

saab motors, Inc.

130 WEST 57th STREET • NEW YORK 19, N. Y. • PLAZA 7-5955

SAAB

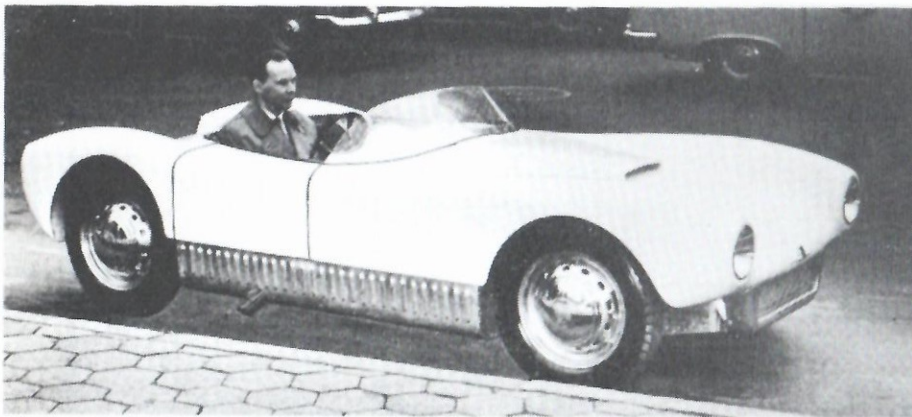


Photo: G.D. Hackett

The Super Sport Sonett, Sweden's first sports car, will be placed in production soon by Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB). Designed as an experimental car, the Sonett excited so much interest during its first American showing that it is now being modified for production. Two versions of the car are planned: one for competition use in Class H (shown above), with special brakes and cooling system, and one for personal use, with a soft convertible top and luggage compartment.

Built on a chassis similar to that of the SAAB 93, a four passenger car, the Sonett's body will be either laminated fiberglass plastic or aluminum. The SAAB 93 three cylinder, two cycle engine has been boosted to 57.5 hp at 5000 rpm and will reach a maximum speed of 125 mph. The car can be accelerated from 0 to 60 mph in 12 seconds. Its weight will be 1100 pounds or less. The unusual box type design of the chassis is built according to aircraft design principles and is made of aluminum.

The SAAB Sonett, built by the famous Swedish Aircraft Company (SAAB), will be sold in the United States by regular SAAB dealers.

Specifications: Weight, dry: 1100 lbs. Track, front and rear: 4'. Wheel base: 7.25'. Overall length: 11.18'. Overall width: 4.66'. Overall height: 2.6'. Engine: Cylinder volume: 748 cc. Maximum output: 57.5 brake hp at 5000 rpm (SAE). Bore: 2.6". Stroke: 2.88". Maximum torque: approx. 9kpm (63 lbs/ft) at 3500 rpm. Compression ratio, nominal: 10 to 1. Fuel: approx. 85 octane. Gear box: 4 forward speeds, 1 reverse. Performance: Maximum speed: 200 km/h (125mph).

Amerikansk presentation av Sonett I.

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 femte delen av Björn Karlströms intressanta serie om Sonettens tillkomst.

historik

Året 1965

Den 18/1 ringde en glädjestrålade Rudolf Abelin (MFI) och meddelade att de fått besked från SAAB-L (Linköping) att ett exemplar av bilen skulle tas fram i *serieutförande* och bad mej "se över projektet, om det var någonting som jag ville ändra på - samt meddela eventuella ändringar till dir Rydberg (SAAB-L)".

Eftersom denne tidigare sagt mej att han tyckte att någon **ny** design inte var

aktuell, så gjorde jag bara några skisser där jag införde den omdiskuterade "ankstjärten", samt en lätt modifiering av kylflödet under nosen. Dessa skisser sändes till dir Rydberg - som tidigare omnämns av denna berättelse.

