

Talang, tajming och fokus. Mikaela Åhlin-Kottulinsky har det som krävs för att lyckas inom racing.

Maxi mera nuet

Hon är en av 18 förare som tävlar i nya Audi Sport TT Cup. Efter en historisk seger i fjol är hon på rätt spår.

Mikaela Åhlin-Kottulinsky har hittat hem.

Text Susanna Johansson Foto Karl Nordlund Make-up Mia Högfeldt

Det börjar dåligt. Det är tidigt på morgonen en lördag i slutet av januari och Mikaela ska resa från jobbet som Audi Driving Experience-instruktör i Kitzbühel till Stockholm via Berlin. Men passet ligger kvar på hotellet.

Hennes första stopp blir därför hos den österrikiska flygplatspolisen för att lösa ett provisoriskt pass. Trots den lilla fadäsen landar hon på utsatt tid i Berlin bara för att upptäcka att planet som ska ta henne till Stockholm är trasigt.

När hon äntligen kommer till fotostudion, någon timme sen, kan hon inte betala taxin. Kortterminalen fungerar inte. Taxichauffören startar om terminalen. Och startar om igen.

Mikaela halar fram en eurosedel och ber om svenska pengar tillbaka. Taxichauffören tar god tid på sig. Här ska valuta växlas och kursen bli rätt.

Under tiden, i en studio i centrala Stockholm, väntar Audi magasins team och en caesarsallad. Klockan har passerat lunchtid >>

Mikaela Åhlin-Kottulinsky**Ålder:** 22 år gammal. Fyller 23 i november.**Bor:** I Karlstad.**Gör:** Certifierad instruktör för Audi Driving Experience och Driving Event Producers.**Aktuell:** Som en av 18 förare i den nya, tyska racingserien Audi Sport TT Cup, som börjar första maj.**Samarbetspartners:** Audi Sverige, Bruse, Baustoff+Metall, Bennys, Bythjul.com och Lecab.**Familj:** Mamma Susanne, pappa Jerry och brorsan Fredrik; alla meriterade rallyförare.**Kör privat:** Audi A3.

Mikaela ser sin medverkan i Audi Sport TT Cup som ett kliv i rätt riktning till målet, DTM.

med råge. I en taxi utanför sitter Sveriges stora racinglöfte och väntar tålmodigt på pengar som ska räknas. Utan sura miner. Utan divalater. Bara en tålmodig blick och ett vänligt leende.

När Mikaela Åhlin-Kottulinsky äntligen kan lämna taxin pustar hon ut.

– Den här dagen har verkligen börjat dåligt, konstaterar hon.

Om bara några månader inleds tävlings säsongen för Mikaela Åhlin-Kottulinsky. När Audi magasin träffar henne har det bara gått några veckor sedan hennes nästa satsning blivit officiell. Efter tre säsonger i Volkswagens enhetsrace Scirocco R-cup, en supportserie till tyska DTM, byter hon Folkan mot en sportig Audi TT och går som en av 18 unga racerförare in i den nya enhetsserien Audi Sport TT Cup, även den en supportserie till DTM.

– Audi har utvecklingsmöjligheter som passar mig. Det finns banracingserier hela vägen upp till DTM, som är mitt mål. Jag vill köra Audi TT Cup i ett eller två år, sedan gå vidare till R8 LMS och GT-serierna för att sedan landa i DTM. Med TT Cup välkomnas jag in i Audifamiljen och de ser när jag gör resultat. Det här är ett stort steg i rätt riktning, förklarar hon.

Men att säga att det först är nu som hon hamnar i Audifamiljen är egentligen lite felaktigt. Hon tillhör redan en Audifamilj: sin egen.

Morfär Freddy Kottulinsky, som gick bort 2010, har som enda svensk vunnit Dakarrallyt. Det gjorde han i Volkswagen Iltis, som var den första bil som var utrustad med fyrhjulsdriftsystemet som sedermera blev quattro. Morfar Freddy var också en av de fyra som startade Audi Driving Experience-verksamheten på 1980-talet.

Mikaelas mamma Susanne Kottulinsky var europeisk och svensk rallymästare på 1980-talet och körde för Audi, tillsammans med kartläsaren Tina Thörner. I dag arbetar Susanne som förarinstruktör i egen regi, efter flera år under Audi Driving Experience. Mikaelas pappa Jerry Åhlin, tidigare juniormästare i rally, är även han Audi Driving Experience-instruktör med Tyskland som bas. Och Mikaelas äldre bror Fredrik undervisar även han i morfar Fredrys körskola, när han inte är upptagen som ungt förarlöfte i WRC2.

Så Mikaelas starka band till Audi lyser igenom, inte minst när hon talar om den nya bil hon kommer att köra under TT Cup, en 310-hästars Audi TT.

»Utan sura miner. Utan divalater. Bara en tålmodig blick och ett vänligt leende.«

– TT:n känns väldigt mycket racing. Den är rensad och utrustad med racingratt, fräna pedaler och display. Det är en supercool bil, säger hon.

Mikaela har hållit på med motorsport i över tio år. Men hon framhåller att hon var totalt ointresserad av motorsport fram till sin 12-årsdag. Då frågade hon sina föräldrar om hon kunde få ärvä Fredriks gokart när han hade vuxit ur den.

Veckan före hade hon svurit på att aldrig mer följa med på Fredriks gokarttävlingar.

