

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Genfödslen tog 21 år
- Liten men tuff
- Reservdelslistan
- The Lithium Electric Sonett

1
2017



Från ordförandens skrivbord



Nu har det äntligen vänt och ljuset kommer tillbaka. Men då blir jag påmind om allt som är kvar att göra på min Sonett så att den blir klar till våren. Vid sista färden i höstas gick motorn inte riktigt bra, obefintlig tomgång. Jag började felsöka och upptäckte då att det var dålig kompression på en cylinder så raskt togs topparna av. Fastställde att inslipning av ventiler samt nya topplockspackningar var nödvändigt. När jag nu hade tagit bort detta ville jag snygga upp insug och ventilkåpor så nu är det helt plötsligt ett stort projekt.

Numera, i den digitala världen, finns ju nästan allt att hitta på nätet och på Facebook kan man få en fantastisk hjälp av likasinnade. Vi i CSS har länge funderat på detta och nu gör vi slag i saken, vi finns på Facebook. Läs mer på sidan 11 i detta nummer av tidningen.

Jag börjar även planera vilka utflykter vi ska göra i sommar. Givet är ju CSS vår- och årsmöte, vilket finns mer beskrivet i denna tidning. Sedan kommer vi säkert att besöka några måndagsträffar på Westerqvarn.

Som ni kanske vet har Power Big Meet flyttat till Lidköping men i Västerås kommer i stället Västerås Summer Meet att arrangeras av Klas Brink och hans medhjälpare. Brinken, som han kallas här i stan, har i många år varit engagerad i Power Meet och står bland annat bakom den populära finbilscruisingen. Både han och Västerås stad räknar med att Summer Meet kommer att locka lika mycket bilar som tidigare. Jag räknar med att delta, kanske även att cruisa lite med Sonetten (den har ju V-motor och såldes i USA så den kvalar in).

En annan längre utflykt vi funderar på är att åka ner till Öland för att besöka Sollidendagen med entusiastfordonsutställning i slottsparken den 6 augusti. Vi var där förra året och tyckte att det var trevligt.



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01
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

Den här Sonetten ägs av vår ordförande Johann Schemat som också tagit bilden i Västerås. Då var det riktigt vinter men det var ju ingen match för den framhjulsdrivna Sonetten.

Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande
021-30 05 54
johann.schemat@gmail.com

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

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-581 703 03
mackarvid@gmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare
0708-82 48 68
hasse.johnsson@hotmail.com

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

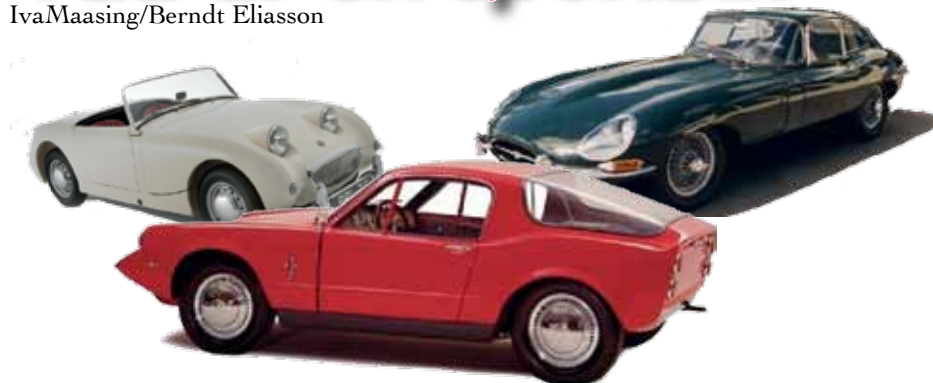
Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-767 46
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
076-769 99 15
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av
SONETTVÄRLDEN
beräknas utkomma i början av maj.
Sista inlämningsdatum för manus-
skript och annonser 20 mars.

Vad är en sportbil?

Iva Maasing/Berndt Eliasson



För oss Sonettägare kan det kanske vara intressant att veta om det är en sportbil vi har, eller är det någon annan benämning som egentligen gäller för Sonetten?

I många tidningstester av Sonetten, när den kom ut på marknaden, var man tveksam till dess sportighet och många nedslående texter skrevs om denna vår "sportbil".

Ur Iva Maasings bok, "Sportbilar och bilsport", utgiven 1962, är följande text hämtad och som kanske ger klarhet i ämnet.

Vad är en sportbil?

"Innan vi börjar tala om sportbilar är det bäst att komma överens om vad en sportbil är för något.



Det är väl inte så svårt, skulle man kanske tycka, men försök att med några meningar definiera en sportbil. Jag tror inte så många klarar av det i första taget. Naturligtvis får man en viss hjälp om man slår upp det internationella tävlingsreglementet vid rubrikerna "Sportvagnar" och "Turistvagnar".



Under den sistnämnda rubriken kan man läsa att turistvagnar är bilar som byggts i små serier för kunder som vill ha de bästa prestanda och/eller den högsta komfort utan hänsyn till vad det kostar. Med bästa prestanda menas att bilen skall vara av bästa klass både i fråga om fartresurser och väghållningsförmåga.

Denna beskrivning stämmer in på en hel del bilar, som vi i dagligt tal kallar sportbilar. Tänk exempelvis på Fer-

rari 250 GT, Jaguar E eller Porsche Super 90, som alla bjuder på de bästa prestanda för ett pris som ligger 2-4 gånger över det som andra bilar i samma storleksklass betingar.

Men var skall vi då placera alla dessa relativt prisbilliga bilar, som tillverkas i ganska stora serier och som inte har



enastående prestanda eller någon högre komfort men som ändå kallas för sportbilar? Jag tänker bl. a. på den lilla Austin Healey Sprite, som blir ifrånanakt av de flesta medelstora eller stora familjesedaner, men som absolut bör räknas till sportbilarna.

Jag skulle vilja definiera en sportbil som en bil som är rolig, eller skall vi säga sportig, att köra. Det kan bero på antingen att den har bättre fartresurser och vägegenskaper än andra bi-



lar, eller att man helt enkelt får ett intryck av hög fart genom att man sitter i ett lagom urskålat säte strax ovanför marken. Eller att bilen genom sina små dimensioner och sin låga vikt ger intryck av att vara smidig och lättma-



növrerad. Den låga vikten kan ju göra att bilen rör sig kvickt i det lägre fartregistret. Att sedan hästkrafterna inte räcker till för farter över exempelvis 130 km/tim är en annan sak. Dessutom kan sådana smådetaljer som "sportigt" motorljud, en kort golvväxelspak och direktutväxlad styrning hjälpa till att sätta sportbilstämpeln på en bil.

Går man efter dessa något ovanliga regler, kan man inränga en stor mängd bilar, alltifrån trimmade Volkswagen och Austin Healey Sprite till



Jaguar E och Ferrari GT bland sportbilarna, vilket också sker i denna bok."

Slut citat, ja vad tycker Du, visst kan man väl kalla Sonetten sportbil enligt Iva Masings beskrivning av en sportbil, men visst det finns bilar som är sportigare, men då är det ingen Saab Sonett!



Genfødslen tog 21 år

Søren Peter Winther Hansen



En Saab Sonett III importeret fra USA blev til et renoveringsprojekt gennem generationer.

Den færdige bil ruller de første meter ud af garagen sammen med junior.

I 1994 købte min far - Ole Hansen - en orange Saab Sonett III fra '73 af Carsten Olsen. Bilen havde Carsten hentet hjem til Danmark fra Kansas City i Missouri i 1987. Min søster kørte den hele vejen fra Mundelstrup og hjem til Ringsted, hvorfor min far og jeg umiddelbart tænkte, at det nok ikke ville være så omsiggribende at få sat bilen i stand. Den kunne da i hvert fald køre ret så pålideligt, og et karosseri i glasfiber avler jo ikke rust!

Men da vi først fik løftet den orange skønhed op og fik skrabet det værste tectyl af bunden, kunne vi hurtig se, at det ville blive et noget større projekt end først antaget. Chassiset havde omfattende rustangreb. Særligt bunden og siderne af bagagerummet samt inder-skærmene både for og bag var hårdt angrebne.

Den oversavede Saab

For at kunne komme til at lave pladearbejdet på ordenlig vis, valgte vi at skære bagenden af karosseriet og afmontere hele fronten. Efterfølgende har tanken dog strejft os, om vi i stedet skulle have slået popnitterne ud og løftet karossen af i et stykke. Men vi var nervøse for, om vi i så fald kunne genplacere det præcist nok ved for eksempel rude og dørhuller.

