

Hur Saab Sonett kom till

Rudolf Abelin

Det är med stor glädje vi publicerar följande artikelserie av Rudolf Abelin. Bakgrunden till den är att jag kontaktade Rudolf Abelin i januari 1996 för att fråga om han hade möjlighet att komma till vårt jubileumsmöte i maj. Det hade han och under samtalet berättade han att han höll på med att skriva en bok om MFIs historia. Ett kapitel skulle också handla om den del av historien som inte hade med flygplan att göra utan tillkomsten av Sonetten. Självklart frågade jag om vi fick lov att publicera detta kapitel i Sonettvärlden när det blev klart. Han hade inget emot det, vilket vi förstås tackar för. Den synpunkt han hade var att förlaget, Allt om Hobby AB inte fick ha några invändningar. I mars 1996 ringde han mig och berättade att kapitlet var klart och att det var ok med förlaget. Enda önskemål de hade var att jag skrev in det handskrivna manuset på datorn och lånade en diskett till dem, så slapp de skriva in det. Det tyckte jag var en rimlig överenskommelse så här följer resultatet.



Rudolf Abelin, f.d. chef för Malmö Flygindustri

Jan-David Skavén

Våren 1963 blev jag uppringd av en arbetsmarknadsinspektör Karlsson, från AMS i Stockholm. Han förklarade att han var ansvarig för sysselsättningen i Gävleborgs län och att arbetssituationen var kritisk. Eftersom jag var chef för det då Trelleborgsägda MFI (AB Malmö Flygindustri) som var känt för en innovativ utvecklingsavdelning frågade han om MFI hade något projekt eller produkt som kunde produceras i länet. Han påpekade att Norrlandsfonden kunde stå för utvecklingskostnaderna. Trots att jag förklarade att allt vi utvecklade var avsett för MFIs egen produktion eller alternativt för tillverkning inom något annat Trelleborgsföretag var inspektör Karlsson envis och begärde få besöka oss för en diskussion.

Vid besöket inledde jag förnyat med att förklara att alla de dåvarande MFI-

produkterna och projekten redan var inrutade för koncernens behov och närmast omöjliga att omlokalisera. Vi enades därför om att istället studera den pärm med så kallade "förprojekt" som ännu inte påbörjats. Bland dessa fanns ett utkast till en lätt sportvagn, som min gode vän Björn Karlström tillställt mig. Projektet skulle huvudsakligen baseras på Saab 96 komponenter och den 3 cyl. tvåtakts sportmotorn men med en helt ny glasfiberkaross. Inspektör Karlsson blev genast entusiastisk för just detta projekt, trots att jag varnade att det minsann inte var någon barnlek att starta och genomföra ett bilprojekt.

Vi kom emellertid överens om att MFI, tills vidare på egen bekostnad, närmare skulle undersöka projektets möjligheter och Saabs eventuella intresse. MFIs chefkonstruktör, Björn Andreasson, kom på ett genialt enkelt sätt att utnyttja och delvis "omskära" pressade plåtar från Saab 96-programmet, så att man, utan nya pressverktyg, kunde ta fram ett helt nytt och mycket lätt sportvagnschassi. Detta var redan från början avpassat för att kombineras med en mycket lätt glasfiberkaross, som alltså formgivits av Björn Karlström. De förberedande konstruktionsstudierna utfördes efter samråd med Saabs Trollhättanchef Rolf Melde.

Genom att företaget 1951 för Volvo-Verdexa och 1954 för Förenade Bil AB konstruerat och tillverkat en skåpvagnskaross respektive en tankbil med hytt och tank i glasfiber visste vi hur vi skulle utföra den annars svår-lösta skarven mellan plåtchassi och glasfiberkaross.

Det blev så dags att få det formella tillståndet från Saab-ledningen att utnyttja Saab 96 komponenter och samtidigt höra om Saabs eventuella intresse för projektet. Jag kontakade därför åter vännen Rolf Melde, för att be honom tjänstevägen "dra ärendet" för Saabs VD, Tryggve Holm.



