



Excalibur Series IV Phaeton 1980–87

1. Här är den turkiska Saaben
2. Oslo omkört i elbilsfilen i Norge
3. Renaults nya vd lockar med sig chefer från Seat
4. Mitsubishi lämnar Europa
5. Volvo Torstrandafabriken 50 år (1964-2014)
6. Mercedes S-Klass får världens första krockkudde för baksätet
7. Jätteskärm i Cadillacs elbil
8. Beskedet från BMW: Nästa 5-serie blir helt eldriven
9. Nya Volkswagen Golf i älgtest
10. Nya Land Rover Defender med V8:a testas på Ringen
11. Test Opel Grandland X
12. TEST: Alpine A110S möter Porsche 718 Cayman GT4
13. Begagnatmarknaden blomstrar trots corona
14. Bygget har inletts av Nikolas nya jättefabrik
15. Vätgas i dieselmotorn gav låga utsläpp
16. Körcykler är inte 2030, de är bara sååå fossila!
17. En på miljonen
18. Jay Leno gillar sin Tatra T87 från 1938
19. En kvinnlig världsmästare i Formel 1?
20. Jag vill vinna VM med Ferrari

1. Här är den turkiska Saaben

Publicerad 21 oktober 2015

Text Maria Dahlin

En turkisk tidning har publicerat en bild på prototyper av den nya folkbil man ska ta fram tillsammans med Nevs.



Som **Vi Bilägare** nyligen rapporterat ska [Nevs utveckla en nationell bil med den turkiska staten](#). Nu publicerar turkiska tidningen Hurriyet Daily News en bild på hur samarbetet kan komma att se ut.

Karosserna på de tre prototyperna på bilden bär visuella likheter med [Cadillac BLS](#), en bil som tidigare tillverkades på samma bas som Saab 9-3 i Trollhättan.

Relaterad artikel



[Turkisk Saab 9-3 på G](#)

[Trollhättanbaserade Nevs ska utveckla en folkbil tillsammans med den turkiska staten.](#)

2. Oslo omkört i elbilsfilen i Norge

Henrik Samuelsson/TT 2020-07-27 07:27

Andelen elbilar i Norge fortsätter att stiga i rasande takt, och utgjorde under första halvåret 48 procent av nybilsförsäljningen. Men Oslo verkar ha nått en platå, vilket branschen förklarar med att laddutbyggnaden inte hängit med.



Elbilar i långa rader i Norge – här en större Tesla-leverans i Lillestrøm öster om Oslo.

Huvudstaden har länge varit ledande i boomen för avgasfria bilar i Norge, vilket förklarats både med att Osloborna har mer pengar och att fördelar som lägre vägtullar och fri färd i kollektivfiler väger tyngre där. Men nu har andelen rena elbilar stagnerat i nybilsförsäljningen, 57 procent första halvåret i år är samma siffra som förra året.

Därmed har Bergen, landets näst största stad, för första gången tagit över ledarpinnen, med 59 procent avgasfritt i försäljningen januari–juni i år. Och andra större städer, som Stavanger och Trondheim, ligger hack i häl, med andelar även där på en bra bit över hälften.

Har infört "bompeng" på elbilar

Christina Bu, som leder Norsk Elbilforening, är inte förvånad.

-Oslo har dragit ner på fördelarna och bland annat infört "bompeng" (trängselskatt) för elbilar. Många bor också så till att de inte har tillgång till laddning, och kommunen ligger efter de egna målen för utbyggnad av gatuladdning. De måste ta tag i detta om de ska nå målen om utsläppsminskningar, säger Bu enligt NRK.

Hybridbilar har enligt branschorganisationen OFV:s statistik i Norge nu en marknadsandel på 30 procent, vilket innebär att de renodlade bensin- och dieselfordonen får nöja sig med drygt en tiondel var av personbilsförsäljningen.

3. Renaults nya vd lockar med sig chefer från Seat

Jan-Erik Berggren 28 juli 2020

Renault värvade Seats chef Luca de Meo till jobbet som ny vd efter härvan med sparade Carlos Ghosn. Och nu har de Meo börjat plocka sina russin från VW-koncernen. Seats Alejandro Mesonero-Romanos blir ny designchef för Renault.



Alejandro Mesonero-Romanos har prisats för sin design av den nya generationen bilar från Seat. På kort tid har Seat lyckats bli Europas snabbast växande bilmärke och tillsammans med syskonmärket Cupra har Seat vänt kris till succé. [Luca de Meo](#) tillskrivs en stor del av förändringen men även designchefen Alejandro Mesonero-Romanos har fått beröm.

Alejandro Mesonero-Romanos står bland annat bakom de populära suvarna [Ateca](#), [Arona](#) och [Tarraco](#) samt nya [Formentor](#) och [Tavascan](#). Han har också varit med och ritat de två senaste generationerna av [Leon](#) samt femte generationen av [Ibiza](#).

Det kan se ut som att Luca de Meo plockar in en för Renault helt okänd designer men Mesonero-Romanos har ett förflutet även på Renault. Han började som designer på Seat 1994 och arbetade på flera projekt inom VW-koncernen, bland annat för Volkswagen, Audi och Lamborghini. 2001 flyttade Mesonero-Romanos till Renault och under en period var han också designchef på Renault Samsung i Sydkorea. 2011 gick flyttlasset tillbaka till Seat där han var med om att bygga om varumärket tillsammans med Luca de Meo.

Enligt uppgifter till branschtidningen Automotive News ska den 52-årige spanjoren Mesonero-Romanos först och främst förstärka Renaults designteam. Men det är tydligt att Luca de Meo ser sin forne chef som den som ska leda Renaults designarbete framöver.

Precis som Seat står Renault inför lanseringen av en ny generation elbilar och Renault ska också investera i teknik för självkörande bilar. Renault har tidigare avslöjat att de planerar att förändra sitt modellprogram och satsa mer på suvar och lite mindre på familjebilar, en strategi som går väl i hand med hur Luca de Meo agerade under sin tid som chef för Seat.

Renault-Nissan-gruppen har också antagit en ny affärsplan som delar upp de kommande bilprojekten mellan Renault, Nissan och Mitsubishi. Idén med uppdelningen är att ett företag blir drivande och ledande i ett visst segment och på vissa marknader och de andra får då som uppgift att använda den utvecklade tekniken som tillhandahålls av "ledaren" och ta en roll som "följare".

4. Beslutet: Mitsubishi lämnar Europa

Jan-Erik Berggren

28 juli 2020

Det blir ingen ny Outlander eller L200.



När dagens modellprogram gjort sitt kommer Mitsubishi inte att lansera några nya modeller i Europa. Istället ska Mitsubishi fokusera på Sydostasien.

Beskedet kommer från Japan i spåren av ett nytt jobbigt bokslut. Räkenskapsåret som slutar i mars 2021 väntas ge en svidande [förlust på drygt 13 miljarder kronor](#). Det var droppen som tvingade fram drastiska beslut för Mitsubishi och hela Renault-Nissan-Mitsubishi-alliansen.

Så sent som i december meddelade Mitsubishi att den populära suven Outlander skulle förnyas i slutet av 2021. En laddhybridversion, som [sålt väldigt bra i Sverige](#), skulle så presenteras ytterligare ett halvår senare.

Men så blir det inte. Enligt ett besked till branschtidningen Automotive News ska Mitsubishi avrunda sin verksamhet i Europa helt och inte ersätta dagens modellprogram. Den nyaste modellen i programmet är [Eclipse Cross](#) som visades ny inför modellåret 2018.

Mitsubishi kommer att fortsätta serva och förse de bilar som sålts med reservdelar.

Mitsubishi har funnits i Europa sedan 1975 och byggde bilar i Born, Nederländerna, under året 1995 till 2012. Där byggs i dag modeller åt BMW och Mini.

Förra året försökte ledningen i Japan [rädda verksamheten i Europa](#) med ett helt nytt regionkontor och ta över en del av importen från olika regionala aktörer.

Den väntade förlusten för 2020 är den största på 18 år vilket inte är bra med tanke på Renault-Nissan-alliansens stora sparprogram. Alliansen har delat upp regioner och utvecklingsprojekt mellan sig och i den planen var det tydligt att Mitsubishi ska lämna Europa åt Renault medan Nissan får ta hand om Nordamerika.

I den senaste statistiken från BilSweden var Mitsubishi Outlander den [16:e mest sålda bilmodellen hittills i år](#) med 1 730 sålda bilar under perioden januari till och med juni.

Under 2019 såldes 6 159 Mitsubishibilar i Sverige vilket var en ökning med 27,5 procent jämfört med 2018. Från 2018 till 2019 ökade Mitsubishi sin andel av marknaden i Sverige från 1,22 till 1,72 procent. Därmed var Mitsubishi knappt slagen av Mazda som höll 1,75 procent av marknaden. Allianssyskonen Nissan har Renault hade i Sverige en marknadsandel 2019 på 2,63 respektive 3,35 procent.

I Sverige har MMC Bilar Sverige AB stått för importen från Mitsubishi i Japan. MMC är en del av SC Motors som tidigare bland annat importerat även bilar från Hyundai och Citroën. SC Motors tog över importen av Mitsubishibilar 2007 från ett bolag som ägdes av Mitsubishi Motors Europe. Förra året tappade SC Motors importen av Citroënbilar till danska KW Bruun. Året dessförinnan tog danska Nic. Christiansen Gruppen över importen av Hyundai-bilar till Sverige. Så sent som 1 april i år utsågs Anna Ulfvin till vd för MMC Bilar Sverige AB och precis som Ulfvin tidigare avvecklat såväl Citroën- som Hyundai-importen får hon nu ansvara för att plocka bort Mitsubishi från Sverige.



5. Volvo Torslandafabriken 50 år (1964-2014)



FILM: <https://youtu.be/359bfS5e6qU>



6. Mercedes S-Klass får världens första krockkudde för baksätet

AV BOBBY GREEN 2020-07-27 KL 09:00

Ska fånga upp personer som en handske



Idag har många nya bilar krockgardiner i baksätet som skyddar huvudet från sidan om en krock inträffar. I nya Mercedes S-Klass tar man det hela ett steg längre och monterar in en krockkudde i framstolarna som ska fånga upp de i baksätet som en handske. Denna ska fungera som den i framsätet gör och utlösas vid en frontalkrock. De ska dock vara lite annorlunda utformade och ska kunna anpassas till barnstolar och fungera i samband med krockkuddarna som finns i säkerhetsbältena.

Nya S-Klass har premiär den 2 september.

