

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Års- och vårmötet
- Kanske världens nordligaste Sonett
- Karosstillverkningen i Ljungby
- Saab Quantum

3

2014



Från ordförandens skrivbord



Hej alla medlemmar!

Jag heter Johann Schemat och är ny ordförande i klubben sedan det trevliga årsmötet i Kungsbacka i maj.

För er som inte vet vem jag är kan jag berätta att jag är 54 år och Sonett II-ägare sedan våren 1983. Sonetten var faktiskt min allra första egna bil och jag köpte den när jag gick Flygvapnets officershögskola i Halmstad.

Jag började med att plocka isär bilen i sina beståndsdelar och renoverade bit efter bit i min lägenhet - tur att man var ungar på den tiden! När den väl var färdigrenoverad körde jag den en kort tid och lät sedan lacka om den, från gul till Ferrariröd. Sedan dess har den hängt med, tidvis varit avställd, men ändå körts en hel del.

Några år, när jag reste mycket i jobbet, fick den mest stå i garaget. Men totalt har jag väl ändå kört runt 5 000 mil sedan helrenoveringen, bland annat ett par Europaresor ner till Italien med kompiserna Reijo och en sväng i norra Tyskland med min då blivande hustru. Samma år som jag köpte Sonetten gick jag med i Club Sonett Sweden och har varit medlem sedan dess.

Samtidigt blev min gode vän och dåvarande kollega Per Alvestig (som då hade en Sonett III) medlem och 1984 valdes vi båda till klubbmästare, vilket vi var under ett par år.

Numera bor jag i Västerås, i ett hus med dubbelgarage där Sonetten har sin bostad. Min fru kallar den "Älskarinnan", men hänger gärna med på en utflykt om solen skiner och det finns lite loppisar och något fik längs vägen.

Jag tycker att det är viktigt att hålla liv i Club Sonett Sweden och att försöka se till att vi kan träffas då och då - för att diskutera olika typer av renoveringar och förbättringar (själv fick jag i Kungsbacka tips på hur man sätter in rullbälten i bilen), men också för att umgås och beundra varandras fina bilar. Har du idéer och kanske möjlighet att hjälpa till att ordna en träff, hör av dig!



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.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

Nöjda pristagarna i omröstningen om Finaste Sonett 2014:
1:a Hans Johnsson, V4 1969, gul. 2:a Kjell-Arne Andersson, V4 1968, röd och 3:a Bengt Folkesson, 1971, röd.
Foto, Anna-Lena Skavén.

Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande
021-300554
johann.schemat@gmail.com

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

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

Johnny Johnsson, 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

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
0921-122 16
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.

Års- och vårmötet

Jan-David Skavén



Det kan inte vara lätt att vara en Saab Sonett eller för den delen någon annan samlarbil. Först står den nästan orörd i minst ett halvår och sedan ska allt fungera klanderfritt när man ger sig av på långtur. För det blev det verkligen när vi åkte från Stockholm till Kungsbacka. Som tur var så delade vi upp färden, så att vi åkte ned fredagen den 23 maj till Jönköping där vi övernattade. Det var väl varmt att åka Sonett den dagen men det kompensades av den fina kväll vi hade i Jönköping. Det var verkligen medelhavsvarmt; 23 grader kl. 23 på kvällen och vilket tryck på stan! Allt från festande ungdomar vid Vätterns strand till genuin raggarbilskorstege på gatorna.

Nå, morgonen därpå var det hyfsat tidig uppstigning för vi skulle åka 17 mil till för att komma fram till samlingsplatsen vid Fjärås motorklubbstuga.



Vi kom fram vid 9.30-tiden och när alla anlänt var vi 16 Sonetter varav 6 III:or, resten var V4:or. Efter att vi hälsat på varandra och självklart också kollat in Sonetterna så var det dags att gå in i den fina motorklubbstugan för att börja årsmötet. Omgivningen kändes helt ok, i vilken riktning man än tittade så såg man olika Saabmodeller.



Öppna motorhuvorna och vips så är det ett antal personer som diskuterar något. Här är det Nils-Åke Holmqvists motorrum som beundras.

Årsmötet

Jag ledde årsmötet i kraft av att jag tidigare varit ordförande. Som ni vet har vi ju inte haft någon ordförande det senaste året i klubben. Det har trots allt rullat på, men nu var det förhoppningsvis dags att välja en ny. Mattias Arvidsson valdes till protokollförare vilket passade bra eftersom han annars är sekreterare i CSS.

Vi följde punkterna i dagordningen till punkt och pricka vilket innebar att vi godkände protokollet för årsmötet 2013, godkände verksamhetsberättelsen samt fastställde resultat- och balansräkningen för det senaste verk-



samhetsåret. Vår kassör berättade om klubbens ekonomi som är god med en behållning på drygt 200 000:-. Detta är en konsekvens av kombinationen höjda medlemsavgifter 2014, god reservdelsförsäljning och minskade kostnader för Sonettvärlden på grund av ändrad tryckteknik. Trots detta har papperskvaliteten förbättrats sedan nummer 1, 2014. Vi kan även nämna, att vid årsskiftet var vi 377 medlemmar varav 84 i andra länder.

Revisorn, Göran Sundin, tillstyrkte att årsmötet fastställde resultat- och balansräkningen samt beviljade styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2013, vilket bekräftades av årsmötet.

Nu var det dags för att välja ledamöter och valberedningen bestående av Erland Johansson och Mats Phersson gjorde sin sista insats för klubben eftersom de avgick. De slutade med flaggan i topp eftersom de lyckats sätta fram en ny ordförande och en ny webbredaktör. Valen blev som följer:

Ny ordförande på 1 år:

Johann Schemat

Kassör, omval 2 år:

Johnny Johansson



Redaktör, omval 2 år:

Jan-David Skavén

Rådgivning reservdelar, omval 2 år:

Hans Eklund

Suppleant, webbredaktör, nyval 2 år:

Bo Sehlberg

Utanför styrelsen:

Revisor, omval 1 år:

Göran Sundin

Revisorssuppleant, omval 1 år:

Lars Gunnarsson

Årsmötet biföll styrelsens förslag om oförändrad medlemsavgift, 350:- för 2015.

Eftersom inga på årsmötet var villiga att ställa upp som ledamöter i val-

Hans Johnsson vinkade iväg alla Sonetterna för bilutflykten.



beredningen vilket var ytterligare en punkt på dagordningen så faller det på styrelsen att föreslå namn. Ni som är intresserade av denna viktiga uppgift är förstås välkomna att höra av er till förslagsvis den nye ordföranden, Johann Schemat.

Det hade inte kommit in några motioner och styrelsen hade heller inga nya förslag till årsmötet, så vi övergick raskt till punkten övriga frågor. De handlade nästan uteslutande om reservdelar och styrelsen är förstås tacksam för förslag på delar som vi kan nyttillverka och där delarna efterfrågas av flera.

Vi avslutade därefter mötet och gick till bilarna för att påbörja vår bilutflykt.



Arrangörerna, Hans Johnsson och Frank Hansson med medhjälpare hade gjort ett formidabelt jobb med rundan.

Perfekta, kurviga vägar, ett vackert, omväxlande landskap och de hade till och med ordnat en kaffepaus med bulle på den kanske vackraste punkten på rundturen, nämligen vid Georg Seatons före detta jaktstolt, för det brann tyvärr upp sex år efter att det byggdes 1917. Där fick vi lämna röstsedlarna för Finaste Sonett 2014 samt gå en trevlig tipspromenad med tio frågor.

Men huh vad frågorna var svåra! Det var bra variation på dem, det gällde inte bara bilar men det gjorde dem inte lättare för det. Eller ska jag vara

ärlig och skriva att kan man något så är det lätt...

Nå, vi åkte vidare och det var inga som helst problem att följa de utmärkt skrivna noterna. Skulle man missa något där kunde man oftast lyfta blicken och hänga på någon annan Sonett för utan konkurrens var det för stunden den mest Sonetttäta trakten i Sverige.

Efter drygt sex härliga mil så kom vi till slutdestinationen som var restaurangen vid Gottskär som ligger vid havet. Vi parkerade vid hamnen och hade en förträfflig vy över både bilar och hav från restaurangborden. Även valet av restaurang var en fullträff, för maten serverades föredömligt snabbt till alla och var dessutom god. Inte





helt lätt när man är så många som vi var tillsammans.

