



FRÅN RITBORDET TILL
**VÄRLDENS
 SNABBASTE BIL**

TEXT: JOHN SEMPILL FOTO: KOENIGSEGG, JOHN SEMPILL

EN BIL BLIR INTE TILL UR INGENTING. ALLT FRÅN TEKNIK TILL DET PRAKTISKA BEHÖVER HARMONISERA MED DESIGNEN FÖR ATT FÅ TILL DEN MEST OPTIMALA HELHETEN. **DMV HAR TRÄFFAT MANNEN BAKOM LINJERNA I KOENIGSEGGS DESIGNSPRÅK:** JOACHIM NORDWALL. HAN HAR VARIT INVOLVERAD MER ELLER MINDRE FRÅN START, OCH FÅTT ETT VÄXANDE ANSVAR FÖR VARJE NY BIL SOM DET SVENSKA SUPERBILSMÄRKET SLÄPPT LÖS PÅ MARKNADEN.



- Jag var väldigt bilintresserad som liten, säger Joachim. Jag satt alltid och ritade hemma, mest bilar. Jag ritade lite annat också men till största delen bilar.

Det konstnärliga finns i släkten. Hans pappa ritade och byggde sitt hus själv och brukade även sitta och skissa på hus emellanåt, och hans faster är konstnär.

- I skolåldern gillade jag väldigt mycket att rita, men jag vet inte riktigt när intresset började, säger Joachim. Min pappa var bilintresserad, men inte på den nivån som jag var. Men han gillade att köra och köpte schyssta bilar.

När jag var väldigt liten hade han en Alfa Romeo, en bil som jag gillade. Sedan blev det BMW och lite annat på senare år. Jag köpte bildning på löpande band. Men det var aldrig så att jag var speciellt intresserad av själva tekniken, det var mer design och prestanda som var intressant. Jag har aldrig varit en sådan som kan plocka ner en motor. Jag kan inte säga att jag var duktig i skolan, och kan inte påstå att jag var särskilt intresserad heller. Jag var estetisk; gymnastik var jag duktig på! Jag var en drömmare och är fortfarande en drömmare!

Trots den konstnärliga ådran och ett intresse för bilar visste Joachim inte vad han ville bli när han växte upp. På gymnasiet blev det ekonomlinjen.

- Mest för att det inte fanns så mycket att välja mellan, fortsätter Joachim. Det var vad de flesta gjorde. Det kändes som en bra grej att ha. Min pappa tänkte nog längre fram än vad jag gjorde och undrade kanske vad det skulle bli av mig!

Hans pappa fick tips av en god vän till honom som var arkitekt i New York, om en amerikansk designskola i Schweiz - Art Center Collage

”MED ELBILSVÅGEN SOM KOMMER PÅVERKAS DESIGNEN PÅ NÅGOT SÄTT TILL DET BÄTTRE.”



of Design. De hade precis öppnat en filial i Schweiz. Det här var 1986, innan han hade tagit studenten. Broschyren om designskolan låg i byrålådan och lurade.

– Pappa frågade mig vid ett tillfälle, ”Ska du inte gå där då? Det kanske är häftigt?” berättar Joachim.

Efter studenten bestämde han sig för att ansöka till skolan i Schweiz. Att skolan låg i Montreux nära alperna var heller ingen nackdel för Joachim som kommer från en skidfamilj.

– Vi åkte dit och ansökte, minns han. De sa att det såg bra ut, men att jag bör nog gå en förberedande skola innan.

Jag tror det var i den ordningen, jag kommer inte riktigt ihåg! Då tog jag beslutet att gå på Basis i Stockholm – en konstskola – för att få en grundutbildning i skissteknik och liknande. Då gjorde jag det i ett år och kom sedan in i Schweiz. Skolan hade olika inriktningar: transport, grafisk design och produktdesign.

Första designjobbet kom efter klargjord utbildning, ett konsultuppdrag på Hondas designavdelning i Tyskland när han var 24 år gammal. Projektet han fick hjälpa till med var Honda Civic femdörars, till europamarknaden.

