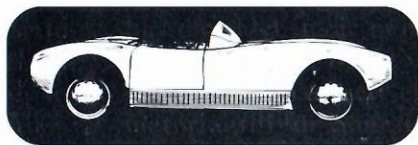


Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



När Per Alvestig vid ett tillfälle talade med Gunnar Ljungström, som bl.a. var med och formade Ursaaben på 40-talet, frågade han vad Gunnar tyckte om Sonetterna. Svaret blev: "Ja, de där Sonetterna förstod jag mig aldrig riktigt på, de var ju inte så praktiska de där bilarna, så det där fick Rolf (Melde) hålla på med". Hur ser då Rolf på Gunnars ointresse för Sonetten?

-Gunnar hade överhuvudtaget inget intresse för den här typen, varken av tävlingsverksamheten eller Sonetten som sportbil.

-Hur var det då möjligt för Dig att få tillräckliga utvecklingsresurser? Rolf: Det blev väl så att jag fick ta över mer och mer. Men jag vill dock understryka, att under hela min Saabtid så var förhållandet mellan

oss ganska unikt, vi kompletterade varandra bra och det var sällan eller aldrig några schismer.

Vi samarbetade i ungefär 25 år. Under de första 10 åren var han min lärare, i 5 år jobbade vi likvärdigt och de nästa 10 åren var det jag som



En unik bild på en visserligen något död Gunnar Ljungström, som förevisar bilen av Rolf Melde. Annars visade inte Gunnar något större intresse för Sonetten, det var standardbilarna som gällde för honom.

Hemligheten kan avslöjas. Sonetten anlände till Bilsalongen i en stor trälåda och här bär just packats upp, dagen för presentationen. Vid ratten ser vi en nöjd Rolf Melde.



var ledare. Han respekterade det. Naturligtvis kunde vi ha olika uppfattningar, men vi hade som sagt ingen kontrovers under den tiden även om diskussionerna ibland var hårda.

Stor sensation på Stockholms Bilsalong

Den väckte en enorm uppståndelse på Stockholms Bilsalong 1956, det var ju nästan ingen som hade vetat om bilens existens innan utställningen. Många pressklipp från den tiden visar vilken sensation Sonett I:an var. Det var ju bara den första bilen som var klar då, den hade en bottenplatta helt i lättmetall. Anledningen till materialvalet var i all enkelhet vikten. Man kan också tillägga, att det mig veterligt var den första sportvagn som hade konstruerats med en självbärande bottenplatta av lättmetall. Alla andra sport- och tävlingsbilar på den här tiden av den här typen hade rörra-



Rolf visar motorinstallationen för imponerade mässbesökare på Stockholms Bilsalong 1956.



Varför var det inte Sonetten som snurrade på podiet?! Det var ju ändå den som väckte sensation på Stockholms Bilsalong 1956.



Även prins Bertil visade stort intresse för Sonett I på bilsalongen. Till vänster har han Trygve Holm som var VD och koncernchef på Saab och till höger Rolf Melde.

mar som såg ut som spindelväv, mer eller mindre. Vi byggde på rena flygplansprinciper, som en låda. Inom parentes sagt, det mest avancerade som Saab har gjort med denna byggprincip var Formula Junior. (En ren tävlingsbil byggd i två exemplar). Den är helt extrem, bara ett fyrkantigt rör med förstärkningar runt uttagen fram och bak samt för förare. Orsaken till att jag inte gjorde den i aluminium var att jag inte kunde använda så tunn plåt. För att uppnå de hållfasthets- och styvhetskrav som erfordrades så skulle plåten bli så tunn att den inte var praktiskt användbar. Om jag hade

Till höger. Dessa rader från 1956 var den dåtida pressreleasen för Saab Super Sport i samband med Stockholms Bilsalong, eller "allmän presentation" som man på svenska föredrog att kalla den. Det här var ju på en tid då inte engelskan smugit sig in i det svenska språket som nuförtiden. I alla fall citerades materialet i ett otal samtida motortidningar.

