

# 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

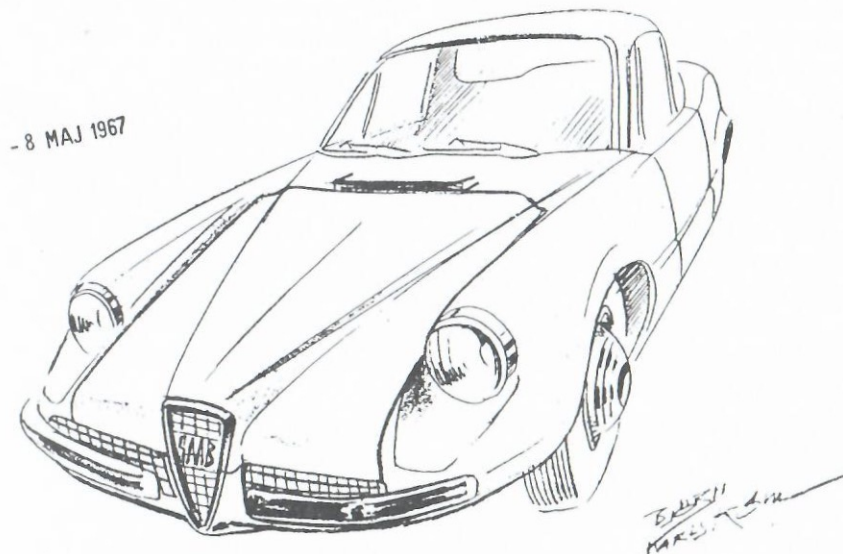
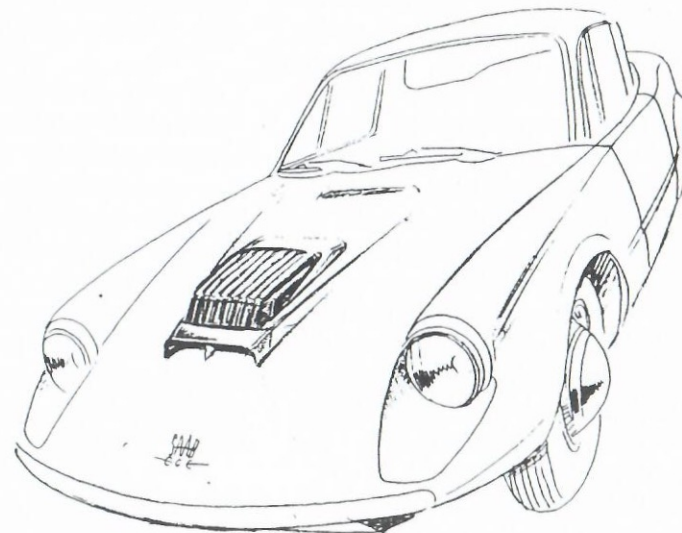
Här följer sjätte delen av Björn Karlströms historik om Sonettens tillkomst

