

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Saab Sonett som gruvtruck
- Hearing om Saab bilmuseum
- Reservdelslistan
- Saablar vilket släktdrag



4
2013

Från CSS vårmöte 25 maj, foto Bernt Larsson



Bernts fru Anna kollar in den sköna Sonettsamlingen på vårmötet.



Visst är det roligt att köra i en sådan här Saabkortege, inte minst när våren är som vackrast!



Håkan Johansson har en Sonett man lägger lite extra märke till. Här på bilfärjan på väg till Haraldsgård på Blidö i Stockholms skärgård.

Saabfestivalen 2 juni, foto Johnny Johansson



Alfs Sjövals ekipage missar man inte. En röd Sonett med matchande Saabo husvagn är en syn man inte glömmar i första taget.



Sonetten med öppen huv ägs av Kjell B. Grytdal från Norge och 9-3:an med nedfälld sufflett ägs av Johnny Johansson.



Den här 95:an i ett fantastiskt renoverat skick ägs av Hans Johansson. Detaljer som barnstol i nyskick och Saabfält förhöjer ytterligare intrycket.

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

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

Visst ser man att det är en Sonett II V4 under snön?! Att den ägs av Arne Höglund i Trollhättan kan vara lite knepigare men det avslöjar vi gärna.

Styrelsen

Ordförande, vakant

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-2v72 22

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

Hans Johansson, klubbmästare
0303-54210
hasse.johansson@hotmail.com

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

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

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

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

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

Påminnelseavgiften och höjd medlemsavgift

Johnny Johansson, kassör

Varje år, efter att medlemsavgiften ska vara betald, skickar jag påminnelse till ett stort antal medlemmar, 60-80 st, något år över 100 st. En del av påminnelserna går till medlemmar som beslutat att lämna klubben, men inte meddelat mig det. Men det är en ganska stor del av er som missar att betala medlemsavgiften i tid. Att skicka ut påminnelser och följa upp det, är ett stort och tidskrävande jobb för mig. Ett jobb jag inte skulle behöva göra, om alla betalar i tid. För de medlemmar jag inte har aktuell e-postadress till, medför det också kostnad för klubben (brev + porto).

För att försöka minska mitt jobb med påminnelser, beslutade årsmötet förra året, 2012, att införa en **påminnelseavgift på 50 kr**. Samtidigt beslöt också att **medlemsavgiften ska vara betald senast 31 januari**.

Information finns på hemsidan och i klubbtidning 4/2012, men ändå var det många som missade sista datum. Ca 50 medlemmar betalade påminnelseavgift i våras, ett litet fåtal missade också påminnelsen. Vi diskuterade det i styrelsen och kom fram till följande:

”Vi har kommunicerat stadgeändringarna tillräckligt tydligt och på rätt sätt, men kunde förstås gjort det ännu tydligare. Eftersom det är en ny stadgeändring och alla medlemmar inte läser tidningen noggrant, ska vi inte aktivt bedriva någon 'häxjakt' på det fåtal medlemmar som inte betalat påminnelseavgiften. Från och med år 2014 gäller reglerna fullt ut. Om någon missar påminnelseavgiften, skriver jag i en andra påminnelse att man blir utesluten om man inte betalar, och att den redan inbetalda medlemsavgiften inte betalas tillbaka.”

I år beslutade årsmötet att **höja medlemsavgiften till 350 kr**. Försök betala i tid, och ni som tänker lämna klubben, skicka mig ett kort meddelande, så jag slipper skicka påminnelse.

The reminder fee and increased member fee

Johnny Johansson, treasurer

Every year, I send a reminder to a lot of members not paying the member fee in time. Some reminders goes to members who have decided to leave the club, but not told me. These reminders are big work for me, and to try to reduce that work, the annual meeting 2012 decided that a **reminder fee of SEK 50** will be added for those not paying in time. **Last day to pay is January 31st**.

The annual meeting 2013 decided to **increase the member fee to SEK 350**. Try to pay in time, and if you decide to leave the club, please send me a short note, so I don't have to send a reminder.

Medlemsavgiften 2014

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/13 av Sonettvärlden. **Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er, han har fullt upp ändå!**

Årsmötet 2013 beslöt att höja medlemsavgiften till 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på årsmötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag 2013-01-31.

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller 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 bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 1/2013. Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com.

Ett flyttkort till hans adress Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

The member fee 2014

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2014. We hope that you are content with your club and that you have been able to follow the activities through our club magazine Sonettvärlden or on our home page www.sonettclub.se. **The fee is SEK 350**, or equivalent value in other currency for our foreign members. **According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31st, 2014.**

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Swedbank. Address: Swedbank, SE-105 34 Stockholm. Swift address: SWEDSESS

Telex: 128 26 SWEDBNK S. IBAN: SE 1280000008368347079181

The account number is 83683 47079181

Please pay the bank expenses.

You can also use the postal giro service. The postal giro account number is 358730-0. If you use the postal giro, **please add SEK 60 for their expenses** (Not if you pay from Sweden).

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid. **Please see to that our cashier must not remind you!**

Do not forget that you are always welcome to participate with articles in our club magazine Sonettvärlden or to inform us about articles about the Sonett in foreign papers. We will see to, that it will be translated to Swedish, unless we prefer to publish the article in its original language.

Saab Sonett som gruvtruck!

Anders Dackemyr/Berndt Eliasson

(Artikeln införd i 2/2013 av Svenska Saabklubbens tidning Bakrutan)



Rubriken låter helt osannolik men det finns ett uns av sanning i den. För några år sedan gick jag och mina kollegor på lunch till den lokala restauranten. På väg dit passerar vi en parkerad fin orange Sonett III:a vilket jag naturligtvis inte kan undgå att kommentera.

