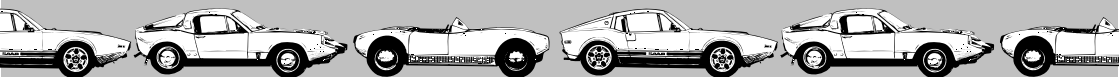


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

*världen*



- Sonetten gjorde livet kul för Börje
- What's that funky smell?
- Slaget om sportbilen
- Sonett mot P1800

4  
2005

# Från ordförandens skrivbord



Som ett litet oväntat resultat av vårt brev där vi informerade er om att Erland Johansson önskade lämna sin post som reservdelsförvaltare i CSS och där vi sökte hans efterträdare så har det blossat upp en debatt om CSS vara eller inte vara som självständig klubb. Den debatten har ägt rum på anslagstavlan hos Svenska Saabklubben och det är inte första gången, 2002 debatterades det också friskt där om samma ämne. Utgångspunkten var den svårighet det ofta är att hitta en efterträdare när någon vill träda tillbaka eller ändra inriktning i styrelsen. För att sammanfatta debatten så har vi en del som anser att det vore bättre med en gemensam Saabklubb, med alla olika äldre Saabmodeller representerade och med en enda klubbtidning där de olika modellerna får sina sidor. Då skulle de som har olika Saabmodeller endast behöva betala en medlemsavgift istället för flera och man skulle kunna ta del av träffar och annan information som inte bara berör de modeller man själv har. Dessutom skulle det underlätta när det gäller att hitta funktionärer, det skulle bara behövas en huvudstyrelse för att sköta centrala funktioner som ekonomi och framtagningsavreservdelar. Sedan kunde t.ex. träffar skötas av de lokala sektionerna eller av representanter för respektive modell.

Å andra sidan finns det de som anser, att folk har så olika smak, även inom Saabfären, att det bör finnas olika klubbar som tillgodoser olika inriktningar och i konsekvensens namn då också skilda klubbtidningar. Det finns även en rädsla för att mindre klubbars/modellers intressen skulle minska i vikt om det bara fanns en allomfattande Saabklubb. Med en enda klubbtidning minskar med nödvändighet också det utrymme som respektive modell får i varje tidning, dessutom finns det en risk för tidsmässiga koordineringsproblem när material från skilda håll ska vara klart före presstopp.

Personligen är jag av den senare uppfattningen och anser att Sonettägarnas intressen bäst företräds av en fristående klubb som CSS. Detta förutsätter förstås att vi kan besätta alla funktionärsposter i styrelsen. Däremot skulle säkert samarbetet med andra Saabklubbar kunna öka med fler träffar och ev. ett gemensamt reservdelslager även om jag även här i första hand skulle vilja hitta en lösning i klubben. Låt oss debattera detta vidare både i och utanför styrelsen. Ni är som alltid välkomna med synpunkter till tidningens adress.

Ha en bra helg, jag ser fram emot nästa säsong med stort intresse!

Jan-David Skaven



## Klubbens adress

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

Klubbens postgiro  
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:–/år

## Tidningens adress

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

## Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen  
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm  
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås  
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413-708 00

## OMSLAGSBILD:

Denna teckning gjordes på 50-talet, då Sonett I:an hade presenterats på Stockholms Bilsalong, av en redan då Sonettinspirerad yngling, Berndt Eliasson. Jultomten har kommit till via senare tiders datormanipulation.

## Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande  
08-93 15 65

fam.skaven@swipnet.se

Mats Phersson, sekreterare  
013-631 67

mats\_ph@hotmail.com

Johnny Johansson, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50

johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

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

Erland Johansson, reservdelar  
013-27 04 12  
er.j@telia.com

Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.  
0303-74 03 11  
andreas.hillby@telia.com

Lars Eriksson, klubbmästare  
0240-202 32  
lars.olov.eriksson@swipnet.se

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

Resevdelsförvaltare, vakant

**Club Sonett Swedens hemsida**  
**[www.autosite.se/Sonett](http://www.autosite.se/Sonett)**

Nästa nummer av

## SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 22 januari

# Sonetten gjorde livet kul för Börje

Lars Gunnarsson. Artikeln har tidigare varit publicerad i UNT, Uppsala Nya Tidnings motorbilaga 2005-04-13 och publiceras med deras tillstånd.

---

Den klarast lysande stjärnan på Genève-salongen 1966 var en Ferrari 230 GTC ritad av legendaren Pinin Farina.

Men enligt ett samtida pressklipp hade även vi svenskar anledning att sträcka på oss. En Saab Sonett hävdade sig väl i det raffinerade sällskapet av "playboybilar".

---

Saab hade gjort en prototyp till en sportbil med namnet Sonett redan tio år tidigare, men lagt ned projektet. Erik Carlsson "På Taket" tävlingskörde bilen, men modellen serietillverkades aldrig. I mitten av 1960-talet var tiden mogen för en sportbil, nu

främst avsedd för export och USA-markanden.

Saab Sonett tillverkades i 10 219 exemplar från 1966 till och med 1974. Ett av dem hamnade hos Börje Pettersson i Vamsta i Norduppland. Han köpte den ny 1968 och är bilens ende ägare.



---

Oskiljaktiga sedan 37 år. Börje Pettersson, 63 år och hans Saab Sonett II V4.

---

---

Modell II V4. Efter tio års tvekan började Saab att producera en sportbil 1966 – Saab Sonett. Här en modell II V4 från 1968.

---



### *Kostade en hel årslön*

Nypriset var 21 800 kronor – en ordinarie årslön på den tiden. Bilhandlaren i Östhammar hade fått in fyra visningsexemplar. Dessa kunde han sälja till det rabatterade priset 15 900 kronor. Börje Pettersson slog till.

Jag hade fått diagnos på en kronisk sjukdom och visste inte hur länge jag skulle leva. Jag tänkte att man måste ha kul så länge man lever, säger han.

I dag 37 år och 30 000 mil senare står både Pettersson och bilen och skiner i garaget.

Bilen är liten. Ytermåttan är 377 cm lång och 155 cm bred. Höjden är



Luckan var inte stor till en början. På senare årsmodeller öppnades istället hela bakru-tepartiet.

## **Ibland blir det fel.**

Som ni kanske märkte, så blev färgbilderna tyvärr omkastade av tryckeriet i nummer 3/05. Bilderna till Saabfestivalen hamnade bredvid artikeln om vårmötet och bilderna som skulle illustrera vårmötet hamnade bredvid Saabfestivalen. Vi gör vad vi kan för att Sonettvärlden både ska ha ett bra innehåll och vara rätt för såväl text som bild, men ibland går det snett och redaktionen beklagar förstås detta fel.

116. Det kan jämföras med en Porsche som är runt 130 centimeter hög - och den brukar man uppleva som en låg bil.

### *Trimmad Taunusmotor*

Trots litenheten har Sonetten ett rejält lastutrymme under den stora bakrutan. Andra karaktäristiska drag är den relativt höga nosen och det tvärt avhuggna bakpartiet, som ger bilen en snabb "look". Bilen har framhjulsdraft och rattväxel. Motorn var på 1,5 liter

och gav 73 hästkrafter. Börje Pettersson kom över en trimmad Ford Taunus-motor 1970 och monterade den i Sonetten. Tyska Ford-motorer satt i Saab V4 och motorn passade även i motorrummet på en Sonett. Den trimmade motorn är på 1,7 liter och ger 100 hästar. Det är mycket för en bil som bara väger 845 kilo med förare och full bränsletank.

