

Motor og dekktest Crosskart - 29.09.2025

Sted: Høljes

Testsjåfører:

Olliver Sollie

Patrick Ruud

Thomas Ek Murstad

Patrick Hallberg

Crosskarter:

F&S Extreme FIA speck med MT07

F&S Exsteme Norsk speck med GSX R 600

F&S Exreme Norsk speck med GSXR 750

Speedcar Wonder

Speedcar Wonder

Vurderingskriterier for dekktest:

Dekk-økonomi totalt

Rundetider

Akselerasjon

Slitasje

Subjektiv opplevelse fra sjåfør

Plan for dagen:

Oppmøte kl 10:00 En liten samling for å gjennomgå planene

KL 10:30 Starte test av MT07 mot GSXR600. Disse skal kjøre med Maxxis. Her får vi også baseline for dekktesten mot Maxxis.

KL11:00 Starte Baseline test av dekk eksisterende Goldspeed

Her kjører vi litt parallelt med motortest og dekk test for å få nok runder til grunnlag for sammenligninger.

KL12:00 Lunsj

KL 12:45 Test av MRF og Goldspeed Gray

KL 1330 Fot i bakken for sjekk at alle parameter er tatt høyde for

KL 14:00 Test fortsetter

KL 15:00 Oppsummering av dagen

All tidtaking og analyse foregår med GPS Pucker av typen Qstart1000BT

Utgangspunktet for testen var veldig bra med 14 grader lufttemperatur og 14 grader temp i asfalten. Dette ble kontrollsjekket 2 ganger og den endret seg ikke mens testen pågikk. Vi var heldige med litt sol fra morgenen som varmet opp luft og asfalt for så å få overskyet stabilt vær hele dagen.

Tilbakemeldinger fra førere:

Det ble kjørt test på 4 runder for hvert pass. Dekkene startet helt nye, for så å kjøre minimum 16 runder (4 pass). Alle dekk med unntak av Goldspeed Gray gikk 16 runder før man målte slitasjen. Dekktrykk ble satt av dekkrepresentant før hver kjøring. Det ble også målt når det var ferdig kjørt. For å få så like forhold som mulig ble det kjørt 1 pass med Goldspeed, 1 pass MRF osv., til man hadde kjørt riktig mengde hjul. På Maxxis vs Goldspeed gray brukte man Maxxis som hjulet under motortest og man brukte denne erfaringen for å sammenligne mot Goldspeed gray. Det ble også testet Maxxis vs Goldspeed Gray med Senior xtreme.

Man ønsket å få tilbakemelding på, bremsefølelse, sving følelse, trygghet og generell opplevelse av dekket.

Navn	Goldspeed Yellow (GSY)	MRF	Goldspeed Gray (GSG)
Patrick Hallberg	1. pass nye dekk. De er tydelig glattere første 2 rundene. Bra bremsefølelse stabile ved innbremsing. Svingfeste er veldig bra nesten for mye grep bak. Tryggheten er god.	1. pass nye dekk. Litt glatte første rundene. Bremsefølelse litt dårligere enn GSY. Sving feste tapte seg ettersom dekkene ble varme. Feste på grus var bra. Jevnt feste skli litt, men virket trygt. Vibrasjon i dekkene	
Thomas E. Murstad	1. Pass nye dekk. Noe glattere første runden, så er festet veldig trygt (husk det er også kjent dekk for meg) Kan brukes veldig hardt uten frykt for å plutselig miste feste.	1. pass nye dekk. Bremsefølelsen er OK. I sving er det bra på turn inn, men understyrer ut av svingen, Bak virker det glatt med det er jevnt grep. Bra grep på grus. Det er ubalanse/ vibrasjon i dekkene.	