– Mina föräldrar blev chockade när jag sa att jag ville ha hans gokart. »Va? Du är ju inte ens intresserad?« Och när de såg mig köra de första gångerna blev de inte direkt övertygade. »Vad ska det bli av det här? Hon kör ju så sakta.«

Men ju längre tiden gick, desto större framsteg gjorde hon på banan. Alltid i sin egen takt. Hennes bror Fredrik har myntat uttrycket »Mikaela-kurvan«:

– De flesta har en utvecklingskurva som går stadigt uppåt. Min kurva står still länge, för att helt plötsligt skjuta i höjden. Och sedan stannar jag på den nivån ett tag tills nästa skjuts kommer och jag knäcker nästa kod.

Mikaela tror att det är just denna förmåga som gör henne extra lämpad som racerförare; att hon är bra på att hålla jämna varv. Mycket träning och en stöttande familj har också varit ett framgångsrecept.

Men det där lilla extra, det som kallas talang, är också viktigt.

– För att bli världsbäst, för att ta sig sista biten till toppen, krävs talang. Inom motorsport handlar det om känsla och tajming. Man pratar mycket om spårval. Det är ju inte många på toppnivå som lägger sig i fel spår. Tajmingen styr hur och när du går på gas. Tre meter för sent eller tre meter för tidigt med >>



gasen kan innebära ett tapp på en tiondels sekund, och i racing kan det betyda allt.

– Och ja, jag har talang.

Vägen till den internationella racingscenen gick via FIA:s (Federation Internationale de l'Automobile) underavdelning »women i motorsports«. Inför Scirocco R-cup blev Mikaela kallad till uttagning i tyska Oschersleben och fick tävla mot flera namnkunniga kvinnliga racerförare. Hon kom på andra plats och kunde inleda sin internationella karriär med en rabatterad startavgift.

– Jag brukar säga att det finns tre olika sorters racingförare. Först har vi fabriksförare, de som har racing som arbete. Sedan finns det de som har välbärgade föräldrar som kan hjälpa dem. Och så kan man vara som jag, som jobbar med samarbetspartners och själv måste lösa finansieringen, säger Mikaela.

Hennes största merit hittills är från förra sommaren. Hon knep förstaplatsen vid ett race på tyska Norisring och skrev samtidigt racinghistoria när hon, som första kvinna, under Volkswagens 17-åriga historia av enhetsrace, vann ett lopp.

Hon fick stående ovationer, och publiken jublade när hon blev upp på pallen.

I svensk press har det dock varit ganska tyst. Motorsportrapporterna under förra året dominerades av Marcus Erikssons F1-karriär.

– Det skrivs för lite om motorsport i Sverige. Samtidigt arrangeras det inget större lopp i Sverige. Svenska Rallyt och STCC i all ära, men det är inte lika storslaget som ett DTM-lopp eller F1-lopp, säger Mikaela.

Men en hyllning fick hon. Sportbladets Anna Andersson summerade 2014 års bästa svenska förare, och Mikaela kom på nionde plats. Omgiven av män. Massor av män. Ett tvärsnitt av hur verkligheten inom motorsport ser ut.

– Inom motorsport finns det både för- och nackdelar med att vara tjej. Just nu är det en fördel att sticka ut; det hjälper mig i marknadsföringen och i kontakt med mina samarbetspartners. Men från tävlingssynpunkt vill jag inte att folk ska tänka att jag vann som tjej, utan att jag vann. Punkt. Jag vill inte bli behandlad annorlunda, säger hon.

Mikaela har hittat egna strategier för att motverka gubbväldet. När hon som racerförare kliver in bland mekaniker och teamchefer har språket varit ett väl fungerande vapen. Hon pratar numera flytande tyska. Men under sina snart fyra år inom banracing har hon också känt på makten som kommer med goda resultat.

– I slutändan handlar det om hur jag presterar och hur duktig jag är. Under min första säsong i Tyskland hade jag svårt att bli accepterad som förare, men jag hade också svårt att bli accepterad för det jag sa om bilen. Ofta möttes jag av attityden »Lilla gumman, du vet inte vad du pratar om«. Men ju bättre resultat jag gjorde, desto mer fokus och hjälp fick jag av mekanikerna, säger hon.

När den här tidningen kommer ut har Mikaela provkört den bil som under totalt sex lopp, mellan maj och oktober, kommer att vara hennes viktigaste arbetsredskap. Hon har dessutom fått bekanta sig med sina konkurrenter. Av totalt 165 sökande blev ytterligare en svensk uttagen, Anton Marklund.

Nu gäller det att hålla huvudet kallt och behålla fokus.

– Mental träning är jätteviktigt. Jag har jobbat med en mental coach i fem år. Att behålla lugnet och inte bli för taggad, men inte heller vara för avslappnad. Jag försöker bygga upp mental styrka. Det handlar mycket om att kontrollera sina känslor. Åker man på motgångar gäller det att inte dega ner sig och ge upp.

– Det är viktigt med målbilder, men man kan inte i förväg bestämma hur ett race ska gå. Vad som helst kan hända. Saker som ligger bortom din kontroll. Därför gäller det att maximera nuet, att lägga allt fokus där och nu. Lyckas jag med det kan jag nå hur långt som helst. //

»Att behålla lugnet och inte bli för taggad, men inte heller vara för avslappnad. Jag försöker bygga upp mental styrka.«

Mikaela är en av Sveriges snabbaste racerförare.