– I det här fallet var den designavdelningen i Tyskland

inte särskilt stor, den var ganska ny och fungerade mer kanske som en konceptuell support kan man säga. Vi gjorde en del förslag, jag tror att några linjer kom med på den färdiga bilen!

Hur fri är man i designprocessen?

– Det beror lite på, svarar Joachim. Det finns många sätt att attackera ett projekt på. När det gäller konsumentbilar måste du jobba väldigt nära med ingenjörsteamet. Men i början så är man mer fri för att inte döda kreativiteten för mycket. Det blir en massa koncept och man är ganska vild i bör-

jan, så sällas det ner vartefter. I designprocessen väljer man ut vad man tror på – och ju längre man kommer desto närmare man börjar jobba med ingenjörsteamet. I den världen är det väldigt styrt av olika anledningar, det handlar om aerodynamiken, och säkerhetskrav – som är en jättestor del, även försäkringskrav, som också är en ganska stor del som inte många vet om. Ekonomiska krav är det också, det får inte kosta för mycket, och sen är det material. Och gör man för konstiga lösningar så blir det kanske för dyra verktyg. Det är väldigt många bitar.

Det här med försäkring, vad innebär det?

– Det kan till exempel handla om linjerna för stötfångarna. Om man blir påkörd eller något och saker går sönder som inte ingår i försäkringsärenden, blir det problem.

FRÅN RITPAPPERET TILL FYSISK PRODUKT

– När jag var på Honda, det är jättelängesen nu, så skissade vi bara, säger Joachim. Vi hade kunnat gå längre men det var en kort period. Men då skissade vi för hand, som vi lärde oss i skolan. Senare när jag jobbade med Saab för Koenigseggs räkning, skissade jag en del för hand också, jag var nog nästan den enda som gjorde det då! De andra skissade i datorn – den biten hade inte jag plockat upp riktigt. Jag skissade bara för hand, eller så byggde jag

upp i 3D-miljö i datorn i ett program som heter Alias. Andra skissade i Photoshop, men de kunde däremot inte bygga i 3D-miljö.

När bilen börjar ta form och man närmar sig ett koncept som funkar bygger man upp en fysisk modell i lera.

– Oftast börjar man med en mindre skala i ett antal lermodeller, kanske skala 1:8 eller 1:3, tillägger Joachim. Det gjorde vi på Saab, jag tror det var i skala 1:5, jag kommer inte ihåg! Sen gör man fullskaliga modeller, som fräses ut grovt i lera och sen så har man lermodellörer som gör finliret. Man bygger upp en stomme utifrån olika parametrar och har hjul i trä eller metall så att man har några fasta punkter. Och sen byggs det på med skum, frigolit eller liknande och ovanpå det blir det lera – ett lager på kanske tio centime-

ter. Det blir extremt tungt, och modellen blir känslig för flytt. Det behövs en rigid understruktur så att inte den flexar, för då spricker leran. Och du måste ha en viss tjocklek på leran för att kunna ändra och justera.

Att bygga en lermodell i skala 1:1 kräver en hel del resurser, det kostar pengar och det krävs goda utrymmen.

– Nu är det ett tag sedan jag jobbade i den ”normala” bilindustrin, fortsätter Joachim. I vilken utsträckning man fortfarande gör det vet inte jag. Jag tror att man mer och mer är i 3D-miljö och virtual reality och använder så kallade powerwalls.

En powerwall är en skärm tillräckligt stor för att kunna projicera en 1:1-skala bil.

– En skärm som kanske är sju gånger två meter, tillägger Joachim. I ett stort rum, så du har möjlighet att se den från

ganska långt håll. Du ser bilen på en skärm och kan vrida och vända på den.

Hur går den processen till på Koenigsegg?

