

SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen



- **Sonett 477, big surprise, del 2**
- **Inbjudan CSS årsmöte och vårträff**
- **En Sonettutflykt i Schweiz**
- **Super-Saabens, del 2**

2

2013



Från ordförandens skrivbord



Hej alla medlemmar i CSS, jag ska börja med att säga att detta blir min sista ledare i Sonettvärlden. Jag har bestämt mig för att inte ställa upp för omval till posten som ordförande, tid och engagemang räcker inte till. När detta skrivs är förhoppningsvis valberedningen i arbete med att hitta en ersättare och på något sätt löser det sig. Fem år kan jag personligen tycka är en lagom tid att sitta som ordförande. Lite saker är i alla fall utträttade, Sonettvärlden i färg och ett försök till fler alternativa försäkringar är några positiva saker.

I den negativa vågskålen finns höjda avgifter, vilket tyvärr är tvungent för att klubben ska kunna behålla en stabil ekonomi. Vad menas då med en stabil ekonomi? Klubben måste kunna ligga ute med pengar vid nytillverkning av flera olika delar på samma gång, samtidigt måste vi kunna överväga plötsliga erbjudanden från andra håll och på samma gång ha en rimlig beredskap för oförutsedda utgifter. Avgiftens storlek är ändå rätt måttlig i förhållande till vad hobbyn i övrigt kan kosta.

Finns det då inga bekymmer? Jo, det är klart att det gör och vad är då dessa? Något man kan fundera på är förnyring, vad kommer hända i framtiden när nuvarande medlemmar av olika skäl inte kan eller vill vara med längre? Bilarna kommer säkert finnas kvar, det är det sista som oroar mig, men vad händer med kunskapen och känndomen om just Saab Sonett? Ärvs bilarna av barn eller barnbarn där någon till sist knappt vet vad det är för något?

Frågorna är många men svaren är kanske inte lika många. Personligen tror jag att klubben borde synas mer och kunna erbjuda mer värde. Det handlar om mer än de egna leden, det handlar lika mycket om att förvalta en del av den svenska bilindustrins historia som att få en Sonett att rulla i många år till. Vi försöker fånga upp artiklar i Sonettvärlden under "Det skrivs om", det är bra men än roligare vore det om man också kunde läsa om CSS på andra ställen.

Ta hand om er och era Sonetter så syns vi på årsmötet den 25:e maj eller någonstans på vägen.

Michael Mattias Arvidson



Klubbens adress

Mattias Arvidson
Kyrkvägen 14
196 30 Kungsängen
Mackarvid@gmail.com

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhunds. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
skaven@comhem.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

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

OMSLAGSBILD:

En härlig sommarbild på Jan-Owe Nilssons Sonett III, givetvis med kaross från Kalmar Verkstad AB! I nummer 3/13 berättar vi mer om den tillverkningen.

Styrelsen

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

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

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-58170303
Mackarvid@gmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare
0303-54210
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
019-32 29 75
joakim-eliasson@spray.se

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Sonett 477, "Big Surprise"



Av Arne Höglund

Här följer andra delen av Arne Höglunds artikel om renoveringen av sin Sonett V4.

Renovering och reparationer

Nu hade jag förutsättningarna för renovering och reparationer ganska klara. Jag hade köpt en Sonett i första hand för att köra den. Den hade förmodligen blivit mer eller mindre grundligt renoverad och ombyggd en eller ett par gånger tidigare, så en helrenovering hade jag inte planerat. Bestämde mig för en rullande renovering i tre steg.

- 1 Göra bilen körbar och trafiksäker, dvs besiktningsbar.
- 2 Övriga nödvändiga reparationer.
- 3 Plast, lackering och interiör uppfräschning.

Började med rostskadorna. Tog Sonetten på en kärra till min gode vän

Erling Holmin, som svetsade ny plåt i trösklarna och batterilådan. Vi undersökte också orsaken till kopplingsproblemet. I slavcy lindern hittade vi en fjäder som inte var original. Byte av denna plus en renoveringssats gjorde ingen skillnad. Ett tips om att felet kunde ligga i huvudcy lindern kollades upp och även huvudcy lindern fick en renoveringssats. Ingen bättring. Återstod att lyfta ur motorn och undersöka kopplingen. Det visade sig då att lamellen hade hårdare fjädrar och den var 2 mm tjockare än standardlamell. Tryckplattan hade också en något sned anliggningsyta mot urtrampningslagret. Ny koppling med standardlamell monterades och nu fungerade koppling-

en helt ok. Hela felet låg troligen i den 2 mm tjockare lamellen. Med utväxlingen i kopplingsgaffeln ger detta 5-6 mm vägförlust i slavcy lindern vilket förklarar att kolven bottnade efter halva pedalvägen. Så här i efterhand inser man att problemet kunde lösts genom framshimsning av slavcy lindern 6 mm, något som tydligen förekommer. Men som amatör lär man sig av misstagen och en ny koppling sitter alltid bra. Innan motorn monterades plockade vi också bort AC-kompressorn och kondensorn. Anläggningen var av gammalt utförande och skulle behövt en uppgradering med nya tätningar mm för att anpassas till freonfritt köldmedium. I Sverige klarar man sig för det mesta ganska bra utan AC. Men jag behöll förångarde len i kupen. Den visade sig innehålla en mycket bra, steglöst reglerad ventilationsfläkt som utgör ett välkom-

met komplement till standardfläkten. Provkörningen efter kopplingsbytet kändes mycket bra. Nu kunde jag för första gången stå på och uppleva lite av motorns prestanda. Vid kopplingsbytet hade jag noterat att avgasrören var portade c:a 10 mm och att sväng hjulet var lättat.

Här vill jag också nämna att Erling, som ägare till en fin Sonett II V4 och mångårig medlem i Sonettklubben, hade alla årgångar av Sonettvärlden sedan någon gång på 80-talet. Dessa lånade jag och hade lärorik och intressant kvällslektyr i några veckor. Brukade läsa en årgång per kväll/natt.

Skrapning och slipning av en del ytrost på golvet ut- och invändigt, tunn rostskyddsolja och omtätning av ett par karoskarvar, rostskyddsgrund, lackering och tectyl utvändigt och så var kapitlet rost avslutat.

Bromsarna visade sig ha igensatta bromsslangar fram, därav anliggan de broms på höger fram. Nya bromsslangar, belägg, bromscy lindrar och bromsbackar bak gjorde underverk. Monterade även längre justerklackar för bakbromsarna. Handbromsspaken hade kortats vid installation av golvväxelspaken. Trots detta blev det interferens mellan spakarna vid iläggning av backväxeln. Flyttade därför handbromsspaken lite längre bakåt, vilket innebar specialmått på handbromskablarna.

Nytt batteri givetvis, och vindrutetorkarna fick nya armar och blad. Och så var det detta med torkarmotorn. Kollade givetvis först att jag hade spänning på motorn. Hade en känsla att det kunde vara svårt att hitta en

Kopplingsbyte. Till höger, Erlings fina Sonett II V4 och en Matchless 350 under renovering.



torkarmotor av denna äldre modell. Därför plockade jag isär motorn för att kolla hur illa ställt det var med den. Såg först inget onormalt, men då jag vände på huset föll det ur lite skräp. Vi närmare undersökning visade sig skräpet vara resterna av en liten fiberbricka som håller fjädern för kolborstarna. Det var bara att hitta lämpligt fibermaterial i någon skrotad elpryl och fila till en ny bricka, cirka 4 x 5 mm med ett 1 mm hål för fjädern. Innan jag monterade ihop motorn kände jag försiktigt på fiberbrickan i den andra kolborsten. Den brast direkt, så det var bara att fila till ytterligare en bricka. Nu fungerade torkeriet igen. Felsökning av signalhornet visade tre olika fel, vart och ett tillräckligt för att släcka funktionen. Det hade nog inte varit i bruk på ganska lång tid. Två olika kabelbrott fixades och slutligen byttes signalhornen som det inte gick att få liv i.

Var inställd på att säkerhetsbälten var ett lagkrav här i Sverige. Senare fick jag höra att en -68 hade kunnat besiktigas utan bälten. Men har man kört med bälte i nästan 50 år så känns det ju inte bra att köra utan. Fann att baksätesbältena i senare årgångar av Saab 99, med bältesrullarna på hatthyllan, skulle passa installationsmässigt. Ett par begagnade sådana inhandlades och installationen gick utan problem. Baksätesbälten i en Saab 99 är ju i allmänhet inte så mycket använda. Eldsläckare och huvudströmbrytare installerades också inför försäkringsbesiktningen. Svårt att hitta original hastighetsmätare med km-skala, så komplettering med gnuggisar fick

duga så länge. Efter egen förbesiktning var nu "Big Surprise" redo för Svensk Bilprovning, med nästan ett års försening.