Nu var det dags för prisutdelning och prisbordet var verkligen dignande. Det var inte bara så att vi i spänning satt som klistrade vid borden, plastpåsarna vi kunde vinna innehöll en mängd olika limprodukter, glasfiber-späckel och andra bra att ha grejor för bilen. Så här följer prislistan, vi nöjer oss med de första tre i varje kategori:

Tipspromenaden

- 1 Mattias och dottern Nora Arvidsson
- 2 Ingalill och Inge Ivarsson
- 3 Dan Strand

Bra jobbat, för som sagt, frågorna var knepiga (och det ska de vara för att skilja agnarna från vetet).

Finaste Sonett 2014

- 1 Hans Johnsson, Sonett II V4 1969, gul
- 2 Kjell-Arne Andersson, Sonett II V4 1968, röd
- 3 Bengt Folkesson, Sonett III, 1971, röd

Till skillnad från Melodifestivalen behöver vi inte fråga oss om rätt bilar vann, för det gjorde de; de var verkligen fina.

Slutligen tackade den nyvalde ordföranden Johann Schemat arrangörerna Hans Johnsson och Frank Hansson med medhjälpare för ett jättefint möte. För egen del var vi mer än nöjda. Färden på runt 110 mil hade gått bra, arrangemanget var perfekt, vägarna vi åkte under mötet var ett nöje att köra och vädret; ja det kunde inte vara bättre!



Kanske världens nordligaste Sonett?

Jon Aronsen, Kirkenes, Norge



Ah, en möjlighet at «svorska». Det behovet som melder sig nær man passerar Haparanda på veg syd från Barentshavet. Men inte misforstå; Har faktisk bodd i Sverige i min barndom. I Skultuna ved Västerås. Men klart, gammel nog til å ha varit på audition til Emil og forlot Sverige i på begynnelsen av 70-talet, så det blir inte helt presist.

Så hvorfor en gammel svensk bil? Nogra gånger i livet kan man bare inte seja nei. Det har skjedd førut: for eksempel med en 1955 Mercury kjøpt på åttitalet, med påfølgende semester i Sverige. Fikk høre flera en en gång «Hva f.., er du ensam? Drikker du øl så følja på». Minnen!

Men alla dom kula fordonen ble solgt til førdel for lite mer familjevennlige bilar i åren som kom. Men så under et søk efter stor 4x4 kom jag øver en an-

nons på det norska blocket; finn.no.

En tilsynelatende fin Sonett III 1971 modell. Och det var bara 1000 km från Kirkenes (avstånd er relativt her nord). Kontakt togs och det skulle ta et halvt år før handelen blev gjort. Fikk en kompis til å se på bilen, men han har inte dom samma behoven for at formidla smådetaljer, som jag har at få veta dom..

Frakten tog jag med kust-cruisefrakt rederiet Hurtigruta, som går från Bergen i sydvest helt til Kirkenes i nordost. När bilen ankom hamnen i Kirkenes var jag rett så spent. Hadde inte fått sett bilen selv..

Så lite data: 1971 Saab Sonett III. Importerad til Norge i 1999 från Californien. Chassisnummer 71500429. Nogra krakkeleringer i lack. Svettarolja från venstre toppdeksel. Vexellå-



Sonetten ble rett så liten i lastrummet på Hurtigruta Polarlys



Tilsammans med cruiseturister rullade Sonetten på land i Kirkenes. Tidligare ega-re hadde satt på vinterdekk framme, så tog sjansen på at kjøre bilen hem på vinterføre.



Ser rett så bra ut. Fin lyd från avgasen, men det kan ha noget med at det nestan er raka rør hela veggen bak.



Min far tyckte også om bilen. Dags at få et øverblick.

dan trøg. Måste få på ny olja och smøre opp overføringen. Hitta fotbollfelgar. Blinkljusen och instrumentljus funkar inte. Ser ut til at setesittsen er trukken upp en gång i tiden. Ukjent om topparna er forberedt for blyfri bensin. Tror det er vassare kammar også. Så framøver så blir det felretting och lese forum for at få kunnskap och tips. Så i början av mai skal bilen ut av gasjen och njutas.

Så nær ni ser en norskregistrerat Sonett som kommer på E-4 från nord; helsa på!

Bo Sehlberg vår nye webredaktør



Jag kommer ursprungligen från Norrbotten, men bor numera i Umeå tillsammans med min fru.

Jag har varit en trogen Saabägare (13 stycken) och startade min karriär med en Saab 93 som jag fick låna av min bror till jag skaffade min första egna Saab V4-67. Sen har det fortsatt med 99, 900, 9000, 9-5 och just nu en 9-3. Jag har 3 stycken Sonetter i min ägo i skala 1:43 men har tyvärr aldrig ägt en riktig Sonett (jag har provsuttit i en på 60-talet). Om det blir någon riktig får framtiden visa. Trots det har

jag varit med i Club Sonett Sweden i flera år - börjar nog vara kring 10 år. Jag har jobbat i IT-branschen i över 30 år med utveckling av olika typer av system. Nu jobbar jag som projektledare i ett stort IT-projekt inom universitetsvärlden. Jag tog uppdraget som webredaktör för Club Sonett Sweden eftersom jag tyckte jag kunde vara med och bevara en del av den svenska bilhistorien även om jag inte har en egen Sonett.

På bilden syns jag i en s.k. "selfie" med mina Sonetter.

Nytt fordonshistoriskt nätverk

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF från PåGång, februari 2014

I slutet på förra året bildades ett fordonshistoriskt nätverk i Riksdagen. Nätverket möjliggör för riksdagens utskott och dess kanslier att ta del av utvecklingen inom den fordonshistoriska rörelsen. Nätverket blir också en plattform för de frågor MHRF driver i kontakt med departement, myndigheter och i EU-parlamentet tillsammans med FIVA. Nätverket kommer att träffas några gånger varje år och årets första träff ägde rum i slutet av januari, denna gång i riksdagshuset.

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



Åter i lager

Art 7406192

Grill till Sonett II, II V4

Pris 1065:-. Plus frakt.

Rå obearbetad, nyttillverkad

In stock again

Art 7406192

Grill for Sonett II, II V4

Price 1065 SEK, Plus freight.

Casted, final grinding by your self.

New manufactured.

Minnen från karossproduktionen i Ljungby



Gunnar Westerlund,
1973

Några inledande ord från redaktören:

I nummer 2, 2014 av Sonettvärlden skrev Nils Holmqvist en artikel med rubriken "Karosseritillverkningen hos Ljungbyplast-Trelleborgsplast". Efter att ha läst artikeln så har Gunnar Westerlund haft vänligheten att komplettera historieskrivningen med följande artikel:

Våren 1963 anställdes jag vid MFI som då ingick som ett företag i Trelleborgskoncernen. Jag kom efter en tid att fungera som projektledare för båtsektionen och hade egentligen inget att göra med framtagningen av modeller eller produktionsformar till Sonett II. Trämodeller och formar tillverkades vid företagets formverkstad under ledning av den kunnige verkmästaren Evert Berglund.

MFI upplöstes som bekant i tre delar. Det som främst hade med flyg att göra hamnade hos Saab, båtillverkningen avyttrades till Karlskronavarvet och återstoden, som omfattade en rad civila och militära produkter, förflyttades till Trelleborgs anläggning i Ljungby.

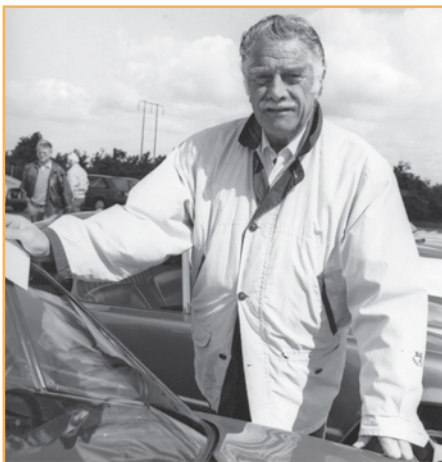
Efter att ha arbetat som produktionschef några år vid Centrifugalplast i Sundsvall kontaktades (och anställdes

jag i februari 1969) av Göran Hellner, som efter att ha varit VD vid MFI, nu var direktör vid Trelleborgsplast i Ljungby.