## historik

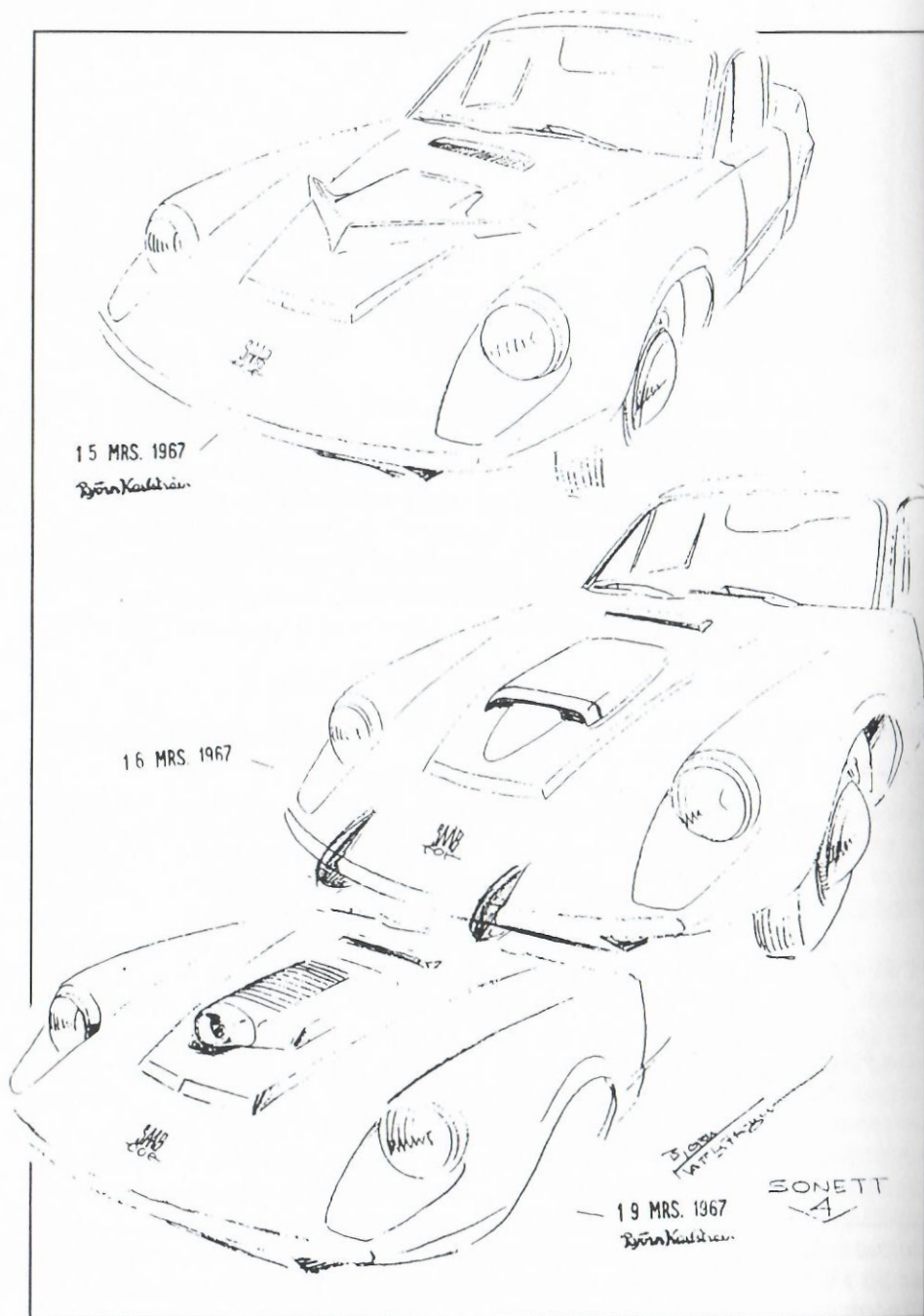
Den 11/8 ringde Andreasson och meddelade att ritningarna kommit fram, samt att han haft telefon från ing K Knutsson att vår bil var bättre än SAABs egna försök - och samma kväll ringde R Abelin och meddelade att bilen var "i hamn" och att 1200 exemplar beställts - om SAABs styrelse godkände affären...vilket snarare var en formsak! Dessutom begärde han att jag skulle besöka MFI den 19-20/8 för att de hade några oklarheter att reda ut ang tråpluggen...samt att övering Lars Bergwall/ASJ ville träffa mej.

Eftersom jag antog att ASJ-besöket kunde handla om "min anknytning till projektet", samt kunde komma in på ekonomiska frågor, plockade jag fram skrivmaskinen igen.

15/8 skrev jag alltså ett brev till R Abelin: Nu måste jag få någon rätsida på vår ekonomiska uppgörelse. Jag har ju från början arbetat på ett "gentlemens agreement" för att projektet skulle ros i hamn. Eftersom detta nu skett måste Du tala om var jag kommer in i bilden, och vad Du meddelat berörda parter...Jag vidhåller att jag dragit hela projektvagnen med övriga medarbetare "åkande i lasset" - för att uttrycka mej vanvördigt. Projektet är ju



Denna sida och nästa visar några blyertsutkast till "nosbubblor" som behövdes för att FORD-motorn skulle få plats. Dessa förslag beaktades ej, utan bilen försågs med "Andreassons bula"! Om den var snyggare kan diskuteras.



ingen MFI-grej till ursprunget. Jag tog ju initiativet, och har hela tiden varit den som arbetat fram projektet till vad det blivit.

Eftersom bilen tagits fram i enlighet med mina anvisningar, ritningar och målsättning med Björn Andreasson som MFIs representant och övervakare - med rätt att göra förekommande **detaljlösningar** - anser jag mig vara dess upphovsman, och jag återoppar kraftigt min upphovsmannarätt!

