

# 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 fjärde delen av Björn Karlströms intressanta serie om Sonettens tillkomst.

## historik

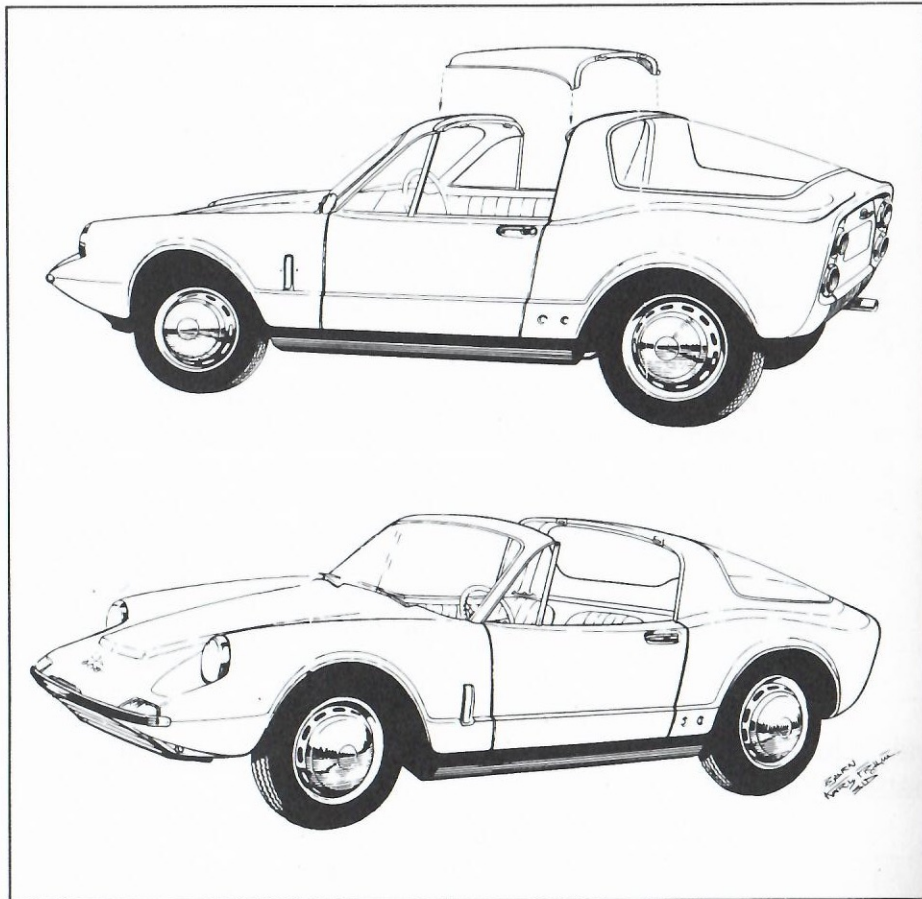
Den 25/6 skrev jag till Andreasson att jag löst problemet med hur ett avtagbart tak skulle kunna åstadkommas, samt att jag hade en idé om att vi skulle kunna göra en Jeep av chassiet! Beträffande det avtagbara taket, så anser jag dock att bilen inte blir bättre på kuppen. Den blir både tyngre, mer utsatt för skrammel och läckage, samt betydligt dyrare att framställa!

Den 20/7 ringde Björn Andreasson

och meddelade att det inte blir någon "egen" bilfabrik uppe i Hudiksvall, eftersom Norrlandsfonden backat ur projektet - men att SAAB nu satsat pengar på prototypen, så nu kan vi ta fram karossen!

Detta meddelande mottog jag med blandade känslor. Vad skulle nu hända med projektet, när "vår" bilfabrik spolats - och skulle bilen bara bli ett nytt exemplar av de många prototyper som byggts, både i USA och här hemma...!

