



## Det började så nätt med SONETT

*Carl-Åke Blomstrand*

Förman vid ASJ biltillverkning  
under 60-talet

**Med denna artikel avslutar Carl-Åke Blomstrand sin intressanta sonetthistorik, och vi tackar Carl-Åke för denna värdefulla dokumentation av ett stycke svensk bilhistoria.**

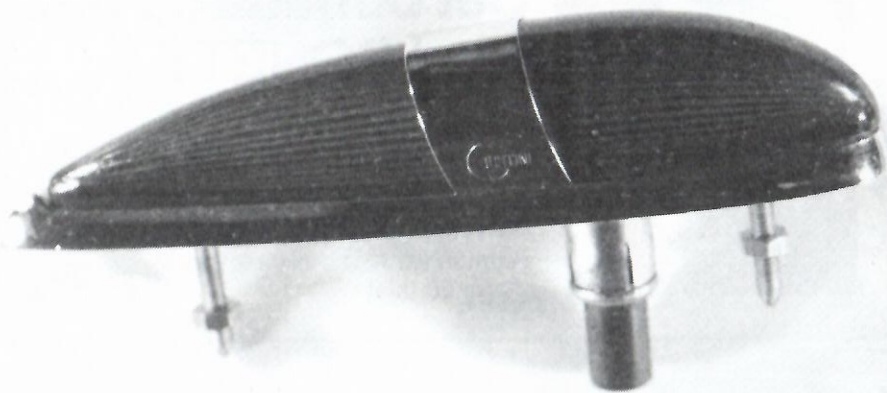
### **Kuriosa**

Sonetten var den första bil jag kom i kontakt med, som var utrustad med varningsblinkers, d v s möjligheten att man samtidigt koppla in alla fyra färdblinkers. Även en annan ny detalj ur säkerhets-synpunkt var varningslampan för bromssystemet. Sonetten hade ju Saab:s två-

kretsbrömsssystem. Det fungerar så att även om en krets lägger av, har man fortfarande bromsverkan på ett framhjul och andra sidans bakhjul. Vi fick reda på att Saab skulle komma med någon form av varningssystem för krets bortfall. Man hade dock ingen konstruktion färdig. Som gammal konstruktör började jag

*Tre prototyper  
under arbete i  
Arlövs provverk-  
stad.*

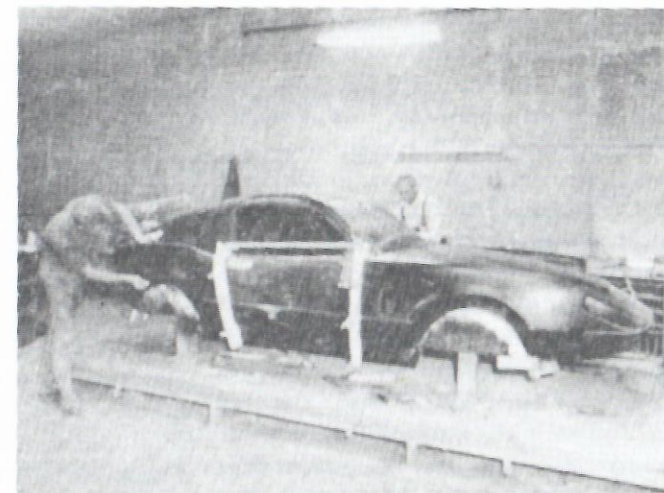




*Den här lilla droppformade positionslampan, av fabrikatet Giuntini var placerad uppå, och ibland på sidan av framskärmen på de tjugofem först producerade bilarna. Den ersattes senare fr o m 1967 års modell av de runda Lukaslamporna, som sen hängde med till sista årsmodellen 1974.*

fundera på problemet. Jag löste det med hjälp av ett vanligt ljusrelä och en extra standard bromsljuskontakt på vardera kretsen. Jag minns inte hur jag kopplade det hela elektriskt till varningslampan, som jag stuckit in löst mellan rattstången och instrumentbrädan. Det skulle ju bara vara ett prov. Om vid bromsning allt var OK slog ju båda bromsljuskontakterna till och ingen varningslampa tändes. Om en krets var ur funktion, slog bara den ena kontakten till och då tändes lampan. Nu hör det ju till saken att bromsljuskontakter inte är några precisionsinstrument. En av kontaktarna reagerade alltid någon tiondels sekund före den andra, vilket fick till följd att varningslampan hann ge ifrån sig en kort blink. Det där tyckte jag var utmärkt. På så sätt hade man ständig kontroll på att