Torsdagen den 9 oktober 2008 var en stor dag. Registrerings- och kontrollbesiktning var beställd kl. 10.00. Dagen började med invägning. Vågen visade en matchvikt på exakt 800 kg. Besiktningarna gick bra och helt utan anmärkning, blanka papper. Det kändes bra, nu kunde man börja köra på riktigt. Ytterligare en överraskning på den positiva sidan.

Efter att ha kört in mig på bilen en del kunde jag lämna följande omdömen: Vägghållningen är imponerande. Lätt bil med låg tyngdpunkt, Bilsteindämpare och 195-sulor på fötterna gör gott. Mest positivt är nog i alla fall motorns prestanda och ljud. Motorn är en trimmad 1700 cc från en Sonett III -74. Portad på insug- och avgassidan, större ventiler (från Ford Mustang, det var enl. uppgift de största som fick plats) och en ISKY 7,4 kam. Något höjd kompression, lättat svänghjul, brytarlöst tändsystem och en Weber 32/36 DGAV förgasare. Effekt enligt uppgift cirka 90 – 100 hk.

Två tums avgassystem i ett långt Y som möts vid ljuddämparen under förarstolen och enkelrör bakåt. Detta ger ett härligt, vasst motorljud. Annars finns det för övrigt mycket av NVH (ljud, vibrationer och råhet), inte bara av det behagliga slaget alltså. Tänker ibland att NVH var knappast påtänkt på 60-talet, i alla fall inte när det gäller standardbilar och enklare sportbilar. Man fick nog sikta in sig på lyx-

bilar för att hitta NVH-förbättrande åtgärder att tala om.

Under åkturerna noterade jag en del annat som behövde åtgärdas. Ett rumlande, pulserande oljud fanns där hela tiden. Och swish – swish sa det vid infjädring, speciellt i högerkurvor. Tempmätaren visade envist på låg motortemperatur. Växellådan har en del slutväxeloljud. Och så var det den spruckna bakrutan och takklädseln som vittnade sönder. Detta blev en del av todo-listan för etapp 2, övriga nödvändiga åtgärder.

Det rumlande, pulserande lagerljudet lät som det kom från höger bakhjul. Men vid bromsreoveringen hade jag noterat att bakhjulslagren var i god kondition. Det är ju samma lager som i laståsnan Saab 95, så den lätta Sonetten är snäll mot bakhjulslagren. Däremot noterade jag fettläckage från höger framnav och kunde känna lite glapp här och det var också detta hjul som haft anliggande broms. Starkt miss-tänkt alltså. En god vän i besittning av en hydraulisk press hjälpte mig med byte av framhjulslager och så var detta oljud eliminerat.

Misstänkte att en trasig termostat var orsak till den låga kylvattentemperaturen. Först måste Weberförgasaren plockas bort. Det är trångt och ett pilljobb att komma åt alla fyra muttrarna. När jag lyfte av termostathuslocket fann jag att det var värre än befarat – det fanns ingen termostat alls! Kanske man kör utan termostat vid racing i USA? Nåväl, en ny termostat monterades och nu var motortemperaturen på rätt nivå. I fem mil! Sedan var den tillbaka på samma låga

nivå igen. Demontering av förgasare och termostathuslock igen. Termostaten såg lika fin ut som när jag satte dit den. Jag funktionsprovade också i en kastrull på spisplattan och den uppförde sig exemplariskt med rätt öppningstemperatur. Återmontering. Näst i tur stod tempgivaren. Med en ny tempgivare hade jag nu rätt motortemperatur igen. Glappkontakt i den gamla. Under arbetet med kylsystemet hade jag också upptäckt att det inte var något övertryck i systemet. Måttkontroll av trycklock och påfyllningsstos visade att det var fel trycklock monterat. Det bottnade inte i påfyllningsstosen. Hittade rätt lock hos en kylarverkstad och nu var ordningen i kylsystemet återställt.

Fick hjälp av min bror med byte av takklädsel och bakruta. Takklädseln var lite av en utmaning. Ett under-upp arbete påverkade av starka lösningsmedel från 3M-limmet. Men resultatet blev godkänt. En bakruta fick jag möjlighet att köpa av Jonas Kullgren. Han hade en överbliven ruta från hans racing-Sonett, där han kör med plexiglasruta. Monteringen är lite trixig första gången man ger sig på detta. Men det gick vägen, vi fick rutan på plats utan att knäcka den.

Svish-ljudet kom från vänster bakhjul som vid infjädring touchade i bakskärmen. 195-däck är ju ganska mycket bredare än 155 som standard. Om jag kunde flytta bakaxeln 5 mm åt höger skulle detta nog vara tillräckligt för frigång, men jag hittade inget enkelt sätt att göra detta. Nu förstod jag också betydelsen av tre træklossar som satt instoppade mellan fjädervarven på

bakfjädrarna. Dessa hade jag bytt mot gummistöd som jag tyckte var en något elegantare lösning. Sonettklubben annonserade om nytillverkade fjädrar som var 15% hårdare. Skaffade ett par sådana för att se om det gav ett bättre höjdläge och tillräcklig marginal. Innan montering hade jag mätt upp fjäderkaraktären på dessa och de gamla och jämförde. De gamla var lite kortare men hade en något brantare karaktär. Fann att vid belastning motsvarande tjänstevikt var den inspända längden lika, detta gav alltså inte önskad förbättring. Funderade på hårdare stötdämpare men tror inte att det heller löser problemet. Ytterligare ett alternativ är att sätta på 175-däck. Tillsvidare har tråklössarna fått komma till heders igen.

Genom ovan beskrivna åtgärder plus ett stort antal småfix och justeringar har "Big Surprise" återställts i hyfsat skick, med massor av körglädje. Nu kanske man kan börja prata om bra bruksskick. För att göra den riktigt fin behövs en hellackering och interiör

4-bultsfälgar avslöjar Saab Monte Carlo-chassi.



uppfräschning. Hade en plastlagning och hellackering inplanerad för ett år sedan, men nödgades av familjeskäl skjuta upp detta. Har dock så länge med hjälp av sprayburk lyckats reducera fyra nyanser av vitt till två. Fann att det mesta av karossen var lackerat i VW/Audi alpinvit.

Bilens historia

En ordentlig kartläggning och dokumentation av bilens historia är ju vad som anstår varje sann veteranbil. Det visade sig svårt i detta fall. Säljaren visste just ingenting om bilens historia och tidigare ägare. Allt han visste var att bilen var nysåld i Florida och att föregående ägaren fanns någonstans i Green Bay area i Wisconsin. Det fick bli lite detektivarbete här.

På instrumentpanelen i bilen sitter några små metallskyltar som skvallrar om att den på 1980-talet deltagit i en del autocross racing och ice autocross racing. FVSCC står det på skyltarna. Googlade på detta och hittade något som heter Fox Valley Sports Car Club i Appleton, Wisconsin. Appleton är centralort i Fox Valley som ligger just i Green Bay Area, några mil norr om Milwaukee. Spännande. Mailade ordföranden i FVSCC och bifogade ett par foton på Sonetten. Han var mycket tillmötesgående och tyckte Sonetten såg fin ut, men han kände själv inte till bilen. Däremot hade han i klubben en äldre herre som hade en Saabverkstad. Han skulle kunna veta. Fick en mailadress, mailade och väntade ett par veckor utan svar. Kontaktade ordföranden igen och fick ett telefonnummer. Nu fick jag kontakt med verk-

Skyltarna på instrumentpanelen ledde spåren till tidigare ägare.



stadsägaren. Det framkom att det var frun i huset som hanterade datorn och mina mail hade tydligen stannat där. När han nu fick se bilder på Sonetten kunde han direkt identifiera den och dess ägare. Han hade nog gjort iordning ett par topplock till den någon gång kunde han dra sig till minnes. Fick namn och mailadress på den tidigare ägaren och jag skickade mail med foton. Åter 3 – 4 veckors väntan innan svaret kom (han hade varit på långsemester i Sydamerika).

