

SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen



- Välkommen till CSS vårmöte 2/6
- Farligt med dåliga slangar
- Så nätt, Sonett
- Alter Schwede im Sportanzug

2

2012



Från ordförandens skrivbord



Hej alla medlemmar i CSS,

Först vill jag be de medlemmar som av misstag fått förra numret av tidningen ohäftad om ursäkt för det var verkligen inte meningen. De som vill kan få ett nytt exemplar sänt till sig, kontakta tryckeriet, adressen är: info@tryck.com I förra numret presenterade vi ju vårt nya samarbete med Svedea, alltid kul med positiv respons som några medlemmar kommit med. Platsen för vårt årsmöte är nu bestämd till Karlskrona med omnejd vilket säkert blir en trevlig upplevelse. För egen del kan jag konstatera att just Blekinge är mycket sparsamt besökt men jag vet inte varför. Detaljer om mötet finner ni i Sonettvärlden och på hemsidan. Vi kommer också ha en träff tillsammans med de övriga Saabklubbarna på Gelleråsen lite senare; detaljer om detta hittar ni i tidningen. Här finns även information om det Internationella Saabmötet i Belgien. Det finns alltså minst två anledningar i år att putsa Sonetten. Måste Sonetten alltid vara välputsad? Självklart är det roligare att visa upp bilen om den är nytvättad och nyvaxad men det är lika viktigt att man faktiskt vågar visa upp bilen med sina skavanker. Varför är det viktigt? Jo därför att modellen vi värnar om är så ovanlig att många människor som ser den säger att "Den har jag aldrig sett, är det en Saab?"

Jag blir lika förvånad varje gång den kommentaren kommer från äldre människor som rimligtvis borde ha sett en Sonett när den var modern en gång i tiden.

Nu ska jag tjata lite, så här års så är det hög tid att betala årets medlemsavgift. För de som betalat i tid så är det inga problem men för att bespara vår kassör massor av extrajobb så ber jag er andra att vara vaksamma, i alla fall inför nästa år. Inbetalningskortet kommer ofta i slutet av året, så det finns gott om tid. En annan sak är de som av olika skäl väljer att lämna klubben, informera vår kassör om detta så besparas en massa jobb.

Nog med pekpinnar, ladda batteriet, tanka, kolla oljan, fyll på luft och kör. Det är snart dags och tiden går fortare så här års.

Mattias Arvidsson



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:-/år

Tidningens adress

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

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Våren 1986 var ett gynnsamt år för krokusblommor, här visar de sig i sin fulla prakt framför en då nyligen ombyggd Sonett V4!

Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Välkommen till Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff 2 juni

I år är årsmötet och träffen förlagd i Karlskrona på Albinsson & Sjöbergs bilmuseum, Östra hamngatan 7D i Karlskrona.

- Samling 09.00 – 10.00 så finns det tid att titta på bilarna inför bedömningen av Finaste Sonett 2012.
- Årsmötet börjar 10.00, då tar vi först en fika.
- Efter årsmötet blir det guidad tur på bilmuseet, det tar cirka 1 tim. Bland andra bilar står det även en Saab Sonett på museet! Sedan är det dags för en biltur på cirka 1 timme på fina Sonettvägar. Vi åker till Backaryd och Riverside där vi äter en gemensam måltid och intar kaffe med Sonettårta.

CSS bjuder medlemmar och passagerare i Sonett på inträde och mat.

Här kommer även prisutdelningen för träffens finaste Sonett och tipsrundan att vara. Efter detta är det avslutning.

Obligatorisk anmälan senast 27/5 till Hans Johnsson, tel. 0708-824868 eller maila till:

hasse.johnsson@hotmail.com

Tips på hotell är Clarion Collection Hotel, Skeppsbrokajen, tel. 0455-361500, uppge Sonettklubben vid bokningen.

Hotellet ligger cirka 500 m från bilmuseet.

Välkomna önskar Hans Johnsson och Anders Källquist.



Sonetträff på Gelleråsen

Välkommen till en Saabträff i samarbete med Gelleråsen och RHC (Racinghistoriska klubben) den 16-17/6 i Karlskoga.

Saabklubben och Saab Turboklubben deltar också.

Club Sonett Sweden får en egen uppställningsplats på innerplan för att visa upp våra bilar. Vi får även möjlighet att köra på motorbanan, dock ej i tävlingsfart utan med pacecar. De som vill köra på banan måste föranmäla sig så att vi vet hur många bilar vi skall ha plats för.

Anmälan till Hans Johnsson 0708-824862 senast 9/6.

Vi får se uppvisning av klassiska motorcyklar och bilar, dessutom blir det tävlingar både för historiska klasser och 1000cc-cupen.

Förare i Saab Sonett har fri entré men medföljande passagerare i Sonett får betala ordinarie pris 160:-.

Karlskoga Motorstadion är namnet på det företag som driver motorbanan som allmänt kallas Gelleråsen. Det är den äldsta banan i Sverige, från 1949, unik tack vare det fak-

tum att man kan se hela banan från alla publikområden. Banan är också den enda banan som har en scoreboard så att publiken hela tiden kan följa resultatet.

Preliminärt program

Lördag

Träning 09.00-12.00. Lunch 12.00-13.00
Uppvisning på banan av klassiska fordon 12.00-12.30

Möjlighet till uppvisning på banan för Saab 12.30-13.30

Tävling 13.30-18.00

Söndag

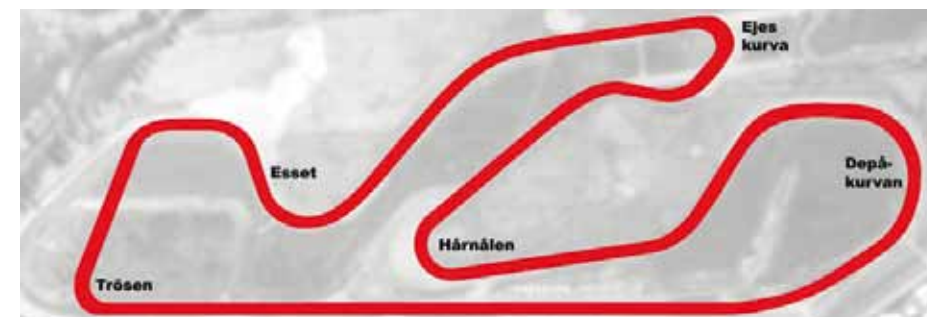
Tävling 09.00-12.00. Lunch 12.00-13.00
Uppvisning på banan av klassiska fordon 12.00-12.30

Möjlighet till uppvisning på banan för Saab 12.30-13.30

Tävling 13.30-17.00

Det blir även marknad under helgen
Mer information om träffen kommer på Club Sonett Swedens hemsida eller så kan du kontakta:

Hans Johnsson
hans.johnsson@hotmail.com
eller +46 708-824868.



Inbjudan till fototävling

Nu är dags igen, Club Sonett Sweden utlyser härmed en fototävling. Givetvis ska bilderna ha anknytning till Saab Sonett men annars är det bara er fantasi som sätter gränser. Vi begränsar oss till max 3 bilder per deltagare i dessa digitala tider då det är så lätt att ta många bilder. Bilderna behöver dock inte vara nytagna och de måste inte vara digitala, papperskort som vi kan skanna in går också bra. Vi är även flexibla när det gäller svart/vita bilder eller färg, båda har chansen att vinna.

Ni har nu en hel Sonettsäsong att ta nya bilder om ni inte har någon pärla till bild redan. Sista dag att sända redaktionen ert tävlingsbidrag är den 31

augusti, för vinnarbilderna presenteras i nummer 3, 2012 som kommer ut i början av oktober. Det är redaktionen för Sonettvärlden som enväldigt beslutar om vilka som vinner. Givetvis får de första tre pristagarna presenteras från klubbens presentförråd. Vad får vi komma överens om så att ni inte får något ni redan har.

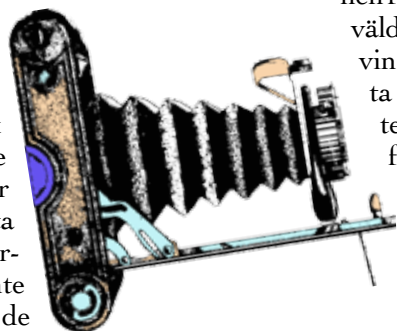
Lycka till med fotograferingen, vi ser fram emot att få era

tävlingsbidrag!