systemet fungerade och det är ju ganska viktigt när det gäller säkerhetsdetaljer. Jag presenterade provexemplaret för konstruktionskontoret. Om dom vidarebefodrade idén till Saab vet jag inte. Min konstruktion kom i varje fall inte till användning utom på det exemplar där jag monterat in den. Bilen levererades faktiskt som första exemplar med bromsvarnare. Saab kom sedan med en i mitt tycke torftig lösning. Man placerade en kontakt påminnande om ljuskontakterna för dörrarna, under bromspedalen. Den var justerbar i höjdlid och förblev kvar i sitt läge när den tryckts in och varningslampan lyste för gott. Systemet fungerade så att när en krets föll ur, gick bromspedalen längre ned och påverkade kontakten. Den hade visserligen den fördelen att den även signalerade för brist



*AB Trelleborgsplast, Malmö, var underleverantör av plastkarossen. Verktygstillverkning för plastkarossen pågår.*

på bromsolja eller hårt slitna backar, men i gengäld var den helt beroende av en mycket noggran injustering och kunde tända varningslampan även om behovet inte alls var påkallat. För övrigt har Saab aldrig gillat idéer som fötts utanför deras egna väggar.

Normalt slarvade inte våra montörer, men på en del av de till Saab levererade

bilarna ur förserien satt huvarna illa. Man krävde från Saab att vi skickade upp en man för att se över samtliga huvar. Jag fick uppdraget och åkte upp med trean d v s Björns tjänstebil. Den var utrustad med de ganska omgående refuserade tyskbyggda Bendixbensinpumparna. De krån-glade ofta. Jag fick åtskilliga motorstopp på vägen. Det var bara att lyfta på motor-



*Diskussion omkring serieupp-läggningen Herrar Bergvall, Liljeroth, Dufwenmark och Andreasson.*

huvn och sparka till pumparna så fungerade dom igen. Färden upp till Trollhättan gick ganska raskt. Jag höll som regel en marschfart om 140 km/tim. Både motorn och bilen tycktes trivas med den farten. Att jag trivdes var ju självklart. Väl uppkommen till Trollhättan blev jag visad till hallen där våra Sonetter stod uppställda. I samma hall höll man just på att modifiera de sista Saabarna av tvåtaktsmodell för anpassning till Fordmotorn. Injusteringen av huvarna på Sonetterna gick relativt fort. Det var bara ett fåtal som behövde justeras. Hemfärden dagen efter blev något äventyrlig. Mellan Borås och Göteborg råkade jag ut för en våldsamt snöstorm. Allt var ett vitt täcke där man kunde avgöra vägens sträckning endast genom att hålla ögonen på enstaka stängselstolpar vid diken. Det var en mycket obehaglig färd, men Sonetten skötte sig fint. Från Göteborg var det barmark och full rulle. Rullen var så full att jag tillsammans med åtskilliga andra fastnade i en hastighetskontroll i ett av samhällena där det var hastighetsbegränsat till 50 km/tim. Jag hade visserligen bara hållit 64 km/tim, men det räckte för böter. Det är lätt att bli fartblind.

## Prolog

Trots vissa svårigheter att samarbeta med några av cheferna, ser jag mycket positivt på min tid med Sonetterna. Det var mycket stimulerande att vara med vid uppbyggnaden av en serietillverkning. Möjligheterna att aktivt delta i utvecklingen var hyfsade. Jag fick många goda vänner bland våra montörer. Jag lärde mig också en hel del av dem. Vi hade aldrig några konflikter när det gällde ackorden eller sättet att utföra arbetena. Vi kunde alltid resonera oss fram till lösningar. Jag trampade visserligen tidstudiekillarna på tårna några gånger, men det tyckte jag dom hade förtjänat. Jag hade min filosofi hur man skulle få ett arbete att flyta friktionsfritt. Tidstudiekillarna hade sin stupida filosofi: "Man ger bara order och jobbarna lyder". 1800-talet satt djupt rotat. Mitt intresse var att åstadkomma bästa möjliga produkt på kortast möjliga tid under så trivsamma former som möjligt. Jag hade alltid montörerna på min sida och vi byggde, med tanke på resurserna, en underbart fin liten bil.

*Vårda Din Sonett väl. Det är den värd. De tidigare exemplaren är byggda med mycken känsla och omtanke.*

Carl-Åke.