Min helt bilintresserade kollega brister då ut "sån där har jag köpt två stycken av". Gissa om jag hajade till och undrade hur det kunde komma sig. Han berättar då historien hur han i början av 70-talet arbetade på AGA Tudor. De jobbade tillsammans med KTH och SUAB (Svenska Utvecklings aktiebolaget) på att utveckla ett batteri som sedan LKAB skulle kunna

använda i sina gruvtruckar istället för dieseldrift. Batteriet var av "järnlufttyp", vilket man såg stor potential i då det hade tre gånger så lång drifttid som ett blybatteri. Man ville förvisna sig om att batterierna tålde miljön i gruvan och till utprovningarna behövdes ett lämpligt chassi att montera batterierna i. Valet föll då på Saab Sonettens chassi, utan kaross eller motor. Karosser byggdes sedan upp i plåt och popnit på Sonettchassierna. Detta skedde i AGA Tudors verkstäder i Täby. Något direkt designarbete kan man inte direkt påstå att de lade ner, se bilden. Här gick funktion definitivt före form.



"Gruvtrucken" under demontering och återställande till original Sonett. Den orangea färgen vittnar om dess ursprung.



De flesta klubbmedlemmar finner nog njutning i att ratta en Sonett. Då ansågs utprovningsarbetet i gruvan som straffkommendering varför det räckte att man fick köra en vecka i taget.

Kanske någon klubbmedlem kan bringa ytterligare klarhet i vad som hände med "gruvtruckarna" eller de revolutionerande järnluftbatterierna?

Berndt Eliasson:

Denna "gruvtruck" hamnade efter en tid hos mig, på 80-talet, för att åter-

Platsen där elmotorn satt var modifierat. Obs, expansionskärlet användes ej vid eldrift, här endast för uppstagning av hjulhus!





Här är "gruvtrucken" stripad på de flesta av AGA Tudors karosdelar och klar för montering av Sonett originaldelar.



Här har "gruvtrucken" hamnat bland sina forna släktingar, i mitt garage. En Sonett III 1972 och en Sonett tvåtakare från 1966, där den kanske kände sig mer hemma än i en gruvgång djupt under mark! (Om nu en Sonett kan känna något?)

ställas till originalskick, alltså en Saab Sonett!

Mycket jobb gick åt för att ta bort AGA Tudors "karosdelar" innan jag kunde börja bygga upp chassiet till Sonettoriginal.

Popnitade plåtar fick borras bort, fyrkantör och plåtkonstruktioner som förstärkte chassiet fick skäras bort o s v.

Elmotor och batterier fanns ej kvar, motorrummet hade heltäckande golv, men av eldriftskonstruktionen fanns

inga spår, hjulupphängingar och drivaxlar var intakta.

Ratt och styrväxel fanns monterat på en modifierad torpedvägg.

Den orangea färgen visar att det var den gamla "gruvtrucken" som jag gjorde iordning, men då vid renoveringen trodde jag att det var Televerket eller Tjorvenprojektet som låg bakom detta bygge.

Var Sonetten befinner sig i dag har jag ingen aning om, förmodligen blev den såld utomlands av dess ägare!

Hearing om Saab Bilmuseums framtida inriktning

Johnny Johansson



Klubben fick en inbjudan att delta som åhörare vid en hearing om Saab Bilmuseums framtid. Hearingen hölls i museet den 23 september, Hasse Eklund och jag deltog som representanter från CSS.

Det var många talare på hearingen, totalt 13 personer, men de flesta höll ganska korta tal, så det blev inte långtråkigt. Alla var eniga om museets stora betydelse för Trollhättan, regionen och alla människor och företag som har någon anknytning till Saab. Men också om att museet ska vara ett levande museum, att det behöver utvecklas och söka samarbete på olika håll, som t.ex. andra museer och olika evenemang.

Sofia Angel från Handels Utredningsinstitut hade med sig en lista på olika besöksiffror. I regionen ligger

Liseberg i topp med c:a 3 miljoner besök per år. Innovatum, där museet ingår, ligger ganska långt ner på listan med 61000.

En stor Saabentusiast, journalisten Claes Johansson, tyckte att museet var livsviktigt och håller världsklass; han berättade om att en av de första resor han gjorde när han fått körkort, gick till Saabmuseet. Efter Saabs konkurs, när han såg att den för svensk bilindustrihistoria så viktiga samlingen höll på att skingras över hela världen med hjälp av kronofogden, skrev han ett brev till Åke Wallenberg. Det resulterade i att Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond, tillsammans med Trollhättans stad och Saab AB, såg till att museets samling förblir intakt och fortsatt kan visas upp i samma lokaler som tidigare.



På bilden intervjuas Peter Bäckström av TV4 Västnytt i samband med hearingen.

Anders Blom från Saab AB menade att museet hade stor betydelse också för deras företagshistoria, biltillverkningen var en spinoffeffekt från den militära flygplanstillverkningen. Enligt honom kunde museet sälja av en del mindre viktiga bilar för att få in kapital.

Mattias Bergman, Nevs vd, talade om att Nevs lade ett bud på museet när det var till salu. Nu blev det inte Nevs som köpte museet, men man har ett stort intresse av att det finns kvar, vill ta aktiv del i museet och tillföra resurser. Nevs vill använda museet i sin marknadsföring.

Saabarvet och historien, som finns både på museet och i Stallbackafabriken, är starkt förknippad med den nya generation bilar som nu utvecklas och snart ska börja tillverkas. Det talades om att museet behövde större lokaler, Mattias Bergman nämnde att det finns mycket tomma lokaler i Stallbackafabriken, men jag vet inte om han menade att hela museet skulle flyttas dit. Nevs verkar fortfarande vara intres-

serad av att köpa museet, men jag vet inte om det är den bästa lösningen just nu. Man har inte kommit igång med någon produktion ännu och även om jag inte önskar något hellre än att man ska lyckas med sina planer, så skulle ju museet, om Nevs får problem, kunna hamna i en liknande situation som när Saab Automobile AB gick i konkurs.

