

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Sonetter i syd
- Sonettutväxling
- Saabs plastleksak
- En omslagsbild berättar

1

2016



## Från ordförandens skrivbord



Nu mitt i vintern är väl de flesta i färd med att fixa sina Sonetter med vad som behövs för att kunna vara ute under resten av året. Själv håller jag på med några projekt och börjar redan bli lite stressad; det är ju inte mer än två-tre månader innan säsongen börjar.

För mig gäller det att kolla i kalendern vilka träffar jag vill besöka och det är flera som intresserar mig. Tyvärr går inte Midnattssolsrallyt i Västerås i år så det blir ingen utställning av Sonetten.

Men vi har ju vårt eget årsmöte med vårträff den 4 juni i södra Stockholm, vilket passar mig eftersom det inte är så långt bort.

Sedan kommer ju den internationella Saabträffen, IntSaab 2016 i Vadstena/Linköping 12-14 augusti 2016. I dagsläget finns inte mycket information om den men kolla in:

<http://intsaab2016.com/>

Det verkar också bli en fortsättning på Bilsports Saabträff i Emmaboda med både bilar och flygplan, men om det vet jag inte mer. Ytterligare en träff som jag tycker verkar intressant är Speed Art & Design i Mariestad som genomförs vart tredje år. I år är det dags igen, helgen den 3-4 september, och där ser de gärna några Sonetter utställda.

Och om det inte räcker har jag Westerqvarns bilträff som äger rum varje måndag under sommaren. Dessutom ordnar Sportvagnsklubben kaféally på försommaren och fikaträffar i Borgsunds mysiga hamn varje torsdag om det är fint väder.

Sommaren är fullspäckad av bilträffar, det är bara svårt att välja bland alla. Sonettklubbens årsmöte/träff har jag dock redan bokad.



### 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](http://www.sonettclub.se)

Tryck, Wilsons Tryckeri, [info@tryck.com](mailto:info@tryck.com)

### Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 0495-405 95  
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22  
Lennart Björk, Alingsås 0322-506 39  
Mark Sjölin, Trelleborg 0410-332280  
Mikael Lindström, Ekerö 073 2312175  
Bengt Edlund, Östersund 063-30921

### Omslagsbild

Marie-Louise Rudh Dahlén sitter nöjd vid ratten i sin Sonett II med chassienummer 169. Läs mer om hennes bilinnehav på sidan 13.

### Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande  
021-30 05 54  
[johann.schemat@gmail.com](mailto:johann.schemat@gmail.com)

Jan-David Skavén, redaktör  
08-93 15 65  
[skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

Mattias Arvidsson, sekreterare  
08-581 703 03  
[mackarvid@gmail.com](mailto:mackarvid@gmail.com)

Johnny Johansson, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
[johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com)

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-611 39 42  
[ble@brevet.se](mailto:ble@brevet.se)

Hans Johnsson, klubbmästare  
0303-542 10  
[hasse.johnsson@hotmail.com](mailto:hasse.johnsson@hotmail.com)

Joakim Eliasson, suppleant  
019-32 29 75  
[joakim-eliasson@spray.se](mailto:joakim-eliasson@spray.se)

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
0240-767 46  
[peja10@telia.com](mailto:peja10@telia.com)

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
090-12 99 15  
[bo@sehlberg.net](mailto:bo@sehlberg.net)

Nästa nummer av  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i början av maj.  
Sista inlämningsdatum för manus-  
skript och annonser 31 mars.

# Sonetter i Syd

- en kavalkad år 2015

Bengt Åkesson, Ordf. Svenska Saabklubbens Skåniasektion



Som ordförande i Svenska Saabklubbens Skåniasektion deltar jag i en hel del bilträffar i de södra delarna av vårt avlånga land. Att dyka upp med min vinröda Sonett III brukar vara uppskattat och speciellt barnen tycker det är kul med en liten bil. En och annan provsittning blir det. Dock är jag inte ensam om att köra Sonett i Skåneland. Jag tänkte göra en liten kavalkad med bilder från diverse evenemang med tonvikten på Sonettdeltagare.

Det anordnas många träffar under sommaren i Skåne och en av dem är träffarna i Harlösa.



Harlösa. Elliot provsitter min III:a.

Svenska Saabklubbens Skåniasektion har månadsträffar på Bialitt andra torsdagen varje månad och ibland dyker det upp Sonetter.



Bialitt. Håkan Asps Sonett V4.

Motorhistoriska klubben i Skåne anordnar träffar och Saabarna brukar vara bra representerade. Även där dyker det upp Sonetter ibland.

På gamla flygflottiljen F5 på Ljungbyhed anordnas det Fly N Ride och då får man uppleva Saabar både i luften och på marken.



En fin röd III:a i Kyrkheddinge.



Sten-Arvid tar en fika bakom "Kermit".

Sveriges sydligaste träff är på Smygehuk och det brukar alltid vara Sonetter på plats.



En Sonett vid Sveriges sydligaste plats.

Årets stora begivenhet var naturligtvis Saabfestivalen i Trollhättan. Årets festival var annorlunda eftersom Erik Carlsson saknades. Vår hjälte finns inte mer och han fattas oss Saabentusiaster.



Saabfestivalen 2015.

Nostalgicaféet i Tryde i närheten av Tomelilla har många bilar och annat med Saabanknytning och naturligtvis dök det upp Sonetter på årets Saabträff där.



Tryde. Golvväxelkonverterad V4.

Årets Thulinträff på Citadellet i Landskrona blev som vanligt lyckad och min III:a var på plats.



Maskot på huven. Thulinträffen i Landskrona.

Detta var lite om vad som hänt här i Syd under 2015. Som vanligt kan man inte beskriva allt men alla är välkomna in och titta på vår hemsida <http://saabklubben.se/skane/index.html> eller kanske komma på någon av våra månadsträffar för lite Saabsnack. Alla är välkomna med eller utan bil!



# Sonettutväxling

Joakim o Berndt Eliasson



Här följer tips om hur Du kan avgöra om Du har en original Sonettväxellåda, med rätt utväxling eller ej, i Din Sonett.

Eller om Du står inför ett köp av en gammal växellåda och är tveksam om det verkligen är en låda med Sonettutväxling.

Sonetten hade ju en högre utväxling än växellådan från Saab 96, för att få en högre toppfart och inte varva så mycket, Sonetten är ju en lättare bil än 96:an så det vållade inga problem.

