

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



**OBS!**  
Nytt bankkonto för  
medlemsavgiften för ut-  
ländska medlemmar!  
Se sid. 4

**NB!**  
New bank account for  
member fee for foreign  
members!  
See page 4

- Sonetträff Nordvestlandet Norge
- Läsning för Saabälskaten
- För världsvana dandys
- Sonetter i syd

**4**  
2018

# Styrelsen har ordet!



Nu har hösten kommit och vi i styrelsen har haft vårt första styrelsemöte där vi pratade om hur vårmötet 2018 gick och vad som kan förbättras eller förändras till 2019. Vi har faktiskt redan nu planeringen igång för detta, men då det fortfarande är i sin linda, kan vi inte ge mer information här och nu.

På styrelsemötena är tiden vi lägger ner på reservdelsfrågan stor, vi tror att det är vad ni medlemmar vill se att vi gör. När det gäller reservdelar, så håller Joakim fortfarande på med sökandet efter någon som kan tillverka bakrutor till Sonett II/V4, så hoppet har vi inte gett upp ännu. Hans Eklund håller på att prova ut en ruta i Lexan, men har inte kommit så långt att vi kan ge några rekommendationer.

Jan-David och Berndt kämpar på med Sonettvärlden och ni medlemmar är välkomna att bidra med artiklar. Det kan vara ett enkelt litet mektips eller kanske från något arbete ni har gjort som ni vill dela med er av. Reseberättelser med Sonetten är också alltid välkomna. Det behöver inte vara några långa artiklar, ibland kanske några bilder kan hjälpa.

Som ni förmodligen har blivit varse om, så har EU beslutat om ett nytt gemensamt dataskyddsdirektiv som förkortat heter GDPR = General Data Protection Regulation. Detta ger den enskilde mer rätt till sin data och för alla, både föreningar och företag, som hanterar och sparar data elektroniskt, att ha en policy som beskriver hur man gör. Så även för CSS, så styrelsen har utarbetat ett policydokument som publiceras i detta nummer av Sonettvärlden.



## 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

## 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 0410-33 22 80  
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16  
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21  
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

## Omslagsbild

En Saab Sonett tvåtaktare från 1966 har letat sig in i detta vackra vinterlandskap på slingrande norrländska vintervägar!

## 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  
073-035 54 03  
ble@brevet.se

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

Joakim Eliasson, suppleant  
070-731 15 50  
joakim-eliasson@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  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i slutet av februari.  
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

## Medlemsavgiften 2019

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/2018 av Sonettvärlden. PlusGirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er!

Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på årsmötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag är 2019-01-31.

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Bankkonto Nordea 9960 2603587300.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2018.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com.

Ett flyttkort till hans adress:

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

## The member fee 2019

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2019. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31, 2019.

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Nordea. Bic/Swift: NDEASESS

IBAN: SE32 9500 0099 6026 0358 7300

The account number is 9960 2603587300

NB! NEW BANK ACCOUNT!

Please pay the bank expenses.

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

If you can't transfer money to our bank or use the postal giro service, you can send SEK 350 or equivalent value in other currency in cash (bills, not coins) to our treasurer:

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden.

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid.

Please see to that our cashier must not remind you!

# Sonett treff Nordvestlandet Norge

Tormod Hoel



**2018** har vært et fantastisk år når det gjelder gode Sonett opplevelser.

Den 13. mai var jeg på et lokalt veterantreff i Ørsta på Sunnmøre hvor jeg fikk være sammen med 3 andre Sonett entusiaster i vakre omgivelser. Turen gikk samlet fra Ørsta sentrum til Sæbø ved Hjørungfjorden. En gul, en rød og en grønn Sonett.

Den 8.-9. september hadde vi et lokalt Saabtreff i Molde med ca. 50 stk.

Saaber samlet. Og her kom det 4 stk. Sonett III med forskjellig farge, noe som var meget trivelig og kuult. Dette satte en ekstra spiss på treffet da vi kjørte i samlet tropp med Sonettene i spiss ut til Bud og Atlanterhavsveien.

Det er ikke så mange Sonetter etter veiene her i Norge, så derfor vekker det oppsikt når man kan oppleve dette.

Disse to lokale Sonett treffene blei en uforglemmelig opplevelse.



# Policydokument

Vårt policydokument för hantering av uppgifter som regleras av nya dataskyddslagen General Data Protection Regulation (GDPR). Så här hanterar Club Sonett Sweden dina till föreningen lämnade personuppgifter.

## ***Ändamål:***

Vi sparar personuppgifter för att uppfylla kravet på en korrekt och ständigt aktuell medlemsmatrikel. Datainspektionen skriver på sin hemsida om GDPR, att medlemskap i en förening utgör ett avtal och att registret kan föras med stöd av det avtalet.

## ***Behandlingar som utförs:***

Adressuppgifter för utskick till medlemmarna med kallelser och medlemstidningen Sonettvärlden. Kontroll av att medlemsavgifter betalas - och att de betalas i rätt tid.

## ***Tillfälliga register för sammankomster.***

Från tid till annan skapar vi register för att hantera anmälningar och deltagande i sammankomster. De uppgifter som lagras är samma som för medlemsregistret eller färre. Senast ett år efter sammankomsten raderas normalt dessa personuppgifter. I vissa fall finns det historiska skäl att bevara delar av personuppgifterna så länge klubben existerar. Det gäller deltagarlistor och resultatlistor i evenemang av typ rallyn. Det ska i förekommande fall framgå vid anmälningstillfället att uppgifterna kan komma att sparas av historiska skäl.

## ***Kategorier av uppgifter vi sparar:***

Namn, adress, telefonnummer, e-postadress, Sonettmodell, chassinummer, registreringsnummer, årsmodell och färg.

## ***Samtycke - nya medlemmar:***

Nya medlemmar undertecknar en text om att de samtycker till att föreningen samlar in personuppgifter för medlemshanteringen såsom beskrivs enligt vårt policydokument (detta dokument) på vår hemsida. Om man inte lämnar samtycke avvisas ansökan om medlemskap.

## ***Samtycke - tidigare medlemmar:***

Av praktiska skäl anser föreningen att tidigare medlemmar känt till vår hantering av personuppgifter och eftersom ingen protest inlämnats däremot, samtyckt till hanteringen.

## ***Den som inte samtycker:***

Av praktiska skäl kan vi då inte sköta medlemshanteringen i föreningen varför medlemskapet dessvärre måste upphöra.

## ***Lagringsperiod:***

Så länge medlemskap föreligger inom föreningen. Ett år efter medlemskapet har upphört raderas uppgifterna automatiskt eller direkt om medlemmen vid utträdet begär så.

## ***Hantering:***

Registret hanteras av föreningens kassör i form av ett Excelark. Uppgifter ur medlemsregistret lämnas inte ut till tredje part undantaget den adresslista som genereras för att skickas till tryckeriet för utskick av Sonettvärlden. Tryckeriet ska radera denna lista efter utskicket. Även styrelseledamöter i CSS kan ha en kopia av medlemsregistret för att administrera olika verksamheter inom klubbens regi.

## ***Allmänt gäller:***

För alla våra typer av register gäller att enskild medlem eller deltagare i sammankomst äger rätt att begära uppgift om vad som finns lagrat om personen. Vidare finns rätt att få felaktiga uppgifter korrigerade samt att få sina uppgifter helt raderade. Den som begär radering ska upplysas om att medlemskap inte längre är möjligt alternativt att deltagande i sammankomst inte heller är möjligt.

