

# 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.

Här följer sjunde och sista delen av Björn Karlströms långa och intressanta historik om Sonettens tillkomst.

## historik

Nu började jag härska till, och skrev omedelbart ett brev till Bergwall som postades den 15/9. Där upprepade jag återigen hur projektet tillkommit och förtydligade det med att om jag hade satsat egna pengar i projektet, så hade det praktiskt taget sett ut som det gör idag. Hade jag **inte** kontaktat MFI, så hade projektet inte existerat...*för de hade inget eget projekt när jag kontaktade dem!!* - Kom sedan inte med några påståenden om att jag bara formgivit bilen!! Och så upprepade jag mina ersättningsanspråk ytterligare en gång till - för säkerhets skull.

Efter detta brev hände ingenting förrän tisdagen den 21/9 - då ringde Bergwall och begärde ett sammanträffande i Arlöv den 23 för diskussion angående mitt brev (15/9)...samtidigt som jag skulle avsyna karosseripluggen.

Eftersom det inte gick att uppbringa en flygbiljett till Malmö, fick jag ta natttåget dit...Björn Andreasson hämtade mej vid stationen i SONETT II-prototypen. På vägen till Arlöv fick jag byta plats med honom och för första gången "ratta" underverket de sista kilometrerna fram till "ASJ-komplexet" - en upplevelse som tyvärr blev en engångssak!

De ekonomiska diskussionerna med Bergwall blev, som befarats resultat-

lösa - han vidhöll sina gamla argument på ett sätt som kom mej att ana att det fanns andra krafter bakom honom som styrde det hela. Det fanns en viss antydning bakom vad han sade som lät som "härtill är jag nödd och tvungen" och att han faktiskt innerst inne beklagade att det inte gick att diskutera saken på ett smidigare sätt.

Därefter tog B Andreasson hemvägen via KNIGHTS ritkontor, där jag för första gången fick reda på att **DE skulle konstruera om mitt SONETT-chassi, med SAAB-96 pressdetaljer som skulle ersätta våra handgjorda bock- och böjningar.**

För detta ändamål hade **mina** 1:1 skaleritningar satts upp på ritbrädorna - men på samtliga hade, egendomligt nog skador uppstått så att det ställe där mitt namn stod råkade vara bortrivet!! (Det gällde tydligen att inte visa ursprunget!)

Därefter blev det en snabbvisit hos MFI för lite justeringar på träpluggen, innan jag hoppade på tåget för hemfärd.

För min del var resan resultatlös vad beträffar de ekonomiska diskussionerna - och tyvärr anade jag inte heller finessen med de "signaturlösa" ritningarna. - Efteråt kom jag på att denna "finess" låg till grund för ifrågasättandet av min inblandning i chassikonstruktionen - man talade i fortsättningen endast om min insats som formgivare. Men vad som speciellt tog mej hårt var att Björn Andreasson, under sammanträdet, **helt** ställde upp på ASJs sida och förringade min insats, sade att MFIs ritkontor hade kunnat klara av konstruktionen själva

(när det här projektet skulle starta, hade Abelin sagt att det var bäst om jag kunde göra konstruktionen i Stockholm - se december 1963, i början av denna artikelserie - eftersom de var fullt upptagna med flygplanet MFI-9 samt att "jag var mera hemma på bilar" än de!) och att jag satt i "mitt elfenbenstorn i Bromma" i stället för att delta i arbetet i Malmö!! - Det lämnade en tagg i själen som sedan dess inte velat helt värka ut! Dessutom fick jag veta att MFI gjort konkurs, och att jag följaktligen inte kunde göra några ersättningsanspråk på en firma som inte längre "existerade".