Sänder ni dem digitalt är adressen: skaven@comhem.se

Skickar ni dem i ett kuvert är postadressen till redaktionen:

Jan-David Skavén
Vinhundsvägen 87
128 62 Sköndal.



fototävling



fototävling



Skrot-Sonetter

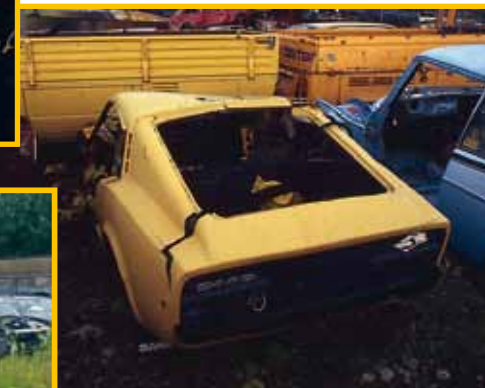
Joakim Eliasson

Arton år gammal, 1984, köpte jag min första Sonett – på en skrot. Den var kvaddad och illa åtgången efter alla år utomhus, men den blev ändå min!

Tjugoåtta år senare var det dags igen. Vid ett besök på en svensk bilskrot

förra sommaren, sprang jag på detta objekt. En ovanlig syn på en bilskrot i dag, men en dröm för en reservdelsletande Sonettfantast, och många delar köptes för komplettering till det tidigare fyndet!

De två övre bilderna, det första "fyndet" och de undre visar det nyare fyndet!



Skriv en artikel om din Sonett!

Jan-David Skavén



Redaktionen för Sonettvärlden efterlyser fler artiklar från er om era Sonetter. Vi är nu runt 375 medlemmar men det är väldigt få av er som skrivit en artikel till Sonettvärlden om er Sonett. Några, förhållandevis få, är desto flitigare och bidrar på ett fint sätt till vår klubbtidning.

För jag vill betona att det verkligen ska vara **vår** klubbtidning, inte en redaktion eller en styrelse som självständigt ska producera Sonettvärlden. Anledningen är förstås, att vi inte har era erfarenheter när det gäller ert ägande av Saab Sonett. Det är inte vi som köpt er Sonett, det är inte vi som kanske renoverat den, det är inte vi som gjort trevliga resor med den eller kanske till och med haft tråkiga erfarenheter som att något gått sönder. Det är ni, eller för vara exakt, just du som har haft de här erfarenheterna!

Vi kan bara skriva om våra Sonetter, om våra erfarenheter och vi kan förstås också ta med gamla eller nya artiklar från våra motortidningar när de har haft med artiklar om Saab Sonett och dess historia.

Men sedan kommer just du in, vi vill få din historia om varför du köpte en Sonett, vad du gjort med den, rest med den eller kanske till och med, varför du sålde den? För det är just DIG vi vill höra av; du som inte bidragit förut. Behöver något putsas på språket så hjälper vi till.

Enklast för redaktionen är förstås att få artikeln digitalt per mail till: skaven@comhem.se

Men det går givetvis bra att skicka artikeln i ett kuvert också om du inte har möjlighet att skicka den till mig med e-post, sänd den i så fall till:

Jan-David Skavén
Vinhundsvägen 87
128 62 Sköndal

För båda varianterna uppskattas om du skickar med några bilder på din Sonett, skickar du papperskort får du dem tillbaka efter skanning. Bildtexter till respektive bild är förstås jättebra, skriver du dessutom in var i artikeln du vill ha respektive bild så blir det perfekt!

Redaktionen för Sonettvärlden ser fram emot att få Ditt bidrag!

Dåliga slangar, är det bara dåligt eller rentav farligt?

Micke Lindström

Som rubriken antyder så handlar artikeln om slangar och konsekvensen om dessa är så dåliga att de spricker eller går av. Som alla vet så har ju även en Sonett slangar av diverse sorter. Det handlar om bromsslangar, kylarslangar, vakuumslangar och inte minst bränsleslangar och deras anslutningar. När det gäller torra och gamla bromsslangar så läs gärna Hasse Eklunds utomordentliga artikel i Sonettvärlden 3/2007. De flesta slangar av

gummi har ett "bäst före datum", de åldras med andra ord och många är säkert lika gamla som bilen, vilket ju blir runt 40 år. Väldigt få tvättar bilen med en så gammal slang, av den enkla anledningen att slangen förmodligen inte hållit så länge.

En slang i Sonetten kanske ser bra ut till det yttre, men vid närmare granskning är den totalt slut. Gummit hård-

En brusten bensinslang kan orsaka stora skador!



Du kommer väl till vårt års- och vårmöte i Karlskrona den 2 juni! Se separat kallelse i detta nummer av Sonettvärlden.

nar så mycket att en till synes mycket måttlig mekanisk påverkan eller trycket inne i slangen kan få den att spricka eller i värsta fall gå av.

- En sprucken bromsslang är ju inte bra, det kan lätt bli farligt, det förstår alla.
- En sprucken kylarslang är ju inte heller bra, är dock sällan trafikfarlig men blir kanske lite besvärlig. Motorn kanske inte heller mår bra av det.
- En sprucken slang till vevhusventilation eller mellan insugsröret och fördelaren är ofta mer irriterande än farligt.
- En sprucken bränsleslang mellan röret i bilen och bränslepumpen eller mellan bränslepump och förgasare är mycket farligt och kan lätt få hela bilen i lågor (och mer därtill).

Går slangen av mellan pump och förgasare så fylls motorrummet rätt fort av både bränslet i sig och dessutom förgasas detta till en mycket explosiv blandning.

I stort sett är alla slangar i Sonetten hyggligt enkla att byta och med dimensioner som är lätta att få tag i hos de flesta företag som säljer biltillbehör/reservdelar. Glöm inte heller att byta slangklämmor med mera som ju fak-

tiskt är lika gamla men lika viktiga. När det gäller alla slangar som har med bränsle att göra så bör man på samma gång även kontrollera att alla anslutningsnipplar på bränslepump och förgasare sitter fast. På vissa förgasare så har anslutningsnippeln en tendens till att kunna vibrera loss, med samma konsekvens som en brusten slang.

En historia från verkligheten

I höstas fick vi reda på att en Sonett II V4 hade blivit kraftigt brandskadad. Vi vet inte om den exakta orsaken var en förgasarebrand eller en brusten bränsleslang men ämnet är viktigt och med egna erfarenheter av gamla slangar så vill jag uppmana alla ägare till Sonetter att kontrollera sina slangar och då även bränsleslangarna.

På samma gång bör man fundera på om inte en brandsläckare av lämpligt slag är en vettig investering; om inte annat kan man hjälpa någon annan som råkat illa ut. Det finns plats även i en Sonett för en brandsläckare.

Hur det går med den brandskadade Sonetten vet vi inte ännu, historien är inte slut men förhoppningsvis ska den repareras. Lyckosamma omständigheter gjorde att den inte brann upp helt och det blev inga personskador.

Reservdelar till Din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

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

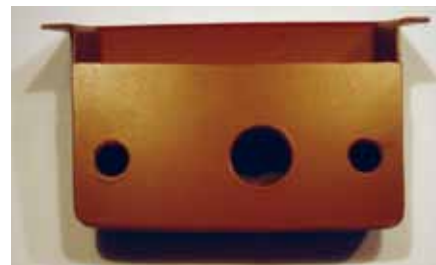
Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager



Art 7423480 Kåpa, över låset bak.

Pris 515:-, plus frakt.

Art 7423480 Latch cover, rear.

Price 515 SEK, plus freight.



Dekal, nya klubbloggan (1+2) att klistra inifrån.

Pris 45:-, plus porto

Sticker, our new logo (1+2) pasting from inside

45 SEK, plus mail fee.



Angående föregående artikel; kolla med reservdelslagret om slangen Du behöver finns i lager!

Sonettvärlden utan häftning/without staples

Fick Du förra Sonettvärlden utan häftning? Kontakta i så fall tryckeriet på info@tryck.com eller tel. 0151-55 00 45 så får du en ny tidning utan kostnad.

Glöm inte att ange ditt namn och adress!

Did you get 1/2012 of Sonettvärlden without staples? If so, please contact the printing company: info@tryck.com or phone 0046 151 55 00 45 so you may receive a new copy without cost. Do not forget to mention your name and address!

SAAB SONETT

Un lutin au pays des trolls



Retro Viseur

Jan-David Skavén

Att översätta hela denna artikel från franska kan jag inte men vi visar den ändå så att ni själva kan bilda er en uppfattning om hur även internationella motortidningar ägnar Saab Sonett ansenligt spaltutrymme. I detta fall hela sex sidor! Rubriken var "en tomte i trollandet". Att journalisten Xavier Chauvin koncentrerar sig på Sonett I framgår säkert tydligt och man ägnar artikeln huvudsakligen åt de två Sonett I:orna med chassinummer 1 och 5 som står på Saabs museum. Men man berättar även om den Sonett I med chassinummer 3 som Gösta Jakfors köpte i början av sextiotalet och som han har haft sedan dess. Som sig bör har man även med tekniska detaljer om bilmodellen. En riktigt proffsig artikel, en fantastisk PR för Sonetten!

Fondée en 1937, la *Svenska Aeroplan Aktiebolaget* se fait d'abord connaître dans les airs avant de redescendre sur terre à la fin des années quarante. Un pari osé pour l'avionneur suédois qui découvre un univers très différent avec l'automobile. Face au bon démarrage de l'atypique 92, certains ingénieurs de l'usine rêvent déjà d'une déclinaison plus sportive.



