SONETT världen

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

- Överraskningen från Trollhättan
- Bremen Classic Car Show
- Byggd vid en järnväg
- Reservdelslistan

2
2008

Från ordförandens skrivbord

Hej,
Sitter här och funderar på en uppmaning som gäller oss alla.

Jag fick ett mail och senare också ett telefonsamtal från en medlem som kände sig nedtryckt efter ett antal nedsättande kommentarer från en annan Saabentusiast angående sin Sonett som han hade haft utställd.

Vad är egentligen anledningen till att vi har så svårt för att berömma andra människor? För det arbete som de har lagt ner, även om nu märket på huven skulle sitta för högt upp?

Varför är detta så viktigt för oss att vi inte kan tänka oss att bortse från sådana småsaker?

Nej, och detta gäller oss alla! Så långt vi kan skall vi inom Saabgemenskapen stötta och supporta varandra. Ju fler som vill vara med och hålla på med bilarna ju roligare blir det.

Det måste få finnas rum för alla, från originalrenoveringar på skruv- och mutternivå till de som bara vill köra runt med bilarna.

Ringde förresten upp den nya ordföranden i Saabklubben idag och vi hade en bra diskussion hur vi kan utveckla samarbetet mellan klubbarna. Det är kul att höra att det har löst sig med en ny ordförande i Saabklubben.

För egen del har Sonetten bara stått stilla sen mitten av oktober. Den enda förändringen i år är att jag har flyttat bak spakstället till växellådan då jag har varit tvungen att sträcka mig för att växla. Speciellt vid bankörning med hjälm på vill jag sitta så långt bak som möjligt för att inte hjälmen skall ta i taket. Där hade jag att välja på att förlänga högerarmen eller flytta bak spakstället så det fick bli det senare…

Hmmmm, en annan ändring förresten, för att få lite knackmarginal, kommer att bli att jag kommer att köra V4 turbon på E85 => det kanske kan bli några fler hästar i år?!

Jag vill slutligen passa på att önska alla en härlig vår och sommar

Lev väl Mvh

Andreas Ahlberg

CLUB SONETT SWEDEN

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:–/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinthundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Styrelsen

Andreas Hillby, ordförande
0303-740311, 0762-773648
andreas.hillby@telia.com

Jan-David Skavén, redaktör
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se

Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com

Johnny Johansson, kassör, matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se

Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
ake-o@telia.com

Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Per Jansson, reservdelsförv.
0240-76746
peja10@telia.com

Mikael Lindström, webmaster
08-560 368 02
m-lindstrom@telia.com

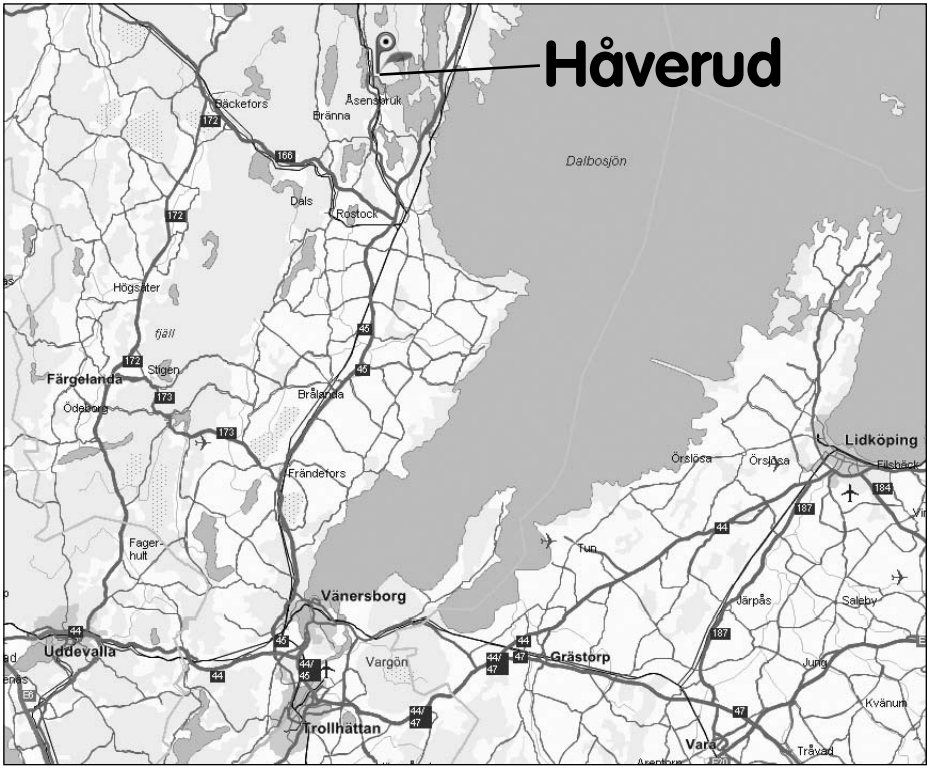
Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

OMSLAGSBILD:
Med anledning av artikeln i detta nummer "Byggd vid en landsväg" visar vi denna bild från monteringsbandet i Arlöv, där Sonett III:or sätts samman. I förgrunden ett ställ med kompletta instrumentbrädor.

Nästa nummer av
SONETTVÄRLDEN
beräknas utkomma i början av oktober
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti

Vårträff och Årsmöte för Club Sonett Sweden

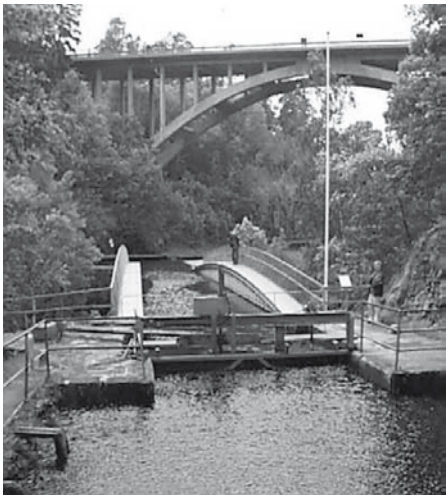
- Samling vid akvedukten i Håverud från klockan 09:30 den 18 maj
- Klubben bjuder på kaffe och fralla innan årsmötet som startar 11:00.
- Efter avslutat årsmöte åker vi med stöd av en road book en sväng på ca 10 mil på härliga Dalslandsvägar. Körningen med våra bilar går bland annat över Brudfjället som är en av de trevligaste vägarna som man kan hitta i området. Den används ofta av motorcyklister och när Motorjournalen skulle testköra den nyaste BMW M3 så var det givetvis på vägen över Brudfjället.
- Dagen avslutas på Björneruds pannkaksbageri med prisutdelning för Vårens finaste Sonett och där bjuder klubben deltagarna på pannkaka. Pannkaksgrädderiet som avslutningen blir hos är en industri som ligger ”ute på landet” men dom levererar pannkakor till ICAs alla affärer i Sverige.



Björnerud Gård är ett populärt utflyktsmål.
I det hemtrevliga pannkakscafét serveras nygräddade pannkakor och äggost.
För dig som är nyfiken på hur vår produktion går till finns det möjlighet att ta en närmare titt.

Akvedukten i Håverud, Dalsland

Låt oss berätta om bakgrunden till den berömda akvedukten i Håverud:
Akvedukten i Håverud som färdigställdes år 1868 är en kombination av en landsvägsbro, järnvägsbro och en akvedukt. Tre rederier har passagerartrafik som passerar Håverud. Det är M/S Dalslandia, M/S Storholmen och M/S Dalsland.
Ursprungligen var avsikten att anlägga en järnväg mellan Höljensjöarna och Åklången eftersom de geologiska förhållandena här ansågs vara för svåra att bemästra. Överste Ericson löste emellertid problemet genom att konstruera en akvedukt, genom vilken kanalen leddes över forsen för att sedan, insprängd i berget, fortsätta på den motsatta sidan av stranden. Akvedukten, som på sin tid väckte stor uppmärksamhet, utgörs av en plåtlåda av järn, byggd vid Bergsunds Mekaniska Verkstad, 32,5 meter lång och sammannitad med 33 000 nitnaglar. Arbetet är så väl genomfört att den första större reparationen genomfördes under vintern och våren 1997/1998.
Järnvägen Mellerud - Arvika är dragen över passet på en hög viadukt. Det första tågsättet passerade järnvägsbron i Håverud den 12 juni 1925. År 1938 var det så dags för invigning av den ståtliga Håverudsbron. Det är således här en högst ovanlig förening av kommunikationsmedel.



