



Voisin C22 V12 Coupe S 1931–33

1. Vi har kört "färdiga" Polestar 2
2. Chassichefen om nya Polestar 2
3. Så blir nästa Polestar 2
4. Tesla slog förväntningarna, kör om Toyota
5. Fler detaljer om Citroën ë-C4
6. Nya Skoda Octavia RS med traditionella motoralternativ
7. Suzuki Across ny suv baserad på Toyota RAV4 Plug-in Hybrid
8. Dodge Durango SRT Hellcat är här med 720 hästar
9. Det här är Maseratis nya V6:a
10. Så farliga är vinterdäck på sommaren
11. Laddhybrider måste gå på förnybart bränsle
12. Svenskbilsträff i Riga!
13. Genevemässan 2021 kan bli av ändå
14. Här är elmotorcykeln som ska slå nytt hastighetsrekord
15. Första provkörningarna av Ferrari SF90 Stradale är här
16. Porsche 928 var före sin tid
17. Mercedes kommer vinna allt
18. Bugatti Chiron Pur Sport i "det gröna helvetet"
19. Rally-VM kör igen i september
20. Porträtt: Felix Rosenqvist årets rookie
21. Timmy Hansen ny världsmästare i rallycrossens e-sportserie



1. Provrapport: Vi har kört "färdiga" Polestar 2

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-07-03, 12:20

Efter vad som känns som år av prototyp-provkörningar har vi äntligen fått köra den produktionsklara bilen!



Tidigare i veckan begav sig Peder och Alrik till Göteborg för att provköra Polestar 2. Detta kommer det givetvis en Förnuft & Känsla-film på, men fram till dess får vi nöja oss med en provkörningsrapport av Polestar 2.

Äntligen har vi fått köra den färdiga Polestar 2 – vilka är de första intrycken av bilen?

Storleksmässigt känns det som en Golf med lite utdragen halvkombibaklucka, som dessutom höjts en aning för att ge plats åt batteripaketet – utan att för den skull signalera Cross Country.

På plats i Volvostolen känner man sig omsluten, sidorutorna är låga och bakåtsikten dålig. Interiören känns hemtam men inte lika lyxig som i Volvos moderna bilar, snarare lite enklare, mer avskalad samtidigt som den är mer teknisk, med sin nya infotainmentanläggning.

Lite märkligt nog med tanke på att bilen är högre än en "vanlig" bil är chassit sportigt och bilen vill verkligen vara skön och underhållande att köra. Med Öhlinsdämpare känns den för stum över ojämnheter i lägre hastigheter, medan den verkligen kommer till sin rätt på landsväg. Fin rullkomfort, bra karosskontroll och balans.

408 hk och 660 Nm betyder att kraften finns där, men den "exploderar" inte på Teslavis utan kommer mer smygande. Det samma kan man säga om styrningen, som är bra men inte väldigt direkt.

Körupplevelsen är harmonisk och vill man köra undan ordentligt går det riktigt bra, den är sportigare än vad den ser ut att vara.

Bromspedalen kan ha enpedalläge med bra energiåtervinning eller ställas in i normalt "fossilbilsläge".

Ljudnivån är behagligt låg och stolarna fina, men kanske lite hårda? Baksätet har en rätt bra höjd samtidigt som det är ganska kort.

Någon positiv detalj som du har noterat?

Dörrhandtagen är normala och det gillar vi, bakluckan är som sagt av halvkombityp och det är också bra. En detalj som kan vara viktig för många är att bilen får dra 1.500 kg.

Hur är den att köra, känns den som en Volvo?

Hela bilen andas verkligen Volvo och när den visades upp som koncept hade den också Volvo-grill och så vidare. Men känslan är ungdomligare, spänstigare, modernare.

I nästa nummer av auto motor & sport, och här på sajten för dig som är Premiummedlem, kommer en utförlig provkörningsrapport med mycket teknisk information samt allt om bilens starkaste och svagaste sidor.



Provkörning: Polestar 2 – är du redo Tesla?



Prov: Polestar 2 utmanar Tesla Model 3 på allvar – och vinner nästan alla ronder



Video: Provkörning – Polestar 2

2. Chassichefen om nya Polestar 2: "Den ska kännas rolig och solid"

Publicerad 2020-07-04 kl 11:36 text Tommy Wahlström

Tommy Wahlström har provkört nya elbilen Polestar 2 och fått en pratstund med chefen för chassitutveckling. Han berättar om hur utvecklingen gått till och blir helt mållös inför en av frågorna han ställs inför.



Det är många som ser fram emot att titta närmare på Polestars första helt eldrivna modell. Polestar 2 börjar levereras efter sommaren och kostar en bra bit över 600 000 kronor att köpa.

Du kan snart läsa en första provkörning här på Vi Bilägares sajt, men i väntan på den har vi fått en pratstund med Joakim Rydholm som är ansvarig för chassitutveckling på Polestar.

Han berättar att Polestar 2 framför allt ska kännas som en riktigt rolig bil att köra. Du kan höra hela intervjun i poddspelaren här i artikeln.

– Det ska vara en bil som är riktigt körglad, som är kul att köra. Och den ska kännas solid – alla komponenter i chassit ska lira ihop så man har balansen i bilen.

Måste man välja mellan skarpa köregenskaper och komfort?

– Nej, det måste man inte. Du kommer märka när du kör den på motorväg hur snabbt den flyter fram. När du tar in den på en kurvig väg kommer du bara skratta för bilen gör precis som du vill och den följer minsta indikation på styrningen. Konsekvent och förutsägbar.

Polestar 2 bygger på CMA-plattformen som Volvo XC40. Hur lika är de här modellerna?

– De är absolut släkt i och med att de har samma plattform. Men när man lägger på batterier i en bil, som här är placerade under golvet, får vi en helt annan styvhet i plattformen som gör den agil. Vikten går också upp, så vi har gjort om bussningarna och styvat upp en del bärramar. Vi har andra fjädrar, andra dämpare, andra däck, och så kallade *staggered rims*.

Vad innebär det?

– Vi har olika bredd på fram- och bakfjälgen för att få den goa balansen i bilen. Så när du vrider på ratten följer bilen. Det finns ingen svikt eller liknande utan en direkt känsla. Det är viktigt att ha bra kommunikation i bilen så föraren vet vad som händer.

Vad är du mest nöjd med?

– Bilen som helhet. Det är en svår fråga, det finns jättemånga detaljer som är roliga och fiffiga. När man kört bilen går den inte obemärkt förbi utan man tänker ”wow, vilken rolig bil!”. Designen är vacker och sticker ut. När vi varit ute och kört tester vrider sig folk om, tittar, kommer fram och pratar och frågar var man kan köpa bilen. Det är helheten och paketet som känns riktigt rätt.

Jag tycker den ser ut som en efterföljare till [Saab 99 Combi Coupé](#). Tänk en 99:a som utvecklats 30 år till. Ser du inte det?!

– Haha, okej? Tja... Jag vet inte vad jag ska säga. Saab 99:a, jo... Jag har jobbat på Saab men ser inga större likheter med den här..., skrattar Joakim Rydholm.

Relaterade artiklar**[Polestar 2-produktionen igång – elbilen kommer i sommar](#)**

[Mitt i alla coronanyheter meddelar Polestar att produktionen av den nya elbilen körts igång.](#)

**[Polestar 2 klar att beställa – billigare än Volvos elbil](#)**

[Nu är orderböckerna för Tesla Model 3-utmanaren öppna.](#)



3. Avslöjat: Så blir nästa Polestar 2

Redaktören bytbil 2020-07-04

Aftonbladets Robert Collin: "Då kan Polestar bli den nya svenska folkbilen"



En Polestar 2 under tillverkning.

Polestar 2, som snart når de svenska kunderna, är dyrare än en Tesla. Nu avslöjas dock nya detaljer om nästa version som inte bara blir framhjulsdreven – men också betydligt billigare.

