



# KÖR SOM ETT PROFFS

HUR KÖR MAN 911 RIKTIGT SNABBT? HUR SNABB ÄR 911 GT3? HUR BLIR MAN ÄNNU SNABBARE BAKOM RATTEN? VI ÅKER TILL NORGES SVAR PÅ NÜRBURGRING – RUDSKOGEN – DÄR NYA PORSCHE CARRERA CUP-BILEN OCH PORSCHE SUPERCUPFÖRAREN PHILIP MORIN GER OSS ALLA SVAR.

TEXT ALRIK SÖDERLIND /// FOTO PETER GUNNARS

**N**är Carrera Cup-säsongen drar igång den 4 maj på Ring Knutstorp är det lite som en teaterpremiär. Det är förberedelserna som avgör hur bra det blir, från castingen av de medverkande, regin, ekonomin, scenerna att spela på och biljettförsäljningen. Men i racingvärlden gäller det att attrahera stjärnorna och deras team så att de blir själva showen.

En ny bilmodell kan fungera som lockbete och inför 2018 års säsong har vi en ny stjärna: generation två av 991 GT3 Cup.

För att bredda serien har Porsche bjudit in sex norska förare och för att krydda tillställningen är Dennis Olsen som tog hem silvermedaljen i Mobil 1 Supercup här samt svenska framtidsloftet Philip Morin, som hamnade på tolvte plats i sin debutsäsong.

Stjärnor säljer.

Ett regn drar förbi och i depån turas några boxersexor om att skära sönder friden i den norska lantidyllen. Ett stort gäng Porscheanställda håller sig sysselsatta med bilarna och i ett tält har man dukat upp en påkostad catering. Allt är serverat och Philip Morin har just dragit på sig arbetskläderna och kört några varv i Cupbilen.

Men det är egentligen inte den som jag är mest intresserad av och när han hoppar in i den gula gateregistrerade GT3:an hänger jag på. Med sina 500 hästar

och en prislapp på dryga 1,5 miljoner kronor är GT3 både starkare och har högre toppfart än Cupbilen, som i runda slängar är 750 000 kronor dyrare.

Vad får racerförarna för pengarna förutom en bantning av 250 kilo och möjligheten att visa hur skickliga de verkligen är – inga låsningsfria bromsar, elektroniska hjälpmedel eller medstyrning bak. Cupbilen är alltså inte lika tekniskt avancerad ...

Ut ur depån, full attack mot första vänsterkurvan som följs av en lång höger. Det tar några sekunder för sinnena att förstå vad som händer men när man väl kalibrerat in sig är det rena njutningen.

Vilka är de största skillnaderna mellan bilarna? (Philip är så där lugn som riktigt skickliga förare är och berättar mer än gärna.)

”Jämfört med Carrera 4S är GT3 mycket mer racingbil, skillnaden är stor. Men GT3 och Cup – de är mer lika än jag hade väntat mig. Visst är tävlingsbilen mer aggressivt inställd med mer camber. Fästet från slicksen är bättre. Men motorerna känns väldigt lika och växellådan – den är nästan lika bra som i Cupbilen, det är fantastiskt!”

Är det någon skillnad på styrkänsla?

”Känslan är väldigt lika, det kan hända att man känner framändan lite mer mekaniskt i tävlingsbilen.”

Vi rusar nerför den långa utförsbacken och den är en ren njutning. Philip trycker till rejält på bromsarna men håller också kvar bromskraften längre än jag hade trott. Hur kör man de här bilarna, vilken körstil behövs?

”Jämfört med en formelbil har en 911 mycket mindre downforce, den väger mer och har fler hästar än de flesta formelbilsklasser. Stabil under inbromsning, man kan





insvängning låser man lätt upp. Vi ska inte heller glömma vikten bak. Bilen är ganska understyrd i grunden.”

Men hur lägger du upp en inbromsning?  
 ”Jag bromsar väldigt hårt i början av kurvan, 98–99 procent av max. Går du med 100 procent på en gång riskerar man att låsa upp. Sedan håller man väldigt hårt på bromsen ända tills du börjar svänga in, och så fort du börjar svänga in måste du släppa upp på bromsarna så att du får däckens att rulla. Låser du upp använder du däckens till att bromsa och inte till att svänga. Du ligger kanske på 20 procent bromsverkan och sedan släpper du upp successivt. Ju mer du svänger in desto mer släpper du upp bromsarna.

I tävlingsbilen är det helt upp till min känsla medan gatbilen hjälper till med ABS. Eftersom det är en Porsche med mycket vikt på bakändan vill du ha kvar broms väldigt länge, kanske till och med efter apex. Men det brukar vara runt apex, i en snabbare böj kan det vara lite efter.”

