

## **Manual cu recomandari si indrumari pentru pilotii si tehnicienii din karting**

**Acest scurt si practic manual este conceput pentru a recomanda , indruma , usura si a organiza munca de setare a materialului de concurs de catre mecanici si piloti in timpul testelor dar si al competitivilor , in conditiile pistelor din Romania si numai, pentru karturile brandurilor CRG sau Maranello si a motoarelor Maxter , Parilla , Maranello si TM .**

**Se vor utiliza pentru inceput setarile Std. din Manualul set-up CRG pentru sasiu care se poate descarca de pe site si este in engleza si italiana dar este foarte inteligibil**

- **Ca pozitie a sasiului fata de sol se va adopta pozitia inaltimii medii pe axa din spate si a sasiului sus maxim pentru axa fata . Dupa ce au fost setate si verificate , pozitia scunului , a inaltimii sasiului fata de pista , ecartamentul fata si spate , presiunea in pneuri (pt Dunlop vezi la sect. downloads presiuni) , convergenta , apoi la motoare se fixeaza carburatia std. se iese la primele teste .  
Pentru rapoarte recomandam pentru Mini 12x86 sau 87 , KF3 12x78sau79 , KF2 12x79sau80 , KZ 17x25 sau 17x24 – valabile doar pentru pista de la Bucurasti si pneuri Dunlop .**
- **Dupa primele 2-3 ture de incalzire motor si alte 8-10 ture la maxim , pilotul trebuie sa dea informatii mecanicilor de sasiu si preparatorului de motor si anume :**

### **1. Daca fata are grip prea mare si spatele pierde gripul , la intrarea in corner – este comportament supravirator**

- > **se micsoreaza ecartamentul fata cu latimea unui distantier la fiecare fuzeta sau**
- > **se micsoreaza presiunea in pnerile spate cu 0,1-0,2bar sau**
- **se micsoreaza cu 1-2 unitati , unghiul de fuga – CASTER la fuzetele fata si apoi se regleaza din nou directia in asa fel incat convergenta sa fie “ZERO” cu kartul si pilotul , jos pe pardoseala - ready to race .**
- sau**
- **incercati cu o compozitie de axa spate mai dura (HARD) - a se consulta CRG - Axle Chart**
- sau**
- **ridicati sasiul in spate aproape de maxim (prin coboararea axei spate) .**

### **2. Partea din fata a kartului are tendinta de a impinge in afara (pushing out) deci un comportament subvirator**

- **se maresta ecartul fata cu un distantier la fiecare fuzeta sau**
- **se maresta cu 1-2 unitati unghiul CASTER**

**sau**

- se face unghiul de cadere mai negativ cu inca 1mm

**sau**

- se maresta presiunea la pneurile spate cu 0,1-0,2bar

**sau**

- se maresta convergenta cu cate +1mm la fiecare fuzeta (rotile mai deschise in fata)

### **3. Kartul este scapat pe exteriorul pistei la iesirea din corner**

- micorati ecartamentul spate cu 10 si 10mm la fiecare butuc spate

**sau**

- instalati butuci mai lungi pe axa spate

**sau**

- incercati cu o axa mai tare (hard)

**sau**

- mariti presiunea in pneurile spate cu 0,1-0,2bar

**sau**

- in cazul in care aveti greutate suplimentare pe scaun trebuie fixate intr-o pozitie mai sus si cat mai vertical pentru un mai bun transfer de greutate

**sau**

- se ridica sasiul la maxim – deci se coboara axa cat se poate de jos

### **4. Kartul nu ruleaza “curat” pe aliniamente si deviaza rapid in Cornere**

- verificati convergenta – este posibil sa fie prea mare

**sau**

- ecartamentul fata este prea mic – se maresta cu unul sau doi distantieri

### **5. Kartul incepe sa sara (hoping) cu spatele in cornere**

- se monteaza butuci spate mai scurti

**sau**

- se maresta ecartamentul spate la 1395mm

**sau**

- se instaleaza o axa mai moale (soft)

**sau**

- se micsoareaza unghiul CASTER pe fata cu una ,doua sau 3 unitati – se verifica convergenta fata , de cate ori se intervine la fuzetele fata

**sau**

- se scot tirantii scaunului

**sau**

- se maresta presiunea pneurilor din spate

**sau**

- se coboara sasiul in spate spre (sau) la maxim – deci se ridica axa spate

**ATENTIE – SE EFECTUEAZA TOTDEUNA NUMAI O SINGURA OPERATIUNE  
pentru a putea vedea influenta acesteia asupra comportamentului kartului**

**Trebuie mentionat ca punctual 5 de mai sus se refera doar la situatia in care pista incepe sa se gumeze si sa creasca gripul pe cornere – situatie care nu prea apare pe pistele din Romania decat la cursele cu multi concurenti – peste 50 – la toate clasele si numai in timpul verii cu temperaturi ridicate cand se depune multa guma pe pista**

**Pentru carburatie se va vedea la sectiunea Technical cum se procedeaza cu carburatoarele pentru clasele KF care trebuie verificate la presiuni inainte de a fi montate pe motor , operatiune care se poate face numai de un specialist . In acest sens CRG Romania la toate etapele CNKD poate efectua , gratuit , verificarea si eventual setarea carburatoarelor KF .**

**Desemenea pentru carburatoarele cu plutitoare putem recomanda diverse kituri de jiglere in functie de conditiile meteo dar si de starea motoarelor .**

**CRG ROMANIA  
Matei Mihaescu**