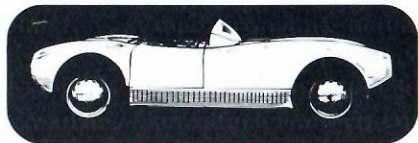


Mycket om Saab men mest om Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



Egentligen börjar tanken på den här artikeln inte nu, utan för snart 10 år sedan. Det var då Rolf Melde och Jan-David Skavén träffades för att gå igenom förutsättningarna för en artikel eller artikelse-
rie om historiken bakom Sonett I:an. Även om bara sex stycken producerades 1956 så har dessa på många sätt betytt mycket för Sonetten som modell och Saab som bilmärke. För Sonetten blev det så småningom mer än 10000 bilar som producerades mellan 1966 och 1974 i de olika modellerna Sonett II (tvåtakt), II V4 från 1967 och III, från 1970. För Saab var Sonett I eller som den också kallas Sonett Super Sport, med projektnummer 94, en imagehöjare som verksamt bidrog till att skapa uppmärksamhet internationellt för det på femtiotalet ganska nya bilmärket. På sextio- och sjuttio-
talet lockade de följande sonettmodellerna in folk i försäljningslokaler-
na. Man kanske kom ut efter att ha köpt sig en 96:a istället, men Sonetten hade nått en del av sitt syfte.

Nå, vi ska i stort hålla oss till Sonett I:an och efterföljaren Sonett II. Självklart har en del redan skrivits om historiken bakom de sex Sonett I:or som byggdes, (och som faktiskt alla finns kvar). Förvånansvärt mycket faktiskt med tanke på det ringa antalet. Men ändå kände vi att inte allt kommit fram tidigare. Den person som absolut bäst

kunde skingra de återstående luckorna var Rolf Melde, mannen som var initiativtagare till bilen. Där ej annat anges är denna artikel illustrerad med bilder, brev och artiklar från Rolf Meldes privata album, de flesta från 50-talet!

Av olika skäl blev aldrig artikeln gjord för 10 år sedan, men 1998 blev det av. I slutet av maj åkte vi till Ly-



Rolf Melde kan se tillbaka på en gedigen karriär inom bilbranschen i sin vackra lägenhet i Lysekil.

Foto: Per Alvestig.

sekil där Rolf Melde idag bor med sin hustru Sigrid. Innan vi ber Rolf berätta ska vi kort presentera hans egen bakgrund:

Han har arbetat i mer än 40 år med utveckling av personbilar. Sin utbildning fick han på Stockholms Tekniska Institut med lärare som motorkonstruktören Folke Mannerstedt och termodynamikern Nils Gustafsson. Det första arbetet var på Skandiaverken i Lysekil som praktikanter. Där utvecklades och tillverkades tändkulemotorer. 1946 började han arbeta på Saab som konstruktör av Saab 92-motorn. På 50-talet blev han chef för utprovningsavdelningen för hela 92:an och sedermera 93:an samt arbetade med Sonett

I:an. Han organiserade också upp Saabs tävlingsverksamhet. 1959 utnämndes han till överingenjör och chef för utprovning och kvalitetskontroll. 1967 utnämndes han till teknisk direktör och chef för konstruktion, utprovning, utveckling och kvalitetskontroll för hela Saabs bilsida.

Under hans tid som överingenjör tog han på 60-talet initiativet till samt genomförde de preliminära förhandlingarna med Ford USA om deras V4-motor inför den för Saab-bilens utveckling så viktiga omställningen från 2-taktsmotor till V4 4-taktsmotor.

Han har en mycket fin modellbilssamling med bland annat modeller av bilar han själv har varit med om att utveckla.

Foto: Jan-David Skavén



Vidare tog under denna tid arbetet med den kommande Saab 99 stor tid i anspråk. Saab 99 presenterades för pressen den 22 november 1967.

Vid årsskiftet 1970-1971 tog han steget från Saab till Volvo där han var teknisk direktör och utvecklingschef. Mellan 1979 och 1984 arbetade han med utvecklingen av LCP-bilarna. 1984 fick han Ingenjörsvetenskapsakademiens (IVA) guldmedalj för sina insatser. Tre år senare, 1987 gick han i pension och ytterligare några år senare, 1994 blev han promoverad till teknologie doktor (Honora Causa) vid CTH.