Dessa lådor hade ju en del problem med kvalitén i början när den starkare V4-motorn kom och byttes då ofta ut. Många gånger blev det då en låda man inköpte på skroten och då var det säkert en originallåda från en Saab 96:a som hamnade i Sonetten, med fel utväxling.

Har Du lådan särtagen är det ju inte så svårt, då är det ju bara att titta på de instansade siffrorna på pinjong och kronhjul, på Sonett original utväxling står 9-42 och på standardutväxlingen står 8-39.

Men står Du med en hopsatt/oöppnad låda är det värre. Sitter lådan dessutom monterad i en bil är det än värre.

Det första man bör kolla är urfräsningen på växellådslocket, det finns ej på 96:ans låda, utan endast på Sonettlådan.

Men även om denna urfräsning finns så kan ju originalutväxlingen blivit utbytt någon gång.

Då får man räkna motorvarven i förhållande till drivaxelvarven för att konstatera vilken utväxling lådan har.

Gör då följande, på en urmonterad låda, blockera eller håll fast ena drivknuten så att bara den ena drivaxeln kan snurra. Sedan vrider Du ingående axeln i lådan tills den fria hjulaxeln snurrat *två varv*. Behövs det 17 motorvarv så är det en standardutväxling, om det är 16 och en kvarts varv, är det en Sonettutväxling 9-42, i växellådan du testat! Får Du ett annat värde är det en låda med specialutväxling för tävlingsbruk!

Om lådan sitter monterad i en bil så hissa upp ena sidan på bilen så ett hjul kan snurra fritt. Sedan snurrar Du på motoraxeln, ta bort tändstiften så går det lättare att snurra motorn. Använd hylsa och spärrskaft på remskivan där tändinställningsmärkena är markerade. Kan vara lite bökiigt men ändå enklare än att montera ur lådan.

Tilläggs bör att fyrens växel skall vara i läge vid dessa tester!

Vidare bör tilläggas att Sonett II (2-takt) inte har "Sonettutväxling" utan har samma utväxling som Saab 95 och 96 med V4-motor!



Nedan, Sonettväxellådan har denna urfräsning i locket, för mer frigång mot styrväxeln.

9-42 skall det stå här, på pinjong och kronhjul, om Du har en Sonettutväxling.



Blockera ena drivaxeln, som här med en tving. Vrid sedan ingående axeln i växellådan och räkna varven på den fria drivaxeln, enligt artikeltext på föregående sida, för att se vad för utväxling "lådan" har.



# NOG ÄR DEN NÅGOT UTÖVER DET VANLIGA

Tidningen  
Motor  
6 juni, 1968



SAAB SONETT V4



Det var i februari 1965 som Saab visade den första prototypen till vad som så småningom blev Saab Sonett 2. D v s skall man vara riktigt ärlig var det inte Saab som beställt vagnen. Det var i stället Malmö Flygindustri som låtit Motors medarbetare Björn Karlström rita en vagn, avsedd att tillverkas med plastkaross och tekniska komponenter från Saab. Det första exemplaret, för övrigt tillverkat i plåt, överlämnades sedan till Trollhättan för »närmare studium». Så småningom resulterade detta i att vagnen kom i produktion, först med tvåtaktsmotor och enbart för export. Numera har den introducerats också på svensk marknad. »Teoretiskt» kan man få den med tvåtaktsmotorn men tvåtaktern försvinner som bekant mer och mer i skymundan och »standardmotorn» i Saab Sonett är Fords V4.

Att diskutera bilars utseende är alltid vanskligt. När det gäller så extrema linjer som Saab Sonetts är det omöjligt. Vagnens utseende får ses som en

kombination av önskemålet att göra en modell för en viss kategori köpare, och kanske lika mycket som blickfång för fabriken, och tvånget att på ett

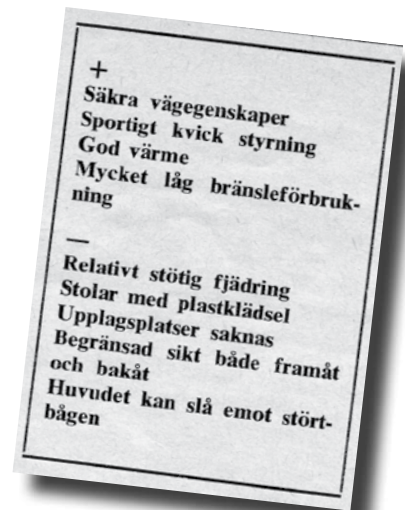


Det gäller att skaffa väskor som kan skjutas in genom den minimala bakluckan.

begränsat utrymme få plats med tekniska standardkomponenter. Ta t ex. kuporna på motorhuven som kommit till i och med att man börjat använda V4-motorn. De förhöjer sannerligen inte vagnens utseende men har varit en nödvändighet för att motorn skulle få plats.

Eller ta det tvärt avhuggna bakpartiet som knappast bidrar till att skapa

En långbent förare kan inte sitta med raka ben. Därmed får inte heller benen ordentligt stöd av sätet.

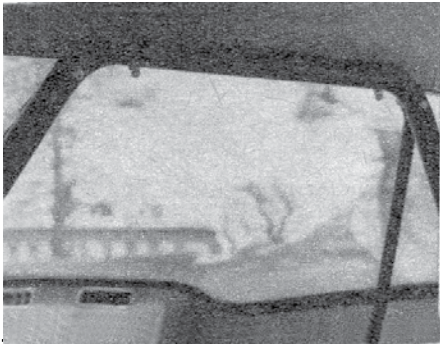


harmoni i linjerna men som är riktigt ur aerodynamisk synpunkt.

Sonett är tvåsitsig utan så kallat barnsäte. Dörrbredden är någorlunda väl tilltagen men i- och urstigning kräver ändå en viss teknik, dels därför att vagnen är låg och dels därför att det gäller att ta sig över stolarnas stödvalkar. Väl på plats sitter man relativt bekvämt i de formgjutna stolarna. I sidled hålls man fast av de kraftiga valkarna i säte och ryggstöd men stödet i korsryggen passar inte alla förare. Eftersom stolstopningen saknar fjädring blir man ordentligt omskakad vid färd på ojämna vägar.