Begäran om utdrag, rättelse eller radering ska ställas skriftligen till klubbens personuppgiftsansvarige.

Med hänvisning till historiska skäl kommer tryckta alster, t ex medlemslistor och deltagarlistor, inte att korrigeras eller kasseras.

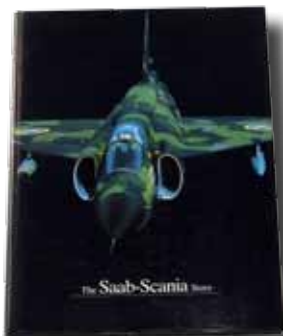
# Läsning för Saabälskaren

## Del 2

Johnny Johansson



När jag läste Jan-Davids artikel "Läsning för Saabälskaren" i Sonettvärlden 2/2018, lyfte jag blicken mot bokhyllan bredvid mig, och såg där de flesta av böckerna han nämner, men också flera andra, som inte är med i hans artikel. Han avslutar sin artikel med att det finns definitivt fler böcker, så då hakar jag på med en fortsättning, men även med de här böckerna blir artikeln långt ifrån komplett. Kanske någon annan kan fortsätta? Det kan ju bli en lång serie!



Jag börjar med "The Saab-Scania Story", skriven på engelska, utgiven år 1987 av Saab-Scania AB. Den handlar om de verksamheter företaget haft sen starten 1937 och framåt, och om människor och händelser som haft betydelse för företaget. Mest handlar det om flyg och bilar, inte så mycket om lastbilar och bussar. Sonetten har fått ett

uppslag på två sidor, där alla modellerna finns med, prototyperna också. Men i en faktaruta är inte I:an med, där kallas Sonett II för "1966 model (I)" och Sonett V4 för "1967 model (II)".



Jan-David skrev om Anders Tunbergs bok "Saab 900, En svensk historia", utgiven år 1993. Anders fortsatte med att ge ut "Saab 9-5, En personlig historia" år 1997 och "Saab 9-3, en helt

ny sportig sedan" år 2002. I boken om 9-5:an skriver han inte lika mycket som i boken om 900 om äldre Saabmodeller, men Sonetten finns med. Han beskriver mycket detaljerat i ord och bild hela utvecklingsprocessen från första skisserna, genom design, konstruktion, utprovning och tester, fram till färdig produkt.

I boken om 9-3:an är det mindre historik, en bild på Sonett I finns med. Också här är det mycket detaljer om hela utvecklingen, från första skiss till färdig produkt.



Nästa bok är en av de minsta i min samling, både till storlek och sidantal. Ett litet häfte om 9-X Air, på engelska, utgiven år 2008 av Saab Automobile AB. Den innehåller "Notes, sketches and open-minded ideas", som det står på framsidan. Mest bilder, lite text.

Boken "the convertible", utgiven år 2003, är också på engelska, av Saab Automobile AB. Nästan bara bilder, ganska lite text, handlar om tre fotografers jobb med den nya 9-3 Cabriolet. Boken är udda på ett sätt, pärmarna är gjorda av galvaniserad plåt.

Ännu en bok på engelska, den mest udda boken jag har. Den handlar om

Saab 9X, utgiven år 2001 av Saab Automobile AB. När man ska öppna boken får man först knäppa upp tre tryckknappar, pärmarna är gjorda av gummi, med däckmönster på insidan. Ett av bladen är en 2 mm tjock, transparent, mjuk plastskiva. Efter den kommer ett blad som påminner om läskpapper, eller en tunn disktrasa. Innehållet i boken går i ungefär samma stil som boken om 9-X Air.



Två böcker som handlar om alla bilar Saab tillverkat, från Ursaaben till 9-5. Motorhistoriska Sällskapet i Sverige ger ut Motorhistoriskt Magasin ett antal gånger per år. År 1997, med Per-Börje Elg som redaktör, gav man ut en jubileumsbok med anledning av Saabs 50-årsjubileum. Boken börjar med ett kapitel om hur allt började, med flygplan år 1937 och om människor och händelser som haft betydelse för företaget. Sedan ett kapitel om Ursaaben och de första provbilarerna. Därefter får varje modell som tillverkats sitt kapitel; för varje år som modellen tillverkats redovisar man hur många bilar som tillverkats och de förändringar och nyheter som införts under året.

Teknikens Värld har gett ut en serie "Stora Guiden Om...", om ett antal olika bilmärken. År 2011 kom "Stora Guiden Om Saab, hela historien från 92 till 9-5". En ganska komplett skildring av Saabs biltillverkning fram till strax före konkursen. Man börjar med anknytningen till flyget, sedan ett kapitel om Ursaaben. Det finns också kapitel om personer och händelser som haft betydelse för företaget. Alla modeller som tillverkats tas upp i olika kapitel, även sådana som 9-2X och 9-7X, som här kallas "Amerikanska snedsteg". Boken avslutas med några tankar under rubriken "Med Holland mot framtiden". Med Holland menas Viktor Muller och hans företag Spyker, framtiden representeras av konceptbilen Phoenix.



Jag har några böcker vi Saabälskare önskar inte hade behövt skrivas. De handlar om Saab Automobile AB:s sista år, från GM:s beslut under 2008 att göra sig av med Saab fram till konkursen i slutet av 2011. Svenska Dagbladets motorreporter Jonas Fröberg gav hösten 2010 ut boken "Kampen om Saab, Bakom kulisserna under ett osannolikt år". Han följde händelserna under den mest turbulenta tiden 2009-2010, då beskedet ofta ändra-

des från nedläggning till försäljning. Flera köpare från olika delar av världen försökte; till sist lyckades Victor Muller med sitt företag Spyker, ett litet holländskt företag som tillverkade ett fåtal lyxbilar per år, köpa Saab Automobile AB.

Jöran Hägglund var, som statssekreterare, näringsminister Maud Olofssons närmaste man. Han berättar om den här dramatiska tiden från sin synvinkel i sin bok "Saabaffären inifrån", också den utgiven hösten 2010. Svenska staten var ju, då köpare var beroende av statliga lånegarantier, i högsta grad involverad i förhandlingarna om Saabs framtid.

Några år senare, 2014, kom boken "Saabs sista strid, den osannolika historien om Sveriges största konkurs". Skriven av Jens B Nordström, ekonomireporter på TV4. Han börjar sin berättelse i slutet av år 2009, då Koenigsegg hoppar av som köpare och den karismatiske Viktor Muller med sitt företag Spyker kommer in och lyckas köpa Saab Automobile AB, trots att GM beslutat att lägga ner företaget. Han berättar om Mullers strävan att få igång företaget och få ordning på ekonomin. Finansiärer, flera av dem kinesiska, kommer och går, men företagets förluster växer och till sist går det inte längre. Den 19:e december 2011 kommer beskedet, Sveriges största konkurs är ett faktum.

Jens B Nordström har också skrivit boken "Cirkus Muller", utgiven våren 2011. Han berättar om Mullers fantastiska resa från playboy till vd och ägare av en bilfabrik. Muller har en förmåga att engagera investerare

till sina projekt och få dem att öppna plånboken. Han har också en speciell förmåga, som utbildad affärsjurist, att skriva avtal på ett sådant sätt, att han själv klarar sig när projekten kraschar. Det är ju andras pengar han har investerat.

