



CONVERGENCE AND CAMBERING

Convergence is the parallelism of the front tyres which, in a standard structure, must be open by 2 mm (measured from the opposite disks as in illustrations C and D). Adjustments are made on the steering wheel brackets in order to reach a front measurement D 2 mm higher than the posterior measurement. For optimal convergence it is also necessary to measure the junction E, whose measurement must be perfectly equal from right to left and vice versa. If not, the kart will turn more to the right than to the left. Cambering, on the other hand, refers to the angle of the tread to the surface. Measurement is always made with the aid of the disks F and G. The lower adjustment must be 5 mm more than the upper adjustment. Cambering is adjusted using the graduated bushings. Increasing

them positively results in better rear grip while, adjusting towards the negative increases the front grip.

CONVERGENZA E CAMPANATURA

La convergenza è il parallelismo tra le ruote anteriori che, in un assetto standard, deve essere aperta di 2 mm (misurazione fatta con appositi dischi come nelle immagini C e D). Per regolare questo parametro si agisce sui braccetti dello sterzo fino ad avere la rilevazione anteriore D di 2 mm maggiore rispetto a quella posteriore. Per avere una convergenza ottimale è necessario misurare anche l'incrocio E, la cui misurazione deve essere perfettamente uguale tra destra e sinistra e viceversa. In caso contrario, il kart girerà di più a destra piuttosto che a sinistra. La campanatura, invece, riguarda l'angolazione con cui appoggia il bat-



tistrada al terreno. La misurazione si effettua sempre con l'ausilio dei dischi F e G. La regolazione di pendenza è di 5 mm positiva, ovvero, la misurazione inferiore deve essere di 5 mm maggiore rispetto a quella superiore. Sulla campanatura si interviene attraverso le boccole graduate e, aumentandola in positivo, si ottiene maggior tenuta del retrotreno, viceversa si migliora il grip davanti andando in negativo.