I løbet af 90'erne blev alt pladearbejdet blandt andet lavet. Da vi i 00'erne ville prøvekøre bilen, kunne vi ikke skifte gear, da koblingen havde sat sig. Derfor pillede vi motor og gearkasse ud for at skifte udrykkerlejet, koblingsnav, koblingsfod samt koblingscylinder. Derudover skiftede vi også kileremmen på motoren og køler. Min far

var især en mester i at shine sine biler op, og Sonetten var ingen undtagelse. Hele motorrummet, motordelene, inder-skærme, bremses, støddæmperne med mere blev malet og rustbehandlet. Da motoren igen kom i, og den var prøvekørt, blev ledningsnettet samt elektronikken på bilen sat i stand. Så i princippet skulle bilen "bare" males og samles igen. Men det ene år tog det andet, uden tiden kunne prioriteres til at få det gjort.

Skattejagt efter stumper

Efter min fars død i 2013, besluttede jeg mig for - i hans ånd og minde - at færdiggøre projektet. Jeg ringede derfor til Jan Corfitzen i Holbæk og min fars mekaniker for at spørge dem, om de ville hjælpe mig med dette. De sagde heldigvis begge ja, hvorfor vi i foråret 2014 startede projektet op igen. Men når man skiller en bil ad for først at samle den 20 år efter, finder man hurtigt ud af, at den største udfordring er igen at finde alle delene til bilen. Min far havde gennem årene samlet en stor bunke stumper sammen på gården i Herfølge. Derfor blev de første mange timer brugt på at gå på "skattejagt" for at finde de manglende dele. Værkstedsmmanualen blev i den forbindelse også flittigt brugt.

Første delmål var at få bilen klar til maler i sommeren 2014. Vi startede med at pille forruden ud, hvorefter det sidste glasfiberarbejde blev lavet færdigt. Vi skulle ligeledes have fronten monteret igen. Bagenden havde min far remonteret - noget af det sidste, han nåede at lave på bilen.



Oversavet Saab



Før maleren



Efter maleren



Status forår 2014

Retur fra maler

Bilen kom tilbage fra maler i sensommeren 2014. Slutmålet var nu at få den klar til sommertræffet 2015, hvilket vi mente kunne nås uden de store problemer! Men ikke lang tid efter opstod vores største udfordring. Bilen havde ikke været startet siden prøvekørslen i 00'erne, hvorfor bremserne havde sat sig. Ud over dette viste det sig, at hovedbremsecylindern var kaput! Heldigvis bor Lars Karlshøj fra Bårse ikke langt fra Herfølge, hvorfor det blev til mange turer frem og tilbage for at få hovedrepareret bremsekalibre og lavet nye bremsecylindere, bremseslanger samt andre smådele. Elektriciteten spillede os også et puds. Men efter at have fået fat i manden, der i 00'erne havde hjulpet min far med dette, fik vi hornet og lyset til at fungere.

Genfødsel d. 6. juni 2015

Hele processen med at sætte Sonetten i stand foregik i respekt for, hvordan min far ønskede, den skulle se ud. Derfor monterede vi helt nye kofan-

gere, sidespejle samt for og baglygter, som min far havde skaffet til bilen. Vi udskiftede også pakninger på udstødningsmanifolden, tændrør, tændkabler, platiner, rotor, kondensator, benzinzin og luftfilter, alle gummilister, rudedele, hjulene osv. Fælgene fik også en hovedreovering.

En ting jeg også brugte meget tid på, var at finde nye støddæmpere til bagrudden. Men efter at have undersøgt hele det danske marked uden held, var det en stor hjælp at kunne melde sig ind i Saab Sonett klubben i Sverige. De har hjulpet med mange stumper udover støddæmperne, hvilket Carsten Olsen også har gjort. Vagn Bruncke havde selvfølgelig også nogle uundværlige stumper – blandt andet hovedbremsecylindern samt en original radio.

Pludselig nærmede lørdag den 6. juni 2015 sig med voldsom hast, og først sent fredag aften havde jeg sat prøveplader på samt monteret de sidste småting på bilen. Men så var jeg også klar til stolt at kunne fremvise min fars og min orange Sonett III for SAAB-klubben.



Fremvisning på sommertræffet 2015



Medlemsinformation

Då vår klubb är spridd över hela landet är det svårt att kunna medverka på möten med sin Sonett och från styrelsens sida är det svårt att arrangera fler än ett vår/årsmöte.

Då många av er deltar i olika andra arrangemang under året vore det trevligt om det kanske kom fler medlemmar till dessa möten men som med allt är det svårt att få ut information.

Vi styrelsen har därför tagit initiativ till att skapa en mejllista med så många medlemmar som möjligt för att kunna gå ut med information lokalt/regionalt om sådana träffar och även för medlemmar att kunna gå ut via CSS med information om sådant.

Jag har under sommaren varit på en del träffar där olika klubbar samlas gemensamt och jag tycker det vore trevligt om vi från Club Sonett Sweden kunde vara på plats.

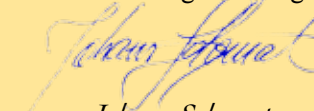
Vi i styrelsen tänker att vi även kan använda denna metod av mejlutskick för att informera er medlemmar om andra saker som kan intressera er, t ex om vi får in nya reservdelar eller om det kommer information från myndigheter som berör oss.

Så därför skulle vi vilja att ni som är intresserade av att vara med på en sådan mejllista skickar in följande information:

- Namn och adress, •E-postadress •Ort •Län
- Mobilnummer (inte nödvändigt)

Skicka det till:
info@sonettclub.se

Med vänlig hälsning



Johann Schemat
Ordförande Club Sonett Sweden

Club Sonett Sweden Vår- och Årsmöte 2017

Skriv redan nu in datumet för Club Sonett Swedens Vår- och årsmöte.

Lördagen den 3 juni



Sonetter samlade vid gården Ingbo där vi avslutar träffen.

Träffen startar i Enköping och avslutas på vår gård i Västmanland. Vi återkommer med en fylligare information i Sonettvärlden nummer 2.

Har ni redan nu frågor om träffen är ni välkomna att ringa/maila.

Arrangörer *Johan Bruswitz och Maria Lundberg*
070-2287965 mariapamina@gmail.com

Från Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad

PåVäg

Nr 1 januari 2017

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF



Historiska fordon fortsatt undantagna från miljözoner. Transportstyrelsen föreslår fortsatt att historiska fordon som inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen undantas från reglerna om miljözoner. Dagens bestämmelser om miljözoner ska utökas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar, föreslår Transportstyrelsen.

Två nya typer av miljözoner för att förbättra luftkvaliteten i tätorter finns med i förslaget. Men reglerna gäller inte alla. Bland annat föreslås att historiska fordon som ej är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen undantas.

Motorhistoriska Riksförbundet ser positivt på det faktum att Transportstyrelsen anser att historiska fordon ska kunna framföras i sin rätta kultur- och naturmiljö.

Nu är vi med på Facebook!



**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Nu ökar CSS sin närvaro i den digitala världen

I dagens digitala värld så är synbarhet på sociala medier allt viktigare och vi i CSS vill inte vara sämre, så förutom vår hemsida <http://www.sonettclub.se/> så vill vi även finnas på Facebook.

Vi har skapat en sluten grupp på Facebook som heter Club Sonett Sweden där vi hoppas på att ni medlemmar som finns på Facebook vill vara med. Vi ser det som en möjlighet för att kunna dela med sig av kunskaper och bilder om Sonetter till andra medlemmar och för oss i styrelsen ha det som ytterligare en kanal för information. Tanken med gruppen är att den enbart ska vara för våra medlemmar och att tonen ska vara trevlig & hjälpsam.

Vill ni gå med så sök efter Club Sonett Sweden och skicka en förfrågan så lägger vi till dig.

Det finns flera andra FB sidor som kan vara av intresse:

Svenska Saabklubben

SAAB V4(95,96 & Sonett)

MHRF - Motorhistoriska Riksförbundet

Johann Schemat
Ordförande



Beväpnad med plastkaross, frihjul och framhjulsdrift skulle Saab Sonett vinna slaget om amerikanska sportvagnshjärtan. Export var det primära målet, men hur är det att köra den exotiska modellen på hemmaplan – nästan 50 år senare?

Saab Sonett V4 från 1968 är en riktigt liten bil. Den är kort, låg och smal – som byggd i en annan skala. Måttet mellan axlarna är kort-korta 215 cen-



timeter vilket är kortare än det mesta som någonsin producerats. Saabens långa nos gav några extra centimeter på totallängden, men att kalla den något annat än kort blir alltid fel.

Att gå ett varv runt Sonett ger en rad formmässiga upplevelser. Smaken är som baken, men att påstå att Sonett har en rakt igenom harmonisk form vore en lögn. Motorhuven designades från början för den mindre och lägre trecylindriga tvåtaktsmotorn med världens underbaraste ljud. Någon V4 på 1,5 liter från Ford verkar inte ha varit med i tankegångarna när ursprungsdesignen togs fram, men det var ändå den kraftkällan som kom att bli abso-

Redan våren 1966 fick Teknikens Värld ut en av prototyperna till Sonett, som genast jämfördes med Volvo P1800S. TV9/1966.



