



TECHNICAL BOOKLET

TTE PIRELLI SERIES

2026

CONTENU:

1: INTRODUCTION

2: MONTES HOMOLOGUEES

3: INFORMATIONS GÉNÉRALES

4: GÉRER LES PRESSIONS DES PNEUS

5: PARAMÈTRES DE FONCTIONNEMENT

6: DÉFINITIONS DE MESURE STATIQUE ET DYNAMIQUE

7: MONTAGE DES PNEUS



INTRODUCTION - TTE PIRELLI SERIES

INTRODUCTION

Ce document fournit des informations concernant le montage, la manipulation et l'utilisation des pneus sur les voitures participant à ce championnat.

Pour des informations techniques détaillées, veuillez vous référer au Tyre Data Book individuel pour chaque taille de pneu, qui sont inclus dans des fichiers PDF séparés dans ce Pirelli Data Package.



MONTES HOMOLOGUÉES - TTE PIRELLI SERIES

Voiture	Essieu avant				Essieu arrière		
	Équipement	Pneu slicks	Pneu pluie		Équipement	Pneu slicks	Pneu pluie
Alpine A110 Cup	18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH		18" x 10J	260/650-18 DHG	265/645-18 WH
Audi R8 LMS GT4	18" x 11J	280/650-18 DHG	280/650-18 WHB		18" x 12J	300/690-18 DHG	300/690-18 WHB
BMW 130i	18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH		18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH
BMW M235iR Cup (2016 on)	18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH		18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH
BMW M240iR Cup	18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH		18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH
BMW M2 CS Racing	18" x 10.5J	280/650-18 DHG	285/645-18 WH		18" x 10.5J	280/650-18 DHG	285/645-18 WH
Ginetta G55 GT4	18" x 9J	240/650-18 DHG	240/650-18 WHB		18" x 10J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB
Ginetta G56 GT4 Evo (2024)	18" x 11J	280/660-18 DHG	280/660-18 WHB		18" x 11J	280/680-18 DHG	280/680-18 WHB
Lamera Cup	18" x 9J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB		18" x 9J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB
Ligier JS2R Cup	18" x 10J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB		18" x 10J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB
Lotus Exige S1	15" x 6J	190/580-15 DMA	195/50R16 RWD		15" x 8J	225/580-15 DMB	195/50R16 RWD
Mitjet Supertourisme 2.0L	18" x 9J	245/40 R 18 Race Trofeo	235/40 R 18 RWD		18" x 9J	245/40 R 18 Race Trofeo	235/40 R 18 RWD
Nissan 370Z GT4	18" x 10.5J	280/650-18 DHG	280/650-18 WHB		18" x 11J	280/660-18 DHG	280/660-18 WHB
Peugeot RCZ Cup	18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH		18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH



MONTES HOMOLOGUÉES - TTE PIRELLI SERIES

Voiture	Essieu avant				Essieu arrière		
	Équipement	Pneu slicks	Pneu pluie		Équipement	Pneu slicks	Pneu pluie
Peugeot 208 Racing TC6	17" x 7J	205/45 R 17 P ZERO			17" x 7J	205/45 R 17 P ZERO	
Peugeot 308 Racing Cup	18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH		18" x 10J	265/660-18 DHB	265/660-18 WH
Porsche 996 GT3 Cup	18" x 9J	240/650-18 DHG	245/645-18 WH		18" x 11J	280/660-18 DHG	305/660-18 WH
Porsche 991 GT3 Cup	18" x 10.5J	280/650-18 DHG	280/650-18 WHB		18" x 13J	320/710-18 DHG	320/710-18 WHB
Porsche Cayman GT4 Clubsport MR	18" x 9J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB		18" x 10.35J	280/680-18 DHG	280/680-18 WHB
Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport MR (2019)	18" x 9J	260/650-18 DHG	260/650-18 WHB		18" x 10.35J	280/680-18 DHG	280/680-18 WHB
Renault Clio 2 Cup	15" x 7J	195/580-15 DHH	195/50 R 15 RW1D		15" x 7J	195/580-15 DHH	195/50 R 15 RW1D
Renault Clio 3 Cup	17" x 8J	200/620-17 DH	205/45 R 17 RW1D		17" x 8J	200/620-17 DH	205/45 R 17 RW1D
Renault Clio 4 Cup	17" x 8J	225/625-17 DHC	205/45 R 17 RW1D		17" x 8J	225/625-17 DHC	205/45 R 17 RW1D
Renault Clio 5 Cup	17" x 7J	200/620-17 DH	205/45 R 17 RW1D		17" x 7J	200/620-17 DH	205/45 R 17 RW1D
TCR - Toutes les voitures	18" x 10J	265/660-18 DHHB	265/660-18 WH		18" x 10J	265/660-18 DHHB	265/660-18 WH
Toyota GR Supra GT4	18" x 11J	305/660-18 DHF	280/660-18 WHB		18" x 11J	305/660-18 DHF	280/660-18 WHB
Zulltec CZ4	18" x 9J	240/650-18 DHG	240/650-18 WHB		18" x 9J	240/650-18 DHG	240/650-18 WHB