Den 2/2 ringde plötsligt PR-chefen Sten Wennlo (SAAB-ANA, Nyköping) och frågade: Kan vi visa MFI-13-prototypen offentligt? Det gäller en TV-inspelning på Hedenlunda (ANA's försöksgränd, ca 1,0 mil söder Flen) den 4/2! - Jag svarade att om SAAB-T och -L ansåg att den var tillräckligt klar för en sådan visning, så var det OK för min

del. Men de måste framhålla att det bara var en delvis färdig produkt, sett från min synvinkel. Han lovade...och att även återkomma!

Så skedde dock ej, men jag for på eget bevåg ner till Hedenlunda den aktuella dagen (4/4), och fann att det pågick ett rally (BBC!) med en mängd celebriteter - bl.a var Pat Moss och Erik Carlsson där och fotograferades, resp filmades av världspress och d:o TV. Bilen blev något av en medelpunkt och visningen resulterade i en mängd tidningsartiklar och TV-reklam över stora delar av världen (Europa och USA) tala om en PR-kupp!

När jag på eftermiddagen kom hem till Stockholm igen, skrev jag ett brev till Björn Andreasson: Efter att ha sett bilen i "aktion" vill jag föreslå en del ändringar att införas på den slutliga prototypen i serieutförandet. Bilen bör absolut förlängas mellan hjulaxlarna, och höjas något invändigt (takhöjden) så att stuvuxna personer som Erik Carlsson får plats utan att kura ihop sig! Akterspeglarna bör också justeras enligt senaste skiss och en viss "uppbubbling" över hjulhusen ("stänkskärmar") bör opereras bort. Vidare måste en ratt med mindre diameter införas - kanske en 14" Stirling Moss-modell!

Jag vet inte hur kommunikationerna mellan SAABs olika delar (-L, -T) fungerar, men trots att Abelin den 18/1 meddelade att en bil i **serieutförande** skulle tas fram, så meddelade han mej den 12/3: Har ännu inte hört någonting från vare sig dir Holm eller Rydberg efter den gemensamma visningen av ASJ (!) och MFI-prototyperna. Prelimi-

närt skall han besöka dir Rydberg den 19/3 och då ha med sig preliminära prisuppgifter såväl avseende chassidelen som karossen och monteringen.