Une ligne épurée et dynamique, qui n'est pas sans rappeler les berlines contemporaines, à l'instar des Porsche 550 Spyder, Alfa et autres DB Fahrzeit.

Etudiée sous l'égide de l'ingénieur Gunnar Ljungström, la 92 intègre les techniques les plus innovantes de son époque, adoptant notamment une structure monocoque, la traction avant et une direction à crémaillère. Œuvre du designer Sixten Sason, la carrosserie a fait l'objet d'études très poussées en soufflerie, tradition aéronautique oblige. Elle revendique ainsi un Cx théorique de 0,32, ce qui lui autorise une vitesse de pointe de 105 km/h malgré sa faible puissance.

La valse en deux-temps

La petite Saab ne dispose en effet que de 25 chevaux, délivrés par le modeste bicylindre deux temps de 764 cm³. L'ingénieur Rolf Mellide, motoriste de la firme, s'est inspiré du bloc de la DKW d'avant-guerre, une marque très appréciée en Suède pour sa rusticité, et sa simplicité d'entretien. La boîte de vitesses à trois rapports hérite d'un dispositif de roue libre, à l'instar de la plupart des deux temps, dépourvus de frein

moteur. Une astuce bien utile pour économiser quelques litres d'essence en ces temps de pénurie. Commercialisée à partir de 1950, la 92 se distingue par son excellente tenue de route sur sol glissant. Tirant parti de ses qualités intrinsèques, les pilotes scandinaves vont la détourner bien vite de sa vocation familiale originelle. La Saab commence à s'illustrer en compétition, aux mains de Greta Molander, du jeune Erik Carlsson et même de Rolf Mellide, qui n'hésite pas à "mouiller sa chemise" au volant des productions de l'usine.

Sois belle...

Le potentiel sportif de la 92 est prometteur, mais la petite Suédoise s'avère un peu lourde et souffre d'un manque de puissance chronique. Rolf Mellide songe alors à en dériver une voiture de sport qui en reprendrait les principaux éléments mécaniques, en y installant le bloc plus ambitieux de la future 93, encore en gestation. A la tête d'une équipe réduite installée temporairement dans un coin de campagne, à l'extérieur de Trollhättan, le dynamique ingénieur met en

chantier en toute discrétion le projet "94" à l'automne 1954. Enthousiaste, Sixten Sason (le styliste en chef, auteur des lignes de la 92) est une nouvelle fois mis à contribution. Il dessine un élégant roadster aux lignes fluides et surbaissées qui sera finalement baptisé Sonett ("Så lätt", "si belle" en suédois se seraient exclamés ses créateurs en la découvrant...). La réalisation du prototype débute en janvier 1955 ; il roule dès la fin de l'été. Fidèle à la philosophie de la marque, l'architecture de la Sonett puise largement son inspiration dans l'aéronautique. Le châssis se résume à une structure autoportante très rigide de seulement 70 kg, constituée de panneaux d'alliage léger rivetés entre eux. Il reçoit les trains roulants de la berline, dotée d'une excellente suspension à barres de torsion sur les quatre roues. Pesant à peine 500 kg à vide, le minuscule bolide qui se donne des faux airs de Porsche Spyder 550 est habillé d'une carrosserie moulée en fibre de verre, technique encore expérimentale dans les années cinquante, que seule Chevrolet a osé utiliser jusqu'à présent en grande série pour la Corvette. D'autres constructeurs →



1. Le courageux passager bénéficie d'une poignée de maintien bien utile, notamment dans les courbes... 2. Gradué jusqu'à 180 km/h, le tachymètre ne pêche pas par excès d'optimisme. Les 160 km/h chrono sont du domaine du possible. 3. Un habitacle dédié à la conduite sportive, orné d'un magnifique volant Casco. Ne rêver pas : seuls six exemplaires ont vu le jour... 4. Le réservoir de 30 l est dissimulé dans le flanc gauche du compartiment moteur pour favoriser l'équilibre des masses.

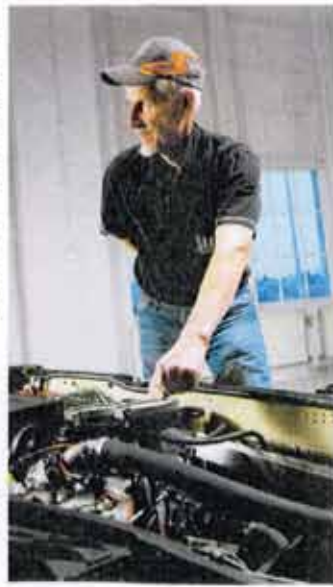


GÖSTA JAKFORS

DEMANDEZ À CELUI QUI EN A UNE*

Le musée Saab possède encore deux des six exemplaires construits à l'époque, la n°1 et la n°5, qui illustre les pages de cet article. Dotée d'une boîte de vitesses à trois rapports, elle fonctionne parfaitement et sort régulièrement du musée à l'occasion de manifestations historiques, pilotée notamment par Erik Carlsson. Fidèle parmi les fidèles, Gösta Jakfors possède la n°3 depuis 1964. Alors jeune employé de l'usine, il cherche à acheter un véhicule pour se rendre à son travail lorsqu'on lui propose cette Sonett qui crouit au fond d'un hangar. Très fier de son acquisition, Gösta déchantait pourtant lorsqu'il ramène la voiture chez lui : "Pas de toit ! La cite séchement son père qui remarque immédiatement l'absence de tout pavillon protecteur. Un inconvénient de taille lorsque l'on vit en Suède où il peut faire -40° en hiver... Aujourd'hui âgé d'une soixantaine d'années (et toujours employé chez Saab), cet amateur est l'un des rares à avoir accumulé autant de kilomètres à bord de son auto. Plus de quarante ans de vie commune et bien des souvenirs à raconter. Gösta nous livre ses impressions : "Le châssis est vraiment très rigide, avec un amortissement très dur. Les moindres aspérités de la route se répercutent dans la direction, ce qui la rend assez éprouvante à conduire. La Sonett se révèle assez stable en ligne droite, il faut rester néanmoins vigilant dans les courbes, car l'arrière, très léger, peut décoller sans crier gare, et la faible puissance disponible ne permet pas toujours de récupérer la situation. A ce propos, Gösta juge la puissance annoncée un peu optimiste : elle doit plutôt avoisiner les 50 chevaux en réalité. Les freins à tambour sont efficaces, sans plus. Et leur endurance n'a rien d'exceptionnel ! Ces critiques méritent d'être relativisées. Après tout, il s'agit d'un prototype et non d'une voiture de série. On imagine volontiers que les ingénieurs de Saab auraient peaufiné leur ouvrage avant d'en lancer la fabrication sur une large échelle.

*Célèbre slogan de la marque Peckard.



Employé chez Saab, Gösta Jakfors possède la Sonett n°3 depuis 1964. Par la force des choses, il est l'homme de la situation. C'est l'un des rares à avoir accumulé autant de kilomètres à son volant. Quand l'expérience rejoint la passion...



La frêle carrosserie en fibre de verre cache une structure en aluminium ultralégère. Résultat : un poids qui n'excède pas 500 kg à vide.



1. L'un des premiers clichés officiels du modèle, présenté au Salon de Stockholm en février 1956 : la pin-up est garantie d'époque.
2. Erik Carlsson, surpris ici aux commandes de l'engin en 1956. 3. L'ingénieur Rolf Melldre prend le volant de sa création. Les enfants n'en croient pas leurs yeux...

vont suivre cette voie, comme DB et Alpine en France, sans oublier Volvo qui tente de mettre au point le cabriolet P 1900, lui aussi doté d'une coque en matière plastique. Hélas, le grand rival de Göteborg maîtrise mal le procédé et décide de stopper la fabrication du modèle après avoir assemblé soixante-sept exemplaires de présérie.

Et tais-toi !

Le prototype Sonett est dévoilé au public en octobre 1955. Baptisé "Saab Super Sport",

il est exposé au *Salon de Stockholm* en février 1956 où il rencontre un vif succès. La voiture a effectué entre-temps près de 5 000 kilomètres d'essais. Elle étrenne le nouveau trois cylindres de la 93. Ce moteur de 748 cm³, toujours fidèle à la technologie deux-temps, développe 33 chevaux en configuration de série. Géré par deux carburateurs Solex, il bénéficie d'un taux de compression plus élevé et d'une admission retravaillée. Ainsi modifié, ce bloc affiche la coquette puissance de 57,5 chevaux et propulse la gracieuse barquette à 160 km/h. Nantie

d'une boîte spéciale à quatre rapports, la Sonett - coiffée d'un hard-top - serait même capable d'accrocher les 210 km/h aux dires de ses concepteurs. Elle abat en outre le 0 à 100 km/h en 12 secondes et parcourt le 400 mètres départ arrêté en 19,2 secondes, des temps plutôt flatteurs pour une voiture de 750 cm³ (une MGA de 1 500 cm³ demande pas moins de 20 secondes sur ce test d'accélération). Le petit bolide fonctionne à merveille, et fait deux apparitions remarquées aux mains d'Erik Carlsson, qui en prend le volant lors des Grand Prix de



1. Accessibilité mécanique record... Difficile de faire mieux.
2. Une petite touche agressive avec cette symbolique grille de calandre "coupo-frites".
3. Le coffre réduit au minimum n'autorise guère que le transport de la roue de secours.
4. Les ailettes percées dans le bas de caisse évacuent les calories générées par la mécanique et ses périphériques.