– Där är vi så effektiva det bara går, säger Joachim. Processer som är kostsamma men som är tveksamma till vad de tillför är kapade. Powerwalls är jättedyrt och tar mycket plats – samt är bara 2D. Lermodeller är också väldigt jobbiga att hålla på med – det krävs lermodellörer och det kostar mycket, man behöver mycket plats och det blir gärna smutsigt och stökigt. Det går att fräsa ut modeller i skum också, men de är ganska svåra att ändra på sen – det går att verifiera en form, men inte så mycket mer än så. Det gjorde vi på Regeran; men nu har vi sagt att vi kapar det och kör i 3D-miljö i virtual reality. Virtual reality är



Hemligheten ligger i detaljerna. Interiören i Koenigsegg Regera lämnar inget åt slumpen – notera logotypen på knopparna.



”One of 1” heter denna specialutgåva av Koenigsegg Agera.

väldigt effektivt och otroligt imponerande. Vi tycker att det funkar väldigt bra. Har man erfarenhet av att jobba i 3D-miljöer så vet man vad som funkar och inte.

VÄGEN TILL KOENIGSEGG

– Det är en ganska lustig historia, säger Joachim. När jag pluggade i Schweiz så var det en god vän till mig som kom och hälsade på. På helgerna brukade jag åka upp till alperna och åka skidor så gott det gick. Och då så sade han, ”Jag har en vän som pluggar på en hotellskola, vi kan hälsa på henne”.

Det var precis vad de gjorde. Det bar av till skidorten där hon gjorde praktik, visserligen även där Joachim brukade åka skidor.

– Hon blev senare min fru! säger Joachim med ett leende. Och hon råkade vara Christian von Koenigseggs lillasyster, som också är upp vuxen här i Djursholm. Hon sa ingenting om det då.

Christian hade startat Koenigsegg ett par år innan och hade den första prototypen framme.

– Det var en bekant till mig som tillsammans med Christian designade den första modellen, tillägger Joachim. Den var mer eller mindre färdig under den tiden som jag träffade hans syster. Sedan efter ett tag berättade hon att hennes bror håller på med bilar.

Av naturliga skäl träffades Joachim och Christian.

– Vi brukade snacka om bilar, fortsätter han. Christian frågade mig emellanåt om vad jag tyckte om designen.

Bilen utvecklades allt mer och premiärvisades på Cannes Filmfestival 1997.

– Steg för steg blev jag lite mer involverad och fick framför allt vara med och designa inredningen till den första produktionsbilen CC8S, som visades upp första gången på Parismässan år 2000 och sattes i produktion 2002.

Samtidigt som detta jobbade han även som designer på Electrolux.

– Där var det allt, säger Joachim. Brödorstas, dammsugare, kaffemaskiner, kylskåp – allt möjligt! Sedan fick jag uppdrag i Sydney på Electrolux och jobbade där

2001–2002. Efter det sade jag upp mig och startade eget som konsult och flyttade hem till Sverige. Jag visste att Electrolux behövde hjälp, Koenigsegg hade precis lanserat sin bil och jag kände Christian och förstod att, om det går åt rätt håll så finns det möjligheter för mig.

Det stämde, uppdragen från Electrolux ramlade in och Koenigsegg gick åt rätt håll.

– Det var massor från Electrolux och mer från Koenigsegg, tillägger Joachim. Sedan blev jag tvungen att välja litegrann, det blev lite mindre på Electrolux och mer på Koenigsegg. Och emellan fick jag andra uppdrag också,



Spork har sålts i 30 miljoner exemplar världen över och även uppmärksammats i New York Times.

bland annat på Light My Fire, ett outdoor-företag som gör friluftspåsar. Jag fick göra alla deras grejer, bland annat Spork, som blev en megasuccé. Den har sålt i 30 miljoner ex över hela världen. Så det har varit allt från billiga produkter till jätteexklusiva lyxracerbilar.

Hur ser arbetet ut idag på Koenigsegg?