Interiören i all sin enkelhet. Första bilarna med tvåtaktsmotor hade instrumentbräda i trä, V4-modellen fick en dito i plast.

lut vanligast i Sonett. Den trecylindriga versionen av Sonett II tillverkades i 258 exemplar, av V4-versionerna nästan 10 000 stycken när vi räknar in även Sonett III som lanserades 1970. Men tillbaka till motorhuven.

För att få plats med V4-motorn krävdes en dubbel bula av det rejälare slaget, asymmetriskt placerad dessutom. Det är riktigt intressant att se hur Saab försökte dölja detta dels genom att montera ett Sonett V4-embblem uppe på bulan och dels ett Saab-embblem förskjutet till höger på huven, framifrån sett. Harmoni?

Framvagn och mekanik i övrigt kommer direkt från Saabs lagerhyllor och här syns tydligt att hela motorn sitter framför framaxeln.



En minst sagt okonventionell placering av bakluckan som andas nödlösning lång väg. Men bättre en lucka än ingen alls.

Sedd rakt ifrån sidan, gärna från runt meters höjd, då framstår profilen som ytterst spänstig. En liten bil med tvärt avhuggen bakdel och femtontumsfälgar ger en säregen form, inte minst tack vare den stora bakrutan. Ännu intressantare är att formen, oavsett om man gillar den eller inte, var tämligen unik vid tiden.

Anders Dahl i Hägersten, alldeles söder om Stockholm, har ägt sin Sonett II V4 från 1968 i drygt sju år. Men fascinationen kring modellen har följt honom betydligt längre än så.

– Jag har drömt om en Sonett sedan

Klassiska gummistroppar läser det uppfällbara huvpartiet framtill. Femton tum höga fälgar på en så liten bil från 1960-talet – ovanligt.





Den klotformade askkoppen på dörren är riktigt svår att få tag på idag.



Anders Dahl ger Linus en snabbkurs i Sonett-historia. Tack, det behövdes!



Byggkvalitet? Linus konstaterar yxiga lösningar och charmiga detaljer – ungefär som på hans gamla Lotus Europa.

jag var liten, berättar Anders som är en Saab-fantast av stora mått.

– Jag har haft 120 Saabar och allting började med morfar, han var hjälten i sammanhanget. Han ägde en Saab som min mamma ärvde efter honom. Sedan körde föräldrarna alltid Saab, liksom syrran.

Att Saab är centralt i Anders liv är därmed etablerat med emfas, men hur sticker Sonetten ut i den övriga Saab-floran för honom?

– Det är formen. Tekniskt sett är det en V4 under skalet och det känns som att köra en V4, fast man sitter lägre.

När jag ska öppna dörren kan jag inte låta bli att fundera kring varför det finns en bula alldeles under handtaget. En bula som avslutas abrupt vid dörrskarven. Något vettigt svar på varför det ser ut som det gör lyckas jag inte hitta, men på något sätt känns det som signifikativt för formen på Sonett. Här finns helt enkelt lite grejer som man inte riktigt förstår sig på. Vissa detaljer existerar för att man inte verkar ha tänkt klart vid konstruerandet – de bäge fästskruvarna i tröskelhöjd

alldeles bakom dörren är ett bra exempel. De bäge fästskruvarna högst upp i bakkant av taket är ett annat. Känslan som förmedlas när jag tar plats bakom ratten skulle elakt kunna beskrivas som kit-car-aktig. Eller så gräver jag i mitt förflutna och inser att min gamla Lotus Europa S2 delvis var samma andas barn. Plastbilar från den tiden uppvisade ofta ungefär samma egenheter, i alla fall om de kom från märkliga och småskaliga produktionsförfaranden. I Saabs fall passade den beskrivningen in förhållandevis väl på hur Sonett kom att vara. Ni som kan er Saabhistoria, och jag ska inte påstå mig vara något uppslagsverk på just Saab, vet att det byggdes sex öppna bilar under namnet Sonett redan vid 1950-talets mitt. Det var något helt annat än den Sonett vi kör i dag, därför lämnar vi de äldre bilarna. Men tanken på en liten sportbil fanns kvar även efter att det där projektet, som vi inte skulle prata mer om, lades ner. Bland annat kom det propåer från den amerikanska marknaden om att det troligtvis skulle finnas ett mark-

nadsutrymme för en liten framhjuldriven sportbil. Därför togs beslut under 1960-talets början att Saab skulle bygga en sportbil, men man hade inte resurser till utvecklingsarbetet själva. Istället skulle man ta hjälp av utomstående och en mindre tävling skulle bestämma vem samarbetspartnern skulle bli.

Från 1950-talets senare hälft började marknaden skrika efter små enkla sportbilar och det var främst ur den brittiska industrin de föddes. Austin-Healey Sprite, Triumph Spitfire och MG Midget var de tre största, men plockar vi in mindre aktörer märktes även Lotus Elan, olika former av Ginetta och Marcos.

Vad de alla hade gemensamt, liksom även Saab Sonett, var att de mekaniskt byggde på delar från den storskaliga produktionen av vardagsbilar. Så få unika delar som möjligt var receptet, både för att hålla utvecklingstiden och kostnaderna nere. Därför kom Saab Sonett att dela näst intill alla sina mekaniska komponenter med övriga Saab-programmet.

Två parter kom att tävla om äran att få tillverka Saab Sonett – dels Sixten Sason som vid den här tiden hade en egen designbyrå och dels Björn Karlström som hade ritat på familjebilar med plastkaross sedan mitten av 1950-talet. Den förstnämndes projekt döptes till Catherina och det sistnämnda till det något mer kryptiska MFI 13, vilket var en förkortning för Malmö Flyg Industri.

Sixten Sason var vid den här tiden synnerligen upptagen med att ta fram designen till den kommande 99-modellen och många trodde nog att han skulle vinna tävlingen – men icke. Äran tillföll Björn Karlström och hans MFI 13, som dock kom att modifieras rejält innan den sattes i produktion.

Det var bestämt på förhand att AB Svenska Järnvägsverkstäder (ASJ) skulle stå för sammansättningen och i augusti 1965 beställde Saab 1 200 bilar. All montering av Sonett fram till nedläggningen 1974 kom att ske i Arlöv alldeles norr om Malmö och de första bilarna med tvåtaktsmotorn visades på Lidingö i januari 1966.

När jag kommit på plats bakom ratten i den lilla, låga bilen dyker den där känslan från min gamla Lotus Europa upp igen. Panelernas utformning och själva känslan är densamma. Lätt och plastig, eller nödtorftig och sparsmakad. Där både Lotusen och tvåtaktsversionen av Saab Sonett II hade instrumentbräda i trä, där har Anders Dahls V4 en dito i plast – gjuten i halvmatt och lite skrovlig yta. Riktigt snyggt faktiskt.

Stolarna är av klassiskt GT-snitt från senare delen av 1960-talet – bläddra



Anders Dahls fina Sonett II är en av totalt 1610 tillverkade med V4-motorn.



Rödmarkeringen vid 5000 r/min, men bättre att åka på vridet i mellanregistret.

i en gammal Teknikens Värld från tiden så hittar du annonser för liknande utrustning.

Svankstödet i stolen är rejält, så pass att jag inte får in baken längst in i stolen. I stället blir körställningen mer ligande än väntat, med pedalerna förskjutna åt höger in mot mitten av bilen. Mätarna från VDO har en härlig tydlighet med sina starka kontraster och hela förarmiljön är synnerligen lätt att greppa. Här märks också två avsteg från originalutförandet. Dels sitter en stereokonsol monterad på golvet där växelspaken kunde ha suttit och dels sitter en snygg Moto-litaratt monterad då en av ekrarna till originalratten gått av.

Den 1,5 liter lilla och 65 hästkrafter starka V4-motorn med centralt monterad kamaxel och stötstänger startar direkt, ljudet känns igen. I grundplanen för Sonett stod det tydligt att växelspaken skulle vara golvmonterad mellan stolarna, men så blev det aldrig. När jag rullar ut i trafiken med Sonett II är det faktiskt första gången någonsin jag kör en bil med manuell rattväxelspak.



Sportstolar av klassiskt 1960-talssnitt. Tydligt markerat svankstöd.

Första intrycket är att Sonett känns lika liten på vägen som den utger sig för att vara. Smal och lätt att placera, dessutom begåvad med en styrning som verkligen andas sport. Inte fullt lika lätt och direkt som den i min gamla Lotus. Fast å andra sidan har jag aldrig kommit i närheten av den styrkänslan i någon annan bil jag kört under snart två decennier som motorjournalist. Men Saab Sonett kommer ganska nära. Den har lite mer tyngd, vilket var klart att vänta då hela motorn är monterad framför framaxeln – det är en fröjd att styra med tumme-pekfingergrepp. Fartresurserna är på sin höjd friska, knappt ens det.

V4-motorn har ett brett kraftregister, men själva kraften är det inte mycket bevänt med – inte ens i en bil som bara väger 850 kg med full tank och förare på plats.