Jag avslutar med den nyaste boken i min samling: "Stora boken om Saab". Ja, det är en stor bok, den har 400 sidor. Utgiven år 2017 av Auto motor & sport, framtagen i samarbete med Saab Bilmuseum. Redaktörer: Peter Haventon och Alrik Söderlind. Innehållet består till stor del av artiklar publicerade i tidningen Auto Motor & Sport. Sonett V4 och III har varsitt kort avsnitt på fyra respektive två sidor. En ganska ny bok, jag har bara läst mindre delar av den. Jag citerar från bokens baksida: "Det här är ingen vanlig historiebok utan till stora de-



lar en dagbok ur Saabs liv passionerat skildrat av journalisterna på Auto Motor & Sport, kompletterad av Sveriges främsta bilhistoriker Peter Haventon" "En lyxigt förpackad bibel för alla SAAB-nostalgiker!"

## Ny försäkringsamordnare för CSS

Göran Sundin har under många år varit ansvarig för klubbens försäkringar via IF eller MHRF; han har nu bett att få dra sig tillbaka.

Som ny ansvarig för försäkringsfrågor blir nu i stället Micke Lindström. För er medlemmar innebär det ingen skillnad, men har ni frågor rörande dom två försäkringar som kan tecknas via CSS så kan ni kontakta mig på [micke@saabsonettsweden.se](mailto:micke@saabsonettsweden.se)

Jag vill här också passa på att välkomna klubbens nyaste och nordligaste besiktningsman, Thomas Åkerlund från Luleå.

Övriga besiktningsmän kan kontaktas via e-post eller telefon som hittas på hemsidan och i Sonettvärlden.

Ett tips när det gäller försäkringen till just Saab Sonett; se över vad ni har och vilket skydd den verkligen erbjuder.

*Micke Lindström & Göran Sundin*

# Sonetter i Syd 2018

Bengt Åkesson, ordförande Svenska Saabklubbens Skåniasektion.  
<https://saabklubben.se/skane/index.html>

2018 blev en varm, fin Saabsommar och många träffar, både planerade och spontana, genomfördes. Som vanligt har Saabklubbens Skåniasektion haft sina månadsträffar på Bialitt kaffestuga och där har det även dykt upp några nya Sonettentusiaster. Vi hade även besök av Kvällsposten som gjorde reportage om biltillverkningen i Arlöv och Malmö. Jag hoppas att alla får en fin höst och vinter så ses vi när det börjar grönska i vår. Nu avvaktar vi med kraft det skånska julbord som vi arrangerar på Bialitt. Då trivs en skåning!



Årliga Saabträffen i Höör. En trevlig träff som besöks av allt i Saabväg från tvåtakt till NEVS 9-3. Även en och annan Sonett dyker upp.



Svenskt sportvagnsmeeting Ring Knutstorp. Flest Saabar deltar i 1000-cupen men även en Sonett tvåtakt deltog. Dessutom dök det upp Sonetter på parkeringen.



MHK Skånes vårträff "Gröna träffen"

Årets "Gröna träff" lockade åtta Skånesonetter vilket nog får anses som rekord.



Från en av onsdagsträffarna vid Tykarpsgrottan utanför Hässleholm. I Skåne är det nästan bilträffar varje kväll och 2018 med sitt fina sommarväder lockade många. Tykarpsträffen inget undantag.



Saabmarknaden i Saxtorp Skåne-sektionens egen marknad hos Wigrens i Saxtorp.



Trelleborgs Motorshow. Min gamla kommun ordnar en trevlig träff där gågatan och torget blir utställning. Trelleborgs Motorklubb håller i det hela.



Saabträff Åkeseum i Ingelstorp utanför Ystad. Saabklubben besökte ett trevligt museum och några fortsatte vidare till Kåseberga och intog sill med tillbehör.



Saab och Volvoträff på Nostalgricafeet i Tryde utanför Tomelilla. Saab är väl representerade på museet och det finns så mycket annat att titta på för gammal och ung.



Thulinträffen på Citadellet i Landskrona. En underbar plats att ha en utställning på.



Svedala motorshow. Även Svedala anordnar veteran- och motorshow på huvudgatan och det är Svedala Motorklubb som arrangerar.



MHK Skånes höstträff "Gula träffen" Som vanligt anordnas träffen när löven börjar ändra färg, därav namnet.



Saabträff i samband med rally-SM i Hässleholm.

Saab har ju fina meriter inom rally så när tävlingsledaren CG Wilke, Hässleholms Motorklubb frågade om vi ville ställa ut våra Saabar på Hovdala slott var det ingen tvekan.

# För världsvana dandys

*Tre stentuffa coupéer för medvetna förare med god smak*

Text David Lilja, foto Micke Fransson



Den moderne gentlemannen väljer Alfa Romeo GT 1500 Junior, MGB GT eller Saab Sonett III framför flyget när kontinenten ska korsas. Givetvis på krokvägar hela långa vägen.

Den här artikeln är hämtad från nummer 1, 2011 av Klassiska Bilar. Detta var tidningens första nummer och den ges ut av Teknikens Värld och publiceras med deras tillstånd och support. Då artikeln är lång eftersom den i tre separata delar behandlar såväl Alfa Romeo Giulia GT, MGB GT och Saab Sonett III har vi av platsskäl valt att i stort begränsa oss till den sistnämnda som ägs av Torsten Åman.

Oinspirerad och i behov av livsutveckling? Du behöver något som kan krydda tillvaron.

Analysen av dina önskningar lyder något i stil med: Tuff utåtriktad sportbil, gärna låg, tvådörrars och inte nödvändigtvis öppen. Det ska finnas plats för dig och din älskling/älska-

rinna/hund. Får det även plats ett par barn emellanåt är det ett extra plus. Bilen får absolut kosta, men helst inte gräva djupa hål i hushållskassan. Motorn och chassit ska vara vältrimmade och spänstiga. Själva konstruktionen lagom avancerad så att du kan meka själv, om lusten faller på.





Pop-upstrålkastare finns endast på Sonett III. Notera blinkers från samtida MG-modeller.



Saabs drömbil har en låg grill som löper över hela bilens bredd, minimal stötfångare och lång motorhuv. "Fotbollsfälgarna" från 99 kom med lyxmodellen medan plåtfälgar var standard.

Läderfåtöljer som skulle passa i vilket designmagasin som helst. Dessutom mycket bekväma.



Tillbaka får du energi kommen av skönhet och fartfyllda äventyr.

På 1960-talet kom en hel rad snitsiga coupéer som gjorde sportbilen tillgänglig för en bredare publik. De tillverkades in på 1970-talet och får än idag på 2010-talet sina förare att känna sig helrätt.

Kontinentala långkörningar i högt tempo. Motorsång och fågelkvitter. Ungdomlig frigjordhet och flärd. Putskvällar med grabbarna i garaget.

Drömmar kan bli verklighet med någon av bilarna vi provkör här.

Vissa bilar väcker mer förundran än andra. De kan vara vackra, snabba, betydelsefulla, ja till och med usla. Eller tokiga, som Saab Sonett. Kufisk i kubik är det första jag tänker när Torsten Åman rullar in med sin färgstarka -72:a på, en i Saab-sammanhang väl vald samlings-

plats, flygfältet i Vallentuna norr om Stockholm.

Trots sin underliga uppsyn anses Sonett III vara normaliserad jämfört med föregångaren, vars design kritiserades massivt.

Saabs tvåsitsiga sportbil har en minst sagt brokig historia. Den första versionen från 1956 byggdes bara i sex exemplar och var mer eller mindre ett hobbyprojekt i Rolf Melldes regi.

