

Ancora una vittoria, la terza consecutiva, per Pirelli e il Team Kawasaki SRC oggi alla 78<sup>a</sup> edizione del Bol d'Or, la 24 Ore che si è svolta per l'ultimo anno sul circuito francese di Nevers Magny-Cours e che fa parte del Campionato Mondiale FIM Endurance. I piloti Gregory Leblanc, Matthieu Lagrive e Nicolas Salchaud del Team Kawasaki SRC con la ZX10R numero 11 gommata con pneumatici Pirelli Diablo Superbike, Diablo Rain e Diablo Wet ha vinto la gara con un vantaggio di 5 giri sul secondo team classificato.

Per Pirelli e per il Team Kawasaki SRC questo non è solo il terzo successo consecutivo in questa competizione ma anche il settimo insieme di fila nel Campionato Mondiale Endurance se si considerano le 4 vittorie consecutive ottenute alla 24 Ore di Le Mans dal 2010 ad oggi, a dimostrazione di un affiatamento perfetto tra team, piloti, motocicletta e pneumatici.

Dopo una partenza dalla sedicesima posizione in griglia ed una gara in salita per via di una caduta di Leblanc nella prima ora di gara e per il costante variare delle condizioni meteorologiche, "Les Verts" hanno ottenuto il successo dopo 743 giri e 24 pit stop, in media quindi con ogni set di pneumatici hanno compiuto 31 giri. La caparbietà del team Kawasaki SRC e dei suoi piloti unita all'esperienza degli ingegneri Pirelli e all'affidabilità eccellente degli pneumatici Pirelli, ha permesso una rimonta eccezionale portando ancora una volta Pirelli e il Team Kawasaki SRC alla vittoria.

Alla vittoria hanno sicuramente contribuito in modo sostanziale le prestazioni della gamma racing di pneumatici Pirelli. Nell'arco delle 24 ore infatti i piloti hanno visto alternarsi asfalto asciutto ad asfalto completamente bagnato o scivoloso. Fondamentale ai fini della vittoria è stato il pneumatico intermedio Diablo Wet progettato da Pirelli proprio lo scorso anno e utilizzato all'occorrenza anche nel Campionato Mondiale Superbike.

Con un disegno del battistrada a metà strada tra le soluzioni slick e la soluzione da pioggia questo pneumatico è stato studiato per migliorare le condizioni di lavoro su pista bagnata/umida e il disegno è stato ricavato direttamente da quello dello pneumatico da pioggia intervenendo sulla percentuale pieni/vuoti al fine di garantire il drenaggio del velo d'acqua nelle condizioni di pista bagnata e contemporaneamente offrire più superficie alla mescola per ridurre gli stress e la deformazione, di conseguenza il surriscaldamento.