Funktionen med rattväxel och frihjul är två saker som jag får vänja mig vid under dagen med Sonett och det ska sägas – det är lättare att vänja sig vid rattväxel än frihjul. Växellägena är lätta att hitta och själva rörelsen känns naturlig. Men att närma sig en kurva och inte kunna arbeta tillsammans med motorbromsen för att dämpa hastigheten – det kräver mer tillvänjning än vad jag hinner med.

När Saab släppte ut den första prototypen till Teknikens Värld att köra greppade mina forna kollegor chansen med bägge händer och lät Sonett gå en match mot Volvo 1800S. En inte helt klockren jämförelse, vilket även konstaterades tidigt i artikeln. "Vi hade tänkt jämföra P 1800S och Sonett II, men insåg tidigt att det är omöjligt. Bilarna är helt olika till sin karaktär, byggda för helt olika krav." Fast man konstaterade snabbt att det var glädjande att den svenska bilbranschen nu kunde uppvisa två tydliga sportmodeller.

Totalt kom 1868 bilar att tillverkas av Sonett II, inkluderat de 258 tvåtaktsbilarna. Till Sonett III städades formgivningen upp, flipfronten byggdes bort och bilen fick konventionell motorhuv – men i grund och botten var det mesta ändå sig likt. En bottenplatta i stålplåt som försågs med hjulupphängningar, motor samt transmission från lagerhyllorna och som sedan monterades samman i Arlöv. En syn-



Fakta Saab Sonett V4 1968

Ursprungligt pris (1968):

21 800 kronor. Uppskattat pris (2016): Runt 125-150 000 kronor i bra bruksskick.

Motor:

Bensin, fyrtakt. Fyrcylindrig längsmonterad V-motor, central monterad kamaxel och stötstänger. Två ventiler per cylinder. Solex enkelportsför-gasare. Borrning/slag 90,0/58,9. Cy-lindervolym 1 498 cm³. Max effekt 65 hk (48 kW) vid 4 700 r/min. Max vridmoment 115 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring:

Frontmonterad motor, framhjulsdrift. 4-växlad manuell växellåda

Hjul:

Stålfälgar. Däck 155 SR15.

Mått/vikt (cm/kg):

Axelavstånd 215, längd 380, bredd 155, höjd 119. Tjänstevikt 850. Tank 60 liter.

Fartresurser:

Acceleration 0-100 km/h 12,5 sek. Toppfart 165 km/h.

Bränsleförbrukning:

Blandad körning cirka 0,8 l/mil.





nerligen sportig styrkänsla i ett fordonsformat som, i sin litenhet alltid blir sportigt, gav modellen ett välförtjänt rykte om att vara rolig att köra. Samtidigt ansågs den bitvis vara för inspirerande och för lite avslappnade. En svår kompromiss? För Anders Dahls del innebär hans Sonett ett förverkligande av en barnomsdröm och något bättre incitament

Snett bakifrån syns det tydligt hur smal den där karosformen egentligen är. Hyfsat markerad höftlinje och avgasröret som sticker ut ur karossen. Saab Sonett var definitivt ett unikt inslag i trafikbilden då – liksom nu.

för ett bilköp finns inte. När han släpper av mig efter förrättat värv, backar ut och sedan drar iväg kan jag inte annat än le. Där åker en lycklig man i en bil som är liten men tuff.

Motorhistoriska Riksförbundets Klubbinfo.

Malin Erlfeldt, Kanslisekreterare MHRF



Transportstyrelsen säger nej till att ta bort vägtrafikregisteravgiften för historiska fordon.

MHRF har föreslagit att Transportstyrelsen att historiska fordon som är 30 år eller äldre inte ska betala den årliga vägtrafikregisteravgiften. Transportstyrelsen har dock gjort bedömningen att, när det gäller kulturhistoriska verksamheter inom vägtrafikområdet, dessa inte ska undantas från avgifter. Detta till skillnad från kulturhistorisk verksamhet inom järnvägsområdet.

SONETT världen 1/17

Reservdelslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadshandbok	235:-	III		Kopia
175422	Res.delskatalog	365:-	Alla		Kopia
788249	Verkstadshandbok	265:-	II, II V4		Kopia
1051199..	Hjulbult	75:-	Alla		Till Ronalfälgar
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	II, II V4		
7175680/1	Bromsljuskontakt	160:-	III		
7378912	Golvplåt	525:-	Sa 95/96		Vänster bak,
7378920	Golvplåt	525:-	Sa 95/96		Höger bak,
7378896	Golvplåt	495:-	Sa 95/96		Vänster mittendel,
7378904	Golvplåt	495:-	Sa 95/96		Höger mittendel,
7400286	Gavel	195:-	Alla		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	II, V4		Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Vänster sida
7400641	Ram	320:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	1485:-	II,v4		Nyttillv Originalrör rostströgt material
7400955	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	II		Nyttillv Originalrör
7401458	Gummibricka	112:-	II, II V4	Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	II,V4,III-70500303		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2495:-	II	Till 78	Trä
7402233	Plåt	530:-	II V4	Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	Alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	Alla		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	7210:-	II, II V4	Alla	Nyttilverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Höger
7403884	Glas	150:-	II, II V4	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7404312	Huvlås	300:-	II,IIv4		Gummistroppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	II, II V4	Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	Alla		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	Alla		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justering	175:-	Alla		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	Alla		Justerskrivar till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	Alla		Håller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	290:-	Alla		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	Alla		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15:-			Finns ej i res.delskataloge
7406192	Grill	1065:-	II, II V4	Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	Alla		Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på
7407745	Fästöra	35:-	II, II V4	Alla	Bilbälte yttre golfväste
7407976	Drivarm	35:-	Alla	Till 70500303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	645:-	Alla		Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409105/2	Fjäder	915:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	II V4	Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	90:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	90:-	II V4	Till 1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	270:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-	II V4, III	Alla	Till returffäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	II, II V4	Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	III	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	II V4, III	Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320:-	II V4	329-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320:-	II V4	329-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	II V4	Alla	Till motorhuv
7412315	Spjäll	540:-	V4,III	329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	V4,III	329-	Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalställ	160:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	II V4, III	från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	75:-	II V4, III	Till 715001265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	II V4	från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	II V4	från 550 -	
7414295	Kona	45:-	II V4, III	Alla	Till ljusrelä
7414477	Knutplåt	105:-	II V4, III	från 1229 -	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414493	Låsbleck	30:-	II V4	från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
7414543	Kulsnäppare	25:-	II V4	från 1229 -	Till handskfackslucka
7414576	Plåt	325:-	II V4	från 329 -	Till handskfack
7414808	Reglagearm	20:-	II V4, III	Alla	Luftintag vid torped
7414988	Lykta	470:-	II V4, III	från 1229 -	Till ventilation def./golv
					Blinkers från USA

7415102	Skena	55:-	II V4	från 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10:-	II V4, III	Alla	Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	110:-	III	Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	135:-	III	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415698	Stötfångare	4495:-	III	Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)
7415706	Stötfångare	4495:-	III	Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)
7415821	Kåpa	145:-	III	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820:-	III	Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1020:-	III	Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860:-	III	Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	325:-	II V4, III	Alla	+kabel till batteri
7416290	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till låspinne på bakrutan
7416464	Stolpe	140:-	III	Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta (rostfri)
7416480	Mellanlägg	15:-	III	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	985:-	III	Alla	
7416597	Hastighetsmätare	1500:-	III	Alla	Mäter i miles
7416639	Slang	45:-	III	Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230:-	III	Alla	Till höger lamphus
7416787	Konsol	50:-	III	Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	665:-	II,III	Till -97725002000	V. tröskelplåt i Klippn av plåt framände så passar den II
7416936	Plåt	665:-	II,III	Till -97725002000	H. tröskelplåt Klippn av plåt framände så passar den II
7417017	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till vent.ruta bi a
7417025	Bult	45:-	III	Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggsphant	370:-	III	Alla	Plåt framför tanken
7417181	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped L.H
7417199	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745:-	III	Till -71501265	Tre parallella alu.ribbor
7417355	Kabelknippe	55:-	III	Alla	Till blinkers/helljusspak
7417389	Kullänk	160:-	III	Alla	Mekanisn vid växelåda
7417413	Konsol	535:-	III	-97725000087	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130:-	III	Alla	Lagring till växelspak
7417470	Hylsa	20:-	III	Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmeKAN.)
7417504	Bricka	5:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmeKAN.)
7417538	Fjäderspår	15:-	III	Alla	Till växelmeKANisn
7417579	Förstärkning	50:-	III	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325:-	III	Till -70500303	Till rattstång
7417876	Kåpa	150:-	III	Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7418031	Fästbygel	15:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	15:-	III	Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418130	Skärm	195:-	III	Alla	Innerskärm höger fram
7418197	Skena	25:-	III	Alla	Till hanskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	30:-	III	Till -97725002000	Täckplåt radiouttag
7418494	Medbringare	30:-	III	Alla	Till rattstång, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	135:-	III	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång
7418536	Yttre plåt, H	295:-	III		
7418544	Yttre plåt V	295:-	III		
7418619	Avgassamlare	800:-	III	Alla	Främre avgasrör ("bockhorn")
7418635	Slang	10:-	III	Alla	Till vindrutespolarpump
7418700	Karosskal	16050:-	III	Äldre utförande	
7418734	Fäste	30:-	III	Alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	40:-	III	-71501200	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	35:-	III	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handskfackslucka	110:-	III	Alla	Kompl.
7418775	Konsol	65:-	III	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1740:-	III	Alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1740:-	III	Alla	Höger
7418817	Dörrstopp	55:-	III	Alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	150:-	III	Till -70500303	ev. fel. i res.delskatalog
7418841	Mutter	45:-	III	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	325:-	III	Alla	Höger
7418908	Bakruta	1070:-	III	Till -977250002000	Med hål för stötta
7418924	Glasruta	535:-	III	Alla	Stora rutan i dörr, grön
7418932	Glasruta	215:-	III	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7418940	Glasruta	325:-	III	Alla	Ventilationsruta bak, grön
7419021	Instrumenttavla	125:-	III	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	80:-	III	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7419070	Klädsel	180:-	III	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7419161	Klädsel	140:-	III	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419179	Klädsel	140:-	III	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419484	Axel	160:-	III	Alla	"Parallellstagn" mellan huvudljus
7419567	Bussning	25:-	III	Alla	Till ljusmekanisn
7419971	List	10:-	III	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	Konsol	55:-	III	Till -97725002000	Fäste värme,vent. reglage
7420219	Slang	65:-	III	Till -70500303	V ventilations slang
7420284	Stång	80:-	III	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	40:-	III	Alla	Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	5:-	III	från 71500001-	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverlänk	50:-	III	Till -97725002000	Till dörrlås
7420672	Fäste	130:-	III	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.