Omkring 1 000 svenskar gnuggar nu händerna i väntan på sina förbeställda Polestar 2, med leveranser som börjar i augusti. Senast förra veckan släpptes bilder på bilarna [som nu kommit till Europa med båt](#). Totalt räknar man med att sälja 1 800 av Polestar 2 i Sverige i år.

Inom kort är det också möjligt att boka provkörningar av den 100 procent elektriska bilen via Polestars hemsida.

Men redan nu har en handfull motorjournalister i Sverige testkört bilen. Och i samband med detta passar [Aftonbladet](#) på att avslöja detaljer om vad som väntar härnäst.

Nästa version av Polestar 2 kommer att få lite mindre batterier som har samma räckvidd, enklare tygklädsel och standardutrustning, skriver tidningen. Den kommer att vara framhjulsdreven och priset kommer att börja kring 400.000 kronor.

"Då kan Polestar bli den nya svenska folkbilen", skriver Aftonbladets motorjournalist Robert Collin.

Det är en stor skillnad mot nuvarande Polestar 2 som har ett pris på 659.000 kr, där 50.000 tillkommer med performance-paketet.

Bytbil har sökt Polestar för en kommentar.

Relaterade artiklar



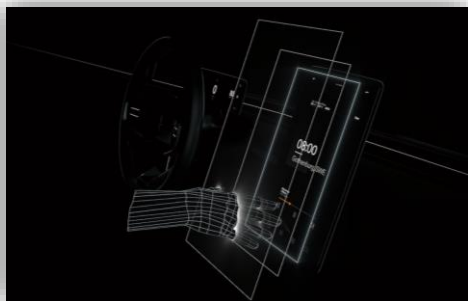
[Från i dag kan du köpa Polestars Tesla-utmanare](#)

Snart börjar leveranserna av svensk-kinesiska elbilen
29 jan. 2020



["Hybridbilar bara spel för galleriet"](#)

Robert Collin dömer ut svensk miljöpolitik
11 feb. 2019



[Så blir Polestars första Google Android-bil](#)

18 feb. 2020



[Collins oväntade fråga till Volvos elbilschef](#)

Fakta som Thomas Ingenlath inte vet om sin nya bil
1 mars 2019

4. Tesla slog förväntningarna – kör om Toyota

Publicerad 2020-07-03 kl 15:57 text Erik Söderholm

Elon Musk siktar på en halv miljon bilar i år, trots coronakrisen.



Årets andra kvartal slutade med färre levererade bilar än samma period förra året för Tesla, men det är inte så konstigt med tanke på coronakrisen. Antalet levererade bilar minskade med 4,9 procent.

Siffran är ändå bättre än många förväntat sig och därför steg Teslas redan höga aktiekurs. Under onsdagen blev Tesla världens högst värderade biltillverkare och körde om tidigare ettan Toyota.

Tesla var vid det tillfället värt mer än tre gånger det kombinerade börsvärdet för Ford och General Motors, trots att de större biljättarna bygger och levererar betydligt fler bilar.

Teslas aktie har ökat med 180 procent bara hittills i år. Elon Musk siktar på att leverera en halv miljon bilar under 2020 trots coronakrisen, jämfört med 367 000 bilar förra året.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



Teslachefen: Paniken är värre än coronaviruset

Elon Musks försök att hålla fabriken öppen stoppades av polisen.



Elon Musk hävdar 200.000 beställningar på Cybertruck

Sedan den futuristiska el-pickupen visades i förra veckan har den digitala kön till ett exemplar börjat växa.



Tesla Roadster blir försenad – Cybertruck går före

Elon Musk tvingas dra i handbromsen och prioritera ned supersnabba Roadstermodellen.

5. Fler detaljer om Citroën ë-C4 – så lång blir räckvidden

Publicerad 2020-06-30 kl 16:39

Text Erik Söderholm

Citroën har släppt fler uppgifter om nya generationen C4, inklusive den helt eldrivna modellen.



I mitten av juni visades [nya Citroën C4](#) upp. Den nya generationen är numera en crossover med lite högre kaross och den kommer även med eldrift.

Nu släpper Citroën fler detaljer om nykomlingen som ska locka köpare som värderar komfort och bekvämlighet. Den får märkets så kallade Progressive Hydraulic Cushion-fjädring som ska höja komfortnivån.

Målet med crossoverkarossen är att erbjuda ett mellanting mellan suv och vanlig halv-kombi.

Designen är helt ny men mycket under skalet hämtas från andra modeller som bygger på den så kallade CMP-plattformen från Peugeot/Citroën. På insidan märks en 10-tums pek-skärm för infotainmentsystemet och head up-display.

Massivt motorutbud

Citroën C4 kommer med både bensin- och dieselmotorer men även som helt eldriven i form av Citroën ë-C4. Den har en elmotor på 136 hästkrafter och 260 Nm som driver fram-hjulen. Batteripaketet på 50 kWh ger en räckvidd på 35 mil enligt WLTP-körcykeln.

Den eldrivna modellen har en ombordladdare på 11 kW och snabbladdning på upp till 100 kW. Det finns även en mobilapp för att till exempel kunna styra laddningen på distans.



Förutom elversionen kommer Citroën C4 med en trecylindrig bensinmotor på 1,2 liter med 100, 130 eller 155 hästkrafter, samt två fyrcylindriga dieslar på 110 eller 130 hästkrafter. Vissa motorer finns med en åttastegad automatlåda som tillval.

Det finns inga uppgifter om någon laddhybridversion. De svenska priserna släpps närmare försäljningsstarten.



Erik Söderholm



Relaterad artikel



[Här är nya Citroën C4 – nu som crossover med eldrift](#)
[Skrotar gamla halvkombikarossen och blir en crossover – med fullt fokus på komfort.](#)



6. Nya Skoda Octavia RS med traditionella motoralternativ

AV BOBBY GREEN 2020-07-03 KL 20:00

Alltså inte som laddhybrid



FILM: <https://youtu.be/vd1whTduXIE>

I mars rullade Skoda ut nya Octavia RS. Det som var nytt förutom designen var att bilen hade laddhybrid-teknik. Nu presenteras RS-versionen även med traditionell bensin- och dieselmotor helt utan elektrifiering inblandat.

Om vi börjar med bensinaren så får den en turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 245 hästar. Precis samma effekt som i laddhybrid-versionen alltså. Maxvridet som man får mellan 1600 och 4300 varv är 370 newtonmeter. Sxpetad manuell växellåda är standard, sjustegad dubbelkopplingslåda finns som tillval. Drivningen sker endast på framhjulen. 0-100 km/h ska gå på 6,7 sekunder vilket är 0,6 snabbare än för laddhybriden. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Dieselnurran är på 2,0 liter och ger 200 hästar och 400 newtonmeter i vrid. Den här går bara att få med den sjustegade dubbelkopplingslådan och är också endast den version av alla RS som går att få med fyrhjulsdraft. Med detta gör den 0-100 km/h på 6,8 sekunder.

Någon prislista har vi tyvärr inte för tillfället.



7. Suzuki Across ny suv baserad på Toyota RAV4 Plug-in Hybrid

Linus Pröjtz 2 juli 2020

Samarbetet mellan Suzuki och Toyota förkroppsligas när Suzuki Across nu lanseras, vilket är en Toyota RAV4 Plug-in Hybrid under skalet.



Resan började oktober 2016, [då Suzuki och Toyota övervägde ett affärsmässigt partnerskap](#). Våren 2019 inleddes ett finansiellt samarbete [genom att de bägge företagen dels köpte in sig i varandra och dels tog beslut om att överväga gemensam produktutveckling](#). Just därför förkroppsligas samarbetet av Across som nu lanseras. Det kommer även att komma en [Toyota Corolla](#) i Suzuki-kostym, men i dagsläget är det ytterst oklart om någon av modellerna kommer till Sverige.