Även en duktig tävlingförare

Vi ska inte heller glömma att Rolf Melde varit en framstående tävlingförare. 1950 startade den verkliga produktionen av Saab 92. Rolf Melde drömde om och hade drömt sedan tidig ungdom om att med en svensk bil kunna köra Rikspokalen, som på den tiden var den enda stora biltävling vi hade i Sverige. Efter en mängd diskussioner fick Rolf slutligen okay till att starta med 3 bilar i 1950 års Rikspokal, till stor del beroende på Greta Molanders goda relationer till Gunnar W. Philipsson. På Saab ansåg man det alltför osäkert att starta i denna tävling. De konkurrenter som fanns hade både större resurser och större erfarenhet av tävlingsverksamhet.

Rolf hade kört ett fåtal mindre tävlingar för att söka utröna hur konkurrenskraftig 92:an kunde vara. Han hade även redan i slutet av 40-talet kört DKW på Skarprnäcksfältet och



*Givetvis står även en del fina pokaler som minnen av svunna segrar och placeringar i lopp som Rikspokalen och Monte Carlo rallyt.
Foto: Per Alvestig.*

han lyckades alltså till slut få Saab och Philipssons överens om att få köra.

Resultatet blev helt otroligt för Saabs del. Rolf och Saab 92 vann hela tävlingen. Greta Molander vann damklassen. Saab 92 vann också märkeslag (Greta Molander, K-G Svedberg, Rolf Melde). Dessutom hade Rolf turen att vara med i vinnande klubbtag. Ungdomsdrömmen var uppfylld. Samma år startade Rolf Melde och Greta Molander även i Monte Carlo-rallyt. Senare, 1952, vann Greta Molander damklassen i detta rally.

Om vi har förstätt Rolf rätt så anser han att denna seger i Rikspokalen var av avgörande betydelse för att få Saabledningens att inse att det

kunde vara värt lite pengar att satsa på en begränsad tävlingsverksamhet. Denna utvecklades genom Rolf försorg och nådde undan för undan enastående resultat framförallt genom anställning av bl.a. Erik Carlsson, Carl-Magnus Skogh och Stig Blomqvist.

Men han deltog även i ekonomilopp i början av 50-talet. Där var inte farten det viktiga utan bensinförbrukningen. I medeltal förbrukade de tre deltagande 92:orna 0.32l/mil, "3 liters bilen" redan för 40 år sedan!!

Det här var en kort bakgrund för att ge er en bild av den man som varit så viktig för svensk bilindustri. Vi ska nu skriva om den utveckling som så småningom ledde fram till Sonett I:an och vi låter Rolf själv berätta:

-Jag ska försöka komma ihåg. Jag tror att tanken på Sonetten kom upp i ganska tidiga ungdomsår. I Stockholm på trettioalet var det en tradi-

tion varje höst och vår att anordna motortävlingar på Solvalla för såväl bilar som motorcyklar. I senare hälften på trettioalet hade någon fått för sig att ordna hastighetstävling med mer eller mindre kända och framgångsrika förare, en entypsklass där även Philipssons var involverade. Det där tyckte jag var ett ganska raffinerat system, att förarna skulle köra likadana bilar. Jag funderade på hur det kunde utvecklas. När jag hade börjat på Saab fick vi så småningom tillstånd att köra lite tävlingar. Då kom de där tankarna tillbaka igen. I viss mån inspirerades jag av att vi körde Svenska Rallyt med Saab 92. Det var ju den enda bil vi hade, men den var bra, om än lite orkeslös, i de här sammanhangen. Det var ju ganska begränsat på den här tiden, ja till och med mycket begränsat, vilka modifieringar man fick göra på standardbilen.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Redan 1951 hade designern Björn Karlström, som sedermera ritade Saab Sonett II, tankar på en sportvagn från Saab. Linjerna var eleganta och att ursprunget var en Saab gick inte att ta miste på.