[Liten glimt på nya Mercedes S-Klass front](#)

[Ser elegant ut](#)

[Acura TLX får världens första airbag som omsluter huvudet](#)

[Siktat på toppbetyg i krocktesterna](#)

[Autolivs nya krockkudde skyddar mot skallningar](#)

[Fixar en barriär mellan dig och den som sitter bredvid](#)

[Krocktest med ny bil utan airbag](#)

[Mitsubishi L200 får noll stjärnor i betyg](#)

7. Jätteskärm i Cadillacs elbil

Publicerad 2020-07-28 kl 9:21 text Carl Hempel

Skärmen på hela 33 tum kommer sitta i Cadillacs första elbil Lyriq. Enligt tillverkaren täcker den nästan hela instrumentbrädan.



Vi vet ännu inte särskilt mycket om Cadillacs första elbil som fått namnet Lyriq. Lyxmärket har sedan tidigare släppt en teaserfilm på bygget men själva avtäckningen sker den 6 augusti. Det ser ut att bli en stor SUV och bilen är den första av flera bilar som kommer vara byggda på GM:s nya elplattform. Nu berättar tillverkaren att en stor skärm kommer pryda Lyriqs instrumentbräda.



Med sina 33 tum ska den böjda skärmen utgöra i princip hela brädan. Måtten är 83,8 centimeter på bredden och 12,7 på höjden. Skärmen som egentligen kommer bestå av tre delar utgör både infotainmentsystemet, instrumentklustret samt inställningar för interiörsljus och head-up-display. Den ska också kunna användas som en enda stor skärm, troligtvis när bilen står still.

Detta är inte första gången som Cadillac fläskar på när det kommer till skärmar. I nya [Escalade](#) mäter två sammanfogade skärmar hela 38 tum. Trots detta kan varken Lyriq eller Escalade mätas sig med den kinesiska elbilen Byton [M-byte](#) som har en skärm på hela 48 tum.



Läs mer om:

[Klart: Cadillac Escalade får dieselmotor](#)

[GM satsar på dieselmotor i lyxjänkaren Escalade.](#)

[Cadillac rullar ut självkörande teknik](#)

["Super Cruise" skiljer sig från andra biltillverkares autonoma system när det gäller att övervaka föraren.](#)

[Sopranos-bil såld för en miljon](#)

[Den Cadillac Escalade som Tony Soprano använde i maffiaserien har sålts på auktion i USA.](#)

[Här är den turkiska Saaben](#)

[En turkisk tidning har publicerat en bild på prototyper av den nya folkbil man ska ta fram tillsammans med Nevs. 9](#)

[Bilfrågan: Ska jag köpa en Cadillac BLS?](#)

["Jag har tänkt köpa en Cadillac BLS 2.0T och undrar om det är en bra bil?" Vi Bilägare svarar.](#)

[Officiell: Cadillac CT6](#)

[Cadillac har avtäckt sin största och lyxigaste sedan, siktet är nu inställt på Mercedes S-Klass, BMW 7-serie och Audi A8. 12](#)

Carl Hempel



8. Beskedet från BMW: Nästa 5-serie blir helt eldriven

Publicerad 2020-07-28, 09:53

När nästa generation av BMW 5-serie och BMW X1 kommer så gör de det med möjligheten att få som rena elbilar, rapporterar [Carscoops](#). Med detta står alltså 5-serie och X1 näst på tur, efter nästa generations 7-serie, att få det BMW kallar "Power of Choice". I lite mindre dramatiska ordalag innebär detta möjligheten att välja mellan fyra olika drivlinor, bensin, diesel, och laddhybrid eller elbil.



BMW:s plan är att CO₂-utsläppet för varje BMW-modell, sett över hela livscykeln, ska vara sänkt med minst 30 procent år 2030.

– Detta är inte bara abstrakta uttalandanden, vi har tagit fram en detaljerad tioårsplan med årliga delmål och kommer löpande presentera hur vi presterar gentemot dessa uppsatta mål, säger BMW:s vd Oliver Zipse.

Så snart som i slutet av 2021 kommer BMW-koncernen ha fem elbilar på marknaden: BMW i3, BMW iX3, BMW i4, BMW iNext och Mini Cooper SE. Och fram till 2023 ska BMW presentera ytterligare 25 laddhybrider eller elbilar.

Vi har [tidigare rapporterat om att BMW experimenterar](#) med en helt eldriven 5-serie har inte mindre än tre elmotorer, en på framaxeln och vid varje bakhjul. Effekten i den bilen är inte känd med ska enligt BMW ligga på "över 720 hästkrafter" och göra 0 – 100 km/h på 2,8 sekunder. Tråkigt nog kommer den aldrig att byggas i stor skala.

[BMW:s mystiska 5-serie – med superstark eldrivlina](#)

[BMW 5-serien uppdateras - fler laddhybrider och bättre infotainment](#)

Av Patrik Lundin



9. Nya Volkswagen Golf i älgtest

AV BOBBY GREEN 2020-07-27 KL 11:20

Kämpar mot understyrning



FILM: <https://youtu.be/A7x1n3kDuAY>

Här får vi se när nya Volkswagen Golf körs i ett så kallat älgtest. Testet visade att bilen understyr ganska så kraftigt och man var tvungen att sänka hastigheten till 69 km/h för att den skulle passera konerna på ett godkänt vis.



[Alla saker Volkswagen snålade in på med nya Golf](#)
[Här jämförs den med föregående generation](#)



[Volkswagen ska ha fixat mjukvaran i nya Golf](#)
[Leveranserna kan dra igång igen](#)



[Volkswagen rullar ut nya Golf GTI, GTE och GTD](#)
[Inga överraskningar](#)

10. Nya Land Rover Defender med V8:a testas på Ringen

AV BOBBY GREEN 2020-07-28 KL 10:00

Blir troligtvis sista med denna maskin



FILM: https://youtu.be/oYICj_Alt4U

Nya Deffen kommer med mullig V8:a och nu har Land Rover börjat testa denna version på Nürburgring vilket vi kan se bevis på här. Som maskin har man valt den beprövade kompressormatade vinkelåttan på 5,0 liter. Om några månader kommer dock tillverkningen av denna att läggas ned så detta kan mycket väl bli den sista nya Land Rover som får ta del av den. Effekten väntas bli omkring 500 hästar.

Defender med V8:a har troligtvis premiär nästa vår.

[Land Rover rullar ut nya Defender](#)

[Den tuffaste och mest kapabla hittills](#)

[Doug tar sig en titt på nya Land Rover Defender](#)

[Bjuder på en del quirks and features](#)

[Gamla Land Rover Defender återuppstår, typ](#)

[Det här är Ineos Grenadier](#)

11. Test Opel Grandland X

Eric Lund Publicerad 2020-07-27

Kombinationen laddhybrid och suv borde kratta gångarna för nya Opel Grandland X. Men räcker bilens egenskaper till i den hårda konkurrensen?



Opel Grandland X har funnits ett par år och kommer nu som laddhybrid. Namnet till trots är den inte särskilt stor, men ändå störst bland Opels suv-modeller.

För tio år sedan hade en familjebil som har 300 hästkrafter och kan accelerera 0–100 kilometer i timmen på 6,1 sekunder blivit betraktad som en smärre raket. Tillverkaren hade helt säkert garnerat bilen med sportiga attribut som lågsniffande frontspoiler, en ving överst på bakluckan och tuffa fälgar, och lanserat den som en eldfängd toppversion.

Men här står en vit Opel med beskedligt yttre och pockar på absolut noll uppmärksamhet. Den är en i mängden av mellanstora suv-bilar och för all del trevlig att titta på. Karossens design är lågmält snitsig jämfört med många, mer extroverta konkurrenter.

I själva verket är Opel Grandland X Plug-In Hybrid resultatet av en miljöansträngning. Benzinmotorn har 1,6 liters volym och ger på egen hand 200 hästkrafter. Den kompletteras med två elmotorer, en till framhjulen som ger 110 hästkrafter och en på 113 hästkrafter som driver bakhjulen. Tillsammans kan de leverera 300 hästkrafter i så kallad systemeffekt.

Framför allt ger denna lösning en häpnadsväckande låg, angiven förbrukning: 1,3–1,4 liter per 100 kilometer. Av det följer även låga koldioxidutsläpp, 29–32 gram per kilometer, vilket i sin tur ger bonus vid inköpet och dessutom rabatt på förmånsvärdet för tjänstebilsförare.

Upp till 59 kilometers räckvidd på eldrift lovar Opel, vilket innebär att Grandland X kan ge mycket billiga pendlingsmil för den som kör några mil per dag och ser till att ladda batteriet. Men ombordladdare för 7,4 kilowatts hemladdning kostar 4 500 kronor extra. Det är snålt i en så pass dyr bil.



Grandland X i hybridutförande säljs även utan bakre elmotor. Då är bilen alltså enbart framhjulsdreven och systemeffekten anges till 225 hästkrafter. Prisskillnaden är i sammanhanget låga 20 000 kronor och en gissning är att de flesta köpare därmed väljer den starkare versionen med eldriven bakaxel.

Framhjulsdrivaren med enklaste utrustningsnivån, Enjoy, kostar 439 900 kronor. 300-hästaren säljs bara i de mer välutrustade Innovation och Ultimate som kostar 489 900 respektive 519 900 kronor. Under skalet är Grandland X samma bil som Peugeot 3008.

Köregenskaperna är utmärkta och motorernas samspel med varandra och den åttavväxlade automatlådan får godkänt. Fartresurserna är också de förträffliga, i synnerhet som hybridsystemet aldrig tillåter att batteriet blir helt urladdat. Elmotorerna har alltså alltid tillgång till ström. Batteriet laddas även med återvunnen bromskraftsenergi.

Grandland X i hybridutförande känns nättare och lättare än den är och fjädringskomforten är bra utan att vara direkt insmickrande. Framstolarna i testbilen är av lite finare sort än standardmodellen och håller bra komfort. Baksätet är inte heller dumt och under det ligger batteriet på 13,2 kilowattimmar, vilket ger plats för ett litet stuvutrymme under bagagegolvet. På det hela taget en ganska dyr men samtidigt genomtänkt och väl fungerande bilmodell. Om det är Grandland X eller den franska kusinen Peugeot 3008 som är det bästa köpet handlar mycket om smak – de är nämligen befriande olika karaktärer.



