

Hur Saab Sonett kom till

Rudolf Abelin

Här följer den andra och sista delen av Rudolf Abelins berättelse om Saab Sonetts tillkomst. Samtidigt passar vi på att tacka honom för det intressanta materialet.

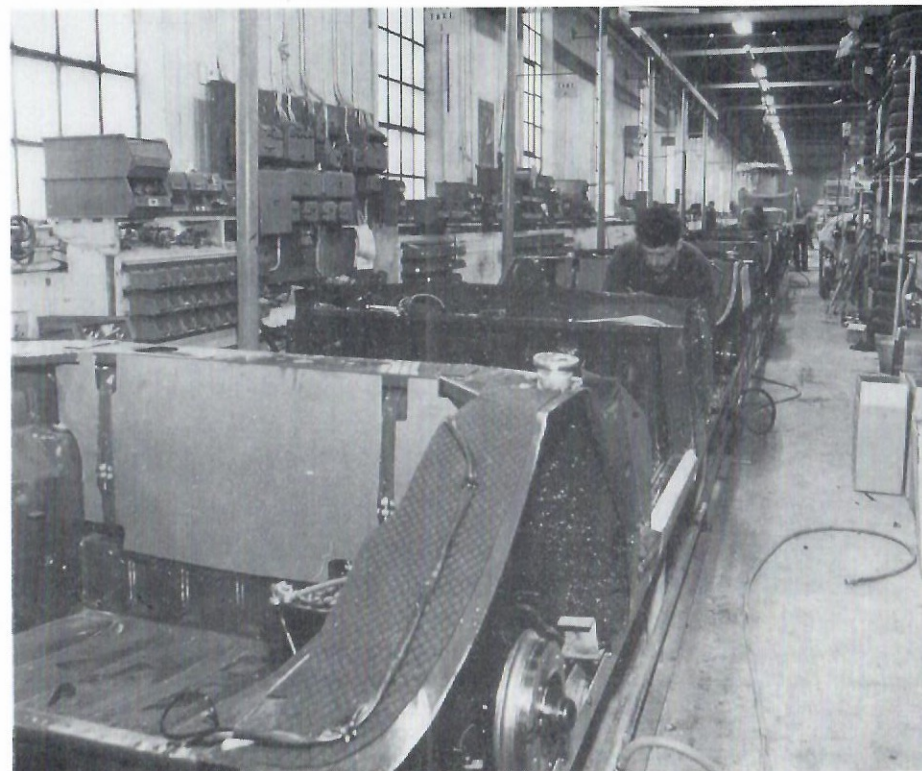
Rudolf Abelin, f.d. chef för Malmö Flygindustri



Samtidigt fick jag också order att fortsätta med etapp 2, det vill säga karosstillverkningen. När den var klar skulle prototypen överlämnas till Trollhättan. Vi skakade åter hand om överenskommelsen och inte heller denna gång skrevs något kontrakt. Därmed var den svåraste delen av Sonettutvecklingen i princip klar. Den hade varit möjlig endast tack vare entusiasm, förtroende och vänskap mellan alla deltagarna. Inte minst vill jag framhålla betydelsen av att låta erfarna fackarbetare direkt delta i utvecklingsarbetet och att projektledaren, Björn Andreasson, kontinuerligt höll nära kontakt med verkstaden under hela utvecklingsprocessen. Detta gällde även den fortsatta utvecklingen inklusive glasfiberkarossen.

Tryggve Holms begäran att tillverkningen skulle samlas i Malmö innebar i praktiken en betydligt större och svårare uppgift än att utveckla en sportvagnsprototyp, nämligen att göra om en järnvägsvagn- och truckfabrik till bilindustri. MFI fick därför under cirka 2,5 år "låna ut" Björn Andreasson. Lasse Bergwall hade produktions- och ekonomiansvaret för att lägga om den gammalmodiga ASJ-fabriken till bilindustri. Den övertogs av Saab och blev en av Saabs effektivaste produktionsenheter. (ASJ, eller tidigare ASJA, var ursprungligen Saabs moderföretag!)

Lasse Bergwall och jag har alltid undrat över hur tusan Tryggve Holm kunde veta att vi var goda vänner, vilket nästan var en förutsättning för att ett projekt av detta slag skulle lyckas.