INFORMATIONS GÉNÉRALES

MODE D'EMPLOI

Avant chaque run

Pressions

- La pression des pneumatiques doit toujours être supérieure à la **PRESSION DE GONFLAGE MINIMALE** définie dans ce guide.
- Les pressions à froid doivent toujours être établies de manière à ce que les pressions à chaud définies dans ce guide technique soient atteintes.
- Afin d'éviter des changements brusques de pressions, dus à l'humidité, il est recommandé d'utiliser de l'air sec pour gonfler les pneumatiques.

Après chaque run

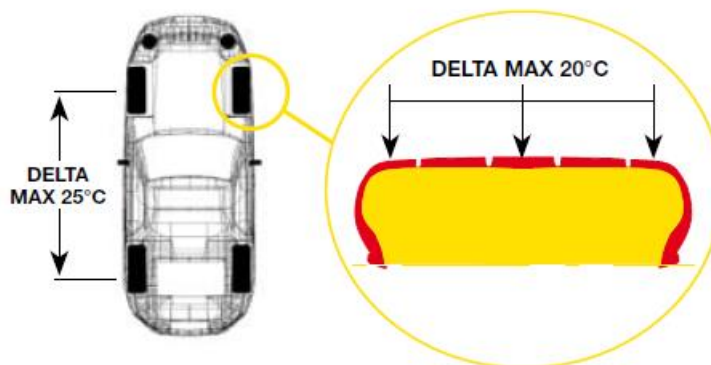
Températures

- Pour une performance optimale, l'écart de température de la gomme mesurée après roulage ne doit pas excéder 20°C entre l'intérieur et l'extérieur du pneumatique. (voir Figure 1)
- Pour une performance optimale, l'écart de température de la gomme mesuré après roulage ne doit pas excéder 25°C entre l'essieu avant et arrière. (voir Figure 1)

Pressions

- La pression mesurée après roulage ne doit pas être inférieure à la valeur ciblée à chaud, figurant dans ce livret
- Toutes les limitations de pression (froide et chaude) indiquées dans ce guide seront contrôlées lors de chaque épreuve, et modifiées si nécessaire.