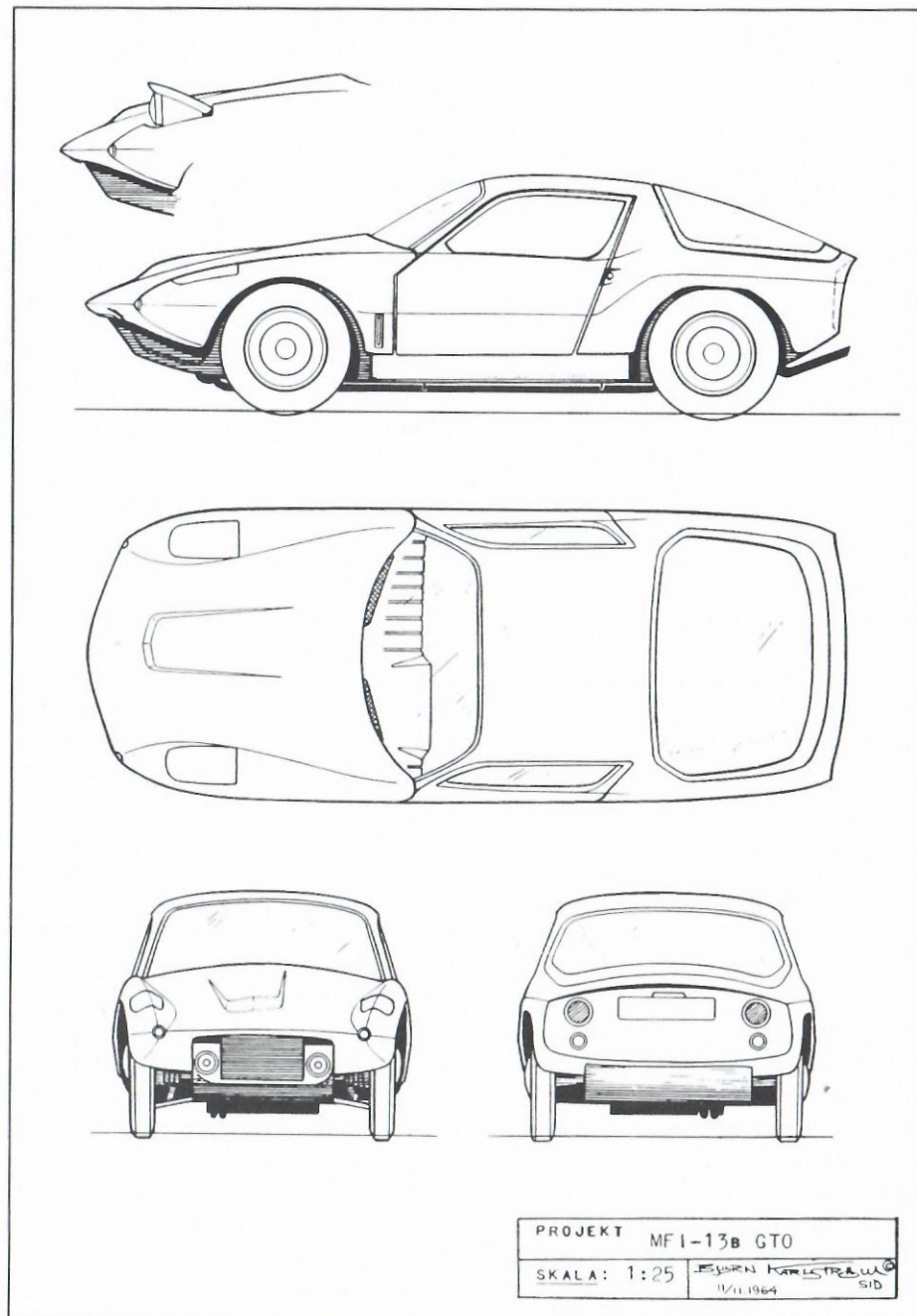
Den 16/3 skrev jag ett brev till Björn Andreasson: Översänder, för kännedom om monterade diapositiv av de färgteckningar av bilen i dekorerat skick som jag tidigare sänt till dir Rydberg. Vidare diskuterade jag ventilationsproblemet och föreslog att vi skulle införa en fast, triangulär ruta främst i dörren, för att få parallellitet på den "hissbara" delen. Luftintag via en slits ovanpå motorhuv, framför vindrutan.

Den 20/3 skrev jag också ett brev till Rolf Melde och bipackade samma diapositiv som jag sände Björn Andreasson, samt föreslog en del omplacering av viss "massa" i bilen för att få den litet mer baktung. Vidare redogjorde jag för bilens nuvarande status, prototypens tjänstevikt, samt beräknad vikt efter lättning av chassiet/karossen.

Ungefär en månad senare (16/4) fick jag ett brev från Melde vari han redogjorde för SAAB-Ts erfarenheter av ASJ "Katarine"/MFI-13-proven. MFI-13 är lättare, snabbare och accelererar bättre!

Bilden till höger:

MFI-13B GTO var ett utkast att "snofsa till" den bil som skulle bli SAAB SONETT II. Vid den tiden ansågs det "för svårt" att göra uppfällbara lycktor!! - så det förslaget kom aldrig till utförande. Man ansåg att lyktinställningen kunde rubbas vid upp- och nedfällningen.