Specifikationer

Grundpris:	519 900 kronor.
Förbrukning:	1,3–1,4 liter/100 kilometer (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	29 – 32 gram/kilometer (enligt WLTP-normen).
Kväveoxidutsläpp:	23,7 mg/kilometer.
Motor:	1,6-liters fyrcylindrig bensin, turbo plus två elmotorer.
Kraftöverföring:	Åttaväxlad automatlåda, framhjulsdraft och elektrisk bakhjuls-draft.
Skatt:	360 kronor.
Max effekt:	300 hästkrafter (systemeffekt).
Max vridmoment:	520 newtonmeter (systemmoment).
Tjänstevikt:	1 949 kg (testbilen).
Längd/bredd/höjd:	4,48/1,86/1,61 meter.
Acceleration 0–100 km/tim:	6,1 sekunder.
Toppfart:	235 km/tim (135 km/tim på eldrift).

Motor/växellåda**Betyg: 4 av 6**

Tre motorer hjälps åt: en bensindriven som i sig är stark för sin storlek, samt två elmotorer där den ena är sammanbyggd med växellådan och den andra driver bakaxeln. Fyrhjulsdraftens funktion är svårbedömd på torra vägar, men motorernas samspel och kraftleverans är utmärkt.

Ekonomi**Betyg: 3 av 6**

Laddhybridtekniken skjuter priset i höjden även på medelmåttiga bilar. Men med statlig bonus vid köpet och låga driftskostnader för den som pendlar inom den elektriska räckvidden, 59 kilometer. Tjänstebilsföraren drar nytta av rabatterat förmånsvärde, men TCO-kalkylen (total cost of ownership) kan sinkas av Opels darriga restvärde.

Miljö**Betyg: 4 av 6**

Sensationellt låga utsläppssiffror, och visst går Grandland X att köra snålt. 59 kilometers räckvidd på eldrift är en bra dagsnotering.

Köregenskaper**Betyg: 4 av 6**

Grandland X i hybridutförande är lättkörd och har nästan överdrivet lättgående styrning. Den känns pigg och alert, vilket naturligtvis hänger samman med den rappa drivlinan. Innerutrymmena är bra och på det hela taget är detta en nykter och vettig suv.

Säkerhet**Betyg: 3 av 6**

Grandland X i hybridutförande är lättkörd och har nästan överdrivet lättgående styrning. Den känns pigg och alert, vilket naturligtvis hänger samman med den rappa drivlinan. Innerutrymmena är bra och på det hela taget är detta en nykter och vettig suv.

Helhet**Betyg: 4 av 6**

På papperet en besynnerligt sammansatt karaktär, men i verkliga livet en sympatisk mix av egenskaper. Att kunna köra närmare sex mil på eldrift, åtminstone när vädret är skonsamt, och samtidigt ha en fyrhjulsdreven, snabb familjebil för långresa utan räckviddsångest är en kombination som kan tilltala många.



12. TEST: Alpine A110S möter Porsche 718 Cayman GT4

Av Mikael Johnsson, Joakim Dyredand

Publicerad 2020-07-23 kl 05:30, uppdaterad 2020-07-23 kl 08:55

Båda når 100 km/h på 4,4 sekunder – på papperet. Och båda är mittmotorbilar. Ungefär där slutar likheterna. Fast ändå inte. De tu ska leverera körglädje, men vilken gör jobbet bäst?



*Alpine-föraren drar redan på smilbanden.
GT4-piloten vill slippa fotografen, växla ner och låta hästarna löpa. Kom igen!*

Bilarna i duellen:

- **Alpine A110S** – radfyra, 292 hk, mittmotor, 745.000 kr
- **Porsche 718 Cayman GT4** – boxersexå, 420 hk, mittmotor, 965.000 kr

Det är dags för en fransk/tysk duell. Renault har återupplivat Alpine, A110 var förra årets utropstecken bland körglada sportbilar. Nu ansluter A110S som bjuder 40 extra hästkrafter (totalt 292 hk), ett styvare chassi och orange färgaccenter.

Detta kommer givetvis till en merkostnad. S-versionen är 132.000 kronor dyrare än A110 Pure, som redan den kändes en aning överprasad.

Porsche 718 är mittmotorbilen som bjuds antingen som taklösa Boxster eller täckta Cayman. Det för stunden mest sportiga Caymanutförandet heter GT4 ("GT4 RS" är på gång ...) och detta är en körmaskin av rang med sexcylindrig boxer motor utan överladdning kombinerat med manuell sexväxlad låda.

Stor motor och seriösa chassikomponenter ger dock en oblyg matchvikt, speciellt i jämförelse med flugviktsfransosen. Båda är mittmotorbilar men Alpine förlitar sig på dubbelkopplingslåda.

Likheter och olikheter. Den gemensamma nämnaren är oförställd körglädje. Dyredand och Johnsson kör, funderar, kör, grubblar, gasar och diskuterar. Allt för att vaska fram vilken av dessa tu som är sommarens bästa nöje.



ALPINE A110S

Dyredand: Hej Micke! Jag har just hämtat Porsche 718 Cayman GT4 (bara GT4 framgent) och nycklarna till Alpine A110S väntar på dig inte många kilometer norr om kontoret. Pikar om att jag valde GT4 undanbedes, är man Porschenörd så är man. Och visst är det högintrassant att 718-serien äntligen har boxersexa igen, utan turbo dessutom. GTS-versionen har en liknande puffra men den turbomatade boxerfyran i övriga 718-modeller har jag aldrig blivit vän med.

Den sexväxlade manuella lådan verkar underbar. Roligt att bara en kortad spak kan lura föraren att tro att hela länkaget är tajtare.

Jag noterar också att nya GT4 saknar körprograms-väljare. Bra, i föregångaren blev nämligen mellangasfunktionen vid nedväxling obligatorisk i sportlägena. Nu finns en knapp för just detta, Auto Blip, samt ställbar stötdämpning och två nivåer av lösare livrem, bara antispinn av eller både antispinn och antisladd av.

Låt oss mötas söder om stan i morgon för ett seriöst körpass "back to back".



FÖRARMILJÖN

1 Tankekurva? Det mockaliknande materialet Dinamica borde givetvis vara där förarens fuktiga handflator ligger. Ger bättre grepp än skinn. I övrigt skön kringla att greppa.

2 Marknadens kanske sämsta och långsammaste multimediasystem. Telefonspeglingen MySpin fungerar inte alls och Apple CarPlay eller Android Auto finns inte. Uselt.

3 Inte intuitivt. Långt tryck på N aktiverar parkeringsbromsen. Och långt tryck på D ger manuell växling. När du har lärt dig detta är systemet ytterst smidigt.

4 Orange sömmar och detaljer är unikt för S-versionen. Stolarna har slätt läder, vilket faktiskt ser billigare ut än lädret med fyrkantssömmar som Pure har.

Johnsson: Hej Joakim! Jag har inget emot att börja i A110S. Redan vanliga A110 var ju förra säsongens riktiga lyckopiller – hur ska det då inte bli med 40 hästar extra i en 1.122 kg lätt bil!

Jag håller med bilutlämnaren som lite besviket konstaterade att denna A110S är vit istället för blå. Visst kan man förstå att Alpine vill variera sig lite, men istället för lacken Glacier (som är den enda som inte kostar extra) ska det mycket till för att jag själv inte hade lagt på 20 750 kr för att få den franska tävlingsfärgen blå, här kallad Alpine. Kärran kostar onekligen en slant ändå och man vill ju ha kopplingen med mästarbilen anno 1971! Dessutom är detta exemplar rensat på Alpine-embler både fram och bak. Synd, säger jag.

Bilutlämnaren visade mig förresten hur man kommer åt motorn för att exempelvis kolla oljan. Man får öppna den bakre bagageluckan och känna sig fram till tre vingmuttrar under bakrutans nederkant. När man lossat dessa kan man vinkla upp bakrutan och sedan ta av det lock som döljer motorn. Pilligt – men fränt på en bil som denna skulle jag säga.

Men annars ville man förstås bara komma iväg. Och när man väl satt sig till rätta i den välformade skalstolen var det inga problem. Bara att trycka på startknappen mellan framstolarna och gasa iväg – den har ju automat. Rask är den också, hann jag upptäcka. Det blir en kul dag i morgon.



Plats för minneskort, AUX och två USB gömmer sig under den svävande mittkonsolen.

Dyredand: Rask var även jag, till mötesplatsen. Så jag passar på att ta fram datorn och skriva av mig. Jag håller med, en Alpine ska vara blå. Men vilken färg ska en Porsche ha? Vitt eller silver är väl historiskt Tysklands tävlingsfärger, men när det gäller Porsche finns inga "no go" (förutom svart i min bok).

Med det sagt, jag skulle inte vilja ha en GT4 i Racing Yellow, den blir på tok för skrikig i kombination med bilens rejäla vinge och hårda attityd.



Helt digitalt kombiinstrument. Vyn ändras med körprogram – och förarens val.

Jag tänkte på det när jag körde lugnt till mötesplatsen i ett försök att utvärdera vardagskomforten. Att bilen rullar hårt förvånar ingen. Att det ger skrammel mellan paneler kommer GT4 trots sin prislapp undan med, det är ju en sportbil. Ett tryck på stötdämparknappen (standard, hör och häpna!) skärper gången ytterligare. Jag tycker inte det läget fungerar på allmän väg, däcken kan slå bort sitt grepp om underlaget är dåligt. På bana är det säker utmärkt.

Men det som hörs är däckbullen och mycket ventilspel från motorn. Den helt nya piezoinsprutningen är också intressant. Vid lugn körning med låg belastning stängs insprutningen av på ena eller andra cylinderraden i högst 20 sekunder åt gången. Sedan byter systemet sida. Detta ger dock ett märkligt dovt ljud som skapar självsvängningar i kupén. Ett stopp/start-system är nästa indikation på hur mycket ansträngningar som gjorts för att skapa en låg WLTP-förbrukning. Det känns helfel på en GT-mässig motor och jag har som rutin att avaktivera funktionen vid början av varje körpass.

Ska vi tala mer om saker av praktisk art vill jag skryta med att GT4 slår A110S rejält när det gäller lastvolym. Båda har utrymmen fram och bak, men GT4 vinner volymmötet.

Titta, nu dyker en vit Alpine upp vid horisonten!