Museets verksamhet drivs till stor del av volontärer från Saabveteranerna, som tidigare var en förening för pensionerade Saabare.

Numera är föreningen öppen för alla före detta anställda vid Saab Automobile AB, Saab Powertrain AB och Saab Parts AB. Ove Gregart berättade om att föreningen, som efter konkursen har sett museet som sitt hem, nu har c:a 1200 medlemmar, varav 80-90 hjälps åt med att sköta verksamheten i museet.

Han berättade också om att Saabfestivalen, som anordnas vartannat år och i år för första gången utan Saab Automobile AB som arrangör, blev större än tidigare. Trots att Saab Automobile AB nu är borta, är saabandan bland entusiasterna fortfarande stark. Den vanligaste frågan man får, c:a 15 ggr/dag är: När startar bilproduktionen?

Det finns en Stödförening för Saab Bilmuseum, vars ändamål är att främja museets verksamhet. Gunnar Larsson informerade om den, man har 128 medlemmar, många utländska. Hittills har man samlat in 40000 kr till museets verksamhet. Information finns på <http://scmsupport.org/sv/>. Du kan stödja museet genom att bli medlem, det kostar 200 kr.



Inventering av klubbens lager

Jan-David Skavén



Den 13 augusti i år körde Mattias Arvidsson och jag från Stockholm till Fagersta. Anledningen till eftermiddagens resa var inte rubrikens inventering utan vi skulle ha ett styrelsemöte på kvällen i en lånad lägenhet. I ärlighetens namn åkte vi inte Sonett utan Mattias 9-3 Aero cabriolet och det är

inte fy skam heller, inte minst som vi kunde åka nedcabbat.

Eftersom dessa rader ska handla om inventeringen och inte styrelsemötet så går vi raskt över till dagen därpå. Sedan 2006 är det ju Per Jansson som har hand om Club Sonett Swedens lager och alldeles i början när han hade



Hasse Johansson, Per Jansson och Mattias Arvidsson är omgivna av Sonett delar, inte att undra på de nöjda minerna.



Jan-David Skavén och Johnny Johansson räknar gummidetaljer, det var många!

tagit över delarna från Linköping så inventerade vi också lagret. Men tiden går och nu var det dags igen. Det är en grannliga uppgift; det är många delar och artikelnummer att hålla reda på.

Som tur var så var vi inte ensamma utan förutom Mattias och övertecknad var förstas Per Jansson där och Hasse Johnsson, Johnny Johansson, Berndt Eliasson, Joakim Eliasson samt Johann Schemat, alla från styrelsen i CSS. Jag lovar, alla behövs, för det tar tid att inventera. Vi arbe-



Johann Schemat och Per Jansson kollar listor.

tade i par och plockade, räknade och skrev febrilt på våra underlag för lagret. Ibland går det lätt som när man räknar till tre karosser men ibland är det mindre roligt när man passerat 500 kylarslangar. För att inte tala om alla smådetaljer. Att räkna gick dock trots allt lätt men att hitta delarna på listorna... Det Per Jansson hade i huvudet fick vi andra arbeta oss fram till så att vi allteftersom hittade delarna lättare.

Det som känns väldigt bra är att lagret är inrymt i en äldre tegelstens-



Hasse Johnsson och Mattias Arvidsson kollar in en nytillverkad bakre ljuddämpare.



Joakim Eliasson räknar nytillverkade fälgbultar.

byggnad (förhoppningsvis liten risk för brand) i ett inhägnat industriområde (lika förhoppningsvis minimerar det inbrottsrisken). En brand skulle förstås vara en katastrof även om lagret är försäkrat. För vad ska vi med pengarna till när det vore så dyrt och komplicerat att få fram likvärdiga delar med samma höga kvalitet?! Ja, det kanske i många fall inte alls låter sig göras med tanke på de små serierna vi behöver.

När vi nu talar om lagret kan jag väl generellt säga att det är få slitdelar, förhållandevis lite innerklädselar och

Hasse Johansson djupt koncentrerad, för att inte tappa räkningen på alla dessa smådetaljer.



För vår kassör Johnny Johansson, som är van att räkna, var det en lätt match att få dessa brickor rätt räknade och sorterade.





Hasse Johnsson och Mattias Arvidsson plockade bland mindre och större delar, här handbromsvajrar och instrumentbrädor.

det som finns passar mest till Sonett III. I princip alla delarna är Sonett-specifika även om de i vissa fall även passar till andra fordon, typ blinkerglas. En slitdel som dock finns och behövs är avgassystem. Som tur är så är det delar som är lätta att nytillverka. Räddningen när det gäller innerkläds-lar är förstås att duktiga tapetserare tar fram likvärdiga inredningar. När det gäller slitdelar så finns än så länge många delar hos biltillbehörsfirmorna.

På eftermiddagen var vi klara med inventeringen och avslutade arbetet med en gemensam sen lunch eller tidig middag. Därefter åkte var och en hem till sig efter väl förrättat värv. Mattias och jag kunde igen åka nedcabbat hem i underbart väder för årstiden.



Johann Schemat och Joakim Eliasson räknar glasrutor i mängder, i bakgrunden på bordet, nygjutna grillar till Sonett II.

Mattias Arvidsson tar en sista koll, innan vi avslutade inventeringen.



Reservdelar till Din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nytillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager



Mugg

Pris 80:-/st,
plus frakt

Cofee cup

Price 80 SEK/
each,
plus freight.

Art 7406192

Grill för II:an,
rå obearbetad.
Pris 1065 :-, plus frakt.

Art 7406192

Grill for Sonett II.
Just casting.
Price 1065 SEK, plus freight.

Aktiviteter i Syd – Saab Skånia 2013

Text och bilder: Bengt Åkesson,
ordförande för Saab-Skånia

Vi har under året fortsatt med våra månadsträffar på Bialitt andra torsdagen varje månad och en hel del Saab-folk har deltagit. Bialitt har verkligen blivit en samlingsplats.