Att det kan kräva en viss teknik att ta sig i och ur en vagn av den här typen må vara hänt men väl på plats begär man ett utrymme som tillåter också en långbent förare att köra med raka ben. Det går inte i Saab Sonett och därmed får man inte heller ordentligt stöd för benen.





Störtbågen har två skruvar för infästningen i taket, som inte befrämjar den skadeförebyggande säkerheten.

Pedalerna sitter i samma höjd vilket är ett klart plus. Avståndet mellan bromspedal och gaspedal kunde dock vara något större. Vänsterfoten har utmärkt viloläge mot hjulhuset.

Instrumenten, med lättavlästa siffror i vitt mot svart botten sitter samlade rakt framför föraren. Alla strömbrytare har grupperats kring värme-reglagen i instrumentpanelens mittparti. Panelen har ingen stoppning men ger efter för stötar. Dess underkant är helt fri från skarpa kanter. Tändningslåset sitter relativt högt men kan ändå bli farligt för förarens vänsterknä vid en olycka. Som en extra säkerhetsåtgärd har Sonett försetts med störtbåge men i onödan drar denna båge också ned den skadeförebyggande säkerheten. Vi tänker på de två ganska långa infästningsbultarna mot taket. Byt ut dem mot försänkta skruvar.

Sikten framåt försämrats något av den ganska låga vindrutan och närsikten störs av kuporna på motorhuven. Vid parkeringsmanövrer i trånga pas-

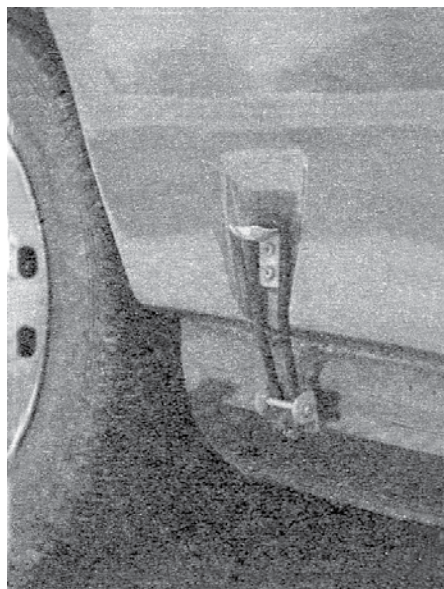
sager eller vid kökörning gäller det att komma ihåg den ganska spetsiga nosen som är helt dold för föraren. Sikten snett bakåt begränsas av de ganska breda hörnstolparna.

Värmen och genomventilationen har god kapacitet. Det dröjer inte många minuter efter kallstart förrän imman är helt borta från bakrutan.

Det "inbyggda bagagerummet" bakom stolarna motsvarar väl i stort sett två personers behov men det gäller att skaffa rätt väskstorlek så att de kan skjutas in genom den lilla bakluckan eller genom störtbågen.

I övrigt är det illa beställt med upp-lagsplatser. Enda förvaringsrummet är ett litet öppet fack i instrumentpanelen.

Gummistropparna som låser motorhuven gick sönder och fick bytas mot stroppar från ettskidstätt. Enligt Saab kommer man att sätta på en ny typ med mjukare gummi



Bottenplattan och de tekniska komponenterna är de samma som i Saab Sedan med vissa modifieringar. Det betyder att V4-motorn på 1,5 liter också i Sonettversion ger 65 hk (DIN) vid 4 700 varv. Vad som ändrats är luftfiltret på insugningssidan och avgasrör. Hårdare ventilfjädrar tillkommer och tillåter en viss övervarvning. Motorn är ganska högljudd vid fullt gaspådrag men går relativt tyst vid "jämn gas" under landsvägskörning.

Saab Sonett är 110 kg lättare än Sedanmodellen - räknat efter tjänstevikt - och detta tillsammans med karossens utformning och ändrad utväxling ger också Sonett helt andra accelerations-egenskaper än vanliga Saabs. På den punkten är den klart överlägsen t ex. MGB GT och Triumph GT 6. Dessa vagnar är visserligen tyngre men har också starkare motorer.

Växellådan är tyvärr ett sorgebarn, eller kanske rättare sagt var det på provvagnen. Rattväxel är aldrig tilltalande på en vagn vars körsätt kräver snabba växlingar. Om det dessutom är svårt att få i växlarorna blir inte det

## SAAB SONETT V4:s SÄKERHET OLYCKSFÖREBYGGANDE

**Förarplats 3,5 p.** En del reglage på instrumentpanelen skymda av ratten.

**Förarsikt 2,5 p.** Relativt breda takstolpar och låga rutor begränsar sikten, särskilt snett bakåt och bakåt.

**Bromsar 4 p.** Ej tvärställning vid panikbromsning.

**Vägegenskaper 4 p.** God kurs- och sidvindstabilitet, snabb reaktion på rattutslag.

**Lasttålighet 4 p.** Ej nämnvärd förändring av vägegenskaper med passagerare och bagage.

**Signaler 3 p.** Främre blinkljus skymda under nosen.

**Funktions säkerhet 3,5 p.** Två-krets bromssystem av diagonaltyp.

## EKONOMISKT SETT

**Vagnens pris körklar i Stockholm 21 900:—.**

I priset ingår säkerhetsbälten, rostskyddsbehandling.

Bilskatt per år 165:—.

Försäkringsklass 516.

Garanti 6 månader utan körsträcke begränsning.

Årsmodell 1968 fr o m chassinummer 329.

Modellen typbesiktigad den 19/2 1968, protokollnummer 6623.

Antal auktoriserade verkstäder i Sverige 267 st.

Riktprislista på reparationer tillämpas delvis.

hela roligare. Felet visade sig senare bero på att rattstöret lossnat.

Bromsarna med tvåkrets diagonalsystem och skivor fram är av mycket god klass. Serier av hårda inbromsningar från hög fart gav ingen mattning eller tendens till sneddragnings.

Vägegenskaperna är utmärkta. På riktigt gropig väg kan den relativt hårda fjädringen få vagnen att studsa ur kurs; annars håller sig bakvagnen snällt i spår också vid mycket forcerad kurvkörning. Styrningen är exakt med låg utväxling. Man behöver bara vicka lite på handlederna för normala svängar. Kurs och sidvindstabiliteten är bra.

