

GINETTA GT5 CHALLENGE

SUCCÉ DIREKT!



Steget från gokart till racing gav en juniortitel och alltså framskjutna mål för **17-årige Daniel Andersson från Höganäs**. Vi träffar den talangfulle skåningen och kör hans Ginetta G40, bilen som bildar bas för entypsklassen **Ginetta GT5 Challenge**.

TEXT OCH FOTO: LINUS PRÖJTZ

Målet är att kunna leva på racingen och visst är drömmen Formel 1, även om det kan verka omöjligt, berättar Daniel Andersson när jag frågar om framtiden.

Det är en stor fråga för en aspirerande racingförare, en fråga som alltid kommer i retur med ett självklart svar. Men det är ingalunda lika självklart att ta sig hela vägen till målet. Tvärtom.

Vi vrider klockan tillbaka till hösten 2018. Daniel Andersson, då 16 år gammal, har efter många säsonger inom gokart-världen insett att

det är dags att ta steget till racing med riktiga bilar. Tillsammans med pappa Mats, ständig vapendragare under gokartåren, görs utvärderingen om vad som egentligen står till buds.

Här skulle man kunna säga att det fanns alla möjligheter i världen för Andersson, en hel uppsjö med klasser att välja mellan och olika vägar att ta. Både nationellt och internationellt.

Samtidigt innebär det resonemanget för de allra flesta en rad omöjligheter och anledningen är lika enkel som svår – den stavar pengar. Att hävda sig på toppnivå inom gokart kan verkligen bli svindyrt, men att bygga

vidare på sin racingkarriär mot en internationell toppstyrning med målet att försörja sig på sin racing – det är i stort sett omöjligt att sätta en prislapp på det. För vad kostar det att ta sig till Formel 1?

Det finns inget rakt svar. Inte ens om du frågar familjen Stroll, där pappa Lawrence köpte F1-teamet Force India där sonen Lance nu kör. Visst underlättar det att ha en pappa som är miljardär, men det är långt ifrån hela sanningen. Lance har vunnit ett flertal mästerskap, senast i Euro F3 2016 där han tog elva segrar på vägen mot titeln. I Prema Powerteam, som förvisso även det ägdes »





► Ginetta G40 är en liten bil, den mäter bara 375 centimeter på längden. Enkel och rolig!



► Den digitala panelen med shiftlight och varvtidsredovisning.



► Radarparet sedan gokartåren har växlat upp. Daniel och Mats Andersson.



► Visst fanns det ovisshet när Daniel tog plats bakom ratten första gången, men inte nu längre.



► Ett framtidsnamn inom svensk motorsport? Talangen finns tveklöst där.



► Ford Zetec-motor på 1,8 liter och 165 hästkrafter ger bra körbarhet och bra tillförlitlighet.



► GT5-tävlingsbilarna säljs helt färdigutrustade med allt som behövs.

av pappa Lawrence. Men Lance är både snabb samtidigt som han har extremt mycket kapital i ryggen, vilket blir en svårslagen kombination. Men hur många har den kombinationen av förutsättningar med framför allt kapitalet i ryggen?

NÄR FAR och son Andersson skulle staka ut vägen mot framtiden så var det i Sverige man ville tävla och valet föll på entypsklassen Ginetta GT5 Challenge som under 2018 ingick i samma tävlingsformat som TCR, Porsche Carrera Cup och V8 Thunder Cars. Entypsracing är en extremt bra tävlingsform, helt enkelt då alla har samma material att spela med. Richard Göransson, Edward Sandström, Robert Dahlgren, Kenny Bräck och Mattias Ekström – alla har de använt entypsracing till god effekt i sina racingkarriärer. Må det ha varit Formel Ford, Volvo-baserade JTCC, Renault Clio Cup eller Renault 5 Cup (även kallat formel fjun!).

Racerbilen man tävlar med här är en Ginetta G40 i GT5-utförande. Enkelt uttryckt

en rörramskonstruktion med fyrcylindrig Fordmotor på 165 hästkrafter monterad fram, sekventiell sexväxlad låda från brittiska Quaife och drivning på bakhjulen. Vid torrt underlag kör man på mönsterlösa slicks-däck från Michelin och just erfarenheten att köra på slicks är synnerligen nyttig att få. Karossen är tillverkad i plast och hela skapelsen väger 820 kg tom, enligt Leif Lindström som driver GT5-serien i Sverige.