Sonett II föregicks av en design-tävling, som Saabs egen designer Sixten Sason förlorade mot båt- och mopedformgivaren Björn Karlström. Industripolitik lokaliserade tillverkningsenheten till AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlöv, Skåne.

Våren 1970 presenterades ersättaren på bilsalongen i New York och bakom designen fanns en... italienare.



Bara en liten motorlucka. Vid reparationer hakas hela fronten av. Motorn i Sonett III är starkare än i föregångaren, men inte enligt databladet. Saab undvek på så sätt nya kostsamma avgaster i USA. I stort sett alla komponenter är från Saab 95/96.

Sergio Coggiola frångick dock Saab-ledningens direktiv så mycket att designen verklighetsanpassades av illustratören Gunnar A. Sjögren.

Kantig glasfiberkaross, motorlucka, ingen huv, framhjulsdraft och pop-upstrålkastare. Sonett framstår som en klurig bil till och med för att vara en Saab.

Det är inte helt lätt att ta sig i och ur bilen, som bara är 119 centimeter hög. Sonetten är klart minst i gäng- et och den är även lättast, tjänstevikten är 890 kg.

När jag väl bokat mig ner i den läderklädda designerdrömmen till stol upptäcker jag att den är ganska hård. Men den visar sig vinna i längden, svankstödet är inte bara snyggt, det gör nytta också.

Eftersom detta är "lyxmodellen" är manchesterklädseln och plåtfälgarna utbytta mot läderklädsel och lättmetallfälgar av typ 99 EMS.

Stänger den ganska spinkiga dörren som trots allt har inbyggda skyddsballkar. Säkerhetstänk redan då.

Saabinteriören upplevs spartansk i jämförelse med den i Alfa och MG.

Men, krymplackerad instrumentpanel, treekrad sportratt och stora analoga mätare – kan det bli mer retrotuft?

De flesta mätare och spakar känns igen från familjebilen 99. Genom att dra i ett rejält handtag längst till vänster fälls strålkastarna upp och tänds samtidigt. Detta sker för övrigt automatiskt vid "ljusvallen" då bilen når 150 km/h.

Sonett blandar den mysiga känslan av hembygge och tidstypisk sportbil. Två vuxna får precis plats i den minimala kupén.

Högerhanden greppar överst på en krokig växelspak. Motorn spruttar i gång på välbekant V4-manér. Motorn från Ford är på 1,7 liter och ger 68 hästkrafter vid 4 700 r/min. Accelerationen är knappast lysande och den svenska sportbilen blir relativt lätt frånåkt av konkurrenterna från Italien och England.

Ändå imponerar Sonett med sportiga köregenskaper. Styrningen är duktigt

trög i låga farter, väl uppe i fart är bilen lättmanövrerad. Responsen från motorn är bra. Kopplingen behöver man inte använda tack vare frihjulsfunktionen. Petar således i växlarerna med vänsterfoten vilande. Växlarna hugger i ganska bryskt, men offensiv körning lönar sig. Hela bilen verkar faktiskt gilla hårda tag och i särskilt skarpa kurvor grepp-

**"Sonett framstår som en klurig bil till och med för att vara en Saab."**

par det fint. Riktigt samma bett är det inte i bromsarna, som ansågs sladdriga redan när bilen var ny.

Bilens uppbyggnad består av en kortad bottenplatta från Saab 96. Fjädringen är relativt hård och bidrar till alert intryck. Sonett III biter ifrån betydligt mer än vad jag först vågat tro och hoppats på.

Trots att mesta vikten ligger fram känns den inte särskilt understyrd.

Ljudnivån är högre än i de andra två bilarna. Över 100 km/h rekommenderas öronproppar.

– Sonett är en entusiastbil. Det bullrar och bilen är inte särskilt regntät eftersom rutorna ligger direkt på karossen, säger ägaren Torsten Åman.

Komfortbristerna till trots har han och hustrun åkt på långsemester ner på kontinenten, någon gång så långt som 350 mil.

– Bara man väljer rätt vägar, det vill säga de krokiga, så går det bra, säger Torsten.

Trots att Sonett är lite mer specialbygge än de övriga framstår den inte som något fuskbygge.

Tillgången på reservdelar är god då bilen i stort sett är uppbyggd av Saabs standarddelar. Karossen i glasfiber rostar av naturliga skäl inte. Den kan däremot ha lagats felaktigt och då blir det värre att hitta delar.

En guldgruva finns dock hos Club Sonett Sweden som har ett eget reservdelslager med originaldetaljer till Sonett. Klubben nyttillverkar också frekventa delar eller köper in passande delar från olika leverantörer.

Desto mer ont då om själva bilarna. Totalt byggdes 10 236 exemplar och av dessa finns bara drygt 300 fordon inregistrerade i Sverige. Prisbilden för en Sonett III är ändå förhållandevis

#### **Fakta Saab Sonett III 1972**

Ursprungligt pris (1972): 28 500 kr.

Uppskattat pris (2010): 75 000 kr.

Motor: Bensin, 4-cylindrig längsmonterad radmotor, enkel förgasare, cylindervolym 1 698 cm<sup>3</sup>, max effekt 68 hk vid 4 700 r/min, max vridmoment 127 Nm vid 2 500 r/min. Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdraft, 4-växlad manuell, frihjul. Hjul: Fälg 4,5 tum, däck 155/15 SR. Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 215, längd 390, bredd 150, höjd 119, spårvidd f/b 123/123, tjänstevikt 890, maxlast ca 130, tank 60 liter. Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h ca 14,0 s, toppfart ca 165 km/h. Bränsleförbrukning: ca 0,8 l/mil.

human, runt 75 000 kronor för en fin, plus eller minus 25 000 för topp- respektive renoveringsobjekt.

Så vilken av sportcoupéerna blir det?

Saab Sonett är en spännande utflykt i sportbilsland. En kuf med magnetisk karaktär och oantastlig kultstatus.

#### **Så tyckte vi då**

Saab Sonett III testades i Teknikens Värld nummer 26 1971. Trots uppenbara nackdelar, främst bromsarna och den ringa accelerationsförmågan, gillades bilen. "Testlaget har sällan haft roligare på småvägarna norr om Stockholm än de dagar vi åkte Sonett!".

Sonett var en ovanlig bil på svenska vägar. Fabriken sålde bara ett litet antal bilar varje år och de flesta var avsedda för USA.

Om den amerikanske köparen skriver skribenten: "Det är tydligt att amerikanerna lever kvar i tron att en sportbil måste vara lite underlig för att verkligen vara en sportbil."

För udda? Satsa på ett säkert kort: MGB GT. Engelskt ögongodis som tål att användas året om.

Eller varför inte en Bertonecoupé? En genuint sportig Alfa Romeo värdig en dandy.

Välj den som speglar din karaktär bäst. Då sitter du i rätt sportbil livet ut.



**Vi vill redan nu informera er om datumet för Saab Car Museum Festival för er som långtidsplanerar!**

  
**Saab Car Museum  
Festival 2019 June 7-9**



Av Anders Tunberg (text). Teknikens Världs testlag och Peo Eriksson (foto).  
 Artikeln är hämtad från nummer 26, 1971.  
 Tack också till Magnus Lidén i Piteå som sände oss artikeln.

Saab Sonett III har tuffare linjer än de flesta sportvagnar. Men ser man till prestanda är det inte mycket kvar av tuffheten. Bilen är emellertid avsedd mest för Amerika. Här hemma är den en ovanlig syn på vägarna.

