



CARG

MANUALE D'USO **USER MANUAL**



1. Introduzione alla società	PAG. 3
2. Passato, presente e futuro	PAG. 4
3. Benvenuto in CRG	PAG. 5
4. Come arriva il tuo kart CRG	PAG. 6
5. Il tuo CRG fuori dalla scatola	PAG. 7
6. Misure sedili	PAG. 8
7. Montaggio della carrozzeria	PAG. 9 -14
7.1 Montaggio delle carene laterali	PAG. 9
7.2 Montaggio del paraurti anteriore	PAG. 10
7.3 Montaggio dello spoiler anteriore	PAG. 11
7.4 Montaggio del frontalino	PAG. 12
7.5 Montaggio della carena posteriore	PAG. 13
8. Set-up generale	PAG. 14
9. Sistemazione della parte anteriore	PAG. 15
10. Durezza dell'assale	PAG. 16
11. Spurgare il sistema frenante CRG	PAG. 17
12. Cambiare le pastiglie freni	PAG. 18
13. Serbatoio carburante ESCR	PAG. 19
14. Istruzioni per la sicurezza	PAG. 20 - 23



1. Introduction to the company	PAG. 3
2. Past, present and future	PAG. 4
3. Welcome to CRG	PAG. 5
4. How your CRG arrives	PAG. 6
5. Getting your CRG out of the box	PAG. 7
6. Seat measurements	PAG. 8
7. Mounting the bodywork	PAG. 9 -14
7.1 Mounting the side fairing	PAG. 9
7.2 Mounting the front bumpers	PAG. 10
7.3 Mounting the front spoiler	PAG. 11
7.4 Mounting the front fairing	PAG. 12
7.5 Mounting the rear bumper	PAG. 13
8. General set-up	PAG. 14
9. Front and adjustments	PAG. 15
10. Rear axle hardness	PAG. 16
11. Bleeding the CRG brake system	PAG. 17
12. Changing the brake pads	PAG. 18
13. Fuel tank ESCR	PAG. 19
14. Safety instructions	PAG. 20 - 23

1. Introduzione alla società

C.R.G. riassume in tre lettere la storia del karting internazionale degli ultimi 30 anni. L'azienda nasce a Lonato d/G BS, nel 1986 per volere di Giancarlo Tinini, Carlo e Roberto Vanaria. I tre, con le iniziali dei loro nomi, danno vita a una sigla che sarà destinata a segnare in maniera indelebile il grande libro della storia del karting.

Negli anni Settanta i tre futuri soci animano l'azienda fondata da Calogero Vanaria, uno dei padri di questo sport: la Kali-Kart. Ai tempi il karting è uno sport in forte espansione e continua evoluzione e vive esattamente quel momento di trasformazione che lo porterà a passare da divertimento per pochi appassionati a sport vero e proprio.

È in questo contesto che nasce la C.R.G. L'azienda cresce in maniera verticale su tutti i fronti: quello produttivo, delle corse, del rental e anche quello commerciale.

L'evoluzione è incessante e nel 2003 Giancarlo Tinini, uomo al comando dell'azienda e socio unico, riorganizza l'attività sbocciata nel corso degli anni.

Il business della società cresce di continuo e richiede una nuova sede. Così nel 2009 nasce la nuova e avveniristica sede a pochi passi da quella storica. La struttura è un vero e proprio polo industriale capace di portare avanti la progettazione, la realizzazione e lo sviluppo dei telai C.R.G. sia Racing che Rental.



1. Introduction to the company

C.R.G. sums up in three letters the history of international karting from the last 30 years. The company was founded in Lonato d/G (BS) in 1986 founded by Giancarlo Tinini, Carlo and Roberto Vanaria. The three, with the initials of their names, gave life to an acronym to be destined to indelibly mark the great book of the history of karting.

In the seventies, the three future members vivify the company founded by Calogero Vanaria, one of the fathers of the sport: Kali-Kart. At the time karting was a sport that was expanding rapidly and in continuous evolution, and it lives exactly that moment of transformation that led him to switch from fun for a few enthusiasts to a real sport.

It is in this context that C.R.G. arises.

The company grew in a vertical manner on all fronts: the productive one, the racing one, the rental and also the commercial ones. The evolution is constant, and in 2003 Giancarlo Tinini, the man in charge of the company and the sole shareholder, reorganizes the business blossomed over the years.

The company's business grows continuously and requires a new headquarter. So in 2009 the new, futuristic location within walking distance to the historical one. The structure is a real industrial hub able to carry on the planning, realization and development of C.R.G. chassis both Racing and Rental.

2. Passato, presente e futuro

C.R.G. negli anni è stata e continua ad essere una vera e propria fabbrica di campioni: ne è la riprova l'alto numero di piloti che grazie alle loro caratteristiche peculiari sono approdati alla Formula 1. Con C.R.G. hanno corso Michaël Schumacher, Alessandro Zanardi, Ralf Schumacher, Giancarlo Fisichella, Nick Heidfeld, Jan Magnussen, Jos Verstappen, Giorgio Pantano, Tonio Liuzzi, Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Kimi Raikkonen, Robert Kubica, Sébastien Buemi, Nico Hulkenberg, Pastor Maldonado, Giedo Van der Garde e tanti altri campioni dell'automobilismo.

L'ultimo nome nella lista è il giovane e molto veloce pilota olandese Max Verstappen che a soli 17 anni ha raggiunto la Formula 1.

L'impegno C.R.G. per il miglioramento tecnico e qualitativo dei propri prodotti continua costante nel tempo, con la conferma che puntualmente arriva dai piloti che ogni anno portano l'azienda ai vertici dei campionati di tutto il mondo.

La passione è sempre la stessa... l'evoluzione continua!



2. Past, present and future

C.R.G. has been and still is a real champions breeding ground: this is witnessed by the high number of drivers that, thanks to their special skills went all the way up to Formula 1. Some names that have been racing with CRG colors are: Michaël Schumacher, Alex Zanardi, Ralf Schumacher, Giancarlo Fisichella, Nick Heidfeld, Jan Magnussen, Jos Verstappen, Giorgio Pantano, Tonio Liuzzi, Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Kimi Raikkonen, Robert Kubica, Sébastien Buemi, Nico Hulkenberg, Pastor Maldonado, Giedo Van der Garde and many more

motor-racing champions. The latest name on the list is the young, very fast Dutch driver Max Verstappen who has now reached the ranks of Formula 1 at the age of 17. CRG's commitment towards technical and quality product improvement is constant over time as confirmed by the drivers that year after year bring the company on top of the championships all around the world.