Figure 1



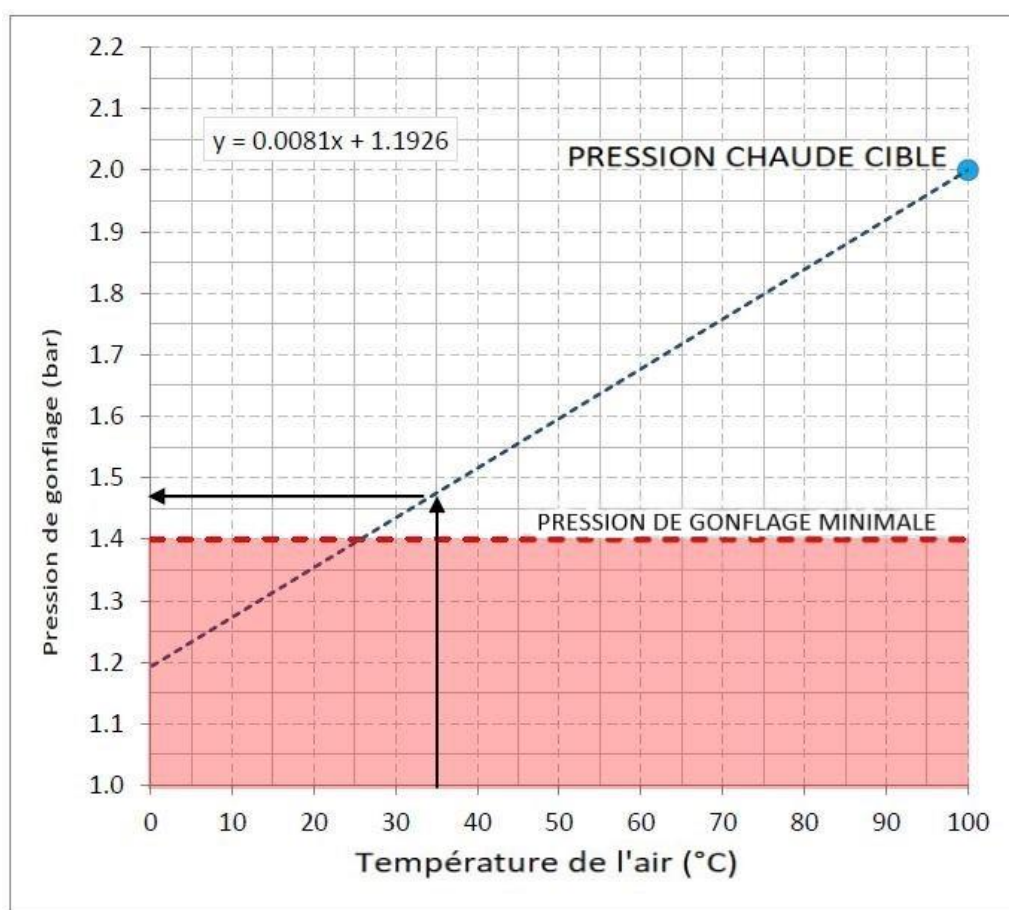
GÉRER LES PRESSIONS DES PNEUS

PRESSION DE GONFLAGE

La pression des pneus augmente avec la température (pendant le chauffe et lorsque la voiture roule) en suivant la ligne théorique illustrée à la Figure 2 ci-dessous.

Pour gonfler les pneus dans des conditions ambiantes chaudes (température de l'air supérieure à 25°C), la ligne pointillée de la Figure 2 montre la valeur de pression correcte.

Figure 2:



Si la température ambiante est inférieure à 25°C, la limite minimale de pression à froid est rencontrée.

La voiture ne doit pas être relâchée sur le circuit si la pression est inférieure à la pression de gonflage minimale.

GÉRER LES PRESSIONS DES PNEUS

RÉGLAGES DE LA PRESSION DE GONFLAGE

Par temps froid, après un tour ou dès que les pneus sont montés en température, un ajustement de la pression peut être nécessaire afin d'éviter de dépasser la pression chaude cible.

L'ajustement de la pression pour les pneus chauds peut être calculé comme suit:

