



Det började så nött
med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning
under 60-talet

Sonettens konstruktion och tillverkning

Här följer andra avsnittet av Carl-Åke Blomstrands historik från Sonettens tillverkning i Arlov. Efter att i förra avsnittet ha berört arbetsförhållanden och lokalteter berättar här Carl-Åke om bilens tillverkning och konstruktion.

Bilen och SAAB-komponenterna

Det kan synas som en överloppsgärning att här beskriva hur Sonett II är uppbyggd. Dels bör ju medlemmarna i Sonett-klubben väl känna till detta, dels har ju Björn Svallner i sin bok "Alla SAAB:s Sportbilar" lämnat en bra beskrivning. En mera detaljerad redogörelse kan dock vara värd att bevara till eftervärlden.

Bilens bärande del med motor och hjulstall består av en svetsad låd/lådbalkskon-

struktion. Två längsgående lådbalkar är svetsade till en avkortad standard SAAB bottenplatta. Mellan motorrum och kupéutrymme finns två lådkonstruktioner för enade med en pressad plåt, som samtidigt utgör brandskott. Dörrarna är upphängda i de båda lådorna. Bakom kupéutrymmet finns ytterligare en tväreställd lådkonstruktion, som innesluter bensintanken. Partierna framför och bakom kupéutrymmet består av plåtar uppstagnade genom pres-



Interiör från fabriken i Arlov 1970

sningar och påsvetsade plåtprofiler. Det främre partiet överensstämmer i stort med standardbilen. Hjulställen fram och bak är infästa i förstärkta partier av sidoplåtarna. Detta gäller även motor, växellåda m m. Detta lätta svetsade plåtchassi är mycket böj- och vridstyvt. Konstruktionen bär tydliga spår av de båda "Björnarnas" – Karlström och Andreasson" – botaniserande inom flygområdet. Samtliga komponenter för hjulställen är hämtade ur SAAB:s standardsortiment. Spiralfjädrarna är dock speciellt framtagna för Sonetten. Flera olika fjädrar provades innan köregenskaper och väghållning blev de önskade. Bakom stolarna på lådan

över bensintanken finns en kraftig kromad störbåge av stålror. Den fungerar också som karossens övre fästpunkt. Den tvåtaktsmotor som monterades i de första bilarna var den s k "Monte Carlo 850". I verkligheten var den på 841 cc. Sedan kom ju V4-motorn från tyska Ford. Sonetterna döptes snabbt av verkstadshuorn till T-Fordarna d v s Trollhätte-Fordarna. Styrorgan och samtliga reglage, instrument och handtag för dörrar är Saab standard. För ratten sätter jag ett frågetecken. Jag minns inte om den var special eller ett sportigt SAAB-tillbehör. Instrumentuppsättningen var densamma som för Monte Carlo modellen. All belys-

ning var av fabrikat Lucas. Förgasaren var av mycket säregen konstruktion. Det var en trippelförgasare med gemensamt hus för alla tre cylindrarna och saknade helt flottörhus. Vitsen med detta var att det inte fanns någon bränslenivå som påverkades vid kurvtagning. Konstruktörerna vid SAAB hade tagit fram denna konstruktion baserad på Solexförgasare avsedd för en annan udda bil, den tyska GLAS. Solex tog upp tillverkningen av denna förgasare, som man var mycket imponerad över. Förgasarpaketet matades av två elektriska Bendixpumpar. Huvlåsen för de fyra första bilarna var av samma typ som Triumph Spitfire. De ersattes sedan av enkla gummistroppar typ "traktor". De skramlade inte, fodrade ingen injustering och var dessutom billiga. Kylarmasken var på de första bilarna tillverkade av sk sträckmetall på en plastram. Detta var ett provisorium. Ganska omgående ersattes denna något hemmagjorda konstruktion av ett gjutet lättmetallgaller med 6 (9) tvärgående lister. Inte heller detta galler var någon skönhetsupplevelse, men det fick duga.

Chassi och övriga plåt detaljer tillverkades vid ASJ. Karosserna i glasfiberarmerad polyester tillverkades av Trelleborgsföretaget Ljungby Plast (möjligen Ljungby Plåtindustri?) Tapetseriarbetet utfördes för provserien av Bloms Bilsadelmarkeri på Monbijougatan i Malmö. I fortsättningen utfördes detta arbete av Heinels Karosseriverkstad i Malmö. Stolarna med stomme i glasfiberarmerad polyester tillverkades fullt färdiga med klädsel av Torlan Industri & Agentur AB i Staffanstorp, då verksam i Tottarp utanför Lund. Sedermera tillverkade Torlan även karosser och de glasfiberpaneler, som er-

satte instrumentpanelen i valnöt. Karosserna lackerades av SAAB-ANA i Malmö. Några lämnades även till Mossfelts Bil-lackering AB, också i Malmö.

