

Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

Gunnar A. Sjögren

Första framträdandet inför publik

Den 4 februari (1965) skulle det hållas en sorts vinterövning vid Saab-Anas slott och kursgård, Hedenlunda. Det skulle åkas och köras. Med Saabar. Motorjournalister i betydande antal hade inbjudits, och TV skulle komma med stor inspelningsbuss.

En banslinga var upplagd på sjöns is och upp över kuperad terräng. Kökspersonalen skulle ha grytorna kokande. PR-chefen i Nyköping, Sten Wennlo, kände till att det hade fötts en sportvagnsprototyp med Saab-maskineri och insåg naturligtvis möjligheten till ett sensationsinslag i programmet. Men han ville se bilen innan han, med Linköpings tillåtelse, vågade ge klartecken. Undertecknad (dumt ord) ombads att som bisittare-övervakare i täckt lastbil föra objektet till Nyköping för vederbörandes okulärbesiktning. Väl framme behövde vi bara lyfta på täckelset för att få besked: Hedenlunda nästa!



Det blev förstås Erik Carlsson som där fick kränga sig in bakom ratten och köra ett antal uppvisningsrundor mellan snövallar och trädstammar. Inbjudna gäster fick se men inte köra. Sina förartalanger kunde dom däremot testa eller demonstrera i mer normala Saabar. En och annan virvlade upp snömoln.

Intresset för den överraskande sårningen var stort, men självfallet kunde arrangörerna av minirallyt ingenting säga om att en andra experimentmodell var att vänta eller att Saab kunde ha planer på att låta en så'n här tvåsitsig liten sak bli satt i produktion. Något ställningstagande fanns ju ännu inte.

Sasons kreation

Sedan "Catherina" anlänt, några veckor efter MFI 13, dröjde det inte länge förrän båda bilarna fraktats till Trollhättan för examination. Utlåtan- det blev, som man i Linköping hade hoppats, att MFI/Karlströms utkast lämpade sig bäst för vidareutveckling mot någonting seriemässigt. Sason hade visserligen med Katrine-

holmsbilen skapat en elegantare, mer enhetlig och genomarbetad design och fått in en del klurigheter som kanske kunde slå, men med 96ans bottenplatta och hjulbas blev bilen onödigt lång och den kom att se "osportigt" högschal ut, bl. a. på grund av att den övertagit 96ans vindruta och därinnanför sittande panelstomme.

Frontens hängande underläpp kom ansiktet att se lite slapp ut. Hela härligheten saknade stunsighet och sting, den var mest att betrakta som en sportkupé med betoning på kupé.

Egentligen var det synd om den idérique och okonventionelle Sixten som gett så mycket av sin kreativitet åt Saab alltsedan företaget var mycket ungt och nästan "bara" gjorde militärflygplan.

Nu jobbade han som konsult, brottades med att hitta en slitstark och individuell form till en ny och större Saab-bil, var sjuk och sliten men inte tömd på kreativitet. Han tog igen sig nu och då med att skissa och modellera på en specialbil, som om det ville sig väl skulle bli hans alldeles egen, i ett exemplar, men övertalades att ändra inriktningen mot något multipulart för amerikansk marknad. Av egen bitter erfarenhet var han bliv- nen rädd att skena iväg och komma med alltför raffinerade lösningar; det brukade bli blankt nej till de bästa och därmed snyggaste ifall han i portföljen hade något (knappt) acceptabelt som var billigare!

95ans och 96ans nya front, den ru- tiga "långnosen" som kom med '65 års modeller, var ett färskt och psy-

kiskt nedbrytande exempel. Vilka skälen nu än var trodde han sig nog, vad sportvagnsprototypen beträffade, göra bäst i att under plastskalet hålla sig så nära basbilen, Saab 96, som möjligt, eller ekonomiskt vettigt.

Facit: "Catherina" fick nobben och hamnade på museum, sin privatspecialare fick Sixten aldrig tillfälle att ut- arbeta. Och 99an hann han inte få se färdig.

Fullt pådrag i Arlöv

Även ASJ hade verkstäder i Malmö- trakten, i Arlöv. Och där fanns lediga utrymmen, användbara för samman- sättning av bilar. Men så icke hos Malmö Flygindustri.

En rockad gjordes: Sedan MFI till- verkat formar för karosdelarna vär- vades den mångkunnige flygplans- konstruktören m.m. Björn Andreas- son av ASJ att som chefsingenjör leda arbetet med att vidareutveckla den sportbilsprototyp han varit med om att hos MFI föra från idé till verk- lighet. Arbetsgivare: ASJ. Lokalise- ring: Arlöv. Förloraren fick jobbet, vin- naren avtackades och fick återgå till sitt. Det var Saab som lade ut beställ- ningarna, etappvis.

Björn Karlström kände sig förstås gramse över att ha blivit side-step- pad och inte få vara med i händelser- nas centrum längre, men i affärsvärld- den bryr man sig som bekant inte så mycket om känslor. Han kunde i alla fall räkna med royalty ifall det blev serieproduktion av. Och det kom det ju så småningom också att bli, fast inte i några större volymer vad Sonett II beträffar.



Här ser vi en reklambild på Sonett II från 1966-67. Man ville gärna understryka det sportiga med hjälp av golfutrustningen, men drar paret åt samma håll?