The passion is always the same... evolution keeps up!

3. Benvenuto in CRG

CRG ti dà il benvenuto nella sua famiglia. La nostra politica è di trattare tutti i nostri clienti come membri della nostra famiglia e provvedere alla buona qualità dei nostri prodotti in modo che rispondano ai bisogni di ogni pilota.

In questo manuale troverai alcuni indizi e trucchi su come costruire il tuo nuovo CRG e come mantenerlo ad uno standard elevato. Sono presenti anche alcune istruzioni per la configurazione base.

3. Welcome to CRG

CRG would like to welcome you to our Family. Our policy is to treat all of our customers like family and to supply a good quality product that meets the demands of any driver. Inside this manual you will find some hints and tips about building your new CRG and how to maintain it to a high standard. Also enclosed are some basic set up instructions.



INFO TECNICHE / TECHNICAL INFO: infotecniche@kartcrg.com

INFO GENERALI / GENERAL INFO: crg@kartcrg.com

4. Come arriva il tuo CRG

4. How your CRG arrives

- Scatola accessori

- Accessories box

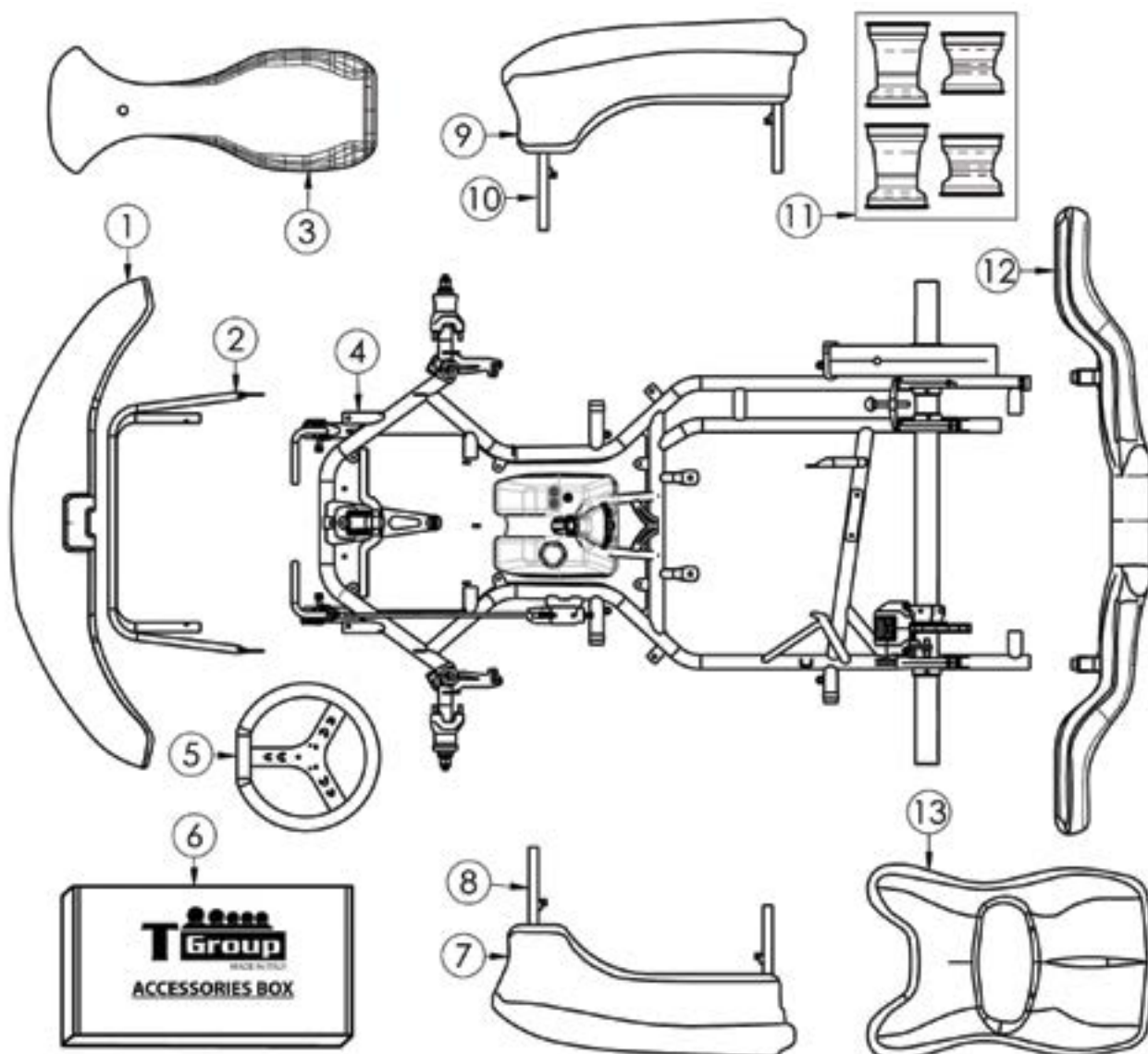


5. Il tuo CRG fuori dalla scatola

5. Getting your CRG out of the box

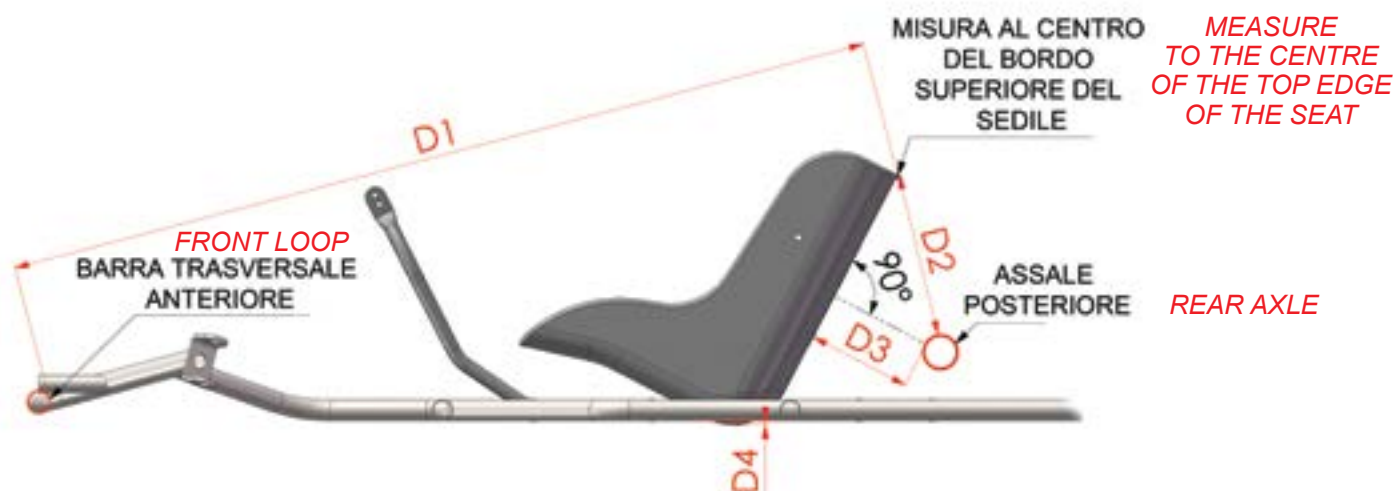
01. Spoiler anteriore
02. Paraurti anteriore
03. Frontalino
04. Scocca CRG
05. Volante
06. Scatola accessori
07. Carenatura laterale sinistra
08. Paraurti laterale sinistro
09. Carenatura laterale destra
10. Paraurti laterale destro
11. Cerchi CRG
12. Carena posteriore
13. Sedile CRG

01. Front spoiler
02. Front bumper
03. Front fairing
04. CRG frame
05. Steering wheel
06. Accessories box
07. Left fairing
08. Left side bumpers
09. Right fairing
10. Right side bumpers
11. CRG wheels
12. Rear bumper
13. CRG seat



6. Misure sedili CRG

6. Seat measurements CRG



MISURE/ MEASUREMENT	MINI	JUNIOR	SENIOR	SHIFTER	DD2
D1	1075	1240	1265	1285	1285
D2	205	195	195	195	195
D3	160	150	140	120	125