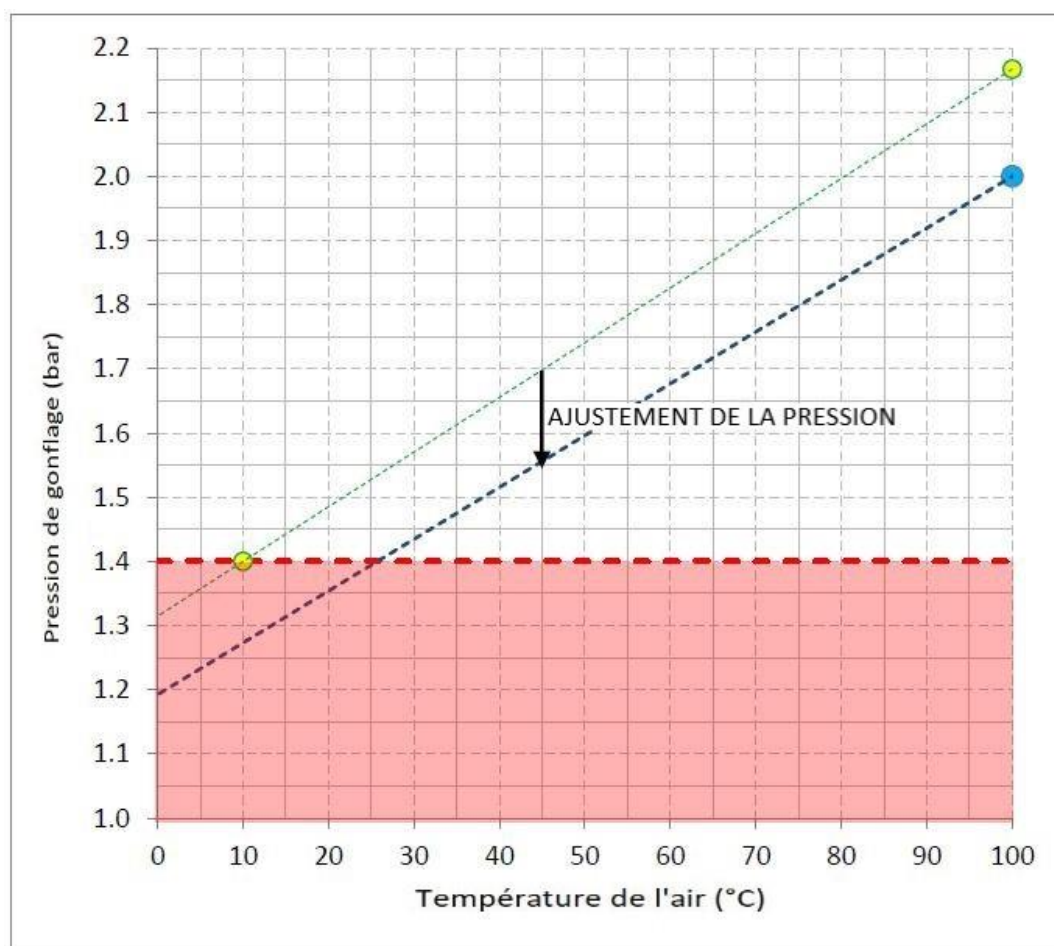
$$T_m[^\circ\text{C}] = \frac{(P_m[\text{bar}] + 1,013) \cdot (T_i[^\circ\text{C}] + 273,15)}{2,413} - 273,15$$

$$\Delta P[\text{bar}] = P_m[\text{bar}] - \frac{3,013}{373,15} \cdot (T_m[^\circ\text{C}] + 273,15) + 1,013$$

- T_i [°C]: température ambiante de l'air au gonflage
- P_m [bar]: pression mesurée (après la chauffe)
- T_m [°C]: température de l'air calculée (après la chauffe)
- ΔP [bar]: ajustement calculé pour la pression

- Notez toujours la température ambiante lorsque vous gonflez des pneus froids à la pression de gonflage minimale
- Mesurer la pression des pneus après la chauffe

Figure 3:





PARAMÈTRES DE FONCTIONNEMENT - TTE PIRELLI SERIES

GT4 ALPINE A110 CUP PORSCHE 996 GT3 CUP PORSCHE 991 GT3 CUP							
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>			CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)			CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.40	1.40		2.00	2.00		-4.0
ARRIÈRE	1.40	1.40		2.00	2.00		-3.5
18" MOTEUR AVANT - TRACTION AVANT							
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>			CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)			CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.80	1.80		2.35	2.35		-3.5
ARRIÈRE	1.65	1.65		2.60	2.60		-3.0
18" MOTEUR AVANT - TRACTION ARRIÈRE							
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>			CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)			CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.65	1.65		2.20	2.20		-3.5
ARRIÈRE	1.65	1.65		2.20	2.20		-3.0
18" MOTEUR CENTRAL - TRACTION ARRIÈRE							
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>			CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)			CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.65	1.65		2.35	2.35		-3.5
ARRIÈRE	1.80	1.80		2.35	2.35		-3.0



