

Historiken om Sonett II, såsom jag såg den

Av Björn Karlström

Björn Karlström, som bland mycket annat designat Sonett II har skrivit en mycket fyllig och detaljerad artikelserie till Sonettvärlden för att komplettera historiken kring Sonettens tillkomst. Självklart är det Björns personliga åsikter som redovisas och vi tar gärna upp eventuella synpunkter på tidningens insändarsida. Eventuellt eftertryck av artikelserien får endast göras efter medgivande från Björn Karlström.

Vi är mycket glada över att kunna publicera materialet då en del information hittills varit opublicerat, bland annat en del av de rika illustrationerna.

Jan-David Skavén

När CLUB SONETT SWEDEN kontaktade mej och undrade om jag kunde berätta någonting om SONETTEN eftersom mitt namn nämnts i samband med dess tillkomst, tog jag mej faktiskt en ordentlig funderare på om jag över huvudet taget skulle ställa upp - jag, som av många anses som projektets "svarta får".

Jag grävde därför fram mitt halvt bortglömda arkiv, och fann både dagböcker, brevväxling, registrerade telefonsamtal, skisser, teckningar och hela satsen originalritningar i full skala. - Jag behövde inte studera många sidor av det arkiverade materialet förrän jag fann att jag hade det hela fullt dokumenterat.

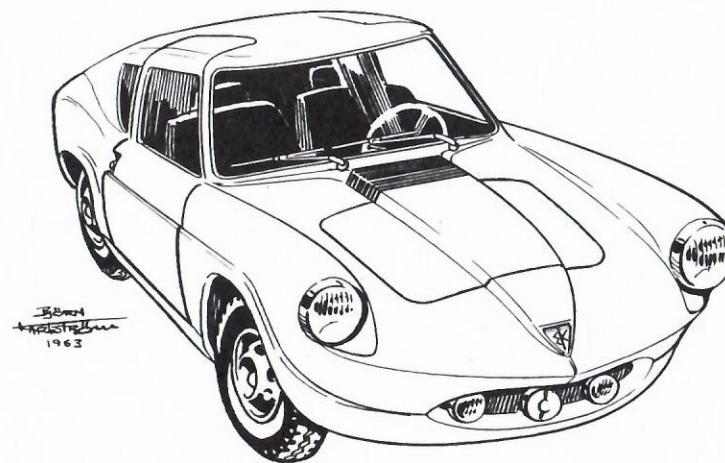
Därför vågar jag nu sticka ut huvudet, och skriva ner storyn om hur del hela började - och slutade för min del.

Dessutom har min 10-åriga tystnadsplikt sedan länge upphört

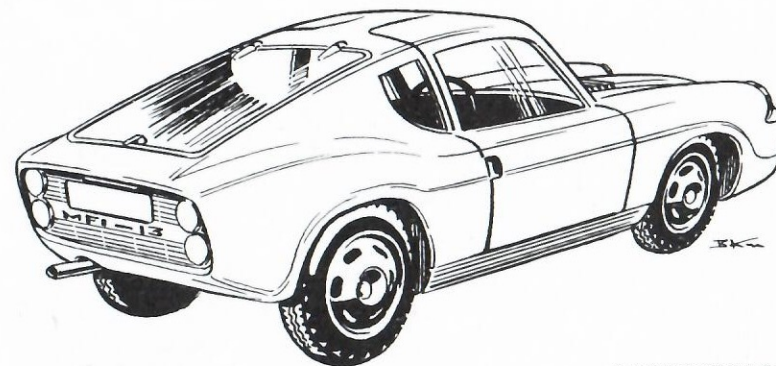
historik

Vi får bläddra tillbaka almanackan till första halvåret 1963, då min gamla vän Rudolf Abelin (MFI) hade bett mej

formge nosluckor (att tillverka i plastlaminat) till "Volkswagen-skalbaggen" av dåtida modell. Idén var att öka det minimala lastutrymmet, och samtidigt ge bilen ett "käckt" utseende. Det var under detta arbete som jag fick idén att