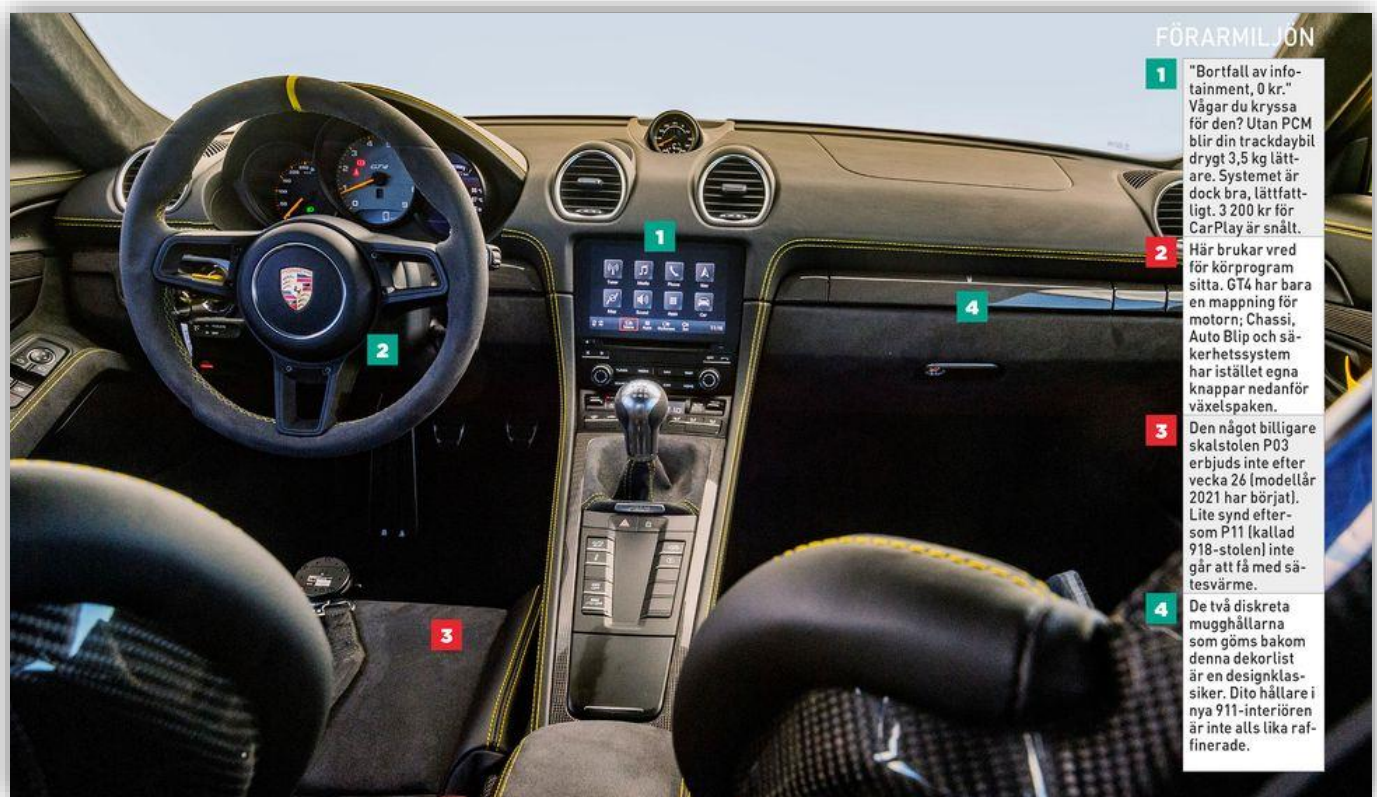


PORSCHE 718 CAYMAN GT4

Johnsson: Tjenare, Joakim! Låt mig först bara notera några komfortmässiga iakttagelser jag gjorde på vägen hit. På tal om lastvolym lyckades jag förresten precis få ner en kabinväska i det bakre bagageutrymmet, det rådde nästan sugpassning! Och skulle man ha varm mat i väskan bibehålls värmen då turbomotorn vilar i närheten. Men vill du frakta något svalt ska du inte stoppa det där ...

Skalstolarna är ganska generösa och passar mig riktigt bra, jag tror att jag skulle klara en långkörning i dem helt okej faktiskt. Men fjädringen är påtagligt fastare än i vanliga A110, det blir lite hoppigare när vägen inte är helt slät. Jag minns också grundversionen som något tystare, vilket skulle kunna bero på de en centimeter bredare däcken runt om på S. Men med tanke på biltyper och hur lätt den är, så är ljudnivån absolut helt okej.

En detalj att känna till direkt så att du inte tror att du blivit tokig, Joakim: I Alpine tycker man sig omgiven av suvar hela tiden, vilket inte bara beror på sittpositionen. I innerbackspiegeln förvandlar nämligen bakrutans form en bakomliggande Volvo V60 till en XC60, en Audi A5 till en Q5 och så vidare. Skoj optisk förvirring!



Johnsson: Att kliva över i GT4 känns som att stega upp ett pinnhål i fokusering. Att bilen ser mer aggressiv ut gör sitt och när man sedan slår sig ner i en skalstol som kramar ännu hårdare runt i synnerhet axlarna förstår man att den menar allvar. Körställningen är magnifik.

Som den går sedan! Vilket chassi. Den är absolut stadigare än Alpine. Inte undra på att man drivs på att öka farten hela tiden, gränsen för väggreppet ligger oerhört långt bort. När man tröttnat på att tå-häla själv måste jag säga att Auto Blip funkar utmärkt och gör det väldigt enkelt att plocka snabbt och effektivt upp och ner mellan växlarna. Det går närapå lika enkelt som i Alpine.

Men det behövs verkligen också. För på låg- och mellanvarv är GT4 rökt i acceleration mot A110S. Fransmannen är faktiskt den kvickare av de två utanför banan, ute i verkligheten. Också den har ett sanslöst grepp, även om den till slut blir lite oroligare i karossen. Drivlinan är oerhört effektiv.



BETYG SITTA FRAM

SMAL												BRED			
HÅRD													MJUK		
JUSTERBART SVANKSTÖD														N	Skalstolar känns nästan som ett krav i en GT-bil, men flera ägare skippar detta. Behövs dock om du väljer Club Sport. Priset, 55 900 kr, känns i överkant. Eljusterad höjd i framkant. Dock ej värme.
UTDRAGBART LÅRSTÖD														N	
TIPPBAR SITTDYNA														J	
GENERÖS RATTJUSTERING														J	
BETYG SITTA FRAM														5	



Titta, fysiska nålar! Upphetsande i vår digitala tid.

Styrningen i Alpine är också verkligt fin. Jag kräver inte mer av en styrning än detta – ändå har GT4 gjort precis det. Ännu känsligare, lika exakt och samtidigt lugnare över vägytan – trots på pappret mer spårkänsliga R-däck. Det är imponerande. Imponerande, men inte roligare. På allmänna vägar har Alpine nästippen före på den punkten, skulle jag säga.

Dyredand: Tack för en härlig kördag! Men jag blev inte klokare, bara mer kluven. Låt oss få rätsida på detta. Först: För mig är A110 det bästa som har hänt körglädje sedan Mazda MX-5. S-versionen tillför en extra krydda i form av prestanda, ljud och vägkontroll. Men samtidigt var det ändå Pureversionens brist på att ligga likt ett strykjärn som gjorde den unik. Mer jobb till föraren.

Även om A110S är vassare har den inte en chans mot GT4. Det kränger oceaner mer. Styrningen är inte i närheten av lika rakbladsvass. Men motors arbetsområde är betydligt mer lättillgängligt.

Sedan har vi skillnaden i kvalitetskänsla. Alpine må vara byggd för att vara lätt, men växlingspaddlar i något annat än billig och precisionslös plast hade man faktiskt kunnat kräva för närmare 750 000 kronor. Paddlarna är dessutom för korta, irriterande i korsningar och tajta kurvor.



"Vad är det för bil?", är en fråga som kan dyka upp även i bilkunniga kretsar. Identifieringen underlättas inte av att emblemen plockats bort på pressbilen i samband med en tidigare foliering. Men Alpine har en koppling till Sverige eftersom det var Ove "Påven" Andersson som rattade en A110 till seger i Monte Carlo-rallyt 1971. På nåder fick Ove även köra Rally d'Italia – och vann. Som första ickefranska förare fick han nu en plats i Team Bleu France. Som tack följde han upp med segrar i Österrike och Akropolis vilket gav Alpine mästartiteln 1971.

Och hur tänkte Alpine när man satte Dinamica (som alcantara, men ett annat varumärke) på de delar av rattkransen som händerna inte använder? Det skulle ha varit tvärtom, eller samma mockaliknande material hela varvet runt.

Nästa tankevarpa är fläktutblåset på mittkonsolen. Det går ju inte att vrida eller stänga av. Ett tag var jag rädd att mitt högra knä skulle utveckla artros eller liknande av den ständiga floden av kyld luft. Jag fixade det som fransmännen inte lyckades med, se bifogad fil.

GT4 är inte heller fläckfri. Växellådan är som nämnts skön att spaka, men utväxlingen är absurt hög. Sedan är den i övrigt fina motorn ett offer för regler och miljökrav. Trots att knappen för sportavgassystemet är inkopplad blir det mer eller mindre knäpptyst från 2 000 till strax under 4 000 r/min. Gott muller på tomgång, fint ljud vid igångsättning och sedan plötsligt inget. Bullerrestrektionerna ligger som en blöt filt över bilen.

En bov i dramat är givetvis de dubbla partikelfiltren. Dessa adderar också vikt (15 kg) på sämsta möjliga plats, bakom bakaxeln. Här bör kanske påpekas att det inte gör bilen farlig att köra, väghållningen är trots detta i en egen liga. Det är mer eller mindre omöjligt att bryta ut GT4 i en skön sladd, om inte farten är vansinneshög.



Bonntrim! Kortad spak inger en känsla av kortat länkage, men så är inte fallet. Med det sagt, känslan är ändå fantastisk. Vita sömmar är standard, gula eller annan färg kostar 12.300 kr. Kolfiberpaneler (silver standard): 7.000 kr.

Dubbelkopplingslådan är toppen. Men paddlarna i plast känns pinsamt billiga och saknar en del när det gäller mekanisk känsla.



Den som väljer Club Sport-paket får bland annat halvbur, men även förberedelse för helbur med uppskurna mattor och fästen. Riktigt fränt!

Passagerarens fotstöd i aluminium, som kostar 1 100 kr till Pure, är standard i S. Tack för det! Mattor kostar dock 1.350 kr.

Ironiskt, bilen är för bra. Så trygg, säker och greppig att utmaningarna och spänningen uteblir. Vad känner du? Och föredrar du dubbelkopplingslåda eller är du en kille som hellre spakar själv?

