

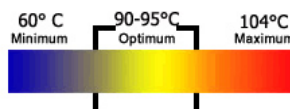
-->



Guide d'utilisation générale des pneus TOYO Proxes R888 :
TEMPERATURE OPTIMALE D'UTILISATION



Les Pneumatiques TOYO RACING PROXES R888 offrent leur meilleure efficacité entre 60° et 104° Celsius, la température théorique idéale de fonctionnement étant de 93°. En dessous de 60° le mélange de gomme ne réagit pas correctement et l'adhérence est réduite, au dessus de 104° l'adhérence se réduit et le pneumatique peut subir des dommages irréversibles comme du cracking ou une formation de bulle en surface du pneu qui provoquent une adhérence précaire. Prenez donc soin d'utiliser les mélanges de gomme à bon escient en fonction du poids de votre auto, de la température au sol, de l'abrasivité de la piste sur laquelle vous allez rouler, de votre style de pilotage, et enfin de vos réglages de train.



REGLAGES DES TRAINS ROULANTS PRECONISES

CARROSSAGE	Le carrossage doit être réglé idéalement entre 2.5° et 5.0° de négatif, les valeurs en dessous mais surtout au dessus de celles préconisées, peuvent entrainer une mise en température difficile de l'ensemble de la bande de roulement, et une usure irrégulière du pneumatique.
CHASSE	Le plus possible, la conception du PROXES R888 permet d'utiliser des valeurs de chasses importantes ce qui améliore la stabilité de votre auto dans le rapide et le bosselé. Enfin avec une valeur de chasse élevée la montée jusqu'à la température optimale sera plus rapide et plus homogène.
PARALELLISME	Cette valeur sera plus à régler selon votre feeling et votre manière de piloter que selon ce que vos R888 vous imposeront. plus vous voudrez une auto qui engage plus vous pincerez à l'avant, plus vous voudrez une auto sous vireuse plus il vous faudra ouvrir. Dans les valeurs classiquement utilisées entre 1.5mm d'ouverture et 2.5mm de pincement les pneus TOYO RACING R888 sauront donner le meilleur de leur adhérence.



-->



Guide d'utilisation générale des pneus TOYO Proxes R888 :
LES PRESSIONS



D'abord une recommandation importante:

Il est capital de gonfler les R888 avec un air absolument sec car des pressions excessives à chaud peuvent résulter d'une mauvaise qualité d'air (trop humide) : pressions excessives = détérioration des pneumatiques.

Quand les pneus montent en température à 100°C, l'eau contenue dans l'air se vaporise et multiplie son volume par 1600 (0.5 l d'eau = 0.83M3 de vapeur) d'où sur-pression et les conséquences immédiates sur la durée de vie des pneumatiques ainsi que sur vos performances.

Asphalte sec - Pneus Froids	Epreuve disputée	
	SPECIALE Longue ou Circuit (+ de 4 tours)	SPECIALE Courte ou Course de côteaies
Votre AUTO		
106, AX, Polo N1 - A5 ou F2000/11 Poids de l'auto en ordre de marche + équipage < 800kg	de 1.1 bar à 1.5 bar	de 1.4 bar à 1.8 bar
SAXO, 106 S16, 205, Civic, N2, A6, F2000/13, Poids de l'auto en ordre de marche + équipage entre 800 et 1000 Kg	de 1.4 bar à 1.8 bar	de 1.5 bar à 1.9 bar
BMW Compact, 306, 309, 205, Clio, Golf MKII, MkIII, F2000/14, A7, N3 - Poids de l'auto en ordre de marche + équipage entre 1000 et 1400 Kg	de 1.6 bar à 1.9 bar	de 1.8 bar à 2.2 bar
Subaru, Escort & Sierra cosworth, Mitsubishi, BMW M3, Porsche 911, A8, N4, GT, Poids de l'auto en ordre de marche + équipage > 1400 Kg	de 1.9 bar à 2.4 bar	de 2.1 bar à 2.6 bar



PRESSIONS DE GONFLAGE A CHAUD

Les pressions du tableau ci-dessous sont celles auxquelles vos pneumatiques TOYO RACING vous offriront le meilleur comportement. Comment l'utiliser? C'est très simple en adaptant vos pressions à froid à l'échelle donnée dans le tableau précédent, vous devez en fin de spéciales obtenir les pressions ci-dessous, si ce n'est pas le cas alors ajustez vos pressions, vos temps s'amélioreront automatiquement. Si vos pneus sont trop chaud en fin d'épreuve abaissez leur pression à froid car vous les dégradez inutilement et vous pouvez grandement améliorer vos performances, si il sont en dessous des valeurs du tableau des valeurs à chaud, votre tenue de route est affectée, et vos performances aussi, remontez vos pressions de départ et tout rentrera dans l'ordre.