– Efter sommaren ska vi sitta ner och gå igenom förutsättningarna för en eventuell lansering av Suzuki Across på den svenska marknaden, säger Håkan Engström, informationsansvarig på Suzuki Sverige, till Teknikens Värld.

I grund och botten är Across samma bil under skalet som [Toyotas laddhybridsuv RAV4 Plug-in Hybrid](#), fast med annat utseende på framförallt fronten. Detaljerna kring Across följer liknande tekniska specifikation under skalet som för RAV4. Vilket innebär en rak fyrcylindrig bensinmotor på 2,5 liter. Men Toyota anger 177 hästkrafter och Suzuki 185 (136 kW). Across är, som Toyotan, fyrhjulsdriven med hjälp av två elmotorer på 182 hästkrafter (främre) och 54 hästkrafter (bakre). Elmotorernas effektsiffror är identiska med RAV4 Plug-in Hybrids.



I pressmaterialet lyfter Suzuki fram samarbetet med Toyota, men RAV4 nämns inte för att ingen ska märka Across släktskap med RAV4.

Kombinerat med elmotorassistans så får RAV4 Plug-in Hybrid en systemeffekt på 306 hästkrafter. Just den uppgiften saknas för Across, men vi utgår från att siffrorna blir desamma eller snarlika för Suzuki-versionen. Across redovisas för att klara 7,5 mil med eldrift och batteriet är på 18,1 kWh. Den blir 463,5 centimeter lång med axelavstånd på 269 centimeter och ska ha en tjänstevikt på 1 940 kg. Inuti märks i stort sett en RAV4-identisk inredning och förarmiljö.



7,5 mil på enbart el, så långt kommer Suzuki Across. Därmed kan vi se fram emot en liknande siffra från Toyota för RAV4 Plug-in Hybrid. Hittills har de endast klämt fram en preliminär siffra på över 6,5 mil.



Toyota RAV4 rakt av, bortsett från emblemet på ratten.

– Framåt september bör det ha klarnat om vi ska introducera modellen i Sverige, men än så länge har vi inte tagit ställning i frågan, säger Håkan Engström.

Just därför finns varken priser eller annan mer exakt information att tillgå. Toyota RAV4 Plug-in Hybrid kostar från 499 900 kronor och Suzuki borde landa i närheten – om den marknadsintroduceras i Sverige. Och om så skulle bli fallet, då bör bilar nå den svenska marknaden runt årsskiftet.



[GALLERI](#)
[Suzuki Across Plug-in Hybrid 2021](#)
[7 bilder](#)

Linus Pröjtz

8. Dodge Durango SRT Hellcat är här med 720 hästar

Mattias Rabe 3 juli 2020

När Dodge uppdaterar suven Durango passar man på att klämma ned den 6,2 liter stora Hellcat-motorn under huven. Det gör att Durango SRT Hellcat är världens starkaste serieproducerade suv.



FILM: https://youtu.be/FqLg_fdx9o0

Spola in 55 sekunder i filmen ovan om det är motorljudet du är ute efter...

Suven som de flesta barnfamiljerna i Sverige har gått och väntat på i flera år är äntligen presenterad – Dodge Durango SRT Hellcat. Inför modellår 2021 har Dodge bestämt sig för att uppdatera Durango, som i nuvarande utförande är hela tio år gammal, och då passar man på att göra den lika galen som Jeep Grand Cherokee Trackhawk som kom för tre år sedan. Durango SRT Hellcat är faktiskt tre hästkrafter galnare eftersom den 6,2 liter stora HEMI-V8:an numera är på 720 hästkrafter. Maxvridet ligger kvar på 845 newtonmeter. Krafterna når samtliga hjul via en åttastegad automatlåda.

Den futtiga effekthöjningen har sannolikt skruvats fram för att kunna kalla Durango SRT Hellcat för världens starkaste suv. Tidigare hade Jeep Grand Cherokee Trackhawk den titeln.

0-60 mph (0-97 km/h) går på 3,5 sekunder, samma som för Jeep Grand Cherokee Trackhawk och nio tiondelar snabbare än icke kompressormatade Durango SRT med 482 hästkrafter. Även toppfarten är densamma, det vill säga 290 km/h. Dodge Durango SRT Hellcat slår däremot Jeep Grand Cherokee Trackhawk över kvartsmilen (0-402 meter), men inte med mycket. 11,5 i stället för 11,6 sekunder.



Hellcat-motorn på 6,2 liter och 720 hästkrafter. Kompressormatad.

För att bilen ska vara körbar har Dodge uppgraderat en rad olika chassikomponenter, exempelvis har fjädring och stötdämpning justerats för att Durango SRT ska hålla sig kvar på asfalten även när det svänger, detta i banläget. I autoläget ska komforten fortsatt vara hög.

Bromsarna är även de uppgraderade och nu sitter Brembo-bromsar runt om. Fram är skivorna 401 millimeter i diameter och kolvarna i oken är sex till antalet, bak är de 351 millimeter och omges av fyrkolvsok.

Samtliga Durango-modellversioner är utrustade med 20-tumshjul, så är SRT Hellcat-varianten. Skillnaden är bredden på fälgarna, på både SRT och SRT Hellcat är de tio tum breda i stället för åtta tum. Originalmonterat sitter 295 millimeter breda året runt-däck (Pirelli Scorpion Zero) med 45-profil. Pirelli P-Zero i samma dimension finns som tillval. I USA kallas dessa för tresäsongsdäck, i Sverige kallar vi dem för sommardäck.

Dodge Durango i SRT Hellcat-utförande är inte bara snabb, den är också en duktig dragbil. Som mest får den kopplade på 3 950 kilo på kroken.

Något pris har inte annonserats, däremot att man börjar ta emot beställningar i höst. Durango SRT Hellcat kommer endast att finnas som modellår 2021. När 2022 tar vid får man nöja sig med vanliga SRT som alltså har 238 hästkrafter färre.



[GALLERI](#)

[Dodge Durango SRT Hellcat 2021](#)

[65 bilder](#)

Feber

9. Det här är Maseratis nya V6:a

AV BOBBY GREEN

2020-07-01 KL 17:00

Har F1-teknik

Precis som vi tidigare har berättat kommer Maserati att gå över till V6:a istället för V8:a som de lånat från Ferrari tidigare. Den första nya modellen som kommer att få ta del av motorn är MC20 och nu får vi en bild på maskinen tillsammans med lite siffror.

Motorn är på 3,0 liter, har dubbla turbo och den ska vara framtagen med teknik hämtad från Formel 1. Vikten på klossen ligger på 220 kilo och effekten anges till 629 hästar vid 7500 varv. Vridet som är 730 newtonmeter är tillgängligt från 3000 till 5500 varv. Varvstoppet ligger på 8000. Den har förkammarförbränning och dubbla tändstift per cylinder vilket är en kombination den tydligen ska vara först med i en gatbil. Det finns även dubbla insprutningssystem - ett direkt och ett indirekt. Det här förbättrar bränsleförbrukningen, sänker CO2-värdena och gör motorn tystare på låga varv.

