

# En svensk superbil reser sig ur askan

**Hur skulle du reagerat om du en dag kom hem och fann att ditt livsverk, som du ägnat all din tid, alla dina pengar och allt ditt engagemang åt, stod i ljusan låga? Vem som helst skulle nog bli fullkomligt krossad. Men inte Christian von Koenigsegg, mannen bakom en av världens snabbaste sportbilar, den svenska Koenigsegg CC8S.**

Det var en gråkall lördagseftermiddag i slutet av februari 2003. En Koenigsegg CC är snart färdig för leverans och Rickard Berg jobbar över för att få den klar i tid. Plötsligt känner han rökluft. Han reagerar blixtnabbt; han vet att det finns många brännbara kemikalier i lokalen och att hela fastigheten är en skånegård med halmtak. Han rusar upp i köket och försöker släcka elden, men inser snart att det inte går. Istället rusar han tillbaka till verkstaden för att rädda det som räddas kan.



– Branden gjorde verkligen inte det omöjliga enklare, säger Christian von Koenigsegg. Visst önskade jag att man kunde ställa tillbaka klockan när jag såg förödelsen. Många olyckskorpar har nog tyckt att det här projektet är väl avancerat för lilla Sverige, och att det var dömt att misslyckas från början. Men faktum är att vi nog aldrig har haft så bra sammanhållning i företaget som nu. Jag tror alla vill visa att vi klarar av det här. Det är utmaningen och svårigheterna som gör det extra spännande!

## PRODUKTION IGEN EFTER FYRA VECKOR

Och det verkar vara utmaningar som driver Christian von Koenigsegg. Knappt två veckor efter branden finns Koenigsegg representerad på Geneva Autoshow. Montern besöktes bland annat av Kung Carl XVI Gustaf, som ju har ett stort motorintresse.

Ytterligare två veckor senare är produktionen påbörjad igen med 22 anställda ingenjörer, mekaniker, marknads- och administrativ personal. Inredningen i verkstaden finslipas ständigt, men de nya lokalerna är stora och rymliga och ligger alldeles intill de gamla landningsbanorna på ett nedlagt militärflygfält, perfekta att provköra bilarna på.

Och provkörningar behövs när man utvecklar en sportbil i världsklass. Både väghållning, acceleration, säkerhet och övriga funktioner måste testas om och om igen för att bli så bra som möjligt.

## TESTKÖRD AV BBC

Nyligen gjorde det brittiska BBCs motorsportprogram Top Gear ett elva minuter långt inslag om Koenigsegg CC. Den kände reportern Jeremy Clarkson provkörde varv efter varv på

*– Utmaningen ligger i att utveckla en långvarig affärsverksamhet säger Christian von Koenigsegg, pappa till bilen med samma namn.  
FOTO: Mia Ulin*



*Naturen fick stå som inspiration vid designen av Koenigsegg CC. Den halvcirkelformade vindrutan för tankarna till en fågels vidvinkelseende och fronten påminner om nosen på en valhaj med gälar och allt. FOTO: Koenigsegg Automotive AB.*

testbanan. Man såg hur G-kraften pressade tillbaks mungiporna samtidigt som Jeremy tjöt av hänförelse:

“Det här är den snabbaste, mest brutala, grymmaste och häftigaste bil jag någonsin kört! Vilken testosteronkick!”

Under testkörningen klockades en den högsta toppfarten i programmets historia. Reaktionerna lät inte vänta på sig. Direkt efter programmet sänts i brittisk TV började telefonerna ringa. Många motorintresserade engelsmän ville omedelbart göra en beställning på världens häftigaste gatbil.

#### BYGGS FÖR HAND EFTER BESTÄLLNING

Lotta De Salvatore, marknadsansvarig på Koenigsegg Automotive AB, visar runt i fabriken och berättar engagerat om alla smarta konstruktioner och de noggrant uttänkta detaljer som är kännetecknande för bilmärket.

– Vi bygger bara bilar efter beställning, säger hon. I år har vi fått beställning på 15 bilar, och det är ungefär det vi har kapacitet

för idag. Varje bil tar cirka 3 månader att bygga, eftersom allt monteras för hand. Så mycket som möjligt av smådelarna görs också i fabriken eller hos lokala leverantörer.

#### INTE EN PRYL SOM BARA ÄR SNYGG

Koenigsegg CC är en väldigt lätt bil, den väger inte mer än en liten WW Golf. Det beror på att nästan hela bilen –inklusive stolarna– är gjord av det superstarka och lätta materialet kolfiber. För att förare och passagerare ändå ska sitta bekvämt är stolarna klädda med Tempur-material, samma som i madrasserna med samma namn.

– Det finns inte en enda pryl på bilen som är där bara för att vara snygg, säger Christian von Koenigsegg. Många av våra konkurrenter tänker först och främst på att ha ett så häftigt utseende som möjligt på sina bilar. Vi fokuserar på att ha så bra ergonomi och funktion som möjligt, även om utseendet förstås är viktigt.

