

# Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

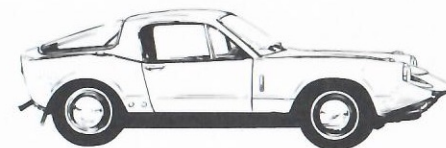
Gunnar A. Sjögren

**V**i har den stora glädjen att kunna fortsätta våra historiska tillbakablickar genom att publicera följande artikelserie vi fått från den välkände signaturen GAS, Gunnar A. Sjögren, som var anställd på Saab mellan 1959 och 1983. Gunnar har varit med i olika skeden av såväl utvecklingsarbetet av Sonetten som att ta fram presentationsmaterial för press och kunder. Han har också skrivit flera böcker med Saabanknytning, t.ex "Saab för Saab" och "bilar på Saab-vis", men trots detta finns det uppenbarligen en del minnen som först nu blir nedtecknade och därmed offentliggjorda för en större krets. På tal om "nedtecknade", Gunnar har skrivit hela artikelserien för hand och det oerhört vackert. Av trycktekniska skäl nödgas vi ändå sätta allt på data. Även teckningarna är nygjorda för denna artikelserie medan bildmaterialet är från 60-talet, men trots det i vissa fall förut opublicerade. Håll tillgodo, bästa medlemmar och stort tack Gunnar!



*Jan-David Skavén*

## Del 1. När det började



Saab Sonett II kom till kort innan den gamla goda tiden tog slut, alltså medan automobilen ännu inte blivit så ymnigt förekommande att den var ivägen för sig själv och tvingat fram drastiska omdaningar av stadskärnor och körmiljö. Vi hade (mestadels) fri fart utanför tätorterna, det gick (mestadels) att hitta parkeringsplatser, motorerna hade förgasare, man kunde meka själv därför att alla prylar var begripliga. Och vi hade fortfarande vänstertrafik (vilket dock inte var helt av godo). Dessutom: Bilarna hade identitet, det gick att skilja märken åt och hålla reda på modellerna.

### historik

"Trollet från Trollhättan" hade hunnit få fast fot på hemmamarknaden men även börjat märkas i statistiken och på vägarna i Danmark, Norge, England, Nederländerna, Belgien m.fl. länder. Mindre frekvent synliga i trafikvimlet var Saabarna förstas i United States of America. Där drunknade de i fordonsmångfalden. Men likväl gick 1964 - det är ju den tiden vi här håller oss till - runt 5000 95or och 96or till Amerika. 1966 var det över 10.000, d.v.s. ungefär så många bilar som något av de ledande märkena där gjorde på en dag.

I många europeiska länder kände bil- och motorintresserade ganska väl till Saab, inte minst genom märkets alla rallyframgångar. Den tvåhåll formade tvåtaktaren hade uppnått en image av sportighet i förening med goda vägegenskaper och annat som gav körglädje. Tidningarnas sportidor gav reklam som knappast någon

annonsering kunde mäta sig med. Annorlunda var det i USA. Där betydde det föga att Erik Carlsson och hans märkeskamrater åkte runt i Gamla Världen och kapade åt sig rallytroféer i mängd. Dessutom såg ju Saabarna ut som dom gjorde, hade outtalbart namn och därtill tvåtaktsmotor! Svår-accepterat. Hålla olja i bensinen? Heltokigt! Det där med utseendet kunde väl för all del gå an - det gick ju att sälja VW "Beetle" - och dom som köpte Saab-bilar var i regel inte så bundna vid amerikansk stylingideologi utan valde efter andra värderingar. En stor andel av dem var läkare, lärare, jurister eller hade någon annan intellektuell profession. Och sina erfarenheter förmedlade dom till vänner och bekanta, vilket gav en sorts verbal reklam men naturligtvis ändå lämnade Saab som ett praktiskt taget okänt märke i landet som helhet. En sportigt betonad publikmagnet var vad säljfolket där över menade sig behöva, en liten Corvette eller Mustang av Saab-härkomst att skylta med och synas i.