PROJEKT	MFI-13B GTO
SKALA: 1:25	ESBJÖRN KARLSTRAU 11/11 1964 SID

Den 18/4 skrev jag ett nytt brev till Melde och efterlyste konkreta direkt-rapporter från dem, enär det var jag som i yttersta fall var "ansvarig" för projektets vidare utformning. Redo-gjorde samtidigt för de förändringar jag ämnade införa på prototyp två - och efterlyste deras (SAAB-T) åsikter om dessa!

Den 23/4 kom ett brev från Melde: "Hjärtligt tack för Ditt brev, trots att det smärtar mej att Du känner Dig förbi-gången vad beträffar kontakten med MFI-bilen - och oss. Dock hoppas jag att Du förstår att vi från vår sida betrak-tar bilen som en MFI-produkt, och att det är dem vi har att förhandla och diskutera med!"

Nu borde kanske alarmklockor ha börjat ringa i mitt huvud att någonting började gå snett...

I stället skrev jag ett nytt brev till Melde - ett förtydligande brev om att **JAG** ritat hela bilen och att Björn An-dreasson lett bygget i Malmö (med vissa detaljlösningar som jag p.g.a brådskan med framtagandet av proto-typer inte hunnit med att i detalj ägna mej åt). Därför måste jag givetvis vara intresserad av att veta vad SAAB an-ser om den produkt jag så länge och intensivt ägnat mig åt!

Efter detta mitt brev avbröts tydligen min kontaklinje till Rolf Melde - för han gjorde allvar av sin inställning till pro-jektet - att det var en angelägenhet mellan MFI och SAAB och besvarade inga brev.

Däremot ringde dir A Rydberg (SAAB-L) och bad mej komma till Lin-köping den 14/5 för att mottaga vissa synpunkter på "vårt projekt" från en

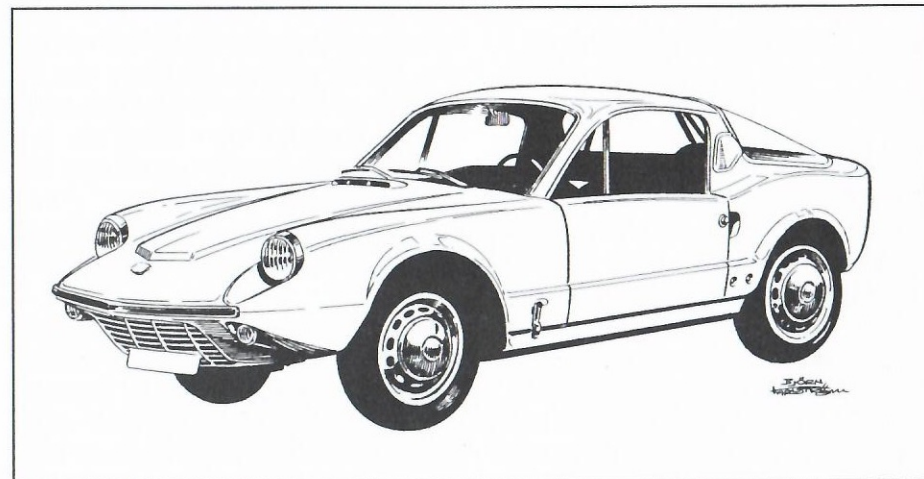
representant för USA-försäljarna. Samtidigt nämndes att MFI-13 hade ett visst övertag vis-á-vi ASJ-bilen.

Eftersom han ringde den 13:e hade jag lite knepigt att organisera om mina arbetsplaneringar men tidigt på morgo-nen styrde jag min SAAB 96 "Sport" söderut och anlände i tid till det berama-de sammanträdet med Dick Catron, USA, dir Rydberg, SAAB, ingenjörerna Björn Andreasson och Rudolf Abelin, MFI och en del övrig SAAB-represen-tation. I stort fick vi ingen skakande kritik, snarare bekräftelse på de föränd-ringar jag redan föreslagit - samt en del speciella önskemål från Dick Catron. Dessa inkluderade bl a tinted glass (to-nade rutor) för USA-marknaden, samt önskemål om att hålla bilen inom ett för samma marknad maximerat pris. An-nars kunde bilen bli svårsåld där.