Tisdagsträffarna i Löddeköpinge är nu verkligen etablerade som en stor träff i Skåne. Många fordon från mopeder till flygplan. Saabfolket har deltagit med representanter varje tisdag.



Saab Skånia har under några år firat Motorhistoriska dagen 6 juni i Bjärnum under ledning av vår medlem Jan Nilsson. I år blev det tyvärr inte så. Jan avled på grund av kortvarig sjukdom några veckor innan och vi tog beslutet att ändå genomföra träffen i Jans anda. Jans fru Eva var på plats med ett par av Jans Saabar och det blev en fin om än sorglig dag.

Sonetter av tre modeller i Skanör. Vi brukar årligen arrangera ett som-



marrally men 2013 blev det lite anorlunda. Vi deltog i Skanör Falsterbo Gran Turismo Show med start på BMW i Fosie och kortege till Skanör där vi fick en egen uppställningsplats för klubben. Som vanligt blev det korvgrillning och lite tävlingar så helt hade vi inte släppt sommarrallytemat. Sonetterna hamnade på VIP-parkeringen bland betydligt dyrare Lambos och Lotusar och Kenneth Nilsson tog hem pris för sin fina Sonett tvåtakt.



Våra månadsträffar på Bialitt blev lite soligare än tidigare år och drog folk hela sommaren även om vädret ibland var mer lämpat för bad. Här Sten-Arvid Larsson med sin Sonett "Kermit".

Saab är ju förknippat med flyg och därför är det inte så konstigt att även vi med fyra hjul kan trivas på gamla flygflottlilen Ljungbyhed. Tre gånger under sommaren har FLY n'RIDE ar-

rangerats. Alltid trevligt med Spitfire, Mustang och andra flygande tingestar förutom alla trevliga fordon på marken.

Gula träffen 22 september är Motorhistoriska klubbens höstträff och det märks att det går mot kallare tider. Vi kämpade dock och intog fikat utomhus i lä av Toppolan.

År 2013 blev med sitt fina väder ett lyckat aktivitetsår för Saab Skånia. Tyvärr miste vi hastigt vår kamrat Jan Nilsson och det lade sordin ibland men Jan lever för alltid i våra minnen.

Vi ser nu fram mot årets julbord på Bialitt där en skåning alltid trivs med go mat och trevlig samvaro.

Fler bilder och annat finns på vår hemsida:
<http://skane.saabklubben.se/index.html>



Stora Nygatan Malmö, 1964

Carl Legelius text, Göran Persson foto.

Den här artikeln har varit publicerad i nummer 2, mars 2013 av tidningen Klassiker och publiceras med deras tillstånd.

Ingenjör Sigvard Sörensson parkerar mellan en Citroën DS och en Porsche 356 Super 90 på Stora Nygatan i Malmö. Sigvard ska besöka reklambyrå Rygaards som har hand om Saab-Ana och Ana-Motors marknadsföring. Antagligen är det något jippo i Malmötrakten igång.

Bilen han anländer i är världens enda Saab Facett, byggd av Sörensson själv på chassit till en av sex tillverkade Saab Sonett Super Sport. Nummer fyra närmare bestämt.

Artonårige Göran Persson sommarjobbbar på Rygaards och tar sina första steg inom marknadsföring. Den konstiga sportbilen fångar hans intresse och med en Polaroidkamera i näven går han ner på Stora Nygatan och knäpper ett par bilder.

"Som ni ser så hade den vid tillfället röda plåtar så helt färdig var den kanske inte. Bilen var ju högerstyrd men den udda placeringen av golvväxelspaken vid höger dörrtröskel var originell. Man fick ta sig över den för att komma in i förarsätet. Lägg märke till den fina racingbackspegeln på höger sida. Stämmer perfekt." kommenterar Göran Persson.

Facetten finns kvar. Efter drygt två decenniers brukskörning krockades den och blev stående hos sin dåvarande ägare Nils-Erik Landström. Saab-entusiasten Klaus Müller-Ott fick nys om Facetten och lyckades 1996 köpa

den och påbörjade en mycket seriös renovering. Han spårade även upp den kaross som ursprungligen hörde till Sonett nummer fyra och byggde med hjälp av Facetten ett nytt chassi. Av en bil blev två och de ägs nu av schweizaren René Hirsch. Vi skrev om Facett och Sonett i Klassiker 9/2011.

Redaktören för Sonettvärlden vill lägga till att det inte bara var Klassiker som skrev om Facetten 2011. I nummer 4 hade vi med två artiklar om den.

Vi lägger till några rader som Göran Persson skrev till redaktionen för Sonettvärlden: "Det var roligt att jobba på Rygaards för en bil- och motorsportintresserad yngling. Vi hade ju bl. a. SAAB-ANA och ANA-Motor som konton och den sommaren 1964 presenterade vi Chrysler Valiant som en prisvärd konkurrent till Volvo Amazon. Dodge Dart var den lite lyxigare varianten. Vi hade en fint utrustad vit Valiant (med en diamantblå steering wheel knob p. g. a. de många rattvarven) som firmabil när dom flesta andra körde med Duetter.

Som Carl skrev så var det Sigge Sörensson som var på besök den där dagen. Det kunde vara ett ANA jippo på gång i trakten men det kan också vara så att han var på väg till sina föräldrar i Hörby. Hans far var byggmästare där och bekant med min far."



Redaktionen önskar alla
Sonettvärldens läsare
God Jul och ett
Gott Nytt År!





Min Sonett

Gunnar Gustafsson

För tre år sedan fick jag möjlighet att förverkliga min ungdomsdröm – en Sonett. När jag var i 18 – 19-årsåldern rullade det en och annan Sonett förbi på vägarna, tänk om man kunde äga en sådan. Min första bil blev emellertid någonting helt annat, med både motor och drivhjul därbak. Mina sparpengar räckte "bara" till en Folka 1200-63 – bubbla, röd med sollucka av vinyl. Lite trimmad var den i alla fall, i motorn satt något som kallades "Hedlundkam", det gjorde väl några hästar. Dock var ljudet "gött", ett "ormbo" satt därbak.