Detaljarbetet får i stort sett godkänt betyg men man måste komma ihåg att det här är en dyr bil och man kan därför kräva en hel del. Det höga inköpspriset kompenseras väl en del av att man får en vagn som skiljer sig från mängden utan att behöva göra det när det gäller service och reparationer. Där ligger den stora fördelen med att använda standarddelar för det mekaniska.

### SKADEFÖREBYGGANDE

**Kupéns stadga 3,5 p.** Plastkaross med störtbåge av stålror.

**Dörrlås 2,5 p.** Krocksäkra låsbleck, delvis skyddade ytterknappar, innerhandtag som kan haka fast och därvid öppna dörren.

**Bränslesystem 3,5 p.** Bränsletanken på välskyddad plats bakom framstolarna.

**Förarplats 3,5 p.** En del skadeförsvarande detaljer i anslagszonerna: störtbåge med vasst utskjutande kulpoluttrar, utskjutande startnyckel.

Främre passagerarplats 4 p. Som ovan fränsett startnyckel (samt ratt).

**Baksäte.** Finns ej.

**Karossens yttre 2,5 p.** Vasskantad nos, utskjutande luftintag på motorhuven.

Summa 44 säkerhetspoäng av 65 möjliga (baksäte saknas varför inga poäng för det) (olycksförebyggande 24,5 poäng, skadeförebyggande 19,5 poäng).

Genomsnittligt 3,4 säkerhetspoäng per punkt.

## Club Sonett Swedens vår- och årsmöte

Vi ber er att redan nu reservera lördagen den 4 juni för Club Sonett Swedens vår- och årsmöte. I år kommer vi att hålla till i södra Stockholm och med tanke på att många Sonettägare bor i mellersta Sverige så hoppas vi att riktigt många kommer till mötet. Som vanligt så återkommer vi med fyllig information om var/när/hur i nummer 2/16 av Sonettvärlden som bör nå er i början av maj. Har ni frågor om träffen är ni välkomna att ställa dem till våra arrangörer Anders Dahl, tel. 070-6819728 eller vår klubbmästare Hans Johnsson, tel. 0303-54210.

# Saabs plastleksak

Robert Gustavsson, text och foto

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor nummer 3 från mars 2010 och publiceras med deras tillstånd.



Sonett Super Sport tillverkades i sex exemplar 1956-1957.



Sonett II fanns med tvåtakare och V4-motor 1966-1969.



Sonett III fick helt ny design med infällda strålkastare 1970-1974.

Äntligen fick Saab sin första sportbil, Sonett II. Med knattrande tvåtaktsmotor och rattväxel var det lika mycket en Saab som en sportbil – det bästa av två världar.

Saabs första försök att bygga sportbilar visades upp på Bilsalongen i Stockholm 1956. Det var en låg öppen bil som baserade sig på Saab 93 och tanken var att den skulle bli en framgångsrik tävlingsbil. Totalt byggdes sex exemplar men projektet skrotades inför 1958 års säsong, då det blev tillåtet att trimma standardvagnar.

Från USA kom ett privat initiativ kallat Quantum. Den var byggd av

atomfysikern och tillika amatörtävlingsföraren, Walter Kern som ville bygga en egen sportbil. För att få en helt neutralstyrd bil testade han sina teorier på luncher och sena kvällar vid sitt arbete på IBM och räknade ut chassiets utformning med hjälp av datorer. Året var 1958 och att använda datorer vid bilkonstruktioner var väldigt ovanligt, då litade man mer på erfarenhet och riktiga tester. En



Visst är det Erik Carlsson "på taket" som brassar på för fullt på grusvägen. Bilen är en tidig Sonett II, vilket bland annat kan ses på grillen.



av de två slutgiltiga bilarna visades upp i Saabs monter på bilutställningen i New York 1962. Bilen fick positiv respons och den ena bilen skickades till Saab som testade den 1963. Den imponerade inte på Saabs testförare och ingenjörer, så någon produktion blev det aldrig tal om.

Saab ville ändå ha en sportbil, eller rättare sagt: bilförsäljarna i USA, där nu Saab hade etablerat sig ordentligt, ville ha lite ögongodis för att locka in folk i försäljningshallarna. Kom det in fler människor där så skulle fler bilar säljas, menade de.

Saabs ledning insåg det logiska i detta och började planera en sportmodell. Den skulle bygga på Saab 96 och ha lika bra eller bättre vägegenskaper. På önskelistan stod också bra värme, golvväxel, rejält bagageutrymme, avlyftbart tak och störtbåge.

Som av en slump hade både Sixten Sason och Björn Karlström två egna sportbilsprojekt på gång, baserade på Saabdelar.

Karlströms tankar var att hans bil skulle byggas av Malmö Flygindustrier, MFI. De var inte speciellt intresserade men när Saab blev inblandade lät de Karlström ta fram en prototyp i plåt med arbetsnamnet MFI13. Sason byggde vidare på sitt glasfiberprojekt, som han kallade Catherina, och till sin hjälp hade han bland

---

Sonett III 1970-1974 blev Saabs sista plastsportvagn. Bilen var helt omdesignad för att passa 1970-talets stil, den hade nya V4-motor och äntligen kom den redan på Sonett II planerade golvspaken och öppningsbara bakrutan i produktion.

---

andra Björn Envall som sedermera skulle bli designchef på Saab.

De båda bilarna testades av Saab, som kom fram till att Catherinan hade de bästa köregenskaperna. Däremot var den tyngre, hade högt luftmotstånd och var obetydligt snabbare än en Saab Sport. Dessutom var den svår att serieproducera.

MFI13 skulle efter vissa modifieringar få bättre köregenskaper och var både lättare och sportigare. Men den största fördelen var att den lätt skulle gå att sätta i serietillverkning. 1965 gav Saab den klartecken och en egen beteckning – Saab 97.

Sonett II som den också kom att heta, fick en del ändringar, den största var att den fick glasfiberkaross. Tillverkningen satte igång i ASJ:s gamla tillverkningslokaler för järnvägsvagnar i Arlööv.

I mars 1966 skulle de första 24 försämbilarna vara klara för att Saab skulle kunna presentera den på bilutställningen i New York.

Det var alltså bråttom i Arlööv, men man klarade av det genom att förenkla



modellen på flera punkter. Bland annat blev den tänkta golvväxeln slopad och bagageluckan hamnade på bakstammen. Tanken var från början att bakrutan skulle vara själva luckan.