7420680	Fäste	105:-	III	Till -97735000400	Höger frontstag vid stötf.
7420706	Plåt	80:-	III	Alla	Högtalargaller
7420813	Distanshylsa	5:-	III	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7420854	Bricka	5:-	III	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7421027	Distanshylsa	5:-	III	Alla	Till stång 7420284 läsmanövr. insida dörr
7421134	Isolerskiva	80:-	III	Alla	Isolering bakstam (Gullfibertyp)
7421175	Bricka	10:-	III	Alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7421183	Stag	35:-	III	Alla	Till innerskärm främre hjulhus
7421217	Expander	30:-	III	Alla	Till fäste av framskärmar
7421241	Fäste	40:-	III	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421365	Fjäder	5:-	III	Alla	Till motorluckslås (pinne)
7421415	Fäste	50:-	III	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	35:-	III	Alla	Reglagearm till frihjul
7421506	Stopparm	55:-	III	Alla	Till huvudljus
7421696	Etikett	15:-	III	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	40:-	III	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7421761	Bricka	20:-	III	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7421795	Bricka	1:-	III	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7421951	Plåt	5:-	III	från 71500001-	Till värmeutblås golv
7421993	Torpedplåt	750:-	III	Alla	
7422058	Slang	80:-	III	Från 71500001-	Återcirkulation av bensinångor
7422173	Omkopplare	390:-	III	Från 71500001-	Torkare/spolarspak på rattstång
7422207	Bricka	5:-	III	Från 71500001-	Till spirit handbromsspak
7422223	Kabelknippe	65:-	III	Från 71500001-	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	50:-	III	Alla	Till signalhorn
7422272	Jordkabel	30:-	III	Alla	Liten under panelen
7422447	Skena	80:-	III	Alla	Fästskena stora rutan i dörr,Höger
7422504	Sidklädsel	350:-	III	70500228-97735002100	Vänster över dörr
7422538	Kåpa	130:-	III	Till -71501265	Tankrörskåpa (tidigt utförande)
7422553	Klädsel	645:-	III	70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum
7422561	Klädsel	110:-	III	Alla	I bagagerum ovanför bakstam
7422611	Dörrlås	295:-	III	Från 71500001-	Vänster dörr
7422629	Dörrlås	295:-	III	Från 71500001-	Höger dörr
7422975	Mutter	5:-	III	Alla	Till rutfäste stora rutan i dörr
7423098	Skruv	5:-	III	Från 71500001-	Till fäste lilla rutan i dörr
7423163	Gångjärn	35:-	III	Alla	Till ventilationsruta
7423254	Konsol	750:-	III	97725000088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	65:-	III	Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423437	Hjulbult	75:-	III	Från 97725000001-	Till "Fotbollsfälgar"
7423635	Rattstång	510:-	III	Till -70500303	
7423700	Vinkel	15:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423841	Kåpa	515:-	III	Alla	Över bagagerumslåset (nyttillv.)
7423882	Hållare	80:-	III	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	10:-	III	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skyilt	15:-	III	97725001186-97725002000	AUX-skyilt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	25:-	III	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	5:-	III	Alla	Till bagagerumslås och motorluckslås
7424203	Dämpare	375:-	III	Alla	Stång växelmeKANisn
7424252	Kontakt	110:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växelstång	350:-	III	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	30:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarningskontakt
7424328	Konsol	535:-	III	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	805:-	III	Från 97725000001-	Kupéfäkt
7424526	Isoleringsmatta	80:-	III	Från 9772500000-	Mot torped
7424567	Stöd	105:-	III	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	25:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	455:-	III	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	270:-	III	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skyilt	15:-	III	97725001186-97725002000	FAN-skyilt till instr.panel
7425044	Plåt	295:-	III	Från 977350000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425085	Fäste	75:-	III	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425259	Dörrstolpe	485:-	III	Alla	Vänster bakre läda
7425267	Dörrstolpe	485:-	III	Alla	Höger bakre läda
7425382	Bricka	5:-	III	Alla	Till störbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla	Till störbåge
7425481	Dörram	860:-	III	Från 97735002001-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	30:-	III	Från 97735000001-	Till varvräknare
7425762	Bakruta	1070:-	III	Från 97735000001-	Utan hål för stötta
7425770	Störbåge	510:-	III	Alla	
7425796	Gasdämpare	1190/par	III	Ch . 97735000001 -	Till bakruta
7425812	Manöverstång	270:-	III	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	15:-	III	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel. Fästvinkel till kontrollampor
7425895	Bult	30:-	III	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635:-	III	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	55:-	III	Från 97735000001-	För askkopp
7425994	Manöverlänk	65:-	III	Från 97735000001-	Till öppningsmekanisn i dörr
7426018	Matta	50:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426125	Skärm	195:-	III	Alla	Innerskärm vänster fram
7426380	Klädsel	645:-	III	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum

7426513	Cellblock	40:-	III	Från 97735000401-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	25:-	III	Från 71500001-	Till kolkastser
7426646	Motorhuv	14700:-	III	Alla	
7426737	Skyddshölje	375:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	80:-	III	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarare
7427719	Dörrstolpe	145:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	16050:-	III		
7428071	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	Alla		Nyttilverkat, mkt hög kvalitet
8555935	Fördelarlock	70:-	II V4, III	Alla	BOSCH-original
8803777	Lufffilter	185:-	III	Alla	
8804320	Emblem	225:-	III	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8918823	Emblem	180:-	III	Från 97725000001-	Följgembem till "fotbollsfälgar"
7600208	Plåt	515:-	Alla		Bagagerumsgolv Saab 96
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster
7418890	Framruta grön	2495:-	III		
-	Lykta	795:-	III		Sidomarkeringsljus
7424500	Grill	2295:-	III	Fr 1972-	Nyttillv.
-	Plåt	395:-	III		Ihopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989
-	Kompl avgasrör	5995:-	III		Nyttillv Originalrör
-	Kompl avgasrör	3705:-	II,V4		Nyttillv Originalrör
7412257	Gummi backspr	285:-	V4,III	Ch. 329 -.Ch. 1229 .-	Nyttillv, även tidiga III:er med V4 Backspegel.
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	IIv4		Nyttillv Originalrör
7409717	Främre avgasrör	1025:-	IIv4		Nyttillv
7427889	Ljuddämpare	1720:-	III		Nyttillv Originalrör.
7427933	Främre ljuddämp	800:-	III		Nyttillv Originalrör.
7325962	Insugningsrör	8000:-	II		Nyttillv Originalrör.
7427941	Bakre rör v	180:-	III		Nyttillv Originalrör.
7427958	Bakre rör h	180:-	III		Nyttillv Originalrör.
7425648	Gummistötfångare	3000:-	III	ch. 97735000401-	NOS
7400393	H-broms wire	350:-	II,V4,III	-70500303	Nyttillv
7416761	H-broms wire	350:-	III	-71500001	Nyttillv
7836430	R-sats broms,Hcyl	195:-	II,III	Alla	
7846074	Koppl s-cyl,reprats	120:-	IV4,III		
7846082	Koppl h-cyl,reprats	105:-	IV4,III		
737887	Golvplåt, främre v	525:-	IV4,III		Nyttillv
737888	Golvplåt främre h	525:-	IV4,III		Nyttillv
7061138	Tätningsskrage	150:-	II,v4		Tätning mellan kaross-ljuddämpare,tank
8215865	Emblem	270:-	III		Fyrkantigt emblem huven tidig III:a
7313752	Golvplugg	60:-	IV4, III	Alla	
-	List fram ruta	730:-	II,III		spännlist ingår, metervera
-	List bakruta III	590:-	III		Metervera, Lim Loctite 401
7082506	Bakaxelrem	65:-	Alla		
7903172	Bultsats,dito	40:-	Alla		
-	sonettdekal 2+1	30:-			
-	sonettdekal 2+1	45:-			
7332497	Gummimanschett	295:-	II		Klubblogga, klistras utvändigt.
7403900	List	175:-	II,III	Alla	Klubblogga, klistras invändigt
7407323	List	175:-	II,III	Alla	Mellan lufffilter, förgasare
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-	III		Utv dörr V
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-	III		Utv dörr H
7408305	Gummihorn	1995:-	II,V4		Svarta kilen som sitter under rutan
7417371	Gummibäl	385:-	III		Svarta kilen som sitter under rutan
8803280	Gummikudde	250:-	II,III		Nyttillv
8505604	Lyktglas bak	600:-	III		Genomföring torkarwire och växelstg bla.
8910374	Damask	226:-	II,V4,III		
7343288	H-mätarkabel	300:-	II,V4		Hella Original
7328008	Packn H-bromscyl	100:-	II,V4,III		Drivkrut inre
-	Skytt Son II	100:-			
-	Skytt Son II	100:-			Chassi nr.
7422025	Fästplåt stänklapp	150:-	III		ASJ skytt.
7422033	Fästplåt stänklapp	150:-	III		
-	Vxl spakskonsol	2500:-	III		Kompl med klädsel
7417884	Sidoljus gummi V	165:-	III		
7417885	Sidoljus gummi H	165:-	III		
7403892	Framruta klar II	2295:-	II,IV4		
7071541	Fästplatta	60:-	Alla		Sats för bakaxelrem

The Lithium Electric Sonett

Eric Kriss, KrissMotors.com

I first fell in love with the quirky Saab Sonett in the summer of 1968, and now, forty-nine years later, my 1969 Sonett is reborn as a lithium electric, keeping the feel and look of the original, but significantly modifying the innards beyond recognition. The "V4" has been transformed into an "EV".

Why convert my beautiful Sonett in the first place? I had completely restored the chassis, interior, and body to concours condition in 2007. But I was always fighting a mechanical battle of attrition: a bad oil pan gasket; a broken master brake cylinder; a frozen speedometer; a smelly fuel pump; a rusty water pump; an unreliable cooling fan; deteriorating wires; the list was endless. Parts became harder to

find, so ad hoc fabrication was substituted out of necessity. Cannibalized parts cars kept my Sonett alive, but I could see the handwriting on the wall.

I wanted my Sonett to be carefree and new again, as it was back in 1969. Since I was already involved with emerging electric technology, this experience gave me a viable pathway. The Sonett is my second electric conversion, following a period-correct 1957 Porsche 356 Speedster. Both use a new battery chemistry – LiFePO4 or lithium iron phosphate – and a new type of alternating current electric motor optimized for lightweight vehicles. A series of incremental advances fortunately places us at a



Sonett and Porsche Speedster electric conversions

tipping point where electric conversions of classic 1950-70 sports cars becomes a practical do-it-yourself alternative.

The Sonett platform, it turns out, is perfect for an electric car. It's curb weight is under 900 kilograms, the fiberglass body does not conduct electricity (a safety feature), and the front transaxle mounts comfortably to an electric motor. I elected to replace every mechanical and electrical element with all new parts (except the transaxle), and re-purpose several aspects of the vehicle as well.

For example, an array of lithium battery cells replaces the fuel tank behind



Sonett EV dash detail

the seats, and an all-weather three-prong plug mounts where the gas cap/filler tube used to be. The black crinkle fiberglass dash has new digital instrumentation, some specifically relevant to EV operation.

The rear spare tire/battery hold now contains an on-board AC-to-DC charger, a DC-to-DC converter to power the 12-volt circuit, master fuse, and battery cells. The access hole for the original fuel level sensor is repurposed for the master cutoff switch.



Master switch on bulkhead top behind driver seat



Sonett rear showing no exhaust



Recharge plug detail

Looking at the exterior, there are only three giveaways that the car is electric:

- 1) No exhaust pipe in the rear
- 2) A recharge plug replaces the vintage gas cap
- 3) A new front hood emblem

And, of course, it's quiet! But not completely silent. A gear-meshing-like sound from the transaxle and tire noise alerts pedestrians.



A new front hood emblem reads Sonett Electric instead of Sonett V4

The original Sonett came equipped with a free-wheeling clutch, first developed for the Sonett II, 3-cycle engines, and later retained on the Sonett V4 to satisfy emerging U.S. clear air regulations. A switch on the transmission case toggled in and out of free-wheeling, allowing the car to coast when your foot was off both the accelerator and brake pedals. I remember coming down out of the Rocky Mountains several times and saving a lot of gas that way.

An electric motor can, if you wish, completely recreate the free-wheeling profile, although the transaxle must have the original free-wheeling mechanism disabled. In fact, the degree of free-wheeling is programmable, so you have even more custom options. I've set my Sonett to exactly mimic my original free-wheeling, but I also now get regenerative braking that feels like power brakes. This, too, is completely programmable.

When triggered by a pressure transducer (a device that translates hydraulic fluid into a specific voltage), the mo-

tor controller induces resistance in the alternating current motor that slows the vehicle without the brakes. At the same time, the mechanical brakes also slow the vehicle, and the two systems are additive. You can set any level of "power" brake you wish, depending on terrain or driving style.

Another difference in electric driving technique involves the clutch. Without current from the battery pack – that is, when your foot is off the accelerator – the electric motor does not turn at all. So you can shift without use of



Motor bay detail

the clutch, much like with the original free-wheeling design. But the electric car pushes this even further. When the Sonett is completely stopped, you simply let out the clutch while in gear. The motor is not rotating so the car doesn't move. When you accelerate, the clutch – already engaged – moves you forward. This is more like an automatic transmission, but you still shift at the same RPM points, so the Sonett retains its sports car feel with a power brakes bonus.

I did give up one creature comfort however: heat. The original heater core was, of course, removed since there is

no longer a radiator or any coolant. An electric heater can be installed, but I'm a warm weather driver in the Sonett anyway. Perhaps an electric Sonett isn't the best vehicle for Swedish winters however!

All the other systems work like a gas-powered vehicle: lights, wipers, cabin fan, horn, flasher, and so on.

There are two prior Sonett III electric conversions that I'm aware of, but these early pioneering efforts date back to the days of heavy lead-acid batteries, and performance suffers accordingly.

My Sonett Electric is a different animal. Acceleration is very brisk, much faster than the original, and handling is better too, since the center-of-gravity is lower with excellent weight balance. Curb weight is about the same as the original.

The trade-off is range. I'm still doing test drives, but I expect my range to be about 100 kilometers. So, no more trips across the Rocky Mountains, but I will be able to zoom around town with a brand new vintage car, and – forgot to mention – almost no maintenance. The electric motor has one moving part, and it should last over 750,000 kilometers. The battery pack has a very robust recharge cycle, and it should keep operating for at least 500,000 kilometers.

My electric recharging cost works out to around 0.13 kr per kilometer, economically the same as 100 kilometers per liter!

The batteries weigh about 130 kg. This is MUCH lighter than the Tesla battery pack, and explains why

the range is much less than the Tesla. The Sonett uses lithium iron phosphate (LiFePO₄) chemistry while the Tesla batteries are a similar, but not identical, chemistry. Sonett batteries are large prismatic ones, that is, they look like an old fashioned phone book!



AC-DC charger, fuse, batteries in rear hold

Tesla uses small cylindrical batteries about the width of your index finger, and they use over 5000 of them ... while the Sonett only has 38 individual prismatic cells.

I've tried to anticipate some common questions below.

How much does a concours quality conversion cost?

Between 100,000 and 175,000 kr assuming the Sonett chassis, body, interior, and transaxle is already in excellent condition.

Can I convert my Sonett to electric drive myself?

Yes. Only a few special tools are needed, and fabrication/assembly is no more complicated than typical engine work. A lift is helpful, but not required.

Is an electric vehicle safe?

Yes, if you follow a few simple safety rules and precautions, an EV is no more dangerous than a gas-powered vehicle, either to drive or work on. Battery terminals can be safely touched with your fingers.

What parts are removed from the gas-powered Sonett?