PARAMÈTRES DE FONCTIONNEMENT - TTE PIRELLI SERIES

15" 16" 17" MOTEUR AVANT - TRACTION AVANT						
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>		CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)		CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)	
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.80	2.00	2.20	2.20	-3.5	
ARRIÈRE	1.65	2.00	2.50	2.30	-3.0	
15" 16" 17" MOTEUR AVANT - TRACTION ARRIÈRE						
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>		CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)		CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)	
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.65	2.00	2.20	2.20	-3.5	
ARRIÈRE	1.65	2.00	2.20	2.20	-3.0	
15" 16" 17" MOTEUR CENTRAL - TRACTION ARRIÈRE						
	<u>PRESSION MINIMALE DE GONFLAGE (bar)</u>		CIBLE DE PRESSION A CHAUD (bar)		CARROSSAGE STATIQUE MAXIMAL (deg)	
	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>	<i>Pneu slicks</i>	<i>Pneu pluie</i>		
AVANT	1.65	2.00	2.20	2.20	-3.5	
ARRIÈRE	1.80	2.00	2.20	2.20	-3.0	

Veuillez noter : Les équipes doivent toujours s'assurer qu'elles se réfèrent aux règlements du championnat et aux documents Balance of Performance concernant les pressions des pneus et les limites de carrossage négatif statique, le cas échéant.



PARAMÈTRES DE FONCTIONNEMENT - TTE PIRELLI SERIES

NOTES

- Veuillez noter que le non-respect des paramètres de fonctionnement ci-dessus exposera le produit à des niveaux excessifs de contraintes mécaniques qui pourraient affecter l'intégrité du produit.

- Un soin particulier sera nécessaire pour tous les pneus utilisés lors d'événements précédents, en particulier ceux qui ont déjà été utilisés en dehors de nos paramètres.

- Le style de conduite pendant le tour de sortie est de la plus haute importance pour minimiser le stress généré sur la carcasse des pneus. Nous recommandons aux conducteurs d'éviter toujours une utilisation intensive du trottoir, en particulier jusqu'à ce que les pneus atteignent une pression interne proche de leur pression de fonctionnement optimale.

- Nous sommes convaincus que vous comprendrez les exigences ci-dessus et, si nécessaire, ajusterez vos procédures en conséquence.

- Ces recommandations sont valables sauf si les pneus ont été endommagés.

- Afin d'éviter d'endommager le pneumatique à cause d'une fuite d'air, nous recommandons:

- d'utiliser des valves métalliques, et non caoutchouteuses
- de vérifier fréquemment la fixation des valves et de leur joint
- de vérifier le corps de la valve
- d'utiliser un bouchon de valve métallique équipé d'un anneau d'étanchéité

DÉFINITION DE MESURE STATIQUE

MESURES STATIQUES

Les mesures statiques figurant dans ce livret sont fournies pour chaque combinaison de dimensions de jantes. Les mesures géométriques sont prises avec le pneumatique monté sur une jante, gonflé à la pression de fonctionnement standard Pirelli. Veuillez consulter les «Tyre Data Book» individuels pour connaître la pression par pneu.

Circonférence

πD [mm]

Longueur de la ligne médiane de la bande de roulement du pneumatique

Largeur maximale

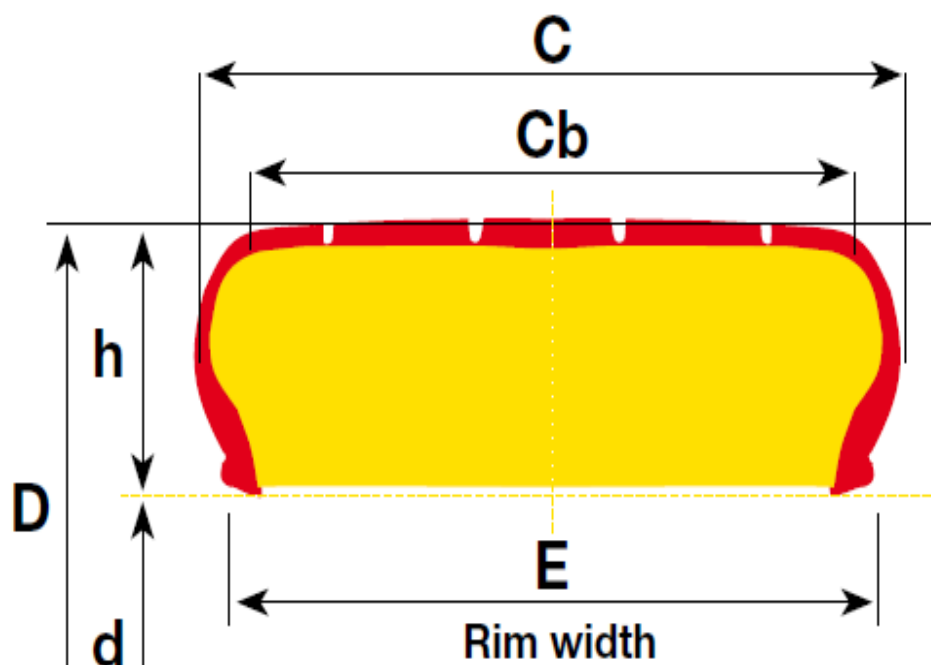
C [mm]