Alan var den som haft "Big Surprise" i sin ägo sedan mitten av 80-talet, och gjort mycket av trimning och tidigare renovering av den. Och han kunde i stora drag dess historia från början. Den uppgraderades av återförsäljaren i Florida med M-69 stolar och AC-anläggningen. Förste ägaren, också bosatt i Florida började använda den i racingsammanhang. Han gjorde ombyggnaden till golvväxel och installerade brytarlöst tändsystem och Weberförgasaren. Det var också nu i

början av 70-talet som bilen fick Monte Carlochassi och –bromsar och därmed 4-bultsnäv. Originalmotorn har sedan skurit på grund av oljepumpshaveri och ersattes av 1700-motorn från -74. Alan svarade för trimningen av denna. Chassiet och den trimmade motorn gjorde att Sonetten hävdade sig väl i olika tävlingar. Jag citerar: "We ran at Road America on Alfa Romeo weekend and we beat every Alfa and BMW on the track. We were only beaten by two Lotus Elan". Att få stryk av Lotus Elan är något som man kan leva med. Den lagerskada som jag upptäckte på höger framhjul kan nog till viss del vara orsakad av tävlingsverksamheten, då dessa tävlingar i USA oftast körs i vänstervarv. Detta ger ökad belastning på speciellt höger framhjul.

Har också försökt att få fram tillverkningsdata på Sonetten. Tyvärr är det så säger Peter Bäckström på Saab Bilmuseum, att det inte gått att finna vagnkortet på de 500 första Sonet-

terna. Annars finns det mesta i museets arkiv.

Vid besiktningen den 9 oktober 2008 var mätarställningen 90006 miles. I skrivande stund (december 2012) är den 92596 miles. Drygt 400 mil tillryggalagda bakom ratten i denna härliga, lite tuffa "Big Surprise" som berett mig så många överraskningar, negativa såväl som positiva. Mycket är åtgärdat, som framgår ovan, mycket återstår att göra. En sådan här bil blir ju i princip aldrig helt färdig. Och det

är en del av syftet, man behöver aldrig känna sig sysslolös. Men redan nu finns det körglädje i massor om man inte stirrar sig blind på det som återstår att fixa. Genom engagemanget i denna och några andra gammelSaab har jag lärt mig massor om Saabmodellerna från 50- och 60-talet. Så idag kan jag redogöra för de viktigaste skillnaderna mellan kortnos och långnos och vet vad korsinsug och dubbelblås handlar om. Inte helt värdeöst vetande.

Påminnelse, Saab-festivalen



SAAB FESTIVALEN 2013 - En festival i Saab Sport & Rally-anda

Arbetet med Saabfestivalen 2013 pågår nu för fullt och vi är glada att kunna tillkänna årets festivaltema, som kommer att vara Saab Sport & Rally!

Minns du den brandgula trimkatalogen till Saab V4 från 70-talet? Vare sig du byggde en bil för tävlingsbruk, eller monterade 2-tumssystem och dekaltrimmade vardagsbilen för att efterlikna de tävlingsbilar Stig Blomqvist, Per Eklund eller Simo Lampinen körde, så var det i Saab Sport & Rally-sortimentet hos din lokala Saabåterförsäljare du hittade delarna som satte personlig prägel på din Saab.

Saab Sport & Rallytemat passar såväl den klassiska trimskolan (med kamaxlar, förgasare, planade toppar osv) som den nya generationens prestandaförbättringar för t.ex Saab 9-3 och 9-5 i form av större turboaggregat, mjukvaruuppdateringar, 3-tums avgassystem mm.

Vad har du gjort för att sätta personlig prägel på just din Saab? Kom och visa oss på Saabfestivalen 2013!

/Festivalkommittén <http://www.saabfestival.se>



Saab Turbo Club



EU:s besiktningsspaket oroar MHRF

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF, saxat från PåGång, nummer 1, 2013

I EU-förslaget till nytt direktiv avseende trafiksäkerhetsprovning undantas historiska fordon. Genom att definiera de historiska fordonen som "Vehicle of historic interest" gör man dock den fordonshistoriska rörelsen en björntjänst.

Fordon av historiskt intresse avser i det nuvarande förslaget endast sådana fordonstyper som tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan, inte längre är i produktion och som är i sitt ursprungliga skick och inte har genomgått betydande tekniska förändringar i de viktigaste komponenterna såsom motor, bromsar, styrning, fjädring eller kaross. Vid ministerrådsmötet om förslaget i december enades man om ett direktiv istället för en förordning som EU-kommissionen förordade. Detta ger medlemsstaterna möjlighet att fatta nationella beslut kring trafiksäkerhetsprovningen. Definitionen av "historiska fordon av intresse" togs dock inte upp på mötet.

Den 22 januari höll EU-parlamentets Transportutskott en utfrågning där övertygelsen om riskerna för historiska fordon stärktes. På frågan om hur fordonsentusiaster kommer att beröras framfördes att alla reservdelar måste vara godkända originaldelar. Av vem eller på vilket sätt dessa ska godkännas, och mot vilket regelverk, är inte klarlagt av EU-kommissionen. Förslaget borde givetvis ha fallit på sin egen orimlighet. För hur ska fordonsägaren kunna bevisa att en enskild komponent är godkänd, eller var det vid tillverkningsstillfället?

Förslaget är ett nytt allvarligt hot mot bevarandet av det fordonshistoriska kulturarvet. Genom definitionen kommer merparten av fordon äldre än 30 år inte anses vara av historiskt intresse och då är risken stor att de underkänns vid en kontrollbesiktning. Kommissionen har också framfört tankar om att samma definition ska gälla vid registreringsbesiktning. Den 30 maj röstar utskottet och den 2 juli är preliminärt datum för behandling av frågan i EU-parlamentet. Motorhistoriska Riksförbundet kommer att följa ärendet noggrant genom kontakter med Sveriges EU-parlamentariker och andra svenska delegater i Bryssel. Läs mer och följ ärendets utveckling på www.mhrf.se/eu

Årsmöte och vårträff Club Sonett Sweden Roslagen 25 maj



I år hålls årsmötet i Norrtälje på Pythagoras Industrimuseum. Pythagoras är en genuin fabriksmiljö från förra seklets början. Miljön är oförändrad sedan siste arbetaren lämnade fabriken på 1960-talet. Verkstads AB Pythagoras grundades i Norrtälje 1898 och kom snabbt att bli stadens största arbetsplats. Här tillverkades olika verktygsmaskiner och framförallt tändkulemotorer, vilket företaget kom att bli känt för. Från fabri-

ken i den lilla staden Norrtälje skeppades motorer ut till världens alla hörn. Hela produktionslinjen finns kvar: från kontoret med ritningar och andra arkivalier till maskinhallen med motorer och maskiner. Fortfarande snurrar svarvar och fräsmaskiner, smattrar remtransmissionen i taket och dunkar tändkulemotorerna i fabriks hallen under visningarna. När dörren öppnas till fabriken kliver besökaren rakt in i en svunnen tid



Program, lördagen den 25 maj

- 9.00 – 10.00 Samling med kaffe/smörgås vid Pythagoras Industrimuseum, Verkstadsgatan 6, Norrtälje – även tid för att titta på bilarna och välja "Finaste Sonett 2013".
- 10.00 – 11.00 Årsmötesförhandlingar i fabriken gamla smedja.
- 11.00 – 12.00 Guidad tur på Pythagoras (kostnad 90 kr/person)
- ca 12.00 Avresa mot Blidö i kortege genom det vackra Roslagen. Vi åker tillsammans för det är två färjeöverfarter på sträckan.
- ca 13.30 Lunch/Sonettårta/prisutdelning på Haraldsgård Vandrarhem på Blidö.

Vid anmälan meddela om någon specialmat önskas. Meddela också om övernattningsönskas.

CSS bjuder medlemmar och passagerare på kaffe/smörgås/lunch/Sonettårta.

Tips på boende i Norrtälje är Hotell Roslagen, Stockholmsvägen 53 eller STF Hostel Hvilan, Lundmansgatan 9.

Välkommen med anmälan till:

hasse.johansson@hotmail.com
alternativt mobil 0708824868

bengt.folkesson@telia.com,
alternativt mobil 0707630413,

Senast v. 20 (19 maj)

Sonetter som kommer E18 söder ifrån:

Håll utkik efter Ica Flygflyren, som ligger på Stockholmsvägens högra sida. Kör rakt fram genom trafikljusen vid Flygflyren och sväng sedan in på den första avtagsvägen till höger: Rodengatan. Sväng därefter vänster in på Lennart Torstenssons Väg och sedan höger in på Verkstadsgatan. Följ Verkstadsgatan tills den tar slut. Då är du inne för parkering på fabriksgården.

