

Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



Från tvåtakt till V4

Om man sitter och pratar med Rolf Melde så är det oundvikligt att man även glider in på den för Saab så viktiga omställningen från tvåtaktsmotorn till V4-motorn. Man lyckades ju i stort hålla det hemligt innan det blev officiellt. -En av replikerna från Tryggve Holm då jag drivit igenom det hela på diverse omvägar, var "Hur kan Du vara en sån jä-a idiot att Du tror att Du kan hålla det här hemligt"? -Jag kommer så väl ihåg vad jag svarade. "Kunde de där d-a engelsmännen och amerikanerna hålla D-dagen hemligt så ska väl för f-n jag kunna hålla tyst, bara ni andra håller käften"! Sedan var det ingen mer diskussion om det. Det finns en rolig historia i samband med det här. Kontraktet med Ford undertecknades och jag fick sätta igång för fullt för att förbereda för alla modifieringar som behövdes. Hösten 1965 startade den verkliga hårdkörningen eftersom introduktionen av V4:an kom 1966.

Produktionsdatum var bestämt och jag gick och räknade, om inte dagar så veckor. På vårkanten 1966 kom Teknikens Värld, som hade tjatat om en intervju. Jag hade sagt ifrån, att jag pratar inte med någon nu. Så småningom blev det i alla fall en intervju och jag fick bland annat frågan om tvåtaktsmotorns utvecklingsmöjligheter, vilket jag berättade om. Det dröjde dock innan artikeln kom in. Sedan så hade vi en lunch efter introduktionen av V4-motorn. En av killarna hade varit ute och fått tag på det senaste numret av Teknikens Värld. Samma dag som vi hade introducerat V4-motorn var intervjun med mig om vilka framtidsutsikter det fanns för tvåtaktsmotorn! Tablå.

Det var ju inte så mycket mitt fel som hans. Överhuvudtaget tycker jag att det är otroligt vilka intervjuer journalister går på... De borde ju veta vad jag hade möjlighet att berätta om, det var ju förberett varenda jä-a ord!

-Hur kom det sig att det blev just Fordmotorn? Det som vi läst i en amerikansk historieskrivning, det var att när Ford jobbade med de här motorerna så letade man efter en liten, framhjulsdriven bil där man kunde provköra motorn. Därför satte man dem i Saabar, för utvecklingsändamål. Började kontakterna med Dig redan där?

-Nej, Ford köpte runt 12 Saab 96:or och plockade in Cardinalmotorn, men det visste vi inte om då. Kontakterna med Ford fick jag på helt andra grunder. Det var så, att vi hade sökt goda kontakter inom utombordarindustrin för tvåtaktsmo-

torns utveckling. Det hade startat upp relativt tidigt och via en god vän, Gordon Millar, kom jag i kontakt med en kille som hette Donald Frey som hade blivit chef för Ford America, under McNamara. Han var huvudansvarig för Fords satsning på bilarna. Efter möten med honom och att han fått klartecken från McNamara fick jag ett erbjudande om att köpa V4-motorer, men då var det ännu ej klart med Sverige. Då (hösten 1965) hade jag klarat av Amerika, men Sverige hade jag ingen förankring i. Det var ett h-e, men det tillhörde spelet. Det fanns två anledningar till att det blev Fordmotorn.

Denna bild på en mycket tidig Sonett II V4 visar hur man provade att "trolla bort" uppbjörningen på buven genom att maskera med svart färg. Trots färgen kunde man fortfarande inte dölja bubblan, som en del anser är tuff, andra att den förfular bilens ursprungliga linjer. Den var i alla fall nödvändig för att få plats med V4-motorn.





Rolf Mellde på sitt kontorrum hos Saab runt 1970. Ser man noga bakom honom kan man från vänster se modellerna på Formula Junior, hans eget, icke genomförda förslag till efterträdare till Sonett I:an samt just Sonett I.

Dels gällde det att finna en motor som var så bra som möjligt och som gick att installera i befintlig bil. Det är en lång historia, men kylaren (i 96:an) flyttades framåt, framför motorn och motorutrymmet förlängdes, enbart av hänsyn till att jag ville ha plats för V4:an.

Jag sade det, att vi sällan var osams, Gunnar (Ljungström) och jag. Men där var den enda schismen jag kommer ihåg. Vi var överens om, att när vi utvecklade 96:an så skulle utrymmet reserveras för V4:an. Det var han införstådd med. Sedan så presenterade vi hela projektet för Tryggve Holm (Saabs dåvarande VD). När vi kom in på V4:an så sade Tryggve bestämt nej till att V4:an

skulle in i bilen. "Det kommer inte på fråga". Då sade Gunnar Ljungström att "då kan jag dra in de där 7 centimetrarna som vi förlängt med." "Det kan Du så f-n heller" svarade jag, "de ska finnas där" och Gunnar fick ge sig så småningom. "V4:an ska in" sade jag, "så får Tryggve Holm säga vad f-n han vill". Så blev det också så småningom. Där var Gunnar och Rolf oense. Rolf fortsätter: Gunnar skulle ju spara på centimetrarna. En av aspekterna var ju just installationssynpunkten. Fråga mig inte om hur många olika motorer vi provkörde, Vi hade gjort upp ett speciellt program, ganska omfattande där minst två av varje motortyp provkördes. "Om en gick åt skogen", då kör-