D4	0	0	3	0	5

(Tutte le misure in mm/ All measurements in mm)

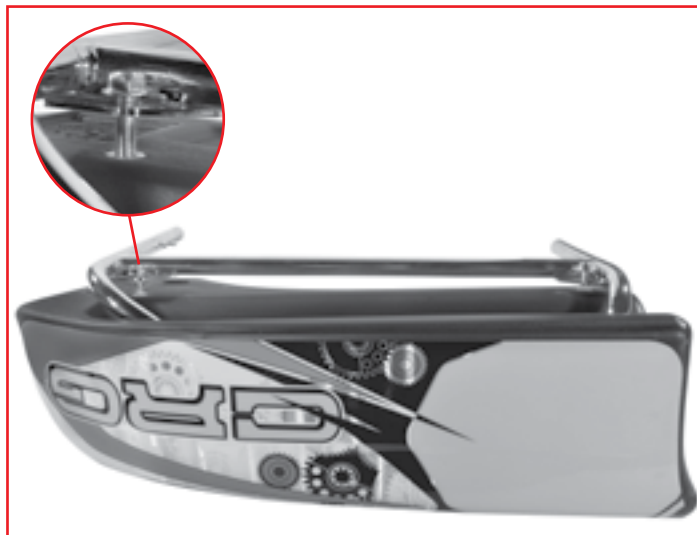
7. Montaggio della carrozzeria

7. Mounting the bodywork

7.1 Montaggio delle carene laterali

7.1 Mounting the side fairing

1. Mettere la carenatura laterale sul paraurti laterale metallico.



1. Place the plastic side pod on the metal side bumper bar.

2. Fissarlo con le viti fornite.



2. Fix it in place with the supplied screws.

3. Inserire il paraurti laterale nei supporti del telaio e unirli con la molla fissante che viene fornita.



3. Insert the side bumper bar in the supports on the chassis and attach with the supplied fixing spring.

7. Montaggio della carrozzeria

7. Mounting the bodywork

7.2 Montaggio del paraurti anteriore

7.2 Mounting the front bumpers

1. Inserire le due viti M6 con le loro rondelle.



1. Insert the two M6 bolts with their washers.

2. Stringere le viti in modo che non possano svitarsi.



2. Tighten the bolt so it doesn't turn.

3. Collegare il paraurti anteriore superiore usando le viti svasate M6 e rondelle sui due punti.



3. Attach the top front bumper using the M6 countersunk bolts and washers on the two points.

4. Usando le due viti M6 collegare le due metà di plastica del morsetto.

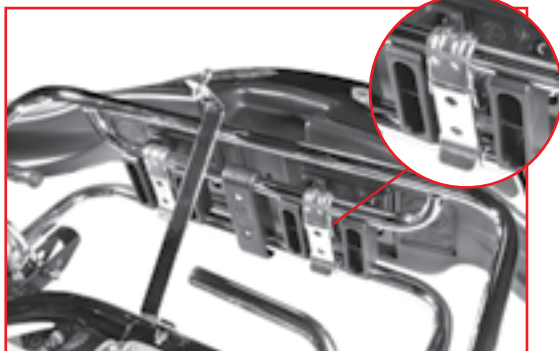
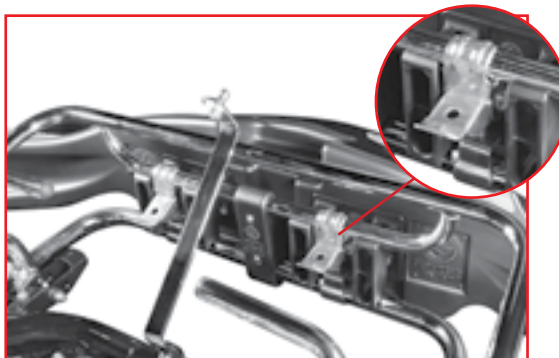


4. Using the two M6 bolts attach the two plastic halves of the clamp together.

7. Montaggio della carrozzeria

7. Mounting the bodywork

1. Collegare la prima piastra fissaggio alla plastica usando le quattro viti M6.
2. Collegare la seconda piastra fissaggio allo spoiler di plastica usando le quattro viti M6 rimanenti.
3. Assicurarsi che la piastra fissaggio sia fissata in posizione intermedia.
4. Posizionare lo spoiler completo tra i due paraurti di metallo con i morsetti del paraurti aperti.
5. Chiudere i morsetti del paraurti e assicurarsi che lo spoiler completo non si muova.



