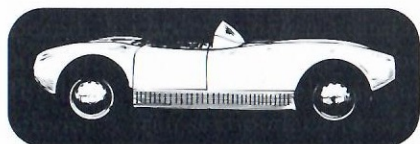


# Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



## De privatägda Sonett I:orna

Var Du någonsin involverad i Sörensens hembygge av Facetten? (En av de sex Sonett I:orna byggdes om till en täckt kaross, handknackad i plåt. Det var också en sorts föregångare till kombikupéerna, om än ej gjord av Saab). -Nej, det var jag aldrig. Han köpte loss en Sonett I:a och byggde om den då han ville ha

en Sonett som gick att köra året om. Däremot kom Sörensen och visade upp den när den var färdig.

Lustigt nog så återsåg Rolf Melde Facetten häromåret. Den ägs idag av Dr. Klaus Müller-Ott i Tyskland och på väg dit så visades den upp för Rolf i ett färjeläge i Göteborg. För övrigt har denna Sonett I:a renoverats i Tyskland på så sätt att chassit återfått sitt ursprungliga karosseri och



1996 exporterades Facetten, en ombyggd Sonett I, till Tyskland. Här ser vi den på trallern innan avfärden. Foto: Peter Bäckström.

Facetten hade ett mycket udda strålkastararrangemang: När man skulle sätta på strålkastarna fick man manuellt vika upp dem från dess normala plats under buven! Foto: Peter Bäckström.



därmed ser ut som en Sonett I medan den ombyggda plåtkarossen får ett nygjort chassi.

Det var förresten inte bara Sörensen som köpte loss en Sonett I:a. Även Rolf Melde ägde en i fem år.

Den fick han i gåva 1970 av Saab-kollegorna när han lämnade företaget. Det var den sista av sex byggda och var karaktäristisk så till vida att den var vit med en långsgående blå rand på karossen. Idag ägs den av

Rolf Melde 1970 med sin dåvarande sekreterare och nuvarande hustru Sigrid bakom den Sonett I med chassinummer 6 som Rolf fick som gåva från de gamla kollegerna på Saab när han slutade sin anställning där.

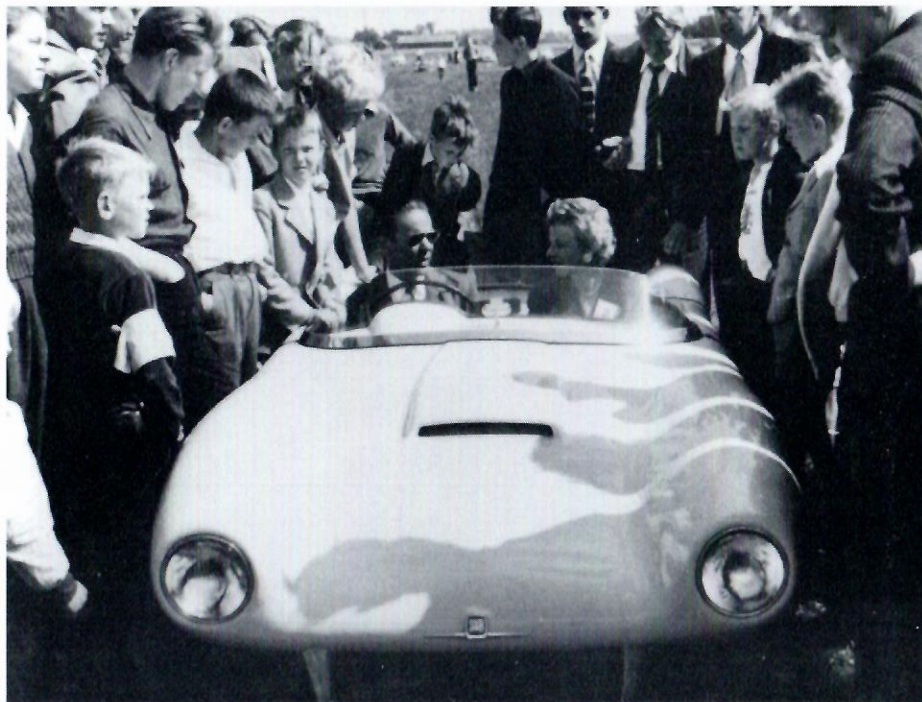


Bill Jacobson i USA. Den användes som en sommarbil i något tusental mil och Rolf kommer ihåg att den var ganska högljudd.