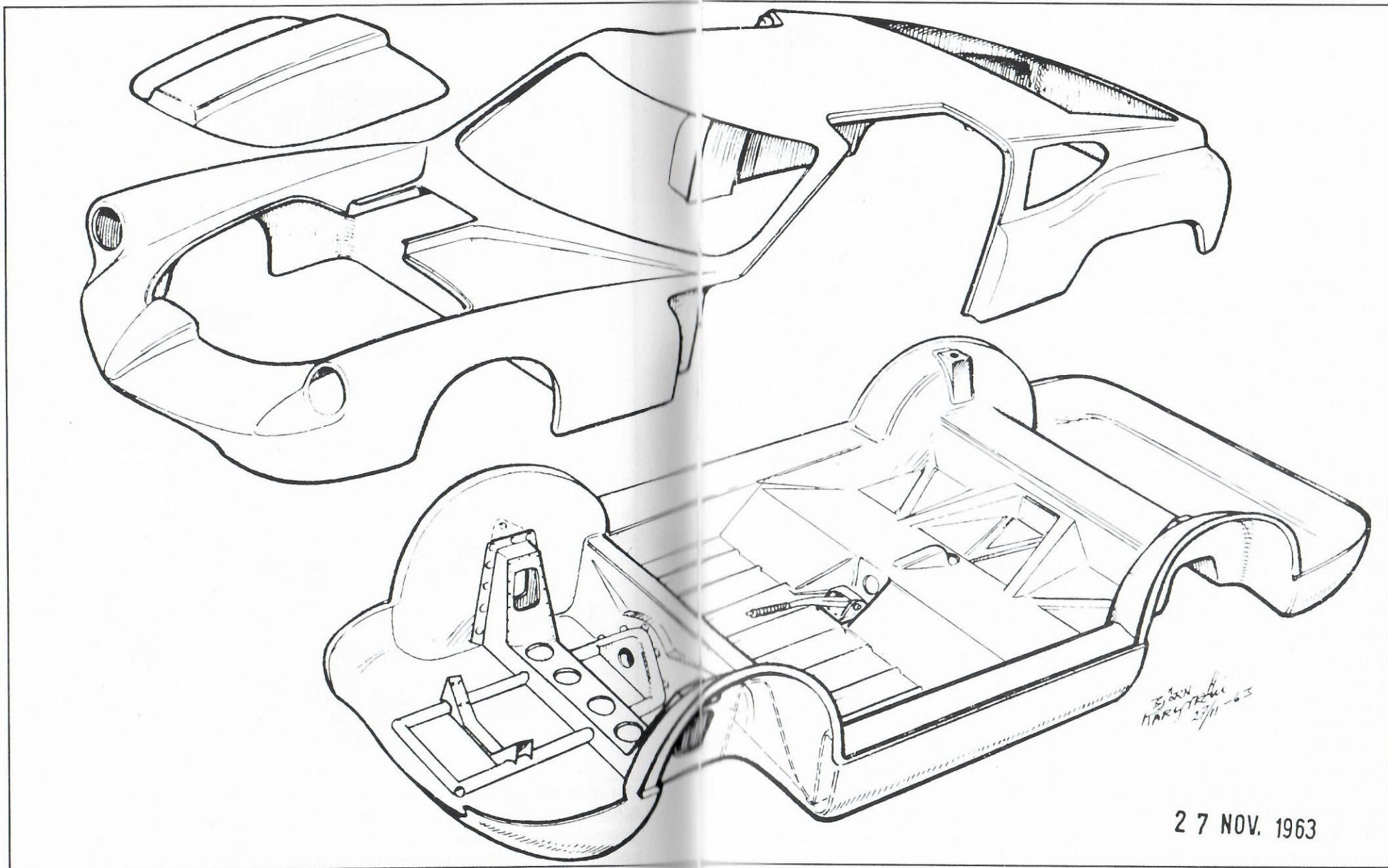


FÖRPROJEKT TILL MFI-13 - FÖRST MED STÅLRÖRSRAM - SENARE MED BOTTENPLATT I PLAST, ENLIGT BIFOGAD PERSPEKTIVSKISS.



EXPEDIERAT 3/12-63

Om man betraktar de två perspektivteckningarna, finner man kanske vissa likheter med den senaste versionen av Sonett III (Sergio Coggiola), när det gäller akterpartiets utformning. Den nästan flata kombinationen av bagagelucka/bakruta, och det lilla sidofönstret - som vad gäller MFI 13 var tänkt som en öppningsbar ventilationsruta. Akterspeglarna verkar också bekant - eller hur! Det randiga partiet på motorhuvens dekor (nödvändigt för att motorn skulle få plats) var ett galler över värmesystemets luftintag.



MFI - 13 i sitt första förslag som framhjuldriven sportbil med helplastkaross/
chassi. Skulle byggas i två halvor som sammanlimmas till en enhet, sedan
nödvändiga metallförstärkningar limmats till bottenplattan. Dessa skulle utgöra

fästen för hjul- och motor m m. Detaljer som dörrar, motor- och bagagerumsluck-
or skulle utgöras av separata detaljer.

skriva ett brev till Rudolf Abelin med ett kanske djärvt förslag.