Samtidigt meddelade dir Rydberg att SAAB skulle döpa bilen till SONETT II, om den enligt planerna skulle försälas via SAAB!

När mötet var avslutat ombads jag att ta med mej Dick Catron till Stockholm när jag skulle resa hem. Så skedde, och vi hade ett givande resonemang, både i bilen och på den restaurang halvvägs på vägen - där vi avåt en angenäm lunch. Under dessa samtal framkom att Catron hade planer på att försöka sätta ett nytt hastighetsrekord med bilen i USA - för att ge den publi-citet inför försäljningen - men då gäll-de det att få fram en hårdtrimmad version. Dessa planer förverkligades nog aldrig för jag har inte hört någon-ting om detta senare.

I alla fall gjorde jag en översiktsrit-ning i skala 1:5 av bilen med de öns-



Bilden visar en teckning på en något modifierad tvåtaktare av Björn Karlström. Observera de annorlunda detaljerna: dörrhandtaget, luftutsläppet bakom dörren, motorhuvslåset, grillen, huvemblemet och V4 fälgarna. Dessutom sitter blinkers nere vid grillen, inte uppe på huven.

kemål som framfördes vid mötet, och sände den till B Andreasson den 18/5. Jag skrev då att jag döpt om projektet till MFI-13B eftersom det var så pass många förändringar att man kunde säga att det var en ny bil. Bl a hade jag höjt bilens markfrigång, omarbetat nosen och akterutformningen. Inner-utrymmet hade avsevärt förstörats genom en förlängning av chassiet samt höjt styrväxeln 10 mm. Detta för att ta bort en hjulinställningsmiss. Proto-typer led av att hjulen fick toe-in, resp toe-out när framvagnen fjädrade upp och ned, en ren konstruktions-miss.

Denna översiktsritning översändes också den 24/5 till ing Kjell Knutsson, SAAB-T - enligt framfört önskemål.

Tiden 24/5-8/6 utväxlades några brev mellan B Andreasson och mej

rörande införandet av en störtbåge, bränsletanktyp och dess placering.

Den 26-27/5 gick telefonen varm. Flera samtal utväxlades mellan Björn Andreasson och mej angående hur kylaren och störtbågen skulle monte-ras, samt chassilådan akterut (baga-gerummet), eftersom dessa detaljer nu var aktuella att inritas på den slutgilti-ga översiktsritningen.

En nöjd B Andreasson ringde mej den 9/6 och omtalade att han besökte SAAB i Trollhättan i går (8/6) för sam-tal kring MFI-bilen, som nu hade utrus-tats med en motor på 62-hk och horin-sontalförgasare. Den gjorde i detta skick styvt 165 km/t (!) och han hade blivit skjutsad från Trollhättan till Gö-teborg i den - en fantastisk upplev-else...sa han...och den 11/6 på kvällen (22.30) ringde han och meddelade att

SAAB har beställt 600 ex av MFI-13/ Sonett !! - om den nu skall byggas! - (???) - De sista frågetecknen står för min reaktion på "om den nu skall byggas!"

Vid den tidpunkten gjorde jag också den ritning (och omslagsteckning) av MFI-13 som tydligen irriterat somliga i projektet inblandade. Efter visningen på Hedenlunda, gick ju nyheten om bilen ut i världen, och uppmärksammades också i USA - som tidigare nämnts. Chefredaktören på AMERICAN MODELER - Al Lewis - som jag hade haft ett mångårigt samarbete med, sände mej ett brev vari han bad om en liten ritning av bilen "som deras medarbetare hade skapat". Den skulle vara lämpad som underlag för modellbygge! - Han fick materialet - som egentligen inte var mer sensationellt än den beramade visningen den 4/4! - Men det grumsades en hel del om detta på vissa håll! - Efter vad jag hört från Staterna, så väckte denna ritning intresset ytterligare för bilen.