Anmäl er senast 11 maj, Åke Olsson 0495-405 95/ake-o@telia.com

Bremen Classic Car Show

Jan-David Skavén

I Sonettvärlden handlar det normalt sett om Saab och i synnerhet om Sonetter, inget konstigt med det. Men den här artikeln ska vare sig handla om det ena eller det andra. Bakgrunden var att det fanns en annons i MHRFs Annonsmagasin som kom ut i slutet av 2007 om Bremen Classic Car Show i månadsskiftet januari-februari. Ja, det var till och med en liten pristävling i annonsen att man skulle gissa vilken bil det var som prydde mässannonsen. Ingen svår tävling direkt då man hjälpte till med flera svarsalternativ.

Nå, tiden gick och jag tänkte inte mer på den där tävlingen. Tills det en dag i mitten på januari damp ner ett brev från Tyskland att jag vunnit två biljetter till utställningen! Kul, men Bremen var ju inte nästgårds. Min fru Lena trodde att Ryanair gick dit och si, det stämde! Inte nog med det, när

En Panhard från 40-talet. Vilka former! Ratten är nästan i mitten och glas i A-stolparna förbättrar sikten framåt.

Ännu en Panhard & Levassor, typ Dynavia. Byggd 1948 och med ett CW-värde på mycket låga 0,17 så drog den bara 0,35 liter milen! Toppfart 130 km som väl räckte till då.

vi kollade på lämpliga datum såg vi till vår förvåning och glädje att biljetterna bara kostade 1 krona i varje riktning + skatter. Kunde hon tänka sig att åka med? Jodå, det kunde hon, inte minst som vi båda även skulle se på gamla stan i Bremen.

Till skillnad från ett antal andra Ryanairdestinationer ligger flygplatsen i Bremen väldigt nära centrum, det var bara att åka spårvagn som tog en kvart så var man vid centralstationen. Smidigt, helt enkelt.

Dagen efter ägnades helhjärtat åt mässan som innehöll allt från gamla cyklar, motorcyklar, bilar, traktorer, till lastbilar och marknad. Det var inga problem att fördriva en dag där. Det var tre saker jag reagerade över:
1) Att det var hög klass på fordonen
2) Att många var till salu, kanske 80 %
3) Att det efter svenska förhållanden var väldigt höga priser på det man ville sälja.

Jag tror att en anledning till detta är att i Sverige renoverar många själva som en hobby och för att man helt enkelt är duktiga. I Tyskland är det nog lite mer rikemanshobby, man lämnar bort renoveringen till professionella renoverare som förstås inte

Även en Volvo PV 444 stod där med en skön älgdekal på bakluckan. Sneglat på Ferrari, oh nej!

En 40-tals Bentley. Sköna former, läckert lackerad. En av många pärlor på Bremen Classic Car Show.

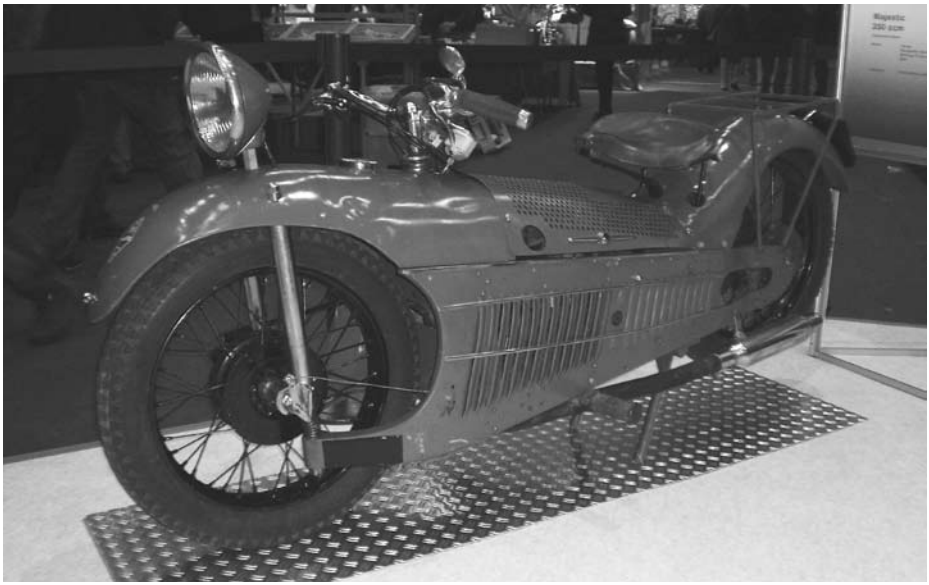
är billiga. När man sedan säljer fordonen så småningom vill man ha tillbaka renoveringskostnaden och gärna vinst på det, då blir det dyrt.

Av naturliga skäl låg tonvikten på tyska fordon som Mercedes, BMW, Audi och Volkswagen men det fanns också en hel del franska fordon. De bilar som var på hedersplats (och inte till salu) var en del härliga fordon från Panhard i Frankrike, vi visar några bilder på dem. Volvo och Saab då? Nja, det fanns några Volvobilar, en 142:a och en PV men inte en Saab. Än mindre en Sonett. Det finns ju inte så många Sonetter i Tyskland, det kan vara en förklaring, men någon 96:a eller 95:a hade jag nog trott att jag skulle finna.

Varför skriver jag då dessa rader när man inte ens ställde ut en enda Sonett? Jo, jag hoppas att artikeln kan inspirera er att åka på allbilsutställningar, det finns så mycket intressant att se. Självklart är det också så, att gör man sig "besväret" att åka på någon utställning utomlands så får man se fordon som inte finns i Sverige. Det finns en hel del olika mässor i t.ex. Bre-

Det här bakljuset från Bosch satt på en vacker Mercedes. Man visste redan då hur man förenade form och funktion.

En av de mer udda motorcykelkonstruktioner jag sett, var det en Neracar? Helt inkapslad och styrningen, ja jag utgår ifrån att den trots allt gick att svänga...



Vilka cyklar! Helt underbar design, den främsta cykeln får dagens cyklar att verka klumpiga. Men ok, man får ge avkall på pakethållare.

men, Essen och i Paris. Dessutom kan man passa på att göra lite sightseeing i den stad man är, det ger en extra dimension åt resan. Vi var mycket nöjda och då dessa utställningar är återkommande varje år så hoppas jag att dessa rader kan inspirera er att göra något liknande. Det skulle vara kul att få en artikel från er egen mässresa så småningom!

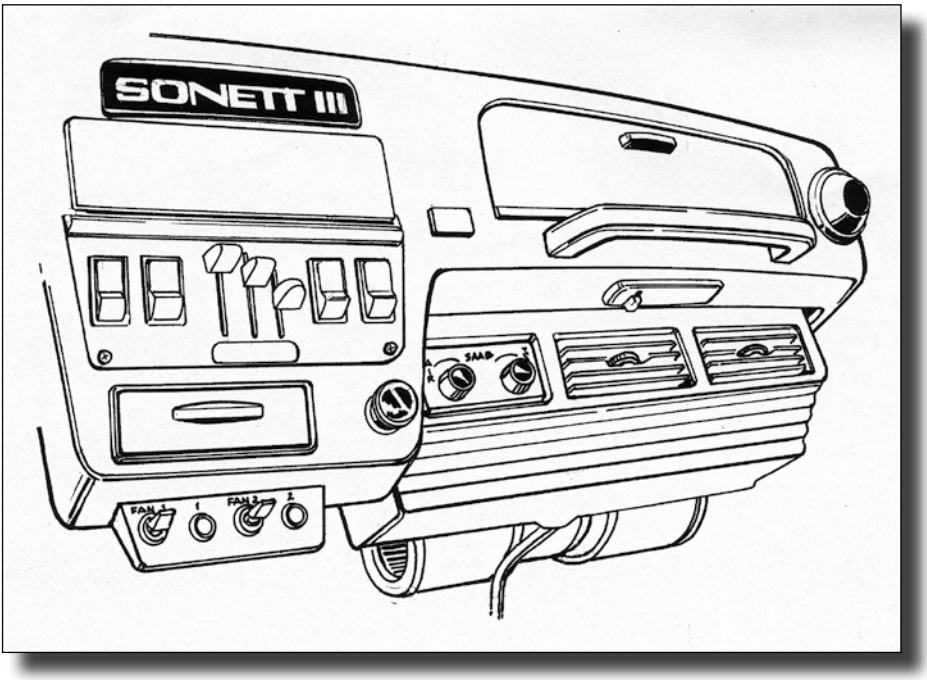
I förgrunden en DKW tvåtakts motorcykel, i bakgrunden en prototyp som tycks ha lånat Mercedes måsvingedörrar och Sonett II:ans bakruta.