Sonetter som kommer riksväg 76 norr ifrån:

Passera Coop Forum (som ligger på vänster sida) och fortsätt längs Estunavägen. Ta höger vid trafikljusen och följ Stockholmsvägen upp för en lång backe. Håll utkik efter "Djurkliniken" på vänster sida, för där ska du svänga vänster in på Rodengatan. Därefter vänster in på Lennart Torstenssons Väg och sedan höger in på Verkstadsgatan, som du följer tills den tar slut inne på fabriksgården där du parkerar.

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 nyttillverkar 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!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager

Huvudbromscylinder

Huvudbromscylinder för Sonetter, NOS. Pris 1900:-. Plus frakt.

Det är bara locket som skiljer, det gamla passar. Eller byt ut slangen mellan behållaren och cylindern.

Master brake cylinder

Master brake cylinder for Sonetts. Price is 1900 SEK. Plus freight.

Top cover is not the same, old one can be used, or change the hose, from the brake fluid container down to the cylinder.



NYKÖPINGSTRÄFFARNA

Nu för 27:e året!

Spontanträffar för fordon minst 30 år gamla och i fint skick (eller på temakvällar minst 10 år och "Blivande Klassiker" för temafordon)

17.30-21.00

www.automobilsallskapet.se

29 maj	Premiärkväll med Tema: Våra Vänklubbar
5 juni	Svans- och mittmotorbilar
12 juni	Tunga kvällen (Traktorer/Bussar/Lastbilar, bl. a. Futurlinern)
19 juni	MC/MC-bilar/Moped/Cyklar och Jim's Mekarhörna
26 juni	Tyska bilar
3 juli	Amerikanska bilar
10 juli	Franska bilar
17 juli	Topless med bl. a. Morganklubben
24 juli	Japanska bilar
31 juli	Engelska bilar med Morris 100 år och Austin-Healeyklubben, Rolls-Royce Enthusiast Club m. fl.
7 aug	Italienska bilar med Lamborghini 50 år
14 aug	Svenska bilar – inte bara Saab och Volvo!
21 aug	Avslutningskväll med medlemmarnas fordon

För övernattnig i Nyköping vid träffarna rekommenderar vi: **Hotell Sunlight** med låst parkering för veteranfordon, eget bilmuseum, pool, gym, restaurang, inomhus go-cart och specialpriser för besökare till Automobilsällskapet. Boka på 0155-20 50 00, www.sunlight.se

Rallye Monte Carlo 1969

Klaus Weissbauer, tidigare publicerad i Saabines Nachrichten, översättning Jan-David Skavén, kompletterad av Torsten Åman, Bo Swanér och Arne Hertz.

Det var i januari 1969. Rally Monte Carlo. Saab var fortfarande ytterst aktivt som tävlingsstall – det upphörde inte förrän 1980. Anledningen till att det var Sture Nottorp som fixade det hela och inte Saab var faktiskt att Saab inte trodde på idén med att starta med Sonetten. Det var helt och hållet en marknadsföringsbedömning.



Simo Lampinen och Arne Hertz i full karriär. Bilden kommer från Automobillklubben i Monacos hemsida.

Men Sture Nottorp, mannen som låg bakom att Saab deltog i Le Mans 1959, engagerade Simo Lampinen som förare i ett semiprofessionellt team. Simo var efter sin seger i RAC-rallyt 1968 naturligtvis mycket upptagen. Han var på väg att fira en ny triumf i Monte-historiken med sin kartläsare Arne Hertz. Efter två etapper låg

han med sin Sonett V4 på tredje plats bakom de två ledande Porshebilarna, med Björn Waldegård och Gerard Larousse på förarplatserna.

På något sätt passade detta ändå inte in i arrangörens koncept. På väg till nästa kontroll var Simo så snabb att tiduträkningen hos arrangören inte stämde. De hade ännu inte öppnat kontrollen, även om funktionärerna var där på ort och ställe. Allt fanns redan där, bordet var vid gatukanten, stämpelarna var där och så vidare! Det som ännu inte fanns på plats var passerkontrollskylten. Vid ett samtal mellan Simo och mig (Klaus) menade Simo att ortens folk hellre ville dricka sitt vin än att göra sitt arbete. Han prata-



Arne Hertz bredvid tävlingssonetten, en II V4. Missa inte heller damens hatt som var väldigt tårtliknande. Även denna bild kommer från Automobillklubben i Monacos hemsida.



Klaus Weissbauer försåg Sonettvärlden med flera bilder från tävlingen, bland annat denna med Simo Lampinens autograf på. I verkligheten var bilen blå.

de med kontrollanterna och man lovade honom att notera hans tid.

När de kom till Monte Carlo gick han och Arne Hertz genast till ordföranden för organisationskommittén

som försäkrade honom att allt var i sin ordning. Men på listan med kvalificerade tävlanden så dök hans namn inte längre upp. På frågan varför han blev diskvalificerad, så informerade man honom att han missat en passerkontroll. Alla protester var förgäves. Huvudsaken var sannolikt, att Simo hade kommit för nära den ledande lokalfavoriten Gerard Larousse i sin Porsche.

Man ville hellre ha en fransman som segrare.

Arne Hertz som läst artikeln lade till att han talat med Simo och att han "bekräftade händelseförloppet om att vi tydligen åkte för bra, så organisatörerna helst ville se oss ute ur tävlingen. Monte Carlo arrangörerna använde tillvägagångssättet mer än en gång. Jag hade helt förträngt det och flera andra liknande händelser från Monte."

Redaktören har slutligen en fråga: Någon som vet om bilen finns kvar och i så fall, vem som äger den?

För att hedra det ursprungliga Monte Carlorallyt deltog Klaus Weissbauer 1995 med sin Sonett II V4 i Histo-Monte och placerade sig på en hedrande total 12 plats och 9 plats i klassen för fordon från 60-talet, detta bland 34 fordon från detta årtionde.



Träff på Gelleråsen



Den 15-17 juni 2013 körs årets upplaga av Velodromloppet på Gelleråsen och Svenska Saabklubbens Närke/Värmlandssektion kommer att arrangera en träff i samband med tävlingarna.

Bland annat kommer det att erbjudas möjlighet till bankörning. Alla Saabbilar från de äldsta till 9000 CC med förare har fritt inträde både till Saabträffen och till båda lördagens och söndagens velodromlopp. Förra året fick dock medpassageraren betala entré, förmodligen är det likadant i år.

Vi bifogar en bild på banområdet och uppställning av Saabbilar görs vid 11 = gräsdepån. Camping kan göras på gräsytan märkt parkering eller på en campingplats några kilometer därifrån. Stugor finns det med men de brukar snabbt bli fullbokade.

Kontaktperson är Arne Andersén, tel. 019-244469 eller 070-5911378 eller l_a@telia.com



Artiklar sökes!

Jan-David Skavén

För ett tag sedan så bad jag om vinterbilder och jag fick en fin respons och ett antal bilder från en del av våra medlemmar vilket jag nämnde i förra numret av Sonettvärlden. Nu hoppas jag att ni är lika flitiga att skriva artiklar om era Sonetter. För att ha en levande, intressant klubbtidning är det en fördel att vi kan publicera artiklar skrivna av våra medlemmar. Dessa rader vänder sig i första hand till er som ännu inte skrivit. Det kan vara om hur ni köpte er Sonett, renoverade den, en resa ni gjort med den, eller... valet är ert. Bilder och bildtexter behöver vi med för att illustrera artikeln och om ni även visar var ni vill ha in de olika bilderna i artikeln så blir Berndt Eliasson och jag som gör tidningen extra glada. Tack i förväg för era bidrag som ni sänder till: skaven@comhem.se

Articles wanted!

Jan-David Skaven

A while ago, I asked for winter pictures and I got a good response and a number of images from some of our members which I mentioned in the last issue of Sonettvärlden. Now I hope that you are as diligent to write articles about your Sonetts. In order to have a lively, interesting club magazine it is an advantage that we can publish articles written by our members. These lines are primarily aimed at those who have not written yet. It can be about how you purchased your Sonett, renovated it, a trip you have done with it, or ... the choice is yours. We also need photos and photo texts in order to illustrate the article and if you also show where you want the different images in the article, it makes Berndt Eliasson and me that makes the magazine particularly happy. Thanks in advance for your contributions which you send to: skaven@comhem.se

En Sonettutflykt i Schweiz

Jan-David Skavén, kompletterad av Lennart Jarenbäck



Lennart Jarenbäck bredvid sin silverfärgade tvåtaktssonett, bergen och sjön i bakgrunden syntes knappt den dagen.

