



For most purposes, racing tires will benefit from an appropriate 'scrubbing in' procedure. This provides the best combination of performance and longevity under race conditions.

There are several difficulties that arise when using racing tires if they are not scrubbed in prior to use. The most common is "Cold Graining", where the layer of the tread compound in contact with the track, fails in shear with the layer below. The result is a very visible low frequency, high amplitude rippling effect. This is more common with new tires particularly when used in wet, damp or greasy conditions.

Nankang Motorsport recommends that a standard scrubbing in procedure be used whenever possible (conditions and regulations allowing). This consists of subjecting the tires through one gentle heat cycle, gradually loading them up while avoiding drifting the car. Set cold air pressure at an adequate psi to handle the weight of the car. On track, gradually increase speed subsequently for a minimum three to four laps, with the first lap at 50%-60% of normal usage, gradually increasing but not exceeding 85% capacity with a cool down lap at the end of the session. This will result in a much-improved tire life and on track performance for future sessions.

If possible, scrub in at least one new set of tires during free practice and set them aside for the race. This way you will know that they have been properly balanced and have no slow punctures etc. Getting this done in advance is important as qualifying session conditions may become wet or be red flagged, which could force the use of new tires in a race.

It should be noted that there will always be a slight performance peak with new tires, but it will only be possible to take advantage of it if the car is balanced on its tires. A properly scrubbed in set of tires will always perform more consistently over its lifetime than a set that has been heavily used from the beginning, even if it hasn't grained.

Hot pressure

- <800kg: 1.6-1.9 bar / 23-28 psi
- 800-1000kg: 1.7-2.1 bar / 24-29 psi
- 1000-1400kg: 1.9-2.4 bar / 27-35 psi
- >1400kg: 2.3-2.6 bar / 32-38 psi

***Adjust setting according to the actual weather and track condition.**

Camber degree: 2-3.7 degree * CR-S has stiff sidewall so less camber degrees than what was used before with other tire brand is suggested.

Due to the non-directional design, swapping the tires' positions are recommended to extend the wear of the tires.

Nankang Motorsport
Parkstraat 83, 2514 JG Den Haag
The Netherlands
Email: info@nankang.eu T:+31703538119





Dans la plupart des cas, les pneus de course bénéficieront d'un processus d'échauffement (scrubbing in). Cette procédure offre la meilleure combinaison de performance et de longévité dans des conditions de course.

Plusieurs problèmes peuvent survenir lors de l'utilisation de pneus de course s'ils ne sont pas chauffés avant utilisation. Le problème le plus courant est ce que l'on appelle le "Cold Graining", où la couche de composé de la bande de roulement en contact avec la piste se rompt en cisaillement et se détache de la couche inférieure. Il en résulte un effet d'ondulation très perceptible à basse fréquence et à haute amplitude. Ce phénomène est courant avec les pneus neufs, en particulier lorsqu'ils sont utilisés dans des conditions humides, mouillées ou huileuses.

Nankang Motorsport recommande de chauffer les pneus en utilisant la procédure standard dans la mesure du possible (si les conditions et la réglementation le permettent). Celle-ci consiste à soumettre les pneus à un cycle de chaleur modérée, en augmentant progressivement tout en évitant de faire dériver (drifting) la voiture. Réglez la pression à froid à un psi adéquat pour supporter le poids de la voiture. Sur la piste, augmentez progressivement la vitesse pendant au moins trois ou quatre tours, le premier tour à 50 %-60 % de l'utilisation normale, puis augmentez progressivement la vitesse sans dépasser 85 % de la capacité, avec un tour de refroidissement à la fin de la session. Cela permettra de prolonger la durée de vie des pneus et d'améliorer considérablement les performances lors des prochaines séances sur le circuit.

Si possible, chauffez au moins un nouveau jeu de pneus pendant les essais libres et mettez-le de côté pour la course. Vous saurez ainsi qu'ils ont été correctement équilibrés et qu'ils ne présentent pas de crevaisons lentes, etc. Il est important de le faire à l'avance, car les conditions de la séance de qualification peuvent devenir humides ou faire l'objet d'un drapeau rouge, ce qui pourrait forcer l'utilisation de nouveaux pneus pendant une course.

Notez qu'il y aura toujours un léger pic de performance avec des pneus neufs, mais il ne sera possible d'en tirer parti que si la voiture est correctement équilibrée sur ses pneus. Un jeu de pneus convenablement chauffé offrira toujours des performances plus constantes tout au long de sa durée de vie qu'un jeu de pneus qui a été utilisé durement depuis l'état neuf, même s'il n'a pas subi de "Cold Graining".

Pression à chaud

- <800kg : 1.6-1.9 bar / 23-28 psi
- 800-1000kg : 1.7-2.1 bar / 24-29 psi
- 1000-1400kg : 1.9-2.4 bar / 27-35 psi
- >1400kg : 2.3-2.6 bar / 32-38 psi

* Ajustez le réglage en fonction de la météo actuelle et de l'état de la piste.

Degré de cambrure : 2-3.7 degrés * CR-S flancs rigides, il est donc conseillé de diminuer le degré de cambrure par rapport à ce qui était utilisé précédemment avec d'autres marques de pneus.

En raison de la conception non directionnelle, il est recommandé d'échanger les positions des pneus pour ralentir l'usure des pneus.

Nankang Motorsport
Parkstraat 83, 2514 JG Den Haag
The Netherlands
Email: info@nankang.eu T:+31703538119