### *Golvet klarade inte blöta Sverige*

- Bilen är lätthanterlig i kurvorna.

## Fakta

### *Modellhistoria*

#### *1956. Saab 94 Sonett Super Sport.*

En öppen tvåsitsig sportvagn med en trecylindrig tvåtaktsmotor på 0,75 liter och 57 hästkrafter. Dokumenterad toppfart 159 km/tim. Sex exemplar byggdes. Fem av dem existerar i dag - två på museum och tre hos privata samlare, två av dem i USA. Projektet lades ned. (Red: Sonettvärldens läsare vet dock att alla sex exemplaren finns kvar, se sidan 14 i 2/05)

#### *1966-67 Saab Sonett II.*

Ny version med kupé, men fortfarande med tvåtaktsmotor. Endast 258 bilar byggdes.

#### *1967-1969. Saab Sonett V4.*

Motorhuven får en karaktäristisk bula för att rymma den större 1,5 liters V4-motorn från Ford. Prestandaökning uteblir dock på grund av den ökade vikten. Toppfarten är fortfarande cirka 160 km/tim och accelerationen förblir 0-100 km/tim på 12,5 sekunder.

#### *1970-1974. Saab Sonett III.*

Bilen fick en ny kaross med sänkt nos och uppfällbara strålkastare. 1971 ökas cylindervolymen från 1,5 till 1,7 liter. Två år senare utrustas bilen med Saabs unika stötabsorberande stötfångare, som utvecklades för Saab 99.



Sällsynt. Bara 258 exemplar byggdes av modellen Sonett II.

---



Sportig. Första varianten av Saab Sonett såg dagsljuset 1956.

---

Den är inte understyrd som framtungade Saabars kan vara, säger Börje Pettersson.

Med 6 000 motorvarv på fyrans växlar har han fått upp bilen i 180 km/tim, en hög fart för en 1960-talsbil. Ett minus är motorljudet i kupén. Rostskyddet var inte heller bra. Golvet bestod

av rena plåten och det har inte klarat en blöt svensk miljö.

- Jag har bytt större delen av golvet och även dörrtrösklarna till rostfri plåt, säger Börje Pettersson.

I övrigt har bilen varit slitstark. Drivknut, styrleder och spindelleder är original.

---

1968 års modell hade ett racingaktigt snabblås till motorhuven – av gummi.



---

En framträdande störbåge sitter monterad i Sonettens bagageutrymme.



# What's that funky smell?

Brian Thomas

---

If you aren't fortunate enough to have a four-car garage and therefore must leave your Sonett outdoors during the winter, you may be able to relate to this article.

---

In my continuing quest to observe people who have more Sonett repair knowledge than I do, I accepted an offer from my friend Jay to assist him in removing the hood from his Sonett, named "Loretta." Jay took every precaution in attempting to preserve the shiny new "slime lime" paint job. He

taped along the edges of the doors and hood to avoid chipping the paint. The usual wrestling match with the hood lasted for a while - long enough for me to seriously consider a front tilt conversion, à la Jack Ashcraft. After finally removing the hood, Jay and I rested it over two medium-sized saw



Jay unhooks the wiring for the auxiliary lighting assembly.





Jay remove the bolts from the front section of the hood.

---

horses. (The front bumper on my '73 Sonett was once damaged from leaning the hood on the ground for an extended time.

Jay noticed an awful smell emanating from the heater fan. After prying apart a past epoxy seal job, we discovered a heater fan box filled with the remains of a mouse nest. Jay had the honor of extracting the foul nest, as he was the professional. A few blasts from an air compressor took care of the turd-fest that had been taking place for month in the engine.

Next, it was time to isolate the fan problem. Jay consulted the Sonett Shop Manual, and he and my friend traced the wiring diagrams to make sure the fan was set correctly. Sin-



Jay and I attempt to remove the hood, but something is still attached.t

---

ce he has years of Sonett experience and she has an engineering degree, I did what I do best – stand back, stay out of the way, and take photos. After the wires had been connected successfully to their proper places, Jay tried the fan on each of its three settings to check the different speeds. As he switched the fan to the highest speed, I snapped a photo. When the



Jay tests the heater fan. When the flash went off, Jay thought he was being electrocuted!

---



---

Dr. Sonett, assisted by Gabrielle, resident electrical engineer, trace the wiring before starting the job.

---

flash popped off, Jay thought he was getting electrocuted! Oops! After that I was sure to warn him before using the flash!

While the hood was off, Jay took the opportunity to tackle a few other under-the-hood problems in order to prepare the car to be sold at the convention.

First, he checked the windshield wiper mechanism. Then, he tried to swap an alternator belt with one from his other Sonett. For some reason, the belts were not interchangeable, so he

made one last trip to NAPA for a compatible part.

Jay sold his lovely green "Loretta" at the convention and drove it to the new owner the following week. A tear came to my eye as I watched another Sonett slip through my fingers. But then that little voice in my head said, "Hey, do I really need a fourth Saab, especially since I don't have a garage?" There will be others. There's a Sonett that's been decaying at the local dealership for a decade – I'll save that story for a future issue.

## Museilistan uppdaterad

Saxat ur "PåGång 4, 2005, Göran Schüsseleder

MHRF:s museilista uppdaterades under slutet av juni och har utökats med ett tjugotal "nya" spännande fordonsmuseer! Samtliga museer har även fått en närmare beskrivning om vad som finns att hitta i deras samlingar.

Känner du till ett museum som inte finns med tar MHRF:s kansli gärna emot tips! Saknar Du Internet? På biblioteken finns tillgång till både datorer och personal som kan hjälpa dig att hitta rätt. Museilistan finns på MHRF:s hemsida ( [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se))

# Medlemsavgiften 2006

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för 2006. Vi uppskattar som vanligt att ni gör det vid kommande månadsskifte dec./jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/05 av Sonettvärlden.

Årsmötet 2005 beslöt att medlemsavgiften blir samma nästa år som 2005, med andra ord **250:- för medlemmar som är bosatta i Sverige**. För medlemmar bosatta utomlands är avgiften EUR 30/USD 35 eller motsvarande i annan valuta. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i nummer 2/05. Gör det inte det kan Du kontakta Johnny på tel. 0521-221250 eller e-postadress [johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com)

## Skattebefriade samlarfordon körs inte mer än 87 mil om året



Sammanfattning av pressrelease från MHRF

---

De skattebefriade samlarfordonens körsträcka var år 2003 endast 0,13 procent (1,3 promille) av det totala trafikarbetet för personbilar. Enligt MHRF:s undersökning används cirka 90000 skattebefriade fordon under ett år – och dessa körs i genomsnitt inte mer än 87 mil.

---

Urvalet omfattade 1229 bilar eller 10 % av det totala antalet helförsäkrade bilar hos MHRF/Folksam. Av dessa svarade efter påminnelse 95,3 % eller 1171 st. Som jämförelse kan nämnas att "vanliga personbilar" oavsett årsmodell under 2002 i snitt kördes 1386 mil. Totalt ger detta för 4317587 bilar 5,98 miljarder mil gentemot de skattebefriade 92223 bilarnas ca. 8 miljoner mil.