I mars äger bilsalongen i Genève rum, så varför inte åka ned och titta på den? Om man dessutom kan kombinera det med att man hälsar på en vän jag lärt känna genom Club Sonett Sweden, Lennart Jarenbäck, så ännu bättre. Kan man sedan gå på mässan tillsammans, perfekt!

Att tillbringa en hel dag på bilsalongen (den 83:e i ordningen förresten) är inget som helst problem, möjligen är det enda problemet att man ändå inte hinner se allt. Så vi såg "bara" de nya bilarna; inte hallen med tillbehör och verktyg; det får bli en annan gång.

Men eftersom Saab gått i konkurs så fanns det förstas inga nya Saab-bilar att visa och därför blir det inga bilder därifrån. Men bilder ska ni få och intressanta sådana. Vi började dagen efter med att noga kolla Saab-bilarna i Lennarts stora och välfyllda garage. Det är så mycket att visa där att han lovat att skriva en separat artikel om det. Men vi kan i alla fall avslöja, att där bland annat finns två tvåtaktssonetter och två Sonett III samt för säkerhets skull en hel Sonett II kaross i taket. Samt delar och återigen delar.



Sluttningarna mot Genèvesjön är branta och där finns det som på många andra sluttningar vindruvsodlingar; kan inte vara helt lättjobbat i slänterna. Men vindruvorna får på så sätt mycket sol. Vingårdarna i Lavaux på Genèvesjöns nord-östra strand ingår sedan några år i UNESCO's världsarv och bör brukas som nu och inte bebyggas med nya betonghus.

Vi valde att ta Lennarts ena tvåtaktssonett, den med chassinummer 063. Härligt skick, en riktig kick att hela tiden höra det sköna tvåtakts-soundet.

Den bilen, med chassinummer 063 är just den bil som snurrade på ett podium i Saabs monter på nämnda

bilsalong i mars månad år 1967, det vill säga för 46 år sedan!

Däremot var inte vädret lika härligt. De berg man sett i fjärran dagen innan var som borta, nu härskade diset och ibland några snöflingor men det var ju bara mars. Kanske inte helt fel gissat att vi var de

Efter god mat och dryck har Lennart intagit förarplatsen i Sonetten för fortsatta äventyr.



Tänk bara att komma till en verkstad i Schweiz och utanför välkomnar en Sonett!





Redan utanför inhägnaden stod denna Citroën H Van och väntade på bättre tider.

enda personerna i Schweiz som åkte Sonett den dagen och definitivt en tvåtaktssonett!

Efter att ha kört på slingrande, kurviga asfaltsvägar var det dags att äta lunch och det blev på järnvägsrestaurangen i byn Cully.

Nu var det hög tid att åka vidare till resans höjdpunkt. För Lennart känner



Denna Facel Vega cabriolet till vänster på bilden kommer att renoveras och då blir den dyr, mycket dyr.

en verkstadsägare, Guy Perrenoud i Villeneuve, som ligger några kilometer söder om Montreux och han har bakom verkstaden runt 110 bilar varav 70 Saabar!

Observera, detta är inte en Saabskrot utan en samlingsplats för körklara Saabar eller andra som kommer att bli det.



Guy samlar inte bara på bilar utan även på Primus och Max Sievert blåslampor. Även denna samling var magnifik.

Ett himmelrike för personer som gillar bilar. De var av varierande åldrar och skick. En del rena renoveringsobjekt som t.ex. denna (före detta) exklusiva Facel Vega eller varför inte en Citroën H Van som faktiskt tillverkades hela tiden mellan 1947 och 1981?

En av Guys Sonetter. Den är värd ett bättre öde än att bara stå här och vänta på renovering.



Lennart kollar in två Saab 95:or av olika årgångar. I bakgrunden en del av de enorma mängder med motorer och andra delar som också låg där.

Guys avsikt är att renovera och behålla de flesta av Saabbilarna och göra sig av med de andra men först ska även de renoveras. Ser ut som en livsuppgift, även om han har hjälp i verkstaden. De flesta Saabmodellerna fanns representerade, från Saab 93 och framåt till 9-5.

Den här röda skönheten har Guy helrenoverat för ett par år sedan men den lär trots det inte komma ut på gatan på ett tag, instängd som den var av många andra bilar.





Här ser vi Guy Perrenoud själv tillsammans med Lennart Jarenbäck utanför sin verkstad. I bakgrunden Lennarts tvåtaktssonett med chassinummer 063.

Räknade jag rätt såg jag fyra Sonetter hos honom och sju 900 cabbar av den första generationen.

Guy var en sympatisk person men det måste man väl vara om man samlat på sig en sådan samling av både bilar och blåslampor?! Jag skulle inte kalla det en Saabskrot eftersom många av bilarna är helt körklara medan förstås en del behöver renoveras. Men det var definitivt den största samlingen av olika Saabmodeller som inte längre dagligen går i trafik som jag sett på länge. Visst har man sett en ännu

större bredd på de olika Saabfestivalerna men här är man i en liten ort i Schweiz! Jag kan bara hoppas att Guy har tiden, orken och pengarna att allteftersom sätta bilarna i skick, oavsett om det stod Saab på dem eller inte. Men han ska ju hinna med sin vanliga verkstad också, så vi får väl se vad som händer framöver.

Efter en händelserik dag vände vi åter mot Blonay där Lennart bor. Två dagar i rad med nästan bara bilar, den första var alla nya, den andra var de definitivt inte det.

Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff

hålls i år i Roslagen, den 25 maj!

Platsen är Norrtälje vid Pythagoras Industrimuseum.

Se vidare sidan 12-13, i detta nummer!



Saab Sonett V 4, en av de få bilarna med plastkaross, har under formgivaren. Björn Karlströms ritstift fått en djärv och ovanlig formgivning. Skönhet kan diskuteras men bilen ser onekligen sportig och tuff ut. Motorn är densamma som i standardsaaben och är helt otrimmad. Lägre tjänstevikt och annan utväxling ger ändå bättre fartresurser än i Saab V4.

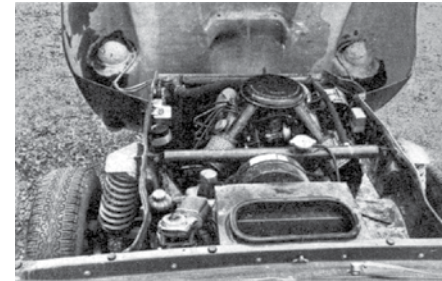
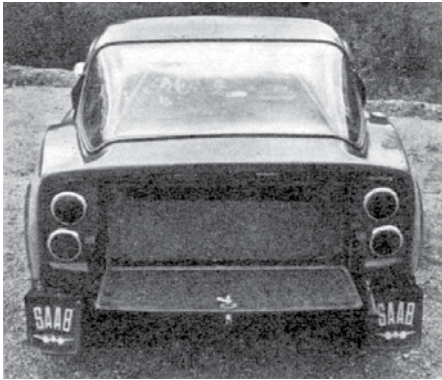
Att komma i och ur genom de låga dörrarna fodrar en viss teknik som man dock ganska fort lär sig. Att undvika att byxbenen blir smutsiga på de kraftiga dörrtrösklarna är däremot mycket svårt.

Runt-om-sikten är relativt god, men begränsas en del av de kraftiga vindrutestolparna fram och av de bakre dörrstolparna. Närsikten framåt är ej

så god eftersom frampartiet är ganska långt utdraget. Den tvärt avhuggna bakänden har däremot kort överhäng och vållar inga bekymmer vid exempelvis parkering. Vagnens markfrigång är låg varför man bör ta det försiktigt på dåliga vägar.

Vindrutetorkarna har två hastigheter och sveper över ett sammanhängande fält. Spolare av el-typ ingår i utrustningen.

Komforten för de två som vagnen är avsedd för är relativt god. Första intrycket av de separata framstolarna är att dessa är i hårdaste laget. Det är dock bara ovana. Vid långkörning är komforten god och man blir inte trött, varken i rygg eller säte. Stolarna är av GT-typ med ordentlig skålning i sits och dyna. Svankstödet är "vasst" och



det kan vara tveksamt om det passar förare av olika format. Förare över medellängd kan ej heller komma på bekvämt avstånd från ratt och pedaler. Den låga takhöjden är också besvärande för både passagerare och förare som är över medellängd. Tyvärr saknas regleringsmöjligheter för ryggstödslutningen.