MC20 har världspremiär den 9 september.

carscoops.com +

Engine Specs	
Manufacturer	Maserati
Engine Architecture	V6 90°
Total displacement	3.0 l
Bore / Stroke	88 x 82mm
Compression Ratio	11:1
Firing Order	1-6-3-4-2-5
Max Power	463kW @ 7500rpm
Max Torque	730Nm @ 3000 – 5500rpm
Engine Max Revs	8000rpm
Turbochargers	Twin Side Turbo with electronic actuated Waste Gate
Ignition System	Twin Spark with passive prechamber
Lubrication pump	Fully variable oil pump
Lubrication system	Dry sump with scavenge pumps & external oil tank
Fuel System	PDI (Direct Injection 350bar + Port Injection 6bar)
Valvetrain & Timing	Double Over Head Camshaft with variable valve timing
Engine Width	1000mm
Engine Height	650mm
Engine Length	600mm
Engine Mass (as per DIN GZ)	<220kg
Emission Level	EU6D/China 6B/Ulev 70



[Maserati ersätter Ferrari-V8:an med V6:a](#) [Och Ghibli får turbofyra](#)



[Maseratis första laddhybrid blir Ghibli](#) [Faceliften kommer med elektrifiering](#)



[Maserati MC20 ger oss långfingret](#) [Prototyp är ute och rör på sig](#)



10. Så farliga är vinterdäck på sommaren

Redaktören bytbil

2020-07-06

En kvarts miljon svenskar uppskattas köra med vinterdäck under sommaren



Bilen eller däcken har inget med testet att göra.

Vinterdäck ökar på bromssträckan med omkring 67 procent jämfört med sommardäck om föraren kör i 80 km/h på våt asfalt.

Det visar ett nytt däcktest som Vi Bilägare har gjort.

Den svenska dubbdäckslagen förbjuder dubbdäck efter 15 april. Men detta hindrar inte svenska bilister från att köra med vinterdäck om sommaren. Inte bara kan detta få förödande konsekvenser på vägarna, utan det medför stora risker för olyckor.

Vi Bilägare har genomfört ett nytt bromsprov på våt asfalt där vinter- och sommardäck jämförs. I provet användes fem nordiska friktionsdäck från välkända premiumtillverkare i en hastighet på 80 km/h. I genomsnitt tog det då nära 40 meter innan bilen stannade.

Men när samma bil blev skodd med sommardäck stannade den på endast 23,7 meter. Det innebar att vinterdäck ökade på bromssträckan med 67 procent, enligt provet.

Med andra ord höll bilen med vinterdäck en fart på 50,7 km/h när bilen med sommardäck fått stopp.

– Vinterdäck och sommardäck är helt olika produkter. De har en annan uppbyggnad från däckets stomme, ut till gummiblandningen och mönsterutformning, säger Anders Jansson, teknisk chef på Pirelli Norden till Vi Bilägare.

Ett vinterdäck anpassat för Norden är utvecklat för att ge bra grepp på snö och is med sina mjukare, mer följsamma konstruktioner. Samtidigt ger detta per automatik en sämre prestanda på sommarväg – oavsett om det är vått eller torrt.

För att komma till bukt med svenska bilförare som kör med vinterdäck på sommaren genomförs årligen så kallade "däckrazzior". Då samarbetar NTF, VTI, Bilprovningen och Polisen för att kontrollera vilken typ av däck som används på de svenska vägarna. Resultaten har blivit mindre och mindre roliga.

I fjol använde sig var sjunde bilist i Västra Götaland av vinterdäck i augusti, vilket var en rekordhög siffra, rapporterar Vi Bilägare. Samtidigt användes nästan uteslutande sommar-
däck i Västerbotten under samma period. Förklaringen bottnar sig förmodligen i att de flesta kör med dubbdäck under vintern och ett däckbyte under sommarperioden får större skillnad.

– Det stärker bilden att det finns en koppling mellan hur stor andel som kör på dubbfria vinterdäck på vintern och hur många som kör på vinterdäck även på sommaren, säger Fredrik Ardefors, vd på Däckbranschen AB Sverige, till Vi Bilägare.

Enligt beräkningar från de aktörer som är involverade i "däckrazziorna" uppskattas det att omkring en kvarts miljon svenska bilister kör med vinterdäck även på sommaren.

Relaterade artiklar



["Här är de säkraste vinterdäcken"](#)

Tidningarnas däcktest visar: Två klara vinnare

14 okt. 2018



[Regeringens krav: Enklare betalning för elbilsladdning](#)

Anders Ygeman kallar branschen till möte



[Tester: Här är bästa vinterdäcken 2019](#)

18 okt. 2019



[McLaren har börjat sälja vinterdäck](#)

Äntligen kan du köra superbil i saltslasket.

29 nov. 2017

11. "Laddhybrider måste gå på förnybart bränsle"

2020-07-03 kl 09:25

Gustav Melin

vd i Svebio, Svenska Bioenergiföreningen

Alarik Sandrup

näringspolitisk chef Lantmännen, ordförande i Svebio

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.



DEBATT. Etanol är ett utmärkt motorbränsle med låga utsläpp. Om fler bilar körs på etanol kan det minska utsläppen med flera hundra tusen ton koldioxid om året, skriver Gustav Melin och Alarik Sandrup, Svebio.

Nästan ingenting har gjorts för att minska de fossila koldioxidutsläppen från bensinbilar. Sverige har ännu inte infört E10, det vill säga inblandning av 10 procent etanol i bensinen, något som nu är standard i en rad europeiska länder och i USA sedan decennier. Genom bonus/malus ger vi generöst stöd till ofta tunga hybridbilar som miljöbilar, trots att de stor del av körtiden går på bensin.

De här bilarna borde självklart köras på förnybart bränsle för att kvalificera för bonus. Vi har 2,7 miljoner bensinbilar på våra vägar som med en enkel justering på en verkstad kan konverteras för att gå på E85.

Det är svårt att förstå varför våra politiker inte agerar när det gäller klimatutsläppen från bensin. Det är också svårt att förstå varför det inte finns någon debatt eller opinionsbildning om detta.

Etanol är ett fantastiskt bra drivmedel när motorn är anpassad till bränslet. Det finns nu lång erfarenhet av etanol och E85 som drivmedel i sammanlagt 60 miljoner fordon och dess goda prestanda bevisas inte minst av att drivmedlet varit vanligt för racerbilar. Här finns lågt hängande klimatfrukter att plocka.

Sverige är ett av få länder som har ett heltäckande distributionsnät för etanolbränsle, E85. Nu måste politiken för bilsinbränslen skärpas. Det kan minska utsläppen med flera hundra tusen ton koldioxid om året inom närtid. Ingen annan klimatpolitisk åtgärd ger så snabbt resultat.

Vi föreslår:

Krav på att hybrider måste kunna köras på förnybart drivmedel för att få stöd inom bonus/malus. Hybriderna ska vara optimerade för körning på E85 eller biodiesel, när de inte går på el.

Krav på att hybriden tankas med förnybart bränsle. Om vi klarar att administrera rot- och rutavdrag och reseavdrag i självdeklarationen kan vi också klara att ge bonus bara till de bilar som tankas med miljövänligt bränsle. Systemet kan också tillämpas för dem som kan köra vanliga bilar på E85 eller HVO100.

Ett konverteringsbidrag på 10 000 kronor till alla som bygger om sin bilsinbil så att den kan köras på E85.

Höjd kvot för bilsinbränslen inom reduktionsplikten som garanterar att standardbensinen blir E10 inom en nära framtid.

Etanol är ett utmärkt motorbränsle med låga utsläpp. Etanol kan tillverkas av många olika bioråvaror. Det finns gott om etanol på världsmarknaden till konkurrenskraftiga priser, och den svenska produktionen kan lätt ökas.

Klassiker

12. Svenskbilsträff i Riga!

Den lettiska veteranbilsklubben hade den 12 juni en specialträff för svenska bilar och evenemanget lockade rekordmånga! Se den fantastiska videon som vi fått från Valts Ceplevičs.



FILM: <https://youtu.be/vY3bmqVhfH4>



13. Genevemässan 2021 kan bli av ändå – fastighetsägaren vill fortsätta

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-06, 15:00

Palexpo som äger mässfastigheten i Genève vill anordna en bilsalong 2021 trots att arrangören ställt in. Risken är för stor om man missar ett år, menar vd Claude Membrez. Samtidigt uttrycker han skepsis till arrangörens säljerbjudande: "Summan är enorm!"



