

# 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*

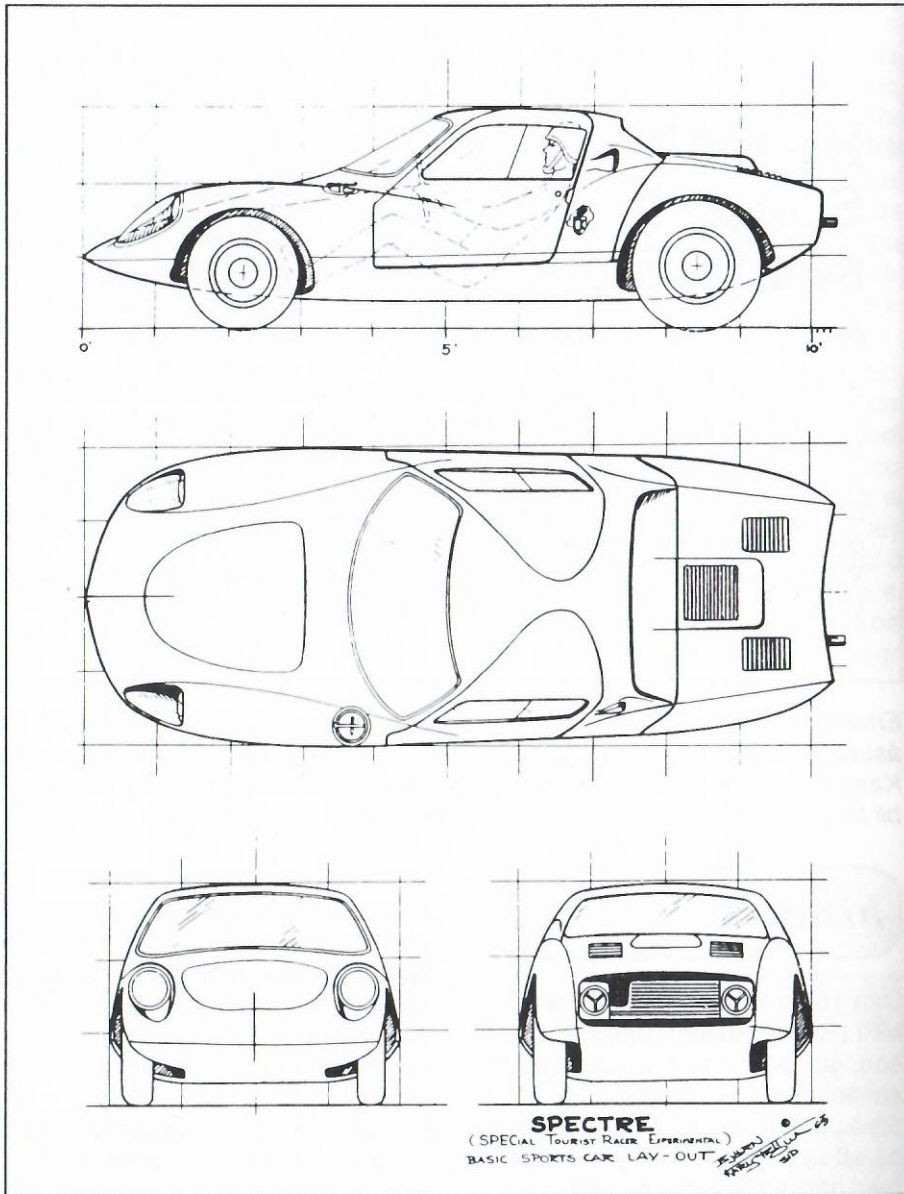
*Eftersom kunden alltid har rätt, så blev det fortsatta arbetet inriktat på att åstadkomma en lätt, men formstyv plåtkonstruktion som skulle ta upp alla laster. Karossen - som skulle kunna bytas alltefter modeväxlingarna (om bilen skulle bli långlivad) skulle egentligen bara vara ett "dekorativt lock" över chassiet.*

