



Det började så nått med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

Efter uppehåll i förra numret fortsätter här Carl-Åke att berätta om Sonett-tillverkningen i Arlov.

I tidigare avsnitt har vi läst om förberedelserna och arbetsförhållandena, här berättar Carl-Åke om själva tillverkningen av Sonetten och vilka problem som uppstod då den skulle sättas samman.

Födslovåndor

Bekymren uppmärksammades inte i början. "Serietillverkningen" kom igång ganska långsamt. Inga ackordspriser var av naturliga skäl satta. Först måste de olika stationerna köras in och balanseras tidsmässigt. Det fanns med andra ord ingen uttalad tidspress den allra första tiden. Vi reflekterade därför inte så mycket över de uppdykande problemen. Det fanns relativt gott om tid att brottas med svårigheterna. Det blev annorlunda

när tidstudiekillarna kom in i bilden. Till att börja med upptäcktes att en del utskjutande detaljer på motorn tog i bottenplåten. Det var lätt åtgärdat genom att vi tog upp några små frigångshål i plåten. Vi hade ju också de tidigare nämnda problemen med dålig precision på en mängd plåt detaljer. Även detta rättades ju till så småningom. Tyvärr resulterade detta i att jag blev något impopulär i vissa kretsar. Min åsikt var dock att jag fanns där, inte

för att göra mig populär, utan för att hjälpa till att bygga en bra bil.

På ett tidigt stadium reagerade jag mot att kabelhävorna klammades fast med ganska klumpiga vita sk Thorsson-klammer av samma typ som byggnadselektriker använder sig av. Jag tyckte inte det såg särskilt bilmässigt ut. Det tog dessutom onödigt lång tid att montera dem. Då man på konstruktionskontoret undrade hur man då skulle fästa kabelhävorna, fick jag förklara att bilindustrin de sista 50 årtiondena häftat fast plåtstrimlor på lämpliga ställen. De böjdes enkelt om kablarna. Montering gick på så sätt mycket fortare. Detta utförande accepterades omgående. De första chassierna med denna "nykonstruktion" anlände så småningom från plåtverkstaden. Något hade emellertid gått snett. Alla plåtstrimlor satt inte riktigt där kablarna skulle gå fram. Antingen hade man inte fått några ritningar eller så tyckte man i vanlig ordning att det inte var så noga. Nåväl, även detta rättade till sig. Bakluckan, ack ja, denna mobbade lilla detalj. Den var ju inte stort mer än ett brevlådeinkast. Nu skall inte konstruktörerna lastas för detta. Det var faktiskt en nödlösning då man inte hann med konstruktionen av öppningsbar bakruta. Den kom ju långt senare. Problemet med bakluckan var att den var ganska vek och låstes med ett enkelt centralt vred. Det tog tid innan vi hittade en tätningslist som var tillräckligt tjock och mjuk så att den något så när höll tätt. Luckan bågade synbart när man stängde den och helt tät blev den väl aldrig. I början var det förskräckligt. Motorerna var ordentligt konserverade vid leveransen och innehöll ganska mycket

olja. Den oljan skulle ju någonstans ta vägen och det gjorde den. Den sögs rätt in i kupén via bakluckan om man försökte köra med bilen innan oljan förbrukats. Det blev rena Belsen-gaskammaren. Man kunde knappt skymta instrumenten. Problemet med "avgasinsuget" löstes i viss mån i samarbete med Saab. Jag återkommer till detta. En annan detalj, som inte vållades oss några direkta bekymmer men väl en del fnissande, var den lilla kullleden mellan växelförarens utgående axel och växelstängens från rattväxelspaken. Kullledens båda ändar är fixerade till växelföraren och växelstängens med cylindriska pinnar. Hålen i kullledens båda ändar måste sitta i en bestämd vinkel i förhållande till varandra för att växelspakens läge skall bli rätt i förhållande till växelföraren. Jag tappade räkningen på hur många kullleder med olika borrar vi fick från mekaniska verkstaden innan man lyckades träffa rätt. Jag minns inte att man gjorde något försök att mäta upp den rätta vinkeln mellan hålen. Jag fick intrycket att man provade sig fram. Kulllederna kostade ju inte så mycket. Nu skall i sanningens namn sägas att den relativt stora rörelsen från växelspaken resulterar i en mycket liten vridning på växelföraren. Hållplaceringen var följaktligen synnerligen delikat.

Jag har ännu kvar ett exemplar av en liten detalj som klart belyser bristen på förståelse för kvalitet från en del personer vid ASJ. Bakluckan stängdes ju med ett enkelt läsbart vred. Vredet med läs köptes färdigt. Av någon anledning köpte man dock inte läsarmen på insidan. Den tillverkades vid vår egen mekaniska verkstad. Armen tillverkades av plattstång ca 3 x 15 mm och 45 mm lång. I ena ändan

var ett fyrkanthål stansat för vridtappen. Andra änden var rundad och fasad. Som material hade man valt ett stångmaterial som av rostangreppen att döma legat utomhus i minst 10 år. Den efterföljande förzinkningen kunde inte dölja gravrostens härjningar.