The engine, exhaust, radiator and hoses, heater core, gas tank, fuel pump, alternator, coil, 12-volt battery, wiring harness, accelerator pedal, instrumentation, and a few other parts related to gas-powered operation.

What mechanical parts are retained and/or refurbished?

The brakes and brake lines (although a modification is required for the pressure transducer), clutch and master/slave cylinders, brake master cylinder, flywheel (it can have the ring gear removed to lighten it), and transaxle.

How heavy are the batteries?

There are 38 individual cells, and they each weigh about 3.4 kg, or

about 129 kg for the entire pack which is distributed in the front and rear of the vehicle.

How long does it take to recharge the batteries?

Using standard 230-volt household AC current, an 80% discharged battery pack will be fully recharged in about three hours.

Can the electric Sonett be licensed like a gas-powered car?

Yes, but regulations vary by state and country. My Sonett, for example, is registered in Florida (with an antique license plate) without any restrictions or limitations.

Do I need a special home charger installed?

No, the Sonett can be recharged from any three-prong socket with an extension cord. If you have a convenient outlet at work, for example, you can comfortably commute 65-80 km one way, recharge during the working day, and drive home fully recharged in the evening.



Where can I see the lithium-powered Sonett?

Since there is only one in the world so far, you may have to travel to the U.S. where my Sonett is located.

If I'm seriously interested, what's the next step?

I suggest you purchase the Sonett Electric Owners Manual (available from Lulu.com at <http://www.lulu.com/shop/kriss-motors/sonett-electric-ownersmanual/paperback/product-20517674.html>). This 63-page book covers all major aspects of the installed technology, including complete wiring diagrams and components. My web site, krissmotors.com, has additional information as your planning progresses.

One more thing about the Sonett Electric manual. You can buy the pa-

Sonett electric manual

perback book, but it's quite expensive at \$50 USD. An alternative is to join SaabSonett.org and upgrade to a "Concours" membership for only \$9.95/year USD and then you may download the Electric manual for free in PDF format. Plus, all proceeds go to help out SaabSonett.org.

Eric Kriss was the initial creator of the SaabSonett.org web site and currently runs Kriss Motors (krissmotors.com) whose mission is to re-invent the classic sports car through electric technology.

For more information, see the Sonett Electric Owners Manual (available from Lulu.com at <http://www.lulu.com/shop/kriss-motors/sonett-electric-ownersmanual/paperback/product-20517674.html>), a complete guide to the Sonett Electric built on the Saab Sonett V4 platform.

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

Gummibricka

Art 7401458

pris 112:-/st, plus frakt.



Rubber washer

Art 7401458,

price 112 SEK/each, plus freight.

Obs, endast en kvar!

Fläkt för Sonett III

från -72 och nyare.

Art 8848442, pris 495:- plus frakt.

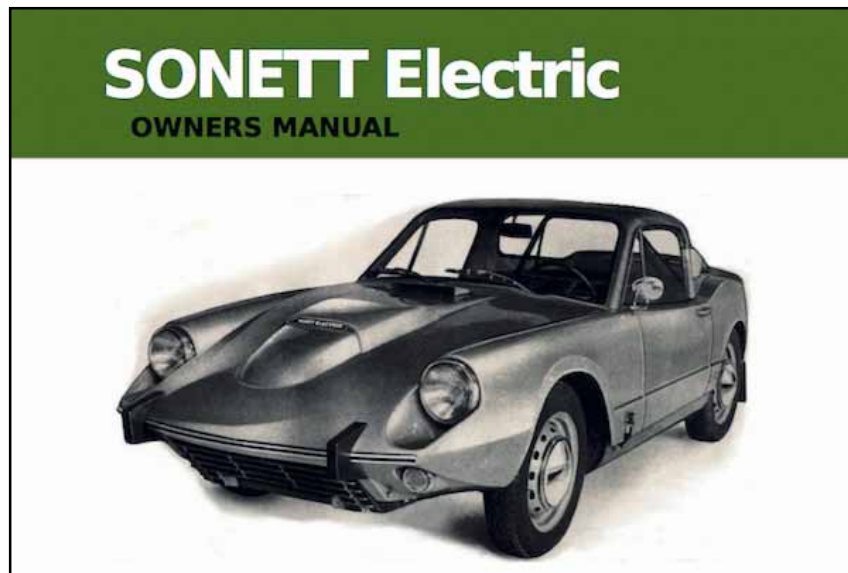


Please note, only one left!

Fan, for Sonett III

from -72 and newer

Art 8848442, price 495 SEK/ plus freight.



Succé för Sonett på Genève-Salongen 1966



Artikeln publicerad i personaltidningen Vips (Vi på Saab) nr 2, 1966.



Saabs monter vid Genève-Salongen 1966, visar förutom Sonetten en Saab formula S, en formelbil med Saab-tvåtaktsmotor, samt några Saab 96- och 95:or. Saab var i gott sällskap av bland andra Ferrari och MG som var grannar till SAAB med sina montrar.

Sportvagnen Saab Sonett II blev ett av de mest publikdragande inslagen på den stora internationella bilsalongen i Genève 10-20 mars 1966. Den lilla silvergrå vagnen var ett lockande blickfång i Saabs välarrangerade stånd och var också en av de mest avbildade vagnarna under utställningen.

Den förekom sålunda i reportage från schweiziska, tyska, holländska och engelska televisionen. Schweiziska TV:n ägnade utställningen ett 1/2-timmесprogram och i ett inledan-

de bildsvep visades tre sportvagnar; Jaguar E, Ferrari 330 GTC och Saab Sonett II. Tidningen "Tribune Special" hade som första bild i sitt utställningssupplement Sonett II.

Erik och Pat demonstrationsförare

Omdömena om vagnen från utställningsbesökarna – både allmänhet och motorexperter – var mycket positiva. Speciellt smickrande omnämnanden fick Sonetten av de motor-

journalister som inbjudits att provköra den på tävlingsbanan Monthoux på franska sidan av gränsen 16 km från Genève.

Monthouxbanan är en engelsk mil (1.6 km) och har ca åtta skarpa kurvor. Sträckningen passade perfekt för att demonstrera Sonetts vägegenskaper och vagnen gick så gott som non stop från kl. 10 fm till kl. 5 på eftermiddagen. En omgång däck slets ut i de ideliga fyrhjulssladdningarna.

Erik och Pat Carlsson, som mellanlandade i Genève på väg till Nairobi och Afrikarallyt tjänstgjorde som demonstrationsförare. Så här skrev bl a. Dagens Nyheters utsände efter en provtur med Erik: "Vi susar genom kurvorna i kontrollerade sladdar, bokstavligen viner fram, över raksträckorna. Erik bromsar mjukt före ingången till

en kurva, styr med små nätta rörelser, nästan som en skulptör formar en känslig detalj på ett lerhuvud, växlar med blixstens hastighet och manövrerar elegant broms- och gaspedal samtidigt med höger fot.

Sonetten sladdar, men hela tiden är rörelsen kontrollerad. Inte en sekund har man känslan av att man nu åker ut i skogen.

Vi närmar oss en böj som går i ungefär 120°. Erik susar fram före kurvan i ungefär 150 km/tim, bromsar mjukt, växlar blixtsnabbt ner från fyran till trean och skär kurvan i 100. Bilen sladdar inte ens en centimeter. Det vill till betydligt tvärrare böjar och vinklar för att bakhjulen skall släppa.

DN-skribenten uppfattning delades i princip av ett 20-tal kollegor från England, Frankrike, Italien, Japan, Schweiz, Tyskland.

Med flyg till USA-utställning

Efter Genève-salongen visades Sonett II för internationell publik på den stora bilutställningen i Coliseum, New York, 9-17 april. Fyra vagnar ställdes ut. Av dem hade tre sänts med lastfartyg, medan den fjärde – för gardering mot eventuella båtför-seningar – transporterades med flyg.

En av Sonetterna, den silverfärgade, lastades i Göteborg på ett charterplan till Köpenhamn där den lastades om i SAS ordinarie fraktmaskin – en DC 7 F.

Påföljande morgon var den i New York för att i god tid kunna installeras innan USA:s största bilutställning öppnades.



En av de fyra Sonetterna fick åka flyg till USA. Det var den silverfärgade med chassi-nummer 7 eller 9. Här baxas den in i ett charterplan i Göteborg, för vidare transport till Köpenhamn och USA.

Observera att denna förserie-Sonett har försetts med "kofångarhorn" som ej blev standard förrän 1968 års modell!



Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Saab Club Österreich

Saabklubben i Österrike ger varje år ut en Saabkalender. Precis som andra liknande kalendrar så finns det en eller flera Saabar för varje månad. För 2017 börjar man urstarkt och visar en bild från Saabmuseet i Trollhättan där man ser Saab Catherina, en Sonett II och två Sonett III:or. Saknas gör dock en Saab Sonett V4, men det är ju inte den österrikiska Saabklubbens fel.