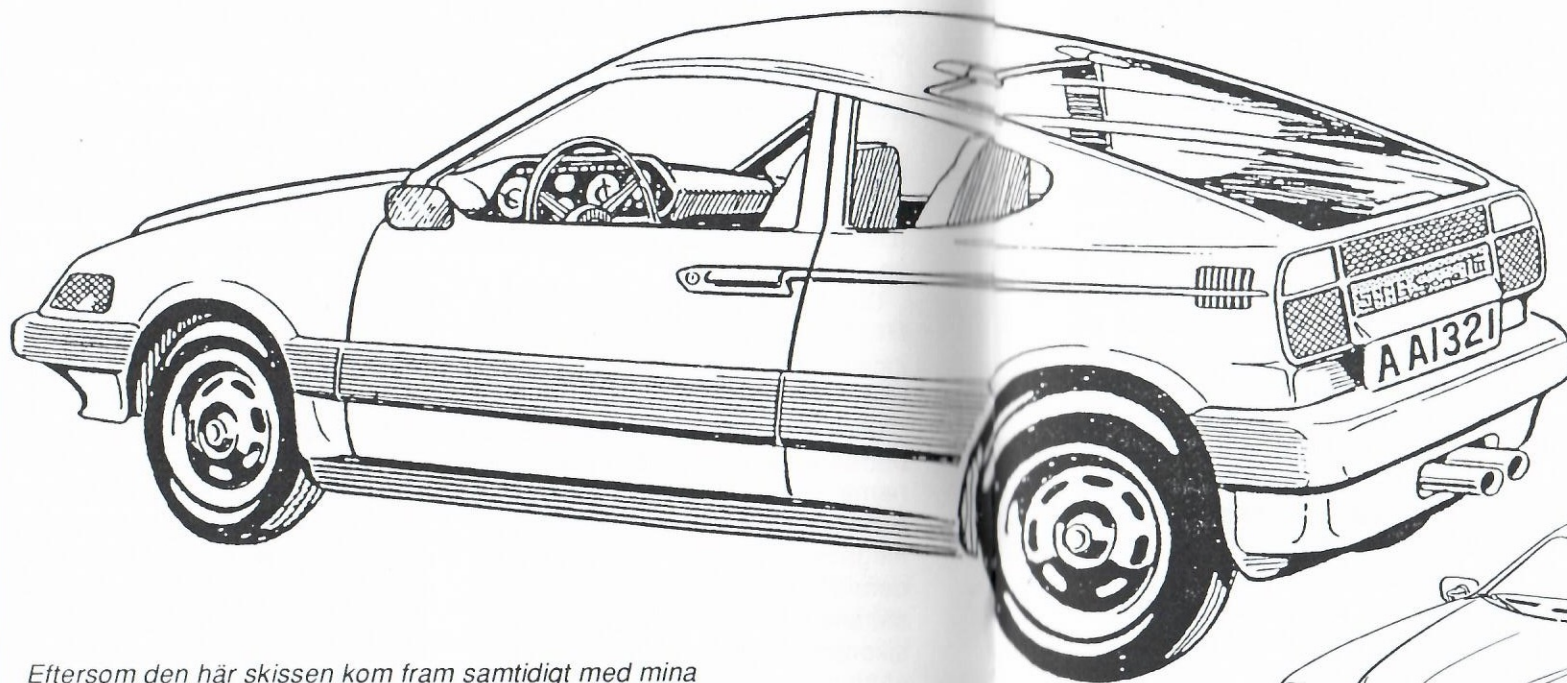
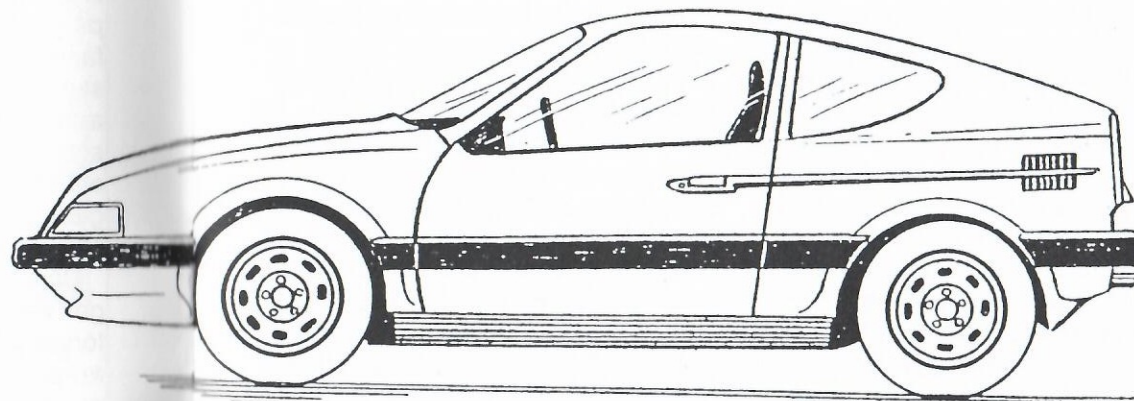
Då ansåg jag mig inte ha något annat val än att vända mej till en advokat - och valde Henning Sjöström.