## historik

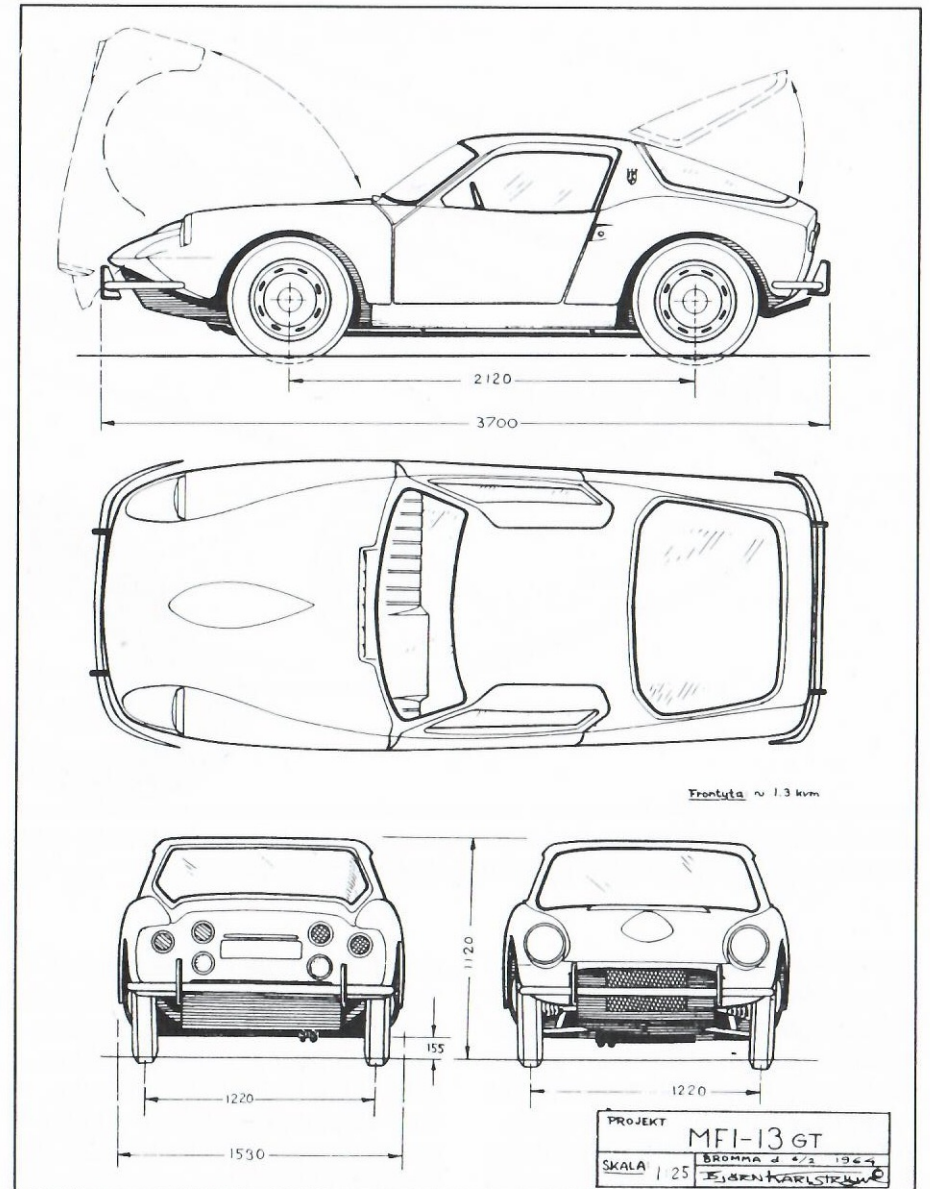
Den 16 november kom ett brev från MFI (Rudolf Abelin): Björn Andreasson, jag och Ove Dalén skall nu tillsammans studera projektet, varefter vi återkommer. Jag vill emellertid passa på att tacka dig för den snabba, och med hänsyn till tiden, grundliga bearbetning som du gjort. Jag anser att vi härmed kommit ett stort steg på väg". Därefter följde en redogörelse över ett

besök de haft av representanter för Gnarp för att diskutera en etablering av en bilfabrik på den orten. Med på sammanträdet hade även varit byråinspektör Tor Karlsson från AMS, och alla var mycket entusiastiska ... Vi får hoppas att intresset kvarstår slutade brevet.

Den 28 november kallades jag till ett sammanträde i Stockholm (KSAKs lokaler på Skeppsbron) där bilprojektet återigen diskuterades. Där framkom att direktör Tor Karlsson ansåg att det här projektet nog var alltför stort för



SPECTRE – ett utkast (preliminärt) till utformningen av den svansmotorförsedda ursprungsmodellen. Melldé förkastade den idén och förelag att bilen skulle göras framhjulsdriven om vi skulle använda Saab sport-motorn...



...detta resulterade i att bilens lay-out ändrades, och antog detta utseende. Detta utkast resulterade senare i utformningen av prototypen, MFI-13.



den gick att tillverka med tillgängliga böjnings-, bocknings- och rullvalsverktyg som fanns på Malmöfabriken. Vidare bestämdes att projektet i fortsättningen skulle kallas MFI-13 - av vidskepliga skäl kunde siffran 13 inte gärna användas för flygplansprojekt - samt att bilen skulle tas fram på kortast möjliga tid.

Med tanke på min eventuella anställning som projektledare för den tänkta bilfabriken, så gick jag med på att endast belasta projektet med mina

rena utgifter (ritningskopior, resor mm). Eftersom jag arbetade som freelance (konsult, industridesigner för div firmor) blev det ett hårt dubbelarbete för att jag under arbetet med bilen skulle få en inkomst att leva på. Att jag lyckades med detta berodde på att nattlampan fick lysa flitigt under MFI-13 tiden.

Dagen efter besöket i Trollhättan drog jag de första strecken på det egentliga konstruktionsarbete, som med tiden blev känt som MFI-13!

# SKRYT ÄNNU MER!



Du gör väl det också? Talar om att du är med i Sonettklubben, alltså.

Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler, märken och så vidare.

Klubbdekalen – som egentligen är två, en stor och en liten – kostar bara tio kronor. Billigt eller hur? Och som sagt, du får både den lilla och den stora för en tia.

När du beställer – sätt in beloppet på klubbens postgirokonto 35 87 30-0. Glöm inte att tala om vad du heter och vilka grejor du vill ha.