YouTube

Thorbjörn Brännström i Eslöv tipsade om en filmsnutt på YouTube vilken avhandlade Kalldrage i Umeå 2016. Vill ni själva kolla på filmen så är länken <https://www.youtube.com/watch?v=dr13fiSpW8g>

Den är 7.57 lång och åtminstone tre gånger under filmen kan man se vår medlem Johan Brusewitz när han körde sin Sonett V4 med rallystuk. Annars kunde man se det mesta i samlarfordonsväg vilket ju bidrar till att göra en sådan tävling intressant.

Nya Lidköpings-Tidningen

Vi citerar från NLT den 16 maj 2016: "Duggren och blott fyra-fem plusgrader gjorde att publiksiffran blev liten på Kinnekulle Ring när SSK arrangerade Historic Meeting den gångna helgen.

Få lokala förare deltog men Hans Eklund, Grästorp, fanns på plats. Hans är en riktig Saab-fantast och har tio bilar av det märket.

I helgen tävlade Hans Eklund i klassen Std GT/GTS, 1966-1971, upp till 1300 cc med en Saab Sonett II 1967. En rätt ovanlig bil. Bara 250 gjordes med två-



taktsmotor. Kända förare som tävlat med en sådan är Pat Moss Carlsson. – Jag har kört racing i 25 år och mest för att det är roligt och Kinnekulle är en rolig och svår bana. Nu hängde jag inte riktigt med de snabbare i klassen, men det spelar mindre roll, säger Hans som ändå kom sexa i det första racet."

Klassiska bilar

I nummer 10/16 hade Linus Pröjtz författat ett imponerande åtta sidors reportage om Anders Dahls Sonett V4. Rubriken var "Liten men tuff" och det är väl inte så många som misstycker om det. Anders bil blir ordentligt dokumenterad med runt 15 bilder och

texten är i stort positiv men ibland lite frågande. Positivt var till exempel styrresponsen och skicket medan Linus hade lite svårare att vänja sig vid frihjulet och designen av vissa detaljer. Men som han skrev: Smaken är som baken och så är det ju. Den här artikeln är förstås väl värd att komma med i Sonettvärlden i sin helhet och efter att ha fått tillstånd av Teknikens Värld, som står bakom Klassiska Bilar så publicerar vi hela artikeln i detta nummer av Sonettvärlden.

SAAB. History in images

Vår medlem Bernt Larsson lånade ut en bok utgiven i Polen. Författarna Krzysztof Rozenblat och Marek



Anders Wing

Rimforså

Du är vinnare i

Sonettdraget

den här gången, vilket berättigar dej en

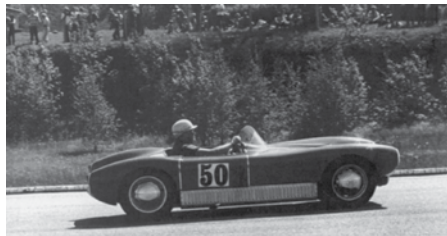
penninglott

som kommer de närmaste dagarna per post.

Grattis och lycka till vid dragningen!



Wierzbicki har fått fram en mängd bilder "som dokumenterar framtagningen av den första Saabprototypen, bolagets triumfer inom rallysporten, samt våra vänners och bekantas deltagande i rallyn". Man har verkligen lyckats att få fram en mängd bilder som förmodligen många aldrig har sett förut. De flesta av naturliga skäl på Saab 93, 96 och till och med 95 för även den har en tävlingshistoria. Men tre bilder visas även på Sonetter. En där Erik Carlsson sitter i en Sonett I, en där Tom Donney 2013 står bredvid sin Saab Sonett V4 vid



Lake Bonneville i USA och den sista bilden visar en bild från Warszawa och XIV Rallye Monte Carlo Historique 2011. Det är Ludovic Perrin och Claude Camaroque som deltar med sin Sonett III. Det gemensamma för Sonettbilderna liksom de flesta andra bilderna i boken är motorsport. Många bilder och väldigt lite text förutom bildtexterna. Är man intresserad av Saabs och enskilda personers tävlingshistoria så kan denna bok vara värd att leta efter.

Troll Post

Club Sonett Sweden har tidningsutbyten med en del andra Saabklubbar som t.ex. Saab Club Österreich, alltså Österrike. Deras trevliga klubbtid-

ning heter Troll Post och i juninumret 2016 så kunde man, givetvis på tyska, läsa om utvecklingen av Saab Sonett. Det var deras medlem André Ruckebauer som på ett mycket initierat sätt skildrat de olika modellerna. Rubriken var i översättning "Saab Sonett – ett exklusivt sätt att köra Saab 96". Som sig bör så börjar han med Sonett I, fortsätter sedan med Sonett II och V4 för att avsluta med III. Hela artikeln är på fem A4-sidor, så det är grundligt gjort. En del av bilderna är tagna i eller utanför Saabmuseet i Trollhättan. Våra svenska läsare kan förstås Sonetthistorien väl men för medlemmar i Saabklubben i Österrike är det säkert en del som här kunnat lära sig mer om Saab Sonett.

Midnattssolsrallyt 2016

Vi fortsätter faktiskt på temat Österrike men nu med en helt annan inriktning. Bernt Larsson i Ägersgöl sände mig nämligen programmet för Midnattssolsrallyt 2016 och det fanns en speciell anledning till det: Rallyveteranen Lasse Jönsson som hunnit bli 76 år agerade föråkare med en mycket sevärd tävlingsversion av Mercedes klassiska "Måsvinge" – 300 SL Coupé. Men Lasse har ju också en finbils-samling och under en av bilderna i artikeln står det så här: "I Österrikiska Alprallyt 1966 rattade Lasse en Saab Sonett V4 men tvingades bryta. Hemma i garaget har han nu en av de fyra rally-Sonetter som Saab byggde. Förarna var då Erik Carlsson, Pat Moss och Simo Lampinen. För Lasse är målet start i Rally Sweden Historic 2017 med 140 hk under huven".



Köpes

till Sonett III:

Huvudcyliner broms art nr 7192503, eller från en trubbnos-64.

Huvudcylinder koppling art nr 7423213.

Parkeringsljus och sidoljus fram.

Rutger Neander

070-6209311

hamco@tele2.se

Önskar tips

på någon som kan hjälpa mig med min Sonett II V4, -68. Den rycker när jag kör. Har lämnat in den på 4 olika "vanliga" verkstäder men ingen kan hitta felet. Behöver hjälp av någon som kan gamla Sonetter/SAABar. Jag bor i Östergötland men kan åka långt för att få hjälp.

Ring, texta eller mejla. 0730-613540
susannwestman@yahoo.no



FÖRSÄKRINGEN



MHRF-försäkring – marknadens ledande försäkring för historiska fordon!

Vi välkomnar alla fordon som är 20 år och äldre. Oavsett skick och stuk. Det finstilla? Fria mil, men inte en meter brukskörning. Det är klart att du kan – och ska – visa upp din ögonsten för arbetskamraterna ibland, men fordonet ska annars bara användas till nöjeskörning. På fritiden.

MHRF-försäkringen är en förmån för medlemmar i klubbar anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet. Utöver din plånbok gynnas din klubb av våra försäkringar. Likaså den fordonshistoriska rörelsen via MHRFs arbete, ett arbete som sammanfattas:

För gårdagens fordon på morgondagens vägar.

Du hittar alla MHRF-klubbar, liksom mer information om oss och vår försäkring, på www.mhrf.se/forsakring.



Är du också
rädd om dina saker?

"Tre nyanser av Sonett"

Greger Lönnergård, Halmstad.

Den 6 december 2016 hade vi härligt väder, fint för en runda. Jag körde till slut till Grötvik, ett stort gammalt stenbrott i Halmstad. Havet är Laholmsbukten/Kattegatt och i bakgrunden, knappt synligt, sticker Halmlandsåsen ut.

Bilen, en -72:a levererades ny till en Gunilla i Motala som ganska snart flyttade till Borensberg. 1974 togs den över av Lars-Börje i Motala, som efter sommaren sålde den till John Andreas i Linköping.



1975 tog Bengt Jan-Erik i Kalmar över bilen, som även han efter sommaren sålde vidare till Inez Birgitta i Växjö.

I december 1975 hamnade den hos Leif Erik Eigert i Åseda för att kort därefter komma till Jan Gustav i Fågelfors.

Så var det dags igen, 1984 fann bilen sitt hem hos Karl Lennart i Södertälje, vilken bland annat satte i extra



bromsljus i bakrutan för att Stockholmsarna inte skulle köra in i baken på honom.

Efter nitton år, 2003 köptes den av Agne i Uppsala. Den fick 9-3:ans röda lack från 2001 liksom Agnes övriga bilar, en 900 och en 9-3 Aero.



Jag köpte bilen av Agne 21 april 2007; det var en vacker syn när jag kom till Agne att se alla tre Saab i samma färg stå uppgradade tillsammans.

Åren går fort men Sonetten verkar bestå!