Saab Sonett III är en ovanlig bil på svenska vägar. Så svensk den är! Det hänger ihop med att fabriken säljer praktiskt taget allt på export till Amerika. Svenska köpare erbjuds bara ett litet antal vagnar varje år. De är "fjolar-modeller" som blivit över fram i september/oktober.

Att bilen är avsedd för främst amerikanska köpare framgår av hur den är byggd och hur den är att handha på

vägen. Den påminner nämligen starkt om gamla engelska sportbilar av hygglig kvalitet. Det är tydligt att amerikanarna lever kvar i tro att en sportbil måste vara lite underlig för att verkligen vara en sportbil.

Dörrarna saknar handtag; i stället finns en liten urgröpfung i kanten bakom dörren och en knapp att trycka in. Lite krångligt för icke vänsterhänta passagerare.



Stolarna är oerhört bekväma trots att de är mycket hårt stoppade och att de endast går att justera i längdled. När man gjort det riktigt bekvämt för sig är det som att åka formelbil vad körställningen beträffar.

### Hårda stolar men bra för ryggen

När man bökat sig ner i stolarna känns de först ganska hårda att sitta på. Det är dock inte obehagligt och efter fyra - fem timmar bakom ratten är man lika pigg i ryggen som efter två - tre i en normal bil.

Körställningen är liksom en hel del av mekaniken hämtad direkt från V4:an. Man sitter alltså lite snett för att nå pedalerna. De är f.ö. mycket hårdtrampade.

Kopplingen behöver man ju inte använda så ofta om man utnyttjar frihjulet, men bromsen är ingen behaglig upplevelse om man inte är van vid bilen. Den kräver mycket högt pedaltryck (servo saknas) och reagerar kanske inte så precist som man väntar sig



Instrumenten känner vi igen från Saabs standardbilar. Varvräknaren sitter som kyrka i by, omgiven av hastighetsmätaren t. h., temp- och tankmätare t.v. Spakar på rattstängens sköter ljusomkoppling och spolare/torkare. Övriga strömbrytare sitter på mittkonsolen tillsammans med värmeregulagen.

av en bil som är avsedd att köras hårt. Sporttillsats kan ge 90 hk – det bör ge bra prestanda. Växelspaken är på Sonett III-modellen placerad mitt på det plana golvet. Den är lättarbetad, men det är långt mellan lägena.

Ratten är rätt stor för att sitta i en regelrätt sportbil, men den har i stället den fördelen att man ser alla instrument genom den. Dessutom kräver framhjulsdrevna bilar stora rattar för att inte bli alltför tungstyrda.

Styrningen är normaltrög i aktionen. Vagnen är trots motorplaceringen ganska lätt i framändan och det är bara vid mycket trånga parkeringsmanövrer man måste ta i ordentligt. Vid landsvägskörning är den inte på något sätt tröttande.

Tröttande är däremot den ganska höga ljudnivån. På testbilen hade man missat att klistra in en isoleringsmatta över växellådan, men bortsett från transmissionsljuden trängde en hel del motorbuller in i kupén.



Motorn är tagen direkt från V4:an. Den mycket speciella luftrenaren är tillkommen för att hålla motorhuvens höjd nere. Tvärstötan över motorrummet gör också tjänst som expansionskärl för kylsystemet. Det ska håken vara bilmekaniker och jobba i det här fågelboet!

### Lättkörd men hårdtrampad

Sonetten är en lättkörd bil med reservation för pedalerna. På krokiga vägar, oavsett om de är asfalt- eller grusbelagda, är den helrolig att köra. Den går precis dit man riktar den. Understyrningen finns naturligtvis där, men det är ju så de vill ha sina bilar, Ronnie och Reine och de andra kanonförarna...

Bakvagnen följer med som den bara gör på en äkta Saab. Man behöver inte tänka på den helt enkelt.

Fjädringen och stötdämpningen är båda hårda i funktionen, men inte i överdriven utsträckning - bara så att de tillsammans ger Sonetten stadga på krokiga vägar. På riktigt gropigt underlag och i låga hastigheter kan de för normalbilisten kännas lite för skuttiga. Men Sonett III är heller ingen bil för söndagsföraren.



Strålkastarna fälls upp ur fronten genom att man drar ut en liten spak på instrumentbrädan. Extraljusen innanför grillen behövs för att man ska känna sig säkra på nattmörka vägar.

### Störtbåge standardmonterad

Utrymmena räcker till för två personer utan utpräglade anlag för cellskräck. Bagaget stuvar man in ganska avsevärda kvantiteter av genom den stora, ramlösa bakrutan. Utrymmet i sig är elegant inklätt med vinylplast av samma kvalitet som i stolarna. Som buffert mellan de åkande och väskorna ligger bensintanken.

Låter det tokigt? Det är det inte. Den ligger mellan axlarna, ganska högt upp och är dessutom skyddad av den standardmonterade störtbågen. Som f. ö. behövs för att klara förare och passagerare om bilen mot all förmodan skulle gå runt på taket.

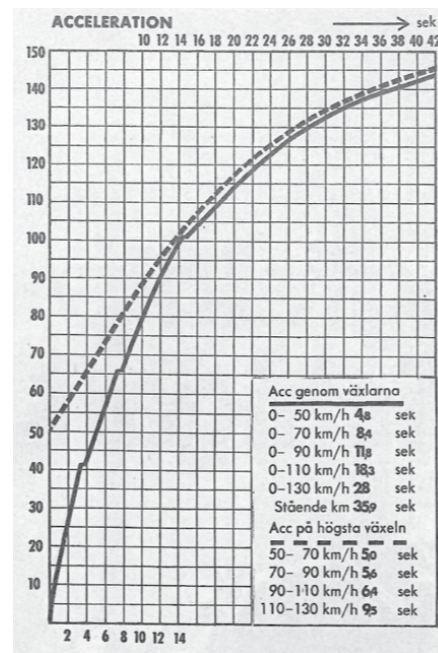
### Motor utan sportvagnsting

Motorn är som sagt tagen direkt från V4:an och ger alltså blygsamma 65 hk DIN vid 4 700 r/m. Trots att Sonetten bara har en tjänstevikt på 880 kilo är accelerationen inte särskilt lysande, även om det verkar gå fort där man sitter med byxbaken bara några centimeter över marken (Det gäller att tänka på det när man passerar över trösklar i garageinfarter, fasade sträckstanskanter o dyl.)

Granskar man siffrorna och jämför med konkurrenterna strax under 30 000 kronor ligger Saaben ohjälpligt i lä. Men är man saabfantast finns ju alltid sportsatserna att tillgå. Den största av dem ger 90 hk DIN, vilket borde räcka för att göra Sonetten till ett kanonåk.

### Under litern i 130 km/h

Vad man förlorar i prestanda om man väljer en Sonett vinner man i stället i bensinförbrukning. Ända upp i 130 km/h går den på mindre än litern per mil. Den kräver hård stadstrafik för att gå upp i 1,04 l/mil. Med en bensintank på 60 liter innebär det att man har klassens i särklass bästa aktionsradie. Kör man konstant i 90 km/h räcker tanken hela 100 svens-



### Tekniska data

**Pris:** 28500 kronor på gatan i Stockholm (i mån av tillgång).

**Motor:** 4-cylindrig, 4-takts, vätskekyld V-motor. Cyldervolym 1498 cm<sup>3</sup>, borrarng/slag 90/58 mm, kompression 9:1, maxeffekt 65 hk DIN vid 4700 r/m, max vridmoment 11,7 kpm vid 2500 r/m.