Kabelhävorna tillverkades för de första bilarna av vår egen bilelektriker Holm-Hansen. Han var som namnet antyder, dansk och en av de många duktiga yrkesmännen i vår grupp. Sedermera serietillverkades hävorna vid Liljeholmens Kabelfabrik i Stockholm.

Chassit var med dåtida metoder mycket väl rostskyddat. Utvändigt sprutades boten och hjulhus med underredsmassa. De långsgående lådbalkarna sprutades invändigt med Dinitrol med hjälp av ett specialgjort långt rör, som nådde genom hela balken. Övriga partier av chassit inklusive lådbalkarnas synliga partier var lackerade i mörkgrått, vilket gjorde att bilen verkade lägre än den i verkligheten var.

Tillverkningen

De tekniska och (delvis) personella förutsättningarna fanns för tillverkning av en sportvagn av hög klass, men ack vilka bekymmer innan serietillverkningen kom igång ordentligt. Vi hade två stora problem att brottas med. För det första var inte ritningsunderlaget på långa vägar färdigt när vi började montera bilarna. Det andra och största problemet var svårigheterna för den gamla "järnvägspersonalen" på speciellt plåtverkstaden att ställa om sig till den nya för dem extremt höga måttnoggrannheten. Själva chassistommen var det inget större fel på, men håltagningen verkade i många fall ha tillkommit med hjälp av ögonmått och livlig fantasi. De mindre plåt detaljerna passade särlan när de skulle monteras. Det slarvades

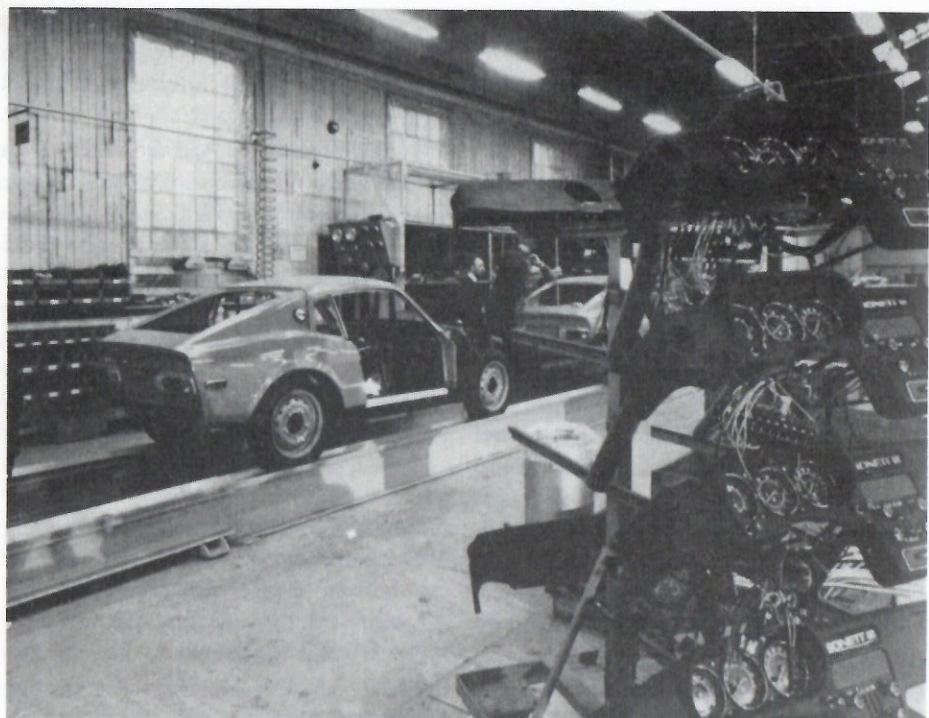
och fuskades omåttligt i plåtverkstaden. Jan kan nämna ett par konkreta exempel. Vid ett av mina besök i plåtverkstaden kom en av arbetarna fram till förmannen med en borrhixtur för en plåt detalj. Han undrade om det gjorde något att ett hål hamnat några mm fel. "Nä, det gör ingenting" blev svaret. Förmannen brydde sig inte ens om att undersöka vilken betydelse felet kunde ha. Naturligtvis fick vi en hel serie plåt detaljer, som vi måste justera. Ett annat exempel berättade vår kontrollant, en invandrad ungrare, som skötte sitt jobb med stor noggrannhet. Han hade kontrollerat ett antal mindre detaljer och sett sig nödsakad att kassera ganska många p g a för stora måttavvikelser. När han gick från platsen, såg han vederbörande plocka upp de underkända detaljerna och lägga dem bland de godkända. Ackordet var räddat. Allt detta slarv i plåtverkstaden vållade stora förseningar vid monteringen, där vi för hand måste justera minst hälften av detaljerna. Det var tänkt att vi skulle montera tre bilar om dagen. Då vi inte kunde hålla detta blygsamma program p g a de felaktiga detaljerna, fick vi naturligtvis anmärkningar. Jag var tvungen att tala om orsaken till förseningarna. Vi fick order att inte justera felaktiga detaljer utan i stället returnera dem till plåtverkstaden. Detta resulterade i att verkmästaren för denna avdelning upphörde mig till sin dödsfiende. När det blev aktuellt med permitteringar p g a minskad efterfrågan på ASJ:s övriga produkter, råkade plåtverkar'n vara vikarierande verkstadschef. Han såg till att jag blev en av de sex tjänstemän som fick försvinna ut till höger. Folk från andra avdelningar skulle beredas plats på bilavdelningen.