Bilsalongen i Genève kan bli av trots allt 2021. Palexpomässan, där evenemanget hålls varje år, vill själva anordna en bilmässa nästa år trots att arrangören ställt in, [rapporterar Automotive News Europe](#).

Företagets vd säger till Automotive News Europe (ANE) att risken är stor om man väntar med att hålla den tidigare årliga mässan tills 2022.

– **Enligt vad jag vet om** mässbranschen är det för svårt att komma tillbaka om vi förlorar datumet, säger Palexpos generaldirektör Claude Membrez till ANE.

ANE uppger att Genevemässan (GIMS) drabbats av interna splittringar efter att årets evenemang abrupt ställdes in på grund av coronapandemin kort innan den planerade öppningen i mars.

GIMS gick ut i slutet av juni med [att man ställde in mässan](#) på grund av bristande intresse från biltillverkarna. Under en presskonferens som hölls 29 juni sa stiftelsen bakom mässan att man skulle försöka sälja evenemanget till Palexpo för 15 miljoner schweiziska franc – motsvarande 148 miljoner svenska kronor.

– Vi hörde att de ville sälja mässan till oss, men det här var första gången vi fick höra summan och summan är enorm! Säger Claude Membrez till ANE.

Han ifrågasätter också varför Palexpo skulle betala 15 miljoner franc för ett evenemang som inte ska hållas 2021 och som i ett par år framåt "läs vara 35 procent mindre" eftersom bilmässor blir allt mindre populära.

Membrez tillade dock att ett eventuellt beslut om att köpa mässan tas av Palexpos styrelse. Till ANE uppger han att han förväntar sig att styrelsen kommer hålla ett möte under de kommande två veckorna där frågan kommer diskuteras.

Viktigt evenemang för Schweiz

Genèvemässan är Schweiz största evenemang som genererar motsvarande runt 1,98 miljarder kronor i intäkter till staden Genève varje år. Staden har en ägarandel i Palexpo på 80 procent.

Villkoren för det lån om motsvarande runt 168 miljoner kronor som Genève stad erbjöd till GIMS var också bland anledningarna som arrangören hänvisade till som skäl för att mässan ställs in 2021. Ett var ett återbetalningskrav om nästan 10 miljoner kronor redan i juni 2021. Det andra var att mässan måste bli av 2021.

GIMS beslut att både tacka nej till lånet och att lägga ned efter att ha sålt mässan har förbryllat Palexpo.

– Det är riktigt, riktigt konstigt, säger Claude Mendez till ANE.

– **Vi förstår inte vad de har i åtanke.** Om de har något i åtanke måste det var väldigt komplicerat för vi förstår inte det.

GIMS har uppgett att de vill använda en stor del av lånet, runt 109 miljoner kronor, för att ersätta utställare för att bilsalongen ställdes in 2020. Det hade GIMS kunnat göra om de accepterat lånet, menar Claude Mendez.

Palexpo är villiga att acceptera en mindre mässa 2021, enligt Mendez, men det är inte GIMS. GIMS direktör Sandro Mesquita sa i maj till ANE att "det är viktigt att nästa mässa är en bra en och inte en liten, förminskad en".

– Sandro har rätt, det är en risk. Men vi tror att risken är större om inget görs, säger Claude Mendez till ANE.



Genevemässan skrotas – arrangören vill sälja av tillgångarna



Salongsslakten!



Genèvesalongen blir av – alla presskonferenser sänds digitalt

14. Här är elmotorcykeln som ska slå nytt hastighetsrekord

Felix Björklund

2020-07-03 kl 13:55

Aerodynamisk design, avsaknad av frambroms och kyld med kolsyreis. Möt Voxan Wattman, den 367 hästkrafter starka elmotorcykeln som kan bli världens snabbaste.



Gillar du saker som går snabbt, då ska du titta in Voxans nya Wattman. För om allt går enligt planerna ska den, med Superbikemästaren Max Biaggi i sadeln, försöka slå nytt världsrekord för elektriska motorcyklar nästa sommar. Målet är att komma upp i 330 km/h.

För att nå dit har teamet bakom varit tvungna att ta till lite okonventionella medel. Visst, att designen följer alla aerodynamikens konster och regler kanske inte är förvånande. Men man har tagit till några extraknep för att göra motorcykeln så stabil som möjligt. Fram har man satt dubbla länkar för att minska luftmotståndet. Lösningen är även praktisk eftersom den snabbt och enkelt går att byta ut.

Så hur har man gjort med styrningen? Jo, cykeln styrs med hjälp av länk/svängarm vilket gör att föraren kan flyttas bakåt som i sin tur innebär att man kan få en längre hjulbas. Och på hastighetens altare har Voxan även offrat möjligheten att bromsa framhjulet.



- Det finns ingen frambroms, och det av flera skäl. Främst för att det ger bättre aerodynamik vid höga hastigheten. Men även för att det tar tid att accelerera i de stora saltöknarna på grund av dåligt grepp och vi har gott om utrymme för att stanna. Sist, men viktigast – framhjulsbromsning i höga hastigheter i saltöken kan skapa obalans och leda till krasch. Vi använder inte en fallskärm, men föraren har broms på bakhjulet som han kontrollerar med vänster handtag. Även motorbroms kan kontrolleras med en liten spak på höger handtag, säger Franck Baldet, teknikchef på Voxan i ett uttalande.

Läs mer: [RGNT:s elmotorcykel är uppkopplad som en Tesla](#)

Så frambroms är alltså ute ur bilden, men så är även något så aerodynamiskt vederstyggligt som kylare. Nej, i stället håller Wattman temperaturen i drivlinan med hjälp av kolsyreis som kyler ett vätskesystem.

Även batteriet är något du inte hittar någon annanstans. Här fick Voxan hjälp av sitt moderbolag Venturi som tillsammans med Ohio State University har byggt ett batteri med en kapacitet på 15,9 kWh och som klarar av att leverera 317 kW. Vilket man hoppas är tillräckligt för att nå nya rekordhastigheter.

Själva rekordförsöket är förlagt till Salar de Uyuni i Bolivia i juli 2021.

Fakta: Voxan Wattman

Drivlina:	Elmaskin, permanentmagnet
Maxeffekt:	270 kW/367 hk
Max vridmoment:	970 Nm
Batteri:	Litiumjon
Volt:	756 V
Kapacitet:	15 kWh
Vikt batteriet:	140 kh
Vikt motorcykel:	300 kg

Feber**15. Första provkörningarna av Ferrari SF90 Stradale är här**

AV BOBBY GREEN 2020-07-01 KL 20:00

Tyskt och italienskt



FILMER: <https://youtu.be/yJlhy-0CWiu>

<https://youtu.be/IJcNhqdFo9M>

För ett år sedan släppte Ferrari lös den nya super-hybriden SF90 Stradale och nu har journalister fått köra den för första gången. Det här är ingen efterträdare till LaFerrari utan snarare en mer avancerad version av F8 Tributo. Som du kan ladda med sladd och som har mer effekt. Två stycken elmotorer sitter på framaxeln och dessa får sällskap av en tredje som man placerat mellan förbränningsmotorn och växellådan. Bensinslukaren är en turbo-matad V8:a på 4,0 liter som ger 780 hästar och 800 newtonmeter i vrid, allt kopplat till en åttastegad dubbelkopplingslåda. Den kombinerade effekten anges till 1000 hästar. Det räcker för att kunna ta sig från 0-100 km/h på 2,5 sekunder och toppa 340 km/h. Det går även att köra på bara el i typ 2,5 mil.

Ovan ser vi SportAutos testkörning på tyska och nedan Automoto.it på italienska så glöm inte att sätta på undertexter om ni inte behärskar dessa språk.