7.3 Montaggio dello spoiler anteriore

7.3 Mounting the front spoiler

1. Attach the first fixing plate to the plastic spoiler using the four M6 bolts.
2. Attach the second fixing plate to the plastic spoiler using the remaining four M6 bolts.
3. Make sure the fixing plate is fixed in the middle position.
4. Place the complete spoiler between the two metal bumpers with the bumper clamps open.
5. Close the bumper clamps and make sure the complete spoiler doesn't move.

7. Montaggio della carrozzeria

7. Mounting the bodywork

7.4 Montaggio del frontalino

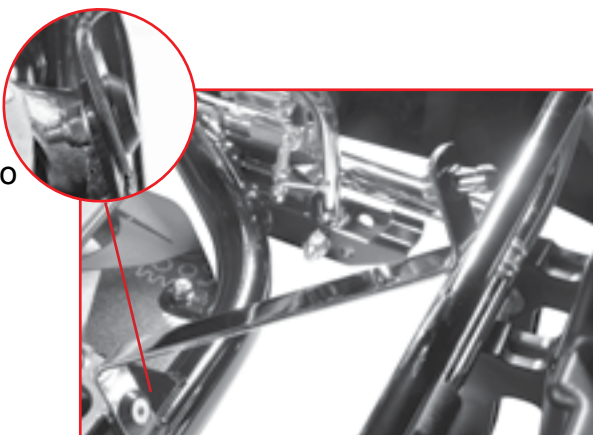
7.4 Mounting the front fairing

1. Spingere i tre gommini nei buchi del frontalino anteriore.



1. Push the three rubbers in the holes of the front fairing.

2. Collegare le piastre di supporto del frontalino anteriore al kart usando le viti fornite.



2. Attach the front fairing support brackets to the kart using the supplied bolts.

3. Unire i tre perni di supporto del frontalino anteriore alle piastre.



3. Attach the three front fairing pivot supports to the brackets.

4. Montare il frontalino anteriore sulle piastre e inserire i perni di supporto del frontalino nei gommini e mettere le clip "R" di fissaggio.



4. Lay the front fairing on the brackets and insert the fairing pivot supports in the rubbers and then put the fixing 'R' clips.

7. Montaggio della carrozzeria

7. Mounting the bodywork

1. Unire le piastre di fissaggio ai supporti verticali usando le viti M8 fornite, rispettando le direzioni destra e sinistra come vengono mostrate nella figura.



1. Attach the fixing plates on the vertical supports using the M8 bolts supplied respecting the left and right direction shown in the picture.

2. Usando il kit montaggio paraurti posteriore fornito per il tuo specifico kart, montare tutti i supporti sul telaio.



2. Using the rear bumper rubber kit supplied for your specific kart mount the complete supports on the chassis.

3. Unire il paraurti posteriore di plastica ai supporti sul telaio usando le viti svasate M8 e le rondelle fornite.



3. Attach the plastic rear bumper to the supports on the chassis using the M8 countersunk bolts and washers supplied.

4. Il paraurti posteriore quando viene montato deve essere come l'esempio nella figura.



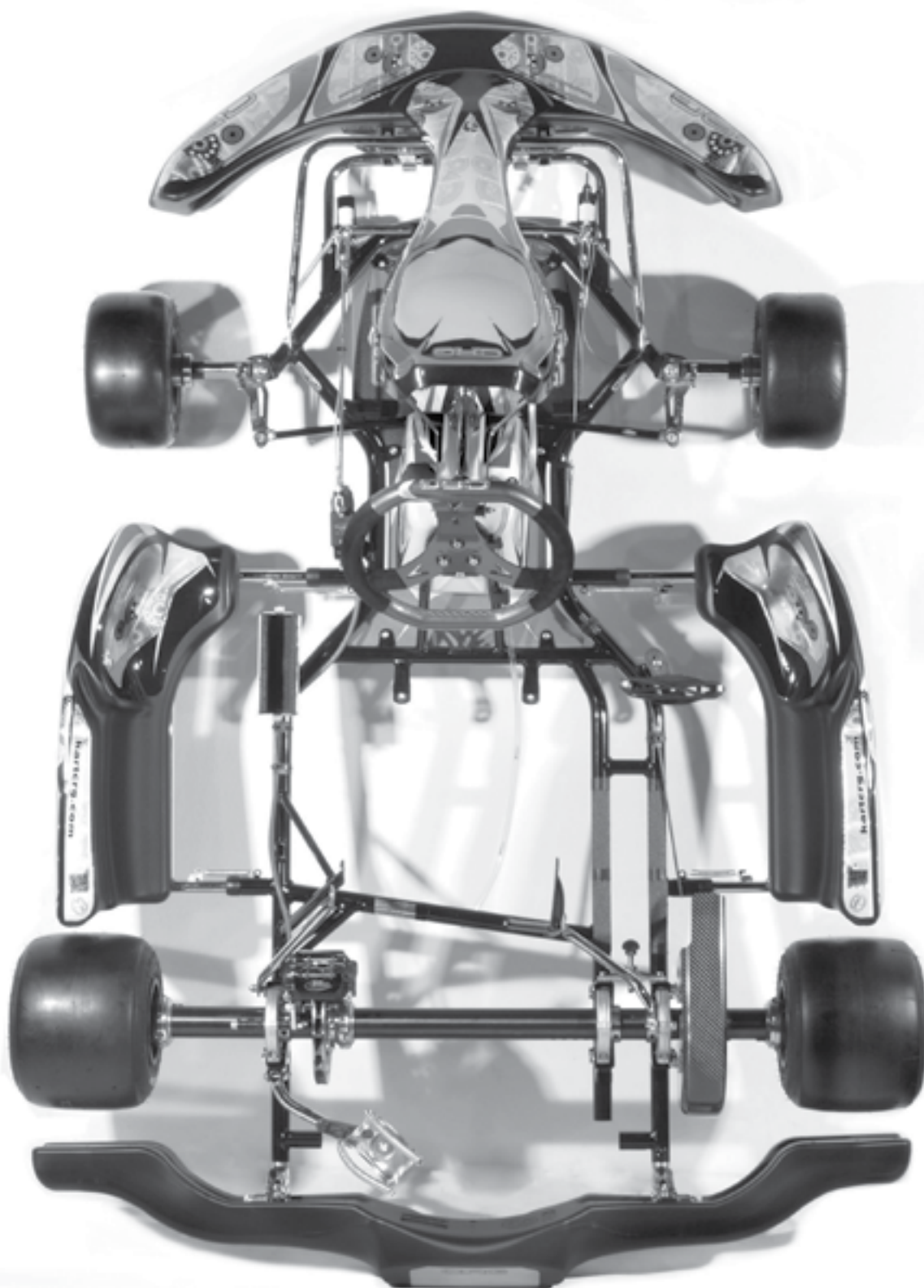
4. The rear bumper when mounted should look like the example displayed in the picture.