Önsknigen var inte ny; den hade mer eller mindre klart preciserad funnits i sinnena alltsedan Saab-bilar började hitta vägen till Amerika och kom ett tag i början att fokuseras på ur-Sonetten 1956, vilken som bekant dock bara kom att tillverkas i ett halv-dussin exemplar och således inte blev till mycken nytta.

### Saab Granturismo 750

1958 försökte man från Sverige att lindra nöden med den för USA-marknaden utvecklade Granturismo 750, men hur sportig och specialutrustad denna än var saknade den förmågan att dra uppmärksamheten till sig genom tydligt avvikande och i allmänhetens ögon attraktiv design. Den skilde sig ju inte från standard -93ans utseende mer än i dekoren och inredningen. Vi får heller inte glömma det privata amerikanska projektet Quantum, som fick förväntningar att blossa upp men förbytas i besvikelse, då det visade sig att det ifrågavarande sättet att frambringa på Saab-komponenter baserade små halvracers utmynnade i en flopp.

GT:n levde kvar i programmet och behövdes. Den fick 96-kaross, större motor och kom efter några år att i amerikaversion heta Monte Carlo 850, men sportcoupén med den riktiga utformningen fortsatte man att be om och vänta på.

Vid Svenska Aeroplan Aktiebolagets huvudkontor i Linköping, där VD residerade och marknadsavdelningen fanns, även den för bilexporten, var naturligtvis bilfolket och högsta ledningen helt på det klara om att ett

dragplåster på fyra hjul verkligen var önskvärt, men om och hur man skulle kunna åstadkomma ett sådant var en besvärlig fråga.

### Lösningen fanns på två håll. Åtminstone till inledningsfasen.

Att belasta bilfabriken i Trollhättan med uppdraget att utarbeta en prototyp var av flera skäl näst intill otänkbart. Dels var man där fullt upptagen med den reguljära produktutvecklingen och stod därjämte i begrepp att dra på för fullt med projekt "Gudmund", det som skulle bli Saab 99, och dels saknade man utrymmen för den tillverkning som borde bli den logiska följderna av satsningen på en specialdesignad sportvagn med plastkaross.

Sonderingar på direktörsnivå gav emellertid en del uppslag. Bl.a. visade det sig att det Saab närstående företaget ASJ (AB Svenska Järnvägsverkstäderna) vid sina anläggningar i Katrineholm var berett att bygga en förslagsbil, bara man fick en kravspekifikation och hjälp av en skicklig formgivare. Den sistnämnda fanns nära till hands och borde lämpa sig förträffligt eftersom han var den man som signerade sina alster Sason och faktiskt, fast av rent personligt intresse, redan ägnat en del möda åt att finna form åt en tänkt bil av ungefär det aktuella slaget. Han tillfrågades ifall han kunde tänka sig att spinna vidare på temat men nu med målet att åstadkomma något som kunde falla USA-folk i smaken. Han accepterade. Och därmed kom "Catherina" igång med sin tillblivelse.



MFI-13 var den prototyp som togs fram av Malmö flygindustri och tillverkades i plåt



Caterinan ritades av Sixten Sason och byggdes i Katrineholm

Men en annan försöksbil började också ta form. I Malmö. Projektbeteckning: "MFI 13". Initiativtagare och pådrivande kraft var tecknaren-designern Björn Karlström, som efter en hel del turer kom att jobba fram båtmodeller för plastskrovskunniga Malmö Flygindustri men även hängav sig åt att försöka få tillverkning av lätta och sportbetonade bilar till stånd. De sistnämnda skulle vara av hans egen design men maskinellt huvudsakligen baserade på Saabkomponenter. Experimenterandet ledde efter en del övergivna idéer fram till en chassikonstruktion som verkade mycket lovande och delgavs tekniker på chefsnivå i Trollhättan. Se'n gav det ena det andra. Linköping nickade stöd och klartecken.