[Ferrari presenterar superbilen SF90 Stradale](#)
[Laddhybrid-monster med 1000 hästar](#)

16. Porsche 928 var före sin tid

Publicerad: 2018-02-08 kl 00:00

Text: Emanuel Gylling

Den tillverkades i tre decennier men alltid i skuggan av syskonet 911. Porsche 928 var före sin tid och som så många liknande bilar lite missförstådd. Här är några höjdpunkter och kuriosa om den mäktiga GT-vagnen.



Tre mest eftertraktade

928 CS: Club Sport-versionen baserades på S4 men fick bland annat manuell växellåda och 100 kg mindre vikt att släpa på. Totalt byggdes bara 17 exemplar.

928 GT: Presenterades 1989 och är en klart sportinriktad version. Enbart manuell växellåda, 40-procentig diffbroms, sportchassi och 330 hk.

928 GTS: Sist men inte minst – och enligt många bäst. GTS såldes 1992-1995 och fick lite bredare bakskärmar, större bromsar och 350 hk.

MOTORNYTT

1971 Beslutet togs om att utveckla den nya Porsche-modellen.

1977 Premiärvisning på bilsalongen i Genève.

1978 Porsche 928 utses till Årets bil.

1980 928 S med 4,7-litersmotor och 300 hk.

1986 Abs-bromsar är standard.

1987 Premiär för 928 S4 med nytt utseende, 5-litersmotor med fyrventilsteknik och 320 hk.

1995 Sista modellåret.



1978



1987



17. "Flash" tankar om årets F1: "Mercedes kommer vinna allt"

Av Jan Nilsson, Publicerad 2020-07-05, 08:40

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.



Nu är det då äntligen start på årets Formula 1 serie på Red Bull ring, och med Max Verstappen som sista vinnare 2019. Vad tror jag då om årets VM-serie?

Med det komprimerade schemat så kommer de stora teamen med resurser ha "upper hand" på de små. Jag tror Mercedes kommer vinna med både förare etta som tvåa och även segra i märkesmästerskapet. Kanske kan Red Bull bli tvåa, kanske? Och Ferrari två eller tre. Sedan är det svårt att gissa.

Covid 19-pandemin har slagit sönder ekonomi som tekniska arbetet att utveckla bilarna under våren, de stora teamen klarar sig bäst i detta då de har resurser att jobba på ändå. McLaren har även just i dagarna fått ett lån på över en och en halv miljard för att säkerställa teamet efter corona slog till, så de ser kortsiktigt ut att ha kontroll, men resten? Många frågetecken där just nu.

Förarna:

Då handlar det nog bara om Lewis Hamilton vill ta sin sjunde VM titel eller inte, och jag tror han vill. Den ofrivilliga förlängda pausen och "lock downen" som skett har nog gett han den vila han behöver för att få tillbaka suget och tända till igen. Bottas kommer lika taggad till varje säsong men det hjälper inte, Lewis spelar ut han varje år. Ska jag vara ärlig så har jag aldrig trott på Bottas. Han körde jämt med Massa, när Massa fick gå från Ferrari för att lämna plats åt snabbare förare. Och Bottas gick då till Mercedes för att bli världsmästare i snabbaste teamet. Tittar man på tider och race, Massa VS Bottas gjorde i Williams så var de väldig jämnt snabba, så jag blev förvånad när man tog han till bästa teamet, Hamilton kan nog leva med det tror jag ;).

Teamen:**Ferrari**

Har hamnat i ett negativt snurrande, anklagade för att ha fuskat när det gick bra, förarna ovänner och drog åt olika håll, får liksom inte till det. Leclerc måste börja leverera för att segra i mästerskapet i år, nu är det han som är frälsaren, andraplatser duger inte. Tifosi fansen och fabriken tyngd hänger på hans axlar. Han är en talang, men det ska bli intressant om han kommer klara årets och nästa års jättekraav som ligger på han, snurrningar, krascher, bortkörda frontvingar i första kurvorna osv är inte helt omöjligt och inte speciellt ovanligt när kraven kommer. Vi får hoppas han får en bil som kan vinna... annars.....

Vettel däremot är fri, han kör sina sista race, i Ferrari han skiter i Tifosi, fabriken och teamet han är sig själv närmast, och bestämmer själv hur han ska eller inte ska ladda, han kan förvåna om ni frågar mig. Utan press, utan ansvar mer än för sig själv kan han blixtra i år, en gissning meeeeee den känns bra.

Red Bull.


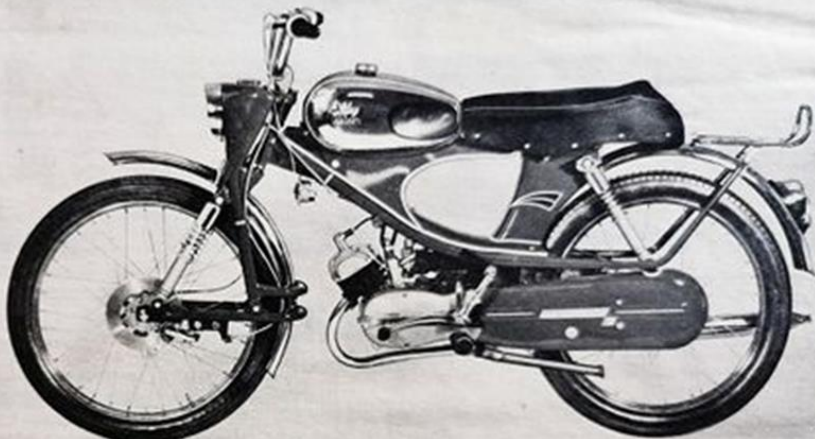
Max Verstappen har alltid känts som ett osäkert kort, grymt snabb men bortskämd av teamet tillåts gör för mycket misstag och sätter sig själv och andra i omöjliga situationer. Jag gillar hans kritiserade hårdare körstil vid omkörning men även när han försvarar sig, men i år måste han börja leverera, nu har han varit talang så länge så nu är det dags att visa det också. Han kändes stabilare 2019 så kanske?

Renault, McLaren, Toro Rosso, Racing Point, Alfa Romeo:

De är "best of the rest". McLaren och Renault verkar inte trots resurser klara av att ta sig närmare de tre första, eller i alla fall två största teamen. Och kommer även 2020 slåss om sjunde plats och bakåt, Riccardo känns väl starkast där av förarna och McLaren av teamen i en hyfsad gissning.

Ska bli spännande då de även ska köra åtta race på nio raka veckor, även det kommer gynna Mercedes och missgynna de små teamen.

Nu kör vi.

	
<p align="center">Ny modellserie med stora NYHETER</p>	
<p>TORNADO S med skivbroms</p>	<p>Levereras med störtbåge som standard</p> <p>REX • Box 111 • Halmstad 1</p> <p>Sänd den nya REX-katalogen till</p> <p>Namn _____</p> <p>Adress _____</p> <p>Postadress _____</p> <p align="right">TV 9-67</p>



18. Bugatti Chiron Pur Sport på "det gröna helvetet"

AV BOBBY GREEN 2020-07-03 KL 20:00

Hej vad det går!



FILM: <https://youtu.be/qnxVw3uVcbo>

I mars visade Bugatti upp Chiron Pur Sport som är en lättare och mer aerodynamisk version av vanliga Chiron. Dessutom har den en helt ny växellåda. Snart ska de första kunderna få sina exemplar men tester med prototyper pågår in i det sista. Här ser vi när man bombar på i full kareta på Nürburgrings nordslinga, även kallad det gröna helvetet.

Översatt av Google: "Nordschleifen anses vara den mest krävande kretsen i världen, vilket är anledningen till att den har smeknamnet "Green Hell". 33 vänsterböjar och 40 högerböjar, 17 procent uppförs- och nedförsbackar och en höjdskillnad på 300 meter över en längd av 20.832 kilometer: alla fordon som kan klara av denna svåra bana snabbt och utan problem är perfekt finjusterade. Så det är den idealiska platsen att testa den slutliga uppsättningen för avstängning och hantering av den nya Bugatti Chiron Pur Sport."