8. Set-up generale

8. General set-up

LARGHEZZA ANTERIORE / FRONT WIDTH

senza marce / direct drive 1210mm - con marce / with gear 1245mm

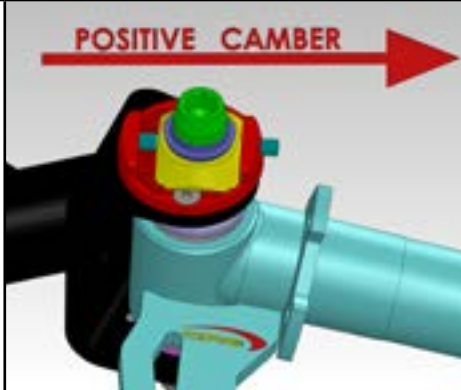
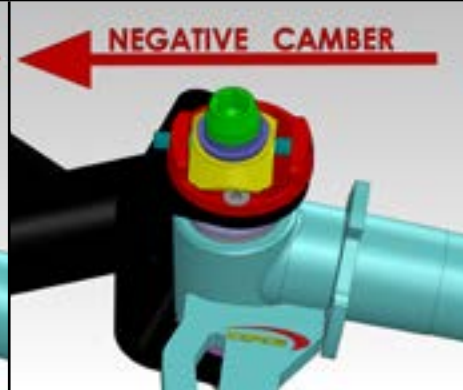
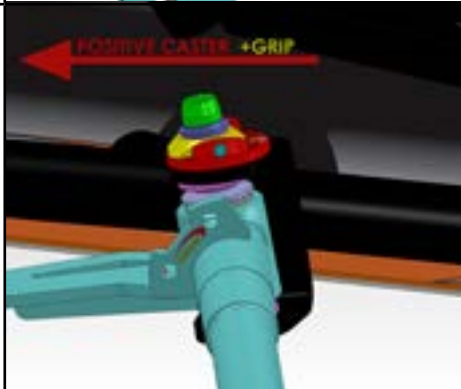
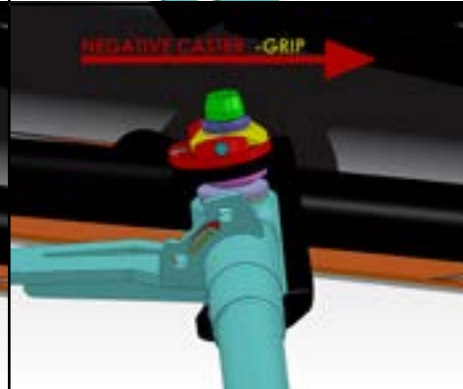
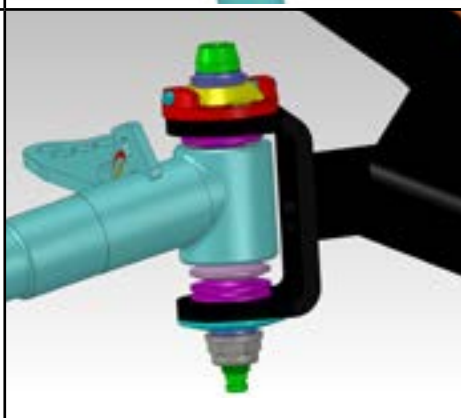
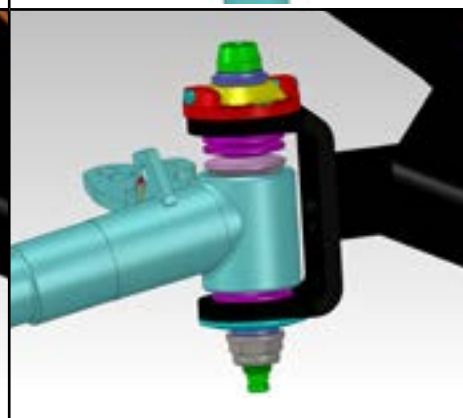