– Nu går det väldigt bra för Koenigsegg, svarar Joachim. De har massor på gång och behöver mig på 100 procent. Jag har inte tid för något annat just nu! Vi har haft två olika modeller parallellt: Agera, den bilen är precis avslutad och är slutsåld för längesen. På den ritade jag kanske 50 procent. Och Regera som kom 2015, där jag designat det mesta tillsammans med Christian, och även fått hjälp med detaljer från en designer/ingenjör som heter Oscar. Christian har massa idéer och input på hur han vill ha det, sedan så påverkar aerodynamik, säkerhet och certifiering utseendet. Min roll har vuxit för varje ny modell. Förr har det varit mestadels på exteriören och sedan har det blivit mer på interiören också – mer tid för hela bilen generellt har det



Nya Koenigsegg Jesko lanserades på bilmässan i Genève. För att göra designspråket så effektivt som möjligt har mycket fokus legat på att eliminera tomma och onödiga ytor. ”Designprocessen tog från start till Genève kanske 15 månader”, säger Joachim.



Koenigsegg Jesko har ingen ratt, den har istället en så kallad ”SmartWheel”, med inbyggda touchskärmar.

blivit.

– Under de senaste åren har de blivit allt mer professionellt designade, och mer i detalj, tillägger Joachim. Vi börjar utvidga designen till ett riktigt team. Nu har vi även mer möjlighet att designa i motorutrymmet. Än så länge inte själva motorn, som Christian och ingenjörerna tar hand om själva, men i alla fall detaljer som luftburkar och fortsättningen på avgasrören. Det området är också ganska styrt av ingenjörer.

Är det något område på bilen som du är mest stolt över?

– Jag vill säga alltihopa! Men om jag refererar då till Regera som är ute på

marknaden, och den som jag känner att jag fått lägga störst prägel på hitintills, så tycker jag att bilen är ganska unik jämfört med många andra bilar därute. Speciellt bakdelen, den är mer unik än något annat. Så den är jag stolt över!

Koenigsegg Regera är numera ett färdigt projekt, med en upplaga på 80 bilar, varav samtliga är sålda. Just nu så sitter Joachim och ritar framtiden.

Finns det något där du kan avslöja för oss?

– Nej, det kan jag inte, svarar Joachim med ett lurigt leende. Men det har skrivits en del i press. Det är ingen hemlighet att det kommer något nytt. Jag är riktigt stolt!

DESIGNUTVECKLINGEN I BRANSCHEN

Frågar man Joachim om vad han tycker om utvecklingen i designspråket hos dagens biltillverkare anser han att det finns mycket att jobba på.

– En del blir bättre, men med risk för att låta negativ så tycker jag nästan att det går lite åt fel håll, menar Joachim. Det känns som att många företag inte riktigt vet vart de är på väg och försöker för mycket. För mycket veck, för aggressivt och konstigt. Men med elbilsvägen som kommer påverkas designen på något sätt till det bättre. Mycket cleanare och modernare, det tackar jag verkligen för! Där har man fattat. Porsche Emission till exempel – riktigt snygg! □

NÅGRA SNABBA MED JOACHIM

NÄR VAR BILARNA SOM SNYGGAST? – På 60-talet.

VAD LÄSER DU HELST?

– Jag gillar att bläddra i tidningar för inspiration. Inte så mycket bildtidningar då det mesta går att hitta på nätet egentligen. Annars är det lifestyle, inredning och liknande. Jag hinner inte med så mycket litteratur, men annars blir det för det mesta faktabaserat och biografier.

VAD SER DU HELST PÅ TV?

– Det är en avslappningsgrej på kvällen med familjen, men där har jag inte så mycket att säga till om! Får jag välja ser jag helst på kunskapskanalen och sådant. Lite film på helgen med familjen, och Netflix-serier. Jag och min son har just plöjt igenom Star Wars.

HUR KOPPLAR DU AV?

– Jag behöver natur. Jag sportar inte så mycket men sticker gärna ut för att jogga eller cykla. Jag älskar att åka skidor, men det kan man inte göra till vardags! Resa och matlagning är avkopplade.