[Bugatti hettar till Chiron ytterligare med Pur Sport](#)

[Stephan Winkelmann berättar om nya Bugatti Chiron Pur Sport](#)

[Bugatti Chiron Pur Sport på racerbanan](#)

19. Rally-VM kör igen i september

Mattias Rabe

2 juli 2020

Efter tre deltävlingar pausades årets WRC-säsong på grund av coronapandemin. Nu står det klart att världsmästerskapet återupptas första helgen i september.



I januari inleddes årets säsong av rally-VM med Monte Carlo-rallyt. Därefter följde Svenska rallyt samt deltävlingen i Mexiko i februari, därefter tog det tvärstopp i och med coronavirusets globala utbredning. Under de senaste månaderna har deltävling efter deltävling strukits ur kalendern; Argentina, Portugal, Kenya, Finland, Nya Zeeland och Wales. Dessutom har Chile dragit sig ur på politiska grunder.

I dag meddelar WRC-organisationen, efter att ha nått en lösning tillsammans med Internationella bilsportförbundet, att rally-VM återupptas helgen 4-6 september med en deltävling i Estland. Det är första gången som landet arrangerar en WRC-deltävling. Estland, som är regerande världsmästaren Ott Tänaks hemland, var inte med i den ursprungliga tävlingskalendern för i år.

Efter Estland ska ytterligare fyra deltävlingar köras, nämligen Turkiet i slutet av september, Tyskland i mitten av oktober, Italien i slutet av oktober samt Japan i mitten av november.

Ytterligare två deltävlingar kan tillkomma – Belgien i början av oktober samt Kroatien som ännu inte är datumlagt.

För att en WRC-säsong ska räknas som komplett och kunna kora en världsmästare måste minst sju deltävlingar köras. Den gränsen har man alltså nu uppnått med viss marginal.

För tillfället leder Sébastien Ogier i Toyota Gazoo Racing WRC med åtta poängs marginal.



20. Porträtt: Felix Rosenqvist årets rookie

Av Lars Eriksson

Publicerad 2020-07-15, 10:00

Två pallplatser och imponerande körning i många race. Men också ett par kostsamma misstag och ett par rejäla krascher. Felix Rosenqvist visade direkt sin höga klass och blev årets nykomling i Indycar 2019.



Intervjun med Felix Rosenqvist var ursprungligen publicerad i vårt F1/Indymagasin. Du kan [beställa en digital utgåva](#) här.

En säsong i Indycar och redan en titel – Rookie of The Year. Men den titeln betydde egentligen inte så mycket för 28-åringen från Värnamo som till kommande säsong har betydligt högre mål.

När du ser tillbaka på din första säsong i Indycar, vad var toppen och vad var botten?

– Toppen var första racet i S:t Petersburg när jag hade ganska höga förväntningar och jag lyckades kvala in som trea, vilket var fantastiskt. Jag ledde racet länge och körde om Will Power i en omstart men blev fyra till slut. Det var ändå mitt första race och jag kom in i serien med en bra känsla.

Botten är egentligen tiden runt Indy 500 och Detroit. Jag hade en del krascher, en på träningen till Indy och en under racet som jag blev indragen i. I Detroit körde jag sönder hjulupphängningen och kraschade. De två helgerna var ganska tuffa. Efter det har det gått uppåt.



Indy 500-helgen 2019 blev en prövning på många sätt. Två krascher, en på test och en i racet, gjorde att självförtroendet fick sig en knäck.

Vilken var din målbild inför säsongen?

– Första målet var att ta en pallplats och det andra var att vinna ett race. Känslan har blivit bättre och bättre för varje helg och nu känner jag att jag är med i toppen på varje pass, i varje fall på traditionella banor. Det får mig att känna att en seger är ganska nära och det är bara tillfälligheter som avgör när den kommer.

En idrottsutövare vill alltid vinna och jag gissar att mycket släpper när den första segern kommer?

– Absolut. Jag vet vad det betyder för självförtroendet när första segern kommer i en ny serie. Man kan slappna av lite mer och kan fokusera mer långsiktigt på mästerskapet, i stället för att bara vinna. Så har det varit många gånger i min karriär, det skulle vara skönt få det vara avböckat.



Artikelförfattaren träffade Felix Rosenqvist under finalen på Laguna Seca 2019.



Felix Rosenqvists första pallplats kom på Mid-Ohio efter en otroligt underhållande fajt med teamkamraten Scott Dixon.

Vad har varit svårast att lära sig i Indycar?

– Nästan allting. Om vi jämför med när jag kom till Formel E som rookie, vilket skulle vara det svåraste mästerskapet att lära sig, det gick jättesnabbt att lära sig och jag slogs om mästerskapet redan första året. I Indycar kändes det som jag kom tillbaka till mina rötter, som Super Formula och Formel 3, alltså riktiga formelbilar. Och då var det helt plötsligt jättesvårt. Bilen är mycket svårkörd, det är alltid olika gummiblandningar på varje bana, förutsättningarna är väldigt varierande med ovaler, stadsbanor, och vanliga banor med olika förhållanden. I andra serier har det nästan varit som att bygga upp ett flow där man blir bättre och bättre. I Indycar är det mer upp och ner eftersom banorna skiljer sig åt mycket. Bara för att man är snabb på COTA betyder det inte att man är snabb på Laguna Seca. Det går inte använda samma setup, det blir en ny utmaning varje helg. Det tycker jag har varit det absolut tuffaste och som rookie är man alltid ett steg efter.

Värre än du trodde?

– Det är svårt komma in i det direkt, det tar en helg innan man är med. Jag tycker att jag ofta varit snabb att lära mig och komma in i nya grejer. Men det har inte riktigt blivit så i Indycar. Det har nästan krävts en säsong för att köra alla banor, testa alla gummiblandningar och ställas inför alla situationer. Kommande säsong kommer jag vara mer trygg i det jag håller på med.



Inför 2020 är målet glasklart. Felix ska vinna race.

Sett utifrån borde stabilt topp tio och några topp fem vara bra som nykomling. Men jag läste någonstans att du sagt att det var den tuffaste säsongen du haft. Ställde du inte väldigt höga krav på dig själv, det är inga enkla motståndare att brottas med i den här serien?

– Det är lätt att vilja vara längre fram än man är. Jag är en tävlingsmänniska och det är helt okej att vara topp tio och några topp fem och någon pallplats. Men det finns fortfarande de som i varje race kommer topp fem, som Josef Newgarden, Scott Dixon och Alexander Rossi. Kan de göra det vill jag också kunna göra det och jag är inte nöjd förrän jag är där.

Du nämner regerande mästare, flerfaldiga mästare och tidigare F1-förare?

– Det spelar ingen roll. Jag vill vara där de är och komma dit snabbt, det var därför den delen av säsongen kändes frustrerande.

Hemma i Sverige är det säkert någon miljon fler människor som vet vem Felix Rosenqvist är numera. Hur har du hanterat den biten?

– Det har gått helt okej. Det har inte förändrats jättemycket. Det är en annan kontinent, det är den stora skillnaden. Annars är det som innan.

Samma coola Felix som alltid?

– Jag tycker det.

När började arbetet med att komma till Indycar?

– 2016 när jag testade första gången. Jag gjorde ett bra test och teamet var nog intresserat redan då men då fanns det förare kontrakterade. Sedan började snacket igen 2017 för att köra säsongen 2018 men då hade vi precis skrivit på för två säsonger i Formel E och jag ville satsa på det. Efter den säsongen kändes det som att ska vi ta chansen i Indycar ska vi göra det nu. Det kändes rätt då och det känns rätt nu.