Får offentliggöras tidigast torsdagen den 15/3 kl. 14,30

ALLMÄN PRESENTATION AV SAAB SUPER SPORT

Saab Super Sport är en ren experimentbil, vilken i huvudsak tillverkats för att berika våra erfarenheter beträffande en bils egenskaper ur olika synpunkter. Saab har för närvarande inga planer på att serie-tillverka denna bil. Saab Super Sport är beträffande chassi till nära 100% uppbyggd på Saab 93 standarddetaljer. Bilen är försedd med en Saab 93-motor, vilken upptrimmats till ca 57,5 hk vid 5.000 varv. Maximalt vridmoment ca 9,0 kpm vid 3.500 varv. Härigenom få vi möjlighet att prova Saab 93:s motor under exceptionella förhållanden. En annan detalj, som vi velat prova i samband med byggandet av denna bil, är glasfiberlaminat (plast), varför vi tillverkat såväl motorhuv, dörrar som bakdel på denna bil i nämnda material. Den ur konstruktions-synpunkt kanske intressantaste detaljen är lādkonstruktionen för chassidetaljernas infästning, vilken är helt tillverkad i lättmetall. Konstruktionsprincipen har här varit densamma som numera används vid moderna flygplanskonstruktioner. Härigenom har en mycket låg vikt på denna enhet erhållits (71 kg).

Data

Allmänt

Vikt (torrvikt).....	ca 500 kg
Spårvidd fram och bak	1220 mm
Axelavstånd	2210 mm
Största längd	3485 mm
Största bredd	1420 mm
Största höjd	825 mm

Motor

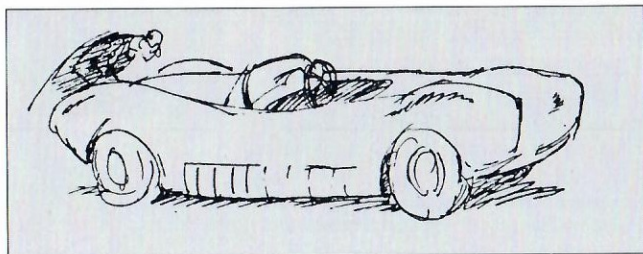
Cylindervolym	748 cm ³
Effekt, maximal	57,5 hk vid 5.000 varv (SAE)
Maximalt vridmoment	9,0 kpm vid 3.500 varv
Kompressionsförhållande	10
Bränsle, handelsbränsle	ca 85 oktan

Prestanda (beräknade värden)

0 - 80 km/h.....	ca 8 sek.
0 - 100 km/h.....	ca 12 sek.
Stående start 1/4 eng. mil	ca 18 sek.
Stående start 1 km	ca 34 sek.
Stående start 1 eng. mil	ca 48 sek.
Toppfart, öppet utförande	ca 160 km/h
Toppfart, specialutförande	ca 200 km/h

Arbetet på denna bil har letts av utprovningsschefen vid Saabs Trollhättefabrik, Ingenjör Rolf Melde. Dessutom har följande Saab-ingenjörer vid Trollhättefabriken deltagit i arbetet, Lars-Olof Olsson, Olle Lindqvist och Gösta Svensson. Förutom nämnda personer har betr. forngivningen, denna skett i samarbete med Herr Sixten Sason, Stockholm, medan Ingenjör Erik Milestam, Saab, Linköping svarat för hållfasthetsberäkningen av lādkonstruktionen.

Soab, Svenska Oljeslageri AB, Göteborg, har biträtt vid plasttillverkningen samt AB Arvid Lindgren & Co Stockholm vid lackeringen.



*I MT den 17 mars 1956
tecknade Lars Zederman
bland annat "Saabs nya
racer".*

gjort det så hade jag bara behövt sätta tummen på den så hade jag tryckt in plåten.

För att återgå till Sonett I:an, aluminiumplåtarna nitades ihop på klassiskt flygvis, gäller samtliga sex bilar. Andelen stål ökade något i de senare bilarna. Vi diskuterade även att göra Sonetten i stålplåt, för det skulle bli mycket billigare. Speciellt

De närmaste medarbetarna i projektet. Från vänster Sixten Saxon, Lars-Olov Olsson, Rolf Mellde vid ratten och Olov Lindqvist.

om det skulle bli en fortsättning utöver de första sex exemplaren så var stålplåt ett givet chassiematerial, av kostnadsskäl. Vikten på själva glasfiberkarossen var 71 kg (denna höga vikt på karossdetaljerna blev en av de mest negativa överraskningarna under projektet) och den gjordes med hjälp av experter från Göteborgsföretaget Soab, Svenska Oljeslageri AB. Totalvikten för hela bilen var 500 kg.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