Den nu föreliggande körsträckeundersökningen, baserad på uppgifter från 2003, bekräftar bilden av att de skattebefriade samlarfordonens andel av det totala trafikarbetet är mycket låg.

# Slaget om sportbilen – Catherina mot MFI 13

Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor Album nummer 7 från december 2003 och publiceras med deras tillstånd.

---

Ge oss en bil som lockar kunder så ska vi öka försäljningen, menade försäljarna i USA. Saabedningen tyckte att det lät vettigt, även om det fanns tvivlare, och började leta efter en sportmodell. Den fanns närmare än de anade för både Sixten Sason och Björn Karlström hade privata planer på sportbilar byggda av Saabdelar.

---

När Saabs ledning började planera för sportmodellen drog de upp några riktlinjer och ställde några krav. Ett var naturligtvis att den till största delen skulle byggas på komponenter från standard-Saabar, andra var till exempel att den skulle ha likvärdiga eller bättre vägegenskaper än Saab 96. Väl fungerande värme, golvväxel, rejält ba-

gageutrymme, avlyftbart tak och fristående störtbåge var ytterligare några önskemål.

Saabes mesta formgivare, Sixten Sason, hade börjat skissa på en alldeles egen sportbil när Saab 1963 hörde sig för hos honom.

Han var inte ovillig och skred vidare i sina planer som ännu så länge bara



---

MFI 13 var den bil som Saab utsåg till vinnare, trots Catherinans bättre köregenskaper och nytänkande i detaljer som till exempel "targatak".

---



var skisser och skalmodeller. Det bestämdes att ASJ i Katrineholm, som förresten hade byggt fem av de sex Sonett Super Sport 1956/1957, skulle bygga modellen och under hösten 1963 växte bilen fram. Till sin hjälp hade Sason bland annat Björn Envall som sedermera skulle bli designchef på Saab.

Namnet Catherina fick bilen efter

en populär schlager och efter byggorsten Katrineholm.

Arbetet skred framåt och efter en stressig sista vecka innan premiärvisningen kunde den äntligen visas upp för Saabs ledning den 9 februari 1964 på Cupolen i Linköping. I slutet av maj fick allmänheten se den när Saabhandlaren i Linköping hade sin vårutställning i Linköpings sport-





Catherinan är mer en GT-vagn än en traditionell sportbil, och den känns både rymligare och mer ombonad än vad MFI 13 gör.

---

När rutorna inte går att veva ner sparar man vikt – nej, det var nog snarare tidsbrist som gjorde att Karlström slopade saker som fönsterhissar och bagagelucka.

---



hall. Mer än 10 000 besökare kom för att se bilen.

Catherinan byggdes på ett något kortat Saab 96 chassie och drivlinan kom från en Sport. Till Sasons stora bryderi fick det inte plats under huven. Vid en närmare granskning så var det kylaren som var boven i dramat. Därför monterades en lägre kylare och en tvåbladig fläkt skruvades fast på generatoren.

Karossen i glasfiber var Sasons egen design och som så många andra formgivare hämtade han ibland inspiration från andra märken, till exempel taklinjen som fick inspiration från Ferrari 275 LM. Linjerna påminner lite om Studebaker Avanti, som väckte stor uppmärksamhet i början av 1960-talet, men också lite om Saab 99. Det sistnämnda med all rätt, eftersom Sason redan hade börjat skissa på den bil som skulle bli Saab 99.

Vindrutan, som kom från en vanlig Saab 96, ser lite malplacerad ut, men enligt de första skisserna och skalmo-

dellerna skulle den ha en välvd ruta som Saab 99 fick. Bagageutrymmet har vanlig baklucka och det går även att nå inifrån coupén om man öppnade en lucka.

Sason lyckades också få till ett avtagbart tak, precis som ledningen ville ha, och det var innan Porsche kom med samma lösning på sin 911 Targa.

Björn Karlström hade också ett eget projekt på gång när Saab hörde av sig. Karlström hade försökt få Malmö Flygindustrier, MFI, att intressera sig för en tvåsitsig sportbil byggd på Saabkomponenter. De var inte speciellt intresserade men när Saab blev inblandade lät de Karlström ta fram en prototyp med arbetsnamnet MFI 13. Den modellbeteckningen gav man gärna ett bilprojekt, eftersom man inte ville ha otursnumret på något av sina flygplan.

Under 1964 växte bilen fram och Karlström ritade ett eget chassie som var kortare än 96:ans. Tillsammans med Björn Andreasson från MFI kom



de fram med flera smarta lösningar, till exempel att använda förstärkningsröret mellan hjulhusen som expansions-tank till kylsystemet.

Karossen byggdes i plåt hos Hejnells i Malmö och sedan monterades det ihop till en fungerande bil med en drivlina från Saab Sport.

Meningen var att bilen också skulle ha avlyftbart tak och att bakrutan skulle tjänstgöra som bagagelucka. Taket slopades tidigt och senare även den öppningsbara rutan, bagaget fick man istället stuva in genom sidodörrarna.

Bilen visades upp på Hedenlunda kursgård för Saabs ledning och pressen den 4 februari 1964.

Bilarna testades och utvärderades av Saab och enligt testförarna hade Catherinan de bästa köregenskaperna. Saabs ledning var inte övertygad om det skulle väga upp nackdelar som hög vikt, svårigheter att serieproducera bilen och högt luftmotstånd. Catherinan hade ett luftmotstånd på 0,41 cW mot en vanlig 96 som bara hade 0,35 cW. MFI 13 hade också sämre luftmotstånd än Saab 96, 0,37 cW Den hade också större frontarea än Catherina – 1,34 mot 1,32. Saab 96 hade hela 1,72

Karlströms sportbil byggdes i lättmetall till skillnad från produktionsbilarna som istället fick plastkarosser. Även här kom mekaniken från Saab Sport. Notera den märkliga "ventilationsrutan" på dörren.

i frontarea. MFI 13 var dessutom kraftigt understyrd men inte värre än att det skulle gå att rätta till. Däremot var den sportigare och skulle gå att serie-tillverka utan större problem.

Samma sommar bestämde sig Saab för att trots allt satsa på Karlströms förslag. Den nya modellen skulle få beteckningen Saab 97.

Catherinan var redan ute ur bilden, men ingalunda ASJ. Karosserna skulle göras av MFI men själva biltillverkningen skulle ske i ASJ:s gamla tillverkningslokaler för järnvägsagnar i Arlöv.

Karlströms prototyp var tänkt att användas för att gjuta pluggar till plastkarossen på seriebilarna. Tyvärr höll den inte måttet för detta utan tre prototyper med plastkarosser fick byggas istället. Tur var kanske det för vid byggandet av dem kunde man göra nödvändiga ändringar och justeringar. De fick till exempel längre front och



---

Sasons sportbil har plastkaross och mekanik från Saab Sport. Inspiration till designen hämtades bland annat från Studebaker, Ferrari och den kommande Saab 99.

---

en bagagelucka i bakstammen under bakrutan. Man passade också på att förbättra vägegenskaperna.

Prototyperna visades upp för pressen i januari 1966 och för allmänheten på Genevesalongen i mars samma år. Något senare visades den i New York och där reagerade Saabchefen på det höga priset. Saabledning i Sverige fick en kalldusch när de fick veta att man troligen bara kunde sälja 500 bilar om året istället för 3 000 som man planerat.