Annorlunda hade det varit om MFI kommit med bilprojektet (färdigt och utarbetat) och enbart anlitat mej som formgivare - då hade vårt avtal endast gällt själva formgivningen.

Planenligt flög jag till Malmö den 19/8, medförande tre satser fullständiga ritningskopior till slutgiltigt chassi och kaross i skala 1:1 (enligt önskemål), och avsynade träpluggen. Härvid framkom att det inte skulle bli någon öppningsbar bakruta/baklucka på bilen på grund av att det kunde bli svåra passnings/tättningsproblem...utan man hade tänkt sig en liten lucka i akterspegeln. För detta ville man ha mitt godkännande - och ställd inför fakta hade jag bara att godkänna detta "tills vi hann komma fram till en bättre lösning".

Sedan sammanfördes jag med övering L Bergwall, som sade att de inte haft en aning om att **jag** hade någon inblandning i projektet - utan dykt upp som gubben i lådan. Han hade hört att jag ville ha ersättning för bilen, men det kunde de inte gå med på, eftersom bilprojektet med prototyp, köpts "i ett för allt" - och att ingen nämnt någonting om att det skulle belastas

med ytterligare utgifter. Om jag hade några anspråk fick jag vända mig till MFI med mina problem. "Hur skulle det se ut" sade han "om det skulle dyka upp den ene efter den andre - hitintills okända personer som yrkade på ersättningar!

Jag talade om vem jag var, och vad jag hade för anknytning till projektet, samt meddelade att det inte fanns några ytterligare "okända" personer inblandade! Vidare sade jag att det kunde bli vissa obehagligheter om det kom ut i pressen hur det **välrenommerade SAAB** stulit hela bilprojektet från mej - upphovsmannen!

Jag framhöll med skärpa att jag var aktiv motorjournalist på sidan om mina övriga verksamhetsområden, och att jag kände alla journalister i branschen, och att de nog skulle se detta som en godbit - om jag kände mina kollegor rätt - Om MFI sålt hela projektet, utan att nämna min inblandning, så var det ett svek mot mej...och att SAAB/ASJ borde ställa MFI mot väggen och avkräva en förklaring av dem.

Som avslutning på sammanträdet framlade jag ett förslag på mina anspråk rörande det ekonomiska - och Bergwall sade att de var helt realistiska, men att han ville ha tid att "tränga in i problemet" innan han tog slutgiltig ställning...och vi skiljdes åt sedan han återigen tryckt på att jag måste förstå att han blivit överrumplad av mitt "in-hopp"!

Den 24/8 skrev jag ner en resumé över hur MFI-bilen kommit till, samt ett specificerat förslag till hur jag ansåg att en ekonomisk uppgörelse med mej skulle se ut. Dessa anspråk var enligt

min åsikt **mycket** blygsamma, om man tar i betraktande den insats jag gjort - den täckte i stort sett bara en skälig inkomst för den tid jag arbetat med konstruktionen, samt fasta utgifter i form av reseersättningar, ritningskopior och porton. Ersättning för projektet som sådant tog jag aldrig upp eftersom jag förstod att det skulle bli svårt nog att få ut någonting alls - efter mitt samtal med L Bergwall.

Denna skrivelse sände jag till Bergwall/ASJ och dir Rydberg/SAAB-L.

Efter detta besök "gick livet vidare" och den 2/9 ringde B Andreasson från ASJ/Arlöv (!) och diskuterade stötfångare och d:o horn, som måste införas på bilen. Han var numera knuten till ASJ, eftersom det var där bilen skulle tillver-

kas... och den 13/9 ringde R Abelin och ville ha en specificerad räkning på **mina utlägg** /ritningskopior, resor mm) eftersom ASJ ville att den detaljen skulle vara avklarad, innan något kunde diskuteras i ersättningsfrågan.

Dagen därpå (14/9) ringde övering Bergwall och sade att han kunde tänka sig en sorts royalty - per bil - men inte någon ersättning för ett "övertagande" av bilprojektet från mej. Han sade att MFI påstår att jag bara var ansvarig för designen - alltså karossen...!

Men redan dagen därpå ringde han och sade att jag kunde glömma gårdagens förslag - och för övrigt var mina ersättningsanspråk oantagbara!!

*Fortsättning i nästa nummer.*

# RESERVDELAR

till din Sonett...

kan du köpa  
genom klubbens  
reservdelsansvarige,  
ERLAND JOHANSSON  
tel 013-27 04 12