Jag hade nämligen varit inkopplad på några bilprojekt under senare hälften av 1940-talet. Först hade jag nöjet att tillsammans med SVENSKA RACERBILSKLUBBEN rita på ett racerbilprojekt (med FORDs 2-liters-motor) som tyvärr av finansiella svårigheter inte fullföljdes. Även ett andra projekt, nu med Raymond Sjökvist som intressent blev också nedlagt. Det gällde också då en liten racerbil med en 500-cc JAP-motor — en bilklass som då var mycket populär.

Dessa arbeten hade givit mej blodad tand, och en ganska stor erfarenhet vad bilkonstruktion beträffar.

Därför vågade jag också att för NY-MANBOLAGEN AB (Crescent) rita ett par förstudier till en lätt 2- 3-sitsig småbil (1955-56), som var avsedd för en modifierad version av deras då underkonstruktion varande 3-cyl. 500 cc utombordsmotor. Detta projekt initierades av Direktör Gunnar Grahn i egen hög person.

Men det visade sig att det skulle bli svårt att sätta bilen i produktion, eftersom kalkylerna visade att det blev ett alltför stort ekonomiskt vågspel, samt att verkstadslokalerna måste utvidgas. Detta tillät inte fabriken läge i centrala Uppsala - och ett nybygge, eller annan utlokalisering inte kunde komma ifråga just då, av finansiella skäl. Därför hamnade även detta projekt i byrålådan.

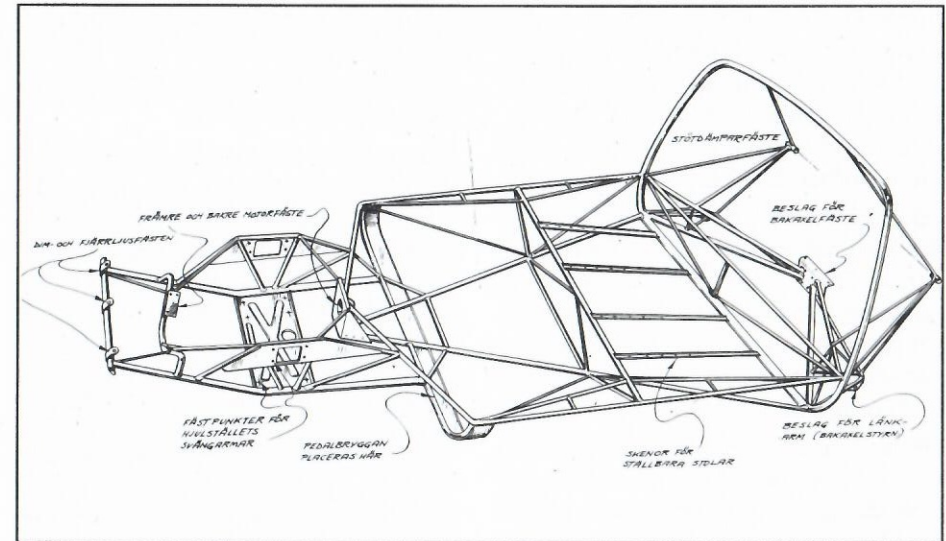
När jag den 2 maj 1963, alltså skrev tidigare nämnda brev till Abelin, hade

jag just tittat på dessa "byrålådealster", och fått inspiration till ett nytt försök att åstadkomma någonting i bilväg. En entusiast låter sej ju sällan nedslås...

Jag skrev alltså: MFI bygger och utvecklar flygplan. Det är dyrt, men ändå realistiskt vad det ekonomiska beträffar! - Men varför inte satsa på att utveckla en liten super-sportbil? Se på LOTUS i England! De bygger sportbilar i småserier. Dyra bilar med exklusiva prestanda - och firman BÄR sig! Kan inte "VI" konstruera en liten sportbil, baserad på SAAB eller VOLVO-delar. Jag har redan nu en 2-sitsig GT-coupé klar i stora drag. Den kan också i framtiden utvecklas till en 3-sitsig eller 4-sitsig. Den är tänkt att byggas med rör-ram, ha plastkaross och mittmotor. Längd under fyra meter, höjd c:a 1,3- m och vikten drygt 500-kg. Med en till 90-hk trimmad motor (eller mer) skulle det bli "skjut" i vagnen. Just nu verkar det vara en rätt god marknad för extrema, exklusiva bilar! - MFI skulle kanske kunna bli en Nordisk GHIA-variant! - Entusiasmera mej!