Karlskoga et Kristianstad, deux courses très prisées des amateurs suédois. A ce stade, Rolf Melldre espère lancer la fabrication d'un modèle moins poussé en petite série.

Classé sans suite

Mais au même moment, l'usine concentre tous ses efforts sur la mise en production de la 93, lancée en décembre 1955. Mobilisant toute ses capacités industrielles, Saab ne peut assurer simultanément le développement d'un autre modèle. La firme envisage un temps de confier l'assemblage de la Sonett à sa filiale ASJ, puis contacte l'Anglais Jensen, qui déclare finalement forfait (ironie

de sort, cette firme sous-traitera les caisses des premières P 1800 pour Volvo quelques années plus tard). Le projet avorte donc début 1957. Les responsables de l'usine préfèrent en définitive promouvoir la carrière en rallye de la 93, qui connaît une ascension fulgurante, pilotée de main de maître par l'impétueux Erik Carlsson. Dès cette époque, la renommée de la petite berline suédoise ne cesse de croître, dépassant allègrement les frontières de la Scandinavie. La mythique Gran Turismo apparaît au catalogue au printemps 1958. Il s'agit d'une déclinaison sportive particulièrement bien équipée, qui peut bénéficier en option du moteur poussé de la Sonett. Ainsi grée, cette véritable

"compétition-client" est vendue quasiment prête à courir. L'équipe de Rolf Melldre n'a donc pas travaillé en vain. L'expérience accumulée sur la Sonett et les fastidieuses séances d'essais ont finalement profité à l'emblématique Gran Turismo (puis à la Monte-Carlo), qui va dominer le monde des rallyes pendant de nombreuses années. Il faudra attendre encore dix années pour que l'appellation Sonett fasse son retour dans la gamme, sous la forme d'un coupé plus classique cette fois... Une toute autre histoire qui a beaucoup à voir avec l'aventure américaine de Saab... ●

Un grand merci à Peter Backstrom, Gösta Jakfors et Gunnar Eriksson.



FICHE TECHNIQUE

Structure	autoportante en aluminium. Carrosserie : en fibre de verre. Traction avant
Suspension AV	par roues poussées à deux leviers par roue et barres de torsion
Suspension AR	par roues tirées, barres de torsion et amortisseurs télescopiques
Direction	à crémaillère. Freins : à tambour sur les quatre roues. Motorisation : trois cylindres deux-temps, 66 x 79,9 mm, 748 cm ³ , 57,5 ch SAE à 5 000 tr/min, 9 m kg à 3 500 tr/min
Refroidissement	par eau. Boîte de vitesses : à trois rapports ou quatre rapports (première non synchronisée) avec dispositif de roue libre. Vitesse maximale : 160 km/h. Dimensions (long. x larg. x haut. à emp.) : 3,48 m x 1,49 m x 0,89 m x 0,21 m. Poids à vide : environ 500 kg.
Réservoir d'essence	30 l. Production totale : 6 exemplaires.

Så nätt, Sonett

Text: Dieter Günther, foto: Saab och Dieter Günther. Tidigare publicerad i nummer 4, 2006 av tidningen Klassiker och publiceras med tillstånd av dem.

Motorhistorien är fylld av "om inte". Om inte motorsportreglementet hade ändrats inför 1958 års säsong hade Saab serietillverkat en verkligt avancerad racersportvagn som lovade stort. Vad hade det inneburit för Saabs framtid om märket hade förknippats med racing istället för rally? Hade Saab sett annorlunda ut idag?



"Som alla tvåtaktare tappade Saabmotorn effekt om driftstemperaturen steg över 60 grader."

Som så ofta började det med en dröm. Rolf Melde var chef för Saabs försöksavdelning och dessutom en skicklig förare. Hans dröm under 1954 var en liten racersportvagn som rullande motorlaboratorium och kanske för renodlad tävlingsverksamhet. Bara man kunde basera bilen på kommande volymmodellen Saab 93 skulle man slå

två flugor i samma smäll: dels kunde en liten serietillverkning bli lönsam, dels fick nya 93 draghjälp av sportvagnen i marknadsföringen.

Grönt ljus för 94

Alltså började Rolf Melde överföra sin dröm på papper och fick efter hård kamp med företagsledningen grönt ljus för projektet. Det innebar att sportvagnen fick ett eget projektnummer som Saab 94, men inte automatiskt att det

fanns någon budget. Alltså fick Melde arbeta på fritiden med Saab 94 tillsammans med ett gäng entusiastiska medarbetare som Lars-Olof Olsson, Olle Lindkvist samt Gösta Svensson. Gänget arbetade inte ens i fabriken, utan i en lada man hade hyrt i Åsaka utanför Trollhättan. Det var inte bara för att spara pengar även om det var viktigt, man insåg på ett tidigt stadium att ett sådant projekt skulle väcka stor uppmärksamhet. Saab ville hålla det hemligt så länge som möjligt.

Det gick bra, det kom som en överraskning när Saab på Stockholms bilsalong i februari 1956 kunde öppna en stor trälåda – och ut rullade en vacker sportvagn! Den exotiska bilen fick varma applåder för sin form och speciella teknik som gick sina egna vägar. Att bilen var högerstyrd hade ingen teknisk orsak, det var istället Rolf Melde som ville visa hur seriöst Saab satade – alla "riktiga" tävlingsbilar hade ratten på höger sida på den här tiden.

Den ljusgula karossen var gjord i glasfiberarmerad plast, ett material som var mycket trendigt och som även Volvo hade använt med sin Sport,

Rolf Melde under testkörning av nya Sonett Super Sport.



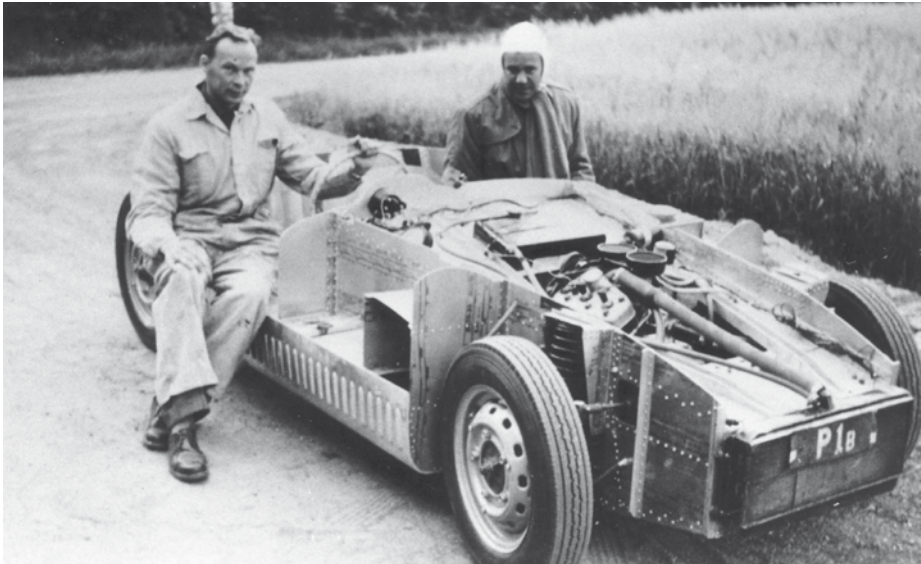
senare kallad P 1900. Då Saabfolket inte hade kunskap om det nya materialet vände man sig till SOAB, Svenska Oljeslageri AB (ett oljeslageri pressade olja ur linfrön). SOAB hade experimenterat med amerikansk plast för båtillverkning och kunde gjuta de karosdelar som Saab behövde.

Alla rätta racingattribut

Det var förstås designmästaren Sixten Sason som både formgav och namngav nykomlingen. Det sägs att han stolt beskrev formen som "så nätt" och sedan insisterade på att bilen skulle kallas Sonett, men Saab lade för säkerhets skull till beteckningen Super Sport så att alla förstod vad det handlade om. Sasons linjeföring var inspirerad av den tidens racersportvagnar och bilen saknade stötfångare men hade alla rätta racingattribut som till exempel låg vindruta av plexiglas. Den sparsnåla cockpiten erbjöd liten komfort, men väl fem instrument varav ett anmärkningsvärt – det visade oljetemperaturen i växellådan! Sportratt, kurvhandtag för co-piloten och ett emblem med namnet Sonett gjorde utrustning-

Eric Karlsson körde 1957 ett lopp på Karlsskoga-banan med nya Sonetten.





en komplett. Bara rattväxelspaken verkade malplacerad, den satt dessutom till vänster då bilen var högerstyrd.