Återseendet. Rolf återigen bakom ratten i den allra första Sonett I:an, vilken numer är "klädd" i den mundering den bade i Mille Miglia 1989. Idag kan bilen ses i detta skick på Saabs bilmuseum i Trollbättan. Rolf skulle gärna se att bilen lackerades i sin ljuvula originalkulör.



de vi en tredje. Vi körde Lancia, Goliath, Hillmans raka lättmetallmotor, Javelins boxermotor m.m. Jag hade en förkärlek för boxermotorer (för att sänka tyngdpunkten så mycket som möjligt). Det var en av 6-7 olika fabrikat och sedan provkörde vi Volvos B16-motor också. Den hade vi som referens och Saabs kommande motor skulle vara minst lika bra som den. Det visade sig, att Fordmotorn var väl i klass med Volvomotorn och vi kunde börja koncentrera oss på installationen av den. Det var hela tiden Ford i Amerika som jag pratade med. I Sverige höll vi det hela topphemligt.

Det var ju förberett på senvintern eller tidig vår 1966. Rune Ahlberg, senare chef för Göteborgsfabriken blev tillsatt för att ansvara för ombyggnad och modifieringar för att införa V4-motorn, vilket skulle ske under semestern. Hur skulle då det hela ske? Grundtanken var den att ta färdiga bilar, slänga ut motoraggre-

gatet och modifiera växellådan med en annan slutväxel. Ett år tidigare hade vi tagit fram den till GT, för att ha den redo. Det var en av detaljerna som ingick i den långsiktiga strategin. Vi hade även sett ut en lämplig, separat lokal där ombyggnaden kunde ske i smyg. Vi byggde väl om en 600 bilar och killarna var i extas. Äntligen gjorde Saab någonting, motet hade ju varit på botten. Vi hade ju bara tillverkat bilar som vi parkerat på flygfältet.

Otroligt att inte omställningen till V4:an kom ut

En av mina egna söner jobbade på semestern, med underhållsarbete. Han fattade ingenting under hela den tiden. Det enda han visste om var att jag i min befattning som chef för kvalitetskontrollen hade infört leveransstopp för vissa bilar. De bilarna skulle tas för ombyggnad sedan. Han trodde att det berodde på, att man skulle byta bromsar på

dem! Det var ju nästan det enda, som var kvar på dem efter ombyggnaden....

För övrigt hade Rolf Melde själv i slutet av sextioalet en Sonett II med V4 motor i. Var det också Rolf som tog initiativ till att Sonett II:an med tvåtaktsmotorn efter 258 exemplar fick en V4-motor? -Det fanns inga alternativ till det, det var inget att snacka om. Men jag var orolig för hur det skulle gå med den installationen. (GAS, Gunnar A Sjögren ritade tillsammans med Björn Karlström och Björn Andreasson om huren så att V4 motorn fick plats).

Vi kom även in på Sonett III:an; det var ju nej till Sergio Coggiolas ursprungliga förslag redan när det kom till Saab. Var det då Rolf Melde som såg till att Gunnar A Sjögren omarbetade förslaget? Nej, det var det inte, möjligen var det Rudolf Abelin som hade ett finger med i spelet. När väl förslaget var omarbetat var dock Rolf Melde en av dem som godkände det. Han hade dock fullt upp med att få fram Saab 99, så han överlät det mesta av det som hade med Sonetten att göra till andra. Det

var kanske inte så konstigt för vid den tiden var Rolf ansvarig för förändringen till V4-motorn ("jag hade där giljotinen i nacken") och så 99:an. Dessutom kvalitetskontrollen, så det räckte mer än väl. Just kvalitetskontrollen var väl den stora skillnaden mellan Volvo och Saab.

Det fanns faktiskt tankar på en Sonett IV med fyrhjulskraft även om det aldrig blev mer än ritningsskisser. En anledning till att projektet aldrig blev av är att det krävs ett överskott på motorstyrka för fyrhjulskraften och det hade inte Saab på den tiden. Fördelarna hade annars varit en bättre start, bättre i halka och överhuvudtaget en bättre framkomlighet. Nackdelarna var en högre vikt och högre kostnad och det fanns inte heller pengar till att utveckla en fyrhjulskraften Sonett.

-Rolf Melde har betytt mycket för såväl Saabs som Volvos utveckling under många år. Skulle man kort sammanfatta Rolf Meldes chefsfilosofi så var det att delegera och att han lät andras utvärderingar gälla om han inte var övertygad om att den egna uppfattningen var rätt. □

Club Sonett Sweden tackar...



...Rolf Melde för materialet till denna artikelserie som vi nu avslutar. Den har rönt stort intresse och har även publicerats i saabtidningarna The News i USA och Vindspejlet i Danmark samt i den allmänna biltidningen Automobil i Sverige.