När bilen visades upp var de amerikanska försäljarna nöjda med den, men priset var för högt. Saab räknade med att sälja 3000 exemplar men USA-chefen Ralph Millet spådde att med det höga priset skulle man max kunna kränga högst 500 om året.

När serieproduktionen satte igång stötte man på en del problem med glasfiberkarossen. Plasten – som är ett flexibelt material – ”satte” sig efter att bilen lämnat bandet. Glaset i rutorna var mera stabilt och höll formen. Läckande rutor och kärvande dörrar var inga ovanliga problem på bilarna, alltså upplagt för problem med läckande rutor, kärvande dörrar med mera.

Större delen av alla tillverkade Sonetter exporterades till USA, så också bilen på bilderna. Den är av 1967 års

modell och har chassinummer 169. Numera ägs bilen av Marie-Louise Rudh Dahlén i Arboga. Jodå, visst är hon dotter till Saabstallets gamla stjärnmekaniker Pelle Rudh.

-Man kan väl säga att jag har fått det här med Saab genom blodet. När jag var liten följde jag ofta med min pappa på hans uppdrag, så jag är både bildligt och bokstavligt uppväxt med Saab.

Sonetten återimporterades till Sverige på 1980-talet och ägdes av Gunnar Larsson, som var teknisk chef på Saab.

-Man gav min pappa i uppdrag att helrenovera bilen.

Något annat var förresten inte att tänka på för det visade sig att ”bilen” mer eller mindre bestod av en tom kaross.

Pelle hade goda kontakter och fick i stort sett tag i alla delar nya.

-Jag minns att han fick hem en hel container med delar från USA. Det var väl några delar som inte gick att uppbringa nya, men de renoverades istället till nyskick, säger Marie-Louise.



Med knattrande tvåtaktsmotor och rattväxel var Sonett II lika mycket en Saab som en sportbil.



Målet var att få bilen klar till veteranbilsrallyt mellan Göteborg och Stockholm som kördes 1986 för att fira "Bilen 100 år". Det lyckades också och rallyt kördes av Gunnar själv.

I början av 2000-talet ville Gunnar sälja bilen och kom då att tänka på Marie-Louise.

Hon slog naturligtvis till och har sedan dess använt bilen ganska flitigt under sommarhalvåren.

-Sonetten är fantastiskt rolig att köra och den har förvånansvärt bra vägegenskaper med tanke på att den numera är över 40 år gammal. Jag älskar den här bilen och det känns att den är en Saab. Visserligen är ljudet lite "råare" än i en vanlig tvåtaktare, men det passar bra till Sonetten.

Men allt det här är ändå inte det bästa med bilen, enligt Marie-Louise.

-Nej, det är känslan som jag får av bilen eftersom den påminner mig om min pappa. Den känslan kan ingen annan Sonett ge mig.

Behöver vi tillägga att hon inte har några planer på att sälja bilen? Tänkte väl det...

Men historien med Saabs Sonetter tog inte slut med denna modell. Redan på hösten 1966 presenterades Saab 96 med V4-motor. Saab hade fram till dess varit väldigt förtegnade om det kommande motorbytet och inte ens Sonettbyggarna i Arlöv hade fått veta något.

Fast det var lättare sagt än gjort att ställa om produktionen till bilar med V4-motorer. Det enda egentliga problemet var att få plats med motorn under huven. Den var helt enkelt för hög, så huven fick en "muskelbula". Många tyckte den var stor och ful, men då tänker man inte på att den ser mindre ut än vad den egentligen är. Ögat blir lurat av att den går i trappsteg och naturligtvis av emblemet på bulan. Sonett II V4 döptes modellen till, men blev något av en mellanmodell för efterträdaren Sonett III var redan var på gång.



#### Teknisk specifikation

Saab Sonett II 1966 Motor  
Vätskekyld, frontmonterad, rak tre-cylindrig tvåtaktsmotor. Slagvolym 841 cc. Borrning/slaglängd 70/73 mm. Tre Solexförgasare. Effekt 60 hk vid 5200 varv/minut. Vridmoment 94 Nm vid 4000 varv/minut.

#### Kraftöverföring

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

#### Chassi & kaross

Glasfiberkaross på stålchassi. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning,

dubbla triangellänkar, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare. Stel bakaxel, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare.

#### Bromsar

Tvåkrets hydrauliskt bromssystem. Skivor fram, trummor bak. Servo saknas.

#### Mått & vikt

Längd 3770 mm, bredd 1445 mm, höjd 1116 mm. Tjänstevikt 780 kg.

#### Prestanda

0-100 km/tim på 12,5 sekunder. Toppfart cirka 150 km/tim

#### Produktionsår

1966-1967

## Ytterligare bilder!

När Sonettvärldens redaktion bad att få artikeln av Robert Gustavsson på Classic Motor så sände han oss också en mängd bilder som inte var med i artikeln i nummer 3, 2010 av Classic Motor. Bilderna var alldeles för trevliga för att bara stanna i vår dator, så vi beslöt att göra ett separat collage på följande sidor av en del av bilderna.









# En omslagsbild berättar

Berndt o Joakim Eliasson

Så här såg framsidan ut på Club Sonett Swedens klubbtidning nr 4, 1983.

Mycket har hänt med klubbens medlemstidning vad gäller tryckteknik och layout sedan dess.

I dag trycks ju tidningen i färg och på ett finare papper, men givetvis också till ett högre pris.

Då, på 1980-talet, fanns inte ekonomi i den då nybildade klubben med ett sådant tryckförfarande, utan då gällde "fotostatkopiering" med åtföljande dåliga resultat.

Det som blev mest lidande med denna enklare framställning var bilderna, som också syns på vidstående faksimiltryck från 1983.

Framsidesbilden har väckt vårt intresse då det visat sig att den föreställer den Sonett tvåtaktare med chassienummer 016 från 1966, som vi har i vår ägo.

Bilen blev ju tidigt känd då den förekom flitigt i pressen vid den tiden, med Lasse Löndahl som stolt "ägare".



Hur kan man då veta att det är samma Sonett vi äger, som den i klädfirman Bergmans skyltfönster?

Stripesen eller "fartränderna" som var så populärt att förse sina bilar med vid den tiden, kan ses på de svartvita bilderna på detta uppslag.

