

Historiken om Sonett II, såsom jag såg den

Av Björn Karlström



Björn Karlström, som bland mycket annat designat Sonett II har skrivit en mycket fyllig och detaljerad artikelserie till Sonettvärlden för att komplettera historiken kring Sonettens tillkomst. Självklart är det Björns personliga åsikter som redovisas och vi tar gärna upp eventuella synpunkter på tidningens insändarsida. Eventuellt eftertryck av artikelserien får endast göras efter medgivande från Björn Karlström.

*Vi är mycket glada över att kunna publicera materialet då en del information hittills varit opublicerat, bland annat en del av de rika illustrationerna.
Jan-David Skavén*

Här följer tredje delen av Björn Karlströms intressanta serie om Sonettens tillkomst.

historik

1964 är projekt MFIs egentliga tillblivelse år. Då ritades chassiet upp i noggrann, men preliminär utformning i skala 1:10. Efter denna ritning byggde jag en modell av chassiet i kartong, som vid enklare prov visade sig vara mycket stabilt och vridstvt. Bland annat pallades modellen upp vid hjulupphängningspunkterna, och på modellen placerades ett tungt pressjärn (ca 1,5 kg) på en tändsticksask (modell större).

Denna ask placerades på tvären mitt emellan upphängningspunkterna. Det märktes ingen nedböjning på chassimodellen, så konstruktionen verkade OK! Många kanske tycker att det här verkar lite väl enkelt, men det visade sig att fullskalechassiet fick samma "egenskaper", när det blev färdigt.

Innan chassimodellen byggdes hade jag dock sänt översiktsritningen till Björn Andreasson (MFI, Malmö), som per telefon (7/1-64) meddelade att "chassilådan" ser bra ut - fortsatt på den här linjen... och samtidigt kan jag meddela att vi fått "grönt ljus" från AMS

vad gäller Hudiksvallsfabriken - men diskussionerna fortsätter...!

Den 9/1 sände jag en lista på chassidetaler (motor samt hjulställdetaljer) som måste beställas från SAAB när fullskalechassiet blev plåtklart. Samtidigt frågade jag hur mock-up'en skulle utföras... träklump eller spantbygge?

Medan jag väntade på svar, anlände ett brev från Rolf Melde, som meddelade att SAAB bara kunde leverera rena standarddetaljer, och att den ev utlovade trimningen av motorerna inte kunde påräknas. Han föreslog att vi skulle anlita någon "mindre firma som kunde åta sig att trimma dem!"

Då skrev jag ett brev till Björn Andreasson att han skulle meddela Rudolf Abelin detta, och samtidigt fundera på ett anbud jag fått från f:a K G Knutsson. Det gällde en motor som de i samarbete med Heinkel i Tyskland "tagit" fram.

Det gällde en fläktkyld 6-cyl flat tvåtakts boxermotor på ca 80-90 hk.

Detta förslag förkastades dock av MFI, som ansåg att vi skulle hålla oss till det ursprungliga avtalet med SAAB, trots utebliven motortrimning. "Vår" bils lägre vikt skulle ändå ge bättre prestanda än SAAB SPORT!

Kartongmodellen av chassiet avhämtades den 16/1 av ingenjörerna B Andreasson/O Dalén, som samtidigt meddelade att vi skulle hoppa över mock-up-stadiet och i stället snarast bygga en körbar prototyp! Karossen skulle byggas i plåt, för att senare kunna använda den som mall för direktframtagning av plastkarossen. Ett djärvt beslut, som dock minskade

möjligheterna till justeringar om vi inte skulle bli helt nöjda med utseendet!

Det hade bestämts att Heinels Karosserifabrik i Malmö skulle ombesörja bygget!