Men först och främst måste karossen till bilen tas fram på "nolltid", eftersom Andreasson ringde mej om detta den

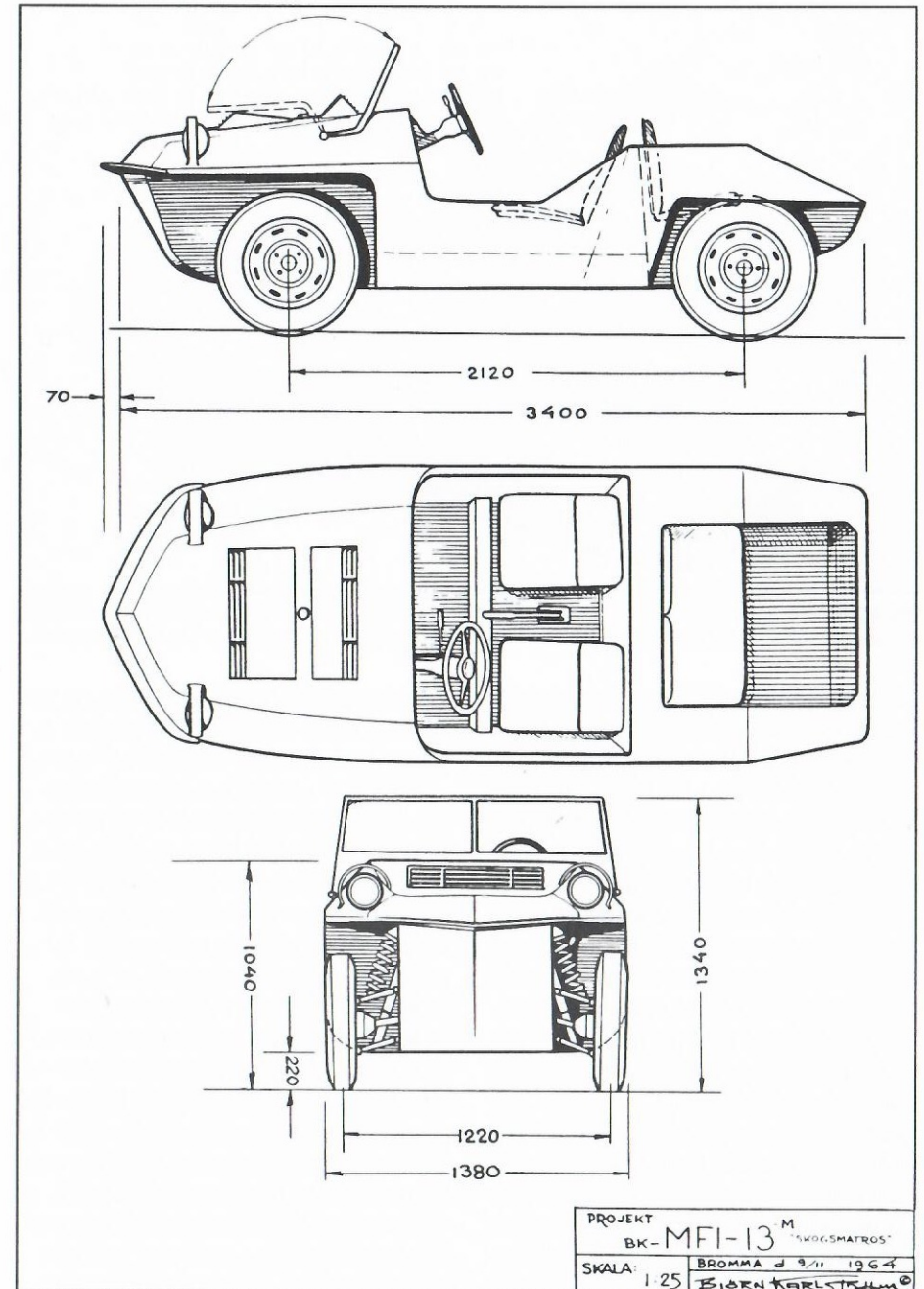


Förslag till avtagbart tak (Rolf Melldes önskemål) tättningsproblem och skrammeld:o befarades av konstruktören...! Sammanhängande tak behövdes för att karossen inte skulle bli för "sladdrig".

27/7, och sade att hela bilens existens berodde på om vi fick fram den snarast!