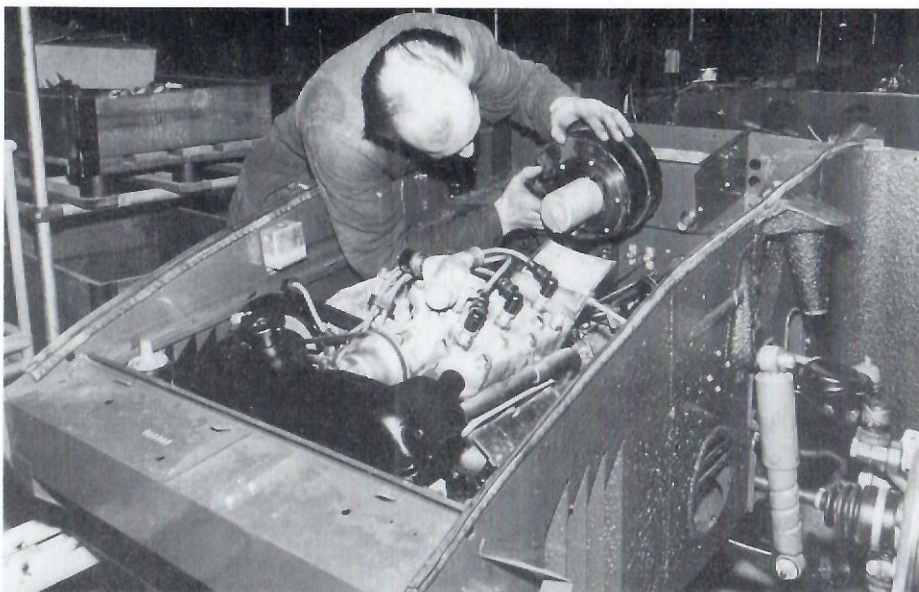


Sonett II chassit löpte på räls, men det var inte att förundras över i ASJs gamla fabrik för järnvägsvagnar!

Att Sonettprojektet blev en internationell framgång berodde till stor del på att Lasse Bergwall och Björn Andreasson med mycket enkla medel och utan varje form av skrytlösningar, förmådde omstrukturera den gammalmodiga ASJ-fabriken till en effektiv produktionsapparat för både Sonetten och på sikt också 99 och 900 modellerna.

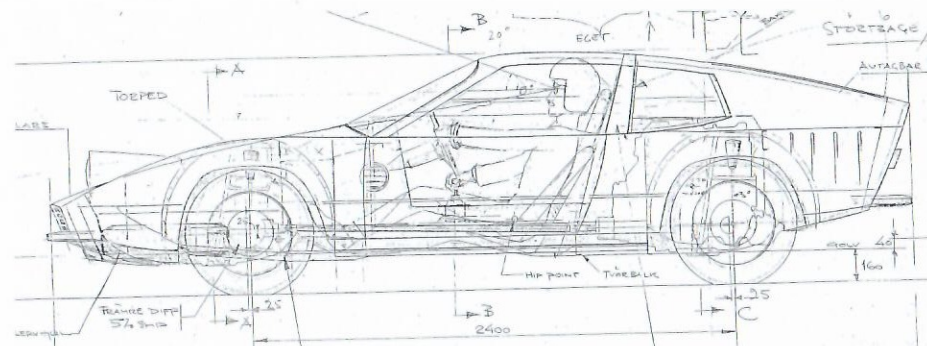
Alla provkörningar och typprov med Sonetten utfördes effektivt och mycket grundligt av Trollhättanfabriken med deltagande av både Rolf Melde

själv och paret Erik Carlsson-Pat Moss. Vid den första internationella Sonettvisningen på Geneve-bilsalongen demonstrerades Sonetten mycket framgångsrikt av paret Carlsson på en liten racerbana några kilometer in på den franska sidan gränsen. För Björn och mig blev det ett av våra stoltaste ögonblick när Pat Moss, vid vår ankomst till provbanan, i tur och ordning slog armarna om halsen på oss och entusiastiskt förklarade: "I did not know that it was possible to get that road holding at any cost"!



Produktionen var hantverksmässig, monteringsrobotar såg man inte skymten av.

Vid pressvisningen av Sonett II på Chicagoutställningen 1967 fanns förstas Rudolf Abelin på plats, det är han som håller vänsterhanden på Sonettaket. Mässan, som hette Society of Plastics Industry lockade många, t.ex. den herre som heter Clare Bacon från "Owens-Corning Fiberglass Corp" som håller sin hand vid ena strålkastaren. Enligt Rudolf Abelin hade han smeknamnet "Mr. Glass Fiber"!



Sonett IV som var baserad på "en vässad" 99-motor och ett fullkomligt genialt 4-hjuls drivsystem, där Saab-frihjulet intermittent användes, det vill säga drivningen på bakhjulen gick in först när hjulen började spinna.

Strax därefter körde Erik Carlsson och jag i par med en 500 hk. Maserati som vi "filade". Vaghållningen blev avgörande på den kurvigaste bana jag någonsin råkat ut för. Pat Moss gav Björn Andreasson en liknande upplevelse mot en Ferrari. Dessa bilar kostade dock cirka 10 gånger så mycket som Sonetten och hade nära 10 gånger så många "hästar"!

Under ASJ-tiden utvecklade Björn Andreasson tillsammans med den italienska formgivaren Sergio Coggiola Sonett III versionen, som blev en stor försäljningsframgång. Efter återkomsten till MFI projekterade Björn Sonett IV som var baserad på "en vässad" 99-motor och ett fullkomligt genialt 4-hjuls drivsystem, där Saab-frihjulet intermittent användes, det vill säga drivningen på bakhjulen gick in först när hjulen började spinna. En ung svensk, i New York bosatt formgivare, hade också tillsammans med Björn Andreasson givit skapelsen en utsökt skön och ändamålsenlig form.