Nästan 40 år efter prototyperna var klara testar Classic Motor bilarna mot varandra. Catherinan känns mer ombonad och är kanske mer en GT-vagn än en utpräglad sportbil. Innerutrymmena är bra och designen känns mer tilltalande med detaljer som "infälda" dörrhandtag och framlyktorna bakom plexiglas.

Synd bara att Sason inte satsade på en panoramaruta istället för den platta 96-rutan.

Bagageutrymmet är rejält och där går även att stuva in targaluckan utan

att den stjäls allt för mycket plats. Inne i bagaget syns tydligt att den är byggd på en 96:a, men det skulle man säkert rättat till om den hade gått i produktion.

Vad som känns lite underligt är att Sason inte tog steget fullt ut och satte i en fyrtaktsmotor. Han kan ju trots allt inte ha varit helt okunnig om att den skulle komma eftersom han skissade på Saab 99. Då kunde Catherinan kanske ha varit lämplig som provbil och en verklig publiklockare. Men det var kanske tur att han inte gjorde det, för då skulle förmodligen försäljningen av tvåtaktarna sjunkit rejält, och Saab hade ännu några goda år för den gamla trepipen.

MFI 13 är helt annorlunda än Catherinan. Designen är mycket sportigare och på det hela taget känns den mer som en sportbil än vad Catherinan gör.

Att innerutrymmena är sämre gör inte så mycket för det hör liksom till på en sportbil. Tyvärr är det lite "kitcar" över hela bilen med smarta idé-



er blandade med nödlösningar. Flippfronten är ett exempel på det förra och den hemska instrumentbrädan är ett exempel på det senare, liksom att bilen saknar bagagelucka, och den märkliga ventilationen på sidorutan. Karl-

ströms prototyp är väldigt charmig, ändå är det tur att han snyggade till formerna lite grann innan serieproduktionen. Fast man kunde väl behållit det kromade runda luftintaget på motorhuven?

## *Catherina*

**Motor:** Vätskekyld, frontmonterad, trecylindrig tvåtaktsmotor med cylindrarna placerade i rad. Slagvolym: 841 cc. Borrning/slaglängd 70/73 mm. Tre Solex 34 BIC fallförgasare. Effekt 55 hk vid 5 200 varv/minut. Vridmoment 93 Nm vid 4 000 varv/minut.

**Kraftöverföring:** Fyrväxlad manuell låda, frihjul, rattspak. Framhjulsdrift. Utväxling: 5,1:1.

**Chassi & kaross:** Glafiberkaross på stålchassie. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstöttdämpare. Stel bakaxel, spiralfjädrar, teleskopstöttdämpare.

**Bromsar:** Tvåkrets hydrauliskt bromssystem. Skivor fram/trummor bak. Servo saknas.

**Mått & vikt:** Längd: 4 150 mm. Bredd: 1 480 mm. Höjd: 1 180 mm. Axelavstånd: 2 200 mm. Tjänstevikt: 820 kilo. Bagagerumskapacitet: ca 300 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim – 15,2 sekunder. 0-402 m – 19,8 sekunder. Toppfart: 146 km/tim (142 km/tim utan tak).

## *MFI 13*

**Motor:** Vätskekyld, frontmonterad, trecylindrig tvåtaktsmotor med cylindrarna placerade i rad. Slagvolym: 841 cc. Borrning/slaglängd 70/73 mm. Tre Solex 34 BIC fallförgasare. Effekt 55 hk vid 5 200 varv/minut. Vridmoment 93 Nm vid 4 000 varv/minut.

**Kraftöverföring:** Fyrväxlad manuell låda, frihjul, rattspak. Framhjulsdrift. Utväxling: 5,1:1.

**Chassi & kaross:** Självbärande stålkaross. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstöttdämpare. Stel bakaxel, spiralfjädrar, teleskopstöttdämpare.

**Bromsar:** Tvåkrets hydrauliskt bromssystem. Skivor fram/trummor bak. Servo saknas.

**Mått & vikt:** Längd: 3 700 mm. Bredd: 1 530 mm. Höjd: 1 120 mm. Axelavstånd: 2 120 mm. Tjänstevikt: 780 kilo. Bagagerumskapacitet: ca 180 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim - 13,7 sekunder. 0-402 m – 18,9 sekunder. Toppfart: 150 km/tim.

# Vi matchar så nätt SONETT mot P1800

Text: L E Johansson Foto: PeO Eriksson

Frontvy är kanske Sonett II:s minst tilltalande vinkel. (Före fotograferingen tog vi bort de påtejpade nummerplåtarna – originalfästena för plåtarna hade inte kommit.) Volvo P 1800S är attraktivare framifrån med de tunna, raka stötfångarna.



---

Vi mötte den skånska våren i två svenska sportvagnar och fann att vem som helst kan bli lycklig med en Volvo P 1800S, medan Saab Sonett II fordrar att man är lite bilgalen för att man ska trivas.

---

Det är ett glädjande faktum att det numera tillverkas två svenska sportvagnar. Sportvagnsägares mycket vanliga bekymmer med reservdelar och service lär man nog kunna le åt om man köper svenskt. Dessutom finns det anledning att tro att även Saab Sonett II kommer att få framgång på de exportmarknader där Volvo P 1800S redan är en succé.

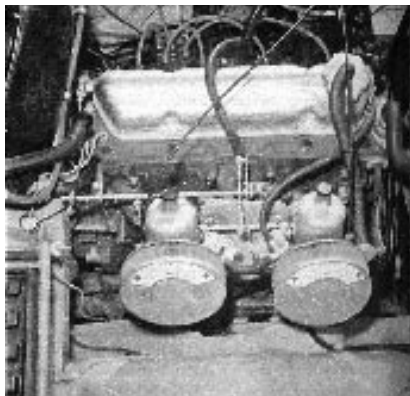
Vi hade tänkt jämföra P 1800S och Sonett II, men insåg tidigt att det är omöjligt. Bilarna är så helt olika till sin karaktär, byggda för helt olika krav. Men ändå — att ställa Sonett vid sidan av P1800S ger en god utgångspunkt för att beskriva vad det verkliga är för en bil.

Hos P1800S kan man i jämförelse med tidigare årgångar av samma bil

konstatera betydligt bättre kvalitet (sedan monteringen flyttats från Jensen Motors till Hisingen), bättre prestanda tack vare höjd motoreffekt till 115 hk, och bättre vägegenskaper genom förbättrad upphängning av bakaxeln.

Den Sonett vi körde var en av prototyperna, och den överensstämde i vissa detaljer inte med serieversionen. Nya stolar, stötfångare bak, fönsterhissar och kanske en ny ratt blir det innan tillverkningen kommer i gång till hösten.

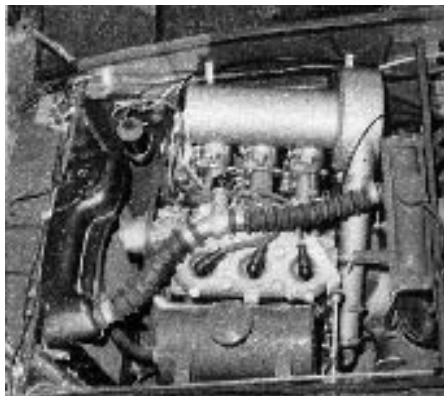
Det är något lättare att komma i och ur P1800:an än Sonetten, för den senare är lägre. Stolarna i prototypen var lite extra svåra - de extremt skålade tävlingsstolarna kommer att bytas mot en typ som är ganska lik Volvons, men fortfarande med plaststomme.