Instrumenten är överskådligt placerade framför föraren, bl.a. ingår varvräknare, klocka och trippmätare. Vid mörkerkörning uppstår reflexer från instrumentbelysningen i vindrutan. Knappar och reglage, placerade i mitten sitter försänkta och inom räckhall.

Brädan av plast saknar helt mjuk stoppning och är ganska hård att slå emot vid en eventuell krock eller tvärbromsning. I utrustningen ingår även cigarrettändare, backlampor och s. k. "crash flash", varningsblinkers efter amerikanskt mönster. I brädan finns ett litet öppet fack som är det enda förvaringsutrymme fram i vagnen. Det minimala bagageutrymme bak är åtkomligt dels innifrån och dels utifrån genom marknadens förmodligen minsta bagagelucka. Stuvans utrymme or-

dentligt kan möjligen långfärdsbagage för två få rum. Under utrymme är reservhjul, verktyg och batteri placerat.

Bakom stolarnas ryggstöd står bensintanken på 60 liter. Ovanför tanken från sidorna och upp i taket finns en störtbåge som bör hålla taket intakt vid en kullerbytta.

Askkoppar finns längst fram på varje dörr, vilket visade sig vara en mycket opraktisk och obekväm placering.

V4-motorn var varvvillig och mycket bensinsnål. Aktionsradien med den stora bensintanken blir därför mycket lång. Bränsleförbrukningen under provperioden blev i genomsnitt 0,9 lit/mil, däri ingår bl a. stadskörning, accelerationsprov och stundtals mycket hård körning på småvägar och även motorvägskörning. Åtkomlighet för service på motorn är relativt god eftersom hela frampartiet med skärmar och huv faller fram i ett stycke. Ljudnivån från motorn får anses som störande i hela fartregistret.

Accelerationsprov, 0-400 m tog 18,9 sek 0-100 km/tim 12,5 sek. Omkörningsprov 4:e växeln 70-120 (62-109) km/tim. 14,6 sek.

Kombinationen koppling och frihjul är utmärkt men fordrar en viss tillvänjning för att det ej skall bli för kraftiga ryck när frihjulet går i ingrepp. Erforderligt pedaltryck på kopplingen var ganska högt. I köer blir man trött i vänstra benet.

Till skillnad mot Standard-Saab har Sonetten stående koppling- och bromspedal vilket vi ej fann speciellt bekvämt.

Växellådan på vårt provexemplar var trögväxlad, speciellt på treans växel. Rattspaken har korta slag mellan växellarna och var bekväm att nå. Ratten behövdes faktiskt inte släppas vilket kanske är en fördel jämfört med golvspak där man endast har en hand på ratten vid växlingarna.

Styrningen av kuggstångstyp är mer direkt än på vanliga Saaben och fordrade bara 2 1/2 varv mellan fulla framhjulslutslag. Precisionen är mycket god. Vid låg fart blir den något tungstyrd. Den bekvämt placerade ratten har liten diameter och är madrasserad vilket gör den behaglig att hålla i.

Bromsarna fordrade högt pedaltryck men hade jämn och god bromsverkan, några mattningstendenser kunde vi ej heller märka. En bromskraftförstärkare som sänker det erforderliga pedaltrycket skulle dock behövas.

Vägegenskaperna är typiskt sportiga, med andra ord hårda och stötiga och med krängningsfri gång. På dåliga vägar blir man ordentligt omruskad, väggreppet är dock bibehållet hela tiden. På jämnt underlag kommer vagnen bäst till sin rätt och det går också att köra väldigt fort på kurviga vägar. Vagnen är i det närmaste neutralstyrd. Släpper man gaspedalen vid hög fart i en kurva vill bakvagnen kasta ut. Eventuella sladdar är dock lätta att parera med gaspådrag.

Data:

Plastkaross på stålplattform, motorn fram och framhjuldrift. 65 DIN-hk vid 4700 varv/min. Komp. 9,0:1 Slagvolym 1498 cc. Frihjul. 4-växlad helsynkroniserad växelåda. Slutväxel 4,67.

Hydraulisk fotbroms, skivor fram och trummor bak, två kretsar. Kuggstångsstyrning, vänddiameter 9,6 meter,

Separat fjädring fram med spiral-fjädrar, stel bakaxel med spiral-fjädrar. Teleskopstötdämpare fram och bak.

Däck 155 SR 15 med slang.

12 volt, 44 Ah batteri, växelströms-generator.

Tjänstevikt: 850 kg.

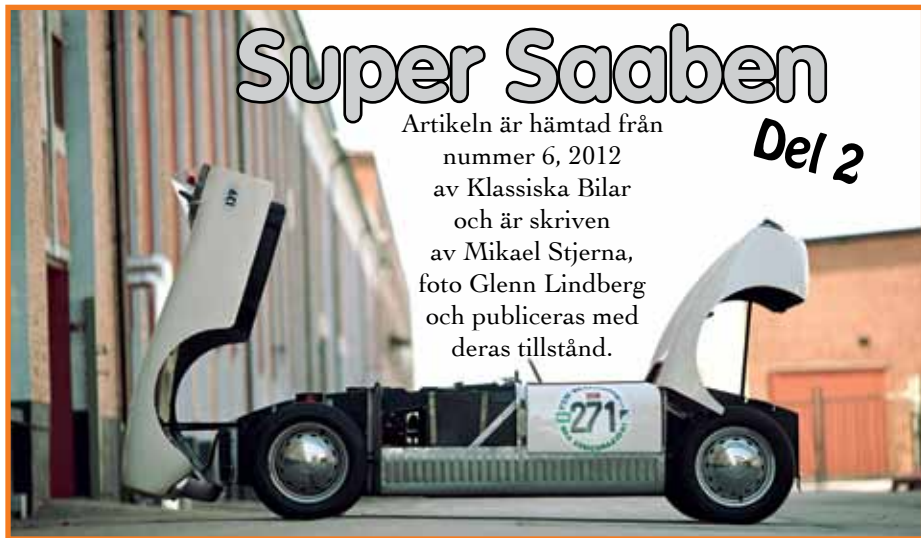
Axelavstånd: 2149 mm, längd: 3770 mm, bredd: 1500 mm, höjd 1160 mm. "Pris på gatan" i Stockholm 21 900 kronor, inklusive fordons-skatt 165 kr/år.

Garanti 6 månader oavsett antal körda mil.

Super Saaben

Artikeln är hämtad från
nummer 6, 2012
av Klassiska Bilar
och är skriven
av Mikael Stjerna,
foto Glenn Lindberg
och publiceras med
deras tillstånd.

Del 2



Under hösten gjordes inredningsarbete och instrumentering. Redan i oktober var bilen klar, men den fick under inga omständigheter visas offentligt. Premiären skedde först på Stockholms bilsalong, i mars 1956.

Bilen var då fullständigt obekant för publiken, för pressen och för branschen. Precis innan stadsfullmäktiges ordförande Carl Albert Andersson skulle förklara mässan öppnad körs en gaffeltruck in genom en bakdörr som finns bakom Saab-montern. Framtill har den en stor trälår som sätts ned intill det podium som står tomt i montern. En gavel öppnas på trälådan och ut körs kör en liten sportbil. Voilå!

Bilen blev mässans största succé och överglänste till och med sportmodellerna från Mercedes. Saab-importören i USA skickade ett telegram och önskade ett 100-tal bilar omgående.

På mässan kallades bilen Saab Sonett Super Sport Experimentbil.

En topphastighet på 200 km/h utlovades, en mild överdrift.

På hösten 1956, efter 500 körda mil, skriver Rolf Melde ett PM om Sonett där han dels förordar en begränsad tillverkning av Sonett om ca 25 bilar per år, dels initialt förordar att ytterligare fem förseriebilar byggs. Så sker också, och det är dessa totalt sex bilar som i dag existerar.

Någon serietillverkning skedde aldrig.

Den var ju tänkt som en tävlingsbil i 750 kubik-klassen. Men tävlingsklasserna ändrades och det blev möjligt att tävla med hårdtrimmade standardbilar i stället. Ledningen tyckte inte att det fanns ekonomi i att sälja den som vanlig sportbil och därför blev det inte serieproduktion, förklarar Lars-Olov Olson för mig.