Navn	Goldspeed Yellow	MRF	Goldspeed Gray
Patrick Hallberg	2. pass. Godt feste ved brems og sving. Dekkene sitter godt og må kjøres hardt. Veldig trygt grep og kan provoseres mye uten at man mister grepet.	2.pass Bremserepet er ujevnt må være mer forsiktig med innbremsing for å hindre låsing. Sidegrepet er dårligere en GSY. Gode på grus. Grepet er trygt og stabilt. Her skiftet man felger bak for å utelukke feil på felg. Det var fortsatt vibrasjon.	
Thomas E. Murstad	2. pass. Samme følelse som første pass uten den første runden med glatte dekk.	2.pass samme følelse som 1 pass, de er noe glattere bak. Gode i inngangen av svingen, men understyrer ut av svingen. Bremsfølelse er bra. Det er vibrasjon i dekkene.	
Patric Ruud	3. pass. Bra bremsefølelse og trygt feste på sving. Må kjøres hardt. God trygghet til å pushe hardt.	3. pass. Bremsfølelsen er dårligere enn GSY. Grei på sving. Godt grep på grus – litt ujevn på asfalt.	
Patrick Ruud	4.pass Samme som pass 3	4. Synes sidegrepet ble dårligere på siste runden. Synes at bremsegrepet også endrer seg til dårligere på når dekket blir varmt.	
Olliver Solli			1 pass. Følelsen er veldig likt som med Maxxis. Samme start egenskaper. Følelsen ute på banen er veldig lik.
Olliver Sollie			2.pass ble kjørt med 750 pga bil utfordringer. Samme

			tilbakemelding fra 1 pass.
--	--	--	----------------------------

Fører	Dekk/Pass nr	Beste tid
Patrick Hallberg	Goldspeed pass 1	45,337
Patrick Hallberg	Goldspeed pass 2	44,950
Patrick Hallberg	MRF pass 1	46,664
Patrick Hallberg	MRF Pass 2	46,254
Patrick Ruud	Goldspeed pass 3	44,952
Patrick Ruud	Goldspeed pass 4	44,597
Patrick Ruud	MRF pass 3	45,625
Patrick Ruud	MRF pass 4	46,243
Thomas E Murstad	MRF pass 1-1	47,026
Thomas E Murstad	MRF pass 2-1	46,596
Thomas E Murstad	Goldspeed pass 1-1	46,365
Thomas E Murstad	Goldpeed pass 2-1	45,395
Olliver Sollie	Maxxis	46,675
Olliver Sollie	Goldpeed Gray	47,411

Slitasjemåling

For å sjekke kvaliteten på dekkene målte vi mønsterdybden ved start og etter at dekkene hadde kjørt 12 runder.

Dekk	Start mønster mm	Målt mønster etter 12 runder
Goldspeed	Foran 9,6mm, Bak 9,6mm	Foran 8,8mm, Bak 8,0mm
MRF	Forn 9,4mm, Bak 9,4 mm	Foran 7,5mm, Bak 5,5mm

Tydelig forskjell på slitasje spesielt på bakdekkene.

Motortest

Motortesten har som mål å finne ut om forholdet mellom Suzuki GSXR600 vs Yamaha MT07. Forutsetningene for testen er som følger:

Crosskartene er identiske.

Kart1 #121 F&S chassis med GSXR 600 Styreenhet som er låst iht reglement på 9300 rpm med original Map.

Kart2 #429 F&S chassis med MT07 motor satt opp med restriktor som FIA karten.

Cross Car Junior (XC Jr.) – Restrictor

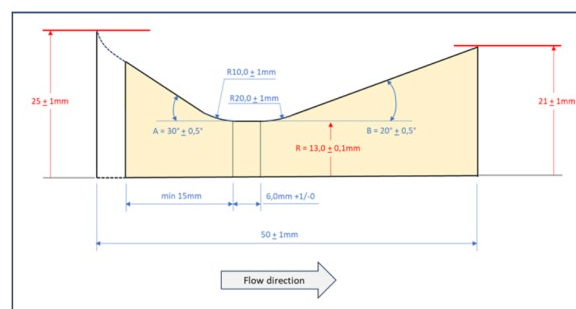
All engines must be fitted with two restrictors fixed to the throttle unit entrance.