Jag efterträddes av en yngre förmåga, som inte visste ett barr om bilar, men han var lite mera foglig och underdåning. Mönstret känns kanske igen?

När jag började vid ASJ var de tre första provseriebilarna färdiga. De hade byggts för hand utanför bandet. Den första bilen med plåt kaross fanns aldrig på ASJ. Monteringsbandet var till största delen färdigbyggt. Vissa hjälpanordningar återstod att färdigställa och prova. De sju återstående bilarna i provserien hade redan börjat monteras på bandet trots att det ej var helt klart.

Här vill jag göra en liten avvikning från det raka (hm) spåret. Mina minnesbilder stämmer inte riktigt med uppgifterna i Björn Svallners bok när det gäller de första serierna. Någon större betydelse har det knappast, men det kan vara intressant för dem, som har någon av bilarna med tillverkningsnummer t o m 38. Förutom "plåtbilen", som troligtvis inte fick något tillverkningsnummer, tillverkades en provserie om 10 bilar. Häri ingick de tre som byggdes innan bandet var klart. Sedan kom en förserie om 28 ex. Dessa 28 måste ha levererats till SAAB i Linköping vintern 66-67 och var i huvudsak avsedda för USA-export. Mera om detta senare. Om jag alltså minns rätt, måste den första "produktionsseriebilen" ha fått tillverkningsnummer 39.

Bandet hade efter vad jag minns 10 stationer (Björn Svallner uppger 8). Varje station hade erfoderliga fästelement och andra små detaljer i låbackar längs väggen. Större detaljer var placerade lättåtkomliga i hyllställ. Hyllställen med inredningsdetaljer, instrument och andra ömtåliga detaljer fick ständigt vara skyddade med plastfolie för att inte bli helt nedsmutsade



av damm och svetsrök från intilliggande svetsavdelning. Från SAAB fick vi i början standarddetaljerna i 15-serier. En del grupper – cirka 20 stycken – delmonterades innan de kom till bandet. Detta skedde på "vinden" och utfördes som allt annat arbete på ackord. Jag hade bl a ansvaret för dessa delmonteringar. Jag konstaterade ganska omgående att det gick åt mera tid för montörerna att springa i trappor för att stämpla tidkort, än det tog att utföra respektive delmonteringar. Det fanns bara ett stämpelur, och det var placerat på bottenvåningen. Det

var svårt att få tidstudiekillen att fatta detta. Han hade naturligtvis följt läroboken och bara tidstuderat själva monteringen. Efter en av många kontroverser med denne alltför teoretiske tidstudie-man, fick jag igenom dels att flera delmonteringar sammanfördes på ett tidkort (färre stämplingar och spring i trappor) dels att vi fick satser om 30 i stället för 15 från SAAB. Vi sparade mycket tid på detta.

I nästa avsnitt berättar jag om alla de bekymmer vi hade innan det blev fart på seriebyggandet.