NÄR JAG träffar Daniel och Mats Andersson på Ring Knutstorp den här kalla men klara höstdagen har det hunnit gå en månad sedan sista tävlingen för säsongen kördes på Mantorp Park. Det har också gått en månad sedan Daniel säkrade dels Junior-RM-titeln och dels tog hem andraplatsen totalt i mästerskapet.

– Målet med året var att bli bästa rookie och att hamna topp-tio totalt, men vi fick ju höja ribban hela tiden och det slutade med en andraplats totalt, berättar en nöjd Daniel Andersson.

En rörramskonstruktion med fyrcylindrig Fordmotor på 165 hk monterad fram...

Redan vid säsongspremiären som kördes just här på Ring Knutstorp visade Daniel att steget från gokart till Ginetta GT5 ingalunda var svårt att ta – snarare naturligt. Två tredjeplaceringar visade tydligt att den unge Höganäsbon hade hittat rätt direkt i klassen, som har haft minst 20 bilar till start i säsongsens alla race.

– Det var ju första gången som jag tävlade med växellåda, så det var en utmaning i början, och bromsarna tog lite tid att vänja sig vid. Men jag har haft hjälp av en förarcoach under året och det var verkligen nyttigt. Framför allt i början av säsongen. Att gå igenom all information från bilens dataloggningssystem efter körning för att se vad som kan förbättras, berättar Daniel.

Arbetet gav resultat och i augusti blev det dags att ta steget högst upp på prispallen, närmare bestämt i hällregnet vid Karlskoga Motorstadion.

I sammandraget kunde ingen i startfältet rucka på regerande mästaren Hampus Rydman. Erfarenheten vägde tyngst och Rydman säkrade sin andra GT5-titel på två år, men Daniel har målet klart för sig.

– Nästa säsong är det vi som ska bärga mästerskapstiteln i GT5 Challenge. Vad vi förstärker så kommer Hampus Rydman att fortsätta i klassen, vilket innebär en riktig värdeuppskattning för oss, säger Daniel.

– Målet är att göra några inhopps i den brittiska motsvarande klassen också, berättar Mats Andersson som fortsätter:

– De stora europeiska teamen ute i Europa känner till och håller koll på vad som händer i de brittiska Ginetta-serierna. Lando Norris (nu i McLaren F1, reds. anm.) började i Ginetta direkt efter gokart.

DANIELS RACINGKARRIÄR började med gokart via Cadetti-klassen vid sex års ålder 2009, en klass som körs utom tävlan med utbildningslopp för de allra yngsta. Själva tävlandet drog för Daniel igång med Micro-klassen och där efter följde en rad olika klasser, men aldrig med växlad kart. Bara gasa och bromsa. Under alla år har pappa Mats varit totalt involverad i verksamheten, både vad gäller skruvandet och vad som kanske är ännu viktigare – att skapa rätt resurser för tävlandet. Så jag ställer Daniel lite mot väggen med en kuggfråga – vem av honom och pappa Mats är viktigast i teamet? – Svårt att säga, vi är ju beroende av varandra. Jag kan ju inte köra utan farsan i teamet, säger Daniel som fortsätter.

– Det är ju han som sköter allt runt omkring i teamet. Mekar. Vi har aldrig hyrt in »



► Från runt 200 000 kronor köper du en begagnad G40 GT5, fullutrustad som racerbil med bland annat inbyggd tryckluftsdreven domkraft.



► Linus trivdes som fisken i vattnet bakom ratten i den lätta bilen.



► Sekventiell sexväxlad låda från Quaife. Spaken på perfekt avstånd från ratten.



► Brittiska Ginetta har bedrivit småskalig bilproduktion sedan 1950-talet.

Bilen kommunicerar mycket bra och det är sjukt kul att köra Ginetta G40 GT5.

mekaniker, men självklart har vi fått hjälp och tips. Fast farsan har alltid mekat, vi har varit självständiga hela tiden.

Hur har Ginetta GT5 Challenge fungerat för er som instegsklass i racingvärlden?

– Det har fungerat riktigt bra. Vi har blivit väl mottagna och gemenskapen i klassen är väldigt bra. Det är en enkel bil att lära sig, sedan tar det både tid och krävs arbete för att hitta det där sista lilla för att bli snabb och ta sig till toppen, säger Daniel och pappa Mats lägger till:

– För oss var det här istället väldigt attraktivt för att komma in i bilracing. Det finns i dag ingen annan klass där du kan komma in och vara konkurrenskraftig för de här pengarna på

den här nivån, säger Mats.