Air Conditioning Your V4-Powered Saab

Jack Ashcraft

This article was first published in Volume 3, Number 4, 2006 of Vintage Views of Vintage Saab Club of North America and is published with their permission.

This is good to CONTEMPLATE. It is quite another thing to actually install an A/C unit on any V4-powered Saab, if you have the slightest chance of doing the job so A—it will function correctly and B—the engine will not be damaged due to overheating in stalled traffic on a hot day.



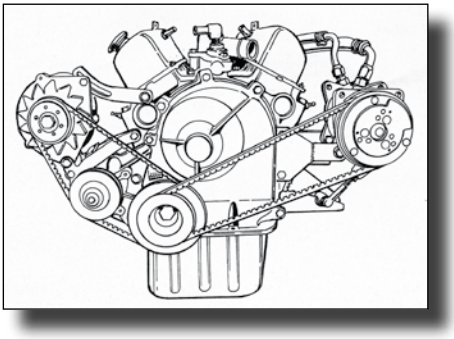
It CAN be done but it is not an easy job and it is NOT inexpensive, because a LOT of things must be modified on these cars, in addition to simply bolting on some after-market A/C kit. This article will outline the areas that MUST be attended to in order to make the installation satisfactory on your V4-powered Saab 95, 96 or Sonett.

The installation can be broken down into six areas:

1—Engine modifications
2—Cooling system modifications
3—Frame modifications
4—Body modifications
5—Physical installation of the A/C components
6—Electrical additions and modifications

The Engine

The V4 engine produces, in stock form, and when in top condition, 73 horsepower. The combined physical and electrical load of the A/C unit in operation requires 5-8 horsepower. Add some luggage, and two people on board and it is easy to see that this little engine — as good as it is — is going to have to really WORK to haul the load AND run the A/C unit at the same time. It had BETTER be in top shape. It would be even better if it were producing in excess of 100 horsepower. My experience with one of my 110-115 horsepower V4 engines, you can still definitely feel it when the A/C compressor cuts in, but at least you won't lose 5 mph when it happens, as can be the case with a stock — and maybe a bit tired — engine.



I would not even consider adding an A/C unit to any V4 Saab that did not have a fresh engine that produced over 100 horsepower.

The engine itself MUST have a steel balance shaft gear and new balance shaft bearings installed. The stock phenolic balance shaft gear will simply come apart when the added load of the A/C compressor drive is added.

The modified — and harder working — engine will produce more HEAT and one area of engine cooling is the oil system. A high volume oil pump is a must, and more oil in the system helps, too. An easy way to add another pint of oil is to use a larger oil FILTER. A number of filters designed to fit Ford V8 engines screw right onto the V4 block, including the NAPA 1515.

The standard mechanical fuel pump should be removed, the block hole capped. A high quality electric fuel pump placed inside the car [NOT in the hot engine bay], with a fuel filter [between the pump and the fuel tank] and

an adjustable pressure regulator is the way to go.

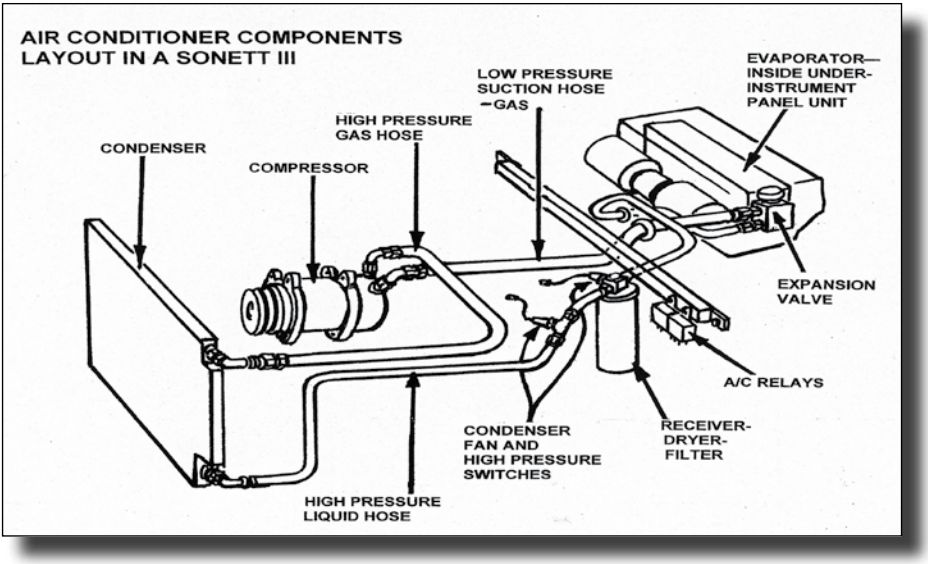
It is absolutely essential that the distributor be in "as new" condition, that the vacuum control unit functions properly and that the basic ignition timing is set to 6 degrees before top dead center AT CRANKING—not idle—speed.

The Cooling System

The standard cooling system on a Saab 95 or 96 V4 is, frankly, a joke. It is barely adequate on Sonetts, which have a radiator a good 30% larger than the units used in the sedans or wagons. When you add an A/C unit, NONE of them are adequate. Oh, they'll work OK so long as you can keep moving and the ambient air temperature stays under 85 degrees F.

We START with a Sonett [or altered Saab 99] radiator. Then we add a new, thicker core, and twin 10" electric fans that turn on both automatically and by instrument panel over-ride switches. Dual puller fans require that the "boss" on the timing cover [that holds the fanshaft bearings] be cut off and capped. This gives the physical space for the dual fans. Space in the area of the belt drive pulley is very tight. Especially so in 95/96 cars, so careful radiator/fan ass'y placement is critical. Remember that PULLER fans are on the order of 30% more efficient than PUSHER fans, so don't be tempted to put the fan(s) in front of the radiator.

On ALL Sonetts, we replace the dumb factory expansion tank [behind the engine] with a square steel tube that mounts a visual expan-



sion tank [as in 1969 and later 95/96 cars], a windshield squirter tank, throttle linkage, and the receiver/dryer/filter unit.

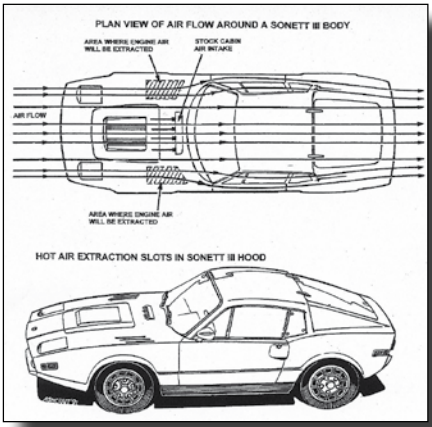
Use a 10 psi radiator cap. We apply 13 psi to these systems once they are completely assembled, and leave that level of pressure in the system for 30 minutes to insure there are no small leaks anywhere. MUCH better to find problems in the shop than in traffic with the outside air temperature over 100 degrees F!

The water pump must be NEW, and the pump mounting area of the timing cover extension [AND the water pump backing plate] must be inspected for hydraulic erosion. That is, material in these areas that has been worn away over years of use. If material is missing from these areas the efficiency of the water pump will drop dramatically, and contribute to engine overheating.

Use ALL NEW radiator and heater hoses. AND all new hose clamps. This is not the time to go cheap.

Frame Modifications

The radiator, with twin fans and the A/C condenser installed, will weigh close to 30 pounds. This is well beyond the design weight capability of the lower side radiator mounts, which are merely soldered to the side walls of the radiator. You MUST add a pair of under-radiator supports. Arrange these mounts to carry something on the order of 75% of the weight of the radiator assembly.



