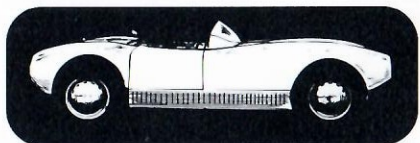


Mycket om Saab men mest om Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig

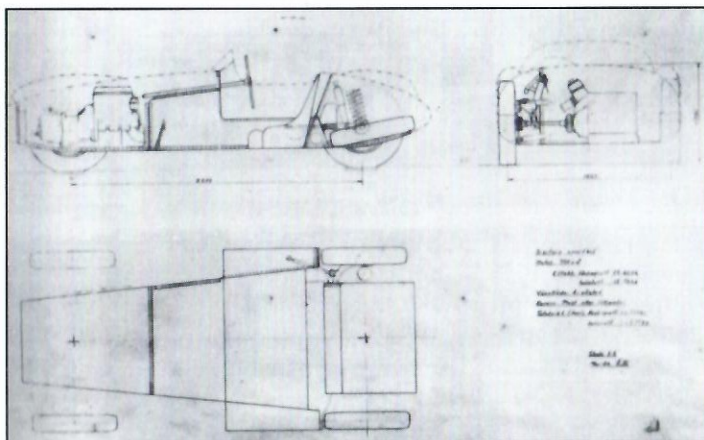


De första idéerna på en sportbil börjar ta form..

Då dök de här tankarna på en liten sportbil upp, det kan ha varit 1953. Jag började på att skissa och räkna lite grann på hur man skulle kunna göra en lite mer avancerad bil av de standarddelar som stod till förfogande. När jag började med det så var ju 93:an under utveckling och

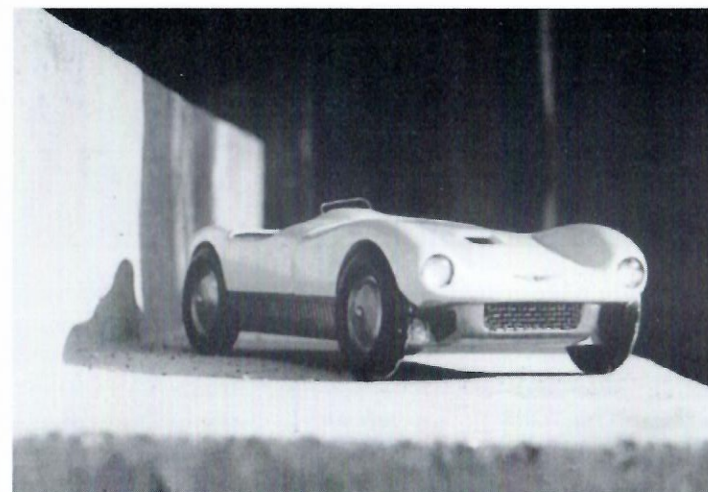
det var egentligen 93:an som fick mig att inse att det fanns en möjlighet att göra en sportbil. Mina tankar fick fast form och jag började skissa lite grann. Sedan lät jag göra en trämodell av den kommande Sonett I i skala 1:10, det var också 1953-1954.

De motiveringar som framlades på femtiotalet för Saabs direktion var dessa fyra:



En av Rolf Meldes första skisser till den nya sportvagnen, daterad i oktober 1954. Eftersom det fanns tankar på såväl en tävlingsversion som en version för gatubruk angavs två olika motoreffekter på ritningen. (55-60 hk respektive 45-50 hk).

Redan 1953-54 gjorde Rolf Melde den här trämodellen som utkast till den kommande sportbilen.



- Vi önskade bygga en sportbil i experimentsyfte, bland annat för att få möjligheter att berika våra erfarenheter och kunskaper beträffande en bils allmänna egenskaper (styrning, bromsar med mera).
- Samtidigt ville vi utnyttja detta tillfälle att förse bilen med en Saab 93-motor, som trimmats för att ta ut högsta möjliga effekt.
- Dessutom önskade vi få erfarenhet av glasfiberlaminat (plast).
- Och slutligen ansåg vi att denna bil skulle kunna ge Saab ökad publicitet som bilfabrik.