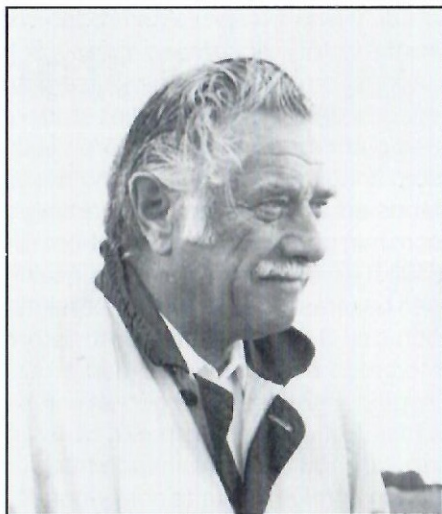
En glad Rolf Melde vid sitt skrivbord.

Rolf Melde svarade emellertid direkt att vi själva, av skäl som jag senare skulle förstå, fick "dra" projektet för direktör Holm, som jag brukade kalla svensk industris sista brukspatron. Jag hade stor respekt för Tryggve Holm och kände mig närmast som en skolpojke när jag bad om tid för att, tillsammans med Björn Karlström,

presentera förslaget. Vi hade under mellantiden, efter samråd med Rolf Melde, döpt projektet till Sonett. Namnet kunde därför, med lite god vilja, knytas till Saabs tidigare sportvagnsambitioner.

Jag visste, av erfarenhet, att det är en stor tillgång att ha med en förstklassig illustratör, när man skall presentera ett nytt projekt. Björn Karlström hade dessutom tagit fram en snyggt utförd pappmodell, som en "tredimensionell skiss". Som jag hoppats och väntat mig blev vi mycket vänligt mottagna av direktör Holm. Jag redogjorde kortfattat för den planerade uppläggningsen av projektet och framhöll att Norrlandsfonden var beredd att finansiera utvecklingen, förutsatt att en del av produktionen förlades till Gävleborgs län. Direktör Holm replikerade omedelbart med att betona att en förutsättning från Saabs sida var att projektet på intet vis fick inkräkta på Trollhättans utvecklingsavdelning, som inte fick störas i framtagningen av deras nya modell (det vill säga Saab 99). Tryggve Holm hade emellertid redan från början en positiv inställning till projektet och till oss, varför det inte var svårt att med modellens hjälp och Björn Karlströms skissande övertyga honom att vi var inne på rätt väg. Han bad mig därför återkomma när vi hade mera underlag och kostnadsbild för prototyparbetet klar.

Efter återkomsten från Saab, som för övrigt sedan länge var MFIs största kund på kompositområdet, hade Björn Andreasson och jag en ordentlig genomgång av hur vi skulle lägga upp



Björn Andreasson, chefkonstruktör på MFI, bilden är tagen av Kjell Wihlborg den 26 maj 1990 i Hyllie, Skåne.

prototypstillverkningen. Vi enades om att hyra in oss hos Heinels karosseri- verkstad i Malmö, vilka hade landets kanske skickligaste bilplåtslagare och där vi var personliga vänner med både fabriker Heinel och hans ekonomichef, Rolf Lundberg. Rolf och jag hade varit skolkamrater på Lidingö. På "bok och räkning" fick vi därför disponera Heinels bästa plåtslagare, utrustning och utrymme för en mycket kristlig timpeng. Vi beslöt därför att "handknacka" upp prototypkarossen i plåt, vilket också medgav att måttliga modifieringar kunde utföras under arbetets gång. Alternativet hade varit att bygga provisoriska glasfiberformar och i så kallade hand-lay-up tillverka en glasfiber prototypkaross. Detta hade alla gånger blivit dyrare än plåt- karossen och ej medgivit underhands- modifieringar.