Att man sitter snett i Sonetten märks bara de första kilometrarna, sedan tänker man inte på det. Rattdiametern i P1800 känns lagom. Ratten i Sonett var mindre än P1800S.

Krafterna som behövs för att styra Sonett är så små att ratten väl räcker till därvidlag; en annan, större och snyggare ratt har dock provats. Den blir troligen serieutrustning, om bara höjden mellan den och den nya stolen räcker till så att inte låren kommer i kläm.

Skillnaden i storlek mellan de modeller sportvagnarna baserar sig på, Saab Sedan och Volvo Amazon, är inte överväldigande. Den är desto större mellan Sonett och P1800S. P1800S är 63 cm längre, 21 cm bredare, 13 cm högre och har hela 390 kg mer som tjänstevikt. Volvons hästkraftssiffra gäller SAE-hk; omräknat till DIN-norm hamnar den mellan 100 och 105. Viktskillnaden gör att bilarna trots skillnaden i motorstorlek och effekt är ganska jämspelta när det gäller acceleration. Anmärkningsvärd är skillnaden i tankvolym - bara 45 liter hos P1800S mot 60 liter i Sonett II.



Sonettmotorn har tre horisontalförgasare (Solex), lägre luftfilter, speciell oljetank och ett expansionskärl till kylsystemet, i övrigt identisk med Monte Carlo-motorn.

T v: B 18-motorn i P1800S, välkänd, robust.

Volvomotorn är smidig som vilken standardbilsmotor som helst, tyst och snäll.

I Sonetten känner man mera av att man har med en sportvagnsmotor att göra. Under 2500 r/min går den inte jämnt och man får vara över 3500 r/min för att inte motorn skall kvävas om man plötsligt stamper gasen i botten. De 60 hästkrafterna som är

Framför ett par färdiga Sonetter synar Björn Andreasson och en av montörerna vid bandet ett karosskal. Ytfinishen är utmärkt.





maximieffekt ges enligt specifikationen vid 5200 r/min, men övervarv till 5600 à 5800 krävs för snabbaste acceleration. Högsta tillåtna varvtal var 6000 r/min. Det finns ingen anledning att gå över den gränsen utan ytterligare trimning - i acceleration kan man bara förlora på det.

Golvspaken på P1800S hör inte till de allra kortaste av sportvagnsspakar, men det tar man igen genom att en minimal kraft behövs för att växla. Rattväxeln i Sonetten är inte precis vad man är van att finna i en sportbil, men brukar vara den rätta lösningen vid framhjulsdraft, där man under alla omständigheter inte kan få en golvspak som arbetar direkt i lådan.

Skillnaden i vägegenskaper är stor. P1800S kränger måttligt, är understyrd, och säger ifrån innan det blir fara på färde. Den är ganska lång och tung; det stora tröghetsmomentet gör att en sladd kommer ganska långsamt och är lätt att häva, så länge det inte går på tok för fort.

Sonett är betydligt hårdare i fjädringen, och dess lätthet och direkta styrning ger den ett "nervösare" uppförande på vägen. Kurvtagningsförmågan är en tävlingsvagns. Man når lekande lätt stora G-påkänningar i sidled. Som alla framhjulsdrivna bilar är Sonetten understyrd, men styrningen förblir lätt och understyrningsten-

Två högst annorlunda profiler – Sonett II har den som ger det lägsta luftmotståndet, medan P 1800S har utformats med andra krav på utrymmen för både passagerare och bagage. Man kan sitta fyra i den – det går inte i Sonett II.

---

densen är måttlig även vid hård kurvtagning.

Små ojämnheter i vägbanan får den lätta bakändan att lossna och svänga ut en bit, men sedan hugger däcken fast igen - i just detta avseende påminner den om en formelracer.

Karossformen hos Sonett ger god sidvindsstabilitet och bilen känns för det mesta ytterst förtroendeingivande. Enda undantaget är vid mycket hård bromsning på torr asfalt. Det känns som om ännu mer än de uppgivna 60 procenten av vagnsvikten skulle ligga på framhjulen – bakvagnen spårar inte lika självklart, utan blir lite lätt och självsvåldig.

Små ratt rörelser räcker för att parera bakvagnens rörelser och lättheten bak är inte på något sätt farlig, bara en smula förbryllande, första gången man gör bekanskap med den.

Toppfarten för P1800S ligger på drygt 175 km/tim med normal däcksutrustning, dvs. de vanligaste bältdäck. Sonetten är något långsammare. Den uppnår inte de uppgivna 170 km/tim, men 165 à 168 km/tim ligger inom möjligheternas gräns.

---

En jämförande frontvy visar att Sonett II har betydligt mindre frontarea än P1800S.

---



---

Akterifrån kan man jämföra Volvons konventionella bakdel med Sonetts avhuggna Kammform. Saabens undersida är ganska slät, vilket man drar nytta av genom en jämn, uppdragen avslutning.

---



I en accelerationstävlan mellan P1800S och Sonett II behöver den senare inte skämmas för att dra kortaste strået. Mot den uppgivna tiden för 0-100 km/tim på 12.5 sek finns ingenting att invända och Volvon är bara omkring 1/2 sekund snabbare.

Detta gäller med endast förare ombord. Ytterligare vikt i bagage och passagerare påverkar accelerationen, i måttlig grad för P1800:an, i mycket hög grad för Sonetten. Den senares goda vikt/effektförhållande rubbas kännbart redan av ganska obetydliga laster och en passagerare och bagage får den att kännas överraskande annorlunda.

Att välja fjädrarnas hårdhet är att kompromissa mellan väghållning och bekvämlighet. Volvo har valt att sätta komforten mycket högt, givetvis, för att bilens karaktär kräver det. So-

nettprototypen hade inte de fjädrar som serien kommer att få, och de som satt i den var i hårdaste laget. På groppig kullersten önskar man sig snart ett njurbälte!

Man får emellertid hoppas att ändringen inte blir för stor – Saab-fjädringens väghållning har först i Sonetten kommit till sin fulla rätt, genom att man aldrig riskerar att välta och det vore mycket synd om något av väghållningen skulle gå förlorat genom nya fjädrar. Liksom med P1800S ska fjädringen passa bilens karaktär: I och med att Sonett II är en ganska extrem sportvagn, kan en viss grad av stötighet tolereras. Apropos skillnaden i väghållning mellan standardsaab och Sonett - detta är faktiskt största skälet till att man beställt de nya horisontalförgasarna för Sonett. De stora G-krafterna i kurvorna får en vanlig förga-



sare att flöda eller bli fattig på bensin, beroende på åt vilket håll man svänger. De nya förgasarna är okänsliga för sådan påverkan, så det är ingen risk att motorn börjar missa när det går fort genom krökarna.

Sikten är något utomordentligt viktigt för en sportbil. P1800-karossen har tämligen små glasfält, och något överbetyg förtjänar inte sikten. Bakspeglens placering nere på instrumentbrädans översida är nödvändig på grund av vindrutans ringa höjd, men den ger inte samma överblick över trafiken bakom som en högre placerad spegel.