Det var därför ett projekt, som vi såg fram emot med mycket stora förhoppningar.

MFI hade under mellantiden uppköpts av Saab, så att vi nu var systerföretag till ASJ. Men trots att flygdivisionens chef tekn. dr. Tore Gullstrand försökte hjälpa oss att övertyga Tryggve Holms efterträdare att fortsätta Sonettprogrammet blev det istället helstopp för Saabs sportvagnar. Erik Carlsson berättade kort efter Sonettstoppet för mig hur han trodde att han skulle bli utkastad när han kom till en Texasförsäljare, som kom emot honom med en beställning på 250 Sonetter men fick beskedet att Sonetten blivit nedlagd.

MFI och Björn Andreasson fick emellertid göra ytterligare en Sonettinsats, som dock aldrig publicerats. Det av två före detta "tekniska flygvingenärer", Lars Brisning och Sten Flodin, ledda statliga utvecklingsföretaget SUAB hade av världsledande Westinghouse fått en förfrågan om de kunde utveckla en för innerstadstrafik-



Elbil byggd på Sonettchassie av MFI våren 1972 på Bulltofta. Karossen är en variant av Kalmarbilen "Tjorven". Elbilens motoreffekt var 15 kw och den var försedd med Laycock överväxel. Hastigheten var ca. 60 km/tim. Beställare var Westinghouse i USA. Bilen kallades för W 1. Byggtid 5 månader, leveransdatum 28 februari 1972. Nils Hedberg sitter vid ratten på leveransdagen. Bildtext av ing. Bo Düner.

ken avsedd lätt postbil, som av amerikanska postverket skulle användas i storstäderna. SUAB gav utvecklingsuppdraget vidare till MFI. Genom att kombinera ett "batterianpassat" Sonettchassi med en kortad och bantad Tjorvenkaross och en lätt Westinghouse flyggenerator, som användes till elmotor, fick vi fram en, enligt amerikanska postverket, idealisk postbil. Ett exemplar provades framgångsrikt av amerikanska postverket och ett exemplar av Westinghouse centrallaboratorium i Pittsburg. Laboratoriefchefen, Mustangflygaren La Croix, som kände till både Sonetten och Tjorven hade vänt sig till sina svenska

flygvänner för att få ett lätt fordon. Tyvärr var Sonett-Tjorven den enda delen som fungerade enligt planerna. Nyckeln till eldriften, ett nytt Westinghouse järn-luft batteri misslyckades totalt så att La Croix, när jag besökte honom i Pittsburg förklarade: "Sorry, Rudy, the only thing in the whole programme that met the requirements was your van".

La Croix hade under japanska kriget av bränslebrist nödlandat sin Mustang på vattnet och legat i det hajtäta "drickat" i över 24 timmar, när han samtidigt upptäcktes av amerikanska och japanska sjöstridskrafter. Amerikanerna "won the race" att bär-

Du har väl betalt...?

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1997 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, 125:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Vi har faktiskt bland de lägsta årsavgifterna bland samtliga MHRF-anslutna klubbar! Icke betalade medlemmar tas givetvis bort ur vår matrikel.

Medlemmar som inte betalt kan inte heller förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring, vi skickar regelbundet vår medlemsförteckning till dem. Vidare är det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som har möjlighet att köpa Sonettdelar från klubbens reservdelslager.

Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Johnny Johansson, tel. 0521-22 12 50.

Klubbens postgironummer är 358730-0. Har Du redan betalt ska Du förstås bortse från dessa rader.

ga honom men risken är stor att japsen istället vinner "postbils- och batteritävlingen", som La Croix förlorade.

Efter besvikelsen med att Saabs nya VD stoppade Sonett IV tröttnade Björn Andreasson och fick samtidigt genom Rolf Mellde som under mellantiden gått över till Volvo, erbjudande att bli konstruktionschef för Volvos nya forskningsbil LCP 2000. Där fick han möjlighet realisera åtminstone en del av Sonett IV tankegångarna. LCP blev för Volvo en stor framgång. Sedan Björn återgått till MFI fick också vi

deltaga i LCP programmet, där vi tillsammans med Volvos plastman, vår tidigare båtkonstruktör, Gunnar Westlund, byggde ett helkomposit chassi, som blev tystare, lättare och starkare än tidigare lättmetallchassi. Det blev världens första "all plastic car", där sålunda både chassi och kaross var tillverkade helt i komposit. MFI försökte därefter övertala Volvo att vidareutveckla LCP 2000 till en elhybridbil, men var för tidigt ute. Annars hade Sverige kanske varit ledande i stället för bland de sista i "elhybridligan". □