



Det började så nött med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

Här följer fortsättningen på Carl-Åke Blomstrands artikel från sonettillverkningen i Arlööv

Vi kastar oss med friskt mod åter över födslovänderna. Som jag tidigare nämnt, var vår förrådsman inte specialist på gängor. Sonetten är ju begåvad med både tum- och millimetersystem. En liten historia om vad detta kunde ställa till med, bör bevaras åt eftervärlden. Förrådsmannen hade vid ett tillfälle i hastigt mod lagt 1/2-tums muttrar i samma bing som M-12 muttrar. De såg ju ganska lika ut med samma nyckelvidd. En vacker dag hamnade dessa förargliga 1/2 tumsmuttrar i det monteringsfack som var avsett för M12 till främre hjulupphängningen. Intet ont anande placerade montören en felaktig mutter i den pneumatiska skruvdragaren och gängade fast muttern. Han fick "full mutter", sen var det stopp. I tron att det var en tillfällighet, tog han en ny mutter och fick samma resultat. Då insåg han att något var på tok och kallade på mig. Jag såg ju genast både på gängorna i övriga muttrar och på märkningen att det var fel sort. De fastkärvade muttrarna

gick inte att få bort. Det var bara att borra bort skruvarna och svetsa in nya. Efter den betan hade vi inga fler gängförväxlingar.

Ett efter ett löste sig problemen och vi fick faktiskt monteringen att flyta ganska skapligt. Tidstudiekillarna fick ordning på ackorden. Naturligtvis gnydde montörerna över för låga priser, men det hörde ju till. Det ledde dock aldrig till att de slarvade med arbetet. Jag måste erkänna att de visade en god portion yrkesstolthet.

Så började då förserien rulla av bandet på allvar med det antal som var beräknat nämligen tre bilar om dagen. Vi började känna oss ganska nöjda. Det skulle vi inte ha gjort. Saab sade plötsligt STOPP! Nu får ni sluta med att köra med en tråd i röret. Det kom som en kalldusch. Våra fina Sonetter, sammansatta med all den kärlek en verklig bilälskare kan åstadkomma. Jag vet inte vad det var som utlöste Saab:s reaktion. Förmodligen hade vi inte riktigt lyckas nå upp till Saab:s



Erik Carlsson med en tvåtaktsonett årsmodell 1967.

kvalitetskrav. Saab meddelade att man inte godkände ett enda exemplar förrän en av dem utsänd politruk godkänt såväl ritningar som presenterat utförande enligt denna ritning. Det gällde en mängd smådetaljer. Nåväl, politruk var elakt sagt. Från Saab anlände en mycket ambitiös och helt omutligt kontrollingenjör vid namn Stabeck. Under ca en månads tid stoppades all montering tills att ing Stabeck sett ritningar på alla detaljer och deras placering i bilen och sett detaljerna monterade på ett exemplar av Sonetten. Skam till sägandes fattades en hel del ritningar. Jag tyckte faktiskt synd om Gran och hans grabbar på ritkontoret. De satt väldigt illa till, egentligen utan förskyllan. De gjorde sitt bästa, men tidsmarginalerna hade varit för små. Jag hade en bestämd känsla av att leddningen inte var särskilt förtjust av Stabecks närvaro, men det vidgade nog deras syn på kvalite. Vi hade bara att rätta oss efter den allsmäktigen. En av Stabecks uppgifter var att hjälpa oss med avgasproblemet. Han gjorde åtskilliga provturer för att mäta CO-halten i kupén. Till att börja med var den nog obehagligt hög. Så småningom kom vi underfund med hur

den sista stumpen av avgasröret skulle vara riktad för att avgaserna inte skulle sugas in i kupén via eventuella läckor vid bagageluckan. Det krävdes bara en viss bestämd vinkling av rörets sista tio centimetrar.

Så småningom ansåg sig Stabeck kunna godkänna fortsatt seietillverkning och allt var frid och fröjd. Säg dock den glädje som varar beständigt. Saab hade beslutat att vi skulle gå över till V4 motorer av samma typ som hade börjat användas i deras standardbilar. Fr o m chassinummer 259 skulle det vara V4. En del bilar efter 259 hade redan färdigställts med tvåtaktsmotorer. På dessa fick vi byta motorer och göra en del andra nödvändiga modifieringar. Vi fick bl a nya framfjädrar pga V4:ans större vikt. Inmonteringen av V4:an vållade en del nya problem. Det var inte bara bulan på motorhuven. Såväl i bottenplåten som i brandskottet tog det emot. Pga motorns gummiupphängning krävdes ganska mycket luft mellan motor och omgivande plåtar. Speciellt vid kraftig acceleration flyttade motorn sig både i sid- och längdled. Vi fick knacka bucklor och ta upp frigångshål på flera ställen.

forts sid 24

forts från sid 21

Även V4-problemen löste sig och den nya modellen kunde börja rulla av bandet.

Provkörning

Under de ca två åren jag var med i Sonettbyggandet, släpptes inga bilar från företaget utan att först ha provkörts. Det var inte bara en uppstartning och en runda på fabriksområdet. Vi hade en provrunda som omfattade de flesta typer av vägbeläggningar. Jag gjorde själv åtskilliga testrundor, så jag minns mycket väl hela rundan. Totala vägsträckan bör ha varit mellan 3 till 4 mil. Efter utfarten från ASJ körde vi ut till gamla västkustvägen mot Lomma. Strax innan Lomma svängde vi höger in på en smal krokig grusväg till Alnarp, vidare genom Alnarp på asfalt och genom Åkarp, som då hade en gammal ganska dålig och lappad vägbeläggning. Utanför Åkarp svängde vi vänster på gamla Lundavägen som delvis var belagd med smågatsten. Vi körde till rondellen vid Lunds södra infart där vi svängde in på motorvägen mot Malmö. Här blev man plötsligt en Stirling Moss och laddade för fullt d v s toppfarten 160 km/tim. Hastighetsbegränsningen var inte införd då. Vi hade faktiskt inga instruktioner för hur testkörningen skulle utföras, men vi gjorde den på det sätt vi tyckte var riktigt. Jag är inte helt säker på att vårt sätt att känna på bilarna skulle uppskattats av höga vederbörande, men vi litade faktiskt helt på vår produkt och våra montörer. Hur som helst så visste vi att grejorna höll och hängde med. Vi hade bara en avåkning under dessa testkörningar. Föraren tillhörde inte vårt ordinarie testlag. Vi fick byta båda sidobalkarna. Åkern dit bilen sökte sig var hårdfrusen och knagglig.

forts i nästa nummer

SKRYT ÄNNU MER

CLUB
SONETT
SWEDEN

Du gör det väl också?

Talar om att du är med i Sonettklubben, alltså.

Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler, märken och så vidare.

Klubbdekalen – som egentligen är två, en stor och en liten – kostar bara tio kronor. Billigt, eller hur? Och som sagt, du får både den lilla och den stora för en tia.

När du beställer – sätt in beloppet på klubbens postgirokonto 35 87 30-0. Glöm inte att tala om vad du heter och vilka grejor du vill ha!