Var det ett felbeslut? Det får vi aldrig veta. Men en sak är säker. Sonetten ger "Good vibrations". Jag får en

Här sitter den, Sonettens bakvända Saab 93-motor. Tre cylindrar, 748 kubik. Med Solex dubbelförgasare och förhöjd kompression till 10:1 fick man ut 57,5 hästkrafter ut den lilla motorn. Notera reservtändstiften.



provtur med den först tillverkade Sonett 1-bilen, bilen som stod på bilsalongen 1956, och kan intyga att det är en ljud- och fartupplevelse som går utanpå det mesta i bilväg.

Bilen är högerstyrd. Växelspaken sitter praktiskt nog på höger sida. Växellänkaget, som ska nå allra längst fram till växellådan, blev enklast att göra på så vis.

Men växlarna ligger spegelvänt. Till vänster sitter trean framåt och fyran bakåt, till höger har jag ettan framåt och tvåan bakåt. Höger om tvåan hittar jag backen.

Spärren till backväxeln tillhör de mest radikala jag har sett i en bil. Ett

"Vår" bil som försvann till USA på en lång PR-resa. Från början var den mer gulaktig i kulören, men lackerades benvit i USA. För Saab var Sonett en stor PR-framgång. Även om någon serietillverkning aldrig kom till stånd gjorde uppmärksamheten som bilarna drog till Saab-handlarna och till märket att arbetet i den lilla ladan i Åsaka får ses som väl investerade pengar. Förutom då att den också är osannolikt häftig!

lock i metall lyfts bort, sedan kan backen läggas i.

Att hålla liv i den hårdtrimmade motorn är inte det enklaste. Tändstiften blir lätt blöta om motorn inte får jobba ordentligt och då finns det ingen tomgångslängre.

Det blir Saab-muséets chef Peter Bäckström som värmer upp bilen med några snabba ruscher utanför museet. Sedan blir det min tur. Vi väljer båda två att köra utan vare sig sittdyna eller ryggstöd. Bara då kommer man ner i bilen ordentligt.

Motorn ger med dubbelförgasare 57,5 hästkrafter jämfört med standard-93 som gav 33 hästkrafter. Ef-



fekten ger den lilla sportbilen blixtrande prestanda. Med lite varv på motorn släpper jag kopplingen och bilen skjuter i väg med en fart som inte skäms för sig än i dag. 0-100 km/h går på tolv sekunder. Toppfarten lär vara cirka 160 km/h i verkligheten.

Väghållningen kan uppfattas som något nervös, den överstyr gärna, varnar Bäckström som har kört bilen en hel del.

Mest fantastisk är ljudtapeten som skulle överrösta en symfoniorkester.

Rolf Mellde lär ha varit mycket nöjd med bilen. I PM:et från 1956 skriver han:

”Bilen uppfyller i stort sett de förväntningar vi har haft. Accelerationen är av god klass. Toppfarten hade vi dock hoppats skulle bli något högre (detta fel är dock säkerligen möjligt att rätta till genom ändring av motorn).

Väghållningsegenskaperna är av absolut toppklass. Personligen har jag ej tidigare kört någon bil som kan betecknas som bättre i detta avseende (inkl Mercedes 300 SL, Alfa Romeo Zagato och Giulietta, Porsche m fl).

Visserligen känns bilen något för direktstyrd vid första provkörningen, men efter en tids körning märker man dock intet därav. Jag är övertygad om att därest vi kan få möjlighet att frigöra lämplig arbetskraft under cirka tre månader, ska det lyckas oss att åstadkomma en tävlingssportbil av Sonetten.”

Till sist frågar jag Lars-Olov Olson vad han blev mest nöjd med.

Att den gav Saab en sådan god PR. Bilen fick oerhörd uppmärksamhet, både i Sverige och i USA, där jag var



På bilsalongen i New York gick amerikanska Saab ut hårt och påstod att Sonett gick i 200 km/h och snart skulle serietillverkas.

med och presenterade bilen på bilsalongen i New York.

Med själva bilen då? – Jag tycker den är fantastiskt rolig att köra. Det är så nära motorcykel en bil kan komma. Att sätta på sig glasögon och en skinnluva och dra på för fullt, det är körglädje, säger Lars-Olov Olson.

Fakta Saab Sonett 1

Ursprungligt pris (1956): Aldrig saluförd. | Uppskattat pris (2012): Ja, säg det! | Motor: Bensin, 3-cylindrig radmotor, -dubbelförgasare, Cylindervolym 748 cm³, Max effekt 57,7 hk vid 5 000 r/min, max vridmoment 88 Nm vid 3 500 r/min. | Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdrift. 4--växlad manuell med panelspak. | Hjul: Fälg 4 tum, däck 5,00 x 15. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 221, längd 348, bredd 142, höjd 82, spårvidd f/b i.u., Tjänstevikt 570, maxlast ca i.u., Tank i.u. | Fartresurser:



Ladan i Åsaka var så långt ifrån en bilfabrik man kunde komma. Här byggdes ”pluggen” i gips för den senare karossgjutningen.

Acceleration 0-100 km/h 12 s, toppfart 160 km/h. -Bränsleförbrukning: Stor!

Alla sex Sonett 1 är i livet

Chassinummer 1 ► Vit. Bilen som byggdes i ladan och ställdes ut på Stockholms bilsalong turnerade sedan under flera år i USA, och hamnade senare hos Saab-handlaren Dick Catron i Denver, Colorado. Där ”renoverades” den med ny vit lack och fick många detaljer förkromade. ”Det är för tråkigt egentligen, men de gillar när det blänker i USA”, kommenterar Saab-muséets chef Peter Bäckström bilen som numer är i Saab-muséets ägo.

Chassinummer 2 ► Orange. Bilen ägdes först av bilhandlarkungen Gunnar Philipson. I dag ägs den av den amerikanska Saab-samlaren Tom Donney.

Chassinummer 3 ► Röd. En av två prototyper som i början av 1960-talet såldes. Köpt av Gösta Jakfors som än i dag äger den. Bilen har gått 3 000 mil

och är fullt körklar. ”Jag var till besiktningen med den häromveckan, den går kanon”, berättar Gösta Jakfors.

Chassinummer 4 ► Grön. Den andra bilen som Saab sålde. Bilen köptes av Sigvard Sörensson som tog av originalkarossen och under två års tid byggde en ny kostym, denna gång i plåt. Fick namnet Facett. Efter några år såldes den och var senare med om en svår krock. Bilen blev stående tills Saab Sonett-samlaren Klaus Müller-Ott köpte både den och den gröna originalkarossen. Bilen renoverades till ursprungsskicket och är numer ägd av René Hirsch, en inte helt okänd Saab-handlare och förädlare i Schweiz.

Chassinummer 5 ► Blå. Helt orenoverad bil som Saab inte sålde och än i dag står på Saab-muséet.

Chassinummer 6 ► Vit med blå rand. Bilen användes i PR-syfte och turnerade hos bilhandlare. Den ägs i dag av Bill Jacobson, före detta Saab-handlare i USA.



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Bilderna under denna rubrik är ofta tidningsurklipp, därav den varierande kvalitén!

Skånska Dagbladet

Thorbjörn Brännström i Eslöv sände mig en intressant artikel från Skånska Dagbladet av den 20 maj med rubriken "Saabs skånska spår". Artikeln är lång och handlar inte bara om Sonetter utan även till exempel om Toppolan och oljekylare, allt med skånsk anknytning. Men låt oss som vanligt hålla oss mest till Sonetterna och det journalisten Johan Bentzel med fotograf Jörgen Johansson skrev och fotade om den:

"Saab Skånia bildades 1997. Ulf Stensson hade köpt en gammal Saab och, som han själv säger, blivit nördig direkt. Han började leta efter andra entusiaster och insåg att det saknades en förening i södra Sverige.

När vi drog igång våra sommarträffar kom det väldigt många Sonetter. Kanske för att de byggdes här i Skåne och kanske också såldes mycket här, säger han.

Fast Skåne var aldrig Sonettens huvudmarknad. Blickarna var riktade mot USA.

I mitten av 60-talet hade småbilsmarknaden i USA kärvat till sig. Framför allt för Saab, som tog fram två prototyper till en ny bil, en ritad av den

ordinarie formgivaren Sixten Sason och en av Björn Karlström. Den sistnämnda, byggd på Heinels karosserifabrik i Malmö, föll de amerikanska återförsäljarna bäst i smaken.