Fjorton dagar efter att detta brev avsånts, kontaktade jag brevlades Rolf Melde (SAAB-T), redogjorde för mina tankar runt projektet, och frågade honom om han kunde tänka sej ett samarbete mellan SAAB och en "eventuell kund" som jag hade på lut. Vi skulle eventuellt vara intresserade av att använda SAABs sportmotor. Jag nämnde också att jag förutom denna motor också projekterade in en del alternativa drivkällor.

Han besvarade mitt brev med att säga



STÅLRÖRSCHASSIT... visar hur en lätt stålörssram kunde se ut. I detta fall skulle plastkarossen bilda ett övre, och ett undre skal - modelländringar kunde lätt utföras. Detta förslag förkastades dock eftersom det kunde bli farligt vid en eventuell krock, då stålörren kunde brista och orsaka skador på de åkande.

att han personligen var intresserad, men att något firmaintresse knappast förelåg... tänkbart möjligt var att SAAB kunde leverera rena standarddetaljer - bara SAAB slapp åtaga sig något utvecklingsarbete.

Efter några påstötande brev till Rudolf Abelin, bland annat förslag om att bilen kunde byggas i helt plastlaminat (AP-chassi och kaross), samt att MFI kunde räkna ett salupris på c:a 35000-kronor, under förutsättning att den blev välbyggd och fick tillräckliga prestanda.

...så kom äntligen den 3 juli ett svar från MFI...."Vi studerar fortfarande frågan,

och försäkrar att det inte är något fel på intresset!"

Återigen förflöt tiden... Den 23 september kunde jag inte hålla mig längre, utan skrev ett nytt brev till Abelin... "Jag har talat med SAAB, skissat på bilen och överläter nu åt dig att verkligen göra någonting åt den här frågan. "Sälj" projektet till din koncernledning... eller säg ifrån att ni inte har något intresse....men OM det blir någonting av det här, så förbehåller jag mig rätten att leda projektet inom givna ramar och målsättning - eventuellt kunde vissa kontrollberäkningar utföras av MFIs ritkontor i Malmö.

Den 30 september kom äntligen svar

från MFI - "Ärendet har tyvärr inte fått den prioritet det skulle haft - det har till stor del berott på att vår nya fabrik blivit försenad (efter brand). Jag skall nu informera koncernledningen, och återkommer därefter!

Lördagen den 12 oktober, började det äntligen hända någonting! - Då ringde Dir. Hellner, TRELLEBORG AB och önskade en översiktsritning av bilen för att presentera den vid ett styrelsesammanträde - samt att även lägga fram projektet för AMS.

Under tiden oktober - december avslöjade jag - efter löfte från MFI - för Rolf Melde att min "eventuelle kund" var MFI, och etablerade kontakt mellan honom och MFI för att de eventuellt skulle komma överens om hur det fortsatta kontaktnätet skulle etableras. Han rekommenderade att en mera officiell kontakt skulle upptagas med SAAB, antingen genom Dir. Svante Holm, Trollhättan, eller Dir. Tryggve Holm, Linköping.

Medan denna kontakt knöts gjorde jag en översiktsritning på bilen i skala 1:5. Efter diskussioner med Rolf Melde gjordes bilen enligt SAABs konfigura-

tion, d.v.s. framhjulsdreven med motorn fram. Denna skulle vara SAABs treförgasars-Sportmotor - samma som satt i min 96 "SPORT2.

Eftersom jag då inte fått några installationsritningar fick jag tillbringa många timmar i motorrummet på min bil med måttsticka, vattenpass och ritblock, för att åstadkomma en mått-satt installationsskiss. Det lyckades faktiskt ganska bra, vilket senare kunde konstateras när jag äntligen fick tillgång till ordentligt ritningsunderlag.

Bilen ritades nu som ett plastbygge helt igenom. På en bottenplatta av AP skulle limmas vissa metalldetaljer som motorfäste, hjulupphängningsförstyvningar m.m., varefter karossen skulle limmas till bottenplattan, så att ett formstyvt skalbygge bildades.

Delta förfaringsätt diskuterades, men förkastades då Melde starkt tryckte på att vi borde bygga bilen enligt samma recept som de (SAAB) hade byggt sin öppna SONETT-sportvagn på, i slutet av 50-talet.

Han var också glad över att vi skippat rörramen, som var inritad i första utkastet.

Forts. i nästa nummer

**Du kommer väl ihåg att du
annonserar gratis i
Sonettvärlden!**