inspections visuelles, thermiques et de pression des nouveaux pneus pendant et après chaque tour.

PARLER DE PNEUS : Les pneus de course offrent bien plus qu'il n'y paraît, en particulier pour ceux utilisés sur le parcours du TT. Les fabricants créent des pneus spécifiquement pour les vitesses élevées soutenues, les revêtements de route variés et les distances pures que l'on trouve uniquement sur l'île de Man et la combinaison infinie de composés et de constructions est un véritable "art noir". Ben Birchall, 14 fois vainqueur du TT et premier pilote à franchir la barrière des 200 km/h en side-car, a été fortement impliqué dans les discussions avec les nouveaux fabricants de pneus pour la catégorie et est bien placé pour expliquer ce qui est nécessaire pour le TT : "Les nouveaux pneus en cours de développement sont dotés d'une ceinture diagonale, qui présente en quelque sorte les meilleures caractéristiques d'un pneu à plis croisés et d'un pneu radial en un seul." Un pneu à plis croisés utilise des couches de câbles imbriqués dans toute la structure des pneus. Cette construction, conception et résistance uniformes sur toute la surface et les flancs se traduisent par des niveaux d'adhérence progressifs et prévisibles, ou – dans le cas des side-cars – des niveaux de glissade prévisibles. Cependant, à des vitesses plus élevées et avec la force centrifuge accrue qui l'accompagne, un pneu à carcasse croisée commence à se déformer et à « gonfler », ce qui provoque une instabilité et une moins bonne maniabilité à grande vitesse. Un pneu radial est doté d'une bande de câbles ou de ceintures en acier qui s'étendent sur toute la circonférence du pneu. Les bandes forment une structure capable de conserver sa forme sous une vitesse élevée et une force centrifuge plus importante, offrant ainsi une stabilité nettement meilleure à vitesse plus élevée. Les pneus radiaux sont désormais les plus couramment utilisés dans les courses sur route et peuvent être adaptés pour des performances ultimes dans des conditions très spécifiques, offrant des niveaux d'adhérence incroyables, mais jusqu'à une limite : "Avec un pneu radial, vous obtenez beaucoup d'adhérence, mais ensuite rien - vous n'obtenez pas la même sensation qu'avec un pneu à carcasse croisée plus souple." « Les pneus sortants que nous avons utilisés au TT étaient en fait un mélange. Le gros pneu arrière de 10 pouces de large était un pneu radial, tandis que les pneus avant et latéraux mesuraient 7,2 pouces et étaient à plis croisés, et les side-cars ont été construits autour de ces pneus au fil des ans. « Les pneus à carcasse croisée peuvent atteindre jusqu'à 25 mm [sur le TT], ce qui est pris en compte dans la conception du châssis et de la fourche, ainsi que dans la carrosserie autour du side-car. Cette croissance est la principale chose que nous souhaitons tester dans le nouveau pneu. Nous pouvons le surveiller et évaluer s'il est nécessaire ou non d'apporter d'autres modifications aux vélos pour les faire fonctionner.

Le TT ne ressemble à aucun autre endroit car les vitesses que nous atteignons et la durée pendant laquelle nous restons à ces vitesses sont inégalées. Nous ne pouvons nulle part ailleurs les tester au même niveau, donc ce test va être vraiment important pour les side-cars à l'avenir au TT. Les nouveaux pneus en cours de développement sont un hybride entre les pneus radiaux et les pneus à plis croisés, appelés biais ceinturés. La carcasse est construite autour des cordes en nylon imbriquées d'un pneu à plis croisés, mais avec l'ajout d'une bande de renforcement qui réduit considérablement le degré de déformation à grande vitesse. Les pneus qui peuvent être utilisés en toute sécurité sur le parcours TT sont la priorité absolue et le facteur déterminant pour les tests de pneus programmés, mais les coureurs ne seraient pas des coureurs s'ils n'avaient pas réfléchi à l'impact des nouveaux pneus sur les temps au tour : « Passer d'un pneu arrière radial à une courroie diagonale signifie que nous perdrons une fraction des performances pures, mais ce sera beaucoup plus prévisible et stable, et rendre [les side-cars] plus faciles à gérer n'est pas une mauvaise chose ! » « Nous avons effectué quelques jours d'essais en Espagne et Tim [Reeves] les a également testés à Chimay (un circuit belge de courses sur route). Toutes nos informations ont été transmises à Dave [Hagen] au fil du temps et nous sommes satisfaits de la façon dont cela progresse, donc ce sera bien d'essayer bientôt la gamme complète sur un certain nombre de châssis au Manx. À l'heure actuelle, on pense que Hoosier Racing Tire est le seul fabricant à proposer des pneus side-car en cours de développement, et il est prévu que les nouveaux pneus seront utilisés par tous les concurrents lors des courses TT de l'île de Man 2024.