Men nu var det ju Sonett det skulle handla om. På Blocket hittade jag av en slump min ungdoms drömbil, en gul och den fanns inte så långt bort. Efter lite prisförhandlingar med säljaren var saken klar. Med en postväx-

el i fickan gick färden till Fjugesta utanför Örebro. Efter provkörning och en kopp kaffe var affären klar och färden hem gick galant. Dock var den lite högljudd, men sånt hör man inte den första gången i sitt liv man kör en Sonett!

Nåväl, vid hemkomsten spanade jag in dom stora hålen i bakre ljuddämparna, den skulle inte låta så mycket, men den saken fixades snart efter kontakt med den förträfflige Per Jansson på reservdelslagret. Det största felet jag haft hittills var när balansaxeldrevet pajade, det finns (tror jag) inte att köpa nya. Men det löste sig med köp av en hel motor. Att dela och smörja nedre lagret i torkarmotorn på plats var ett kirurgiskt ingrepp i sig. Men med hjälp av spegel och fiskelinor gick det över



förväntan. Annars har jag bara renoverat ett par bromscylindrar.

Bilen, en 72-a är såld i USA och importerades tillbaka till Sverige 1989 av en kille i Malmö. Han renoverade den i 10 år. 2004 såldes den till en herre i Fjugesta och 2010 blev jag lycklig ägare. Jag tar den ibland till jobbet men annars blir det lite finåka eller veteranbilsrally. Den längsta turen hittills är från Mantorp där jag bor till Huskvarna, där jag förra året skjutsade min syster till ett hemligt resmål på hennes 75-årsdag.

Sedan bilden togs har jag bytt registreringsskyltarna till de små som numera finns att tillgå, det tycker jag är ett bra tips, de stora ser lite väl "blaffiga" ut på den i övrigt så smäckra fronten.

Jag räknar med att ha den kvar ett tag till, men skulle det dyka upp ett lämpligt exemplar av en 11:a 2-takt kan det bli aktuellt med byte...

Att äga en veteran anser jag är ett bidrag till att vårda vårt kulturarv och framför allt en SAAB Sonett!

Information om digital ansökan för MHRF-försäkringen

Åke Olsson

Ansökan kan numer göras digitalt. Man ska söka besiktningsman och göra en förfrågan (digitalt) och besiktningsmannen får ett mail. Man kommer sedan överens om tid och plats. Besiktningen utföres och protokollet skrivs in digitalt. Fotografierna läggs in och ansökan är klar. Därefter så ska CSS ansvarige för MHRF-försäkringen godkänna ansökan (han får också ett mail om att han har en ansökan att godkänna). Man får inte blanda det gamla systemet och det nya utan man kör antingen eller.

MHRF-besiktningen skall förnyas vart tionde år och om man gör en förändring (tex. byter ruta eller lackerar om bilen) så är det mycket bra om man tar nya bilder och skickar in. Är du osäker när din Sonett besiktigades senast, kolla med MHRF!

Om man säljer en Sonett så kan man väl inte ljuga?

Några inledande ord från redaktören: Detta är tyvärr en helt sann historia som inträffade i somras/hösten 2013 och som vi publicerar för att varna er som har tankar på att köpa en Saab Sonett via Internet. Den är skriven av den som råkade ut för bedrägeriet men vad personen heter är ointressant i sammanhanget, det är varningen till oss alla som är det viktiga.

Erfarenhet kan man bli rik på, möjligen inte rik av.

Hittade en annons på en hemsida, där alla säljer sina classic cars, en -72:a i fint skick till rimliga pengar visade det sig. Den stod i England men säljaren var beredd att dela kostnaden för transporten med mig. Så trevligt!

Transport och betalning skulle ske med en firma som hade third-party payment, dvs. dom höll pengarna på sitt konto tills jag hade fått bilen och godkänt den. Deras hemsida var imponerande med fina bilder på skepp och hamnar.

Säljaren svarade på mina frågor och föreslog transportören; pengar som skulle betalas blev vi överens om, jag fick en faktura från transportföretaget med alla uppgifter inklusive hur deras third-party payment fungerade. Allt helt klart och tydligt. Där stod också en tracekod så att jag kunde följa transporten. Fortfarande full kontakt med både säljaren och transportören.

Jag betalade och fick efter viss uppmaning klartecken på att pengarna kommit in på kontot, därefter upphörde all kontakt med såväl säljaren som transportören.

Till slut började jag ana oråd, men

inte kunde väl någon som håller på med Sonetter ljuga och luras? Jag sökte telefonnumret till säljaren, hemnumret, det hittade jag inte. Jag googlade på transportören och hittade inget! Nu började den röda varningsblinkersn komma igång på allvar.

Nu kom jag inte in på deras hemsida eftersom min firmas säkerhetssystem varnade för phishing.

Jag pratade med min bank som upptäckte samma sak och rekommenderade mig att lämna in en polisanmälan. Det är inte kul när man inser att man varit ett blåögt nött och stoppat pengar i någons ficka utan att få ut någonting för det.

Sagt och gjort, polisanmälde det och fick ett långt samtal med en trevlig dam som satt nånstans i Sverige, var ville hon inte berätta. Men trevlig var hon. Till slut enades vi om att det 'var ju bara pengar' och inte någon som slagit mig i huvudet med en yxa – även om det mentalt kändes så kanske.

Det känns dock lite trist när den skriftliga bekräftelsen på anmälan kommer samtidigt i lådan som brevet som säger att man lagt ner undersökningen.

Att lära:

Titta för guds skull på bilen, eller

MHRFs årsstämma

Text Mattias Arvidsson

Foto Göran Schüsseleder, MHRF



Lördagen den 19:e oktober höll MHRF årsstämma på Täby Park Hotel norr om Stockholm. CSS representerades av sekreterare Mattias Arvidsson och redaktören Jan-David Skavén.