Pressvisningen på Hedenlunda i februari 1965 var välbesökt och prototypen MFI 13 väckte berättigad uppmärksamhet.

För att hålla kostnaderna nere och dessutom få optimal medverkan av plåtslagarfackmannen i själva utvecklingsarbetet åtog sig Björn Andreasson att varje morgon, före kontorsarbetstidens början, besöka Heinels för en genomgång av dagens arbete. Han diskuterade och skissade direkt hos plåtslagaren för att gemensamt få fram de både fordonsmässigt och ur produktionshänseende bästa lösningarna.

Så snart jag hade ett ordentligt grepp om kostnaderna besökte jag åter direktör Holm. Våra kalkyler visade att vi skulle kunna tillverka prototy-

pen, det vill säga både chassi och plåt- kaross för sammanlagt 150.000:-! Här ingick emellertid inte utprovning- kostnaderna. Jag framhöll för Saab- chefen att MFI varken hade kunskaper eller resurser för att klara den delen och bad därför att vi här skulle få utnyttja Trollhättans resurser. Vi ville använda både Rolf Melldes och inte minst "Carlsson på taket" med deras, inom detta område, utomordentliga kun- nande och erfarenheter.

Till min glädje inte bara godkände Tryggve Holm detta "undantag" utan var direkt entusiastisk för förslaget.

Trots den otvivelaktigt låga utvecklingskostnaden ville han emellertid dela på utvecklingsarbetet i två etapper med 75.000:- för chassit och lika mycket för karossen. Detta kunde jag godkänna utan betänkligheter och vi enades samtidigt om att han själv skulle komma till Malmö när chassit var klart för provkörning. Överenskommelsen bekräftades med ett handslag, så några papper behövdes ej.

Under tiden hade AMS inspektör Karlsson oförtrutet arbetat vidare för att säkerställa ett "back up" av projektet i Gävleborgs län. Som ett led i denna kampanj besökte dåvarande landshövdingen i länet, den charmerande Jarl Hjalmarsson, MFIs Stockholmskontor. Därvid fick jag ytterligare försäkringar om Norrlandsfondens villighet att bekosta utvecklingen. Jag förklarade emellertid att MFI tills vida-

re själv finansierade utvecklingen eftersom vi vid den tidpunkten ännu inte fått Saabs ställningstagande och att vi därför inte kunde binda oss med avseende på en framtida, eventuell produktion i Norrland. Detta visade sig också vara klokt eftersom Tryggve Holm, i samband med att han besiktigade och, - till vår förvåning- själv på verkstadens bakgård provkörde Sonettchassit, förklarade: "Saab skall väl inte behöva Norrlandsfondens pengar för att ta fram en Saab sportbil. Dessutom vill jag ha produktionen och utvecklingen samlad i Malmö! Du känner ASJ-chefen i Arlöv Lasse Bergwall. Ring honom och hälsa från mig och säg att han får lägga om produktionen så att han tillsammans med MFI kan klara Sonettillverkningen!

Forts. i nästa nummer.

Upprop

Vår klubbmästare Åke Olsson och suppleant Per Alvestig har båda aviserat att de vill lämna sina poster vid nästa årsmöte. Det är dock vår förhoppning att vi kan dra nytta av deras kunskaper på olika sätt framöver.

Vår valberedning består nu av Claes Jartoft och skulle behöva utökas med en person.

Alla vill ha en fungerande klubb, få brukar spontant höra av sig och erbjuda sig att arbeta aktivt i styrelsen. Men det är ett måste för förnyelsens skull då man inte kan begära att en krympande styrelse ska prestera lika mycket som fler gjorde innan. Det skulle inte vara roligt att dra ner på ambitionsnivån, eller vad tycker ni?

Därför ber vi Dig som vill göra en insats för Club Sonett Sweden och har intresse av styrelsearbete/valberedning att omgående höra av Dig till Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65 så berättar han mer.