#### Tänkvärt

Att Sonett I:an skulle väcka ett sådant uppseende på Stockholms Bilsalong 1956 eller att den skulle göra det mer än 40 år senare kunde inte Rolf föreställa sig. Sonetten I:ans största värde var att höja moralen och känslan inom organisationen genom att visa utåt vad man kunde åstadkomma. De 75000:- som man investerat, även om det var mycket pengar på 50-talet, gav en mycket

*Vart man kom bildades klungor med intresserade åskådare runt Sonetten, men det hade säkert inte Rolf Mellde något emot.*



god utdelning i form av PR för Saab.

#### Dags för Sonett II på sextioalet

-Sedan dök Rudolf Abelin upp. Det är en annan historia, men det ledde så småningom till att Sonett II började produceras. Vad som skall nämnas i det sammanhanget är att den som var den verkligt initiativrika kraften för att få en liten sportbil av samma typ som Sonetten var en kille som hette Bruce Mc Williams i USA. Han var försäljningschef hos Saab i USA under dess chef Ralph Millet. Bruce var en verklig entusiast och hade inte han varit så pådrri-

*Sixten Sasons Catherina bakom en av de två Sonett ettorna på Saabs Bilmuseum i Trollbättan.*



vande så hade det aldrig blivit några fler Sonetter.

För den fortsatta utvecklingen av Sonett II var det ett spel mellan Malmö Flygindustri och ASJ, Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna. ASJ anlidade ju Sixten Sason. Sedan skulle ett beslut tas, ska det gå till MFI eller ASJ? Vad som gjorde att jag föredrog MFI före ASJ var att på MFI fanns ju några entusiaster, inte minst då Abelin och sedan under den tiden hade jag också lärt känna Björn Andreasson. Någon motsvarighet till detta team fanns inte på ASJ. Dessutom var MFI ett mindre företag och jag ansåg att det ska vara den typen av företag som kan bedriva den här typen av verksamhet. Av denna anledning beslutades att MFI skulle få tillverka bilen. Björn Karlströms modell var dessutom betydligt mera sportig än ASJ:s. Visserligen hade Sasons prototyp avtagbart targatak, men då det inte ingick i specifikationerna för

Sonett II:an så fick det ingen avgörande betydelse.

#### Tankar på efterföljare till I:an redan på 50-talet

Jag hade själv tankar på en egen efterföljare till Sonett I:an på femtiotalet, men det kom aldrig längre än till den modell som gjordes runt 1957-58, även den med avtagbart tak och störtbåge. Man hade kommit in på den aerodynamiska bakdelen, vilket är mindre lyckat på grund av sidvinden. För att kompensera det så ska man ha någon form av fenor. Modellen var dock inte tillräckligt bra och så småningom kom då Björn Karlströms förslag. Även Björn Karlström hade tankar på ett avtagbart tak, vilket man ser på en ritning från 1964. Då den varianten saknade dörrar så var tanken att man steg in genom takluckan. (Som tur är blev det slutliga utförandet mer konventionellt och användarvänligt).



Rolf Melldede visar den modell från 1957-58 som hade kunnat bli en efterföljare till Sonett I:an. Den refuserades dock och på 1960-talet blev det Björn Karlströms förslag som i modifierad form kom att byggas och blev Sonett II.  
Foto: Per Alvestig.

På tal om sidvind så var 95:an mycket mer stabil än 93:an, trots att 93:an inte var så dålig. Jag var inte med och påverkade hur Sonett II:an kom att se ut i detalj (Det blev aldrig något öppningsbart tak eller bakruta för den modellen). Jag har alltid haft den principen, att lämna över så mycket ansvar som överhuvudtaget är möjligt till de som gör jobbet, så det där fick andra bestämma. Att använda så mycket standarddelar som möjligt var en grundpunkt i hela arbetet, så det kan hända att Sason påverkades av det och bland annat använde samma vindruta som 96:an.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Björn Karlströms tankar från 1964 på en Sonett med avtagbart tak. Det hade kanske varit en fördel, bara han hade underlättat insteget genom att rita dit dörrar...