En annan detalj som avslöjar att det är samma bil vi äger, är att detta var



Lasse Löndahl i två likadana poseringar och med samma Sonett men med 23 års mellansrum! Den svartvita, när Sonetten var ny och bilden i färg vid en Sonetträff i Odensbacken 1989.

den enda förseriesonett som utrustades med två inre backspeglar! En uppe i taket, som senare blev standard och en spegel på instrumentbrädan som de tidigaste Sonetterna hade och som var ett arv från Saab 96.

Vi kontaktade Nevy Clark för att eventuellt hitta originalbilden. Nevy



Ovan, den första Sonettbroschyren som fyndigt placerats under den vänstra skyltdockans högra arm!



var tidigare ägare av Bergmans klädkedja i Stockholm och då medlem i Sonettklubben och ägare till en Sonett III. Nevy och hans hustru Kerstin är numera bosatta i Amerika.







rullede en Saab 99 Turbo ind på liften til optimering af turboen.

Mellem jul og nytår kunne vi hente chassiet og alle stumperne hos maleren. Efter Lars Dalby længe havde gået rundt om chassiet og set den efter i alle kroge, kiggede han op og nikkede, hvilket jeg tolkede som, at det var godkendt. Det var faktisk flot arbejde, og vi læssede endnu engang traileren.



Hjemme igen. Turboen var færdig og læsset, så der igen var plads i værkstedet.

Så er det tid for det sjove, men også store puslespil at samle bilen. Første trin var at samle undervogn og bremses. Der var indkøbt nye Sportbremses med 4 huls bremsetromler og nav. Tromlerne er nyfremstillede af Lars Karshøj på Sjælland, noget havde vi liggende, og resten har vi fået fra Vagn Bruncke og Lars Hyldegård.

Det er dog ikke alt, der er hyldevarer, og vi har også været ude at få lavet stumper ude i byen. Vi har faktisk fået et godt netværk, der kan hjælpe med lave stumper. Det første var nye fjederstop. Da vi har planer om at sænke bilen, skulle vi bruge kortere fjederstop, og vi fik dem drejet i aluminium.



Næste trin var montering af bagbremses, og her fandt vi ud af, at man ikke kunne bruge standard bremseslanger og måtte igen i byen for at få lavet slanger i den rigtige længde og med de rigtige gevind. Det samme gælder håndbremsekablerne.



Mens vi venter på de sidste dele til bremses og undervogn, er der monteret tandstang og gearkasse. Næste trin bliver at få motoren lagt i. Vi har dog haft nogen overvejelser omkring koblingen. Vi har fået lavet et forbed-



ret nav og skaffet en solfjeder kobling, som træder 30 % hårdere end standardkoblingen.

Sådan ser motoren ud i en oprindelig Sonett II racer.

Det er svært at få overblik over, hvor mange Sonetter, der blev brugt på bane og til rally. Vi gætter på, at det ligger omkring 12-15 stykker.



Bilen her er svensk og kørt af Kurt Simonsson og Nils Gunnar Svenson i blandt andet Brno 6 Hours i 1967 og 68.



Her brødrene Machhi fra Schweiz og deres tidlige Sonett ved Rally de Geneva i 1966.

Vi er endnu ikke helt klar til at træde ind i rækken af racing Sonetter men er godt på vej.



# The Silver Sonett III

Stefan Berger



This is the story about how I became a Sonett III owner.

About a year ago I looked for Ford-V4 parts for my Ford Taunus 12m P4 Kombi that I bought a year before and restored it over the winter 13/14. (It came from Gotland, Sweden from first owner).



My 2 V4 meet my V8.

I learned that the engine was as well used by Saab. So I took a closer look at the Saab history and the lineup. That was the moment I fell in love with the silhouette of the Sonett. I searched for Sonetts for sale in Germany and drove two, but they were not worth the money. One was in bad condition overall for 10000 Euros and the other one out of the Saab museum had a bad engine and a lot of small chips in the paint. I wanted a car to drive and not to restore, because the restoration of the Taunus took a lot of time for me and I just wanted a little car to have fun with.

So I looked in the USA. I found the Silver Sonett on Ebay and contacted

the owner.

You can see the pics on "bring a trailer.com" when you search for "silver Sonett". It was restored two years ago and I was told it was rust free. I bought it and picked it up in Rotterdam a few weeks later to drive it home on wheels. The 500km were no problem. Then I took the Sonett on my car lift and what I saw was not nice. RUST, RUST, Rust, GFK, Gfk, ...

There was no visible rust cause it was covered with GFK-mats. The undercarriage was patched with GFK. The trunk floor was secured with 4



Under the gas tank, in front of the rear axle.



Left corner you see the new rocker panel attached with glue and one screw, but it looked ok from the top.



Restyling the front.  
Exhausts feeded by Ford.



screws not to fall down, the rocker panels were new, but just pushed over the older rusted ones and bolted and glued on the car (one screw). There was no welding done. So I took a lot of photos to show them to the seller. It took some time for him to recognize that he had been cheated two years ago and that he cheated me now! But he is an honest man and paid back 40% of the price. That was really fair and unusual for an oversea-deal! So now I had a cheaper Sonett but a lot of work to do. After months of tearing down the patches and cleaning the rusted sheet metal I started to create my own Sonett III. It is a 1974 one but I changed the front and back to a 72 with the smaller bumpers and changed the interior color to black and light grey but in the original style with carpet at the doors and so on.

Luckily I didn't have to do a paint job cause it was quite ok. A few special things were added like the airplane logo in the front and the back. I lowered the windshield wipers.

After driving the Sonett for 5 months now, I still feel happy to own her and it still makes me smile to see people on car shows walking around the car to identify the brand... (I took the big Saab emblem and the logo off the car. So the brand can only be seen in the windows.) The car is really unknown in Germany and a lot of car enthusiasts have never seen one in real.

Maybe there are about 20 Sonett III in Germany but I do not think that they are driven frequently.



# Lackering av Sonetten

Bert Grahn



Vid starten av Sonettillverkningen hade Saab-Ana i Malmö flyttat in i nya lokaler på Rosengård. Förutom försäljning och verkstad hade man satsat på en fin lackeringsavdelning. Chef för den var Stig-Valter Andersson, en välkänd måleriexpert. Ett avtal slöts och ställningar av trä tillverkades för målningssprocessen och som stallage för transport på släpvcagn fram och åter. Ganska snart blev vi dock medvetna om att personalen styrde och ställde utan att ta hänsyn till vår produktions-

takt. Många gånger fick chauffören återvända utan karosser. Saab hade ökat beställningen från 600 stycken till 1200 stycken och vi insåg att vi borde lacka "själva".