Johnsson: Jag spakar helst själv – oftast. Det blir roligast så, man blir mer involverad på något sätt. Den allra största fördelen är att man bara för ett ögonblick kan lägga på säg 50 procent i aggressivitet just ut på den där rakan för att sedan kanske backa av igen. Eftersom man växlar själv hela tiden blir det naturligt. I en bil med dubbelkopplingslåda måste du åstadkomma denna ändring i attack genom att ändra körprogram i förväg. Det funkar inte alltid. Men man kan ju köra manuellt med paddlarna, säger någon. Jag har provat, men det är endast på ett dedikerat, roligt vägvagnsintervall som man ligger kvar där. På alla andra ställen känns det bara dumt efter ett tag och automatiken får ta över.

Just Alpine med hela sitt back to basics-koncept känns som en bil som verkligen skulle kunna passa med manuell låda. Men på bana förvandlas en bil till ett slags tävlingsredskap som ska vara så snabbt och effektivt som möjligt. Där tar jag gärna en effektiv dubbelkopplingslåda. Eftersom S-versionen av Alpine har tagit ett kliv mot bankörning accepterar jag automatiken lättare här. Synd bara på de korta paddlarna, jag håller med om att de är för korta i underkant. Samt att det manuella läget endast är fullt manuellt i Track, det räcker inte med Sport.

Sedan får jag tillstå att konceptet med att "paddla på" under de roliga partierna för att sedan välja autoläget genom byarna också har sin tjusning, det är faktiskt inte dumt i det långa loppet. Svårt val faktiskt.

Men visst har vi märkt, trots modifieringarna, att Alpine inte velat bygga en fullt lika extrem banracer som Porsche. Ta Michelindäcken på respektive bil. Pilot Sport Cup 2 på GT4 är ett R-däck som man måste vara ytterst försiktig med i regnväder. Steget under heter Pilot Sport 4 S, men A110S rullar inte ens på det utan ytterligare ett snäpp mot komfort och regntålighet: Pilot Sport 4. Säkert spelar vikten in här också för A110S väger ju ingenting och har ett underbart grepp.



Den spindelbensliknande tillika GT4-unika fälgen på 20 tum är klockren. Gula bromsok indikerar keramiska skivor för 86 200 kr. Att få dessa ok svarta (som på vanliga Cayman) kostar 8.600 kr. Antiskryt!

18-tumsfälgarna Fuchs (10.800 kr) sänker tillsammans med kolfibertak (26.000 kr) den redan låga tjänstevikten med 7 kg. Ofjädrad samt högt placerad vikt dessutom. Lätt värt det!

Det är den bil jag möjligen skulle närma mig och utforska gränserna med lite till vardags, utanför banan. En lite snällare vagn helt enkelt. Motorkaraktären gör även att den har mer lättillgängliga prestanda. Jag gillar avgaspuffarna i sportläget och för att vara en 1,8-litersfyra är det verkligen inte tokigt.

GT4 är mer extrem. Redan vid första bytet tänkte man oj, den här bilen menar allvar. Körställningen är spot on och växelspaken extremt nära rattkranen. Motorn vill ha varv – och får varv. Chassit är helt otroligt och man riktigt känner hur vingpaketet suger fast GT4 mer och mer ju fortare det går. Det är verkligen svårt att lägga band på sig. Det känns mer "slöseri" i GT4 än i A110S varje gång man kör normalt, det går nästan inte.

Dyredand: Ha ha, precis så är det. GT4 förflyttar verkligen perspektiven. Du nämner att A110S har välformade skalstolar, och de är dessutom ruggigt snygga. Bra jobbat där, Sabelt. Initialt känns de verkligen omslutande.

När vi sedan gjorde några snabba bilbyten på de kurviga småvägarna märkte jag att stödet uppe vid skulderbladen nästan var obefintligt jämfört med det som bjuds i GT4.

Porsche hade inte varit Porsche om inte dessa skalstolar hade utgjort tillval. Priset är häpnadsväckande 55 900 kronor.

En annan intressant skillnad mellan bilarna är rattvinkeln. En Porscheratt är nästan alltid helt lodrät. I A110S är det mer "bussrattsvinkel" som gäller. Tänk Ferrari F40 ... Men det fungerar faktiskt väldigt bra. Lite lustigt vid snabba bilbyten bara och sålunda inget en ägare av den ena eller andra lär märka.

TEKNISKA DATA

MOTOR	ALPINE A110S	PORSCHE 718 CAYMAN GT4
Typ/cylindervolym, cm ³	R4, turbo/1 798	B6/3 995
Slaglängd/cylinderdiameter	90,1/79,7	81,5/102,0
Kompression	9,0:1	13,0:1
Effekt, hk vid r/min	292 vid 6 400	420 vid 7 600
Vridmoment, Nm vid r/min	320 vid 2 000	420 vid 5 000
Hästkrafter per liter	162,4	105,1
Antal växlar, man/aut	-/7	6/-
Drivning	Bak	Bak

BROMSAR		
Bromsskivor, typ	Stål, ventilerade	Keramiska, ventilerade
Bromsskivor diameter fram/bak, mm	320/320	410/390

MÅTT		
Vikt fulltankad, kg	1 122	1 449
Viktfordelning, fram/bak (%) utan förare	42,7/57,3	43,5/56,5
Kilo per hästkraft	3,8	3,5
Längd/axelavstånd, mm	4 180/2 420	4 456/2 484
Bredd/höjd, mm	1 798/1 248	1 801/1 276
Tankstorlek, l	45	64
Bagagevolym (fram+bak)	96 + 100	150 + 270
Däckdimension testbil, fram	215/40 R18	245/35 R20
Däckdimension testbil, bak	245/40 R18	295/30 R20
Däck, testbil	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport Cup 2 N1

PRESTANDA		
0-40 km/h, sek	1,7	1,6
0-100 km/h, sek [fabrik]	4,7 [4,4]	4,5 [4,4]
0-160 km/h, sek	9,9	9,2
0-200 km/h, sek	15,5	14,1
80-120 km/h, sek (4/5/6/7/8/9 vxl)	3,8/4,9/6,2/7,8/-/-	4,9/6,3/7,9/-/-/-
80-160 km/h, sek (4/5/6/7/8/9 vxl)	8,0/10,4/13,5/17,8/-/-	9,9/12,9/16,2/-/-/-
Toppfart, km/h, enligt tillverkare	260	304
Bromssträcka från 100 km/h, kalla	37,0	40,9
Bromssträcka från 100 km/h, varma	33,8	34,1
Bromssträcka från 200 km/h, kalla	135,4	126,3
Slalom 18 meter, km/h	69,7	73,7

FÖRBRUKNING		
Min/max/snitt, l/100 km	9,5/12,8/10,3	10,1/16,8/12,6

EKONOMI		
Grundpris	745 000:-	1 020 000:-
Fordonskatt år 1-3/år 4	6 511/1 504:-	15 927/3 440:-



Jag tänkte att vi skulle bjuda våra läsare på varvtider och övriga mätdata från våra tyska kollegor. Det blir en bra blandning till våra mjuka värden i denna brevväxling. Där blir det också tydligt att GT4 formligen utklassar A110S i kördynamiska moment.

Vinglös möter bevingad. Nya GT4 har 50 procent mer downforce jämfört med föregångaren, trots samma kaross. Den helt nya diffusorn står för 30 procent av all downforce på bakaxeln och den nya vingen är 20 procent mer effektiv än föregångarens. A110S har en betydligt svalare inställning till aerodynamik ... Båda bilar har tanklock på höger framskärm, som sig bör på en europeisk mittmotorbil.

Men livet är inte bara trackdays. För dagarna på kurviga landsvägar är valet inte lika självklart. A110S är som vi konstaterat mer lättillgänglig och skoj redan från krypfart. När hornen växer ut väljer man körläget Track och får underbart ont i ryggen vid varje stenhård uppväxling.

Du har dessutom råd att köra på sladd med det mindre seriösa gummit i en mer moderat dimension.

Jag måste måla upp två scenarier: I det första har jag en rejält tilltagen budget. Betänk att den GT4 vi har kört är specad till en prislapp norr om 1,3 miljoner kronor. Då tar jag den och talar tyst om att första besöket efter avfärd från Porsche Center går till en verkstad som installerar avgassystem med gottigare ljud, utan partikelfilter. Den långa utväxlingen får jag leva med.

I scenario nummer två, med mindre budget, väljer jag dock inte A110S. Då köper jag en A110 Pure, med lägre vikt och ännu mer "utmanande väghållning". Jag köper den dessutom begagnad, ty nypriset motsvarar tyvärr inte kvalitetskänslan.

Jag har för övrigt hört att Alpine och deras lilla fabrik (bara 150 anställda) i Dieppe kan bli ett offer för rådande pandemi och Renaultkoncernens besparingar. Det är nog fler än jag som tycker att den är för dyr i förhållande till vad som bjuds. Första kvartalet i år ska tydligen bara 61 bilar ha sålts – i hela Europa! Synd på en så rar äрта. Dina tankar, Micke?

Johnsson: Så här tänker jag: Att köra riktigt fort är riktigt kul, men hör hemma på banor. Skulle finansieringen vara realiserbar och jag hade fem–sex trackdays som väntade i kalendern skulle det stå en GT4 i garaget. Med Club Sport-paket, skalstolar och hela baletten. All in, så att säga. Den skulle till och med kunna vara Racing Yellow, så att det syns när man kommer, hehe.

Låt oss börja med att uppmärksamma temperaturskillnaden. Eftersom A110 testades tidigare på året var det kallt i både luft och asfalt. Kyligare luft till motorn är en fördel. Men det var samtidigt tur att det inte GT4, skodd med R-däck, var bilen att köras i kyla. Dessa däck hade aldrig nått sin arbetstemperatur. A110S är skodd med Michelin Pilot Sport 4 som inte alls är lika känsliga för låg temperatur.



Du får besöka en verkstad för att få en chans att titta på den nya 4,0-litersmotorn. Synd. Till och med påfyllningsplatserna av kylarvätska samt motorolja är dolda med täcklock.

Lossa bakrutans tre vingmuttrar, vinkla upp glaset. Fortsätt med täcklocket. Sedan hittar du till slut maskinen. Vackert!

Vinglösa A110S har inte lika avancerad aerodynamik som GT4. Samtidigt är Hockenheim en platt och förhållandevis kort bana, där marktrycket som Porsches vinge genererar bara kommer till nytta i högfartskurvor, som vid ingången till Mercedestribunen. A110S pendlar tämligen friskt mellan över- och understyrning. Framvagnen greppar inte fullt så bra som vi hade önskat. Och vid utgången av kurvorna blir aktern lätt orolig. Det blir upp till föraren att jobba med viktförflyttningen, vid broms eller gas. Men att hinna ifatt Porschen är som väntat en övermäktig uppgift.