Ny design till den här säsongen. Och Indycars omtalade aeroscreen.

Du och din teamkamrat Scott Dixon verkar vara bra vänner?

– Ja, verkligen. Jag har haft tur att och fått många bra teamkamrater med stor erfarenhet. Nick Heidfeld i Formel E, Gary Paffett i DTM och Scott i Indycar. Alltid kul att jobba med proffs som varit med länge. Scott har bra feeling.

Rookie-titeln, hur viktig är den?

– Inte så viktig, ganska obetydlig egentligen. Men visst är det kul att det var en fajt. Det var många bra rookies med i år men för mig var det viktigare med sjätteplatsen totalt.

Till kommande säsong, vad ska du förbättra?

– Framför allt kommer ovalerna att vara i fokus. Det känns som om vi haft en bra nivå på de vanliga banorna. Vi ska jobba mer med bilen, det känns som om vi haft en bra bil i slutet av året, men det finns några banor som är frågetecken. Jag ska jobba med mig själv, med vissa av de vanliga banorna och med ovalerna.

Ovalerna, hur ska du jobba med den delen? Det är ju bara tävlingshelgerna som finns att skaffa sig erfarenheterna?

– Jag har bra hjälp av Dario Franchitti som är förarcoach åt både mig och Scott, men framför allt åt mig eftersom jag var rookie 2019. Han har varit med mig vartenda varv jag kört på oval, det är honom jag har närmast kontakt med. Men till sist måste jag ju köra själv, Dario kan ju inte köra åt mig genom hörlurarna, jobbet ska göras. Farten har varit rätt okej, men körningen har inte kommit lika naturligt som på vanliga banor.

De rutinerade som Dixon har en lång erfarenhet av att åka runtrunt i 380 knyck. Du har inte riktigt vanan av de farterna?

– Precis. Det är himla små marginaler. Min körstil har alltid varit att kunna kompensera för om bilen inte varit perfekt, mitt fönster har varit brett oavsett om det har varit överstyrt eller understyrt, vilket har varit en bra egenskap. Men på ovaler handlar det mer om att du kör samma sväng var tjugonde sekund och har man inte en perfekt setup för den svängen spelar det ingen roll hur bra man är på att ratta och parera. Man måste hitta en bil som gör jobbet åt sig. Man måste vara väldigt metodisk när man jobbar med setupen, det är den delen jag kanske inte varit lika bra på som många andra.

Om vi tittar tillbaka på Indy 500 kändes det som att du låg helt rätt i strategin och innan du kraschade fanns förutsättningarna för en riktigt bra placering, kanske till och med pallen?

– Indy 500 var ett väldigt bra race, jag låg före Santino Ferucci som blev sju när vi åkte in i kraschen, det hade kunnat bli bra. Även om vi kraschade var många väldigt glada, för jag tror många hade frågetecken om jag skulle klara att vara bra på ovalerna. Det var mitt första ovalrace i Indycar och det var en lättnad för många, inklusive mig själv, att det trots kraschen gick så pass bra.

Vad får du för feedback från teamägaren Chip Ganassi? Det ryktas om att han är en hård chef som ställer höga krav. Har du känt hans stöd under säsongen?

– Det tycker jag. Han har ändå skrivit kontrakt med mig och trott på mig. Han ligger bakom alla beslut, även om vi har haft några duster emellanåt. Men jag känner absolut att han och hela teamet tror på mig, alla har varit väldigt bra med mig.

Vilka blir de sportsliga målsättningarna 2020?

– Någon seger och bra med poäng i ovalracen, då skulle jag känna att jag tagit några steg.

Du har tävlat framgångsrikt med bilar i många år i olika klasser runt om i världen. Har du nått dit du vill nu?

– Jag är nog inte en person som kommer att sätta mig och vara nöjd. Jag känner mig alltid redo för nya utmaningar. Jag kanske kan se ett år framåt men efter två år börjar jag kolla runt. Vad är kul? Vad är framtiden inom sporten? Var får jag mest utmaningar? Jag tycker det är skitkul att köra Indycar, det har varit ett långtidsprojekt att komma hit men jag har alltid dörrarna öppna.

Så om Ferrari hör av sig om en F1-sits?

– Då finns nog chansen (skratt).

"LILL-LÖVIS" OM FELIX



Felix Rosenqvists manager heter Stefan "Lill-Lövis" Johansson och han är nöjd med sin adepts första säsong i Indycar. Johansson tävlade själv framgångsrikt i motsvarande serie för snart 30 år sedan.

– Felix insats var ju jättebra, till och med bättre än vad vi kunde förvänta oss. En pole position, två andraplatser, sexa totalt och rookie of the year. Det är inte dåligt i ett sådant här tufft mästerskap. Bara att komma bland de tio första är tufft.

Med det resultatet trumfade Rosenqvist sin manager ...

– Jag blev också rookie of the year men hade en sämre totalplacering, fjortonde.

Vad behöver Felix förbättra för att på allvar slåss i toppen?

– Polera upp hela grejen. Den här serien är otroligt jämn, varje litet misstag kostar otroligt mycket. Allting måste vara rätt!



21. Timmy Hansen ny världsmästare i rallycrossens e-sportserie

2020-07-13

”Ett fantastiskt sätt att köra racing på mellan säsongerna”



Timmy Hansen kunde pusta ut och segerjubla efter söndagens avgörande deltävling i rallycrossens e-sportserie.

Den regerande världsmästaren i rallycross, Timmy Hansen, lyckades återupprepa förra årets succé även i den digitala världen. Under söndagen tog han hem världsmästartiteln i rallycrossens e-sportserie.

– Ett fantastiskt sätt att köra racing på mellan säsongerna, säger Timmy Hansen.

Trots att säsongen ännu inte har börjat på riktigt så har Götene-sonen Timmy Hansen redan vunnit två mästerskap – båda i den virtuella världen.

För två veckor sedan [berättade tidningen om Timmy Hansen](#) och hans framfart på den digitala racingscenen. Då hade han just vunnit Race of Champions framför en rad av välkända motorsportprofiler.

Under söndagen avgjordes den sista deltävlingen i rallycrossens egen e-sportserie – World RX Esports Series. Inför tävlingen låg Hansen i ledning, nio poäng före tvåan.

Precis som när Timmy tog världsmästartiteln i förra årets rallycross-VM så blev det också en nervkittlande avslutning på e-sportserien. Efter att ha blivit intryckt i barriärerna halvvägs in i finalen lyckades Timmy ändå med nöd och näppe rädda en fjärdeplats i loppet. Det skulle visa sig räcka för att säkra mästerskapstiteln med fyra poängs marginal till britten Tom Blomqvist, som slutade tvåa.

Därmed har Göteneföraren tagit hem två titlar redan innan säsongen dragit igång på allvar.

– Det här året har redan varit bra resultatmässigt, så jag kliver in i säsongen utan något att förlora. Jag ska göra så gott jag kan och njuta av att vara tillbaka på en riktig racingbana, säger Timmy i ett pressmeddelande.



*Timmys virtuella bil som tog honom till seger i rallycrossens e-sportmästerkap.
Här firar han med att ta några extra varv på asfalten.*

Timmys yngre bror Kevin, som också tävlar i rallycross-VM, var även han framgångsrik i e-sportserien. Kevin låg trea i mästerskapet inför finalracet, men en tiondeplats i den sista omgången gjorde att han tappade en placering i totalen och slutade på en fjärdeplats. Nu tar bröderna Hansen fullt fokus på racing i verkliga livet. Premiären i rallycross-VM går hemma i Sverige – närmare bestämt i värmländska Höljes – den 20-23 augusti.

MOTORNYTT

– Jag ser fram emot att få sätta mig i min verkliga 208 WRX Supercar och skicka in den i kurva ett på Höljesbanan, säger Kevin Hansen.



Marcus Andersson

SLUT