Det var ett tufft jobb Björn Andreasson hade åtagit sig, men eftersom han aldrig var rädlös löste sig problemen ett efter ett. Det var inte alltid så noga med ritningsunderlagen, dom kunde komma i efterhand ifall så visade sig vara praktiskt och tidssparande. Huvudsaken var att målet nåddes. (Björn gjorde flygplan på samma sätt och dom flög förträffligt.)

Jag hade åtskilliga gånger anledning att besöka bilbyggeriet i Arlöv och frapperades av den positiva andan där men också av att man höll så strikt på tituleringen i umgänget. Det var ingenjör si och ingenjör så hit och dit, och fröken Andersson till sekreteraren. Titelbortläggning och duande föreföll absolut otänkbart. Själv titulerades jag i brev eller telefon eftersökningar som chief designer, vilket naturligtvis innebar en oförtjänt uppgradering och ibland kändes lite generande. Men jag gjorde så gott jag kunde

och hittade väl en och annan lösning.

Redan innan verksamheten började ta form i Arlöv och karosdelar kunde beställas från underleverantören hade Karlström hunnit ändra en del detaljer i bilens yttre. Och verktygen hade anpassats. Bland annat hade motorhuvens lilla bula ersatts av en framtill avkapad, pilformig upphöjning som tunnade ut uppåt-bakåt, runt hjulöppningarna hade gjorts förstyvande utkragningar, nedtill på karosidorna hade medelst långslöpande veck skapats en förstyvande linje som tog ljus uppifrån. Mest markant var dock omformningen av partiet mellan framskärmarnas ovkant och bakskärmarnas slutpunkt; här hade degigt mjuka välvningar ersatts av stramare kurvaturer som på vardera sidan slutade i en liten Kalle Anka-stjärt.

Det sistnämnda gav en mer rektangulär bakstam där det nu fanns

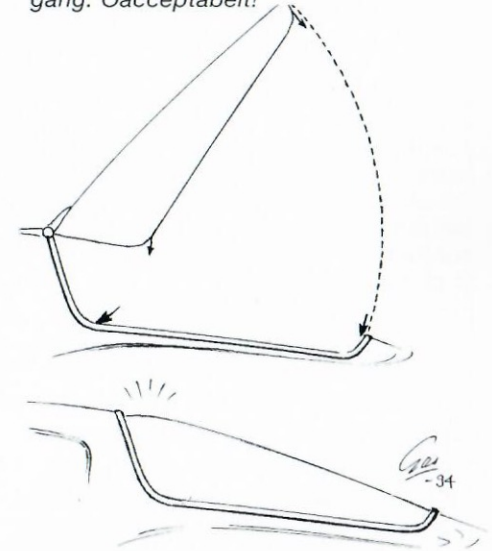
plats för 95ans alla fyra baklyktor, två på vardera sidan och den ena över den andra. Arrangemanget lämnade mittfältet fritt för en lucka till bagagerummet. En sådan var inte tänkt från början, emedan det varit meningen att låta bakrutan vara koffertlucka. Att det konceptet inte fullföljdes hade flera orsaker, huvudsakligen sammanhängande med tätningsproblem. Visserligen styvade den s.k. störtbågen upp karosstaket inom det område där gångjärnen skulle sitta, men hela vägen utefter sidorna var det fladdrigare och alltså svårt att under alla tryckförhållanden garantera rätt passform.

Och så var det det där med tätningslisterna: Bakrutans form, dess konturlinjer längs yttersidornas kurvor, var sådana att listerna vid öppning och stängning av "luckan" ohjälpligt skulle utsättas för oacceptabla dragpåkänningar, d.v.s. gnidning eller tånjning i listens längsriktning. Enda sättet att råda bot på detta (ifall man inte ville göra skrymmande specialmekanism vid takkanten) var att göra rutan mer "Porsche"-lik, med mindre branta fall i sidokonturernas främre och bakre delar. Men det hade varit tidskrävande, dyrt och stylingförstörande.

Jag förmodar att den förgärliga puckel alldeles bakom takkanten, som ett antal tidiga bilar visar i bakrute glaset, beror på att rutorna var beställda för att ha gångjärn i överkanten och formats så att beslagen inte skulle bryta linjen från tak till bakända i störande grad.

Men även luckan bak gav tätningsproblem. Den måste ligga an ganska hårt runt om men ändå inte vara svår

Om bakrutan gjordes öppningsbar och var ledad vid takkanten skulle den, som pilarna anger, på några ställen röra sig så att tätningslisterna utsattes för fördärvande dragpåkänningar, alltså gnidningar och tånjningar i längsled. Spänningarna skulle efter tillslutning helt eller delvis kvarstå tills glaset lyftes nästa gång. Oacceptabelt!



Så här bulade tidiga bakrutor upp sig intill takkanten, förmodligen för att dom var avsedda att ha gångjärn som inte fick bryta tak-glaskonturen i störande grad.

att öppna eller stänga. Plastmaterialet och "plattheten" gjorde detta svårt att åstadkomma. Det fick bli så bra det kunde. Några klagomål över att avgaser drogs in har jag inte hört talas om, bara att vägdamm kunde ha en benägenhet att lätt pudra gepäcket ibland. Avgasröret blev ju snart bockat så att utsläppet drogs iväg av luftsvetet underifrån.

Forts. i nästa nr.