Prototypen av Sonett II hade endast en utvändigt bakspegel. En invändig kommer snart, även den placerad på instrumentbrädan. Samma klagomål som för P1800:ans torde komma att gälla den spegeln, men den stör i alla fall inte strömlinjeformen som den utvändiga.

Karosskrammel på dålig väg kunde konstateras i liten omfattning på P1800S - ljudet kom tydligen från höger dörr.

Bakifrån i Sonetten kom ett oroande smattrande, som emellertid visade sig



Båda bilarna har vettiga instrumentbrädor med runda, lättavlästa instrument. Sonetts är i äkta valnöt, P 1800:s delvis i räfflad, polerad aluminium.

bero på att någon glömt skruva fast golvet i bagageutrymmet (under vilket reservhjulet finns). Utöver detta förekom inget skrammel, vilket har sin förklaring i de rejäla gummibussningar som karossens bakre del upphängts i - de dödar nästan allt i vibrationsväg. Ljudnivån i Sonetten är för en så extrem vagn överraskande låg.

Båda bilarna har en värme som är fullt tillräcklig för en svensk vinter — standardvagnsvärme för ett betydligt mindre kupéutrymme, det blir effektivt det.

Sonetten bör bli en av de snabbaste bilarna överhuvudtaget på vintervägar. Ursäktas bara en undran - kommer inte bakrutan att snöa igen lätt?

Trots att ordinära svenska standardvagnar varit utgångspunkterna är P1800S och Sonett II så olika som tänkas kan. Att skälla P1800S för "boulevardssportvagn" och "gubbracer" kan man göra utan att reta dem som har en - de har lärt sig uppskatta den bekvämlighet som bilen till skillnad från



Volvons front har samma ovala grill som de flesta italienska specialkarosser ståtade med i femtiotalets slut. Den är fortfarande snygg – men var ska man placera ett extraljus utan att förstöra helhetsintrycket? Motorhuven öppnas framåt. Gummilister skonar stötfångaren.

---

en ”riktig” sportvagn har. Och mycket tack vare överväxeln kan den hålla höga genomsnittsfarter till ett lägre pris i slitage och bränslekostnad än de flesta bilar vi tänker på i sammanhanget.

Saab Sonett II däremot är en renodlad sportvagn för den som verkligen älskar att köra bil och kan köra bil. Det senare måste framhållas – en

---

Bagageutrymmet i P 1800S är inte särskilt stort, men rymmer normalt bagage för två personer. Vid semesterresor, eller andra tillfällen med krav på mera, lägger man resten i det lilla baksätet.



Sonettfronten är formad i första hand för minsta möjliga luftmotstånd. Stötfångarlistan längst fram kommer troligen att bytas mot en kraftigare. Prototypen saknade fästen för nummerplåtar – frågan är var de ska sitta, om det ska se snyggt ut och inte störa strömlinjeformen.

---

nybörjare bakom ratten bör avstå från att försöka utnyttja bilens möjligheter till fullo. Erfarenhet, känslighet och snabba reaktioner krävs för att helt göra dess vägegenskaper rättvisa.

---

Sonettens lilla bagageutrymme är på 250 liter och har en något primitiv lucka baktill. Det går att få i mer om man vågar inkräkta på sikten bakåt.



## *Sonettens formgivare presenteras*

För Teknikens världs läsare är Björn Karlström mest känd som flygplans-tecknare, just nu aktuell genom sin uppskattade serie om berömda strids-flygplan. Han är emellertid också aktiv som formgivare och hans mest omdiskuterade jobb i den vägen hittills är Saab Sonett II, som ju presenteras på föregående sidor. Vi har frågat Björn om hur Sonett II kom till och varför den ser ut som den gör.

### **Idén till Sonett II varifrån stammar den?**

Malmö flygindustri lekte en gång med tanken att bygga en egen sportvagn på samma underrede som i Volvos plastsportvagn från mitten av femtitalet. När jag så småningom skrev för att diskutera ett sportvagnsprojekt verkade intresset ljumt, men det stegrades så småningom. De första projekt som jag förelade MFI var baserade på Volvo och hade dels frontmotor, dels motorn bakom föraren men framför växellådan.

Någon överenskommelse med Volvo kom aldrig till stånd, så vi undersökte andra möjligheter. Jag fick folket på MFI att tända på idén att bygga en mindre bil på Saabdelarna i stället. Saab i Trollhättan visade mera positivt intresse än jag vågat hoppas. Så började det hela. Från början var det meningen att det hela skulle gå helt i MFI:s regi, men Saab önskade ett samarbete, och så fick det bli.

### **Har du haft någon medhjälpare för chassikonstruktion?**

Första prototypen, den som gjordes i plåt, hade ett chassi som gjordes i enklaste möjliga utförande enligt mina rit-



Björn Karlström vid ratten i en av prototyperna till Saab Sonett II. Privat åker han Renault 16. "Det vore nog kul med Sonett, men den är inte avsedd för storstadstrafik", tycker han.

ningar. Principen var att få så lite plåtpressningsjobb som möjligt.

Chassit ritades sedan om av Björn Andreasson för att man skulle kunna använda så mycket av Saabs standardpressningar som möjligt (vissa delar kapas och svetsas ihop igen, men det sparar en hel del pengar) och man gjorde också en del praktiska ändringar av produktionstekniska skäl. Hjulbas och andra huvuddimensioner har förblivit desamma.

### **Provades karossen i vindtunnel innan den byggdes? Det har man väl rätt att vänta sig eftersom det gäller Saab...**

Nej, det gjordes inte. I efterskott lär ett vindtunnelprov ha gjorts. Koefficienten blev 0,34 eller något sådant.

### **Varför ville du göra huven i ett stycke med skärmar och front?**

Dels är det motiverat från tillverknings synpunkt genom att ett plastskal bör göras i så få delar som möjligt för att bli billigt och med så få skarvar som möjligt för att bli skrammelfritt, dels är det lämpligt att allt ligger bakt på det viset när en bil är så låg. Åtkom-



lighet för rundsmörning är av det slaget att man gärna smörjer själv.

**Vi vet att plastskalet väger 40 kg. Vad skulle motsvarande karossdel väga i plåt?**

Beroende på plåttjocklek, 100-200 kg.

**Hur skall den främre nummerplåten egentligen sitta?**

Ett förslag var att ha den bakom en plexiglasskiva, snyggast blir det nog med den självhäftande typen placerad just ovanför gummilisten, även om det inte är riktigt lagligt. Problemet är ännu inte riktigt löst. I vissa USA-stater fordras ingen nummerplåt fram, så där går det bra, men givetvis måste det lösas.

**Låga strålkastare bakom plexiglasskivor hade gett bättre strömlinjeform, eller hur?**

Det ville MFI ha också, men eftersom Saab pratade om att bilen skulle säljas i Frankrike, höll jag på att vi skulle ha strålkastare som var lagliga där. De kräver en minimihöjd på 55 cm, nämligen.

**Bagageluckan hör enligt min mening till karossens minst lyckade detaljer;**

Det är jag villig att hålla med om. Från början ville vi ha hela bakfönstret öppningsbart och en ingjuten plåtsarg runt det, men när det började bli allvar av fick glasmästaren stora skälvan. Den nya lösningen verkade kanske i enklaste laget, men vi måste hålla i minnet att den amerikanska försäljningsorganisationen, som bett om att få den här bilen, har satt ett maximalt försäljningspris i USA på 3200 dollar. Så det måste snålas här och var. Försäljningsorganisationen har också dik-

terat en del ändringar i bilens form. Personligen skulle jag nog byta hjul som den första åtgärden om jag köpte en Sonett II.