Bilen kränger och släpper både bak och fram, men bara lite ... Men jag trodde att man inte skulle bromsa en 911 hårt under insvängning för att inte tappa den ...  
 ”Man vill ”trailbreaka”, hålla spåret och bromsa samtidigt. Du hjälper styrningen genom att hålla vik-

## ” Vilken bil är skojigast att köra? ”Just här och i dag svarar jag gatbilen, jag är så förtjust i ljudet i GT3:an, det ger rysningar!

▼ Förarmiljön i Cupbilen är spartansk och alldeles underbar. Vem skulle inte vilja ha den i sin gatbil?

ten på framänden för att undvika understyrning. Man vill få bilen att rotera ganska fort, svänga in. Men runt apex vill du ge full gas så tidigt det bara går för att utnyttja den otroliga effekten vilket är en av Porschs starkare egenskaper.”

Och ut på en raka till, växlar skjut i en efter en. Hur skiljer sig aerodynamiken mellan bilarna?

”Normalt brukar det finnas mycket mer fäste i en tävlingsbil, speciellt i högre hastigheter sitter bilen fast i asfalten. Men här känns skillnaden inte så mycket, det är förvånansvärt mycket downforce i GT3:an.”

Hur skiljer bromsbalansen mellan bilarna?

”På Cupbilen kan man justera den och under ett snabbt kvalvarv jobbar man med det. Man vill ha mer broms fram under hårda inbromsningar och mer bak i snabbare kurvor. Jag bromsar kanske tio meter tidigare med gatbilen, så det är verkligen inte mycket. Skillnaden mellan bilarna är inte så stor, den ena har system den andra har bättre däck. Det som verkligen imponerar och förvånar mig med gatbilen är att man kan motorbromsa så mycket.

Med motorbroms blir bilen väl oroligare?

”Ja, men det är också ett trix för att ändra viktfordelningen, när du motorbromsar kommer vikten på framänden, kör du en högre växel dansar den inte lika mycket i en höghastighetskurva, kör du en lägre växel dansar bilen mer men styrningen blir känsligare. I ingången av en kurva dröjer du kanske kvar på fyran för att inte få en orolig bil, exempelvis.”

Vi öser på och tanken föds snabbt. Vad skulle hända om vi lade på slicks på gatbilen, kalibrerade om elektroniken för slicks och bytte bromsar?

”Då tror jag inte att det skulle vara stor skillnad. Nu är det kanske två sekunder runt Rudskogen. En del beror på att den nya Cupbilen är styv medan gatbilen är lite mjukare och kränger över och på korta banor i Skandinavien är det en fördel, det blir mer vikt på ytterhjul, mer grepp. På banor med lågt fäste har vi



▲ Gatbil och gatbil? Skåpöarna ger riktigt bra stöd och är bekväma, men fyrpunktsbälte är inte så smidigt i vardagen. Men de vanliga trepunktsbältena finns ju också.

► Cupbilen har större vinge med fler justeringsmöjligheter.

har haft svårigheter med den nya bilen, då gäller det att få den att kränga mer. Där har gatbilen en fördel.”

Det är väldigt imponerande att en gatbil nästan hänger med en tävlingsbil ... Vad är den stora skillnaden mellan att köra på gatläck och slicks? Kör du på samma vis i de båda bilarna?

”Med slicks har man fäste längre in i kurvan men när det väl släpper så släpper det brutalt, med gatläck hasar det mer och gränsen är mjukare. Så det är klart att det är annorlunda ... Men jag kör lika aggressivt och det är samma körstil som fungerar bäst. Kanske skulle racingen bli mer spännande med R-däck då blir idealspår inte lika viktigt?”

Vad skulle hända om man hade elektroniska hjälpsystem i racebilarna?

”Det hade nog blivit lite säkrare men det hade inte varit riktig racing, jag tycker att det är föraren som ska köra bilen. Jag älskar att ligga på gränsen och känna när det släpper och veta att det inte är så många som klarar av det här.”

När vi rullar runt på ett avsvärningsvarv är det dags för den uppenbara sista frågan. Vilken bil är skojigast att köra?

”Just här i dag tycker jag att gatbilen är roligare, eftersom jag är så van att köra racebilen. Jag är så förtjust i ljudet i GT3 – i Cupbilen har man lurar och radio, mer gnisslande. I gatbilen hör man motorljudet, det ger rysningar!”

Vi kliver ur, tar en kopp kaffe och fortsätter snacka. Det är inte varje dag man har en racerförare till hands. Hur mycket av körningen är intuition och hur mycket är planerat i förhand?

”Racing handlar mycket om förberedelser, jag vet

### PHILIP MORINS KARRIÄR

Född 1996, har tävlat i motorsport sedan nio års ålder.