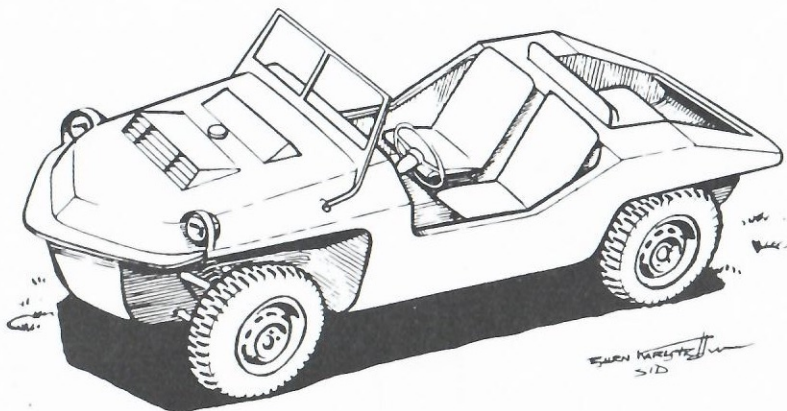
Oron för projektets framtid och min plats i detsamma, lämnade mig ingen ro. Därför skrev jag den 20/8 ett brev till Dir G Hellner, MFI (ny direktör efter ing. R Abelin), i vilket jag redogjorde för "min ekonomiska" uppgörelse med

ing. Abelin - och frågade om MFI tänkte överlåta hela projektet på Saab - och om jag skulle planera vidare på lång sikt eller om mitt arbete ansågs vara avslutat nu, när det tycks vara moget för att gå i eventuell produktion. Jag omtalade att den ursprungliga överenskommelsen var att "VI" (Jag, B



MFI-13<sup>M</sup>  
"SKOGSMATROS"

PREL. UTKAST TILL MODIFIERING  
AV MFI-13GT-CHASSIET SÅ EN  
MILITÄR TERRÄNGGÅENDE ALL-ROUND-  
BIL KAN TILLVERKAS MED CHASSIETS  
GRUNDKOMPONENTER.



Föregående sida och ovan: MFI-13-chassiet blev så stabilt att tanken på en Jeep-version kunde öka tillverkningsserien - om Armén kunde intresseras. Den här versionen

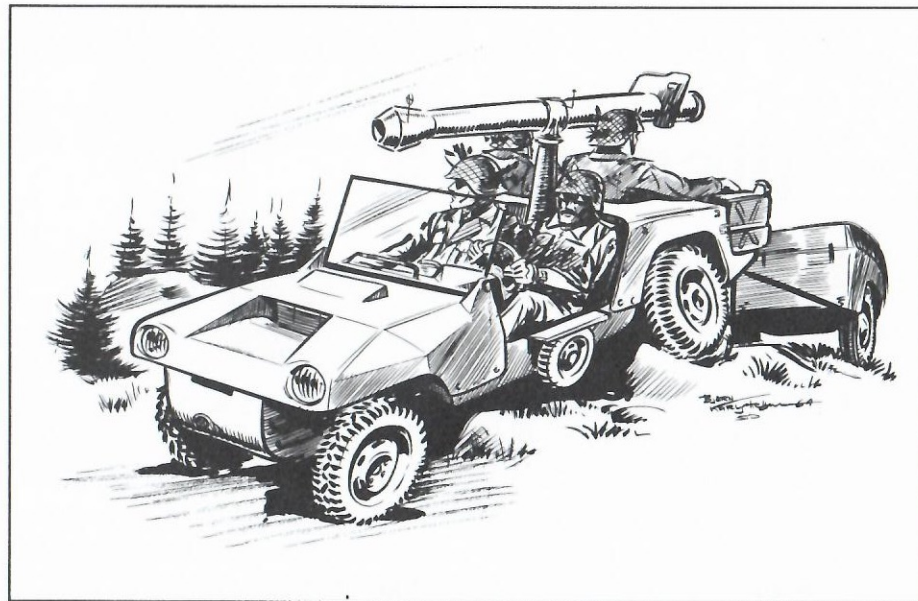
Andreasson och R Abelin) skulle ha bildat ett bilbyggarteam inom MFI! Själv skulle jag inte, enligt överenskommelsen belasta MFI med räkningar för mitt arbete, för att bilen skulle kunna bli till med anledning av det knappa byggnadsanslaget!