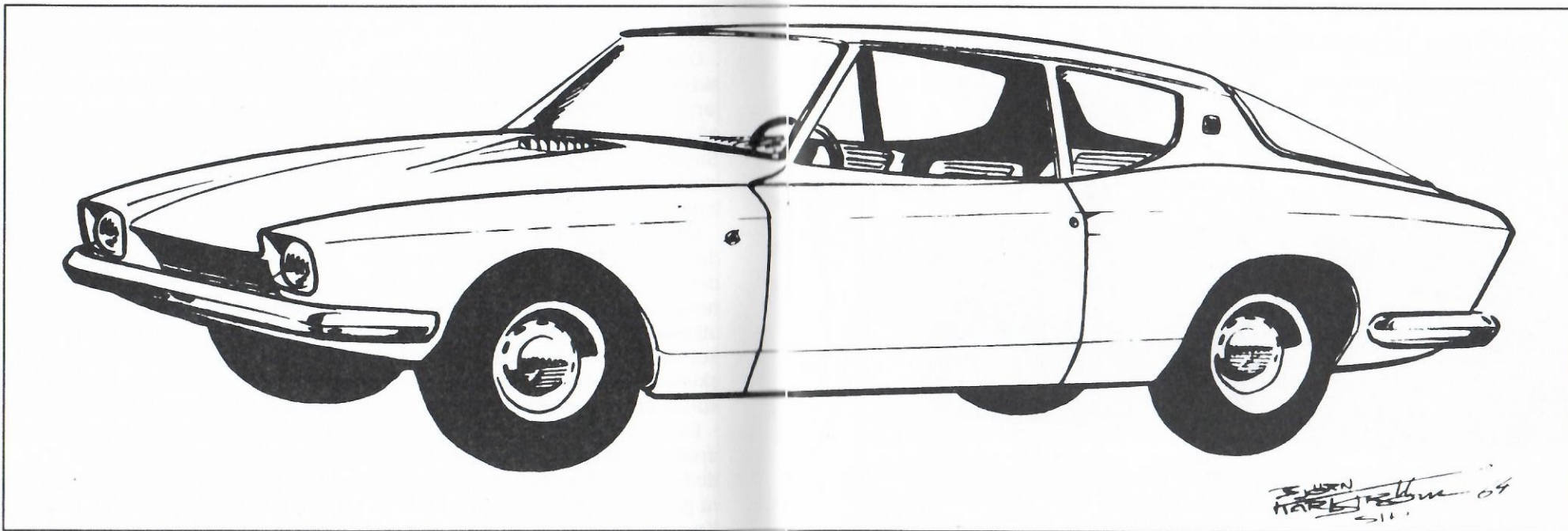
Under tiden 21-27/1 ritade jag främre delen av chassilådan helt klar i skala 1:1, eftersom det bestämdes att jag skulle komma till Malmö den 28-29/1 för att diskutera prototypbygget med B Andreasson och Heinels. Detta resulterade i att Heinels genast skulle påbörja bygget av fronten medan jag med högsta möjliga prioritet skulle fortsätta rita resten av chassiet.

30/1-13/2 fullbordade jag detta arbete och klarade av att hålla Heinels med ritningar så att bygget kunde framskrida utan förseningar.

Den 12/2 blev jag kallad till ett sammanträde i KSAK's lokaler, Skeppsbron/Stockholm där bilprojektet diskuterades med representanter från MFI, AMS-med representanter och dåvarande länshövdingen Jarl Hjalmarsson. Ämnet gällde MFI's planer på att bygga en bilfabrik i Norrland (Hudiksvall). Hjalmarsson ansåg att pengar ur Norrlandsfonden skulle kunna användas... och han skulle med personligt engagemang "rycka i lämpliga tåtar"...! Det lät mycket lovande, och alla på mötet var "mycket entusiastiska".

Efter detta möte gick jag med lätt hjärta och inhandlade en sklopvagnsritapparat för att kunna rita karossen i full skala - en investering på omkring 1000-lappen (i dåtida penningvärde).

Därmed var det klart att den 22/2 börja uppritandet av den åbakiga detaljen. Det var nödvändigt att rita i full skala för att måtten verkligen skulle



Ovan: Från nittonhundrasextiofyra är den här teckningen av en förstörad fyrsitsig utveckling av MFI - 13, som aldrig kom längre än till detta utkast. Det

stämma, så karossen passade till chassiet i alla punkter. Det gällde speciellt att skarvarna mellan kaross och hjulhusen blev täta!

Den låga nosprofilen tillät inte att standardkyllfläkten användes, varför jag via tidningen MOTOR fick adressen till en firma OHBERG AB, som hade KENLOWE elektriska kylfläktar i sitt sortiment. Jag förmedlade kontakten mellan dem och MFI, som beställde en fläkt för inmontering i provchassiet.