Jan-David och jag hade pratat om att åka Sonett till stämman om vädret tillät. Som vanligt ligger jag lite efter i planeringen - söndagens båtupptagning hade resulterat i att min Sonett Gittan stod fint inpackad bakom allt som vi burit ned till båten under sommaren. Nu behövde jag en ursäkt till att inte behöva ta ut henne ur garaget - t.ex. ihållande regn. Jag vaknade förstås till en morgon utan ett moln på himlen och en temperatur strax under noll. Helt enkelt en fin dag för en av årets sista Sonetturer. Nu behövde jag en riktigt bra anledning eftersom jag redan bestämt mig för att åka Aero när jag satte i motorvärmarkabeln. Trafikradion rapporterade om en olycka med 9 bilar inblandade och två till sjukhus längs min väg till Täby. Det



Många delegater hade samlats.

dög som skäl för mig. Jan-David hade förstås tagit sin Sonett till stämman! Vi hann prata lite under fiket och jag kunde konstatera att jag börjar känna igen en del deltagare.

Förmiddagen

MHRF:s förbundsordförande Peter Edqvist hälsade alla välkomna och berättade lite om dagens program. Förmiddagen innehåller en hel del information från MHRF men i år var det ingen inbjuden gäst som deltog an-

begär åtminstone mer bilder ur alla (o)möjliga vinklar.

Kolla säljaren, namn, ort, tel.nr. ålder, ja helt enkelt så mycket som någonsin är möjligt.

Kolla anvisad transportör på alla vis du kan, varför har säljaren föreslagit den här?

Hemsidan med alla annonserna har inget ansvar för vad du och säljaren

har för sig; jag har i och för sig mailat till dom och meddelat, men det hjälper inte mig i nuläget.

Att jag skall få tillbaka några pengar ser jag som utsiktslöst, inte heller att förövarna skall hittas, bara att bita ihop och gå vidare.

Men dom har hört av sig från brottsofferjouren i alla fall och undrat om jag behöver någon att prata med.

nat än några journalister från ett par motortidningar, bl.a. Nostalgia. Eftermiddagen inleds med att klubbar som söker medlemskap i MHRF presenterar sig innan själva förbundsstämman drar igång.

Information, MHRF-försäkringen

Försäkringshandläggaren Helen Elmgren berättade om MHRF-försäkringen. Den digitala ansökningen som infördes nyligen har blivit en succé. Ca 20% av ansökningarna görs redan digitalt. En del barnsjukdomar finns förstås men överlag fungerar det bra. Den gamla hederliga ansökan med papper finns förstås kvar.

Man upplever också att man har så bra försäkringsprodukter att konkurrenterna har det svårt och att en del avvecklar sina veteranförsäkringar. MHRF erbjuder en bred produktportfölj försäkringar med individuell skadereglering och till en rimlig kostnad. Under 2013 har man behandlat 3.000 ansökningar varav en tredjedel leder till att fordonet försäkras. Färre än 0,5% av ansökningarna avslås. Man har också svarat på 2.200 förfrågningar. Under året har man också hunnit med 30 informationstillfällen hos olika medlemsklubbar – dock ingen hos Club Sonett Sweden. Numera är 36.000 fordon försäkrade genom MHRF. En ökning med 1.000 fordon sedan förra året. Den största ökningen står personbilar för medan antalet MC:s backar.

Skadekostnaden minskade med 1 MSEK till 6 MSEK jämfört med föregående år. Man noterar att verkstadskostnaderna ökar men att inga större/dyrare skador reglerades under

året. Antalet personskador försätter att öka. Detta rör framförallt 2-hjulinga fordon och inte bilar. Tyvärr förekommer en del garageskador som kan sorteras in under kategorin "klantskador". Man ska inte förvara tunga saker ovanför sitt försäkrade fordon. Dessutom förekommer det fortfarande skador i samband med övningskörning trots att det inte är tillåtet att övningsköra i ett fordon som är försäkrat via MHRF. Försäkringen ersätter i sådana fall personskador men försäkringstagaren måste sedan avsluta sin MHRF-försäkring.

Under hösten kommer MHRF att diskutera produkter och premier tillsammans med Folksam. Bland annat produkten för rullande renoveringar.

Myndighets- och politikerkontakter

MHRF har många myndighets- och politikerkontakter. Något som har förändrats under åren är att det vi pysslar med har gått från att ses som en hobby till att utgöra en del av ett "rullande kulturarv". Något som är bra i samband med kontakt med politikerna.

Besiktningspaketet är en fråga som drivs. Här handlar det om att årlig besiktning kan bli aktuellt för alla fordon utom de av historiskt intresse. Stötestenen är vilka fordon som ska anses vara av historiskt intresse.

Fossiloberoende fordonsflotta till 2030 är en annan fråga. Ska historiska fordon undantas och vilka fordon ska räknas till denna kategori?

Enligt Transportstyrelsen måste ett importerat fordon tidigare ha varit registrerat i Sverige för att kunna ses som ett historiskt fordon även om det

är ett äldre fordon. Naturvårdsverkets utredning om uttjänta bilar har (tillfälligt) stoppats.

Motorhistoriska dagen - Elmia

Motorhistoriska dagen är en manifestation och ett rikstäckande rullande öppet hus som har etablerats till den 6:e juni. I år hölls fler än 100 evenemang av MHRF-anslutna klubbar landet runt. Detta skapar ett intresse och en förståelse för vårt rullande kulturarv. Som vanligt delar MHRF och Nostalgia ut pris för bästa arrangemang. I år delades första priset ut till Norrköpings Veteransbilsklubb. Till prisutdelningen engageras kommunpolitiker för att knyta starkare band mellan dessa och fordonshobbyn. Inför 2014 uppmanas medlemsklubbar att anmäla evenemang till MHRF:s kalender och att samarbeta med andra föreningar, museer och kommuner.