Efter en hel del brevväxling lyckades han "läsa upp dörren" och ASJ/SAAB blev medgörligare och tecknade ett avtal med mej den 17/1, 1966. Det gick ut på att jag skulle lyda under en 10-årig tystnadsplikt, vilket förklarar varför jag inte protesterat när andra personer lanserats som bilens konstruktörer/upphovsmän.

Under slutet av året 1965 slutförde jag dock de arbeten som fordrades för att projektet skulle anses som färdigt för min del, trots att det blev lite gnissel i samarbetet. Jag hade även utövat viss press på SAABs press- och försäljningsavdelningar under tiden för de ekonomiska förhandlingarna - vilket kanske inte gjorde mej populär - men i krig och kärlek sägs ju alla medel vara tillåtna.

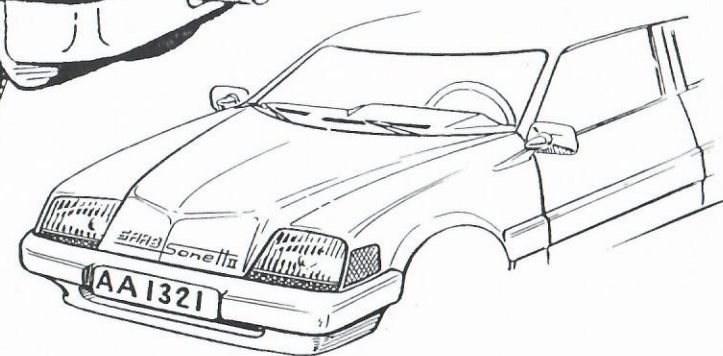
Men säg den lycka som varar beständigt! Den 20 januari, 1966 var det

I slutet av år 1965 hade jag slutligen ritat om karossen för en tänkt utveckling för 1970-års modell. Jag hade då förfinat den aerodynamiska formen, höjt motorhuvun för att större motor skulle få plats, och även höjt karosseriprofilen för att få bättre innerutrymmen för de åkande. En återgång till den plana bakrutan hade också skett för att den skulle kunna återfå sin funktion som bagagelucka, utan att tätningen skulle bli något problem. Stötfångare/sidoskydd runt om hade också planerats, liksom en helt ny ramp för akterbelysning... och eftersom man sagt ifrån att uppfällbara strålkastare kunde ge inställningsproblem, så behöll jag de fasta lyktorna, som skissen visar.



Byggen  
Hästströmmen  
SID 65

Eftersom den här skissen kom fram samtidigt med mina problem med ersättning för projektet, så överlämnades den aldrig till MFI/SAAB, eftersom jag inte ville skänka bort ytterligare ett projekt. -i stället kom ju den Sergio Coggiola-ritade SONETT III... och om den var mer lyckad, överlåter jag åt andra att bedöma.



pressvisning av SONETT'en på Hotell FORESTA/Lidingö - rikligt besökt av Press och branschfolk. Även dir Trygve Holm var närvarande - gick runt och hälsade på folk men när han presenterades för mej, hade han tydligen blivit ensidigt och ej fullt informerad om min anknytning till Sonettprojektet... för han sa : Jaså! - Är det ni som är Karlström - Ni är visst en bråkstake Ni!... och så vände han på klacken och hälsade på näste man i raden.