GT4 uppvisar ett neutralt beteende. Den reagerar heller inte speciellt mycket på belastningsförändringar i kurvor. Bakvagnen blir marginellt orolig vid inbromsning, vilket neutraliseras med en lätt styrimpuls. De keramiska bromsarna fungerar klockrent och mattas inte vid den hårda inbromsningen till hårnålen.

Med finare balans än 911 har jag svårt att tänka mig ett bättre redskap att finslipa sina linjer med. Varv efter varv i en bil som är byggd för det. Lite senare apex här, en justerad bromspunkt där. Sedan lugnt och metodiskt experimentera med finjustering av däcktryck och hjulvinklar när körningen börja sitta – ljuvligt! (Fast jag hade nog väntat in dubbelkopplingslåda som lär vara på gång.)

Men talar vi något spontant banbesök per sommar och mestadels njutning på allmänna vägar skulle det istället bli franskt i garaget. En bil som väldigt få har sett på nära håll och väldigt många vänder sig om med en min som säger: "Vad är det där för något?".

Att A110S är udda är bara en bonus, för den lever också upp till förväntningarna som utseendet lovar. Att den är så extremt lätt på vågen ger den en körglädjemässig fördel som känns långt innan det går farligt fort. Jag hör vad du säger om försäljningen men jag hoppas verkligen, verkligen inte att det, som för exempelvis Alfa Romeo 4C, bara blir en bil som motorjournalister hyllar men ingen slår till på. Den är värd mer.

Jag köper också dit resonemang om att A110S nog inte är 132.000 kronor roligare än grundmodellen, som är en ovanligt lyckad mix mellan sport och komfort. Jag bläddrar i broschyren och ser hur fint den gör sig i Mercury Silver också ... Och de där coola retrofälgarna hade jag valt även om de inte är lättast. Alpine – vilken underbar liten skapelse!

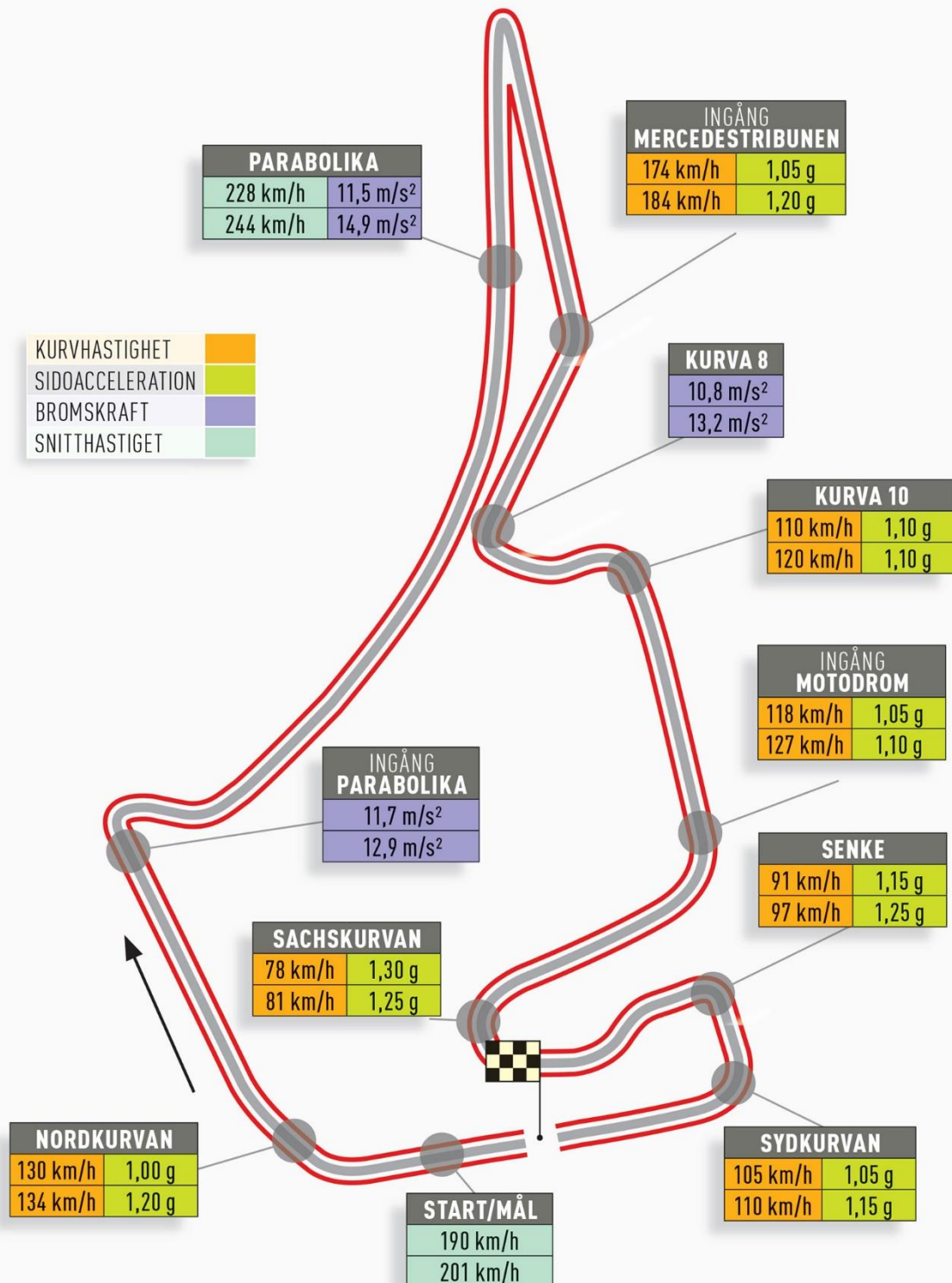
HOCKENHEIM 4,57 km

GP-SLINGAN

Alpine A110S	2.00,1 MIN
Porsche 718 Cayman GT4	1.53,9 MIN

TEMP. A110S	
LUFT	-1 °C
ASFALT	1 °C
LUFTRYCK	1 037 mbar

TEMP. GT4	
LUFT	17 °C
ASFALT	21 °C
LUFTRYCK	1 023 mbar



BETYG

ALPINE

PORSCHE

AKTIV KÖRNING

★★★★★

★★★★★

KUL ATT KÖRA ÄR VIKTIGAST I EN SPORTBIL

STYRNING

★★★★★

★★★★★

Känns vass och snackig, tills du hoppar in i GT4. Då framstår den som för lätt och diffus. Bara då.

Skärpa, kommunikation och tyngd är perfekt avvägt här. Bästa elhydrauliska styrningen vi kört.

CHASSI

★★★★★

★★★★★

Ett levande chassi, trots hårdare sättnings än Pure. Ej ställbart. Men ack så underhållande.

Adaptiva dämpare är standard. Erbjuder mer grepp än vad förarens kropp pallar. När släpper det?

BROMSAR

★★★★★

★★★★★

Kort bromssträcka tack vare låg vikt. Bra pedalkänsla. Större bromsar än på A110 Pure.

Både däck och bromsar (keramiska på testbilen) kräver temperatur för att fungera fullt ut.

MOTOR

★★★★★

★★★★★

Rapp respons oavsett varvtal. Vass med tanke på sin ringa motorvolym.

Ett smalt arbetsfönster som kräver rätt växel i alla lägen. 1 000 r/min till hade inte skadat ...

VÄXELLÅDA

★★★★★

★★★★★

För korta paddlar till trots en njutning att nyttja. Smäller i växellarna i Track, det är tufft. Hållbart?

Oslagbar mekanisk känsla och härligt korta slag. Men utväxlingen är på tok för hög.

MOTOR-/AVGASLJUD

★★★★★

★★★★★

Rått insugs ljud, bludder och knallar vid gasuppsläpp. En ljudfest för den som går igång på det.

Fyran är svag, partikelfiltren och bullerkrav två stora bovar i dramat. Mycket mekaniska ljud.

SUMMA / PLACERING

26,5 / 1

26 / 2

DÄRFÖR VINNER ALPINE:

En mer lättillgänglig körglädje till vardags och på allmän väg.

BANEGENSKAPER

★★★★★

★★★★★

VILKEN ÄR BÄST PÅ TRACKDAY?

Sitta fram	4,5	S-versionen är vassare än A110 Pure, men får det tufft mot GT4. Då den är billigare får den anses leverera prisvärda prestanda.	5	Skalstolarna är fantastiska. GT4 har hög lägstanivå på alla plan. Varvtidsbetyg vägs mot hela testbanken hos Sport Auto.
Varvtid	3		3,5	
Slalom	3,5		5	
Kg/hk	3,5		4	
Pris/prestanda	4,5		3,5	

SUMMA / PLACERING

19 / 2

21 / 1

DÄRFÖR VINNER PORSCHE: Ett kirurginstrument, dock med hög prislapp.

TOTAL STJÄRNOR

★★★★★

★★★★★

TOTALSUMMA / TOTALPLACERING

45,5 / 2

47 / 1

Kör glad från första metern, men saknar effekt och chassi för att vinna på bana.

Trygg i sin natur. Det krävs en erfaren förare för att plocka ut all kompetens.

13. Begagnatmarknaden blomstrar trots corona

Publicerad 2020-07-27 kl 12:30

TEXT Carl Hempel

Nybilförsäljningen går fortsatt trögt i Sverige, men det gör inte andrahandsmarknaden. I juni såldes 127 472 begagnade bilar vilket är den högsta månadssiffran på ett och ett halvt år.



Coronapandemin verkar ha skrämt bort de flesta från att köpa en ny bil, men på begagnatmarknaden ser det annorlunda ut. Enligt en ny rapport från bilförmedlaren Kvdbil gjordes totalt 357 959 ägarbyten under det andra kvartalet 2020, vilket är en ökning med 1,8 procent jämfört med samma period förra året. I juni såldes hela 127 472 av dessa bilar vilket är den högsta månadssiffran på ett och ett halvt år.

– Vi är redan tillbaka och över de försäljnings- och prisnivåer som gällde innan pandemin. Det finns ett stort sug efter begagnade bilar, säger Kvdbils försäljningschef Madeleine Fritz i ett pressmeddelande.

I Stockholm ökade försäljningen mest under det andra kvartalet. Jämfört med samma period 2019 såg man en ökning på 8 procent.