**Transmission:** 4-växlad, helsynkroniserad växellåda med frihjul och golvspak. Hydraulisk koppling.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak. Ingen servo.

**Fjädring/hjulställ:** Stel bakaxel, spiralfjädrar fram och bak, individuella upphängningar fram.

**Styrning:** Kuggstång, ingen servo.

**Däck:** 155SR15.

**Mått och vikt:** Längd 390 cm, bredd 150 cm, axelavstånd 215 cm, tvjvikt 880 kilo, maxlast 170 kilo, bensintanken rymmer 60 liter.

ka mil. Alltid något att skryta med!

Saab Sonett III är trots sina ganska uppenbara nackdelar (bromsarna främst - de behöver 56 meter och 50 kilopond på pedalen för att stan- na vagnen från 100 km/h) en alldeles otroligt rolig bil att köra. Den som funderar på något sportigt och har 28 500 kronor att avvara bör definitivt vänta med att bestämma sig tills den Lokale Saabförsäljaren lyckas skaka fram ett demonstrationsexemplar. Vi i testlaget har sällan haft roligare på småvägarna norr om Stockholm än de dagar vi åkte Sonett!

# Saab's sweet Sonett

Patrick R. Foster, Photo Oscar Kirk, from Old Car Weekly, Jan. 22, 2009. The article was sent to us by Navy Clark, Savannah, GA, USA.



The Saab Sonett III was a racing car with concealed headlamps and a fastback body design. This 1972 example was the last Sonett before safety bumpers were installed.

## *Sporty '70s coupe might be one of the hobby's last true sleepers*

It was the fall of 1973. I was sitting in the front row of the annual employee presentation of new Saab products that would be offered in the U.S. market during the coming year. I was a very junior employee, having been employed by Saab-Scania of America, Inc. only since July.

Just about everyone who worked for the company was in attendance. We were there to hear a speech by the president of Saab USA. Back then, I was still a young, dumb wiseguy, so when pictures of the new Saabs flashed onscreen, I began cracking jokes to a buddy sitting next to me. The jokes were pretty lame, and when the Saab Sonett appeared, all I could think to say was how it looked weird, like a little space ship. The sour Swede sitting on the other side of me didn't look

very happy with my comments. I didn't care; I'd never seen him before and I figured I never would again. A moment later, I heard someone announce that the president of Saab-Scania in America, Jonas Kjellberg, would be the next speaker.

The man next to me got up abruptly and strode towards the stage. Of course, it was Kjellberg. That was the first time I'd ever seen the top guy in our company and, as usual, I had made a lasting impression. He thought I was an idiot. Oh well.

As things turned out, I lasted longer at Saab than that Sonett, because 1974 was destined to be the last time that model was offered. Too bad; it was really a nice car, and one of the few genuine sleepers still out there in "Collector Car Land".

The first Saab Sonett to go into production was the 1967 Sonett II, a tiny two-seater with styling that only a mother could love. At first, Sonett II models were powered by Saab's Monte Carlo 850 cc three-cylinder, two-stroke engine. Equipped with three-carburetors, it produced 60 hp. Good for a



This picture is taken outside the Saab museum in Trollhättan 2011 and shows among others a yellow Sonett III owned by Frank Hansson from Onsala in Sweden.

top speed around 93 mph. Chassis features included rack-and-pinion steering, 10,5-inch front disc brakes, built-in roll bar and a four-speed transmission with a column shifter. After about 230 Sonett II models were built, the three-cylinder engine was replaced by the German Ford V-4 engine used in Saab sedans and wagons. The 1,498 cc V-4 produced 73 hp, raising the top speed to about 100 mph. It attained a 0-60 mph time of 12,3 seconds.

But the Sonett II was a homely animal, so for 1970, Saab ordered up a redesign of the exterior. Dubbed the Sonett III, it was a much more beautiful car. The front end was longer, with a sharper front edge and concealed headlamps. The three-bar grille lent was elegantly simple. Body sides were reshaped for a more defined, knife-

edge look. The engine was accessed via a small lift-up hatch that had a matte finish. Gone were the assorted bulges, grommets and pull-straps that previously marred Sonnet's styling. A sharply sloped fastback roof with a large glass hatchback replaced the former wraparound rear window. The rear window opened the way to a larger 7-cubic-foot luggage area. Small quarter windows gave improved visibility. The interior featured color-matched corduroy upholstery. Comfortable bucket seats had large restraints and ample side bolsters. There was also a more handsome instrument panel that placed the tach in the center. Mechanical enhancements included a floor shifter for the four-speed transmission. Most enthusiasts agreed that the Sonnet's new styling was much

more attractive than before.

Introduced in the Spring of 1970, Sonett III was a hit with the automotive press. Road & Track magazine lavished it with praise, saying "... (it) proved completely at home on the ever-winding, dipping Swedish country roads, that punchy engine and front drive seemingly just right for maximum enjoyment in driving.

For 1971, Sonett was treated to a larger 1.7 liter V-4, but because the compression ratio was reduced, its 73-hp and 87 lb-ft of torque was the same as the 1.5-liter. Top speed was now quoted as 105-mph, with 0-60 possible in 11.5 seconds. The 1973 Sonett received new safety bumpers

large, energy-absorbing units sheathed in a black covering. Inside were large honeycomb plastic blocks that could absorb low-speed impacts without damage to the body.

But 1974 was the final year for the Sonett. Saab management realized that a redesign necessary to meet future emission standards would be too costly to undertake in view of the car's limited sales volume. There was little different on the 1974 Sonetts. A sporty side stripe, previously optional, became standard equipment.

In all, about 10,235 Sonett II and Sonett III models were produced. If you spot one, take a close look they're a really great little car.

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



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**



**Instrumentpanel**, art 7401888,  
chassi nr upp till 78.  
Pris 2995:-, plus frakt.

**Dash board panel**, art 7401888,  
chassi nr up to-78.  
Price 2995 SEK, plus freight.

**Bult till fotbollsfälg**, art 7423437.  
Pris 80:- st, plus frakt.

**Wheel bolt, for soccer rim**, art 7423437.  
Price 80 SEK/each, plus freight.



**"Redaktionen för  
Sonettvärlden önskar en  
God Jul och ett  
Gott Nytt År!  
Jan-David Skavén  
Berndt Eliasson**

# Saabkyrkogård?

Någon som behöver gamla Saabdelar? Det ser ju ut som en bilkyrkogård men är egentligen mer att se som en fyndplats för delar till såväl Sonetter som Saab 93, 95 och 96, kanske andra Saa-



Det är Timothy Edward Nine som gjort ett inlägg i den offentliga gruppen Saab Sonett. USA är stort men den verkar finnas i Franklinton,

bar med. Var finns då denna möjlighet till att hitta den del man sökt så länge efter? I USA tyvärr men det är väl inget hinder nu för tiden.



North Carolina om det kan hjälpa. Lycka till med delsökandet! Eftersom det här har legat ute på Facebook en tid så ska vi nog nämna också att väldigt många anmält intresse för olika delar.