### MFI-bilen

Den gräddgult lackerade bil som lastades av i Linköping någon dag i

januari 1965 och betecknades MFI 13 var resultatet av en satsning och hade drivits fram av ett team med stor självtilltro och energi i förening med oblygt frågande och konsulterande. Det sistnämnda nådde en omfattning som emellertid tenderade att bli out-härdlig för de strängt upptagna ingenjörerna i Trollhättan, men gossarna i Malmö hade i brist på egen fack-kunskap inte råd att vara stillsamma och försagda. Så här i efterhand är dom nog för länge sedan ursäktade. (Ursäkta förresten att jag ibland skriver *de* och ibland *dom*. Det blir ledigare så. Vidare vill jag nämna att jag fullt medvetet i regel skriver Saab när jag menar företaget, även när det gäller tiden före namnbytet från Svenska Aeroplan Aktiebolaget till SAAB AB. Rekommendationen var därefter att produktnamnet i löpande text skulle skrivas SAAB och företagsnamnet Saab, men även det ignorerar jag för

enkelhetens skull. Slut på parentesen.)

Jag tycker att gamle yrkes- och träbrodern Björn Karlström är värd en hel del beröm för grunddragen i den framvisade bilens form samt för att han lyckades ge skapelsen en karaktär som rimmade med Saab-filosofin. Det var också bra att han var djärv nog att frånga allt som exteriört band modellen till 96an eller dess föregångare.

Men jag måste vara lite kritisk också. (Det är mina egna åsikter jag framför, och eftersom tycke och smak inte bör diskuteras gör jag inte anspråk på att framlägga oemotsägliga fakta.) Kylluftintaget i nosen betraktar jag som vederstyggligt! Och det var dålig harmoni mellan de olika glasrutornas kurvor och begränsningslinjer. Lite mer spänst i flera av karossens bågar och konturer hade också varit på plats. Hela kreationen var inte stämd i en och samma tonart. Genomarbetad estetisk stringens saknades. (Men somt kom ju att bli bättre.)

Om Du läser det här, Björn, måste jag utan att begära svar fråga: Du kan väl inte på allvar ha trott att Du åstadkommit en fix och färdig design i och med att förslagsbilen stod färdig? Var var t.ex. blinkers och parkeringsljus, hur var det med intag och utsläpp för ventilationsluft, hur skyddades front

och bakända när garageväggen kom för nära eller någon intillparkerare knuffade till? Trots att modellen var koncipierad för att i serieproduktion ha plastkaross var ju prototypen utförd i plåt med den tanken att man helt enkelt skulle kunna göra avgjutningar för att få fram honformarna för bakning av karosdelar i glasfiberplast. Uppriktigt talat tror jag nog att Du redan före avtäckningen, då det var för sent att ändra utknackade plåtstycken, ändå var medveten om att rätt betydande ändringar måste göras ifall det skulle kunna bli bil av det hela.

Försäljningsdirektören Arne Rydberg lät sin villa i Sviesta (i Linköpings utkant åt Åtvidabergshållet) bilda bakgrund för en serie plåtningar av MFI:s gräddbakelse. Plåtslagaren hörde till den viktiga och edsvurna lilla gruppen av Saab-fotografer som bl.a. kunde hänga i krokig arm under ett jaktflygplan och göra "omöjliga" tagningar. Han hette Linder, och heter väl så fortfarande, men i skrivande stund kommer jag inte ihåg hans förnamn. Alltnog: Kopior av en del bilder kom att få beskådas av sportvagnsprototypmakarna i Katrineholm, vilka därefter kände sig lättade och segervissa! Men dom förstod nog inte riktigt vad Saab var ute efter.

*Fortsättning i nästa nummer*

## Visste Du...

...att nummer 4/94 är det 55:e numret av Sonettvärlden med föregångare sedan starten 1981!