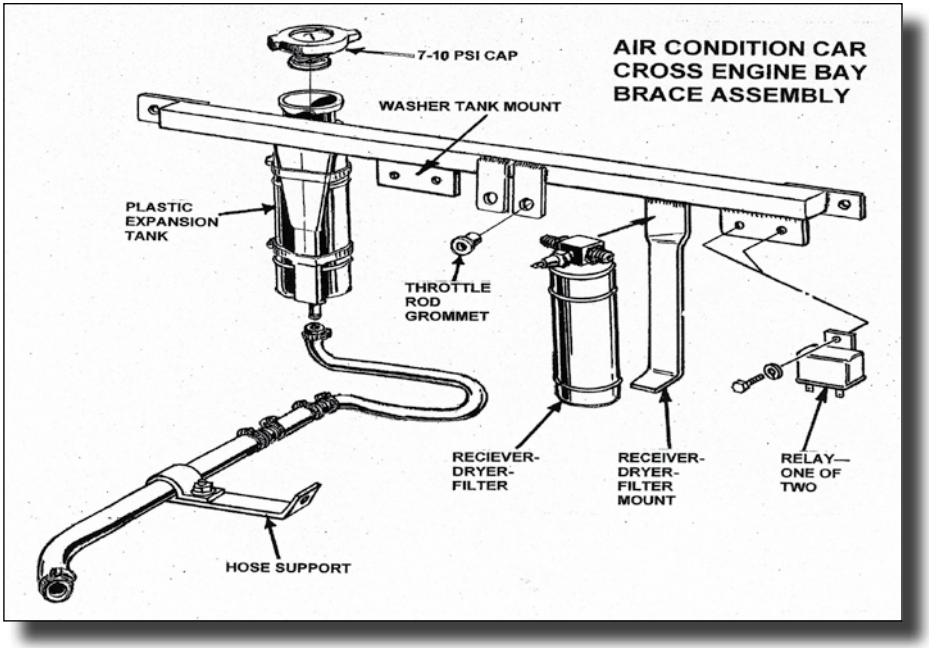
On Sonett III cars, we install a "window" in the area of the upper louvers in the LEFT engine bay frame. This simple window can be quickly removed with four bolts to give access to the compressor belt tensioning bolt, the left engine mount, the starter and the low oil pressure light switch. ALL of these items have been made much harder to access by the installation of the A/C compressor and attendant A/C hoses/pipes in that area.

This can be done on the 95/96 cars as well, though engine bay access is far easier on these cars than on the Sonett III.

Body Modifications

95/96 cars need the "Florida Fix" hot air outlets. These are mounted near the back of the hood, on each side.

Sonetts—ALL—need hot air outlets as well and we install these in the form of slots on each side of the hood, about 18" forward of the windshield.



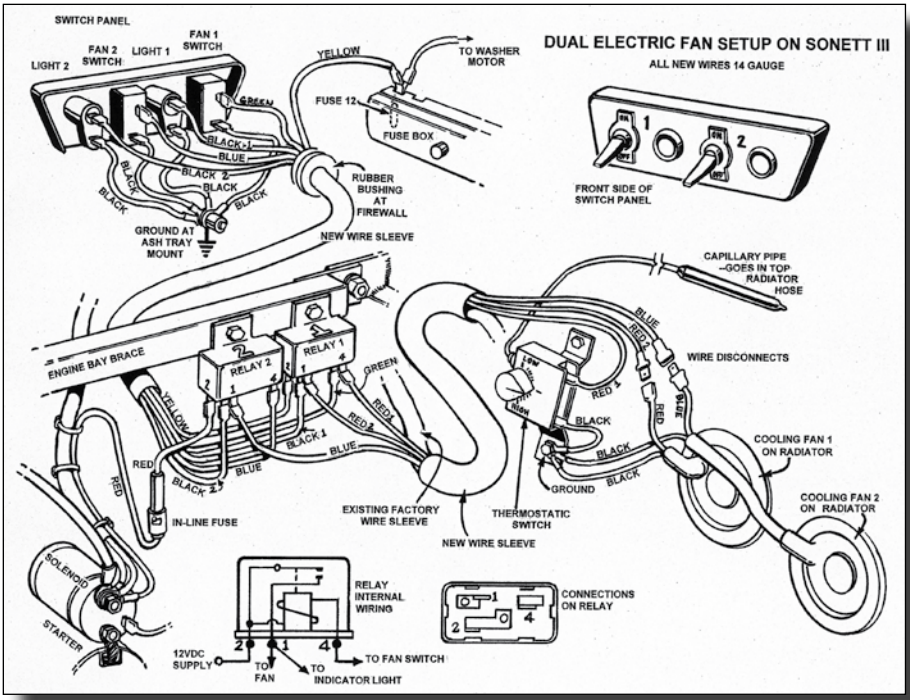
On Sonett III cars, these slots are about 8" outboard of the hood door, on each side.

Physical Mounting Of A/C Components

We have devised a simple mounting bracket for the Sanden SD-508 compressor. This puts the weight of the compressor on the large casting bosses on the left side of the V4 engine. As a point of interest, the Sanden/Sankyo compressor numbering means: 5 cylinders, 8 cubic inch piston displacement within the compressor. Conversely if you use an SD-505 compressor, that unit has 5 cylinders and 5 cubic inches of displacement. We like the 508 because it operates less often than the smaller displacement unit. The EXTERIOR dimensions are the same for both units so the 508 gives you a bit more bang for the buck.

The receiver/dryer/filter unit is the cylindrical item about 2.5" diameter and 8-9 inches long. It has the sight gauge and pipe fittings at the top. We provide a mount for this unit on the cross engine bay brace for the Sonetts.

The under instrument panel unit must be the size that will fit under the panel below the glove box. It has a condensation drain tube that must be routed to the outside of the car, and two external electrical wires, one to go to the car's fuse box and the other, forward, to the compressor clutch, via the low pressure switch [which is usu-



ally mounted on or near the receiver/dryer/filter unit.

Hoses and pipes must be routed so they do not contact the left exhaust header, and in Sonett III cars, must not interfere with the operation of the pop-up headlamp mechanism.

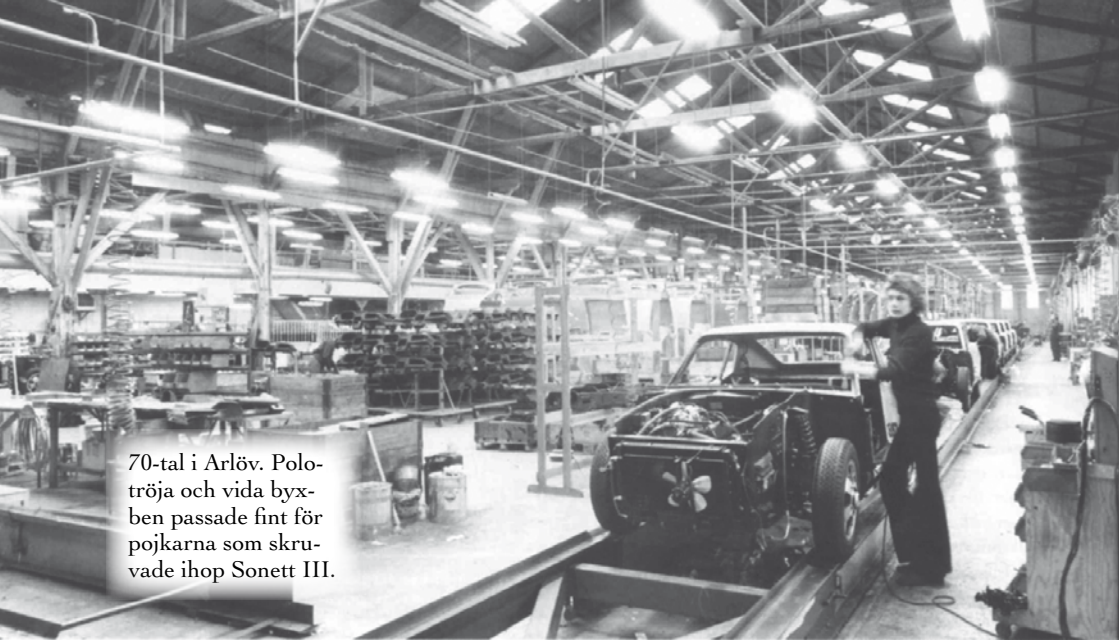
Electrical Components

These include a relay for each electric fan, an adjustable thermo-switch for the primary fan, an under instrument panel switch/monitor light panel, two in line fuse holders, a high pressure switch, a low pressure [compressor cut-off] switch and all the wiring and connectors.

The Book

I just completed "building" a complete A/C kit for a Sonett III, along with a 60 page How-To-Install-It booklet to accompany the kit. Within a few weeks we will offer a HOW-TO book that tells YOU exactly how to do it on YOUR V4 powered Saab.

Glöm inte att anmäla Dig senast 11 maj till vår- och årsmötet den 18 maj!
Åke Olsson 0495-405 95 eller ake-o@telia.com



70-tal i Arlöv. Polotröja och vida byxben passade fint för pojkarna som skruvade ihop Sonett III.

Byggd vid en järnväg

Vi publicerar denna artikel med tillstånd av tidningen Automobil, där den var med i nummer 8, 2004. Artikeln är skriven av Olof Neergaard, foto Kenneth Ekelöv och illustration (karta) Max Salo.