Vi slöt ett nytt avtal med Fingal Olsson (jo, det var hans namn som inspirerade Martin Ljung). Han drev 13 lackeringsverkstäder från Falun i norr till Arlöv i söder. Avtalet gick ut på att vi stod för anläggningen och han för personal och kvalitet. Ett mycket lyckosamt samarbete.

Vi använde oss från början av en

Du-Pont produkt som hette Dua Lux. USA gillade detta eftersom Du-Pont fanns i hela landet.

Saab-Trollhättan stod för all utprovning; så även lackkvaliteten. Man utsatte lacken för 100 oktan flygbensin i ett antal timmar. Reptåligheten kollades och nyansförändringar under sol, vind och vatten. Tyvärr klarade inte lacken Saabs krav. Detta berodde på bränntemperaturen (80-90° Celsius). För att stå emot krävdes 165° Celsius men då hade karossen haft vissa likheter med en säck potatis. Vi riktade nu blickarna till Danmark.

Stjartfenan på Sterling Airways flygplan var elegant dekorerad. Här var ju påfrestningarna stora och vi förstod att man inte hade bränntemp på 165° Celsius. Danska statsbanornas lok blev borsttvättade ofta (reptålighet). Vad var dessa produkter må-

lade med? Svaret vi fick var 2-komponent Polyuretanlack. Leverantören: Sadolin i Danmark. Vi beställde en sats rött för en provmålning. Saabtesterna var strålande. Till detta kom ytterligare en finess. Det räckte med 20° (och längre härdningstid) för att få samma slutresultat vid bättringsmålning efter eventuella skavanker i produktionen. I och med vår start med Sadolinfärgen började både Beckers och Nordsjö tillverka Polyuretanlack. Detta innebär att för varje ny kulör hade vi tre konkurrenter. För att tillfredsställa USA-marknaden skickade vi med små bättringsburkar av nya nyanser i varje bil. Dessutom fick Du-Pont receptet på varje årsmodell av mig. Som motprestation fick jag deras uppdateringsblad över all världens bilfärger. Här kunde man studera modet världen över.



Rudolf Abelin, Rolf Melde, Lennart Larsson och Bert Grahn vid jubileumsmötet i Ydinge, Skåne 1996.

## ANA ställde ut sportvagnar 1966

Den då nya Saab Sonett II var ett publikdragande inslag vid sportvagnsutställningarna i Stockholm och Göteborg 1966.

Den nylanserade Sonetten visades upp tillsammans med sitt äldre syskon, den tio år äldre Sonett I:an i ANAs monter.

Övriga ANA-bilar som ställdes ut var Saab Monte Carlo 850, Amerikanska Plymouth Barracuda med "fast



Bakom Sonettettan och tvåan kan man se de övriga utställda ANA-bilarna.

back" samt den engelska sportvagnen Sunbeam Alpine.

# Byte av tändsystem i Sonett

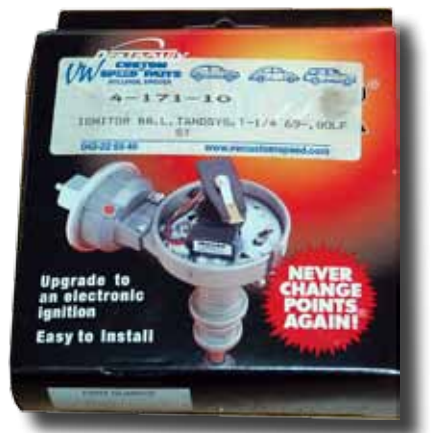
Johann Schemat

Har du blivit irriterad över att behöva justera brytarspetsarna i tid och otid?

Har du dålig prestanda vid höga varv?

Jag var i alla fall det och bestämde mig för att modernisera V4ans tändsystem med ett brytarlöst. Jag hade tidigare installerat ett sådant i min VW Typ-1 från -69 och hade goda erfarenheter så nu var det dags för Sonetten. Det system jag hade var från en firma som heter Pertronix och tändsystemet heter Ignitor. Det tjusiga med detta är att den passar direkt som ersättning till brytarspetsarna.

En kul detalj är att det är samma modell för både VW Typ 1 -69 och V4. Tittar man i boxen vad man får så är



Ignitor tändsystem.



det en magnetring till fördelaraxeln, en integrerad elektronikdel med både hallsensor och styrelektronik samt monteringsplatta. Så här ser det ut:



Plattan med två skruvar monteras fast där brytarspetsarna satt, sedan monteras själva elektronikenheten på den plattan och sist magnetringen. Därefter så ska man justera avståndet mellan magnetringen och elektronikenheten. Så här ser det ut monterat i min Sonett:



Efter montering så är det bara att koppla in den på tändspolen. För att få maximalt utbyte av tändsystemet så rekommenderas att man byter till en högeffektsspole. Pertronix tillverkar en sådan men jag satte in en av märket Bosch istället.



Det enda som skvallrar om att det är ett elektroniskt tändsystem monterat är avsaknaden av en kondensator. Både brytarspetsen och kondensatorn ligger i Sonetten som backup

om något skulle gå fel då det är enkelt att byta tillbaka.

Jag har nu haft detta i ett antal år i min Sonett och det fungerar fantastiskt bra, tomgångsvarvet ligger på stadiga 700 rpm och den varvar lätt ända upp till ca 7500 rpm då ventiler-na börjar flyta.

Rekommenderar det varmt. Kostar 995kr på VW Custom & Speedparts, artikelnummer 4-171-10

<http://www.vwcsp.se/>



Med fördelarlocket på syns nästan inget.



Sonett V4 med modifierat tändsystem!



## 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!**

**Nyttillverkat • Newly produced**



**Damask nyttillverkad**

Art 7417371.

Pris 385:-/st plus frakt.

Avklippta delen är art 7420334, som passar på vxl-lådan.

**Seal bellow**

Art 7417371.

Price 385 SEK/each, plus freight.

The cut part fits on the gearbox, art 7420334.



**Stötfångarhorn fram Sonett II**

Art 7408305.

Pris 1995:-/st, plus frakt.