MHRF har fortsatt sin medverkan under Elmia-mässan. Under påskhelgen besöktes den av ca. 80.000 personer. Populärast var, enligt en publikundersökning, de historiska fordonen. 2014 har MHRF som mål att fylla Nostalgiahallen med klubbar, enskilda fordon, en avdelning med olika hantverkare och där även museer är representerade. Temat för nästa år är "Nyttofordon" och anmälan ska vara inne före jul. Inget passande tema för Sonetter kanske.

Det rörliga kulturarvet och Svenskt motorhistoriskt arkiv

10 st. organisationer inom fordonshobbyn har inlett ett samarbete som syftar till informationsutbyte kring verk-

samhet, evenemang och för hobbyn viktiga frågor. Man vill gemensamt kunna påverka politiker inom kultur och transportområdena. En satsning kommer att göras till Almedalsveckan 2014. I samarbetet finns organisationer som representerar båt, flyg, järnväg och vägtrafik.

Per Dahl berättar om Centrum för Näringslivshistoria (CfN) där MHRF är medlem. Detta är en ideell förening där medlemmar bl a. kan hyra arkivplats. Under stämman skänks Stig Nybergs bildsamling till detta arkiv som en grundplåt.

Lunch och stämmoförhandlingarna

Innan det var dags för lunch presenterades också en ny fordonsteknisk utbildning som startats i Motala med MHRF som en av initiativtagarna. Utbildningen är en 100 timmar lång gymnasieutbildning som inriktar sig på historiska fordon.

En kort frågestund hanns också med, men frågorna som ställdes hade ingen relevans för oss i CSS.

Efter lunchen presenterade sig hela 5 st. klubbar som hade sökt medlemskap i MHRF. Dessa var: Östergötlands Veteranlastbilsklubb, Street Freaks Norrland, Nordiska Trabant & IFA-vänner, Lerums Sport & Veteranbilsklubb och Motorentusiasterna Norr.

Stämmoförhandlingar

Förutom segdragna diskussioner kring två motioner som avlogs bjöd förbundsstämman som vanligt inte på några överraskningar. De för årsmöten sedvanliga punkterna bockades av



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Vi Bilägare

I nummer 1, 2013 hade man med en notis med rubriken "Unika bilar i Trollhättan". Texten under löd: "Det intressanta Saabmuseet i Trollhättan har öppet sex dagar i veckan förutom under sommaren då det är öppet alla dagar. Bland alla de 100 bilar som finns i Trollhättan återfinns naturligtvis "Ur-Saaben" ritad av Sixten Sason. Den bilen blev starten för ett unikt bilmärke." Ja, det blev det förvisso, synd bara att det i skrivande stund även verkar vara avslutat. På bilden med Ur-Saaben skymtar även den blå Sonett I:an och Saab Catherina, en av Sonettprototyperna.



och deltagarna som representerade 96 av MHRF:s 171 medlemsklubbar röstade i enlighet med styrelsens och valberedningens förslag. De ansökande klubbarna valdes in och Ryss-MC föreningen som begärt utträde beviljades

Westdeutsche Allgemeine Zeitung

Klaus Weissbauer som tidigare var ordförande för den tyska Saabklubben sände mig ett klipp från WAZ och deras artikel från Techno-Classica. Det är världens största mässa för entusiastfordon och äger varje år rum i Essen. Rubriken på artikeln var "Schwedentahl aus Stoppenberg - Saab Club auf Techno-Classica". Sedan kan det förstås diskuteras om rubrikens „svenskstål“ är så lämplig för en Sonett II V4 med glasfiberkaross... Det var Klaus



detta. Preliminärt datum för nästa års stämma sattes till den 18 oktober 2014.

Därmed var årets förbundsstämma till ända.

Nästa år får vi hoppas att alla delegater från CSS åker Sonett till stämman!

Pilger och Detlef Schulte som ställde ut den fint renoverade Sonetten. "Lite besynnerlig, något ovanlig, men helt igenom sympatisk och egentligen ganska normal". Så karaktäriserade Jens Birkholz, andre ordförande i den tyska Saabklubben såväl bilen som dess ägare Detlef Schulte... Med tanke på mässans stora genomslagskraft var det fin reklam för Saab Sonett!

Classic Motor

Nu börjar det bli mycket om Sonetter i Classic Motor, för i nr 3/2013 från 25 mars fanns reportaget om veteranbilarna på Visthusgatan. Vi visade ju redan några bilder från träffen i nummer 4/12 av Sonettvärlden.

En av de bilar som var med på träffen var Johann Schemats Sonett II V4. Texten löd: "Första bilen är fortfarande kvar. Det var dags för första bilen och funderingarna snurrade i Johann



Schemats huvud, vad skulle han välja bland alla roliga bilar?

Det stod mellan BMW 2002 Turbo och Fiat X1/9, men en kompis hade en Sonett III, så det var så jag fick reda på vad en Sonett var egentligen, det hade jag inte koll på innan, säger Johan. Både Johan och hans kompis jobbade inom Flygvapnet och kompisens visste att det fanns en kollega som hade en Sonett han ville byta mot en motorcykel. Johann kontaktade honom och fick köpa bilen.

–Då var den gul och hade en mattsvart huv. Jag körde den så första säsongen men till vintern lackade jag den röd, som den skulle vara. På den tiden jobbade Johann i Halmstad och veckopendlade i Saaben. Dessutom blev det två långa Europaresor i lilla Sonetten. –Jag slängde ut reservhjulet och hade sånt reservhjul på flaska med mig, sen hade jag en resväska som passade i brevkastet bak. Kompletterat med några militärbagar och ett tält gick det bra att åka på semester med Sonett II:an. –Men jag hade kylproblem med den och åkte alltid med en femlitersdunk med vatten i bilen. Problemet var svårlöst men till slut fann Johan lösningen. –Jag upptäckte att kylarlocket var fel, vanliga V4:an och min har inte samma lock så när jag fick byta var problemet löst. Så nu har jag mycket större förtroende för bilen och kan åka längre sträckor. I år tänker jag ta den till Saabfestivalen i maj säger Johann."