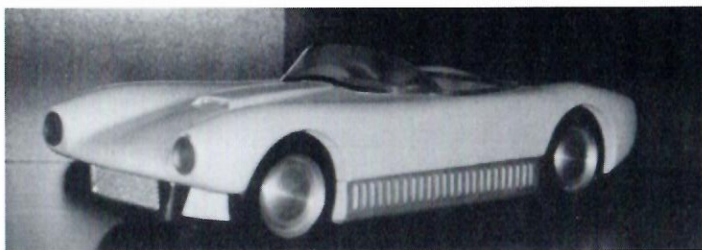
Tuffa budgetmanglingar väntade...

Budgeten för projektet var 75000:- vilket enbart innefattade direkta kostnader för lokalhyra och ersättning till de personer som direkt arbetade med framtagandet av den första prototypen. Lars-Olof Olsson, Olle Lindkvist, Gösta Svens-

son och jag själv arbetade med Sonetten endast på fritiden. Det gick åt kvällar, lördagar och söndagar och vi gjorde aldrig några anspråk på ersättning för det arbete vi utförde på Sonetten.

Det blev ett himla hallå att vi behövde så "mycket" pengar att "leka" med. Budgetmanglingarna var hårda, då som nu. 75000:-, det var mycket pengar. Platschefen i Trollhättan, Svante Holm vågade inte bestämma och vi fick koppla in ekonomichefen för hela Saabkoncernen för att få loss de där pengarna. Till slut fick vi accept efter att jag lovat att vi skulle kunna genomföra projektet med den summan.

I mellantiden hade jag engagerat flera personer i projektet såsom Lars-Olof Olsson, Olle Lindkvist och Gösta Svensson. Tillsammans tog vi fram ett mycket provisoriskt ritningsunderlag. Bara så pass att



Den här modellen som finns hemma hos Rolf Melde idag visar ett litet mer slutgiltigt utförande av I:an med bl.a. hel vindruta. Foto: Sigrid Melde.

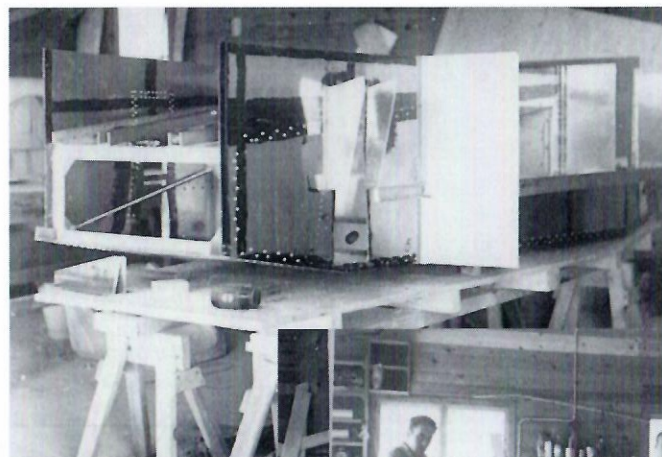
man hade någonting att utgå ifrån. En lada hyrdes i Åsaka utanför Trollhättan, för det skulle ju vara hemligt. Den hyrdes för en snickare på Saab. Jag hade gjort en lermodell och en ritning innan, så han hade lite att utgå ifrån. Sixten Sason kopplade jag också in efter det jag gjort min modell, för jag ville ha en kille som kunde bedöma den, hur pass attraktiv formgivningen var. Tidigare har det skrivits att Sason hade designat Sonett I:an, men det var jag. Han gjorde endast någon smärre modifiering i bakpartiet. Men jag ville ha med formgivaren Sason i projektet, man ska alltid ha med någon som checkar. För övrigt var det två grundläggande stölder som låg bakom formgivningsarbetet. Det ena

var Maseratis sportvagn, bland annat sidlinjen som jag tyckte var väldigt snygg. Sedan var det luftintaget fram som var närbesläktat med flygplanet Mustang, där det låg under flygkroppen.