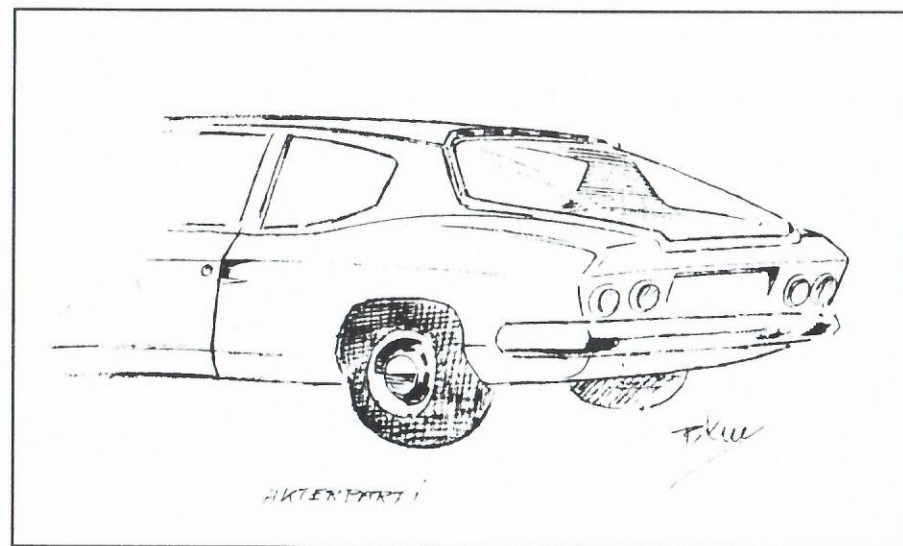
Bygget av detta hos Heinels fortskred planerligt, och eftersom karossen inte behövdes förrän chassiet var färdigt, kunde jag ta det litet lugnare

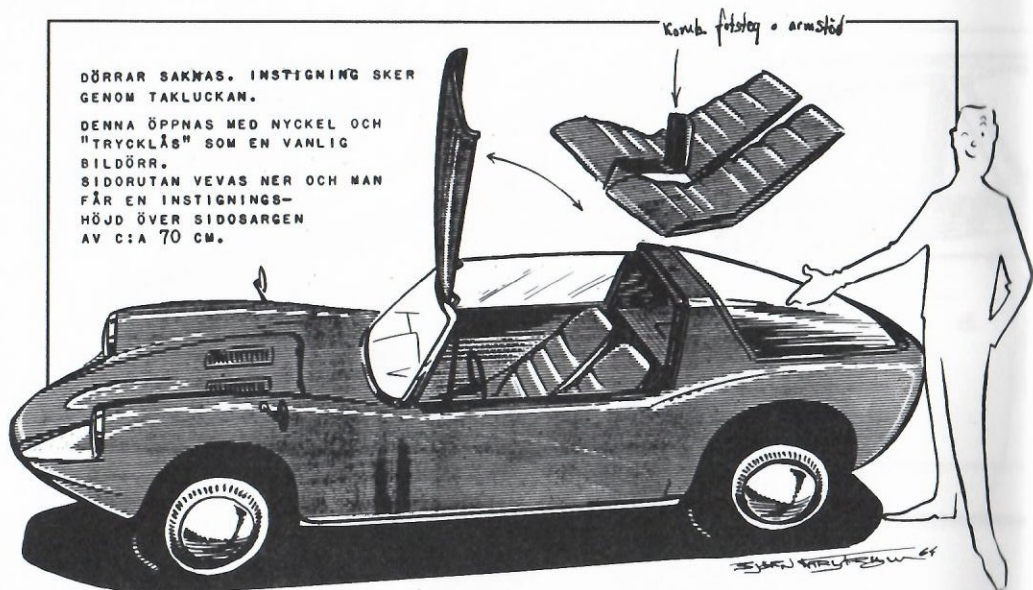
och ägna mej åt lite mer - för ögonblicket inkomstbringande arbeten. Bl a konstruerade jag en liten "motorjolle" (K-jollen) avsedd för hembygge av tidningen MOTORs läsare. Den var en utveckling av Pi-jollen, som jag tidigare ritat åt NYMANBOLAGEN AB, och som blev byggd i 1600 ex.