En imponerande ingrediens var den självbärande karosstommen. Den var gjord som en blott 71 kg tung skal-konstruktion av nitad lättmetall i en stil som varje flygplanstekniker känner igen. Melde hade hämtad kunskapen inom Saab, det var ju inte för inte en förkortning av Svenska Aeroplan Aktiebolaget, grundat 1937.

Som Melde planerade från början var mekaniken hämtat från serietillverkningen av Saab 93. Det innebar att Sonett hade en trecylindrig tvåtaktare med framhjulsdraft (vad annars?). Olle Lindkvist hjälpte den lilla motorn på 748 cc en bit på vägen med en Solex dubbelförgasare, ett speciellt avgasgrenrör och 10:1 kompressionsförhållande. Resultatet blev 57,5 hk SAE vilket ska jämföras med seriebilens 33 hk. Trots trimningsgraden kunde So-

Här ser man tydligt den nitade lättmetallen som utgjorde chassiet. Notera att motorn sitter bakom framaxeln, inte tvärtom som på Saab 93.

nett Super Sport köras på 85 oktän, i alla fall enligt en försäljningsbroschyr.

Motorn vänd

För att bilen skulle få bättre viktfordelning än sina större modellsyskon gjorde Melde en ovanlig konstruk-

Den spartanska, men klassiskt rena instrumenteringen i Saab 94 Sonett. Notera golvväxelspaken till höger.



tion. På Saab 93 hängde motorn framför framaxeln med växellådan pekande bakåt. Melde vände helt enkelt på hela drivlinan så att växellådan pekade framåt istället och fick motorn att befinna sig bakom framaxeln. Problemet var att bilen då gick bakåt på framåtväxlarna och framåt på backen! Men en tvåtaktsmotor kan fungera lika bra oberoende av rotationsriktning så det var ett mindre problem. Melde oroades dock över växellådans kylning i den nya positionen, men extramätaren lugnade honom.

Kylsystemet hade en mycket ovanlig tillsats. Som alla tvåtaktare tappade Saabmotorn effekt om driftstemperaturen steg över 60 grader. För att reducera värmen under hård körning monterades en tank med termostat och pumpar – vid ett visst gradtal sprutades vatten in i kylsystemet och tilläts sedan rinna ut under bilen.

För övrigt var Sonett Super Sport lik 93. Hydrauliska bromsar med trummor runtom, en framvagn med triangellänkar och baktill en stel axel med längslänkar.

Den lilla tvåsitsiga Saaben gick på turné åtföljd av flera personer under ledning av rallylegenden Erik Carlsson. Alla talade om de fantastiska vägegenskaperna och vilka prestanda bilen skulle ha. Visserligen var effekten blygsam men med en vikt på 500 kg borde Sonetten i vikteffekt ligga nära Porsche 1300 Super! Men de 200 km/tim som den knappt 3,5 meter korta bilen skulle toppa korrigerades senare till mer blygsamma 155 km/tim. Däremot var Sonett Super Sport helt tydligt något för de sportigt lagda mo-

toristerna, den extremt direkta styrningen, den högvarviga motorn och det frånvarande väderskyddet talade sitt eget språk.

Spekulerades friskt

Saab själva kallade den tvåsitsiga vagnen för en ren experimentbil och "tänkte inte alls på serietillverkning". Dessutom skulle en produktion väcka många frågor: hur klarade den trimmade motorn vanliga körsträckor, hur gick det med glasfiberkarossen och aluminiumstommen? Trots det spekulerades det friskt i pressen och en tysk tidning prissatte till och med bilen till cirka 13 000 D-mark. Saab Motor Inc i New York var inte sämre och förklarade att Sonett skulle börja tillverkas inom kort.

Den amerikanska marknaden lockade förstås Saab. Dessutom skulle en tävlingsverksamhet göra märket populärt och höja dess image. Den ljusgula Sonetten fraktades över Atlanten och visades i april 1956 på New York Auto Show. Även här rungade applåderna och importören lovade stort att det skulle bli två versioner av bilen. En för tävlingsbruk i klass H med racerbromsar och extra kylsystem, en för "personligt bruk" med sufflett och bagageutrymme. Kunden skulle dessutom få välja mellan kaross i plast eller aluminium.

Nu fanns det också ytterligare fem exemplar, den här gången tillverkade av ASJ, Svenska Järnverksverkstäderna i Linköping som i sin tur tog in Karossvärkstäderna i Katrineholm som underleverantör. Stommen var fortfarande tillverkad i lättmetall,

men hade förstärkningar i stål. Dessutom hade ett exemplar fått en komplicerad växlingsmekanism med en kort golvspak för att passa till den nya fyrväxlade lådan Saab skulle introducera på seriebilarna.

ASJ visade kalkyler på serietillverkning i november 1957 som pekade på att man behövde byta plastkarossen mot aluminiumdito vid 200 exemplar i månaden. Mellde tänkte i mindre tal, han ville producera en minimal serie om 25 bilar om året och enbart sälja till tävlingsförare. En plåt över passagerarens sida av sittbrunnen och en smalare vindruta skulle ge aerodynamiska fördelar.

Ändrade regler

Då plötsligt tog allt slut. Tävlingsreglerna ändrades inför 1958 års säsong vilket gav andra möjligheter. Fyrsitsiga Saab 93 blev homologerad för Grupp 3 med lättad kaross och trimmad motor. Sonett skulle inte användas mer och projektet lades ned. En annan orsak var Volvos problem med P1900 som plågades av både barnsjukdomar och dålig försäljning.

Saab sålde alla sex bilarna för att senare köpa tillbaka hälften av dem. Därför står chassinummer 1 (fast vit istället för gul och utrustad med ny växelmekanism) och nr 5 (blå) på Saabs Museum i Trollhättan. Nr 2 (orange) finns i Saab of Americas samling. Nr 6 (vit med blå ränder) tillhör en samlare i USA, nr 3 (röd) finns hos en svensk entusiast och var tidigare utrustad med vindruta från Triumph Spitfire och hardtop. Den fjärde, gröna bilen köptes av en ung Saab-ingenjör som

byggde om den till coupé men krockades senare. Fyran överlevde dock och resterna köptes av en Saabvän i Nordtyskland. Bilen är restaurerad och ses nu i sin fulla prakt.

Det exemplar som har rullat längst är första Sonett Super Sport. År 1989 kördes bilen av Erik Carlsson och Torsten Åman som startnummer 271 i Mille Miglia. Drygt sju år senare deltog den i ett rekordförsök där Erik Carlson under ett obeskrivligt motorljud tog det svenska klassrekordet för upp till 750 cc motorvolym på stående kilometern med 157 km/tim. Under det andra försöket med större Dunlopäck noterades 159,4 km/tim. Inte illa för en veteranbil!

Fakta Saab Sonett Super Sport

0–100 km/tim: 12 sek
Toppfart: 160 km/tim
Motortyp: rak 3-cyl
Volym: 748 cc
Ventilsystem: tvåtakt
Bränslesystem: förgasare
Effekt: 57,5 hk SAE/5000 varv
Transmission: manuell, tre växlar
Drivning: fram
Bromsar fram/bak: trummor/trummor
Styrning: kuggstång
Hjulställ fram: dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
Hjulställ bak: stel axel, längslänkar, skruvfjädrar
Fälgtyp/storlek: plåt 4×15 tum
Däckdimension: 5.00×15
Hjulbas: 221 cm
Spårvidd fram/bak: 122/122 cm
Längd/bredd/höjd: 349/142/83 cm
Tjänstevikt: 500 kg

Klassiska kopior

Text: Bengt Carlén, foto: Kasper Dudzik. Tidigare publicerad i nummer 4, 2006 av tidningen Klassiker och publiceras med tillstånd av dem.

Sex stycken Sonett Super Sport 94 byggde Saab 1956–57. Och fler skulle det inte blivit om inte Lars-Göran Hansson en dag bestämde sig att bygga två till.

Under åren 1956–57 byggde Saab sex vackra sportbilar som fick namnet Sonett Super Sport och nummerbeteckningen 94. Sex stycken, inte fler. Och fler skulle det rimligtvis inte bli. Det vill säga, om inte Lars-Göran Hansson mer eller mindre av en slump en dag bestämde sig att bygga två till.

Lars-Göran Hansson och kompisen Gunnar Johansson är båda bosatta i trakten kring Trollhättan och båda har Saab-bakgrund. Den vackra Sonetten lämnade dem ingen ro, som Saabentusiaster ville de förstås äga varsitt exemplar. Det var lättare sagt än gjort, men när Lars-Göran fick upp ett spår kom planerna.