I Ljungby kom jag att fungera som chef för konstruktionsavdelningen och formverkstaden. Det innebar bland annat att jag ansvarade för framtagningen av formverktygen till Saab Sonett III. Dessutom skulle jag aktivt medverka under produkternas inkörsperiod.

Den kände flygplanskonstruktören Björn Andreasson, som tidigare varit min chef vid MFI, var nu teknikanvarig vid Saabs monteringsfabrik vid ASJ, Arlöv. Änjo fick vi samarbeta på ett som vanligt friktionsfritt sätt.

Modellerna (pluggarna) av trä, efter ritningar från italienaren Sergio Coggiola, tillverkades av företaget IP-modeller i Ljungby. Det företaget



Björn Andreasson 1990, foto Kjell Wihlborg

leddes av de skickliga bröderna Sven-Erik och Anders Petersson. Nu, eftersom saken är preskriberad, får jag erkänna att Björn och jag ändrade på linjerna en aning. Vi var överens om att bilen såg lite för lessen ut. Italienaren märkte inte vårt tilltag.

Från modellerna gjordes avgjutningar, så kallade "avdrag", i glasfiberarmerad epoxi. Dessa avgjutningar fästes sedan vid stålstativ av sammansvetsade fyrkantrör. För att eliminera svetsspänningar avspänningsglödades stativen. Från nämnda avgjutningar göts sedan så kallade "plastmasters" som skulle användas för framställningen av "formverktyg". Även dessa "plastmaster" var försedda med stålstativ (även benämnda grimmor) som givetvis var avspänningsglödade. Formverktygen, som byggdes på de mått-riktiga och stabila mastrarna, gjordes flerdelade beroende på att karossgeometrierna medförde så kallade under-skarningar.

De delbara formarna gjorde det nu möjligt att tillverka karossdelarna som stora enheter. Alternativet hade varit att tillverka flera mindre delar som sedan behövt fogas samman i limfixturer. Genom användning av delbara formar kunde kostsam trimning av kanter, fogberedning och limning undvikas.

Härdade borrhussningar, direkt fastplastade i formverktygen, medförde att hål kunde borraras för erforderliga fästen för beslag och lyktor. Separata borrhussningar behövdes inte.

Och så en liten episod som bör nämnas.

Det ringde, "Gunnar vill du komma och se på en sak? Det var Ernst Jonsson som undrade. Ernst jobbade så att säga under mig på formverkstaden. Den första avgjutningen från den blankglänsande modellen hade formligen bitit sig fast mot modellytan. Med allt desperatare metoder hade man försökt lossa avgjutningen bestående av glasfiberarmerad epoxi.

Följden, bland annat en svårt söndersprucken modell. Så böjer sig den gode Ernst en aning, ser allvarligt på mig och säger: "Gunnar, det kunde varit värre". Jag kunde i den stunden inte i min vildaste fantasi föreställa mig hur det då skulle ha sett ut. Särskilt som vi låg sorgligt efter i tidsplanen. Nå, med duktiga medarbetare reddes situationen upp. Episoden påverkade ej produktionsstarten.

Vissa delar – motorluckan, pop-up strålkastarna samt dörrarna tillverkades i SMC-teknik. Denna innebär att en typ av prepreg, det vill säga förimpregnerad matta skärs till materialsatser som, under ett tryck av

cirka 70 Bar och vid en verktygstemperatur kring 160 grader, pressas och flyter ut i formrummet. Metoden kan liknas vid att grädda våfflor.

SMC-materialet utgörs av en blandning av polyester, pulverartade fyllmedel samt cirka 25 mm långa glasfibrer.

Pressverktygen var av stål och tillverkades genom kopierfräsning. Förfarandet var omständligt och krävde, på den tiden, ett flertal modeller för varje enskilt formverktyg. (Numera utgår man direkt från numeriska underlag vilket förkortar framtagningstiden högst avsevärt.)

Den främre karossdelen omfattade nosparti, motorhuv samt stänkskärmar tillverkades i handuppläggningsteknik. Först sprutades ett gel-coatskikt upp och tilläts härda. Därefter byggdes ett laminat upp bestående av två lager mattor plus en väv - om jag minns rätt.

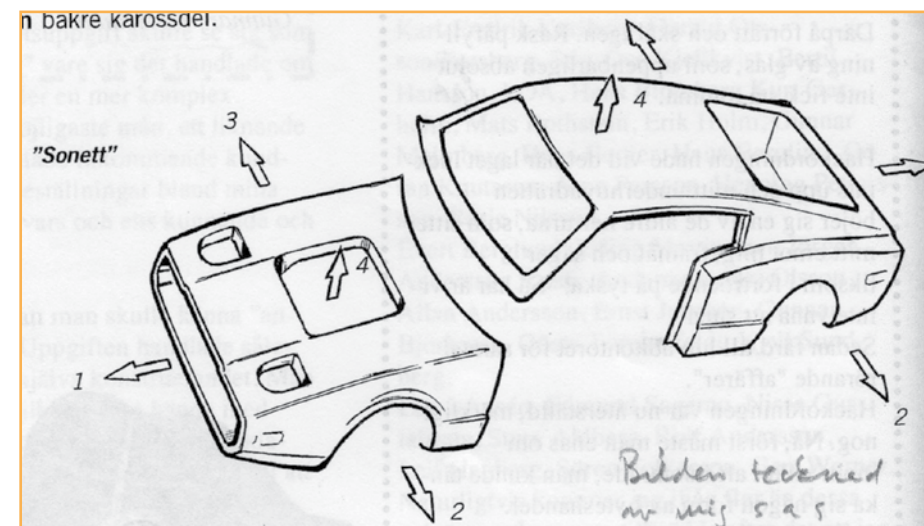
Den övriga delen - det vill säga taket, främre rutramen, sidorna och ak-

terspegeln tillverkades på motsvarande sätt som den främre delen.

Vid tillverkning av komplicerade produkter med svåra "undersläpp" kan ett manuellt förfarande ha sitt berättigande. Ett exempel är just Saab Sonett, som på sin tid tillverkades med en främre och en bakre karossdel. Detta var möjligt genom att 4-delade formverktyg användes. Alternativet kunde ha varit att pressa minst fyra separata bitar, som sedan behövt limmas samman. Men bör vara försiktig att fnyssa åt manuella metoder. Glöm ej, att en stor del av arbetena inom textilindustri, byggverksamhet och mekanisk industri utförs manuellt.

Karossdelarnas yttertytor mattades ned genom putsning medelst oscillerande maskiner. Eventuella "oroligheter" i ytorna, på grund av underliggande fiberarmering eliminerades på

Bilden på de olika karossdelarna, tecknade fritt ur minnet.



så sätt. Dessutom utgjorde den matta ytan ett gott fäste för den efterkommande lacken.

Lackering med krav på så kallad klass A-yta var vid den här tiden inte helt oproblematiske. Ofta uppkom fel i lackytan till följd av "mikroskopiska" porer i underlaget. Även oacceptabel "apelsinyta" kunde utgöra ett bekymmer.

Vi hade dock turen att få kontakt med en skicklig, något knubbig, lackerare som genom sprutning av två lager PUR-lack -vått i vått- alltid klarade jobbet galant. Hur han bar sig åt ville han inte avslöja.

Efter det att ett visst antal karosser levererats till beställaren skulle en ny upphandling ske. Kalmar verkstad lämnade då en offert som ansågs fördelaktigare än Ljungbys. Det ledde till att produktionen av karossens huvudkomponenter förlades till Kalmar under det att de SMC-pressade delarna fortsättningsvis gjordes i Ljungby.

Vid Kalmar tillverkades vid denna tid postbilen Tjorven under ledning av Allan Wegdell - tidigare anställd

vid Volvo. Man använde sig av Spray-up teknik, vilken enligt mig, är snabb och rationell när det handlar om större produkter med relativt tjocka laminat. Vad gäller tämligen tunnskaliga karosskomponenter så är det högst tveksamt om metoden är den rätta. Stora procentuella tjockleksavvikelse är vanliga. Laminategenskaperna är vidare i högsta grad beroende av sprutoperatörens dagsform och kunighet. Dessutom blir materialspillet relativt stort.