All the air necessary for feeding the engine must pass through these restrictors, which must respect Drawing 279B-16.

- The maximum internal diameter of the restrictors must be 26.2 mm.
- This diameter must be maintained for a minimum length of 6 mm.
- This diameter must be complied with, regardless of temperature conditions.
- The maximum length between the inlet of the restrictor and the throttle body is as defined in Drawing 279B-17.
- The external diameter of the restrictors is free.

The mounting of the restrictors onto the throttle unit must only be carried out with superclamps.
The heads of the screws of the superclamps must be pierced so that they may be sealed.

All restrictors must be made from a single material.



Dessin / Drawing 279B-16

Karten hadde samme setup og kjørte med samme dekk (startet med nye). De ble kjørt på identisk føreforhold. Det ble målt dekktrykk og logget for hver kjøring. Det ble kjørt test både på lang bane (RX) og på kort bane (FR/BX)

Det ble også foretatt starttest der man benyttet startsystemet og filmet starten frem til ca. 100 meter.

Begge crosskartene er nye for utøver slik at det ble kjørt noen test runder for at han skulle bli kjent med begge kartene før man tok tider.

Testsjåfør Olliver Sollie testet hver kart.

Testsjåfør Julie Kerim bidro på starttesten.

Motortest

Kart 429, motor MT07

	Snabbaste varv	Snitt på 4 varv	Max hastighet
Långa banan			
Test 1	50.193	50.650	117.46
Test 2	49.903	50.127	118.61
Test 3	49.860	50.449	115.71
Genomsnitt	49.985	50.409	117.26
Diff mot 600	-0.109	-0.063	+8.01
Korta banan			
Test 1	45.546	45.662	102.92
Test 2	45.549	46.103	103.02
Test 3	45.429		
Genomsnitt	45.508	45.882	102.97
Diff mot 600	+0.133	+0.137	-1.97

Kart 121, Motor 600

	Snabbaste varv	Snitt på 4 varv	Max hastighet
Långa banan			
Test 1	50.694	51.037	108.42
Test 2	49.501	49.957	111.37
Test 3	50.087	50.422	107.96
Genomsnitt	50.094	50.472	109.25
Diff mot MT07	+0.109	+0.063	-8.01
Korta banan			
Test 1	45.637	46.093	105.14
Test 2	45.114	45.397	104.74
Genomsnitt	45.375	45.745	104.94
Diff mot MT07	-0.133	-0.137	+1.97

Tilbakemelding fra fører:

Bane	Motor	Tilbakemelding
Lang bane	GSXR600	Motoren er kjent fordi det er den man har erfaring fra, men må gire mere midt i sving og som kjent blir det et kort turtallsregister. Generelt mere giring og viktigere å treffe riktig på gir ut og inn av sving.
Lang Bane	MT07	Må starte på fult slik som GSXR600, litt lengre turtallsregister som gjør det lettere å kjøre svingene. Ut av svingene har man bedre kontroll og kan virke som bedre drag.
Kort bane	GSXR600	Generelt mere giring og viktigere å treffe riktig på gir ut og inn av sving
Kort bane	MT07	Her var det enklere å kjøre MT07, spesielt ut av svingene føles det bedre ut.
Start test	MY07 VS GSXR600	Her ble begge bilene stilt opp og man byttet på å kjøre startspor 3 og 4. Følelsen av at dette var helt likt.

Som vi ser av tallene er det så likt som det er mulig. Denne testen viser at å innføre Yamaha MT07 med restriktor som man bruker i FIA vil være så lik eksisterende Suzuki GSXR 600 med original programvare og sperre på 9300o/min, som mulig.

Utarbeidet av NBF og SBF