Efter telefonbud från Björn Andreasson, flög jag den 25/8 till Malmö på en snabbvisit. Det gällde lösandet av vissa konstruktionsdetaljer rörande vindrutestolparnas utbyggnad. Det var första gången jag över huvud taget såg plåtchassiet i all sin "prakt", och träffade byggarna hos Heinels! - inte för inte kallades det här projektet för "korrespondensbilen" - jag ritade den i Stockholm, den byggdes i Malmö - och kontakterna uppehölls via telefon och brev!

Tiden fram till den 1/9 arbetades det sedan med instrumentbrädans inbyggnad, dörrlås mm...

Den 3/9 anlände ett brev från R Abelin, MFI. -Direktör Hellner har bett mej besvara ditt brev av den 20/8. Skicka räkningarna för dina utlägg. Vår tanke är också att med Saab få igenom att du får fortsätta att följa upp detta program i fortsättningen. Man har ställt sig positiv till dessa tankar och någon anledning att misstänka att man skulle gå ifrån denna målsättning har vi inte. Att för dagen ge sig in i framtida ekonomiska perspektiv anser jag inte att vi skall göra, utan avvakta utvecklingens gång... det beror ju på oss själva om projektet kommer att lyckas eller inte!

Nästan på dagen nio månader efter



väckte en del intresse bland de Finländska militärerna... men något utvecklingsarbete utfördes aldrig - mest på grund av brådskan med att få fram prototypen till originalbilen.

det att de första strecken drogs på MFI-13-projektet ringde B Andreasson och meddelade att plåtkarossen var färdig, framifrån upp till vindrutan!

Därefter fortskred bygget med expressfart, och den 1/10 skickade jag ett färgsättningsförslag till MFI, eftersom bilen började närma sig sin fullbordan.

I slutet av november infördes ett nytt namn i projektet. Av B Andreasson fick jag då veta att Saabs försäljningsdirektör Arne Rydberg besiktigt bilen "och blivit förtjust".

Den 4/12 ringde dir Rydberg mej och undrade om jag ansåg bilen så färdig att den kunde visas upp för Saab-direktionen m fl. Jag talade om att jag inte sett bilen, varför jag inte kunde uttala mig om saken utan hänvisade till MFI, som jag hoppades hade gjort ett

gott arbete! Jag bad också att få närvara vid visningen. De skulle höra av sig när datum fastställts, lovade dir Rydberg.

Den 8/12 meddelade ing. Rudolf Abelin telefonledes att bilen nu fanns i Linköping... och vid ett arbetsbesök på Saab/Linköping (fpl Saab 105-interiördesign) blev jag, efter påstötning hos dir Rydberg, i tillfälle att se "underverket" i hans garage som hastigast. Trots det emotionella första intrycket, såg jag genast att det fanns vissa saker som kunde hyfsas till, designmässigt. Men bygget verkade förtroendeingivande och proffsigt - fattas bara annat! Dir Rydberg tyckte att bilen var "en karamell" - som han uttryckte det.

Visningen av bilen inför direktionen skedde den 7/12 och varken MFI-fol-

# Tillsammans kan vi...



Filtertilverkaren MANN har lovat att försöka ta fram "gummimanschetten" mellan förgasare och luftrenare till Sonett II 2-T (artikelnummer 733 24 97).

**Finns det intresse för detta så att det är lönt att fortsätta "jakten"?**

Du som är intresserad och behö-  
verdessa gummimanschetter, hör  
av dej till Hans Eklund senast  
1 november, tel 0171-29 964.



*ket eller jag var närvarande. Vi var inte inbjudna! Åtminstone jag blev aldrig underrättad!*

Därefter skedde ingenting för min del under januari 1965, annat än att jag hade ett par brevkontakter med dir Rydberg angående mina funderingar på hur en eventuell serieversion av

bilen skulle kunna se ut - utan att ändra alltför mycket på ursprunget. Jag översände några skisser på front- och akteruppsnyggningar - och fick i utbyte några fotografier av prototypen för att underlätta mina vidare funderingar. Någon helt *ny* design var inte aktuell - ansåg han.

*Forts i nästa nummer.*