Largeur maximale du pneumatique

Largeur de la bande de roulement

C_b [mm]

Largeur de la bande de roulement



Une caractéristique complète de l'écrasement du pneumatique, en fonction de la charge verticale et à différentes pressions, est fournie. Les mesures sont réalisées selon deux angles de carrossage différents (0° et -3.0°) avec des gommages slicks.

DÉFINITION DE MESURE DYNAMIQUE

MESURES DYNAMIQUES

La caractérisation dynamique des pneumatiques décrit les changements de dimensions dus à la vitesse et à la charge verticale. Toutes les mesures sont effectuées sans carrossage (0 °). Veuillez consulter les «Tyre Data Book» individuels pour connaître la pression par pneu.

Rayon sous charge

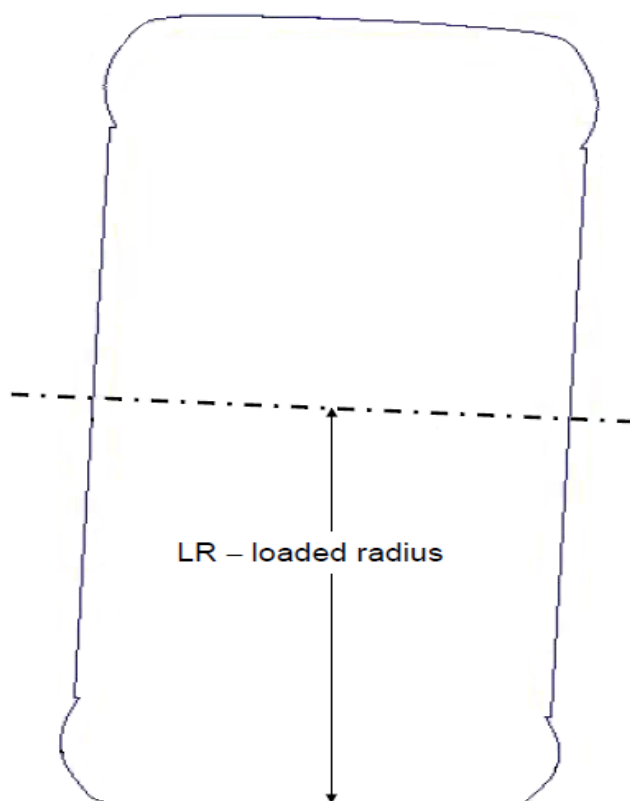
L.R. [mm]

Distance entre le centre de la roue et le sol

Rayon de roulement

R.R. [mm]

Longueur parcourue par le pneumatique lors de chaque rotation de la roue, divisée par 2π



MONTAGE DES PNEUS - TTE PIRELLI SERIES

INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR LES SPECIFICATIONS DHG, DHF ET DHB

Pour les produits de spécification **DHG**, **DHF** et **DHB**, les pneus doivent être montés en accord avec le marquage des flancs sur chaque pneu. Le code-barres FIA jaune doit être positionné à l'extérieur et le code-barres FIA rouge à l'intérieur. Les employés Pirelli ne monteront les pneus que de cette manière prescrite. En cas de non-respect de cette procédure peut modifier les caractéristiques du produit.

Veuillez noter que le point sur le flan doit être positionné à côté de la valve lors du montage, pour des raisons d'équilibrage.