**Rubber bumper front Sonett II**

Art 7408305

Price 1995 SEK/each, plus freight.

*det skrivs om oss  
och våra bilar*



av Jan-David Skavén



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

### *Klassiker*

I nummer 10 från december 2014 så fann jag en bild som bara med svårighet platsar i denna spalt. Den heter ju "Det skrivs om oss och våra bilar" och det vare sig skrevs om en Sonett eller om oss. Artikeln handlade nämligen om hur man tog fram Saabs "mästerverk 9000". En bild visade ett antal projektledare och teamchefer bakom Saab 9000 Turbo 16 på Saabmuseet. Men på bilden ser vi även bakdelen av den vita Saab 94 eller Sonett I samt vår medlem Gösta Jakfors. Så med lite god vilja får vi in allt under rubriken för denna spalt!



### *Nostalgia*

I nummer 10, 2015 fann vi faktiskt en Sonett till. Det var Alve Jönsson från Trelleborg som dök upp med sin "läckert senapsgula Saab Sonett från 1970" på en träff i Smygehuk den 6 augusti.



ti. Det var Motorhistoriska Klubben i Skåne som arrangerade mötet. Då vädret var vackert så kom det 240 bilar samt ett okänt antal motorcyklar och mopeder; med andra ord en välbesökt träff. Kanske inte så konstigt när det fanns så mycket att titta på och dessutom i en vacker omgivning.

### *Saabkalender 2016*

Saab Club Österrreich sände en väldigt trevlig kalender för 2016 med olika Saabmotiv. Gissa vilken bil(d) som prydde



omslaget? Jo, en röd Sonett I. Mycket trevligt.

### Bakrutan

Nummer 3/15 av vår systertidning Bakrutan handlade förstås mycket om träffar; det är ju naturligt att man summerar säsongen. En bild var lite extra häftig, nämligen den här tagen på en allbilsträff helgen före midsommar i Olofsfors Bruk som ligger mellan Örnsköldsvik och Umeå. Bilden togs i samarbete med tidningen Klassiker. Gissningsvis är bilden tagen med en liten drönare och tittar ni med skarpögonen på så ska ni hitta åtminstone två Sonetter, många andra Saabar och förstås även andra bilmärken.



### Bakrutan

I samma nummer så hittar vi en bild på ytterligare en Sonett, nämligen Ted Stockhaus gula V4. Den deltog som en av två Saabar i Cityrundan i Umeå



och arrangemanget ägde rum på nationaldagen den 6 juni som en del av MHRF's Motorhistoriska dag.

### Nostalgia

Den här artikelserien heter ju "Det skrivs om oss och våra bilar". I det här fallet handlar det om "oss", men faktiskt inte om en Sonett. Det är nämligen så att Club Sonett Swedens klubbmästare Hasse Johnsson hamnade på omslaget och i tidningen av nummer 11, 2015 av Nostalgia. Anledningen till det var framförallt hans mycket fint renoverade Saab 96 GT 750 från 1961. Hasse tror

*Mikael Gustafson  
Orebro*

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 - 72, gul. Bilen går bra, är besiktigad 2015. Togs hem från USA 1989. Helrenoverades med rostlagning och målning av bottenplatta och kaross samt ny klädsel av en kille i Malmö under 10 år. Se gärna artikel i 4/2013 av Sonettvärlden.



Pris 90 000:-, ej byte.  
Mail: residentdjunte@telia.com  
Gunnar Gustafsson, Mantorp.



att det finns 12 stycken i Sverige så det är verkligen en ovanlig modell. Med i reportaget var även Hasses fru Ingela som stod bredvid en väldigt fin Saab 95, alltså herrgårdsvagnen, från samma år. Båda toreadorröda och i ypperligt skick. Rubriken på artikeln var Par i Saab och artikeln var fem sidor lång; inte dåligt. Vi tackar Johnny Johansson i Vargön för klippet.

### Klassiker

Anders Pettersson i Jönköping påminde oss att den 27 oktober är det

Saab Sonetts namnsdag, i alla fall i tidningen Klassiker. Man har en bilmodell för varje dag i almanackan och man kan läsa en liten historik om respektive modell. Carl Lægeli inleder så här om Sonetten: "Dagens namnsdagsbil Saab Sonett är en käck liten sprätt.

Det är lätt att skriva en snutt om denna trudelutt, just idag när man blir så gla över att Sabina den fina har namnsda. Tralala" Han fortsätter: "Saab har bara haft ett enda icke numerologiskt modellnamn och det är Sonett. (Nej, jag tänker inte ge mig in i hårklyvningsdiskussioner om Talladega eller Monte Carlo)." Resten av artikeln lämnar vi därhän, för Saab Sonetts historik känner vi nog alla till.

Men är ni nyfikna, gå gärna in på <http://www.klassiker.nu/namnsdags-bilen/grattis-saab-sonett-323>





## Prototypmodeller från Saab

Johnny Johansson

Jag fick ett mejl för ett tag sen, det var från en person som ville bli medlem i klubben. Inget konstigt med det, jag har fått många sådana under åren. Men nog höjde jag lite på ögonbrynen när jag såg namnet: Suzanne Melde. Hennes pappa, Rolf Melde, var teknisk direktör på Saab och den drivande kraften bakom Sonett I. Han var hedersmedlem i vår klubb fram till sin bortgång år 2009. Suzanne skriver att hon inte har någon egen Sonett, men: "Däremot har jag träprototyperna i skala 1:10". Det kanske inte låter så märkvärdigt, men för mig, som under många år jobbade på Saab med att bygga modeller och också samlar på modellbilar, var det här mycket intressant. Jag kände inte till de här mo-

dellerna tidigare, så jag bad Suzanne skicka några foton. Hon vet inte så mycket om modellerna, men jag fick bilder på de tre modeller hon har.

Att den ljusgula modellen är en Sonett I, är ju inte svårt att se. De sex Sonett I:or som byggdes var ju avsedda för tävling i första hand, så den röda modellen med tak är väl ett förslag till en mer civil variant, lämpligare för dagligt bruk. Den har typiska designdrag från den tiden, mitten/slutet av 50-talet (fenorna baktill!). Den andra röda modellen kan vara en prototypmodell till de två tävlingsbilar, för tävlingsklassen Formula Junior, som Saab byggde år 1960.

Stort tack, Suzanne, för de fina bilderna!