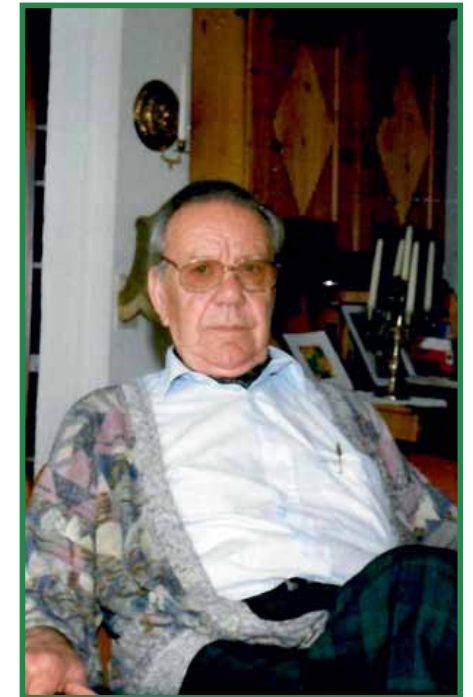
## Gunnar Friberg ger bakgrunden till ett märkligt bilprojekt och provkör Saab 92 - den enda och oförlikneliga

Gunnar Friberg.

Artikeln var först införd i nummer 20, 1970 av Teknikens Värld. Den har återfunnits av Berndt Eliasson i hans gömmor.

Några år in på 40-talet såg ledningen inom Svenska Aeroplan Aktiebolaget Saab i Trollhättan ganska klart hur kriget skulle sluta och med detta var den framtida målsättningen klar - ett projekt som skulle gå att sälja även i fredstid. En bil! SAAB hade goda erfarenheter av flygplanstillverkning och därmed följande aerodynamiska spörsmål - dessa erfarenheter skulle givetvis gå att marknabinda.

En viss ung formgivare (det hette inte designer på den tiden) som visat lovande takter när det gällt att lösa vissa konstruktionsproblem vad flygplan beträffar engagerades, liksom en annan ung lovande ingenjör vid namn Rolf Melde. Sason var ae-



Rolf Melde i sin lägenhet i Lysekil!



Sixten Sason med en Saab 92-modell i händerna.

rodynamiker, Melde tvåtaktsentusiast. Deras ambitioner kom SAAB synnerligen väl till pass eftersom en bil på den tiden måste vara oerhört ekonomisk. Fulländad aerodynamik skulle ge ett minimum av luftmotstånd, tvåtaktsmotorn ett minimum av rörliga delar och därmed ett minimum av slitage.

I sanningens namn engagerades de båda på ett relativt sent stadium av den planerade biltillverkningen. Tidigare hade företagets tekniker fått härja fritt under ganska amatörmässiga former. Analyser av det kommande marknadsläget hade emellertid visat att den planerade bilen skulle vara billig, framhjuldriven, enkel och fyrsitsig.

På något sätt tycker man sig känna igen målsättningen även i dag... Sixten Sason tog först itu med att modifiera företagsteknikernas strängt konservativa aerodynamiska försök. Under tiden sysslade Melde med att populärt sagt försöka få ordentlig eld i ett befintligt men lätt åld-

rat maskinmaterial, närmare bestämt DKW:s tvåcylindriga 700- kubikare, folkvagn i Sverige under trettio-talets senare hälft.

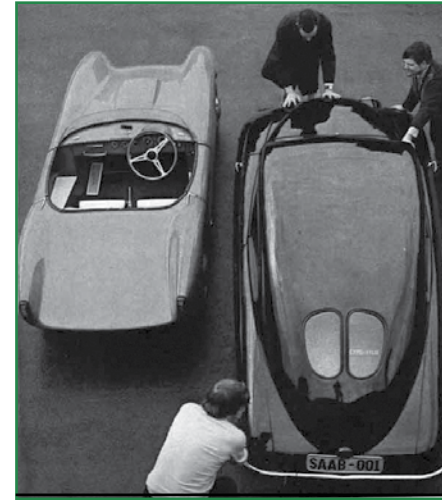
Vad man framför allt minns är Melldes uppställning på Sveriges Grand Prix på Skarpnäck 1948 - han körde en gammal papp-DKW som berövats sitt tak och gjorts tvåsitsig. Tidningarna visste att berätta om det magiska effektröret, något som såg ut som intaget till en råkostkvarn i tio gångers förstoring och lät som en DC-trea med motorstörningar.

Bilen gjorde kanske 120 km/h, men det rykande effektröret och ljudnivån gjorde att den nymornade svenska motorsportpubliken slöt ekipaget till sitt hjärta. Kanske delvis för att alla åskådare visste vad som var på gång - redan sommaren 1947 hade SAAB högtidligen och med många klassiska citat klargjort att företaget planerade tillverkningen av en helsvensk bil.

### *Kriget var slut, nu skulle man satsa på freden!*

Så här, nästan tjugofem år efteråt, förvånas man över företagets framsynhet. Man satsade faktiskt inte på en folkbil utan på en riktig bil. På den tiden, när bilintresset nästan var sjukligt, var det kutym bland svenska tidningar att låta läsekretsen berätta om drömbilen - och det visade sig att alla ville ha en enkel bil med motorcykelmotor och cykelhjul, en motoriserad upplaga av krigstidens cykelbilar, Fantom och vad de nu hette.

Det var motorn som fascinerade, vetenskapen om att kunna sticka iväg bara



Sådana här bilar kör man inte ut ur garaget - de rullas försiktigt och med andakt.

genom att fjäderlätt föra en pedal mot durken! Värme, ventilation och komfort gav man fullständigt faset i, - det var själva åkandet, utan förbrukandet av egen muskelkraft, som var det väsentliga. Men SAAB siktade längre, och ännu har inte skottet tagit mark. En riktig bil från början var parollen!

1945 var kvartsskalemodellen X 92(4S) klar i lera. Den genomgick ekuluten i vindtunnel och 1946 stod fullskaleprototypen 92 (001) klar.

Företagsledningen var framsynt, man hade räknat med 999 bilar i nollserien! Den bilen hade DKW:s alla mekaniska komponenter, var handknackad i plåt och förvaras nu i malpåse av SAAB.

Sixten Sason, lätt chockad av prototypens åsyn, gick en match med SAAB:s aerodynamiker och resultatet blev SAAB 92, den enda och den oförlikneliga. 1947 visades den riktiga prototypen SAAB 92 (002) för pressen, i december samma år kom några handbyggda exemplar ur nollserien, 1949 byggdes tjugo förserievagnar och i december 1949 - pang - var SAAB 92 i produktion.

Resten vet vi. Kvar i ett garage hos SAAB står 92(001) med det färskaste registreringsnumret P 92001. I samma

Gunnar Friberg bakom spakarna på Saab Sonett Super Sport.





garage står också SAAB:s första inbrott på den sportiga sidan av marknaden. SAAB Sonett, sensationen på bilutställningen i Stockholm 1956. Det garaget har jag besökt.

Ur-Saaben är litet trött i dag och låter sig inte gärna köras. Den är i allt besläktad med förkrigstidens DKW - motor och växellåda är desamma, låt vara att ingen paraplykrycka till växellådan löper genom det klassiska hålet i tanken. Instrumentpanelen är nästan patetiskt genuint tysk. jodå, bränslemätaren av hushållsrulletyp finns där, tyvärr numera kvaddad. Nå, må Ur-Saaben och dess icke Sasonpreparerade exteriör vila i frid. Ty desto artigare och mera potent är Ur-Sonetten, fullt körklar och i en magnifik kondition.