– Coronaviruset har snabbt ändrat våra resvanor och det är mest påtagligt i större städer där det normalt sett är fler som reser kollektivt. Nu vill fler ta sig fram med bil och då ingen vet hur länge pandemin kommer pågå är det naturligt att man vänder sig till andrahandsmarknaden där man kan göra ett mer ekonomiskt val. Sedan tror jag också att det var många storstadsbor som valde att skaffa sig en hemester-bil. I juni var köptrycket något utöver det vanliga, säger hon.

Enligt Madeleine Fritz märks den ökade efterfrågan av även i bilhallarna. Vid årsskiftet var lagren på rekordhöga nivåer, men efter försommaren har utbudet sjunkit med 10 procent. Detta sker samtidigt som exporten sjunkit kraftigt. Under det andra kvartalet minskade försäljningen till utlandet med 39 procent jämfört med 2019.

– Förut gick det långtradarlaster till Norge och Tyskland varje dag från svenska bilfirmor, men så är det inte längre. Det är svenska kunder som står för försäljningsökningen, säger Madeleine Fritz.

Enligt Kvdbils egna försäljningsdata har även priserna stigit. Efter att ha nått årslägsta i mars ökade priserna med 6 procent under det andra kvartalet.

Kvdbils statistik över begagnade bilköp i Sverige hämtas från statistikföretaget Vrooms sammanställning av filregistret transaktionsdata.

Försäljning per län:

Län	Q2 2020	Q2 2019	Förändring (%)
Stockholm	65 081	60 053	+8
Uppsala	12 273	11 857	+4
Södermanland	11 649	11 959	-3
Östergötland	16 203	16 402	-1
Jönköping	13 557	13 737	-1
Kronoberg	7 843	8 040	-2
Kalmar	10 069	10 038	±0
Gotland	2 319	2 317	±0
Blekinge	5 778	6 190	-7
Skåne	50 963	48 137	+6
Halland	11 616	11 453	+1
Västra Götaland	56 473	56 270	±0
Värmland	11 826	12 167	-3
Örebro	12 806	12 638	+1
Västmanland	10 911	11 005	-1
Dalarna	12 076	12 231	-1
Gävleborg	11 341	11 837	-4
Västernorrland	10 281	10 226	+1
Jämtland	5 316	5 504	-3
Västerbotten	9 464	9 329	+1
Norrbottnen	10 021	10 135	-1
Övrigt	113	65	+74
Summa	357 959	351 590	+1,8

14. Bygget har inletts av Nikolas nya jättefabrik

John Edgren 2020-07-28 13:36

Förväntningarna är höga på den amerikanska uppstickaren som ska förse Europa med bränslecells-lastbilar såväl som batteridrivna dragbilar. Nu har bygget av Nikolas fabrik i Arizona dragit igång, där båda versionerna ska tillverkas.



Den ny Megafabriken ska bygga 35 000 batteri- och bränslecellsdrivna lastbilar och pickuper om året.

Fabriken ska stå klar 2021

Bolaget kommer att plöja ner 600 miljoner dollar i anläggningen i Coolidge, som förväntas stå klar 2021. Totalt ska fabriken få en yta som ligger strax under 93 000 kvadratmeter. Vid full produktion ska man tillverka 35 000 enheter om året – med tvåskift. [Det skriver bolaget på i ett pressmeddelande.](#)

-Det här har varit en otrolig resa för Nikola Corporation. Vi startade för sex år sedan i vår källare och nu sparkar vi igång den här produktionsanläggningen på en miljon kvadratfot, sade Nikolas grundare Trevor Milton.

Ska tillverka bränslecells-pickup

Först ut i fabriken blir Nikola Tre, lastbilen som ska locka de europeiska åkerierna. Inledningsvis kommer dock de bilar som levereras att byggas i tyska Ulm i samarbete med Iveco – och kort därefter ska de börja rulla ut från Coolidge.

Arizona ska även tillverka Badger, världens första bränslecells-pickup. Kombinationen av bränsleceller och batterier ska ge den 900 hästkrafter och 96 miles räckvidd. I juni öppnade [bolaget orderböckerna för bilen.](#)

I USA finns ett stort fokus på laddstationer, inte minst tack vare Tesla. Bränslecellfordon saknar dock en infrastruktur – men Nikola har ambitionen att bygga upp ett stort nätverk för vätgas som ska ha 700 tankställen till 2028. [Det skriver Green Car Reports.](#)

15. Vätgas i dieselmotorn gav flottan låga utsläpp

John Edgren 2020-07-27 09:59

I Liverpool bygger företaget Ulmeco om förbränningsmotorer för att köras med en inblandning av vätgas, i en "dual-fuel conversion". Vätgasen lagras i tankar i gasform och en eftermonterad enhet distribuerar rätt mängd till motorns insugsgrenrör där gasen blandas med det fossila bränslet.



I ett projekt konverterades elva bruksfordon för dubbla bränslen. Dieselmotorerna kördes med en inblandning av vätgas och resultatet var en succé.

Rullat sammanlagt 6 000 mil

I ett brittiskt projekt har de konverterat elva dieselfordon för dubbelt bränsle. Det [rapporterar The Engineering & Technology](#). Flottan har bestått av fyra sopbilar, ett fordon för patienttransporter, en sopmaskin som städar gator, samt fem skåpbilar varav en med kylning.

Under Hytime-projektets två år har de sammantaget rullat när 6 000 mil och då förbrukat 1 619 kg grön vätgas. I trafik har mellan 20-45 procent av dieseln ersatts av vätgasen och när man tittar på utsläppen så gav inblandningen en minskning på mer än 14 ton koldioxid.

"Ger bättre utsläppsnivåer än Euro 6"

En slutsats av projektet är att konverteringen för dubbla bränslen ger långt bättre utsläppsnivåer än Euro 6-kraven, med en minskning av kväveoxider på 29-85 procent. Data visar att minskningen av koldioxid hade kunnat landa på så mycket som 45 ton per år för de elva fordonen om infrastrukturen för vätgas hade varit mer utbyggd. De kördes med andra ord på ren diesel under vissa tider.

En av de samarbetspartners som deltog i projektet var Aberdeen City Council. De testade en sopmaskin med tillsammans med två Mercedes-Benz Eonic-sopbilar, och sedan dess har staden köpt in ytterligare fordon konverterade för dubbla bränslen.

Generellt tyckte både förare och deras operatörer i projektet att fordonen fungerade väl för sin uppgift, men de konstaterade att tillgången på tankställen för vätgas måste förbättras.



16. Körcykler är inte 2030, de är bara sååå fossila!

2020-07-24, 16:28

Robert Granström skriver om hur fel det är att mäta i WLTP.

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



Troligen känner inte vi varandra, men varken du eller jag är väl "en såndär" som alltid måste få rätt vid fikabordsdiskussionerna? Men rent hypotetiskt, säg att det ändå finns ett litet begär att briljera, bara lite... Jag vet ett utmärkt område där man kan få utlopp för ett sådant begär.

Gör som jag och börja med att berätta hur långt en elbil går på en laddning. Sedan ska du inte bry dig om den första reaktionen du möter. Oberoende av vad du sagt kommer någon runt fikabordet ändå att säga att det inte stämmer. Hen har naturligtvis inte lika rätt som du, men du är ju en tolerant person med ett stort mått av overseende.

Nej, nästa steg är i stället "raggningsrepliken" som ni hittar i krönikans rubrik. Lägg särskilt märke till den ungdomliga vokabulären. Du kommer att dominera fikarasten! (Jag garanterar inte att repliken går hem riktigt överallt.)

Efter ett utdraget "sååå fossilt..." klipper du sedan, innan någon hämtat sig, till med förklaringen. Här finns det lite olika infallsvinklar.

Alla vet redan att de räckviddssiffror som dyker upp i marknadsföringen inte ger något som helst svar på hur långt elbilen går på riktigt. Men en del behöver lite vägledning för att se sammanhanget. Du kan ta Kia e-Niro som exempel. Den marknadsförs som en bil som går upp till 455 km (enligt WLTP).

Resan Älvsbyn–Högakustenbron är ganska exakt den sträckan. Men följer jag, som bor i Älvsbyn, denna körcykel till punkt och pricka kommer resan ner till Högakustenbron att ta närmare tio timmar. Körcykelns snittfart är nämligen 46,5 km/h och här ligger poängen i resonemanget. Ingen vanlig människa snittar 46,5 km/h om man ska köra 45 mil. (Jag håller... jag menar, jag har en kompis som håller minst det dubbla).

Men man kan även välja att utveckla dialogen via en reflektion om varför myndighet och bransch enats om att fortsätta att "deklarerar" bilar enligt en körcykel. Körcykeln är egentligen bara ett försök att efterlikna "snittbilistens stadsnära snittförbrukning sommartid".

Här bör du trycka på att alla kommer att köpa en laddbil nästa gång och att körcykelförbrukning kommer att vara betydelselös vid köpbeslutet. Konsumenten vill i stället veta om det funkar att åka till svärmor över julhelgen. Fattar de inte så förklara att energikostnad

per mil blir ointressant när en bilmodell som drar el för 1,91 kr/mil ska jämföras med en som landar på 1,84 kr/mil.

Däremot är räckviddsfakta vid kallstart i -20 grader och 90 km/h som referenshastighet, en enkel och bra konsumentupplysning för pendlare och svärmorsresenärer.

Har du rutinerade amsläsare runt bordet kan det dock vara bättre att inleda med att säga att den gamla körcykeln (NEDC) förvisso hade ännu lägre snitthastighet (33,6 km/h) och att tanken med en ny måhända var god från början. Men att branschen egentligen har (som min gamle far brukade säga: "satse kroppen, själa å-n bit borti levvra") en ny körcykel som ingen behöver.

Förklara att om frågan gäller att ställa olika fossilbilars förbrukning mot varandra kan man lika gärna jämföra på det gamla sättet, eller inte alls. Alla vet att förbränningsmotorn har ett rätt smalt register med god verkningsgrad och att motoringenjörerna har järnkoll på hur man kan optimera "verkningsgradsfönstret" mot en antagen körstil (den valda kör-cykeln).

Men det kan ända vara bra att inflika att: "Framöver blir just fordonsbranschens kunnande inom normerade körcykler och motoroptimering rätt ointressant. Och elmotorn klarar även onormal körning."

Som du säkert förstått kan du lätt väva samman ovanstående och hålla låda hela fikaras-ten om du vill. Men för att sluta på topp bör du sia lite om en ny form av hjälte inom bilin-dustrin. Ingenjören som integrerar ICE-veven* till generatorm. (* = förbränningsmotorn som säkrar utökad räckvidd och ger oss friheten att inte behöva köa vid publika laddare).