#### KARTING 2006–2014:

- 1:a SM (Junior)
- 3:a EM (Junior)
- 1:a BNL Karting Series (Senior)
- 3:a EM (Senior)
- 5:a VM (Senior)

#### RACING 2016–2017

- 2:a totalt Carrera Cup Scandinavia som debutant, flera vinster och pole positions.
- 8:a av 68 förare i Carrera Cup Le Mans Race.
- 4:a Porsche Carrera Cup Germany/DTM final Hockenheim.
- STCC (enstaka inhopp) – 3:a i debutracet på Solvalla.
- Chopard Fastest Lap Award Winner.
- 12:a Porsche Mobil1 Supercup (7:a bästa placering).

Uttagen två gånger till Porsche Motorsport Junior Programme-Shootout. Säsongen 2018 är ännu inte spikad.







på förhand vilken växel jag ska ha på olika ställen men sedan experimenterar jag lite såklart. På en lägre växel har man mer acceleration, mer styrning men kanske mindre hastighet genom kurvan eftersom det är svårare att kontrollera bilen och det är mer motorbroms. Kör jag på ett sätt och min teamkompis på ett annat sätt kan vi lära av varandra. Dataloggningen visar när man går på gas, när man styr, när jag bromsar, vilket varvtal, vilken växel, däcktryck, däcktemperatur, G-sensor – under hela racet från start till mål.”

Snacka om att vara exponerad. Hur känns det att vara extremt övervakad?

”Det är klart det hade varit enkelt att som förare kunna komma in och ha en bortförklaring, men så ser man att teamkompisen kunde bromsa tio meter senare. Fast i själva verket är det positivt, att man kan samarbeta och föra teamet framåt. Och Porscheracing idag är på så hög nivå att man inte ska kunna komma med bortförklaringar, teamet säger åt en vad man ska göra och så går man ut och gör jobbet.”

Finns det en risk att man tittar för mycket på alla parametrar och inte förstår vad som är viktigast?

”Absolut, ibland måste man släppa lös och inte bara fokusera på att köra enligt plan och göra ’rätt’ hela tiden, det är lätt hänt att man börjar övertänka och agerar för långsamt. Jag fokuserar på hur jag kör och låter ingenjörerna hålla koll på bilen. Man har bearbetat informationen och den finns i bakhuvudet, så ibland är det viktigt att sluta tänka och bara köra.”

Hur mycket av farten sitter i självförtroende?

”Mycket, har man med sig ett bra race från en tidigare helg går allt mycket lättare. Men med åren blir man bättre på att framkalla den där känslan. Jag försöker komma ihåg hur jag tänkte när det har gått bra, komma till den känslan i huvudet. Fokus under ett harmoniskt tillstånd. Blir man frustrerad lägger man inte längre märke till detaljerna och överkör. Det kan räcka med att se en bild eller en film från när det gått bra för att komma tillbaka till den känslan.”

Hur mycket påverkar ekonomi, sponsorer, en krock eller något sådant självförtroendet?

”I början var det mycket så, men nu vet man att det gäller att styra bort från det som inte är bra. Man vet att det enda som man kan påverka är här och nu.”

Lätt att säga, jag kan själv bli förbannad på en onö-



▲ Porsche 911 är världens vanligaste racerbil.

▼ Aerodynamiken är inte till för att bilen ska se snabb ut, utan för att göra den det!



dig P-bot en halv dag. Hur länge sitter känslan kvar om man har gjort bort sig?

”Just i racingen sitter den känslan kvar för evigt. Då talar jag inte bara om när man brände av eller kraschade utan det kan till och med vara när man gjorde en omkörning men inte släppte upp bromsen tillräckligt tidigt och läste upp – och han kom tillbaka. Det där kan jag älta hur mycket som helst de kommande veckorna, men det är bra för nästa gång jag befinner mig i samma situation kommer jag inte göra samma misstag. I början är det frustration sedan blir det mer fakta.”

Krascher då, sitter en krasch kvar i kroppen som någon slags förkylning?

”Nej, det påverkar mig inte så mycket. Nästa gång man kommer i en liknande situation lägger man in mer fokus. Men det är inte det bästa sättet att utvecklas. Man behöver inte gå över gränsen för att hitta den.


Hur jobbar du med dig själv för att ta ett steg till?

”Det här året har varit tuffare än vad jag väntade mig och jag har lärt mig av att hantera de problem som uppstår. Nu har jag erfarenheter som gör att jag kan analysera och finna en lösning för de problemen snabbare och i ett tidigare skede.”

Killar som kör F1 och är 18 år ...

Exempelvis Verstappen, han är ju först och främst en talang utan dess like. Kombinerar man det med att han på heltid hållit på med racing sedan 3 års ålder så blev resultatet att han var redo för F1 som 18-åring ... Han har haft goda förutsättningar och höga förväntningar som han levererat på, och det med bravur så det är imponerande.

Det handlar inte bara om bilen.

”Nej, föraren kan påverka det mesta och det är såklart allt runtomkring som ska lira också.” 

**” I racing sitter känslan kvar för evigt och då talar jag inte bara om när man brände av eller kraschade utan det kan till och med vara ...**