– En dag besökte jag en gammal taxichaufför ute i Åsaka. Efter en stund frågade han mig om jag visste att den första Sonetten hade byggts i hemlighet där, hemma i hans lada? Det var då jag fick idén att själv bygga en Sonett. Det föreföll så enkelt, berättar Lars Göran som snart fick med sig kompisen Gunnar Johansson i planerna.



En kaross i reserv

Enkelt och enkelt. Det tog i alla fall tio år att ta fram den första Sonetten medan den andra byggdes på åtta. Nu har det totalt byggts åtta Sonetter. Blir det ännu fler?

– En och annan har hört sig för och vi har gjort en kaross i reserv men när vi berättar om allt arbete som ligger bakom brukar intresset svalna, säger Gunnar.

– När jag fick idén ute i Åsaka såg jag direkt framför mig hur vi skulle göra, berättar Lars Göran. Om man tog bottenplattan från en Saab och fäste Sonettkarossen på den så borde det bli ganska enkelt. Då fanns ju axlar och axelinfästningarna redan på plats.

– Jag utgick från en 96:a från 1963 medan Lars Göran tog en V4, fyller Gunnar i. Egentligen passar alla Saabar från 1956–1980 eftersom de har samma bottenplatta.

Första steget mot en kopia, en replika, av Saab Sonett var att ta fram ka-

rossmåttan. Det löste man genom att mäta upp en original Sonett som stod på en veteranbilstställning. För att resultatet skulle bli så nära originalet som möjligt mätte man tätt, tätt på ett stort antal mätpunkter. Lite hjälp fick man med hjulhusen som formades efter de trämallar som lämnats kvar i ladan i Åsaka. Nästa steg blev att tillverka ett antal plywoodskivor som tillsammans gav konturerna. Därefter tillverkades formen i gips.

Sonetten hade av viktfordelningskäl drivpaketet i omvänd ordning mot en vanlig Saab, det vill säga att växellådan sitter längst fram i fronten och motorn bakom. Men det gav problem. Allt utom motorn gick baklänges. Och eftersom Lars-Göran och Gunnar strävade efter att efterlikna originalet så långt det var möjligt måste man vända drivpaketet och få motorn att gå åt "fel" håll.

– Startmotor, generator, fördelare, hastighetsmätardrivning - allt fick byggas om, minns Lars Göran. Men lite tur hade vi också när det visade sig att startmotordrevet från en Goliath gick att använda precis som det var.



Drömmar i garaget, det gäller att ha tillförsikt när projektet befinner sig i det här stadiet.

Det var inte de enda problemen som byggherrarna mötte. Vindrutan, tillverkad i plexiglas, är ett bra exempel på att det krävdes klurighet. Eftersom den är välvd måste den böjas i varmt tillstånd, 130 grader för att vara exakt. Gunnar och Lars-Göran öppnade helt enkelt en vanlig elektrisk köks-spis från baksidan och värmden rutan i etapper allteftersom de sköt den genom ugnen.

Ganska många komponenter är standarddelar som är hämtade från Saab 92 - och 93.

– Egentligen är alla de sex tillverkade originalbilarna prototyper som avviker från varandra, säger Gunnar. Nr 1 byggdes när de sista 92 B tillverkades på Saab varför den har delar både från 92:an och 93:an. Dessutom varierar axelavstånden. Så det går inte riktigt att spika vad som skall vara original även om det mesta överensstämmer mellan bilarna.

Gunnars bil, som var klar 1996, är bokförd för 3 000 timmars byggtid.

– Vi satte av sex timmar en kväll varje vecka under tio års tid, berättar Gunnar, och för det mesta var det roligt.

Lars Görans bil blev färdigbyggd 2002. Men med den rutin Gunnars bil gav byggherrarna klarade man av Lars Görans bil på »bara« åtta år. Under åren som gick mellan de båda bilarna hann emellertid de besiktningstekniska kraven att skärpas. Det låter till exempel mer om Gunnars bil både beträffande insugnings- och avgasljud medan Lars Göran måste klara de hårdare kraven. Därför fick de montera en extra ljuddämpare samt låta insugningsluften gå genom en insugningsdämpare för att minska ljudet. Men båda bilarna är pigga tack vare den låga tjänstevikten.

– Vi har faktiskt aldrig mätt vare sig effekt eller acceleration, medger Lars Göran. I förhållande till vad som ansågs snabbt på 50-talet så hänger vi nog med samtidigt som vi lätt blir fråntagna av dagens standardbilar. Men vi har valt att inte trimma motorerna alltför hårt, de ger ungefär 50 hästkrafter.

– Vi lät medvetet bli att röra överströmningskanalerna när vi trimmade motorerna, berättar han. Det är när man vidgar överströmningskanalerna som motorn blir känslig på en tvåtaktare. Men vi har filat upp både insug och avgas och svarvat upp för gasarens halsring. Dessutom satte vi på 750 GT:s topplock som har mindre förbränningsrum och därför ger högre kompression.

En närmare studie av de båda replikorna visar att man lyckats väl att efterlikna originalen. Vid de veckovis återkommande veteranbilsträffarna vid slussarna i Trollhättan kan det dyka upp såväl original som replikor av Saab Sonett, då skall det till rik-

tiga Saabkännare för att konstatera vad som är vad.

Egentligen är det bara mindre detaljer som skiljer original och replika åt. Replikorna startas med nyckel, originalen startas med ett handtag som via en vajer påverkar startmotorn, en liten lustighet som fanns kvar på Saabs övriga bilar ända fram till 1961. För övrigt är nog Gunnars bil den som mest liknar originalet. Bl.a. är bakljusen de rätta, dvs de är tagna från Saab 93 men är lodrätta till skillnad från personbilen som hade liggande bakljus. De strängare besiktningsskruvarna medförde att Lars Görans bil har helt andra, moderna bakljus. Lars Göran, som är längre än Gunnar, har också modifierat stolinfästningen något vilket i sin tur påverkar backspeglarna. Därför har han tillverkat ett gjutet fäste till speglarna för att få den rätta vinkeln.

Om man bortser från alla arbetstimmar måste båda bilarna betecknas som lågbudgetprojekt.

– De har kostat högst 30 000 kronor per bil, beräknar Gunnar. Och då består nästan hälften av avgifter i samband med registreringsbesiktningen.

Cirka 15000 kronor i kostnad för delar att bygga en Saab Sonett av måste anses som högst överkomligt. Men så har de också sprungit på många veteranbilsmarknader och hittat Saabdelar till låga priser. Dessutom har delar i de egna förråden kommit väl till pass. Men en av de dyrare posterna i materialanskaffningen var de 500 kg gips som gick åt till formen som behövdes för att bygga världens två existerande Saab Sonettreplikor.

Alter Schwede im Sportanzug, Coupé-Rarität aus dem hohen Norden

Bodo Wistinghausen

Artikeln från nummer 1, 2010, av tidningen Auto Classic www.autoclassic.de har ställts till vårt förfogande av vår medlem Berndt Schubert i Tyskland. Det är första gången vi publicerar en artikel på tyska i Sonettvärlden och det är vår förhoppning, att våra tysktalande medlemmar i och utanför Sverige får behållning av den. Vår klubbtidning heter ju ändå Sonettvärlden och ska bland annat spegla vad som skrivs om Saab Sonett i olika länder. Ordet Sonett får kvarstå felstavat som i originalartikeln.



Bei Saab denkt man zunächst an etwas skurrile, aber sichere Limousinen. Das Saab fast 20 Jahre lang auch Coupés gebaut hat, wissen nur wenige. Norbert Breitbach besitzt seit vielen Jahren einen dieser ultraseltenen Saab Sonnet.

Die an Fahrzeugtypen nicht gerade reiche schwedische Marke Saab – von 1949 bis 1995 wurden ganze vier Grundserien auf den Markt gebracht – hatte für ihre Fans mit dem Saab Sonnet einen ebenso legendären wie seltenen Sportwagen im Programm.

Vom offiziell auch als Saab 94 beziehungsweise Saab 97 bezeichneten Zweisitzer wurden seit der Einführung 1956 bis zum Ende der Reihe 1974 mit jahrelangen Unterbrechungen drei Varianten lanciert. Kam der dachlose Sonett I nicht über das Ver-

suchsstadium hinaus, mauserten sich die Reihen II und III zu hübschen Coupés mit GFK-Karosserien.

Sportler mit Serientechnik

Die damals insbesondere bei Kleinserienherstellern sehr populäre Leichtbautechnologie ließ die Exoten nicht nur optisch recht flott erscheinen. Selbst die bis 1967 in der zweiten Baureihe verwendete Dreizylinder-Zweitakt-Maschine trieb den nur 660 Kilogramm leichten Wagen auf mehr als 150 Kilometer Spitzengeschwindigkeit. Der Motor stammte übrigens nicht, wie oft vermutet, von DKW, sondern war einen Gemeinschaftsentwicklung von Heinkel und Saab!