Den var avsedd för deras CRESENT 8 utombordsmotor (8-hk), och gjorde 16-17 knop med denna.

Under arbetet med karosseritningen råkade jag ut för en smärre "blåsning" - med tanke på att bilen skulle kunna säljas utomlands, tog jag kontakt med diverse institutioner och legationer för att kolla upp internatio-

var ju trassel nog med framtagningen av ursprungsbilen. Nedan: Teckningen visar hur aktern var tänkt att se ut!





DÖRRAR SAKNAS. INSTIGNING SKER GENOM TAKLUCKAN.

DENNA ÖPPNAS MED NYCKEL OCH "TRYCKLÅS" SOM EN VANLIG BILDÖRR. SIDORUTAN VEVAS NER OCH MAN FÅR EN INSTIGNINGS- HÖJD ÖVER SIDOSARGEN AV C:A 70 CM.

Eftersom Melde önskade ett avtagbart tak gjordes detta utkast. Här bantades vikten bland annat genom att dörrarna slopades, vilket vid närmare analys förkastades eftersom det ansågs att det höga "insteget" skulle begränsa bilens försäljning till enbart en ungdomlig publik! – Idén med avtagbart tak slopades också när tättningsproblemen kunde bli besvärliga.

nella bestämmelser angående billyk- tornas höjd över marken, och fann då att nosen måste ritas om en del. Lyk- torna höjdes och detta tog bort en del av bilens ursprungligen tänkta låga nosprofil.

Vidare kom jag på en ny infästning av akterpartiet till chassiet, som därvid förenklades. Detta meddelades MFI, och jag fick svar från B Andreasson att de varit inne på samma tankegång - och redan gjort denna modifiering, som var mycket snarlik mitt förslag!

I slutet av maj var chassiet färdigt och monterat - och den 29/5 ringde både

B Abelin och B Andreasson för att meddela att chassiet var provkört på flygfältet i Malmö. Bilen **gick för egen maskin** och hade en vändcirkel på "just över" 8,5

Den 9/6 ringde B Andreasson igen, och meddelade att "I morgon kommer Melde till MFI för att provköra chassiet - vill du vara med, emotser vi ett besök av dej i morgon!"

På grund av förkort varsel gick det inte att ordna biljetter, vare sig med flyg eller tåg! Fullbokat på grund av just öppnade MILA-mässan!



Brev från Norrland



Nittonhundra-nittio präglades av en ganska låg aktivitetsnivå hos Sonett ägarna uppe i norr. De två träffar som avhölls besöktes endast av ett par Sonettägare, Göran Lindström och Martin Stenlund. I övrigt var träffarna mycket lyckade. Speciellt den sista i november, då vi gästades av ett stycke levande norrländsk motorhistoria, nämligen Ingmar Burström. Under femton säsonger, från 1960 -1975 körde han såväl bana som is och tillhörde de främsta i Sverige. Han berättade på ett mycket fint och underhållande sätt om sin karriär och efter det visade "Raggar-Sune" en massa trevliga bilder bland annat från USA-resan under hösten.

Till det positiva som hände under året får räknas att Martin Stenlund fått sin Sonett III:a klar och hunnit köra några mil med den. "Kändes minst lika bra nu som när jag köpte den för tretton år sedan" säger Martin. Men så har hela bilen varit nerplockad i bitar med re- novering av motor och växellåda, fram och bakvagn men turligt nog behövdes ingen svetsning i chassiet. Vi kanske återkommer med lite bilder senare,

Nu gäller det att ta nya tag 1991!

Det blir minst två träffar, en i augusti-september, och en i november.

Det ryktas om lite turbulens på Sonett-fronten här uppe med bilköp och byten, mer om det nästa gång

Hälsningar:

Gnussar Kromén



Dagen efter provkörningen (11/6) ringde Andreasson återigen och rapporterade att provkörningen i stort sett gått bra, och att bilen hade körts i 130 km/t. En smärre justering av tröskel-

baljornas bredd föreslagen - bilen var onödigt bred bakom framskärmen! Dessutom undrade Melde om det gick att utrusta bilen med ett avtagbart tak!

Forts. i nästa nummer