Drömmen om en Saab-sportbil dog inte med Sonett Super Sport. Sixten Sason planerade att bygga en bil bara för eget bruk men lyckades tända Saab på idén. Bara för att förlora projektet på mållinjen.

I mitten av 60-talet visade bland andra MG, Triumph och Alfa Romeo att det gick att tjäna både pengar och goodwill på att bygga sportbilar. Hemligheten låg i att använda standarddelar och klä dem i en läcker kaross. Ungefär som Saab Sonett Super Sport.

När så frilansande formgivaren och Saabs inofficielle designchef Sixten Sason lät Saab förstå att han arbetade på ett privat sportvagnsprojekt blev man intresserade. Samarbete inleddes och gemensamt drog man upp riktlinjerna. Det talades om avtagbart tak, förstklassiga vägegenskaper och växelspak på golvet.

Sason fick instruktioner att använda sig av så många komponenter som möjligt från Saab 96, firmans sista tvåtaktare, inklusive bottenplatta. Detta

MFI 13 (Malmö Flygindustri nr 13) fick ett lite rumphugget men piggt utseende.

Som en brittisk specialare. Det finns både Marcos och TVR över MFI 13.

begränsade naturligtvis möjligheterna men blev samtidigt en utmaning och sporre för en formgivare av Sasons kaliber. Kunde man skapa samhörighet och igenkänning med Saabs övriga modeller?

Eftersom han samtidigt arbetade med den kommande Saab 99 känns delar av linjeföringen igen. Jämför till exempel bakpartiet med de elegant skurna flyglarna. Å andra sidan gjorde den lilla vindrutan från 96.an att bilen blev smal och lite kantig och tappade allt vad skönhet heter framtill.

En intressant detalj var det avtagbara taket. Bilen hade en kraftig störtbåge som integrerats i takstolpen och mellan den monterades helt enkelt en lös takskiva som även rymdes i bagageutrymmet. En targa ett par år innan Porsche kom med samma idé.

Sasons prototyp blev färdig i början av 1965. Eftersom den konstruerades i samarbete med ASJ i Katrineholm döptes den till Catherina.

Samtidigt med Sason arbetade en annan formgivare på sin drömsportbil. Björn Karlström hade tidigare kontaktat Saab med sina idéer men fått kalla handen. I början av 60-talet ritade han en liten coupemodell i stil med till exempel brittiska TVR och fick hjälp av Malmö Flygindustri, MFI, som han tidigare ritat båtar åt.

Serienummer 13 – brrr!

Bilen skulle ha plastkaross och chassi i lättmetall. Prototypen fick däremot plåtkaross och döptes till MFI 13, ett serienummer Malmö Flygindustrier aldrig vågat använda för ett flygplan.

Den lilla sportbilen fick många tjusiga lösningar som andades viktbesparing och flygplanskunnande. Till exempel placerades kylarens expansionstank i en stabiliserande tvärstötta över motorn.

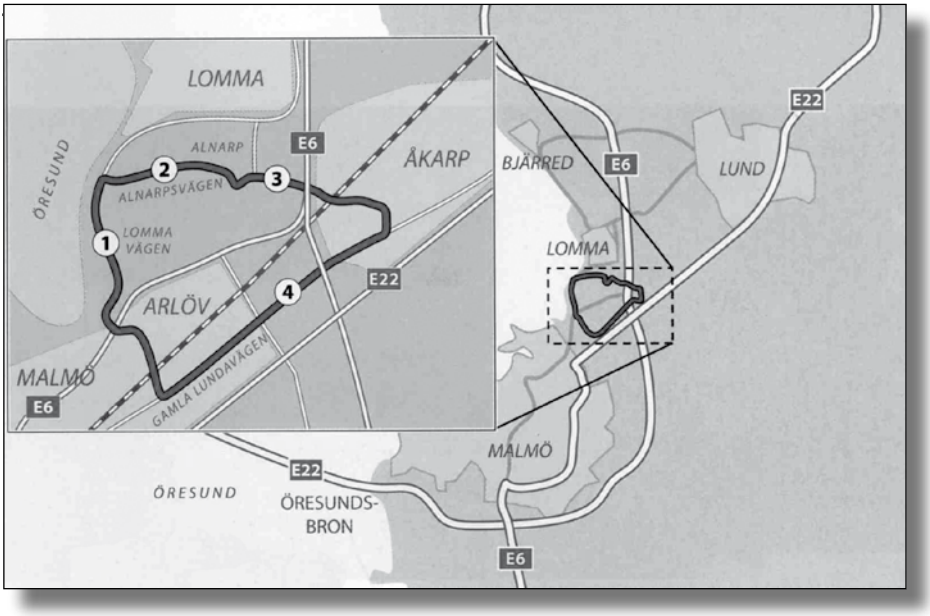
Även MFI 13 blev klar vårvintern 1965 och Saab beslöt att jämföra den och Catherina. En av dem skulle bli nästa Saab Sonett, eller 97 som fabriksbeteckningen löd.

Saabs ingenjörer och testförare föredrog den något större och bekvämare Catherina som också ansågs ha bättre vägegenskaper. Ändå föll valet på MFI 13. Motiveringen var att den både var lättare och dessutom hade större glasytor. Inte helt juste mot Sason som noga följt direktiven.

Malmö Flygindustri hade själva tänkt bygga den nya bilen som kom att kallas Saab Sonett 97. (Fast ingen utanför Saab sa väl någonsin annat än Sonett. Idag talar entusiaster om Sonett II). Men MFI hade inte ekonomiska resurser för biltillverkning och lyckades inte heller få statligt stöd för att bygga en monteringsanläggning i Norrland. Därför kopplades ASJ in igen.

ASJ hade en fabrik i Arlöv strax norr om Malmö. Där hade tidiga-

Levande sportvagnshistoria. Missa inte testslingan nästa gång du har vägarna förbi Arlöv.



Sixten Sason kom med ett eget förslag till nya Sonett, Catherina. Bilen ansågs bra på många sätt men vägde för mycket. Bakflyglarna känns igen från vad som skulle komma på Saab 99.

re tillverkats järnvägsvagnar och bandmaskiner. Nu ställde man om verksamheten till sportbilar. MFI fick nöja sig med att vara underleverantör.

Under våren och sommaren 1966 byggde ASJ i Arlöv ett mindre antal förseriebilar. Snart stod det klart att MFI 13 inte var tillräckligt genomtänkt för att sättas i serieproduktion. Till exempel var bilen tänkt att ha upplyftbar bakruta, som en hatchback. Tyvärr blev karossen inte tillräckligt styv. Istället nåddes bagageutrymmet via ett litet hål i den platta aktern mellan baklamporna.

Motorn var desto lättare att komma åt. Hela fronten med stänkskärmar och huv öppnades i ett stycke á la Triumph Spitfire. Här låg den vanliga Saab Sportmotorn. Fast här på 60 hk DIN (+ 5 hk) tack vare tre Solex horisontalförgasare. Till skillnad från Sasons Catherina var störtbågen inte integrerad i karossen utan satt fullt synlig bakom de två stolarna.

Serieproduktion i liten skala kom igång hösten 1966. Bara 258 Saab Sonett med tvåtaktsmotor byggdes. Nästan alla gick för export till framför allt USA.

I mitten av 60-talet var det allmänt känt att Saab gett upp tvåtaktaren. Tyska Fords V4-motor på 65 hk och 1500 kubik hamnade i de vanliga familjebilarna till 1967 års modell och under året fick även Sonett den nya

En sista koll. Sonett III på väg ut från Arlöv gav Saab exportpengar och värdefull goodwill i stora världen.

motorn. Därmed gick en del av bilens sportiga karaktär förlorad, även om potentiella ägare kanske lockades av ytterligare fem hk i nya Sonett V4.

Bilen förändrades i övrigt bara i detaljer och produktionen fortsatte i liten skala. 69 st V4 byggdes 1967, 899 st 1968 och 639 st 1969. Under de senare åren såldes också ett litet antal bilar i Sverige.

För Saab blev Sonett V4 bara en rolig parentes. Bilen ansågs se lite för speciell ut för att riktigt tas på allvar.

Sixten Sason var nu död och Saab saknade ansvarig formgivare. Den italienske formgivaren Sergio Coggiola fick istället ge ifrån sig några skisser som parades ihop med idéer från Björn Karlström. Arbetet att göra bil av det hela föll sedan på Saabs illustratör och historiker Gunnar A Sjögren som på ett smart sätt skapade en ny Sonett. Till 1970 presenterades den nästan helt nya Sonett III.