Vid visningen stod några Sonetter till pressens förfogande för provkörning... men eftersom jag i detta sammanhang tydligen inte räknades till pressfolket, utan till SAAB-d:o (!), så blev det ingen provkörning av då... och sedan dess har jag inte suttit i en SONETT.

(Dock, sommaren 1990 fick dock Björn Karlström äntligen både sitta i och provköra en Sonett, se reportaget i Sonettvärlden 3/90. Red.)

En egendomlighet uppstod efter visningen... min designverksamhet påverkades tydligen på något sätt ( om man tar i beaktande vemsom vid den tidpunkten var ordförande i Svenska Arbetsgivarförbundet ), för ganska snabbt avbröt en del kunder sina kontakter med mej med motiveringen: Vi tänker nu klara oss själva, eftersom vår personal nu har fått ett viss hum om hur formgivning går till! Om detta var en tillfällighet, så var den ovanligt väl tajmad...

I alla fall beslöt jag mej för att lägga ned designverksamheten helt och återgå till min gamla födkrok - freelance inom pressen, både här i Sverige

och utomlands. Jag ordnade så att några kollegor fick överta de återstående kunderna innan jag klippte av banden. Jag vill framhålla att jag inte ångrar detta steg!

*Epilog:* När allt bråket om SONETT'en var över, så blev det liksom olustigt att köra SAAB-bilar - speciellt som jag inte fick vare sig låna eller köpa (med medarbetarrabatt) en SONETT, varför jag övergick till RENAULT-stallet och har där kört två R 16, och lika många R 5TS-modeller - vilka gått helt oklanderligt, utan verkstadsbesök eller justeringar. Detta klarade inte mina SAAB-bilar (92, 92-Sport, 92B, 93, 93B och 96GT SPORT)!

Som slutpoäng kan jag också nämna att ASJ kontaktade mej i mitten av 1969, och meddelade att det nu var slut med royaltyn, för Sonetten var radikalt förändrad - den hade fått en helt ny kaross. - Om man räknat med att den nya karossen skulle annullera kontraktet, hade de räknat hel fel, kunde jag meddela. I kontraktet mellan ASJ och mej stod det klart och tydligt att avtalet gällde såväl design som chassi!!

ASJ läste tydligen på kontraktet, för royalty'n fortsatte att flyta in även under bilens återstående byggnadstid!

Jag blev inte rik på kuppen - men fick många erfarenheter rörande både bilkonstruktion, affärsmoral och att vänner inte alltid är att lita på när det kommer affärer in i bilden!

- Tack för ordet, om Ni orkat läsa ända hit!

*Björn Karlström  
ex Designer SID.*

## Slutet av Björn Karlströms artikelserie nådd

*Jan-David Skavén*

I och med att den sjunde och sista delen av Björns historik nu har publicerats kan vi summera den längsta och mest innehållsrika artikelserie vi publicerat i Sonettvärlden. Vi började publicera den på hösten 1990 och har alltså snart hållit på i två år!

Artikelserien har definitivt klargjort många detaljer kring tillkomsten av Sonett II och det har varit en glädje för oss att med hjälp av Björn kunna lägga ytterligare ett par pusselbitar i historikens pussel. Ja, artikelserien har kanske varit så fyllig och med ett antal aldrig förut publicerade illustrationer att pusslet kanske är färdiglagd?!

Jag vet att artikelserien har rönt uppskattning och jag är personligen mycket glad över, att jag för några år sedan bad Björn att skriva den. Kanske hade jag förväntat mig lite mer reaktioner, lite genmälen eller så eftersom Björn givit sin version rakt på sak, utan krusiduller, men de har i alla fall inte kommit hittills.

Tack Björn för en mycket fin artikelserie, hälsar styrelsen i Club Sonett Sweden och säkert även våra medlemmar!