De där ekerkransarna eller vad man skall kalla dem ser inget vidare ut, det är sant, men ett silverlackerat hjul med bara navkapsel blir snyggare. Vi har bett om offerter på eker- och magnesiumhjul, men kostnaderna har varit så höga att de gått långt utanför den ram vi måste hålla oss till.

**Några flera ändringar mellan provserie och produktion?**

Luftintaget fram kommer att bli större. Nu täcks halva kylaren, och det är inte bra. Med större luftintag behöver den elektriska fläkten bara träda i funktion i köer vid sommarhetta. Dessutom blir det nog snyggare om man tar ur lite mera uppåt. Störtbågen skall också ändras, för även om den är stadig och bra nu kommer den lite i vägen, t ex när man skall lägga grejor baktill. Den kommer att följa takets form och möjliggöra att man har en löstagbar lucka i taket à la Triumph TR 4.

**Vindrutan, är den en tillkapad standardruta från en annan bil?**

Nej, den är gjord bara för Sonetten. Vi hade rutor från bl. a. Porsche 904 till att börja med, men det visade sig billigare att beställa rutor, som för resten kommer från samma tillverkare som gör Porscherutorna.

**Vi har inte sett den här tvära bakändan med stänkskydd. Ser det bra ut?**

Det ser ännu tvärare ut baktill och stör inte alls. I en del länder slipper man ju stänkskydd, men där de krävs är det inget problem.

# MHRF:s förbundsstämma

Jan-David Skavén

Den 15 oktober hade Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma. Innan stämman informerades om den Motorhistoriska Dagen 11 juni med bland annat T-Fordresan från Haparanda till Ystad, det blev en triumffärd genom Sverige. Önskemål finns att göra den motorhistoriska dagen till ett årligt evenemang.

Bilder visades från årets lyckade Sverige-klassiker som i år var Helgasjön Runt, arrangerad av Wexiö Motorveteraner.

Martin Bergstrand, ordförande i Svenska Saabklubben berättade om planeringen inför den internationella Saabträffen 11-13 augusti 2006 på Ljungbyhed. Han informerade även om Svenska Saabklubbens och Club Sonett Swedens verksamhet för de representanter från ett sjuttio-tal klubbar som kom till Täby Park Hotel i Stockholm.

MHRF/Folksam försäkringar: Tendensen är färre men dyrare skador. Man inför en ny försäkringsform, "rullande renovering". Fordonet ska vara minst 20 år, trafiksäkert, ej rishög och försäkringen får max tecknas i 2 år och kostar då 982:- för helförsäkring/år.

## *MHRF:s förbundsstämma*

Egentligen är diskussionerna och informationen runt förbundsstämman mer intressanta än själva stämman där man av formella skäl måste gå igenom ett antal punkter. Valberedningens förslag till om- eller nyval i styrelsen röstades igenom smärtfritt men det blev omröstning om vilka som skulle ingå i valberedningen! Annars gick man t.ex. igenom verksamhetsberättelse och verksamhetsplan för 2005-2006. En punkt fick mig att studsas till: "Verka



En del av MHRF:s styrelse efter stämman.

för att samlarfordon utan katalysator får framföras i innerstäder även efter 2006". Det gäller tydligen hittills Stockholm och Göteborg och det är än så länge bara ett förslag...

Den största diskussionen var annars MHRF:s förslag att även äldre bilar före 1950 ska besiktigas, säg vart 4-5 år. En del ägare av dessa fordon ser det som en ny påлага istället för en trafiksäkerhetsåtgärd. Stämman ansåg dock att MHRF ska verka i denna riktning gentemot myndigheterna. Fast det berör inte våra Sonetter där besiktning vartannat år är det som gäller.

Nu var det dags att köra hem med Sonetten som dagen till ära fick rulla några mil i en skön höstsol.

# De flesta fordon skrotas innan de uppnått 25 års ålder



Sammanfattning av pressinformation från MHRF

Efter 30 år finns bara 3,7 procent av våra vanligaste personbilar kvar. Detta gällde de bilar som år 2002 var 30 år gamla, dvs. av årsmodell 1972. De som därefter inte drabbas av utskrotning kan bli samlarbilar för entusiaster.

En övergripande och något förenklad analys visar att den slutgiltiga utskrotningen sker innan bilarna uppnått 25 års ålder. Detta gäller för samtliga i studien ingående märken. Därefter återstår ett antal bilar i trafik som varierar med i första hand märkenas intresse bland entusiaster och i andra hand deras kvalitet. Studien avser nio bilmärken: Citroën, Fiat, Mercedes Benz, Opel, Renault, Saab, Toyota, Volkswagen och Volvo.

## *När bilarna har uppnått 25 års ålder återstår*

Cirka 7% av Mercedes och Volvo  
Cirka 3% av Opel, Saab och Volkswagen  
Cirka 1% av övriga studerade märken

## *När bilarna har uppnått 30 års ålder återstår*

Cirka 5% av Mercedes  
Cirka 4% av Volvo  
Cirka 3% av Volkswagen  
Cirka 2% av Saab och Citroën  
Cirka 1% av Fiat, Opel, Renault och Toyota

## *När bilarna har uppnått 40 års ålder återstår*

Cirka 2% av Mercedes och Volvo  
Mindre än 1% (i vissa fall några promille) vad gäller övriga studerade märken.

## *Saabar i trafik 2002*

Totalt och som andel av det ursprungliga antalet bilar

<i>Ålder på bilen 2002</i>	<i>Årsmodell</i>	<i>Saab</i>	
35 år	1965-1969	924	0,7%
30 år	1970-1974	2707	1,5%

-Ett litet tillägg från redaktionen för Sonettvärlden:

Vi har bara tagit med de årgångar som huvudsakligen täcker våra Sonetter och hållit oss till Saab i detta avsnitt men självklart gäller siffrorna alla olika Saabmodeller för dessa år. Det är därför förvånande att siffrorna är så låga. Givetvis finns det många fler kvar, men dessa är då avställda och kanske under renovering. De låga siffrorna gäller även de andra åtta märkena i studien även om förstås antal och procentsatser varierar.

# det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



## Motor

Anders Petterson i Jönköping sände mig ett klipp från nummer 6-7 av tidningen Motor. Artikeln handlar egentligen om begagnade Saab cabriolet och rubriken är passande "Vad är väl en begagnad 9-3 cabriolet? Dragig, opraktisk och alldeles, alldeles underbar". Man testar en 9-3 cab från 1999 med 9000 mil på mätaren men det är inte de raderna som fångade Anders argusögon utan dessa: "Den allra första öppna bilen från Saab presenterades redan för 49 år sedan (!) på Stockholms Bilsalong. Det var en liten Saab Sonett I, tvåsitsig med tvåtaktsmotor som gav 57 hästkrafter. Men det räckte för att få fart på den blott 500 kilotunga bilen. Konstruktionen var i nitade aluminiumsektioner och faktum är att Saab Sonetts monocoupekonstruktion användes sex år innan Colin Chapman gjorde entré i Formel 1 med sin revolutionerande Lotus 25, som var uppbyggd på samma sätt".