LARGHEZZA POSTERIORE / REAR WIDTH

1395mm

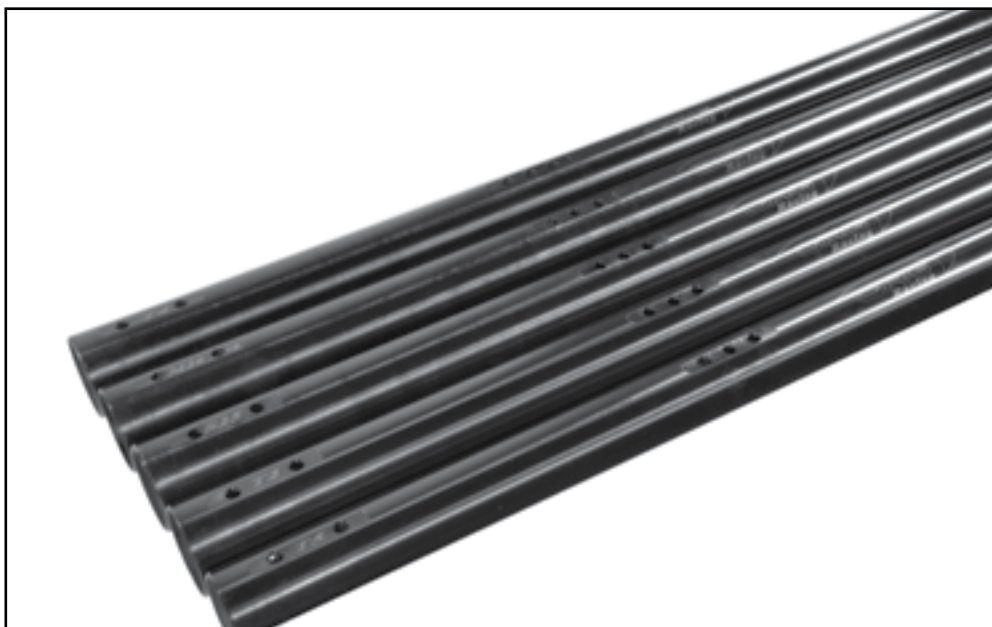
9. Sistemazione della parte anteriore

9. Front and adjustments

<p>2mm di curvature negative per ogni lato. <i>2mm negative camber per side.</i></p> <p>4mm di curvature negative in totale sia a destra che a sinistra all'asciutto. <i>4mm of negative camber total left and right in dry conditions.</i></p> <p>0mm di curvature da bagnato. <i>0mm camber in wet conditions.</i></p>	<p>POSITIVE CAMBER →</p> 	<p>← NEGATIVE CAMBER</p> 
<p>1 linea di caster positivo per lato all'asciutto. <i>1 line of positive caster per side in dry conditions.</i></p> <p>4 linee di caster positivo per lato da bagnato. <i>4 lines of positive caster per side in wet conditions.</i></p>	<p>← POSITIVE CASTER +GRIP</p> 	<p>NEGATIVE CASTER -GRIP →</p> 
<p>Usare il kart nella posizione inferiore e il fusello in posizione superiore all'asciutto. <i>Use the kart in the low position and the stub axle in the high position in dry conditions.</i></p> <p>Usare il kart in posizione superiore e il fusello in posizione inferiore da bagnato. <i>Use the kart in the high position and the stub axle in the low position in wet conditions.</i></p>		

10. Durezza dell'assale

10. Rear axle hardness



Ø 40 ASSALE POSTERIORE / REAR AXLE

TIPO/TYPE	DUREZZA/HARDNESS	SPESSORE/THICKNESS
MT	100-110	3mm
S	120-130	3mm
M	150-160	3mm
H	180-190	3mm
K	200-210	3mm



Ø 50 ASSALE POSTERIORE / REAR AXLE

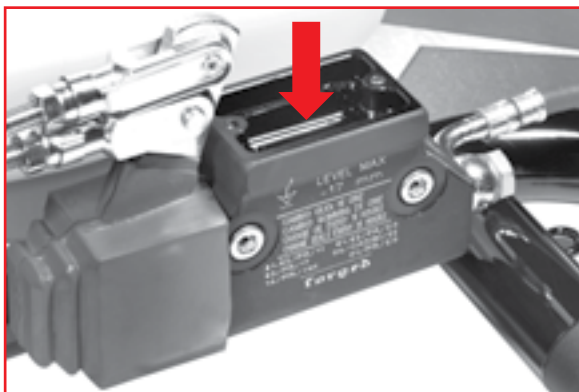
TIPO/TYPE	DUREZZA/HARDNESS	SPESSORE/THICKNESS
S20	60-70	2mm
S25	90	2,5mm
T3	90-100	2mm
T6	110	2mm
T1	120	2,5mm
T4	130	2,5mm
T7	140	2mm
M20 (STD)	160-170	2mm
M25	160-170	2,5mm
T2	200	2mm
T5	230-250	2mm



11. Spurgare il sistema frenante

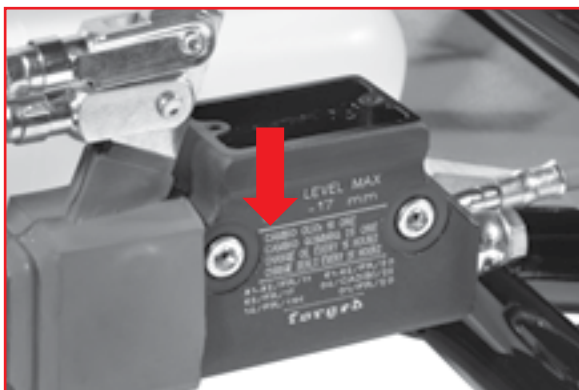
11. Bleeding the brake system

1. Riempire la pompa freno con il liquido dei freni come indicato dalla freccia rossa.



1. Fill the master cylinder with the brake fluid as indicated by the red arrow.

2. Il liquido dei freni nella pompa freno deve sempre essere al livello corretto indicato dalla freccia rossa.



2. The brake fluid in the master cylinder should always be at the correct level indicated by the red arrow.

3. Per spurgare il freno: il pedale deve sempre essere premuto gentilmente cosicché l'olio passi attraverso il sistema. Quando il pedale è abbassato, aprire la valvola di spurgo sulla pinza freno, come mostrato nella figura, l'aria uscirà dal tubo collegato alla valvola di spurgo. Quando il pedale raggiunge la fine del suo percorso, la valvola di spurgo dev'essere chiusa e il pedale deve ritornare nella sua posizione normale. Controllare sempre il livello del liquido dei freni. Ripetere questa procedura finché la corsa del pedale è più corta.



3. To bleed the brake: The pedal should be pushed down gently so the oil can pass through the system. When the pedal is down you should open the bleed valve on the caliper as shown in the picture and the air will come out of the tube attached to the bleed valve.

When the pedal reaches the end of its course the bleed valve should be closed and the pedal return to the normal position.

Always check the level of the brake fluid.