Det klurigaste av allt var att Saab kunde behålla chassiet samt dörrar och mittparti. Bara front och akter var nytt. Ändå kändes modellen betydligt modernare. Mest kanske på grund av den platta fronten med uppfällbara strålkastare och konventionell motorhuv. Bilen blev också ett par decimeter längre.

Lika viktigt var nog att Sonett nu äntligen fick golvväxel. Att konstruera ett länkage som passade Saabs frontmonterade växellåda lär ha varit ett formligt mardrömsuppdrag. Ändå lyckades man utmärkt.

En rolig detalj är att bilen fick dubbla avgasrör. Det gjorde att V4-motorn varvade bättre och i praktiken gav mer än 65 hk. Men för att slippa typa om bilen i USA höll Saab tyst om saken.

Gummi förändrade formen

Sonett III fick efter något år den större V4-motorn på 1700 kubik som inte gav mer effekt tack vare längre kompression och 1973 kom stora fula gummistötfångare. Totalt tillverkades 8351 Sonett III av de 130 anställda på ASJ i Arlöv.

Efter sommaren 1974 bytte fabriken inriktning på nytt. Istället för levnadsglada sportbilar anställde man ytterligare 180 personer som fick uppgift att sätta samman kombimodellen Saab 95.

Sedan dess har byggnaderna alldeles intill järnvägen mellan Malmö och Stockholm bland annat varit hem för en gokartbana. Idag byggs där monteringsfärdiga hus.

Saab Sonett II och Sonett V4

Prestanda
0-100 km/h: ca 12,5 s
Toppfart: ca 170 km/h
Motor
Typ: R3 (V4)
Volym: 841 cc (1498 cc)
Effekt: 60 hk/5200 v/m (65 hk/4700 v/m)
Max vridmoment: 100 Nm/4000 v/min (120 Nm (2500 v/min)
Kraftöverföring
Framhjulsdrift, 4-växlad manuell växellåda.
Mått och vikt
Längd: 3770 mm
Bredd: 1490
Höjd: 1160 mm
Vikt: 710 kg (780 kg)
Hjulupphängning
Fram: Dubbla länkarmar med skruvfjädrar.
Bak: U-formad bakaxel med skruvfjädrar.
Fälgar & Däck
155 15 däck på 4 x 15 plåtfälg
Bromsar
Fram: Skivor
Bak: Trummor

Saab Sonett III

Prestanda
0-100 km/h: ca 12,5 s
Toppfart: ca 170 km/h
Motor
Typ: V4
Volym: 1498 cc (1698 cc)
Effekt: 65 hk/ 4700 v/min
Max vridmoment: 120 Nm/ 2500 v/min
Kraftöverföring
Framhjulsdrift, 4-växlad manuell växellåda.
Mått och vikt
Längd: 3900 mm
Bredd: 1450 mm
Höjd: 1160 mm
Vikt: 800 kg
Hjulupphängning
Fram: Dubbla länkarmar med skruvfjädrar.
Bak: U-formad bakaxel med skruvfjädrar.
Fälgar & Däck
155 15 däck på 4,5 x 15 lättmetallfälgar
Bromsar
Fram: Skivor
Bak: Trummor

Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:
Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.
Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.
PlusGirokonto 487 74 84-8
Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nytillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida www.sonettclub.se.

Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Några evenemang 2008

8 juniHaninge Classic and Sport Cars. Fri entré för förare och passagerare 7-9. Många olika aktiviteter, bl.a. aktiviteter för barn, fototävling och 3 milarally t.o.r. till Dalarö.
www.retrorun.se eller tel. 0708-525200 eller info@retrorun.se

18 maj Club Sonett Sweden. Vår- och årsmöte i Dalsland. Se separat information i detta nummer av Sonettvärlden.

25 maj Tjolöholm Classic Motor. 15 årsjubileum. Förare och 1 st. passagerare i varje utställarfordon har fri entré 7-9, annars 80 kr för entusiastfordon, 100 kr. övriga. Marknad, försäljning av entusiastbilar.
Sista anmälningsdag är 25 april men det går kanske att tumma på. www.tjoloholm-classicmotor.se eller Christer på telefon 0705-17 18 17 alternativt epost ch@algonet.se

7-8 juniClassic Motor Festival. Ånnaboda, www.mowazet.se/

14-15 juniClassic Motor Velodromloppet i Karlskoga

28-29 juniNostalgia Festival i Ronneby

26 juli-2 aug Classic Car Week i Rättvik

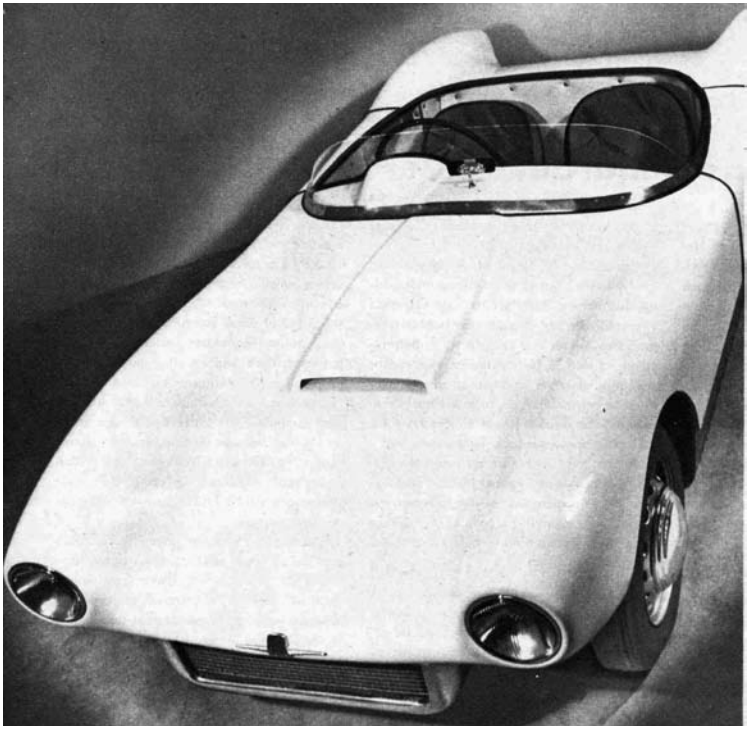
24 aug Eskilstuna Veterandag på Ekeby flygfält

7 sept Saabmarknad i Gistad. www.ostgotasaabklubb.com

Vi tipsar er som har möjlighet att se en betydligt mer omfångsrik träffkalender, nämligen Evenemangskalendern på MHRFs hemsida: www.mhrf.se

Överraskningen från Trollhättan

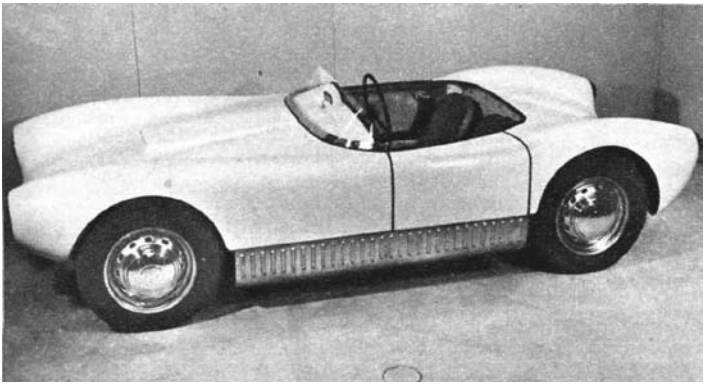
Lennart Öjesten. Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 14, 1956 av Motor. Tack även till Thorbjörn Brännström som lånat tidningen till redaktionen.



SAAB Sonett ser farthungrig ut så det förslår. Kylaren ligger för sig under huven. Förgasarluften tas genom intag ovanpå huven. Vindrutan demonteras lätt och ersätts med plexiglashuv över sittbrunnen. Fartresurserna ökas därigenom avsevärt.

För första gången i svensk bilhistoria har vårt land fått en riktig sportbil, som mer än väl kan mäta sig med utländska konkurrenter i sin klass. Det är SAAB Sonett super sport. Den har sådana fart- och accelerationsresurser att den utan svårighet borde vinna minsta klassen i Mille Miglia och på Le Mans. Men nu har den ivrigaste av dessa skapare, ingenjör Rolf Mellde, inte några planer på att ställa upp i dessa lopp även om tävlingsreglerna tillät honom.