Resten av artikeln handlar om 9-3 cabben, men jag kan väl i alla fall nämna, eftersom det också hunnit bli historia, att den första generationen av 900 cabriolet tillverkades mellan 1986-1993 i 49000 exemplar och det var faktiskt hela 14 procent av Saabs 900 produktion.

## Aftonbladet

Saab passerade nyligen 4 000 000 tillverkade bilar – jubilarer var en 9-3 Sport Combi. Därför tyckte Sture Bjarnelind i Aftonbladets bilbilaga, det var i nummer 14 från 2 juli, att han ville lista Saabar han drömmer – och mardrömmer om. Med högsta poäng, 5, rankar han Saab Sonett, vilket illustreras med en röd tvåtaktssonett. Motivering var: "Saab Sonett var inte italiensk. Den var så otroligt läcker och en verklig dröm när jag var liten på 60-talet. Nu, 30 år senare, undrar man: fanns Sonett över huvud taget eller var den BARA en dröm?"



I fallande nummerordning kommer sedan konceptbilen 9-3X, 9-3 Cabriolet och sist Saab 92, men det berodde nog på, att hans fotbollstränare körde bredvid laget med den och sade "öka farten när jag tutar". Tack Claes Lindholm för klippet!

### *Bilsport Retro*

Anders Pettersson tipsade mig om Retro och närmare bestämt nummer 5, 2005. Det gjorde han rätt i, för där var en mycket trevlig artikel av Jens Johansson om vår styrelsemedlem Mats Pherssons blåa Sonett III från 1974. Hans Sonett var dagen till ära nypolerad och gjorde sig mycket bra på Roland Brinkebergs foton. Rubriken på artikeln var "Saabs särpling, hånad, hatad – och älskad". Fast det är nog sällan man känner något hän, snara-

re är det en bil man får positiva omdömen om. Förutom artikeln så hade man med Retrofakta om Mats bil samt lite historik under rubriken "Sonett – seglivad och sällsynt".

Mer skriver jag inte om artikeln här för vi har fått tillstånd av Jens och Roland att vid lämpligt tillfälle publicera artikeln i Sonettvärlden!

### *Nostalgia*

Anders Pettersson skickade mig även en fotostat från nummer 8 av Nostalgia. Anledningen till det var att Kjell Engström skrivit en mycket entusiastisk artikel från Saabfestivalen. Rubriken var "Stort intresse för Saab" och det var väl dagens understatement med mellan 15000 och 20000 deltagare/åskådare enligt polisens beräkningar. I artikeln berättas om festivalen; om Kinnekulle, utförsäljningen av delar från SDCC, Saabmuseet och utdelningen



En av de mest populära bilarna i världen är Saab 92. Den är en liten, sportig bil som har varit populär sedan den kom ut på marknaden 1974. Den har en unik design och är känd för sin pålitlighet och låga bränsleförbrukning. Saab 92 är en bil som passar både för stad och landsväg. Den har en sportig och elegant utseende som gör den till en favorit för många bilentusiaster. Saab 92 är en bil som har varit populär i många år och som fortfarande är en av de mest eftertraktade bilarna i världen.



av priser i de olika klasserna. Härliga bilder på fina bilar och ibland lite udda som den körbara mossbevuxna 95:an som stått i skogen i 25 år. Vi ser en glad Gösta Jakfors i sin röda 1:a, en lika glad Peter Bäckström i museets vita 1:a och en mycket nöjd Klaus Müller-Ott som ju vann Sonettklassen med sin gröna 1:a. Dessutom en massa andra Sonetter, både vid Saab-museet och på Kinnekulle i full fart. För att sammanfatta, en positiv artikel från ett par fina, soliga dagar på Saabfestivalen.

### *Vintage*


Motorhistoriska Klubben i Skåne är en stor och aktiv klubb med många träffar. En av de klassiska heter Tolvskillingsrallyt och i år ägde det rum den 24 juli. Vädret var väl inte det bästa men många kom ändå till rallyt och spannet av olika fordon var som



vanligt stort. Man blev till slut över 100 startande, imponerande. Under den trevliga drygt 6 mil långa rundan skulle förstas deltagarna svara på frågor, 12 stycken närmare bestämt och det gjorde verkligen vår medlem Bertil Magnusson med den äran. Han kom på andra plats med sin Saab Sonett III från 1972. Bra jobbat Bertil, äran tillfaller förstas Dig men givetvis kan även vi andra få glädja oss åt att en Sonett/Sonettägare hamnade så långt upp bland pristagarna i denna mördande konkurrens!

**GRATTIS**  
**Mats Björkeby**  
**Blentarp**

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!





KLAUS MÜLLER-OTT

Den enastående  
berättelsen om SAAB 94  
Sonett Super Sport  
Chassis No.4

# SAAB *Sonett* No.4

das Buch | boken | the book



HERNÁNDEZ & SCHMIDT

Räddningsplan utgåva, 96 sidor, 82 bilder i färg,  
häftad pärmar med bländskydd, tryckbindning  
tysk, svensk och engelsk upplaga

specialpris för clubmedlemmar  
bara SKR 270 | EUR 29  
plus SKR 47 | EUR 5 transportkostnader

erhålls på [www.sonett1.de](http://www.sonett1.de)

# Reservdelslagret

Erland Johansson



Som ni vet så slutade jag som reservdelsförvaltare efter 15 år. Det har varit ett kul jobb, men jag kände att tiden inte riktigt räckte till för att skäligt snabbt sända de beställda delarna till er; tyvärr har en del fått vänta alltför länge på sin beställning.

Som vi skrev i förra numret av Sonettvärlden och i det separata brevet till alla medlemmar bosatta i Sverige så har vi tagit emot beställningar till den 1 november. Efter det datumet är lagret stängt för nya beställningar till vi hittar en efterträdare. De delar som beställts före 1 november sänds allteftersom till våra medlemmar och när denna tidning når er ska de flesta beställningarna vara utskickade. Detta gäller inte bara reservdelarna utan även de artiklar som stått på denna

sidan i Sonettvärlden, alltså Sonettshoppen.

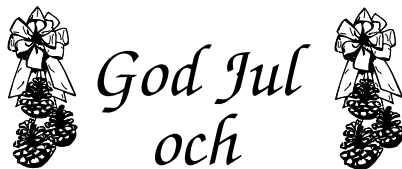
Vi arbetar för närvarande på att finna en lösning för vårt reservdelslager. När den är klar kommer vi att så fort som möjligt informera er. I första hand gör vi det på vår hemsida och där efter i första möjliga nummer av Sonettvärlden. Styrelsen för CSS hoppas förstås, att den tid vi inte har möjlighet att hålla reservdelslagret öppet ska bli så kort som möjlig.

## Köpes

Sonett i fint skick, helst 68-69. Kvällstid 0240-651493, Ilpo Kantojärvi, Uddvägen 5, 777 60 Söderbärke.

## Säljes

Reservdelskatalog för Sonett 1966-1974. Saab original, oanvänd. Originalpärmen ingår. Pris: 650 kr. Tel: 0433-12315, 0709-987824. Christian Helgesson



*God Jul  
och  
Gott Nytt År  
önskas alla  
Club Sonett Swedens  
medlemmar!*