Vill du lugna auditoriet lite kan du klargöra att det kommer att tillverkas ICE-motorer vars kraft når drivhjulen direkt, även i framtiden. ams kommer garanterat att skriva om dessa. Både du och jag kommer att läsa. Men ingen av oss kommer att kolla på WLTP-siffrorna när vi ska byta bil. (Eller Peder Karlsson när han så småningom ska ersätta Murciélagon.) Körcykler är bara sååå fossilt helt enkelt!

Räckviddtester med Kia e-Niro

Beräknad räckvidd med förvärmad bil och baserat på 14 mils körning

- Laglig hastighet på inlandsväg (73 km/h) = 350 km
 - Laglig hastighet på samma väg (Piteå–Älvsbyn–Arvidsjaur +350 meter i höjd) = 310 km
 - Laglig hastighet på samma väg (Arvidsjaur–Älvsbyn–Piteå -350 meter i höjd) = 390 km
- Uppmätt räckvidd vid kallstart (icke förvärmad bil = räckviddstapp på 2–3 mil)
- Konstant 90 km/h, bilen nedkyld till -10 °C, körning i -10 °C = 273 km
 - Konstant 90 km/h, bilen nedkyld till -20 °C, körning i -20 °C = 243 km

Kommentar: Stort räckviddstapp jämfört med 455 km enligt WLTP, men man kan ledigt åka sträckor som exempelvis Luleå–Arvidsjaur, Jokkmokk–Arvidsjaur, även när det är grin-kallt.

Vem är Robert Granström?

Robert Granström jobbar bland annat som projektledare för projektet: "Lika bra med CELLER-i", som finansieras via EU:s regionala fond.

Av ams har han uppmanats att skriva en krönika om det som varit fokus för "CELLER-i-projektet", nämligen hur långt man kommer på ett fulladdat batteri när det är vinter och kallt.

Efter tre vintrar med tester tillsammans med ett av de större vintertestföretagen i världen börjar CELLER-i-teamet nu ha lite koll.

17. En på miljonen

Publicerad 2020-07-28 kl 7:00 TEXT Fredrik Nyblad

Ford var långtifrån först med att börja tillverka en småbil med tvärsädd motor och framhjulsdraft. Men när man väl gjorde det, då gick det undan. Efter bara tre år hade en miljon Ford Fiesta tillverkats!



Redan 1979 hade en miljon Ford Fiesta tillverkats, vilket firas något lågmält på de här bilderna från fabriken i tyska Saarlouis. Man hade nog inte tid till för mycket Fiesta, för redan 1981 hade två miljoner exemplar byggts.



Idag är modellen inne på sin sjunde generation och totalt har 16 miljoner bilar tillverkats.

Läs mer om:



[Auktions-Fiestan nybesiktigad!](#)



[Välgörenhetsauktion på Skokloster!](#)



[Konceptbilen som fick rätt](#)



[Grattis Ford Fiesta!](#)

[Idag den 26 december då Staffan och Stefan har namnsdag så firar vi på Klassiker namnsdag för Fiesta!](#)

[Fiestafebern bryter ut](#)

[Tecknen är många: Carl borde nog ha en Ford Fiesta. Fast det är bara han som ser dem...](#)



18. Jay Leno gillar sin Tatra T87 från 1938

AV BOBBY GREEN 2020-07-27 KL 18:20

Tatra är mitt favoritmärke och Tatra T87 är "kronan på verket" Roger.

Jag också



FILM: <https://youtu.be/c2XyLqv-UQY>

Bland alla YouTubers som ska flåda runt i sina nya Lambos är det skönt att man alltid kan lita på att Jay Leno skickar ut ett klipp som visar en bil som inte alla andra har. Här visar han upp sin Tatra T87 från 1938.



Tatra T87 1936–50



Krönika

Jan "Flash" Nilsson

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

19. "Flash": En kvinnlig världsmästare i Formel 1?

Av Jan Nilsson

Publicerad 2020-07-27, 19:55

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

"F1-bossen Bernie Ecclestone fick frågan. Han svarade nej, och blev då attackerad av hela världen för att vara ett manssvin som hatade kvinnor."



Rallydrottningen Michele Mouton.

En intressant fråga som funnits så länge som jag har varit intresserad av motorsport. Det enkla svaret är nej, det kommer aldrig att hända.

Jag kommer ihåg när F1-bossen Bernie Ecclestone fick frågan. Han svarade nej, och blev då attackerad av hela världen för att vara ett manssvin som hatade kvinnor. Självklart är han inte det, tvärtom. Ecclestone var i F1 för att tjäna pengar, miljarder dollar, ett tag var han den som tjänade mest pengar i England, han tog ut en miljard i lön för att han skötte F1 väldigt bra och byggde upp den enorma popularitet som sporten har än idag.

Om han skulle ha hittat en tjej som tog en plats i Ferrari, körde ifrån alla pojkar och lyfte VM-bucklan som världsmästare, menar någon sund människa att han inte skulle ha jublat åt det?

Klart han skulle. En snabb tjej skulle kraftigt öka populariteten för F1 och skapa rubriker och öka publiktillströmningen till tävlingarna.

Nej, det han svarade på var om han trodde att en tjej kunde bli F1-världsmästare, och det trodde han inte, precis som jag. Det handlar inte om något annat än att när man pratar om tusentals grabbar i karting, racing och hela vägen upp till F1, pratar man om tiotalet tjejer i hela världen.

Av någon anledning har inte motorsporten lyckats attrahera tjejer. Vad det beror på vet jag inte, men om jag tar mina två döttrar fick de chansen att köra karting när de var små, men ingen av dem ville.

Men visst finns det, och har funnits, snabba kvinnor. Från Sverige har vi bland annat Ewy Rosqvist i rally, Susanne Kottulinsky och dottern Mikaela Kottulinsky Åhlin i rally och racing, Nettan Lindgren i racing och Annie Seel i mc-ökenrally och enduro. I världen har vi bland annat Michele Mouton i rally och Danica Patrick i Indycar. Sedan har Claire Williams tagit över sin pappas F1-team Williams som teamchef.

Så vad Ecclestone svarade på var inte OM en tjej kan bli världsmästare i F1 eller en annan klass. Problemet ligger mer i att det är så få som kör. Chansen att det skulle finnas en kvinnlig talang som kan konkurrera med alla pojktalanger är väldigt liten. Den är näst intill obefintlig.

Men här har jag helst fel!



Jan Nilsson



20. Jag vill vinna VM med Ferrari

Av Mikaela Lindahl

Publicerad 1 aug 2020 kl 12.50

Det har varit min dröm sedan jag var liten



Dino Beganovic

I början av sommaren gick Dino Beganovic ut grundskolan. Nu har den svenske 16-åringen själv flyttat ned till Italien för att satsa helt på racingen, med drömmen att bli världsmästare i formel 1.

– Jag vill vinna VM med Ferrari. Det har varit min dröm sedan jag var liten, säger han.

Det var i början av året som Dino Beganovic blev en del av Ferrari Driver Academy. Platsen innebär inga garantier, men är en bekräftelse på att storteamet tror på Beganovic och kommer att stötta honom på hans väg mot formel 1.

16-åringen från Linköping gör i helgen sin debut i formelbilsracing, i samband med säsongstarten av årets formel 4-mästerskap. Mästerskapet skulle ha inletts på Monza i mitten av maj men har liksom resten av världens sportevenemang fått skjutas upp till följd av coronapandemin.

– Det blir spännande. Det har varit en väldigt lång väntan. Vi hade inte kört sedan december och skulle ha börjat i april med tester, men nu har allt varit nedstängt, säger Beganovic.

Han har de senaste månaderna i stället fått ägna ovanligt mycket tid åt sin racingsimulator.

– Jag tror inte att jag hade överlevt utan den, haha... Den har hjälpt väldigt mycket. Men nu i slutet har man ändå känt att nä, man börjar tröttna på den också. Man vill bara börja köra på riktigt nu.

Har flyttat själv till Italien

Dino Beganovic började köra när han var sju år gammal och har de senaste åren skördat framgångar inom kartingen. Han vann det svenska mästerskapet både 2018 och 2019 och slutade tvåa i WSK Euro Series och får nu chansen att köra för toppteamet Prema Powerteam i formel 4.

Han vill dock inte ställa allt för höga krav på sig själv.

– Jag ska göra mitt bästa, jag kan inte göra så mycket mer än så. Jag ska lära mig så mycket jag kan inför kommande år och göra så lite misstag som möjligt. Sen tror jag det andra kommer av sig självt, säger han.

För att kunna fokusera helt på satsningen har Beganovic, som i somras gick ut nian, tagit beslutet att flytta ner till Maranello i Italien på heltid.

– Kulturen och samhället är helt annorlunda. Klimatet också, det är ganska varmt här nu när det är sommar. Men det är skönt att bo här och inte åka hem mellan tävlingarna, för nu blir det rätt mycket på en gång.

Familjen har inte följt med?

– Nej, jag har flyttat själv. Jag har varit med teamet i några år nu men jag har åkt hem och så efter racen.

Den svenske talangen bor istället med Arthur Leclerc – lillebror till formel 1-stjärnan Charles Leclerc – och Gianluca Petecof, som även de tillhör Ferraris förarakademi.

– Jag tycker det går ganska smidigt om jag ska vara ärlig. De är lite äldre än mig och vi hjälps åt.

Träffade förebilden Charles Leclerc

Att bli en del av ett känt märke som Ferrari har lett till en helt annan typ av uppmärksamhet än den som Beganovic varit van vid sedan tidigare.

– Det har varit stor skillnad med media som vill göra intervjuer och följare på Instagram också. Det har varit rätt mycket. Och även fast det har varit nedstängt så har vi fortfarande jobbat med Ferrari med mental träning och tekniska möten och sådana grejer.

– Jämfört med karting är det här en helt annan grej. Man jobbar djupare och med mycket mer data att analysera från alla pass.

Har det varit en svår omställning?

– Nej det har kommit ganska snabbt. Jag tycker att det funkar väldigt bra med teamet och jag tycker om han jag har som ingenjör och det är nog väldigt viktigt för samarbetet.

Beganovics största förebilder är Michael Schumacher och Charles Leclerc. Under formel 1:s försäsongstester i Barcelona fick svensken chans att vara på plats – och fick då möjlighet att träffa Leclerc.

– Jag fick tillträde till garaget och depån och allt och vi pratade lite där så det var kul.

Var det nervöst?

– Ja jag var ganska nervös... Men hans brorsa var där också så det gjorde att det kändes lite lugnare. Han var i alla fall jättesnäll.



Mikaela Lindahl



1986 Egli-Ducati 900 SS

SLUT