Asphalte sec - Pneus chauds	Pression OPTIMALES à Chaud
Votre AUTO	
106, AX, Polo N1 - A5 ou F2000/11 Poids de l'auto en ordre de marche + équipage < 800kg	1.5 - 2.0 Bars
SAXO, 106 S16, 205, Civic, N2, A6, F2000/13, Poids de l'auto en ordre de marche + équipage entre 800 et 1000 Kg	1,7 - 2.2 Bars
BMW Compact, 306, 309, 205, Clio, Golf MKII, MkIII, F2000/14, A7, N3 - Poids de l'auto en ordre de marche + équipage entre 1000 et 1400 Kg	1,9 - 2.7 Bars
Subaru, Escort & Sierra cosworth, Mitsubishi, BMW M3, Porsche 911, A8, N4, GT, Poids de l'auto en ordre de marche + équipage > 1400 Kg	2,5 - 2.9 Bars

Comme vous le constatez les pressions à chauds peuvent avoir des valeurs assez éloignées. L'écart tient compte des différences de poids des véhicules dans un même segment de poids, ainsi que de la répartition des masses des véhicules observés. Ainsi un véhicule type BMW,

moteur avant et propulsion par les roues arrières aura des performances optimales avec des pressions à chaud supérieures sur le train avant avec un écart entre 0.1 et 0.3 bars.

Il est possible pour modifier le comportement de votre auto de modifier les pressions à chaud de la manière suivante (sur une traction avant):

Modification des pressions à chaud sur Tractions et 4 RM Typées traction AV	
OBJECTIF	ACTION
REDUIRE LE SURVIRAGE	Augmenter la pression à chaud sur le train arrière
AUGMENTER LE SURVIRAGE	Abaisser la pression à chaud sur le train arrière
REDUIRE LE SOUSVIRAGE	Abaisser la pression à chaud sur le train avant
AUGMENTER LE SOUSVIRAGE	Augmenter la pression à chaud sur le train avant

Modification des pressions à chaud sur Propulsions et 4 RM Typées propulsion	
OBJECTIF	ACTION
REDUIRE LE SURVIRAGE	Abaisser la pression à chaud sur le train arrière
AUGMENTER LE SURVIRAGE	Augmenter la pression à chaud sur le train arrière
REDUIRE LE SOUSVIRAGE	Abaisser la pression à chaud sur le train avant
AUGMENTER LE SOUSVIRAGE	Augmenter la pression à chaud sur le train avant

Bien évidemment les modifications apportées ne peuvent être que des réglages ponctuels avec des valeurs très faibles n'excédant pas 0.1 à 0.3 Bars. Le comportement de votre véhicule est le fruit d'un réglage parfait de tous les éléments constituant sa "partie cycle". Seul des réglages de géométrie, de poids aux roues et des éléments constitutifs de la suspension (amortisseurs, ressorts, barre de torsions, et antiroulis) peut vous permettre d'améliorer vos performances de manière significative.

Ces réglages doivent s'accompagner de séances d'essais sur route fermée ou circuit afin de permettre des relevés de pressions et de température dans des conditions extérieures constantes de températures et d'état du revêtement.

← LES TRAINS - Choisir ses Gommres →





Guide d'utilisation générale des pneus TOYO Proxes R888

Ce tableau a été fait pour vous guider dans vos choix de gomme en indiquant quel pneu utiliser en fonction des épreuves disputées, de votre auto. Bien sûr, il faudra aussi tenir compte des caractéristiques spécifiques des épreuves et de votre pilotage. Ainsi certaines courses de côte au revêtement très lisse peuvent être considéré comme du circuit.



Préconisation des Commes par discipline en fonction des conditions de roulage

Gomme	Caractéristiques	CIRCUIT				SLALOM, COURSE DE COTE, RALLYE				Gomme la plus dure ↑ ↓ Gomme la plus tendre
		tractions		propulsions - 4 roues motrices		tractions		propulsions - 4 roues motrices		
		hautes T°	basses T° & piste mouillée	hautes T°	basses T° & piste mouillée	hautes T°	basses T° & piste mouillée	hautes T°	basses T° & piste mouillée	
GG	Gomme avec la meilleure résistance à la chaleur	A	C	A	C	C	N	C	C	↑ ↓
GGG	Résistance à la chaleur moins importante que la gomme GG	C	A	N	A	A	A	A	A	
SG		N	A-B	N	A-B	C	B	C	B	

hautes T° = T° de la piste 20°C jusqu'à plus de 30°C
basses T° = T° au dessous de 20°C

A recommandé C toléré
B adapté N déconseillé