Then repeat this procedure until the pedal becomes very hard and its path is as short as possible.

ATTENZIONE

- C.R.G. raccomanda il liquido freni Xeramic DOT 4 per il sistema.
- Il liquido dei freni dev'essere cambiato ogni 15 ore.
- Le guarnizioni devono essere cambiate ogni 25 ore.
- Ci dev'essere sempre un gioco dai 3 ai 5 mm sul pedale.
- Controllare l'usura della spina pompa freno (SBN.00202). Se il diametro è minore di 5 mm, sostituire la spina.

WARNING

- C.R.G. recommends Xeramic DOT 4 brake fluid for this system.
- The brake fluid should be changed every 15 hours.
- The seals should be changed every 25 hours.
- There should always be 3 to 5mm of play on the pedal.
- Please control the usury of the master cylinder pin (SBN.00202). If the diameter of your pin is minor than 5 mm, please replace it.

12. Cambiare le pastiglie dei freni

12. Changing the brake pads

1. Rimuovere la clip di sicurezza dal centro della pinza.



1. Remove the safety clip from the center of the caliper.

2. Usando una chiave a brugola 4mm e una chiave inglese 8mm allentare le viti di fissaggio.



2. Using a 4mm allen key and a 8mm spanner loosen the fixing bolts.

3. Togliere le viti di fissaggio.



3. Take out the fixing bolts.

4. Estrarre le pastiglie del freno e cambiarle con le nuove. Riposizionare e serrare le viti di fissaggio. Fissare poi la clip di sicurezza.



4. Pull out the brake pads and exchange with the new ones and then put the fixing bolts and safety clip back on the caliper.

ATTENZIONE

- CRG raccomanda di non usurare le pastiglie del freno oltre i limiti di usura. Ci dev'essere sempre un minimo di 5-7mm di composto frenante sulle pastiglie.
- Le viti di fissaggio devono essere completamente strette lasciando una minima tolleranza di avvitamento.
- È importante che il giusto tipo di pastiglie per i freni sia usato per il tipo corretto di disco dei freni.
- Solo le pastiglie freno originali devono essere usate con il sistema frenante CRG.

WARNING

- CRG recommends that the brake pad wear doesn't exceed the minimum 5-7mm of ferodo.
- The fixing bolts should be fully tightened leaving a slight tolerance to turn the bolt.
- It is important to use the correct type of brake pad with the correct type of brake disc.
- Only original brake pads should be used with the CRG brake systems.

13. Serbatoio carburante ESCR

13. Fuel tank ESCR



1. Nella continua ricerca di miglioramento della sicurezza dei kart rental e racing, C.R.G. utilizza, per i suoi serbatoi carburante, un nuovo materiale siglato ESCR (Enviromental Stress Cracking Resistance), conforme, tra l'altro, alle severe normative americane automotive. I nuovi serbatoi sono stati testati a lungo dal reparto corse C.R.G. ed utilizzati nelle condizioni più gravose mostrando altissima resistenza alle vibrazioni ed agli impatti, anche in condizioni di temperature ambientali molto basse.

1. In the continuous research for safety improvements in rental and racing karts, C.R.G. uses, for its fuel tanks, a new material signed ESCR (Environmental Stress Cracking Resistance), complies, among other things, to the strict American automotive regulations. The new tanks have been tested for a long time by the C.R.G. racing department and have been used in the most demanding conditions, showing high resistance to vibrations and impacts, even in very low temperature conditions.

14. Istruzioni per la sicurezza

Questa guida è stata scritta da C.R.G. per fornire al cliente le procedure di sicurezza e manutenzione del Kart.

Leggere le istruzioni, le note e gli avvisi sulla sicurezza in questo manuale.

Non attenersi alle regole di sicurezza può portare a serie conseguenze.

Un kart può essere pericoloso se non mantenuto correttamente o usato impropriamente.

Istruzioni generali

- Usare il kart solo su piste specifiche per il karting con un'omologazione o licenza rilasciata dall'entità governativa.
- Assicurarsi che sulla pista non ci siano residui o tracce di benzina o olio. Evitare di toccare il motore, le parti rotanti o le parti calde.
- Fare attenzione a non calpestare il cavo acceleratore, i tubi del carburante e le tubazioni freno quando si entra o si esce dal kart.
- Evitare il contatto con le carene quando si entra o si esce dal kart.
- Assicurarsi quando si fa benzina di evitare la fuoriuscita di carburante. Una fuoriuscita di carburante può provocare incidenti o perfino incendi.
- Controllare che il cavo acceleratore non sia troppo stretto: perché questo potrebbe far accelerare il kart quando il pilota è assente.
- Fare attenzione quando si sta in piedi vicino al kart mentre il kart viene rodato sul carrello.
- Pulendo il kart evitare di usare spray oleosi vicino al disco del freno o alle pinze.
- Sostituire i cerchi danneggiati; un cerchio danneggiato può portare alla perdita di pressione nella gomma e può portare serie conseguenze.
- Non andare in pista con un kart avente parti rotte o mancanti.
- Non andare in pista con gomme danneggiate o usurate: l'esplosione della gomma può portare a conseguenze molto serie.
- Le gomme fredde hanno una trazione ridotta e aumentano la possibilità di perdere il controllo del kart sulla pista.

Kart

- Il kart deve sempre rispettare i parametri originali imposti dalla C.R.G.
- Usare solo pezzi di ricambio originali C.R.G.
- Mantenere il kart ad un alto standard.
- Usare una gomma con la giusta presa sulla superficie della pista (se è necessario, contattare la C.R.G.).

Non usare il kart con pezzi di ricambio originali può portare a serie conseguenze.

14. Safety instructions

This guide is compiled by C.R.G. to provide the user with the procedures for the safety and maintenance of their Kart.