Den byggdes 1956 på våren i fyra exemplar och var det årets stora bilsensation alla kategorier. Fabriken har sålt tre och har ett enda exemplar kvar - jag måste gratulera de tre kunderna.

Jodå, Rolf Melde var med liksom Sixten Sason. Dessutom bidrog SAAB:s flygtekniker med ett nitat balkchassie som var klassen intill våra dagars monocoque - själva skalet av plast var bara aerodynamiskt korrekt och otroligt snyggt. Långt därefter bland nitarna och lättmetallbalkarna satt en SAAB Sport, trimmad till 57.5 hk SAE vid 5000 rpm med hjälp av en oerhörd dubbel fallföregasare.

Lådan hade fortfarande tre växlar framåt. Toppfarten för den täckta versionen angavs till 200 km. Och den bilen provkörde jag sommaren

1970 i Trollhättan. Låt mig förbigå jobbet med att lura igång motorn. Låt mig börja med när motorn är varm och föraren vet att ingenting händer om han släpper kopplingen under 4000 rpm. Då låter det nämligen bara oup varpå framhjulen spinner runt ett halvt varv och motorn och bilen stannar.

Låter man däremot motorn hålla sig över 4000 rpm säger det oamm och framhjulen spinner loss, den här gången åt rätt håll och så bär det iväg. Och det bär iväg fort! Mina åttor på SAAB:s parkeringsplats bland alla hemliga 71-or med strålkastartorkare övervakades med proportionerligt blandade känslor av företagets PR-folk.

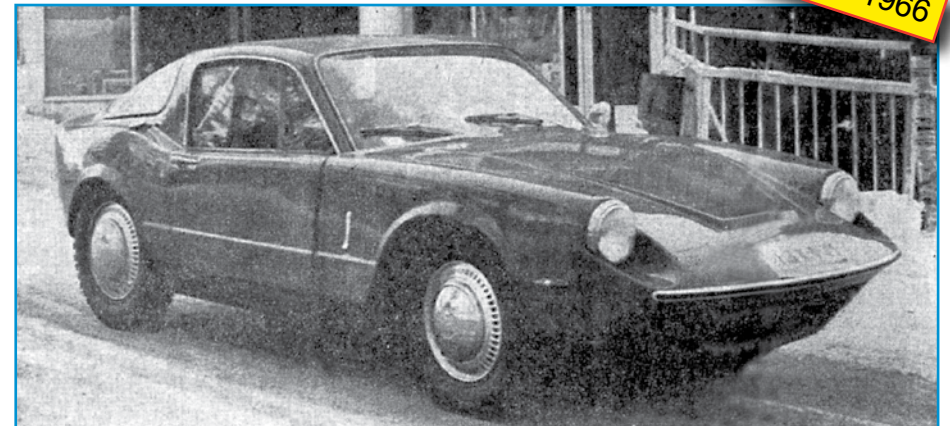
I princip måste man tacka för att Sonetten lever kvar, låt vara i nuvarande form. Ur-Saaben och Ur-Sonetten står där i sitt garage. Men jag har liksom en känsla av att deras efterföljare inte gör det.

Gunnar Friberg bakom ratten, dock inte en Sonetratt utan med en MG-ratt!



## Nya plastsaaben gör 170 km/tim

Sydsvenska Dagbladet 1966



Saab har äntligen avslöjat sin senaste skapelse – den tvåsitsiga sportbilen Sonett II. Den rumphuggna karossen, ritad av Björn Karlström, består av glasfiberarmerad plast. Vag-

nens tomvikt ligger på 660 kg. Bilen är givetvis framhjulsdriven och den vidareutvecklade tvåtaktsmotorn har en effekt på 60 DIN-hkr som ger en toppfart på ca 170 km/tim.

### Visste du...

att det förra numret av Sonettvärlden, alltså 3, 2018 var det 150:e sedan starten 1981? Följaktligen så är detta nummer det 151:a. Imponerande, om vi får säga det själva!

*Per Back, Stockholm*

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!



# Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

## TV1, Biltokig

Den 16 maj 2018 visades programmet "Biltokig". Ett av inslagen från Mantorp Park uppmärksammades av Johnny Johansson. Det handlade om historisk racing mellan 1966-1971 och själv hade den som intervjuades en trimmad Volvo P1800. Han tyckte det var kul att tävla mot olika modeller och att kostnaden var överkomlig.

Kameran gled förbi ett antal bilar som väntade på att tävla som Volvo 142, en ovanlig Fiat Abarth 1300 Scorpione och så anledningen till dessa rader. Nämligen vår medlem Hasse Eklunds Sonett II från 1967. Att Hasse tävlat länge i olika klasser med Sonetter känner säkert många av er till men visst är det extra kul att även få se bilen på TV.



Men inte nog med det. I samma program så visade man även ett inslag från Ring Knutstorp i Skåne. Här visade man ett inslag där bilarna var på väg ut på banan och även där var Hasse med och körde med sin röda Sonett. Men vi fick aldrig se honom på banan; han var väl helt enkelt för snabb för kameramannen...

## Veteranbilstv

Bernt Ståhl gör småtrevliga program där han antingen åker hem till någon veteranbilsägare och intervjuar honom (ja, det är nästan alltid en han) om bilen eller så rapporterar han från någon träff. Sedan mailar han ut länkar till programmen till de som anmält intresse. Ett av programmen var från Bil & MC-träffen i Huskvarna Folkets Park sommaren



## Säljes:

Två högryggade originalstolar till Sonett III i nyskick.

Säljs endast parvis.

Pris 5 000:- eller högstbj.

Torsten Åman tel 0705-84054



2017. Han intervjuade ett antal ägare från scenen dit även intressanta fordon kördes upp. Mest amerikanska men som ni ser på bilden fanns det även europeiska bilar där. Volvo 145 längst bort var en förseriebil, en av få bevarade. Sonettägaren intervjuades inte i programmet men heter Karl Johansson från Falköping och bilen är från 1970.



## Österlenmagasinet

Vår medlem Bengt Åkesson i Hörby åker till många träffar under säsongen och då fastnar man själv eller Sonetten på bild ibland. I Bengts fall med den välkända Sonett III:an som ni ser

på detta klipp från början av augusti 2018: <http://www.osterlenmagasinet.se/article/solen-sken-over-motortraf-fen-i-garsnas/>  
Ibland behövs inte så mycket mer än fordon, korv, hyfsat väder och så gemenskapen.

# Motorhistoriska dagen

## 6 juni 2018

Jan-David Skavén

Som vanligt så samlades en massa olika fordon vid Riddarholmskyrkan på Riddarholmen i Stockholm för att så gott det gick åka i kortege till Edsvikens Slott där alla samlades. Där fanns hundratals fordon och bland dem fanns också två Sonetter; Björn Bäcklunds Sonett III från 1972 och min egen V4 från 1968. Men det är faktiskt inte om Sonetter som dessa rader ska handla. Nej, det var ett fordon som verkligen stod ut från mängden: En Heinkel Trojan 603 från 1963. Den var superrenoverad; som ny. Inget konstigt med det kanske. Men innanför bakfönstret stod en exakt modell av detta fordon där man bland annat monterat riktiga LED-ljus fram och bak, gjort ett soltak eftersom den riktiga har det och dessutom tillverkat ett bagageräcke bak av samma skäl. Och nu kommer knorren: Tro det eller ej, men innanför bakfönstret på modellen fanns en pytteliten modell till av denna Heinkel Trojan! Det var som en rysk docka i fordonstappning.