Efter en tids produktion i Kalmar så fick Allan Wegdell till sin hjälp Börje Olsson, en erfaren yrkesman inom kompositområdet och som jag tidigare samarbetat med. Vad gällde sprutteknikens lämplighet i sammanhanget så var Börje och jag av samma mening.

(Kalmar verkstad kom senare att avveckla sin verksamhet. De stora Fjellmanpressarna, som man skaffat med sikte på pressning av karosskomponenter, såldes för reapris till Trelleborgplast i Ljungby och Börje anställdes vid företaget där jag som nämns var konstruktionschef).



Rudolf Abelin och Björn Andreasson bredvid Sonett 10000 i Arlov.

Gärdesloppet

18 maj 2014

Jan-David Skavén



Så var det dags igen, nämligen att åka Gärdesloppet, eller som det också heter, "Prins Bertil Memorial". Sedvanlig putsning innan och så var det bara att åka dit. Vi hade ju gjort reklam för evenemanget i nummer 1/14 av Sonettvärlden med en förhoppning att vi skulle bli några Sonetter. Det blev vi också, närmare bestämt fyra stycken. Bortsett från övertecknad med vår II V4 från 1968 så deltog Bengt Folkessons III:a från 1971, Anders Lindgrens II V4 från 1969 och Håkan Johansson's II V4 från 1968.

Dagen började för oss och många andra med frukost i det fria. Som tur var så var vädret mycket angenämt,

inte bara vid frukosten utan hela dagen. Miljön på Biskoppsudden är också den bästa tänkbara, en stor grön äng på Djurgården som sluttar mot vattnet vid inloppet till Stockholm.

Vid halvelvatiden var det dock dags för alla runt 400 fordonen att för ett tag lämna denna miljö för att delta i den motorhistoriska kortegen genom Stockholm. Det är verkligen något speciellt att köra genom staden där vakter och poliser stannar vardagsfordonen så att kortegen får företräde. Alla trafikljus var ställda på blinkande gult sken så att kortegen flöt på. Extra roligt var det att så många åskådare tittade, såväl stockholmare som turister,



En charmig Ford och lika charmigt klädda ägare intar frukosten.



I samarbete med Hyrverk 1, Hovstallet och Polismuseet defilerade tidigare kungliga fordon.

eftersom vädret var så fint. De gjorde tummen upp, vinkade och man hörde de sedvanliga kommentarerna om "Volvo Sonett" (jag hoppas att Fleksnes ler i sin himmel) och andra som "va, har Saab gjort en så'n?". För att inte tala om alla mobilbilder de tog.

Nå, så småningom kom vi tillbaka till Biskoppsudden och man kunde gå runt och mer noggrant se på de andra fordonen. Dessutom bjöds det på gratis popcorn, barn kunde rita teckningar, det tävlades och informerades från sponsrande företag.

Det tävlades också friskt bland de deltagande fordonen i olika klasser som

Gärdesloppet, SMK:s dambiltävling, och Concours De Charme. Extra roligt var det att vår medlem Håkan Johansson tävlade i evenemanget KAK:s Kappkörning där man körde mot en idealtid på en 2,5 kmslinga. Han vann visserligen inte i den stenhårda konkurrensen men han hade kul och det var fin PR för Sonetten.

Medan en del tävlade så tittade vi andra på och passade på att äta den medhavda lunchen. Eftermiddagen försvann snabbt med de många olika heaten och allt man kunde spana in. Som en gammal amerikansk cykel, "American Star" från 1884 där



Mellan 300-400 deltagare i Gärdesloppet körde i kortege runt Stockholm, här vid Norrmalmstorg och i fonden Sergels torg.



Ford Fairlane är jättestor, bagageluckan är enorm men bagageutrymmet är minimalt, resten av utrymmet tas i anspråk av det fällbara plåttaket.

det nästan såg ut som om man cyklade bak och fram; normalt sett då var det lilla hjulet bak och det stora fram, här var det tvärtom.

Gamla brandbilar fanns på plats liksom äldre lastbilar och bussar.



Bakom "American Star" kan vi se Peter Pluntky, medlem i Svenska Höghjulingsällskapet och före detta deltagare i Antikrundan där han värderade skyltar och leksaker.

Mot slutet av dagen fick pristagarna sina välförtjänta bucklor i de olika klasserna och det var dags att sakta bege sig hem. För sakta gick det när

Så här ser Håkan och bilen ut efter loppet.





Gamla brandbilar, som denna från Tidaholm, har ofta gått kort körsträcka för sin ålder och är ofta fint renoverade.

alla skulle ta sig hemåt i Stockholms-
trafiken. Men vad gjorde det efter en
så härlig dag?

Det sägs förresten att man under
ett liv får 15 minuter i rampljuset. På
kvällen visade Rapport en filmsnutt

om Gärdesloppet och till vår förvå-
ning och glädje så var vår Sonett med
i kanske tre sekunder under korten-
gen. Vilket väl borde innebära att vi
har 14 minuter och 57 sekunder kvar
i rampljuset framöver?!



Vinnare i Concours de Char-
me var Monica och Margareta
Hägglund med sin Scania
Vabis från 1914 som deras far-
far beställt ny! Bilen har ald-
rig renoverats och visades upp
av den tredje, fjärde och fem-
te generationen i samma familj
som alltså ägt den i 100 år!



Här är bilen de vann med, en Sca-
nia Vabis från 1914. Den var i
ett härligt välskött men patinerat
skick. Som ni ser av bilden ovan
var familjen tidstypiskt klädda.

Saab Quantum

– hemslöjd med förhinder

Peter Haventon



Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 1, 2014 av
Autohistorica som utges av Automobilhistoriska Klubben, AHK
och publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse.

Det tämligen unga märket Saab blev
snabbt poppis i USA – bland de på-
fallande få som ens hört talas om den
svenska bilen. Tvåtaktsmotor i bil var
i princip helt okänt för amerikaner-
na, men ljudet, oljeröken och framför
allt vägegenskaperna tilltalade många,
som aldrig förut kört framhjulsdrivet.

En av dessa tidiga amerikanska
Saab-vänner var ingenjören Walter
Kern. Han var intresserad av sport-
vagnar och banracing och han var san-
nerligen inte ensam om detta. Att täv-
la med europeiska sportvagnar (det
fanns i princip inga inhemska, om



man inte räknar Chevrolet Corvette
som sportbil), var något som medlem-
marna i Sports Car Club of America
gjorde med stor frenesi. Verksamhet-
en hade i princip börjat med M.G.





Den lilla grå fulingen ovan kallas Quantum II och var både piggare och mer driftssäker än den såg ut. Walter Kern hade gjort avancerade beräkningar för att få fram ett riktigt bra rörramschassi. Han lade inte ner så värst mycket tid på det estetiska.

TC och Jaguar XK-120. Snart kom också 300 SL och diverse små fransoser ut på banorna.

Men Walter Kern satsade tid och kunskaper på att bygga en banbil, som delvis var baserad på Saab. Motor, växellåda och hjulupphängningar hämtades från Saab 93 medan chassiet var Kerns egen konstruktion. Det tillverkades hos Eugene Engineering Corp,

J-B. Imports i Orange, California har i decennier varen en specialfirma för Saab och är det fortfarande. När jag råkade komma förbi en dag 1988 stod en av de båda Quantum III-bilarna ute bland Kenworth-truckarna och liksom bara väntade på fotografering. Även den röda Quantum III har ett långt främre överhäng men där upphör de synliga likheterna. Snett framifrån ser man tydligt att inspirationen till glasfiberkarossen måste ha kommit från Jaguars nya E-type.



som annars mest jobbade åt flygindustrin. Kern lär ha gjort beräkningarna med hjälp av datorkraft och i det avseendet måste han ha varit något av en pionjär.

Kern kallade sin konstruktion för Quantum och han avsåg att serietillverka bilen. Av detta blev emellertid intet, kanske för att stöd från Saab i Trollhättan helt uteblev. På fabriken var man inte imponerad av byggkvaliteten och inte heller av bilens utseende.