Den 8 januari 1966 presenterade Skånska Dagbladet som första tidning den nya skapelsen: Saab 97, mer känd som Saab Sonett. Den beskrevs som "ärtigt röd" med "heltvass motor" och "fräsiga linjer". Sonetten skulle locka kunder som gärna betalade lite extra för en säregen körupplevelse. Vid lanseringen kostade den cirka 20 000 kronor.

Prototypen hade varit i plåt, men under största hemlighetsmakeri hade Saab tagit fram en kaross i glasfiberarmerad plast. Malmö Flygindustri – Trelleborgsplast togs in som konsult. Konstruktionschefen Björn Andreasson låg bakom den nya karossen, som enligt dåtidens språkbruk sades vara den mest "hustru- och barnvänliga bilen", det nya materialet tålde både lättare krockar och att sparas på. Senare skulle det berättas om Sonetter som vid rallytävlingar snurrat runt, åter hamnat på alla fyra hjulen och fortsatt framåt utan en enda skråma.

Plastkarossen tillverkades i Ljungby och motor, axlar, bromssystem, ratt och styrstång i Trollhättan. Resterande tillverkning och själva monteringen förlades till Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ) i Arlööv. Det blev Skånes första bilindustri sedan 20-talet, då bilar tillverkats av Scania i Malmö och Thulins i Landskrona. Trots att anläggningen var liten jämfört med andra svenska bilfabriker infördes löpbandprincipen.

1974 slutade Sonetten att tillverkas. Samma år övertog Saab Arlöövsfabriken från ASJ och flyttade dit monteringen av Saab 95. Året därpå började fabriken att bygga Saab 96 och två år senare även Saab 99. 1980 var det dags för Saab 900. När den sista bilen lämnade Arlöövsfabriken den 26 april 1990 hade 234334 bilar monterats där."

Vi Bilägare

Göran Sundin uppmärksammade att vår ordförande Micke Lindström fått första pris bland de som svarat på en enkät från Autoindex. Resultaten redovisades i nummer 10, 2012 av Vi Bilägare. Det kan t.ex. vara frågor som "Lojalitet – kan du rekommendera ditt märke.

I samband med segerintervjun fick Micke följande fråga: Vad har du haft för bilar tidigare? – Jag är uppväxt med Saab och har haft många genom åren, jag äger fortfarande två Sonetter som jag kör under sommarhalvåret. När jag upptäckte att Saab var på väg att gå under blev det tyvärr så att jag sålde min senaste Saab 9-3 Sport Sedan. (Vad som inte framgår av re-

portaget är att det fortfarande dessutom finns en 9-5:a i familjen och så en BMW 120d.)

Priset i form av ett resepresentkort kommer förmodligen att utväxlas i flyg till München och därefter hyrbil genom Grossglöckner.

Svenska Dagbladet

Johan Brusewitz gav mig en trevlig artikel från deras Näringslivsbilaga från 24 augusti där man jämförde Volvo-museet med Saabmuseet. Det förra vann knappt mot Saabmuseet, framförallt för att man gav en bättre information om såväl Volvos historia som fordonen. Med tanke på att samlingen i Saabmuseet varit mycket nära att skingras efter Saabs konkurs så ska vi vara mycket glada över, att samlingen överhuvudtaget finns kvar att beskåda. Nu kan förhoppningsvis Peter Bäckström med kolleger arbeta vidare i lugn och ro med att förfina museet, allt under förutsättning att de ekonomiska förutsättningarna finns. Journalisten Erik Bergin skriver att "Här finns även bland annat ett fint exemplar av den vackra sportbilen Saab Sason, döpt efter sin skapare, liksom för-



står hela serien av Saabar från 92:an och framåt som svenskarna lärt sig att älska”. Någon ”Saab Sason” har i alla fall inte jag hört talas om, däremot Saab Catherina, som förvisso designades av Sixten Sason som hette Andersson i efternamn från början. Under en bild på en gul Sonett III står det att ”Flera exempel på Saabs historia som sportbilstillverkare finns i Trollhättan”. Korrekt, men varför inte skriva Saab Sonett på en gång?

Bilsport

Thorbjörn Brännström sände mig en sida från nummer 17, 2012 av tidningen Bilsport. Det gjorde han rätt i för artikeln hade rubriken ”Klubben där fler än alla är med” och den handlade om Club Sonett Swedens verksamhet. Bosse Porshed som skrivit artikeln syftade i rubriken på att det finns ca. 350 Sonetter i Sverige men att CSS har ca. 400 medlemmar. Artikeln handlar om allt från några av årets möten till reservdelar och är kunnigt skriven. Bilderna som illustrerar artikeln är tagna i samband med vårmötet 2012 i Karlskrona. Artikeln har redan varit publicerad i sin helhet i nummer 4/12 av Sonettvärlden, det var den värd!



Klubben där fler än alla är med

Av de totalt 350 Saab Sonett som tillverkades finns näst 350 medlemmar i Sverige. Klubben Swedens har nästan 400 medlemmar. Det betyder att så gott som alla svenska Sonettägare är medlem i den största Sonettklubben – och några till.

Värdefullt och värdelöst vetande

Ja, så heter en av Bosse Bildoktors böcker och Bengt Åkesson uppmärksammade att ett par sidor handlade om Saab och även Sonetten. Så här står det under bilden: Den första Sonetten bygg-



des i sex exemplar under femtioalet, som en imagehöjare för Saab. En riktigt massproduktion kom inte igång förrän 1966, med Sonett II. Efterträdaren Sonett III premiärvisades på New Yorks bilsalong 1970 eftersom USA fortfarande var Sonettens huvudmarknad. Modellen var därefter sig ganska lik ända fram till 1974 då det sista exemplaret rullade av bandet. Under skalet var bägge modellerna en vanlig Saab 96, men tack vare flip-up-front var Sonett II mycket lättmekad – raka motsatsen till denna Sonett III vars motorhuv mest liknar ett brevinkast.

Svenska Dagbladet

I nätvarianten så har Svenska Dagbladet ofta olika frågetävlingar och det som fångade mina ögon var en om Saab. Lätt som en plätt tänkte jag men jag måste erkänna att jag hade två fel av tio... En fråga som jag inte missade var denna:

1956 visade Saab upp en tvåsitsig sportbil. Vad hette den?

Sacett, Sonett, Savett

Jag är 100 % övertygad om att ingen annan medlem som förstår svenska hade missat den heller.

Riksettan

Johnny Johansson i Vargön uppmärksammade att det skrevs lite om Saab Sonett i nummer 3/12 av Riksettan. Man hänvisar till boken ”100 år på spår, Kalmar, från Kalmar Verkstad till Bombardier Transportation. Trots att boken egentligen handlar om tåg så omnämns att karossen till Saab Sonett legotillverkades av Kalmar verkstad på 1970-talet. Det gällde då



förstås Sonett III och den producerades i Kalmar 1970-74. Legotillverkningen sysselsatte cirka 30 personer på fabriken. Det var allt i textväg; dessutom visade man två bilder; den ena på en kaross i produktionen, den andra på en färdig, gul III:a. Vi återkommer med mer material om karossproduktionen i Kalmar i nummer 3/13 av Sonettvärlden.

Tidningen Vi

Vi har sett det förut: Sonetten figurerar i ett korsord i välkänd tidning. Denna gång såg vi det i oktobernumret 2012 av tidningen Vi. Fast här kan man väl säga att man vänt på frågan som löd: ”Skapade bekant Sonett” och svaret var ”SAAB”. Fast personligen hade jag väl svarat Björn Karlström, men det hade inte korsordsmakarna tänkt sig denna gång.

GRATTIS

Johan Brusewitz
Strängnäs

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!

Bilder från förr

- tema Saab Sonett II V4



Erik Carlsson sitter på tröskeln på Klaus Weissbauers Sonett II V4.



En välkänd bil; Sten-Arvid Larssons "Kermit". Bilden från Saabfestivalen 2006.



Tomas Gustavssons Monacoröda II V4 på VeterANA i Nyköping 2007.



Motorn på Tomas Sonett ser inte helt ut som när den lämnade fabriken 1968.



Bosse "Bildoktorn" Andersson och redaktörens Sonett II V4 på en bilträff i Hanninge 2009.



Jonas Kullgren har tävlat med denna 1700 cc, 132 hk Sonett II V4 från 1968 och vann t.ex. RHK Cupen 2009.