Und auch der Sonnet III war mit seinem Ford-V-4 Motor und 65 PS für sein geringes Gewicht von etwa 770 Kilogramm gut motorisiert. Die Maschine aus der 17M-Baureihe hat 1.699 Kubikzentimeter Hubraum. In Fachtests konnte der Fronttriebler mit seiner sportlichen Straßenlage durchaus überzeugen und eine Höchstge-

Oft verpönt, passt das Glasdach beim Sonnet durchaus ins Konzept.



Pragmatisch: Tankdeckel von Volvo, kleine hintere Ausstellfenster zur Cockpit-Entlüftung.

windigkeit von 165 Stundenkilometern war in Verbindung mit einem Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 in 13 Sekunden recht ansehnlich. Doch die Fahreigenschaften sind beileibe nicht die einzigen Vorzüge, die Norbert Breitbach einfallen, wenn er von seinem Wagen schwärmt. Noch heute hat das für die damalige Zeit fast futuristische Design für den Westfalen nichts von seiner Faszination verloren. Mit einem Luftwiderstandskoeffizient (cw-Wert von 0,31 war der Saab Sonnet III seiner Zeit weit voraus. Der niedrige, über die gesamte Wagenfront verlaufende Grill prägt die Frontpartie mit der langen Schnauze. Die hohe Gürtellinie mit der flachen Dachlinie und dem abrupt abfallenden Heckabschluss zeigt typische GT-Merkmale. Die spitz zulaufende Front sorgt noch heute für unverwechselbaren Charme, während die Heckpartie schon damals oft als veraltet bezeichnet wurde. Doch Norbert Breitbach steht zum eckigen Stil der 70er- und nicht ohne Stolz verweist er darauf, dass dem Zeitgeist entsprechend ita-



Die nicht perfekte Teillackierung nach einem Unfall schmälert das Fahrvergnügen nicht.

lienischer Designeinfluss – von Sergio Coggiola – erkennbar ist.

Ein Traum wird wahr

Für Norbert Breitbach, einen Fan aller Saabs, war es nur eine Frage der Zeit, bis er einen Sonnet, den einzigen Sportwagen der 1937 als Flugzeughersteller (Akronym aus: Svenska Aeroplan Aktiebolaget) gegründeten Firma besaß.

Als er das grüne Coupe 1990 in seiner Werkstatt sah, nutzte er die Chance. Doch zunächst war der Widerstand des Vorbesitzers zu überwinden, der sich eigentlich nicht trennen wollte von dem gutem Stück. Erst nach mehreren Wochen war der Kauf perfekt und danach war Norbert Breitbach kaum von seinem Traumwagen zu trennen. Er fuhr den Klassiker über Jahre als Alltagsauto im Sommer wie im Winter. Doch auch die beste Qualität – und die kann der Lüdinghausener voll bestätigen – hilft nicht, wenn ein Lkw den Weg zur falschen Zeit kreuzt. Vor fünf Jahren unterbrach ein Unfall jäh die Fahrfreude. Die erforderlichen Instandsetzungen konnten mit vertretbarem Aufwand nicht perfektioniert

werden, den die Austauschteile der Kunststoffhülle konnten bei der Lackierung nicht exakt in den über die Jahre leicht ausgebleichten Original-Farbtönen angeglichen werden. Doch Norbert Breitbach hat sich damit abgefunden, denn der Fahrspaß leidet unter der sub-optimalen Lackierung keineswegs!

Nach dem Schockerlebnis unter dem Lkw passt er besser auf seinen Klassiker auf. Die gläserne Heckklappe sieht nicht nur gut aus, sie macht aus dem Zweisitzer einen urlaubstauglichen Reisewagen. Die Sitze mit den in die Lehnen integrierten Kopfstützen stehen fahrzeughistorisch für Saabs Vorreiterrolle bei der passiven Sicherheit und ermöglichen auch großgewachsenen Fahrern wie Breitbach bequemes Fahren über weite Strecken. Die eher kleine Motorluke bietet einen ausreichenden Zugang für die meisten Wartungsarbeiten.

Um die Kosten zu drücken, basierte der Sonnet technisch auf dem Saab 96 und ist entsprechend robust, im Innenraum sind viele Ausstattungsdetails baugleich mit dem Saab 99. Auch

Unten: Robuster V4-Motor aus dem Ford 17M.



die Verwendung der Fordmaschine führt dazu, dass die Ersatzteilsituation des seltenen Sonnet III über weite Strecken durchaus entspannt ist. Der Saab-Fan weiß auch, warum das Modell in Deutschland rar ist. Da die kleine Firma nur geringe Stückzahlen fertigen konnte, und kleine europäische Coupés in den USA im Trend lagen, sollte er hier sein Hauptabsatzgebiet finden. Die meisten Fahrzeuge gingen daher nach Übersee, im ersten Produktionsjahr wohl die komplette Stückzahl. Die immer weiter verschärften Abgas- und Sicherheitsvorschriften dort führten schließlich zur Einstellung der Produktion nach nur 8.351 Fahrzeugen. In Deutschland wurden bis zum Auslaufen der Modellreihe 1974 nur geringfügige Stückzah-



Oben: Sportives Cockpit für Sonnet-Piloten

len abgesetzt, auch weil der Sonnet III mit fast 16.500 DM (1972) nur etwa 15 Prozent preiswerter war als das deutlich leistungsstärkere Einstiegsmodell bei Porsche.

Der Besitzer:
Norbert Breitbach
Stadtfeldstraße 24
59348 Lüdinghausen

International SAAB Club Meeting
August 3, 4, 5 2012
Spa, Belgium
www.intsaab2012.com



Vi föreslår att du som har intresse av att delta på det Internationella Saabmötet som i år hålls i Belgien går in på vår hemsida www.sonettclub.se

Där finner Du en länk till mötet med komplett information om programmet, hur man anmäler sig och kostnaden. Alternativt går Du in på länken www.intsaab2012.com

Tänk dock på att arrangören måste ha deltagaravgiften hos sig senast den 31 maj! Vi hoppas att några medlemmar åker dit och även att få en artikel av någon deltagare om evenemanget till Sonnettvärlden.

25 års samarbete om Sonettvärlden

Jan-David Skavén



Hoppas vad de här åren gick fort! För min egen del så började jag bidra till Sonettvärlden i början av åttiotalet. Då var fortfarande motorjournalisten Björn Svallner huvudredaktör men eftersom han samtidigt arbetade aktivt för Teknikens Värld och Vi Bilägare så ville han inte skylta utåt med sitt intresse för Saab Sonett; officiellt var han ju en objektiv motorjournalist.

Så här långt efteråt må det vara oss förlåtet att vi avslöjar att han åtminstone vad gäller Saab Sonett kanske inte var helt objektiv. Som ni säkert vet så var det också Björn Svallner som skrev den utmärkta boken Alla

SAABs Sportbilar eller The Sonett, and All Other Saab Sports Cars, som gavs ut 1983. Jag är stolt ägare till ett eget exemplar med en dedikation av Björn: "Tack för din hjälp med den här boken, vännen Björn Svallner".

När vi tog bilderna för att illustrera artikeln så tittade vi på varandra via Skype men i normalfallet så räcker det utmärkt att samtala utan bild. Fast då och då behöver vi även visa varandra något för Sonettvärlden, då är det förträffligt att snabbt och smidigt kunna göra det i bild. Det ska bli spännande att följa den tekniska utvecklingen även framåt i tiden.



Ja, visst hjälpte jag Björn med en del faktaunderlag men den mesta äran ska förstås tillfalla honom själv.

Tyvärr gick han bort, alldeles för tidigt, 1987 och det var också då som jag själv blev officiell redaktör för Sonettvärlden. Det har jag varit sedan dess, tidvis också kompletterat med 17 års ordförandeskap för Club Sonett Sweden. Men en sådan här tidning behöver förstås mer än en redaktör. Man behöver även en person som kan det grafiska och har layoutkunskapen och den personen heter som ni vet Berndt Eliasson.

1987-2012

Vi har sedan nummer 4, 1987 samarbetat för att tillsammans kunna producera Sonettvärlden. Sedan dess och inklusive detta nummer har vi framställt 99 nummer av Sonettvärlden och sedan starten 1981 innebär det att detta nummer är nummer 125!

För oss båda har dessa år inneburit att vi kunnat följa den tekniska utvecklingen på ett för alla positivt sätt. Men det har också lett till en vänskap, man kan inte samarbeta så väl som vi gjort om man inte drar åt samma håll. I perioder är förstås kontakten intensiv, sedan kan det gå ett tag när kontakten är mindre vilket kanske är naturligt när man bor 20 mil från varandra.

Detta geografiska avstånd spelade definitivt en större roll i det förflutna än nu. Då sände jag material till Berndt med posten, fick tillbaka ett korrektur med posten, sedan tillbaka igen, kompletterat med telefon och så där höll vi på till vi var nöjda. Det material Berndt fick klistrade han in

med en vaxrulle för att det skulle vara underlag för tryckning. Själv var jag nog med att få tillbaka disketterna så att jag kunde återanvända dem men de rymde inte mycket, en bild kunde fylla en hel diskett.