När det gäller strålkastarna var jag emot konstruktionen med ögonlock, det bara ökar luftmotståndet.

Sedan gick projektet vidare i allra största hemlighet. Vi fick tag på en väldigt duktig plåtslagare, som arbetade på flygverkstaden för J 21:an i Trollhättan, de fanns fortfarande kvar då. Bilen blev klar före årsskiftet 1955-56 och jag fick inte visa den.

Så här såg ladan i Åsaka utanför Trollhättan ut. Inte mycket till bilfabrik, men förträfflig för att hålla hela projektet hemligt!



Här ser vi lådkonstruktionen, som gav ett mycket starkt och lätt chassi.

Att bilbyggarna var stolta går det inte att ta misste på, trots de enkla förhållandena.



Elis Olsson och Sven Fredriksson putsar trägipsmodellen vilken användes som modell för plastkarossen. Bilden är tagen i ladan i Åsaka 1955.



Det var bara få personer som invigdes i projektet. De hade en hög hantverkskicklighet.

Linköping den 7 oktober 1955.

Ingenjör Rolf Mellde
Svenska Aeroplan Aktiebolaget
Trollhättan

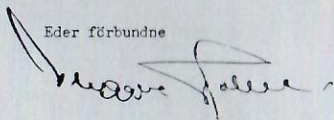
Bäste Ingenjör Mellde,

Jag tackar hjärtligast för brevet av den 3 ds med bilagda fotografier av sportbilen. Jag är mycket ledsen, att jag vid mitt senaste besök i Trollhättan på grund av det dåliga flygvädret och pilotens angelägenhet att vi skulle komma iväg inte fick tid att titta på bilen. Detta beklagar jag så mycket mera sedan jag nu fått se fotografierna, och ehuru jag alltså inte sett bilen i verkligheten, vågar jag på basis av dessa gratulera Eder till det vackra och som jag hoppas även goda resultatet.

Sedan jag nu fått ett så gott intryck av bilen, har jag även kommit till den uppfattningen, att det nog vore synd att inte snarast möjligt begagna sig av det reklamvärde som bilen otvivelaktigt måste äga. Jag har därför i dag bett Svante Holm att med Philipsons försöka överenskomma om en publicering av denna experimentvagn, byggd med tanke på "export", så snart ske kan och under alla förhållanden minst en månad före pressvisningen av Saab-93. Naturligtvis är detta en försäljningsfråga, som vi nu nog få överlåta åt Philipsons att bedöma, och skulle de föredraga att vänta, få vi väl så göra.

Till sist vill jag ännu en gång tacka Eder och Edra medarbetare för Edert arbete och gratulera Eder till det uppnådda resultatet.

Eder förbundne



Dessa rader från Tryggve Holm till Rolf Mellde är en kopia av ett originalbrev från 1955. Det var nog inte så uppskattat av Rolf att skjuta på pressvisningen, vilket Tryggve Holm antydde i brevet. Rolf Mellde insåg PR-värdet och var ivrig att visa upp den sensationella sportbilen.

Jag var förbannad, eftersom jag förstås ville prova den. Vi var ute ibland på nätterna och provkörde, men det var ju begränsat. Det var en färdig bil, men innan dess var vi ute och körde med chassit också, innan ka-

Att chassiet var klart firades i stillhet med bladruskor och champagne.



rossen kom på. Det hade nämligen beslutats, att premiären skulle ske på Stockholms Bilsalong i den nya S:t Erikshallen, ett halvår efter det att bilen var klar.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Många problem måste lösas på en prototyp, men allteftersom växte bilen fram.