***Carefully read the instructions, notes and safety notices in this manual.
A failure to comply with safety regulations may result in serious consequences.
A Kart can be dangerous if not properly maintained or used improperly.***

General Instructions

- Use the Kart only on tracks specified for Karting with an homologation or licence given by the respected governing bodies.
- Make sure that on the track there aren't visible residues and traces of petrol or oil. Avoid touching the engine, rotating and hot parts.
- Be careful not to step on the throttle cable, fuel the lines or the brake pipes when getting in or out of the kart.
- Avoid contact with the side fairings getting in or out of the kart.
- When re-fueling take care to prevent the spillage of fuel because it can cause accidents or even fire hazards.
- Check that the throttle cable is not too tight: as this could accelerate the kart without the presence of the driver.
- Pay attention when standing near the kart while the kart is being warmed up on the kart stand. While cleaning avoid using oily sprays near the brake disc and calipers.
- Replace damaged rims; a damaged rim may lead to loss of pressure in the tire and may have serious consequences.
- Never allow a kart to go on track with broken or missing parts.
- Never go on track with worn or damaged tires: the bursting of the rubber can lead to very serious consequences.
- Cold tires have reduced traction and increase the possibility of losing control of the kart on track.

Kart

- The karts should respect the original C.R.G. parameters.
- Use only original spare parts from C.R.G.
- Maintain the kart adequately and to a high standard.
- Use a tire with adequate grip to the track surface (if needed, contact C.R.G.).

Not using the original spare parts of the kart can result in serious consequences.

Piloti

- Chiedere informazioni riguardo alle questioni di sicurezza che sono proibite e/o qualunque restrizione imposta dai proprietari o dall'organizzazione della pista.
- Assicurarsi di capire le restrizioni riguardo alla taglia e/o all'età se al di sotto del minimo richiesto dalle leggi del singolo paese.
- Sapere il significato dei segnali delle bandiere e seguire le istruzioni dello staff della pista.
- Non devono fuoriuscire dal casco né capelli né vestiario perché potrebbero raggiungere le parti rotanti del kart ed essere fatali.
- Alcuni problemi di salute, in particolare problemi al cuore, al collo o alla schiena e disturbi nervosi possono essere pericolosi mentre si guida.
- Essere sotto l'influenza di droghe o alcol è severamente vietato.
- Non è consigliabile guidare con temperature molto basse perché rallenta i sensi e le reazioni del pilota.

Osservare sempre le norme di sicurezza: il comportamento pericoloso del pilota mette egli stesso e gli altri in grande pericolo.

Abbigliamento

- Indossare un casco, in base alla taglia della testa del pilota, approvata da normative nazionali o internazionali, con la chiusura di sicurezza sotto il mento.
- Non usare mollette o cinghie per legare i capelli sotto il casco.
- Indossare scarpe chiuse con lacci corti.
- Usare una tuta da corsa e guanti che si attengano alle normative nazionali/internazionali.
- Indossare protezioni per le costole della taglia corretta (consigliato).
- Usare una protezione per il collo.

È responsabilità dei piloti di assicurarsi che stiano indossando i giusti accessori e vestiti mentre stanno guidando sulla pista.

Riassunto dei controlli generali prima di andare in pista

- Il freno è un elemento essenziale di sicurezza.
- Non accendere il kart se il sistema frenante è difettoso o se si hanno dubbi. Un sistema frenante difettoso o che ha tubi freno danneggiati può portare a serie conseguenze.
- Controllare l'usura delle pastiglie freno.
- Controllare che non ci siano perdite d'olio nel sistema frenante.
- Controllare l'integrità dei componenti di sterzo: assicurarsi che tutte le giunzioni a sfera e i cuscinetti non abbiano un eccessivo gioco.
- Controllare che entrambi i pedali funzionino correttamente.
- Controllare che le ruote siano montate e fissate correttamente al kart.
- Controllare che la catena abbia una tensione corretta e che sia lubrificata.
- Assicurarsi che gli spoiler e la carena siano fissati al kart.
- Controllare che il rivestimento della gomma sia di un giusto standard.
- Gonfiare le gomme secondo l'adeguata pressione consigliata dal costruttore di gomme.
- Il volante deve essere montato sul piantone sterzo con due viti.
- **C.R.G. non risponde per nessun reclamo sulla garanzia se le parti del kart non sono parti originali C.R.G.**

Drivers

- Inquire about safety issues that are prohibited and/or any restrictions imposed by the owners or by the organization of the track.
- Make sure that you understand any restrictions about size and/or age if they are below the minimum requirements established by the regulation of each country.
- Know the meaning of the flag signals and follow the instructions of the track's staff.
- Long hair or clothing articles shouldn't come out of the helmet and reach the rotating parts of the kart because it could be fatal.
- Having health problems, heart problems, problems related to the neck or back and nervous disorders can be dangerous while driving.
- Being under the influence of drugs or alcohol is strictly prohibited .
- It isn't recommended to drive in very cold weather as it slows down the senses and reactions of the driver.

Always observe the safety regulations: the dangerous behaviour of a driver puts himself and others at high risk.

Clothing

- Wear a helmet, the correct size for the pilot's head, approved according to national or international regulations, with safety closure under the chin.
- Don't use clips or straps to tie hair under the helmet.
- Wear appropriate closed shoes with short laces.
- Use a race suit and gloves that complies with the national or international regulations.
- Wear a rib protectors that is the correct size (recommended).
- Use neck protection.

It is the drivers responsibility to wear the correct accessories and garments of clothing while driving on track.

Summary of general checks before going on track

- The brake is an essential element of security.
- Do not start the kart if the brake system is defective or if you have any doubts. A braking system that is defective or damaged brake hoses can result in serious consequences.
- Check the wear of the brake pads.
- Check that there are no oil leaks in the brake system.
- Check the integrity of steering components: making sure that all ball joints and bearings don't have excessive play.
- Check that both pedals are functioning correctly.
- Check that the wheels are properly fixed and mounted onto the kart.
- Check that the chain has the correct tension and is lubricated adequately .
- Ensure that spoilers and fairings are properly fixed onto the kart.
- Check tire wear is of a adequate standard.
- It is advised to inflate the tires according to the tire pressure recommended by the tire manufacturer.
- The steering wheel should be mounted on the steering column with two bolts.
- **C.R.G. does not respond to any guarantee claims if the parts fitted are not original parts of C.R.G.**



C.R.G. S.r.l. Via Mantova 4/F - 25017 Lonato del Garda (BS)
Tel. +39 030 9912604 - Fax +39 030 9130714
www.kartcrg.com