Den första Quantum stod klar 1959, som prototyp i form av ett rullande chassi. Den har kommit att kallas Quantum I. Någon gång under 1960 startade Walter Kern tillsammans med tre sportvagnsvänner företaget Quantum Corporation, med säte i Boston, Massachusetts.

Den andra bilen, Quantum II, var komplett och hade Saabs 750-kubiksmotor med tre cylindrar. Försedd med tre Solex 34W-förgasare gav motorn närmare 60 hästkrafter, ganska hyfsat med tanke på det beskedliga for-



Salongslejonet 1962 var lackerat i vitt och delade monter med standardbilarna från Trollhättan. De tilltalade formerna störs väl egentligen bara av den stora, liksom löst påskruvade vindruteramen.

matet och den lätta aluminiumkarossen. Den gjorde 0 till 100 på cirka 16 sekunder. Två sådana bilar byggdes. De såg, mildt uttryckt, extremt hembyggda ut. Men eftersom ingenting är enkelt här i världen kan det också vara så att det ursprungliga bygget, det rullande chassiet, efter att det visats fick en kaross mycket lik den på Quantum II. För inte så många år sedan upptäcktes nämligen under en hög med grejer i ett hörn av Eugene Engineerings lokaler en sådan bil (bilden av den lilla fulingen). Fabriksägaren Russell Blank hade enligt sonen haft en liten bil som han brukade tävla med på veckosluten i början av 60-talet. Sedan tycks bilen ha ställts undan och glömts bort.

Quantum-bilarna gjorde ganska bra ifrån sig i tävlingarna och detta uppmärksammades av den amerikanska importorganisationen för Saab. Walter Kern entusiasmerades så till den grad att han ritade, eller lät rita, en mer traditionell sportvagnskaross för den bil som skulle

bli Quantum III. Den nya karossen var estetiskt sett en väsentlig uppryckning, och det är en sådan vi ser här. Då och då händer det i bilvärlden att generalagenter och återförsäljare blir överentusiastiska och inte förankrar sina aktiviteter med fabriken. Sånt slutar aldrig lyckligt. Så var det också i fallet Quantum. På New York Automobile Show 1962 visades bilen Saab Quantum, pressmaterial delades ut och, föreställer jag mig, det blev ett jäkla liv. Detta var verkligen inte något Saabledningen i Trollhättan kunde ställa sig bakom. Det måste ha blivit besvärande med alla frågorna som följde.

I pressmaterialet berättades att "det var naturligt för herr Kern att välja standardmotorn och hjulupphängningarna från Saab eftersom han i egenskap av Saabägare väl känner till Saabs överlägsna väghållning och dess utmärkta prestanda". Vidare berättades att karossen av glasfiberarmerad plast var nära nog aerodynamiskt perfekt och vägde mindre än 50 kilo. Den lätta rörramen offrade trots låg vikt inget av den vridstyvhet som är väsentlig "in a sports racing machine". Lådan var fyrväxlad, motorn var den trecylindriga på 841 cc och 42 hk vid 5.000 rpm, och fjädringen var lånat från Saab 95.

Enligt texten var man som bäst i färd med att förbereda produktionsstarten hösten 1963. Saab Quantum skulle säljas av det ordinarie återförsäljarnätet i USA och bilen skulle ha samma garantier som de vanliga Saabarna. Priset var satt till 2.995 dollars.

Trots att Saabledningen måste ha gått i taket när en för ledningen okänd

bil med namnet Saab presenterades fick Quantum en chans i Sverige. En av de två bilar som byggts togs till Sverige för utvärdering. Resultatet blev en tämligen total sågning.

Fler än två exemplar byggdes aldrig och de fanns när jag fotograferade dem i maj 1988 på samma ställe, nämligen hos J.B. Imports i Kalifornien, ett företag som fortfarande räknas som Saabspecialist.

Medan Quantum II haft en primitivt hopbankad plåtkaross hade de båda III-bilarna glasfiberkaross med riktigt tilltalande linjer. Fronten bör ha varit starkt inspirerad av den då tämligen nya Jaguar E-type, eller XK-E, som den kallades i USA. Visst, Saab Quantum var ingen stor och fräsig vagn, men en behändig liten specialare, en sorts amerikansk Saab Sonett skulle man kunna säga. Men projektet av-

bröts så snart bilen fått tummen ner i Trollhättan.

Efter Quantum III (dvs Saab Quantum) kom nummer IV som var en helt annan bil, en monoposto med kaross av formelbilstyp och levererad som byggsats. Man tror att omkring 60 sådana kits såldes. Hur många av dessa som verkligen blev rullande bilar är det förstas ingen som vet. Avsikten med Quantum IV var att erbjuda unga entusiaster en ekonomisk väg till sportvagnsracing. Intressant med version IV är att den hade såväl motor som drivning baktill. Slutligen kom Quantum V, som bara tillverkades i ett enda exemplar. Den hade kaross lånad från Ginetta.

Detta är, i korthet, berättelsen om Quantum, ett entusiastiskt försök att bygga ekonomisportvagn med vägegenskaper utöver det vanliga.

Full pott hos J.B. Imports i Orange, Kalifornien. Sida vid sida står de båda Saab Quantum III-bilarna. Närmast kameran förmodligen den bil som stod utställd i New York 1962 och som här förefaller vara på väg att åter bli komplett efter omkromning av stötfångarna. Förutom diverse reparationsjobb på kundbilar ägnade man sig hos J.B. Imports åt att på olika sätt trimma Sonetter och i förekommande fall kraftigt bredda skärmarna.



Tre sportvagnar

Artikeln är hämtad från Teknik för alla, nummer 15, 1968 med text av Björn Svallner och foto av Lars Larsson och Björn Svallner.
Vi tackar Jan-Eric Hallberg för att han sänt oss tidningen.

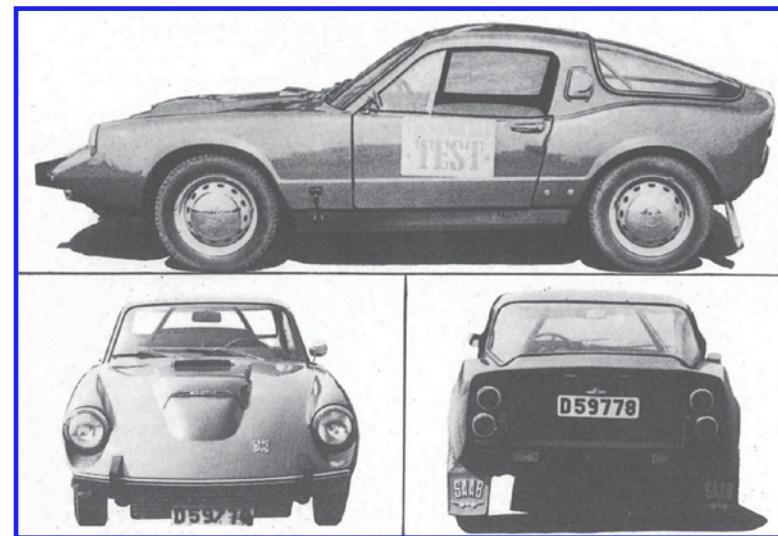
En nackdel med många sportvagnar är att de byggs i för små serier för att priset ska kunna hållas på vettig nivå. Ett recept som borde kunna råda bot på detta är "att taga vad man haver", dvs. man stoppar in så många seriedelar från standardbilar som möjligt. Vi har provat tre sportbilar byggda enligt detta recept: Saab Sonett V4, Lotus Europa och Bond GT.

Saab Sonett

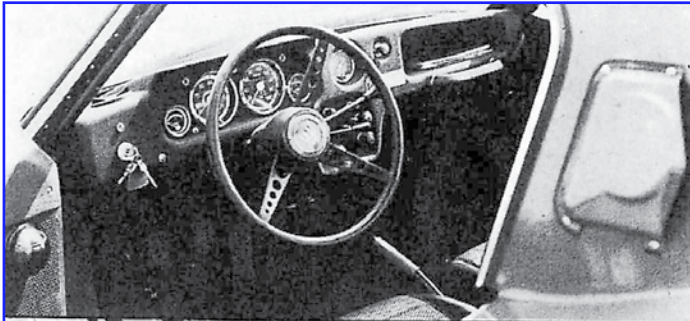
För att börja svenskt körde vi en Sonett från Saab. Bilen är mekaniskt sett praktiskt taget identisk med de vanliga Saab V4 även om motorn fått ett

nytt luftfilter för att få plats under motorhuven.