Innan månaden var slut fick jag en uppmaning att sända fem exemplar av översiktsritningen (MFI-13B) till övering Lars Bergwall, ASJ/Arlöv! Fylld av frågetecken gjorde jag detta trots att jag undrade varför ASJ hade kommit in i bilden. I alla fall sände jag de begärda ritningarna den 21/6.

Eftersom frågetecknen kvarstod, skrev jag till slut ett brev till Rudolf Abelin (under hemadress, Malmö) den 22/7: Jag börjar undra vad SAAB/MFI nu "kucklar ihop", men nu måste jag få svar på en del frågor genast! Det verkar som om jag håller på att tappa kontakten med det här projektet för det

sker tydligen en del saker över mitt huvud som jag inte blir fullt informerad om. Håller bilen på att glida oss ur händerna? Skall jag (vi) arbeta med bilen i fortsättningen enligt de ursprungliga förutsättningarna - eller blir vi avkopplade? Det börjar verka så...och hur blir det med MITT engagemang om SAAB får mer och mer inflytande?

MFI skulle ju enligt de ursprungliga planerna starta en avdelning för biltillverkning, med Dig som direktör, jag som projektledare och Andreasson som överingenjör. Jag hade lovat att inte debitera MFI för annat än rena utlägg (kopiering av ritningar och reseersättningar) för att vi skulle ro projektet i hamn...och MFI skulle stå för framtagandet av prototypen. "Belöningen" skulle komma i form av de nämnda anställningarna OM PROJEKTET KOM FRAM TILL PRODUKTIONSSTATUS! Detta tycks nu vara fallet - men i annan regi. Var hamnar jag nu, när planerna tagit en annan vändning? Eftersom Du ingått denna överenskommelse som direktör för MFI måste Du svara på hur vårt avtal skall uppfyllas nu!

Detta brev tillkom efter mitt besök i Malmö för avsyning av den träplugg som karosseriformen skulle gjutas på - den 15/7.

Parallellt med tillverkningen av "pluggen" ritade jag färdig den slutgiltiga chassilådan i skala 1:1. Detta arbete påskyndades av ing Björn Andreasson som tryckte på att det hela måste vara klart till ett påbjudet sammanträde med SAAB i Trollhättan den 6/8.

Där framkom att SAAB ville att vi skulle undersöka hur mycket av

En God Jul och Ett Gott Nytt År

tillönskas
Club Sonett Swedens
alla medlemmar.

**CLUB
SONETT
SWEDEN**



SAABs standard-chassidetaljer som kunde användas i vår "bottenplatta"! Det blev ett mycket komprimerat sammanträde och det blev ingen tid över till samtal med Abelin om vår uppgörelse - tyvärr!

Jag fick också överlämna kopiorna på min fullskaleritning av chassit till ing Rolf Melldede för att han och ing K Knutsson skulle undersöka vissa kritiska mått och vinklar, speciellt i de fall ändringar förekommit.

När jag kom hem, fann jag att ett brev anlant samma dag från R Abelin. Han tackade för brevet som han erhöll under semestern. I detta informerade han mej att MFI inte längre var huvud-

leverantör, utan detta var numera ASJ/ Arlöv! Jag borde nog besöka övering Lars Bergwall för att "introduceras".

Samtidigt med detta arbetade jag på den slutgiltiga spantruteritningen som behövdes för träpluggen som jag avsynat i sitt preliminära skick vid besöket i Malmö den 15/7...och den 10/8 ringde Björn Andreasson klockan 08.15 och beordrade mej att sända dessa ritningar omedelbart - de behövde dem **imorgon!** (11/8).

Lyckligtvis hade ritningarna blivit klara söndagen den 8/8, så det blev att hasta iväg till kopieringsanstalten, sedan hem och paketera dem och posta dem!

Forts i nästa nummer