Rundningen och fasningen hade åstadkommit för hand på en grov smärgel-skiva. Rundningen bestod inte av en utan minst fyra radier. Jag visade skräck-exemplaren för Björn och undrade om han tyckte vi skulle montera dem. Det tyckte han inte. De hamnade alla i skrotbågen utom det exemplar jag tog som souvenir om någon till äventyrs inte skulle tro mig.

Ett av de verkligt stora problemen var front- och bakrutorna. Det var svårt att få fram rutor i tid. De första rutorna tillverkades, om jag inte minns fel, i Belgien. De första bilarna fick förses med bakrutor av akrylglas (plexiglas). Av någon anledning passade rutorna väldigt dåligt. Karosserna var faktiskt en aning skeva, i varje fall om man jämförde dem med rutorna. För att få rutorna på plats var vi ibland tvungna att med domkraft "räta" upp karosserna. Det förvånade mig att rutorna inte hoppade ur sina lägen när domkraften togs bort. Spänningen måste ha varit ganska stor. Orsaken till skevheten hos karosserna diskuterades mycket. Det kunde finnas två orsaker. Antingen var "pluggen" som formen gjutits på skev från början, eller hade antingen formen eller karossen ändrat form av sin egen tyngd vid efterhärddningen. Det tar ett bra tag innan plasten blir helt genomhärddad. Den senare förklaringen är nog den troligaste. Mallarna till rutorna var enligt uppgift gjorda efter den ursprung-

liga pluggen. Följaktligen stämde de inte med den formförändrade karossen. Det förblev dock ett mysterium varför alla karosserna skevade åt samma håll. Var det möjligen formen som var boven i dramat. Jag föreslog gång på gång att man borde göra mallar efter en kaross som var ordentligt genomhärddad efter ugnslackering. Det tog tid innan man medgav att jag hade rätt. Sedan hade vi inga problem med glasmonteringen. Plasten vållade oss i början även ett annat problem. Tekniken att arbeta med glasfiberarmerad plast var på intet sätt ny, men kunde likväl vålla bekymmer p g a bristande erfarenhet.

För dem, som till äventyrs är helt oinvigda i konsten att gjuta i glasfiberarmerad plast, kanske jag bör lämna en enkel beskrivning. Först tillverkas en modell av trä eller annat lämpligt material av föremålet i fråga den s k pluggen. På denna gjutes en form i glasfiberarmerad polyesterharts. Eventuellt lägger man in förstärkningar av trä eller aluminium för att förhindra vekhet och formförändringar hos formen. Formen är sedan efter justering, putsning och polering klar för gjutning av det tilltänkta föremålet. För att föremålet inte skall fastna för gott i formen, bestrykes denna med ett släppmedel, oftast bestående av vattenlöslig polyvinylalkohol. Man bygger nu upp föremålet, i detta fallet karossen, med flera lager glasfiber-väv som binds samman med polyesterharts. Denna är relativt tunnflytande och fyller väl ut alla håligheter. Man använder ett speciellt verktyg påminnande om en tallriksharv i miniatyr, för att "mangla" bort alla luftblåsor. Vad man i början missade, var att som första skikt lägga ett lager s k jellcoat. Detta är en förtjockad



Testkörning av Sonetten på kurvig grusväg.

polyesterharts som kan läggas på i ett par mm tjockt lager utan att rinna. Detta jellcoatlager förhindrar att man får glasfiberväv i ytskiktet och man har möjlighet att göra efterjustering genom slipning eller putsning. De första karosserna saknade detta skikt av jellcoat. Detta var troligen en av orsakerna till att det uppstod problem vid lackeringen. Vi upptäckte en mängd små kraterliknande porer i lacken. Vi blev aldrig helt säkra på orsaken, men min teori är att karosserna var alldeles för färska vid lackeringen. Lacktorkningen skedde i ugn. Vid den högre temperaturen skedde förmodligen en accelererad efterhärddning med gasbildning som följd. Gasen letade sig förmodligen ut mellan glasfibrerna och den mjuka lacken, Resultatet blev de små knappålsstora kratrar-

na. Värmen i ugnen kan möjligen också ha mjuknat upp karosserna så att de av sin egen tyngd ändrade form och blev något skeva. Lackproblemen försvann sedan man börjat använda jellcoat, som antagligen stoppade gasvandringen till ytan. Man lät dessutom karosserna "mogna" en tid för att inte riskera att härddningen fortsatte efter lackeringen. Det här blev en liten utveckling, men kanske den kan vara till nytta för de Sonett-ägare, som behöver göra plastreparationer. Det bör kanske tilläggas att en del smådetaljer som baklucka och ventilationsöron var pressgjutna i en glasfiber/harts massa. Troligen användes även någon form av fyllnadsmedel i blandningen.

fortsättning i nästa nummer.