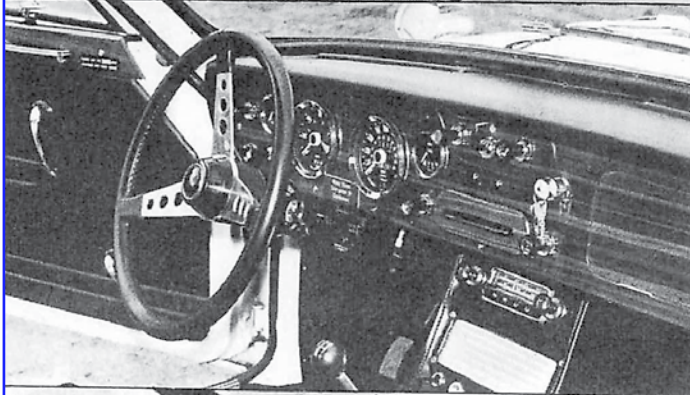
För att bilen ska vara lika säker som en vagn med stålkaross har man byggt in en kraftig störtbåge bakom de åkandes huvuden. Vidare har man kraftiga stålprofiler i de främre takstolparna. Karossen ritades från början av Björn Karlström, känd av TFA-läsarna för sina flygplansteckningar, men har sedan dess ändrat form på en hel del punkter. Då man för första gången visade upp första exemplaret av Sonetten hade man den gamla tvåtaktsmotorn, men för att få plats med V4-an måste man höja huven, vilket skett



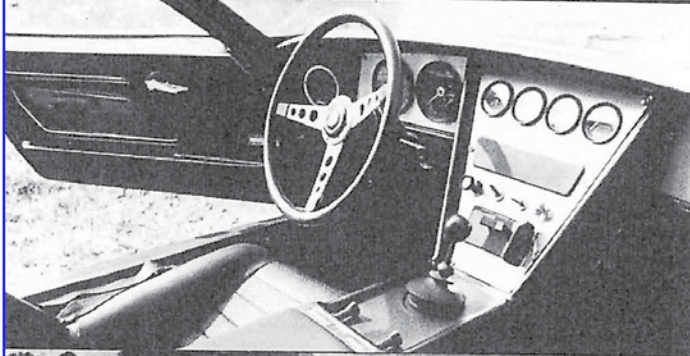
Saab
Sonett V4



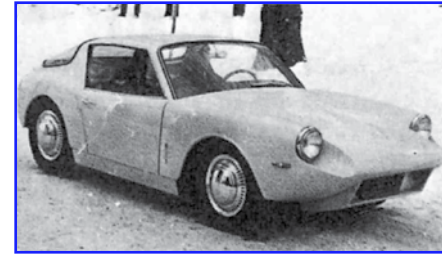
Instrumentpanelen i Sonetten ser nog så imponerande ut, men har man tänkt på sådana detaljer som var man eventuellt ska kunna placera extra instrument? Vidare saknade vi en lucka för handskfacket. Det plana golvet är på gott och ont. Bilen blir lättstädad, men samtidigt får föraren inte något sidostöd för högerbenet.



Interiören i Bond 2000 GT är typiskt engelsk, med valnötspaneler och mjuka mattor.



Lotus Europa är inte fullt så trång som man kan frestas tro av exteriören, men nära nog hopplös att ta sig in i för en lång förare. Den breda centrumbalken, "kardantunneln", tar dock en hel del plats. Längst ned den minimala bakrutan och luftutsläppen från motorrummet ovan på akterdäcket. Placeringen av luftutsläppen har man fått fram genom vindtunnelprov.



Så här såg den första Sonetten ut då den visades för några år sedan. Den har som synes förändrats en del sedan dess.

genom att man byggt på två "bubblor". Trots detta skaver huven mot motoraggregatets övre delar. Interiören är enkel med en svart krymplackerad panel som närmast för tankarna till ett flygplan. Tyvärr har nu inte bilbyggarna tittat närmare på, hur flygkonstruktörerna löst problemen med reflexer från alla håll och under körning med Sonetten irriterades vi ideligen av blänk från de förkromade listerna kring instrument och sidorutor. Också i vindrutan blänker det då instrumentbelysningen speglas där vid körning nattetid.

Vägegenskaperna är minst sagt fantastiska till och med på slingrande grusvägar, där en sportvagn av den här typen egentligen inte hör hemma. Med motorn i nosen och framhjulsdraft blir givetvis vagnen kraftigt understyrd, men det verkade nu inte negativt på något sätt. Tämigen snabbt kopplade vi dock ur frihjulet, då vi inte kunde komma överens med detta i en bil av Sonettens typ.

Komforten är acceptabel även om de djupt skålade GT-stolarna har ett fast svankstöd som nu inte passar alla. Därtill kan inte en långbent förare sit-

ta med raka ben, vilket vore den naturliga körställningen i Sonetten. Bagageutrymmet ligger under bakrutan och är öppet in mot passagerarutrymmet. Bränsletanken, som rymmer 60 liter, ligger dock som vägg och hindrar väskorna att glida fram mot stolarna. Lastluckan är i minsta laget och gör utrymmet svårstuvat.

Bränsleförbrukningen var exceptionellt låg och inte ens under verklig hårdkörning kunde vi passera enlittersstreck per mil. Normalt ligger förbrukningen långt därunder, varför bensintanken räcker för verkliga långturer.

Bond GT

Ännu mera standarddelar har tillverkarna av Bond 2000 GT använt sig av. Här har man helt enkelt tagit en Triumph Vitesse, dvs. en Herald med 2000-motor, demonterat karossen och ersatt delar av den med plastpaneler. Interiören har modifierats och gjorts betydligt bekvämare än i Triumphs egna sport- och GT-vagnar. På det hela taget verkar Bond GT betydligt mer prisvärd än t ex Triumph GT 6, trots att pris och prestanda är praktiskt taget desamma. Körningen av Bond GT var betydligt bekvämare än t ex av Sonetten, då körställningen kan justeras för att passa alla förare. Också ratten är inställbar. Även passagerarna – bilen har plats för fyra personer – har det någorlunda bekvämt. Bäst är nog att använda bilen som tvåsitsig med plats för extra bagage i baksätet. Det är dock bara under verkliga långturer det behöver



Bond GT

belamras med bagage, då man under bakluckan finner betydligt större plats än vad som annars är vanligt i en sportvagn.

Vagnen är minst sagt rikt utrustad och en detalj som är värd att notera för övriga fabrikanter är radioantennen. Eftersom bilens plastkaross knappast alls skärmar radiovågorna har man kunnat dölja antennen under taket. Bra på alla sätt samtidigt som antennen inte kan skadas av klåfingriga personer.

På väg uppför sig Bond GT på samma sätt som Triumph Herald, Vitesse, GT 6 och Spitfire. Den har alltså en svag understyrningstendens som hävs lätt genom gaspådrag så att bilen i en kurva kastar ut bakvagnen. Den tvådelade bakaxeln är inte det bästa sättet att utforma en bakvagn, men utan tvekan det billigaste. Även om bilens egenskaper inte blir lika dåliga som för de tidigare Volkswagenmodellerna, är de i alla fall inte så bra som man borde kunna kräva av en bil i den här klassen.

Bränsleförbrukningen är moderat med tanke på den stora motorn. Ungefär 1 - 1,5 liter per mil drack den i genomsnitt, men på landsväg där vi kunde utnyttja överväxeln gick det åt något mindre.

Lotus Europa

Den mest avancerade vagnen i den trio vi provade var Lotus Europa. Den har en Renault R 16-motor med vidhängande växellåda, men man har monterat motoraggregatet mitt i bilen, varigenom tyngdpunkten kunnat placeras praktiskt taget i bilens mittpunkt. Nackdelarna blir givetvis att utrymmet i vagnen blir mycket begränsat, även om man lyckats klämma in ett bagagefack fram och ett bak. Mindre handbagage kan placeras i de rymliga dörrfacken.