En ny bil kostar 39 000 brittiska pund plus moms, men på racecarsdirect.com står ett flertal G40 GT5-bilar till salu från cirka halva nypriset. Den svenska kronans låga värde gynnar oss knappast och en hägrande Brexit är inte heller till fördel, men just nu borde det gå att ha en bil hemma för runt 220-250 000 kronor. De få som står till salu på Blocket ligger på ungefär samma pengar.

Men vad kostar det att tävla?

– Vår säsong kostade någonstans runt 150 000 kronor. Med krascher blir det givetvis dyrare liksom om man väljer att köra fler träningspass än vad som är planerat. Eller om man vill ha extra set däck att träna på, berättar Mats.

TEKNISKA DATA

GINETTA G40 GT5

Pris: 39 000 brittiska pund plus moms, begagnad från cirka 200 000 kronor.

Motor: Bensen. Plomberad längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Borring/slag 80,6/88,0 mm, cylindervolum 1 796 cm³. Max effekt 165 hk (123 kW). Max varvtal 7 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. 6-växlad sekventiell låda. Diffbroms.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram coilover med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med coilover.

Styrning: Kuggstäng.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck Michelin slicks 15 tum.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 225, längd 375, bredd 164, höjd 105. Markfrigång minimum 75 millimeter. Tomvikt 820 kg, minimivikt inklusive förare med säkerhetsutrustning 920 kg. Tank 45 liter.

Reglerna begränsar antalet nya däck till tre set per säsong (till kval och tävling), vilket räckte med marginal för de totalt tolv loppen under årets säsong. Däcken registreras och ett nytt däck kostar i runda slängar 3 000 kronor. Inställningsförändringarna begränsas till hjulvinklar, krängningshämmarnas hårdhet fram och bak (tre olika inställningar, reds. anm.) samt stötdämparnas inställning och däcktryck.

VI AVSLUTAR samtalet och Daniel tar plats bakom ratten för att värma upp. Han skjuter ut på banan och det tar inte många meter innan det märks att han har tempot i kroppen. Mina egna erfarenheter efter att ha sett klassen tävla i Sverige har visat på täta och trevliga race med hårda, men rena fighter. Och med riktigt väl presterande förare i toppen, där Daniel Andersson hör hemma. Han har redan erkänt att kval är hans svagaste sida samtidigt som styrkan är att snabbt få upp farten i loppen samt att kunna planera körningen och

kanske framför allt – omkörningarna. Med facit i hand kan jag konstatera att han var på pallen under alla tävlingshelger och bara bröt ett av de tolv loppen. Starkt jobbat.

Nu är det min tur. Istället förbi störtburen är trångt i den lilla bilen, men väl på plats sitter jag perfekt. Ratten är avtagbar och stolen går att skjuta i längdled.

Direktiven för den sekventiella lådan är att använda koppling vid nedväxling samt att släppa på gasen vid uppväxling – allt för att spara på grejerna. Den mekaniska känslan när första växeln hoppar i är tydlig och snart rullar vi ut på Ring Knutstorp. Den låga vikten gör sig påmind direkt liksom den skönt arbetande motorn med förhållandevis låg trimningsgrad, vilket ger bättre tillförlitlighet. Något som Daniel och Mats understryker, säsongen har varit förvånansvärt problemfri.

Efter något varv utnyttjar jag motorns fulla register och har fått bra kläm på växellådan. Maxvarvet ligger vid förhållandevis låga 7 000 r/min och den lilla digitala instrumentpanelen

har växlingslampor som tydligt visar när det är dags att kugga upp eller ner. Tacksamt.

BROMSARNA VISAR sig kräva lite tillvänjning med sin korta pedalväg och det är lätt att låsa upp nere i gamla Liton, men balansen i bilen är klockren. Viktfördelningen mellan fram och bak är bra och kombinationen låg vikt och relativt låg effekt tillsammans med mycket grepp från slicksen ger en mycket tilltalande kombination. Bilen kommunicerar mycket bra upp till föraren om vad som kommer att hända och det är sjukt kul att köra Ginetta G40 GT5. Enkelt, balanserat och roligt. Jag kan verkligen förstå varför åldersspridningen i klassen är så stor, alla kan vara med och tävla. För att vinna krävs det däremot rejält med talang och inför 2020 är det upp till bevis för snabbe Daniel Andersson från Höganäs – kommer det att räcka hela vägen? **○**

Stort tack till Magnus Öhrström och Ring Knutstorp för all hjälp under dagen!