SAABs överraskning, som stal in-



Bakom kylflänsarna av polerad aluminium ligger bl a bränsletanken, som rymmer 50 liter. Huven tas upp framåt och därvid frilägges hela framvagnen ända till främsta dörrspringan. Även vindruta och backspegel följer med upp. Hjulen är mattförkromade.

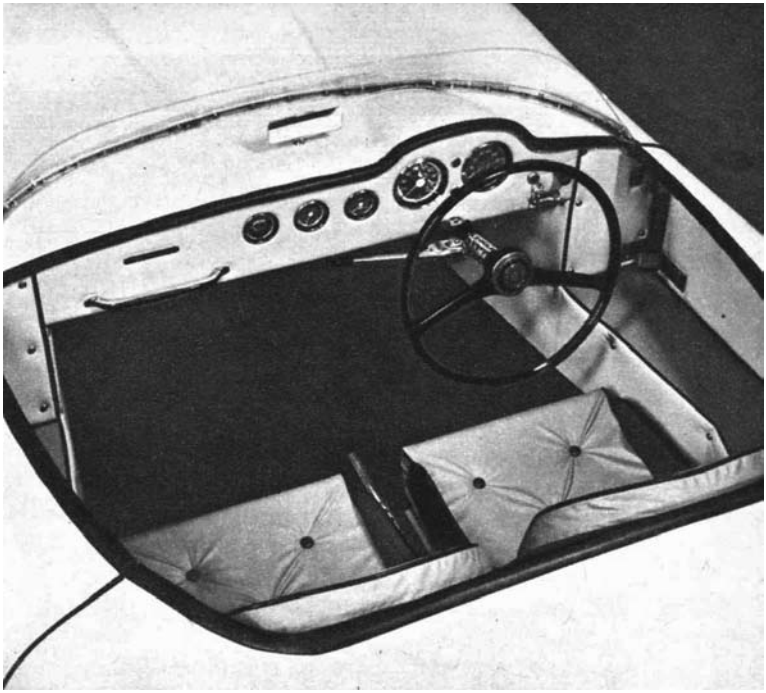
tiresset från flertalet andra bilar på stockholmsutställningen, skall i första hand användas som försöksvagn. Med trollhättefabrikens utprovningschef Mellde bakom ratten kan man i Sonett mycket effektivt se vad bromsar, fjädring. styrinrättning, kylsystem och motor tycker om hastigheter i trakten av 215 km/tim.

Dessutom tänker Mellde försöka sig på att slå en rad fartrekord i klassen under 750 cm^3. Absoluta rekordet för bilar av denna storlek kan han inte överträffa. Det hålles nämligen av Goldie Gardner med en kompressormatad MG Magic Midget och lyder på 256 km/ tim. Men det finns en mängd andra noteringar Mellde har chanser att höja, när han framåt hösten kommer ned till Oostende i Belgien. Där ligger en av de bästa europeiska banorna för rekordförsök.

Rolf Mellde har länge haft planer på att bygga en sportvagn baserad på SAABs chassi. För två år sedan gjorde han den första principskissen. Fabriksledningen var intresserad och lät Mellde sätta igång. Frivillig hjälp fick han av kollegerna Lars-Olof Olsson, Olle Lindqvist och Gösta Svensson. Formgivningen skedde i samarbete med Sixten Sason, som tidigare anlitats av SAAB för både typerna 92 och 93. Hållfasthetsberäkningarna har utförts av ing Erik Nilestam på SAABs flygfabrik i Linköping. De fyra ingenjörerna var så fängslade av arbetet med Sonett, att de offrade fritiden. På dagarna hade de dessutom hjälp av tre erfarna bilmontörer från SAAB, Trollhättan.

I bilfabriken fanns ingen plats för sportvagnsbygget. Man fick hyra in sig i en gammal verkstad utanför Trollhättan. Detta var lämpligt inte minst med tanke på att arbetena måste bedrivas i största hemlighet. Inga fler än några av de absoluta topptjänstemännen hade en aning om vad som försiggick i utprovningsavdelningens regi.

Största problemet för SAABteamet har varit plastkarossen. När de började med denna, hade de ingen som helst erfarenhet av att arbeta med plasten (glasfiberlaminat). Som leverantör av materialet och rådgivare för tillverkningen stod Soab. Mellde & Co började med att göra en fullskalemodell



Varvräknare ingår naturligtvis i instrumenteringen. Men choke saknas. Vindrutan är så låg att föraren ser över den. Luftströmmen kastas precis lagom över förarens huvud.

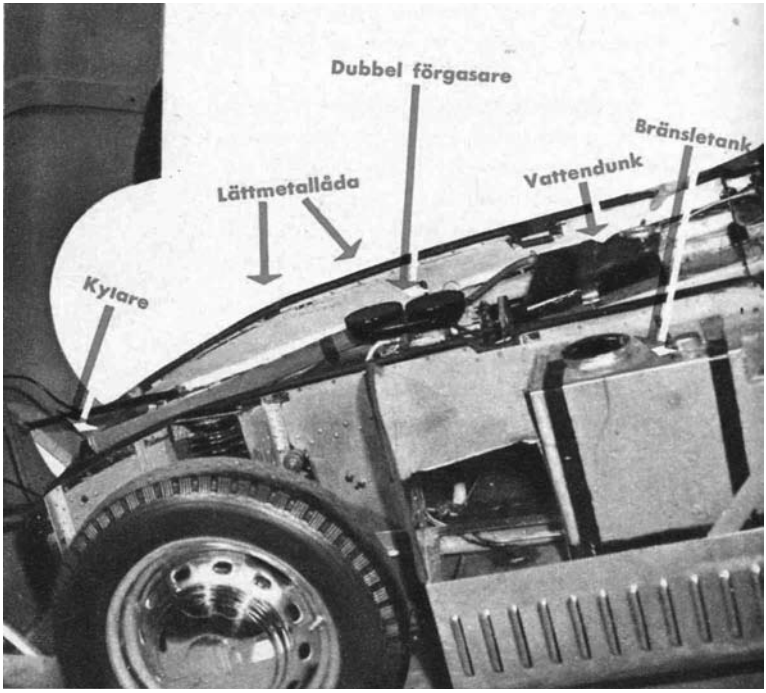
i trä och gips. På denna göts ett plastskal, som senare fick tjänstgöra som form vid karosslimningen med glasfiber och plastmassa.

Trots att Sonett är försedd med SAABs först byggda plastkaross, är ytan mycket jämn. Den kan jämföras med plastbilen Chevrolet Corvette. Även denna vagn stod på stockholmssalongen och har tillverkats av folk med lång erfarenhet av plastbyggen. Sonett är klart bättre i den lackerade ytan än de flesta andra plastbilar vi sett.

Plastkaross och chassidetaljer är monterade på en lådkonstruktion av lättmetall. Byggnadsprincipen har varit densamma som i moderna flygplanskonstruktioner. Vikten är därför uppseendeväckande låg. Bara 71 kg. Men genom att man för övrigt uteslutande har standarddelar i chassiet, blir bilens sammanlagda vikt 500 kg. Det låter inte mycket, men får anses vara i mesta laget med tanke på att Mercedes racervagn Silverpilen inte väger mera än 660 kg. Ändå är Mercedesmotorn på 290 hk.

Om Mellde byggt Sonett uteslutande för hastighetsåkning, hade det inte varit nödvändigt med standarddelar. Genom att göra motorn i lättmetall och förse den med stålfodrade cylinderlopp, skulle stor viktbesparing åstadkommits. Själv räknar Rolf Mellde med att om han anlitat lättmetallen i största möjliga utsträckning, skulle vikten på Sonett blivit cirka 375 kg.

Att strömlinjeform och låg vikt betyder mycket för farten framgår av den



Motorrummet är mycket långt och ovanligt trångt för att vara en SAAB. Lättmetallkonstruktionen har hållfasthetsberäknats av SAABs flygtekniker.

beräknade hastighetshöjningen genom att täcka över sittbrunnen. I bilens nuvarande skick har denna två platser och en låg vindruta. Om vindrutan tas bort och brunnen förses med plexiglashuv ökas toppfarten med ett 40-tal kilometer. Denna inklädnad skall användas vid rekordförsöken.