Lotus Europa ser låg ut, och det är den också. En förare som är över 190 cm lång har plats, men att komma i och ur vagnen är värre. Pedalerna sitter därtill så tätt att en ovan förare lätt



Lotus Europa

trampar på alla tre på en gång.

Tack vare motorns placering och bilens ringa höjd blir vägegenskaperna närmast i klass med en formelracers. Vår fotograf var uppriktigt förargad över att det inte syntes på bilden då vi svepte genom en kurva med bortåt 90 km/tim. Han hade väntat sig åtminstone någon krängning, men den lilla Lotusen gick som ett strykjärn genom kurvan som man brukar säga.

I vagnen hålls man också bra på plats av de ordentligt skålade stolarna samtidigt som föraren har bra stöd för högerbenet mot "kardan-tunneln", som inte är någon sådan utan helt enkelt vagnens centrumbalk. Den bil vi provade var inte av den allra senaste typen, varför sidorutorna var fasta. I reklamen säger man att ventilationen sköts av två ordentliga luftinsläpp på instrumentpanelen, men så länge man kör sakta, t ex i stadstrafik, kan man knappast känna något drag alls. Senare modeller har dock öppningsbara fönster, varför man numera slipper sitta

och svettas som i en bastu så snart yttertemperaturen stiger.

Lotus borde egentligen med sitt okonventionella utseende vara den

SAAB SONETT V4

PRIS PÅ GATAN: 21800:-
FÖRSÄKRINGSKLASS: 516
MOTORTYP: Fyrcylindrig V-motor
SLAGVOLYM: 1498 cm³
KOMPRESSION: 9,0:1
MAX EFFEKT: 65 hk DIN/4 700 varv/min
MAX VRIDMOMENT: 11,7 kpm/2 500 varv/min DIN
ANTAL VÄXLAR: Fyrväxlad hel-synkroniserad låda med rattspak
FJÄDRING: Fram tvärgående bärarmar med spiralfjädrar
Bak stel axel med spiralfjädrar
STYRNING: Kuggstång, 2,5 rattvarv mellan fulla utslag
BROMSAR: Tvåkretssystem. skivor/trummor med servo
TOPPFART: 168 km/tim
ACCELERATION; 0-100 12,4 sek.

bil som drog mest uppmärksamhet till sig, men faktum är att de flesta som överhuvud taget tittar närmare på en bil vid det här laget vet vad det är för fordon som kommer smygande vid trottoarkanten. En enda blick räckte därför för att konstatera att det rörde sig om en Lotus och därtill den lägsta bilen av dem som säljs på den svenska marknaden.

Betydligt större uppmärksamhet väckte då Bond 2000 GT, eftersom den bara finns i ett fåtal exemplar i vårt land. Det redan tidigare nog så tuffa utseendet hade accentuerats ytterligare genom de mattglänsande Cosmicfälgarna av magnesium. Fälgarna är

inte standard, men kan levereras mot extra kostnad.

Utän tvekan är Lotusen den mest opraktiska av de tre bilarna vi provat, men sätter man perfekta vägegenskaper före utrymme bör den vara idealbilen. Bond 2000 GT har plats för fyra och är mycket bekväm. Den passar därför perfekt som långfärdsvagn då man behöver ha plats för mycket bagage. Sonetten slutligen har även den fina vägegenskaper och tack vare den för sportvagnar ovanligt generösa frigångshöjden behöver man inte vara rädd att ge sig in på slingrande skogsvägar, där man också kan köra fort.

BOND 2000 GT

PRIS PÅ GATAN: 19188,-

FÖRSÄKRINGSKLASS: -

MOTORTYP: Sexcylindrig rak motor

SLAGVOLYM: 1998 cm³

KOMPRESSION: 9,5:1

MAX EFFEKT: 95 hk DIN/5000 varv/min

MAX VRIDMOMENT: 16,2 kpm/3000 varv/min DIN

ANTAL VÄXLAR: Fyrväxlad, del-synkroniserad låda med golvspak

FJÄDRING: Fram tvärgående bärarmar med spiralfjädrar

Bak tvådelad axel med tvärgående bladfjädrar

STYRNING: Kuggstångsstyrning, 4,1 rattvarv mellan fulla utslag

BROMSAR: Enkrets, skivor fram, trummor bak

TOPPFART: 178 km/tim

ACCELERATION; 0-100 11,0 sek

LOTUS EUROPA

PRIS PÅ GATAN 20000,-

FÖRSÄKRINGSKLASS: 620

MOTORTYP: Rak fyrcylindrig mittmonterad motor

SLAGVOLYM : 1470 cm³

KOMPRESSION: 10,3:1

MAX EFFEKT; 78 hk DIN/6000 varv/min

MAX VRIDMOMENT: 10,2 kpm/4000 varv/min DIN

ANTAL VÄXLAR: Helsenkroniserad fyrväxlad låda med golvspak

FJÄDRING: Fram tvärgående bärarmar med spiralfjädrar

Bak längs- och tvärgående bärarmar med spiralfjädrar

STYRNING: Kuggstång

BROMSAR: Enkrets skivor fram, trummor bak

TOPPFART: 189 km/tim

ACCELERATION: 0-100 9,8 sek

det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

Kunskapskanalen

Den 15 mars sändes ett program som heter Pop och Politik i Kunskapskanalen. Detta avsnitt handlade om bilen i musiken och gäster var Joppe Pihlgren och Ewy Rosqvist.

Presentationen av Joppe visade honom körandes en Sonett. Man känner igen det från när han var programle-



dare i Motorist. Hur som helst ändå trevligt att se när man minst väntar sig det. Det var Anders Pettersson i Jönköping som tipsade om detta program, tack för det!

Jönköpingsposten

Anders Pettersson från Jönköping sände mig ett klipp från början av sommaren 2013 som var bland det

mest negativa som skrivits om Saab Sonett på sistone. Ja, inte bara om den förresten, för journalisten vars namn inte framgick av klippet hade rubriken "Fem fräcka men misslyckade kompromisser" om Delorean DMC-12, Tatra T77, AMC Pacer X, Renault Avanti-me samt Saab Sonett. Jag citerar om den sistnämnde bilen: "Ful och fram-tung? Ja, så skulle man kunna sammanfatta den svenska 1960-talssportbilen som bjöd på tveksamma köregenskaper. Elaka tungor kallade form-givaren för naiv, okänslig och fantasilös – och liknade bilens look vid en tragedi". Bildtexten under Sonetten löd "Saab Sonett höll inte måttet på 1960-talet, den var både ful och svår att köra, enligt kritikerna".

Efter alla positiva ord man läst om Sonetten så var det nästan roande att höra denne anonyme journalist ösa galla över de fem bilarna i artikeln. Hade han, för jag utgår ifrån att det var just en han som skrev, vaknat på fel sida eller ville han göra sig märkvärdig genom att ha en avvikande åsikt? Nå detta får vi nog inte svar på utan får helt enkelt tacka Anders för ett udda bidrag till denna spalt.

Sydsvenskan

Den 4 augusti ägde Skanör Falsterbo Gran Turismo Show rum och där efter kunde man bland annat läsa följande rader i Sydsvenskan:

”Mellan illröda Ferraris och orangea Lamborghinis står en Saab Sonett från 1966. Den är nummer 15 av 30 i hela världen. (Kenneth Nilssons, redaktörens anmärkning).

Bredvid den står det en plommonröd Saab Sonett 3 från 1972. Den går bäst i 80–90 km/timmen. – Det är en hobbybil, jag kör ogärna på motorväg med den. Folk vill gärna titta och kör nästan in i häcken, säger ägaren Bengt Åkesson. Man sitter så lågt och gjuten i Saaben att det nästan känns som en picknick i gräset. Bilen har så kallade mekaniska ögonlock. När man drar i en spak öppnas de och lamporna tänds automatiskt. Bengt Åkesson fortsätter att berätta passionerat och blir en smula Saabnostalgisk. – Det var Saabs största misstag att de inte tog upp produktionen av den igen, säger han.

Bildtexten lyder: Bengt Åkesson presenterar sin Saab Sonett 3 från 1972 på bilcatwalken. Foto Lars Brundin



Cirka 7 500 bilentusiaster sicksackade sig mellan 220 välpolerade utställda bilar.”

Både Bengt Åkesson och Thorbjörn Brännström sände länken till mig, tack så mycket.