Berndt har arbetat i den grafiska branschen i hela sitt yrkesliv och kan den verkligen utan och innan. Dessutom så har han alltid velat ligga i framkant när det gäller datorer och mjukvara vilket visserligen har varit stimulerande men bitvis också känts ekonomiskt för klubben. Datorer förr i tiden var dyra och inte kunde de så mycket heller, så Berndt ville ha det främsta som gick att få, något som vi hoppas lett till att våra medlemmar fått en allt bättre Sonettvärld tekniskt.

Nu för tiden lägger jag nästan allt material digitalt på en server där Berndt hämtar det. Fast visst kan det hända att jag fortfarande överlämnar material i samband med ett styrelsemöte när vi ändå ses. Det betyder att allt går oerhört mycket snabbare. Ja, inte bara att sända materialet utan även att gå igenom pdf-korrekturet ett par gånger innan Berndt sänder det färdiga materialet till Wilsons Tryckeri. Nu Skypar vi när vi går igenom korrekturet vilket inte bara innebär att man kan visa underlag om det behövs utan även att man slipper hålla en telefon i handen, för den behövs vid datorangenterna.

Självklart är vi båda även beroende av ert stöd, av era artiklar och era andra bidrag till Sonettvärlden. För vi det så känner vi båda att det här fortfarande är roligt och kör nog på ett tag till!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Aftenposten

Den 8 oktober så hade Aftenposten i Norge en artikel om "Eggmannen". Rubriken kan tyckas udda men ser man bilden på Henrik Thor-Larsen i den så är den inte så svår att förstå. Själv liknas han med Sean Connery där han sitter i sin stol "Ovalia" och det är kanske inte en så tokig liknelse.



Artikeln berättar inte bara om stolen och att den utan lov gjorde reklam för filmen "Men in Black" med Tommy Lee Jones och Will Smith utan även om Henriks bakgrund. Hur han studerade grafisk design och sedan kom in på bilar. Som det står i artikeln: "...og han laget nye seter til nye modeller fra Saab. Blant annet til sportsbilen Sonett." Henrik fick för övrigt skadestånd av filmbolaget vilket han använde för att göra 8 nya Ovalia. Några nya Sonettstolar lär han dock inte göra. Tack Björn Åberg för klippet!

Sydsvenskan

Den 27 augusti så skrev Lasse Holmström från bilsalongen i Shanghai där han försjönk i retrobilar. Exempelvis Volvos konceptbil Universe, Mini VW Beetle, Chrysler PT Cruiser, Mercedes SLS AMG, el-Trabant, Chevrolet Corvette och Ford Mustang, alla med rötter och arv från 1950- och 1960-talen eller äldre. På slutet skriver han så här: "Jag vet inte vad Christian von Koenigsegg hade gjort med Saab om han fått köpa, men jag tror - med hans rötter i sportbilar - att vi hade fått se en Saab Sonett så småningom, men med rötter och arv." Tack Lars Gismar för att Du sände mig klippet.

Sydsvenskan

Dan Gyllensten sände mig ett trevligt klipp från 29 oktober om en dam



som intervjuades i deras näringslivs-bilaga och som heter Louise Öst och är 48 år. Hon står framför sin Volvo C30 som hon trivs bra med och där hon får in sin golfbag utan problem.

Nu undrar ni förstås varför Dan sände mig klippet och varför jag skriver om det här? Jo, så här står det så småningom i artikeln: Journalisten Lasse Holmström frågar henne vad hon hade köpt om hon haft obegränsat med pengar?

Svaret blev: "- En Lamborghini Jalpa. Eftersom jag är dotter till en flygplans- och bilkonstruktör, Björn Andreasson som bland annat ritade Saab Sonett och konceptbilen Volvo LCP 2000, gillar jag snygga bilar. Och Jalpa är en riktigt snygg bil"

Redaktörens kommentar är följande: Jalpa har det gemensamt med Sonett III att de har uppfällbara strålkastare men det är kanske allt de har gemensamt också. En sak till, Björn ritade inte Sonetterna, det gjorde bland annat Björn Karlström, Sergio Coggiola och GAS, Gunnar A Sjögren men Björn var en gudabenådad konstruktör och det ska vi vara tacksamma för.

ATL Magasinet

Denna tidning har vi nog aldrig citerat förut. Det var Jan-Eric Hallberg från Moholm som tipsade mig och han skrev att "Det var lite oväntat att se Sonetter i Lantbrukets tidning ATL som kommer 2 ggr/vecka. Bilagan Magasinet där Sonetterna var med kommer dock 1 gång/månad."

Artikeln, skriven av Jan Vainult, med rubriken "Hemkört, det finns svenska sportbilar" handlade om allt



från Hult Healey som byggdes i ett 40-tal exemplar till P1800 där man totalt tillverkade 47491 exemplar. Ja, så nämndes Indigo som också byggdes i 40 exemplar. Gemensamt för dessa tre är att de alla har Volvokomponenter under skalet. Men sedan nämndes två märken till som inte har det: Koenigsegg som var på väg att köpa Saab och så förstås Saab Sonett. Om den står det att: "Ett alternativ är Saab som 1956-1974 byggde tre generationer av en bil kallad Sonett. Den första en cabriolet, de två senare coupéer. Alla tvåsitsiga med plastkaross. Sonetten var en lätt, körglad bil men hade måttliga fartresurser och var ingen tävlingsbil. Totalt byggdes 10241 av Sonett som de allra flesta exporterades till USA."

Nostalgia

I nummer 11, 2011 så skrev Peter Haventon ett porträtt om Rolf Melde med rubriken "Svenska bilars mästaringenjör". Rolf har ju varit med på flera av våra jubileumsmöten och har också i det förflutna gett en lång intervju som vi gjorde en artikel av, han berättade där framförallt om Sonett I:ans tillkomst men som framgår av porträttet så har han betytt väldigt mycket för såväl Saabs som Volvos tekniska utveckling.



Svenska Dagbladet

Björn Åberg samt flera andra sände mig ett tvåsidors reportage om två amerikanska Saabägare från SvDs Näringslivssidor den 18 november.



Men låt oss hålla oss till Sonetten; Peter skriver så här: "Rolf Melldes kanske mest kända insats i bilhistorien är den som ironiskt nog gick ut i minst upplaga, nämligen den ursprungliga Saab Sonett, premiärvisad på Stockholms Bilsalong 1956. Den lilla öppna vagnen hade tillkommit under primitiva förhållanden en bra bit från fabriken, fick rejäl uppmärksamhet men byggdes bara i sex exemplar."

Rubriken var "Kärleken till Saab-bilar förändrade deras liv" och det kan man bara instämma i. Clint Grimes och Alvaro Isla är verkligen trogna sina Saabar, de har 10 stycken tillsammans, från Saab 96 från 1969 och till den nyaste, en 9-4X från 2011. Den bil som sticker ut enligt Daniel Kederstedt som skrivit artikeln "är dock en orange Sonett III från 1973 – enbart producerad för den amerikanska marknaden". På grund av sitt Saabinträsse har de varit i Sverige två gånger, 2007 och 2011, för att träffa andra entusiaster och besöka fabriken. De samlar inte bara på bilar utan även på kläder och prylar med Saablogga och



så litteratur kring bilmärket. De säger att de börjat försöka plugga svenska för att kunna läsa den litteratur som är på svenska och ta del av den svenska kulturen. – "Genom Saab har vi upptäckt att Sverige är ett helt enastående land. Det är fascinerande att ni med bara 9 miljoner invånare kan sätta så stort avtryck i världen".



Har Du problem...

med *originalklockan i Din Sonett, 1966-69?*

Kontakta Joakim Eliasson för hjälp/reparation!

019-32 29 75 • 070 731 15 50 • joakim-eliasson@spray.se

GRATTIS
Karin Ewing
Färjestaden

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!

Säljes Sonett III



Sonett III 1973. Köpt i USA 1986 och den är totalt renoverad i kaross, motor och växellåda. Rostfritt avgassystem. Första besiktning i Sverige 1995. Omlackering med ny gelcoat 2001. Har nu rullat ca 3800 mil efter renovering. Bild finns i Sonett-världen nr 1/2012 sid 35. Flera bilder kan fås på mail eller ring för upplysning. Bilen är nybesiktigad inför säsongen. Säljes av åldersskäl.

Lennart Sahlén Tel 021-52948, e-mail: lensal@telia.com

Sonettbutiken

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



Ny klubbdekal, en stor och två små 30:-, klister på baksidan.



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:92

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

1:43

Sonett III -70 orange,	pris:	295:-
------------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
---	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	30:-
--	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	40:-
-------------------------------	-------	------

Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
--	-------	------

Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
----------------------------	------	------

Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st	pris:	15:-
	8 st	pris:	25:-

OBS, frakt tillkommer!

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:92 etc.