Den trecylindriga SAAB 93-motorn har i Sonett en effekt på 57,5 SAE-hk vid blygsamma 5000 varv/min. Standardmotorn är på 38 SAE-hk. Enligt Mellde är trimningen ganska måttlig. En veckas jobb bör räcka till för att komma en bra bit över 60 hk. Redan på den tiden SAAB-gänget körde med trimmade tvåcylindriga DKW-motorer, nådde man 52 hk. Hittills har man i Trolihättefabriken fått upp effekten genom att förse motorn med Solex dubbelförgasare av samma typ som bl a Lancia använde på sina racervagnar. Den viktigaste trimningen finner man på avgassystemet, där den trecylindriga motorns möjligheter till overlap utnyttjas så långt som möjligt. Även spoltider och kompressionsförhållande är annorlunda än på standardmotorn. Kompressionen är 10:1. Trots detta ska motorn köras med vanligt handelsbränsle på 85 oktan. Ännu mera imponerande är vridmomentet 9,5 kgm, som nås vid ett så bra varv som 3 500 per minut. Växellådan är en specialkonstruktion för extremt snabba fordon. Den har tillverkats av ZF i Friedrichshafen. Man har valt denna låda för att lätt kunna prova olika utväxlingsförhållanden. Dreven kan även plockas om på sådant sätt att lå-

dan antingen blir tre- eller fyrväxlad. Allt efter önskemål.

Liksom i Citroen är växellådan placerad framför motorn, som alltså vänts. Men den har fortfarande en lutning av 30 grader som i 93an. Tack vare denna omplacering av lådan har viktfördelningen blivit bättre. Under fart är styrningen neutral. Varken över- eller understyrd. Genom att växellådan ligger framför motorn, är huven mycket låg.

En följd av detta omvända motor- och växellådsarrangemang är att vagnen måst göras högerstyrd. Detta har Mellde inget emot, då han gärna vill prova en egen produkt med ratten på rätt sida för vänstertrafik.

För att vara sportvagn är Sonett originell såtillvida att den har rattväxelspak. Men lättmetallådans konstruktion tillåter inte golvspak.

Vi nämnde tidigare att chassidetaljerna var från SAAB 93 standard. Det finns ett undantag och det är skruvfjädrarna. Dessa är klenare dimensionerade av den anledningen att Sonett är lättare än personbilen. Men de nya fjädrarna är så avpassade att Sonett har samma svängningstal på fjädringen som 93an.

Data för SAAB Sonett

Allmänt	
Vikt (torrvikt)	ca 500 kg
Spårvidd fram och bak	ca 1220 mm
Axelavstånd	ca 2210 mm
Största längd	ca 3485 mm
Största bredd	ca 1420 mm
Största höjd	ca 825 mm
Motor	
Cylindervolym	748 cm
Effekt, maximal	57,5 hk vid 5 000 varv (SAE)
Maximalt vridmoment	9,5 kgm vid 3 500 varv
Kompressionsförhållande, nominellt	10
Bränsle, handelsbränsle	ca 85 oktan
Prestanda (beräknade värden)	
0 – 80 km/h	ca 8 sek
0 – 100 km/h	ca 12 sek
Stående start ¼ eng mil	ca 18 sek
Stående start 1 km	ca 34 sek
Stående start 1 eng mil	ca 48 sek
Toppfart, öppet utförande	ca 160 km/t
Toppfart, specialutförande	ca 215 km/t

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Vintage

I nummer 4/07 har Motorhistoriska Klubben i Skåne med ett reportage från Gula Träffen 2007. Det är deras höstträff vid Trollenäs slott. Som vanligt var det många bilar där av de mest olika märken och modeller. Eller vad sägs om Lincoln Zephyr från

trettiotalet, Chevrolet Fleetline från fyrtiotalet, Messerschmitt från femtiotalet, Ford Mustanger från sextiotalet och just det, en vinröd Saab Sonett från sjuttiotalet. Närmare bestämt bör det vara Bengt Åkessons vinröda III:a från 1973 om jag ser rätt på registreringsnumret på kortet. Ingen förhandsanmälan krävs, det är bara att ta med sig picknickkorgen och åka dit. Att så många åkte dit var nog vädrets förtjänst, till och med solen lyste en del av dagen.

DAK

I medlemsbladet för Dalarnas Automobil Klubb, DAK och närmare be-

stämt i nummer 5, 2007 får man verkligen sitt lystmäte av Sonetter. Dels har Gunnar och Lars Erik Lindell med samma artikel om sitt deltagande i Midnattssolsrallyt som vi redan haft i Sonettvärlden, det blev hela sex sidor i A4 format. Bra reklam för såväl tävlingen som Sonetten då den är med på ett antal bilder. För säkerhets skull har Peo Westlund även med en ensides artikel om "Historia bakom Sonett" där han i kortform berättar om varje modell. Bilder visas också på respektive modell. De har ni sett förut, så vi visar en bild istället som ni också kan ha sett förut, men kanske inte så ofta, på produktionen av Sonett III i Arlöv.

Motormagasinet

Den 30 oktober hade man med ett långt reportage om Johan Josefssons Saab 96 som hans flickvän Nicolina Hübert tävlade med i La Carrera Panamericana, en nätt tävling på 7 dagar och

370 mil. Bilen var trimmad från originalets 850 cc och 38 hk till 1007 cc och 98 hk. Bland annat berättade Johan att "förgasarna är unika Sonett-förgasare som i sin konstruktion är okänsliga för G-krafter. Jag fick tillfälle att köpa en sådan Sonett i USA, det var räddningen för vårt projekt." Var står den då, undrade reportern? –Den står i garaget (= en lada. Men ska Du inte renovera den då?), -Jo, det är ett långtidsprojekt. Därefter undrade reportern om inte förgasarna försvinner tillbaka till den då? –Jo, svarade Johan, risken är väl så. Alltmedan vi fick se bilder på Sonett II:an i ladan; den hade en obestämd kulör i dunklet, kanske matt silver.

Bakrutan

Daniel Gustavsson i Östgöta Saabklubb är också medlem i Svenska Saabklubben. Därför kändes det förstås naturligt för honom att skriva en artikel i Bakrutan 4-2007 om marknaden i Gistad. Det är en av de mer kända Saabmarknaderna och vi visar en bild på en gästande Sonett. Som Daniel skriver: " Är det bara beundrande blickar eller månde det vara problem under

den indiskt gula huven?" Ja, inte vet jag men jag kan även konstatera att 900:an, både den täckta och cabförsedda versionen nu börjar nå veteranfordonsstatus, med ålderns rätt.

Kultbilar

Håkan Matson, den kände motorjournalisten som bland annat skriver i Dagens industri har gjort en bok om 50 kultbilar. Det är hans eget urval, bilar som på ett eller annat sätt har fascinerat honom. Att han bland dessa 50 fordon även skriver om Saab Sonett är kanske inte så konstigt då han själv ägt en Sonett II V4 till för något år sedan. Några tidiga bilder på Sonetten finns med i boken, bland annat en på en Sonett i full fart. Han börjar sina rader så här: "Jag ägde en gång en

GRATTIS

Anders Ljungberg Grillby

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post. Grattis och lycka till vid dragningen!

Köpes

Saab Sonett II i bruksskick.
Jan-Eric Hallberg
070-606 39 37
kvällstid 0506-202 48

Sonett. 1968 års modell, chassinummer 824 av 899 tillverkade. Det var ingen lycklig historia." Han berättar att hans egen Sonett mest blev stående i ett garage vilket han tycker är fel, bilar ska användas. Sedan berättar han den brokiga historien bakom Sonetten och börjar raskt med att felaktigt berätta att endast fem stycken finns kvar av de sex som tillverkades. Han borde veta att alla sex existerar i gott skick. Han berättar bland annat att Sixten Sasons innovativa förslag, Catherina med sitt avtagbara targatak förlorade mot Björn Karlströms design. Efter att ha ägnat några rader åt de 258 tvåtaktarna kommer Håkan snabbt in på V4-motorn som han beskrev som "knappast bilvärldens sexigaste maskin". Han citerar även den amerikanska tidningen Road & Tracks förödande kritik mot II:ans design men den har vi citerat förut i Sonettvärlden och dessutom tycker jag den är orättvis, den är ju snygg! Det tycker nog Håkan med för han skrev: "Det är en elak beskrivning. Sonetten förtjänar faktiskt något bättre". Stort tack till Johnny Johansson för klippet.

Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan: Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken
Tel. 0240-76746, peja10@telia.com, postgiro 487 74 84-8

Jubileumsmugg. Pris: 85 kr/st

Äldre nummer av Sonettvärlden. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st

Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III –70 grön,	pris:	995:-

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	40:-
Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
Inplastad Jubileums-affisch	Pris	40:-
Vykort med två olika Sonett-motiv 4 st	pris:	15:-
8 st	pris:	25:-
Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-

OBS! Frakt tillkommer.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.