Vintage

Motorhistoriska klubben i Skåne har ofta med text och/eller bilder med Sonettanknytning. Så även i nummer 3, 2013 där man visade bilder från den Motorhistoriska dagen den 6 juni 2013. På en av bilderna så visar man ett antal sportbilar som står vid klubblokalen i Kyrkheddinge och främst står en Saab Sonett III. Men vems det är vet



jag inte i skrivande stund för man ser inte nummerskylten.

TV1, Biltokig

Den 26 augusti 2013 så sände TV1 den andra delen av serien ”Biltokig” med programledaren Bobo Ericzén.

Bland annat så visade man bilder från Tjolöholm Classic Motor och bland 1250 bilar så visade man t.ex. Erik Torstenssons orangea Sonett III från 1972. Ett gott urval. Men det kom fler Saabar i programmet för Saabs museichef Peter Bäckström tar med titarna i en Saab 93 från Tjolöholm till det för oss så välkända museet. Peter berättar bland annat bredvid två Sonett III:or att anledningen till att inte så många svenskar känner till dem är att de här bilarna gick till USA. Vidare visar man kort upp den Sonett II replika som byggdes med Erik Carlsons Monte Carlobil som förebild. När



Peter sedan kommer till den blå Sonettettan säger han att ”detta är nog det finaste vi har. Saab Sonett Super Sport från 1956. Tyvärr byggdes bara sex bilar. Vi har chassienummer 1, det är den vita och den blå är chassienummer 5. Alla bilarna som byggdes finns kvar och är i god kondition någonsans i världen.” Peter säger också att det var en väldig tur och glädje för många att inte Saabmuseet försvann i konkursen, det hade nog många sett mer eller mindre som en våldtäkt på Trollhättan.

Peter fortsätter: Det här har ju blivit hemmet och mötesplatsen för alla

forna Saabkollegor, inte bara pensionärer utan även de som blev uppsagda den 19 december 2011.

Stort tack till Anders Pettersson i Jönköping och Thorbjörn Brännström i Eslöv för tipset om TV-programmet!

Bulletinen

Automobilhistoriska Klubben, AHK, ger ut en trevlig månatlig information i en skrift kallad Bulletinen. I septembernumret 2013 så har man med en artikel med många bilder om Kulturrezan, 17 augusti 2013. Denna resa anordnades dock ej av AHK utan av MHS, vilket står för Motorhistoriska Sällskapet. Turen gick från MHS klubblokal i Näsby Park till Arlanda med bland annat besök på Arlanda flygsamlingar. Det kanske ni inte visste att det faktiskt finns ett flygmuseum där också, inte bara det mest kända i Linköping. Vål värt ett besök, men oftast kanske man inte tar sig tiden på väg bort från, eller just hemkommen till Arlanda. Med på turen fanns allehanda olika bilmärken och modeller som t.ex. Johan Bruswitz röda Sonett II V4 med fyra extraljus på huven. Tack Claes Lindholm för bidraget till Sonettvärlden!

TTELA

Den 12 september skrev journalisten Maria Bard en artikel med rubriken



"Världsbesök på Saabmuseet". – Syftet med resan är att ambassadörerna ska få lära känna Sverige och se att landet består av mer än huvudstaden, berättar Hans Gunnar Adén som är ambassadör på Utrikesdepartementet. Det var 40 ambassadörer från världens alla hörn som besökte Trollhättan och Saabmuseet.

"– Ta en bild på mig här vid den här bilen, säger Marina Isabel Cáceres de Estévez som är representant från Dominikanska republikens ambassad i Stockholm och poserar vid en orange äldre modell." Nog känns det lite okunnigt skrivet av en journalist som faktiskt var där att omnämna Sonetten som "en orange äldre modell". Tack i alla fall till Berndt Eliasson och Johnny Johansson för klippet.



Kvällsstunden

Redan i nummer 3-13 kunde vi berätta för er att Lars Karmlid öppnat ett litet Saabmuseum i Gärdslösa på Öland. Det uppmärksammade även tidningen Kvällsstunden, som jag i ärlighetens namn aldrig hade hört talar om. Men det hade Johann Schemat som tur är. I nummer 10, 2013 skrev Bengt Grafström en lång artikel om Lars Saabsamlande, bland annat om Sonetten: "De sju bilarna upptar naturligtvis den största delen av utställningen. Den senaste bilen, som kom på plats under sommaren, är en fin Saab Sonett II V4 från 1968. Det är Saabs enda serietillverkade sportbil, dessutom med glasfiberkaross. Den har Lars fått tredje pris för i Saabklassen på Vallåkra-träffen 1998." Bilen är dock inte med på bilden i tidningen men vi har ju visat den förut i Sonettvärlden. Förutom Sonetten finns så udda bilar med som en Saab 95 pick up och en 96 roadster.

*Bengt Börjesson
Tingsryd*

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!



Svenskt Motorhistoriskt Arkiv räddar samlingar

Malin Blomquist, kanslisekreterare MHRF, från PåGång, december 2013
Motorhistoriska Riksförbundet startade 2012 projektet Svenskt Motorhistoriskt Arkiv (SMA).

Tanken är att inventera, samla in, bevara och presentera historiskt källmaterial om hjulburna motorfordon i Sverige. Privata samlingar kan ha en osäker framtid. Arkivkommittén söker aktivt information om intressanta arkiv med målet att sådana som riskerar att skingras ska kunna räddas genom att de doneras till SMA.

SMA ska vara deponerat vid en arkivinstitution, där det förvaras och skyddas i lämpligt klimat. Idag är denna plats Centrum för Näringslivshistoria, en ideell förening vars uppdrag är att bevara och berätta näringslivets historia. Bland medlemmarna finns företag och organisationer. Detta är världens största näringslivshistoriska arkiv med över 60 000 hyllmeter värdefullt historiskt material. Centrum för Näringslivshistoria finns i Bromma. Läs mer på www.naringslivshistoria.se

SMA ska vara tillgängligt för givaren, för seriös forskning och för motorhistorisk publiceringsverksamhet.

SMA drivs genom en arkivkommitté utsedd av MHRF:s styrelse. De utsedda är representanter från styrelse och kansli samt andra kunniga personer inom det fordonshistoriska området.

Vill du veta mer eller har du tips på intressanta arkiv? Kontakta MHRF:s kansli eller läs mer på www.mhrf.se/svenskt_motorhistoriskt_arkiv.

Säljes:

SAAB Sonett V4 1968, Bilen renoverad och genomgången 2013-14. Besiktigad i våras och brukad dagligen hela sommaren.

Hela inredningen omgjord men originalen finns kvar. Motorn renoverad/genomgången.

Bromscylindrar/rör nya. Stötdämpare nya. Koppling ny. Elsystemet nytt, m m. Omlackerad till röd. Inget utställningskick men jag är mer än nöjd. Prisidé: 125.000:-

Totte Winqvist 070-6794921



Året är 1968



Året är 1968, bilen är ny, SAAB Sonett -68. Järnvägen mellan Nossebro och Trollhättan läggs ner. Det är bilens år, järnvägen kan man i de flesta fall klara sig utan. Av S-märket att döma är en utlandsresa planerad.

Bästa medlemmar!

Istället för att ha samma annons för Sonettbutikerna i nummer efter nummer av Sonettvärlden så har vi försökt att variera sista sidan genom att visa bilder på de fyra olika Sonettmodellerna, på prototyper och på specialbilar. Men nu är det er tur att bidra till sidan. Vi skulle tycka det vore trevligt att visa just er egen Sonett där, några bilder och några rader så att det blir en helsida. Det behöver verkligen inte vara en roman utan just bara några rader om hur länge ni ägt den, kanske mycket kort vad ni renoverat eller någon extra trevlig färd ni gjort med den. Blir det "för långt" så lägger vi in artikeln inne i Sonettvärlden, annars på baksidan.

Vinterbilder är också välkomna men de hamnar förmodligen på framsidan av Sonettvärlden för något nummer som ges ut på vintern. Ni som redan skickat in vinterbilder men inte sett dem i tryck än, ha tålamod för de publiceras allteftersom. Ta gärna nya vinterbilder kommande vinter.

Tack från redaktionen i förskott!