Under en av de två bilderna på Johanns Sonett står följande bildtext: "Ännu en röd sportvagn men av ett helt annat snitt. I Johann Schemats

garage står en Saab Sonett av årsmo-
dell 1968, alltså generation II, eller
egentligen den första då generation I
var en liten öppen sportvagn tillver-
kad i ytterst få exemplar.”

Saabs United

Johnny Johansson i Vargön tipsa-
de mig om Saabs Uniteds hemsida.
Där kunde man nämligen se vad som
det kunde ha blivit om Saab hade fått
leva vidare. Vill ni titta själva kan ni
gå in på länken: <http://www.saabsunited.com/2013/02/the-story-of-the-9-3-phoenix.html#more-47554>

Bland andra modeller som visades på
bild, så hade man även tankar på en
ny sportbil kallad "the 91 Sonnett" (ja,
så stavades det faktiskt på hemsidan)
såväl som en 2+2 sportbil baserad på
Phoenix konceptet.

"Bilen var något Victor Müller hade
drömt om länge men den var inte inklu-
derad i Saabs affärsplan. Bilen kunde
ha blivit verklig om Saab hade lyckats
etablera ett partnerskap med Young-
man och Pang Da, vilket tråkigt nog
aldrig blev av. Bilden är en av flera
designstudieversioner och säkert inte
den slutgiltiga versionen".

Tilläggas kan att man sett ett flertal stu-
dier av nya Sonetter under årens lopp
och i all enkelhet så har nog Saabs då-
liga ekonomi hela tiden satt stopp för
att det verkligen blivit något av det.
Det har trots allt gått ett tag sedan den
senaste Sonetten producerades 1974...



Kanal 9, Motor

I programmet Motor den 30 maj så
ägnade man en del av programmet till
att "hylla två klockrena svenska sport-
vagnsklassiker". Saab Sonett mot Vol-
vo P1800. Sverige gjorde två sport-
bilar under den här tiden, vad gjorde
grannländerna? Finnarna fick ihop en
gammal traktor, norrmännen stod och
hyvlade telemarksskidor och danskar-
na, de drack väl bira och kåka wiener-
bröd sade Matias Särnholm.

Välkomna in till mig och Saab Sonett
III från 1971. Vi gjorde P1800 och
Saab Sonett, det enda som är synd med
det är att vi inte fortsatte. Man testade
bilarna lite lätt och Volvon gjorde på
sprinten 0-60 km 10,5 sekunder. När
man testade Sonetten så tyckte man
att instrumenteringen visade att det
var en flygplanstillverkare som gjort
den. Och att det lät lite som "fusk i
topplocket" när man gasade... Vilket ju
kan stämma eftersom den Sonett man
testade och som ägs av vår webmaster
Micke Lindström är trimmad! Sonet-
ten behövde bara 5,7 sekunder för att
avverka samma sprint som P1800 och
fick kommentaren: "Det var fasiken
du", en utklassningsseger"! Men man
funderar också på varför man i Italien



samtidigt producerade Lamborghini
Countach med 300 hk mer än Sonet-
ten... 0-100 tog för övrigt 23 sekun-
der i P1800 som Fredrik Huldt testa-
de medan den i Sonetten tog 12,9 sek-
under, "vilken rapp maskin"! Den här
bilen har växt i mina ögon idag sade
Fredrik och ändå gillade han Volvon
och lade till att "jag saknar Saab" var-
på Mattias sade "att det här är en fan-
tastisk liten bil, helt underbar". "1971
kostade Saab Sonett III 28 500 spänn,
det var exakt 1000 kronor mer än en
BMW 2002 Tii. Sonett III är ju fak-
tisk överkomlig, runt 60000 och uppåt
för ett riktigt fint renoverat exemplar.
Går man tillbaka till Sonett II som är
lite tidigare så är de ganska mycket
dyrare faktiskt. Sonett III är den bil-
ligaste sportbilen från Saab tror jag".
Man avslutar med att fråga "varför
ingen biltillverkare idag är förmögen
att skapa någonting som framkallar så

härliga, positiva, underbara känslor?
Visst, bilarna idag är säkrare, snab-
bare och snålare men så fruktansvärt
mycket tråkigare."

Det var Anders Pettersson i Jönkö-
ping som tipsade om programmet Mo-
tor i Kanal 9. Stort tack till honom och
alla andra tipsare.

Classic Motor

Arne Höglund och Thorbjörn Bränn-
ström mailade mig direkt när nummer
4, 2013 av Classic Motor kom i brev-
lådan. Som omslagsbild har man valt
den fartfyllda bilden av Johann Sche-
mats fina, röda Sonett II V4 från ka-
lendern 2013.

Bläddrar man vidare så finner man
en artikel med rubriken "Segrande
svensken" på 4 sidor med sköna bil-
der på bilen. Givetvis lovar vi åter-
komma med artikeln så småningom i
Sonettvärlden.

GRATTIS
Tore Frøyse
Follebu, Norge

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



Bilder från förr

- tema Saab Sonett prototyper



Den första prototypen som visades var MFI 13 den 4 februari 1965. Karossen var i plåt och den hade träratt. Den såg lite annorlunda ut än serieproducerade Sonett II men huven var lika lättöpnad.



En månad efter MFI 13 presenterades Sixten Sasons variant, Catherinan i Linköping. Många delar var gemensamma med 96:an, som framrutan till exempel. Catherinan var före sin tid med targatak som kunde stoppas ned i bagageutrymmet.



Även i USA byggdes förslag på en sportbil till Saab som dock efter utvärdering helt förkastade denna bil, Quantum III. Men visst är den linjeskön?!