*”Vi har ambitionen att göra den snabbaste, lättaste, mest praktiska och mest ergonomiska bilen i världen.”*

Att dessa tankegångar lönar sig visar de designutmärkelser som Koenigsegg CC fått. Förutom Utmärkt Svensk Form är den också belönad med det prestigefyllda tyska priset Red Dot.

Ett exempel där funktion och ergonomi fått styra helt och hållet är Koenigsegg CCs speciella dörrar. Eftersom en snabb bil måste vara bred för att få bra väghållning, kan det bli problem att öppna dörrarna på en vanlig parkering. Bensintankarna ligger dessutom som en krage runt sittbrunnen vilket kan göra det svårt att ta sig i och ur bilen om dörren öppnas på vanligt sätt. Lösningen blev en dörr som med en lätt tryckning glider uppåt/ framåt längs med motorhuvén.

#### TAKET HAR EGEN PLATS UNDER HUVEN

En annan detalj är taket, som med ett enkelt handgrepp kan knäppas av och läggas i det specialutformade utrymmet under framhuvén på bara några minuter. Och sätts på lika snabbt igen när det kommer en skur.

– Dessutom är bilen nästan omöjlig att stjäla, säger Lotta De Salvatore och ler. Den är utrustad med en specialutvecklat GPS-system. Om någon bil anmäls stulen kan vi via våra datorer gå in och helt enkelt stänga av den. Vi kan också se exakt var den befinner sig och gå in och felsöka om det är något tekniskt problem.



*När det började brinna var min första tanke att få ut bilarna, säger Rickard Berg. Nu fortsätter arbetet i nya lokaler. FOTO: Mia Ulin*



*Christian von Koenigsegg är själv i högsta grad delaktig i den dagliga produktionen. Här kontrollerar han tillsammans med Berne Johansson den lila lacken på en bil som snart ska levereras till en förväntansfull kund i England. FOTO: Mia Ulin*

Till och med säkerheten har varit viktig i utformningen, eftersom bilen först och främst är designad för att köra på vanliga vägar. Bilen är utrustad med såväl airbags som läsningsfria bromsar.

– Koenigsegg CC har krocktestats på svenska Autoliv testcenter, med resultatet att det var en av de säkraste bilarna de någonsin testat, säger Lotta de Salvatore.

#### AMBITIONEN ATT BLI BÄST

Själva projektet startade som en pojkdrom efter att Christian von Koenigsegg sett en film som handlade om att bygga en sportbil.

– Längre gick jag och tänkte att så där vill jag också göra. Till slut beslöt jag att försöka förverkliga drömmen. Tillsammans med min gode vän David Crafoord, som är industridesigner med ergonomi som specialitet, satte vi oss ned med en trave motortidningar och gjorde noggranna analyser av alla andra supersportbilar som finns på marknaden. Vi noterade sånt som var bra med bilarna men framförallt sånt som kunde göras bättre. Utifrån det skissade vi på en bil med ambitionen att göra den snabbaste, lättaste, mest praktiska och mest



*”Det här är den mest brutala, grymmaste och häftigaste bil jag någonsin kört!”*

*Jeremy Clarkson, BBC Top Gear*

*Den speciella dörranordningen var Koenigsegg först i världen med. Nu tar konkurrenterna efter. FOTO: Koenigsegg Automotive AB*

ergonomiska bilen i världen. Sedan anlidade vi duktiga designers och ingenjörer som såg till att förverkliga våra idéer. Den första prototypen kom 1996.

Nu, när Christian von Koenigsegg uppnått sin dröm, vad finns mer att sträva efter?

– Den stora drömmen har alltid varit att utveckla en långvarig affärsverksamhet. I dag är vi en väldigt liten aktör på sportbilsmarknaden, det tar kanske 30 år innan vi är en världsaktör med lika stor produktion som våra konkurrenter, men det är dit jag siktar.

– Nu måste jag gå ut och fortsätta en diskussion om en växellåda, säger Christian von Koenigsegg och går ut i verkstaden.

*Av Mia Ulin*

Du kan läsa mer om Koenigsegg CC på [www.koenigsegg.com](http://www.koenigsegg.com)



**FAKTA KOENIGSEGG CC8S (Competition Coupé)**

**Motor:** 8 cylindrar, 4,7 liter, 655 hästkrafter, 240 kg

**Underrede:** Karbonfiber och epoxy, aluminium.

**Inredning:** Skinn, aluminium, alcantara.

**Vikt:** ca 1170 kg

**Aerodynamik:** CD-värde 0,28 i vindtunnel.

**Säkerhet:** Bl.a sexpunktsbälten, airbags, ABS.

**Hastighet:** Maxfart ca 390 km/t. 0-100 på 3,2 sek.

**Pris:** Runt 4,5 miljoner kr.