

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Ch.nr. 123 – kul att se
- Tom Donneys museum
- Testsonetten för ångdrivning
- Lyckad rekonstruktion



4  
2019

# Styrelsen har ordet!



Vi har haft det första styrelsemötet efter sommaren, den 21 september hos Bernt Eliasson i Örebro. Det var vår nya sekreterares, Annelie Bloms, första möte så vi informerade henne om våra rutiner och hur vi arbetar. Vi är övertygade om att Annelie snabbt blir varm i kläderna och vi uppskattar redan hennes snabba protokoll.

På hemsidan har vi numera ett formulär när ni ska beställa reservdelar som underlättar för Per då han alltid får med all data som behövs. Tidigare har det ibland behövts flera mejl mellan Per och beställaren innan det har blivit rätt.

Joakim håller fortfarande på med att leta efter någon som kan tillverka bakrutan till Sonett II/V4, har någon ett tips? Det har varit lite problem med leveransen av gummilister till framrutan men det ska bli bättre. Ett problem har uppstått vid tillverkningen av stötfångarna till Sonett III vilket gör att vi letar efter en ny leverantör. Bland annat så har den gummiblandning leverantören använt förbjudits av miljöskäl och ersättningen blir inte lika svart. En medlem har tagit kontakt med oss i styrelsen då han har kontakter med företag som gör olika gummidetaljer.

Till Sonettvärlden är artiklar ofta en bristvara och det vore trevligt om ni medlemmar kan försöka ge Jan-David lite hjälp på traven. Det kan vara så enkelt som något litet mektips eller någon modifikation ni har gjort på er bil. Jan-David försöker även att ha någon artikel på engelska för våra utländska medlemmar.

Vi har två förslag till vår/årsmöte 2020 som har diskuterats men än så länge är vi bara i planeringsstadiet och återkommer när vi vet mer. Det kommer vi att prata mer om den 7 december då vi har nästa styrelsemöte.

Vi enades om att medlemskap i vår Facebookgrupp ska vara öppen även för andra än bara medlemmar. När man söker medlemskap i denna så har vi en fråga som ska besvaras så vi kan veta att den som vill gå med har ett riktigt intresse för Saab Sonett.



## Klubbens adress

Annelie Blom  
073-242 24 33  
alibo@telia.com

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

## Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinthundsv. 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 0708-10 70 70  
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16  
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21  
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

## Omslagsbild

Tom Donney, Fort Dodge, Iowa, USA sände oss denna härliga bild när tomten kommer åkande. Han har dock bytt ut sin ren mot en ren Sonett I replika.

## Styrelsen

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

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

Annelie Blom, sekreterare  
073-242 24 33  
alibo@telia.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  
070-882 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 2020

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 4/2019 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 2020-01-31.**

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 2/2019.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Gärna per mail: [johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com).

Ett flyttkort till hans adress:

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

# The member fee 2020

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2020.

**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, 2020.**

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

**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.

**Add SEK 50 (Total SEK 400) for exchange costs.**

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!**



För ett antal år sedan såg jag denna tvåtaksonett helt orenoverad; då hade den en grönaktig färg och det var mycket som behövde åtgärdas, inte minst rosten. Ägaren var och är Tomas Rosendahl, Tyresö i Stockholm. Men som ni vet så kommer det ofta saker emellan som fördröjer en reno-

vering och bilen blir stående tills man får tid och lust igen. Sedan ett bra tag har Tomas lusten och även om tiden är begränsad så avancerar arbetet nu definitivt framåt. De här raderna är inte tänkta som en renoveringsartikel utan det allra bästa är förstås att Tomas själv berättar om sin renove-

Instrumentpanelen är på plats till skillnad från dörrarna som ligger i bilen, om än nylackade.



Tomas begrundar det än så länge ganska tomma motorutrymmet. Arbetet återstår också för undersidan av huven.



Motorn är färdigrenoverad och målad.

ring, från början till att bilen är klar. Vilket han har lovat att göra när den åter är körklar.

Se istället de här bilderna som en inblick i hur det kan se ut när väldigt

mycket är klart men en hel del återstår så förstår ni ungefär var renoveringen befinner sig. Personligen kan jag bara uttrycka min beundran för en mycket noga genomförd renovering.



# Tom Donneys museum/Saab Owners' Convention 2019

Peter Bäckström

Det blev en rätt intensiv Saabsommar för Peter Bäckström 2019. Inte bara festivalen och IntSaab 2019 i Holland, utan även en resa till USA där han fick möjligheten att besöka Tom och Patti Donneys nya museum i Sturgis, South Dakota som invigdes dagarna före Saab US Owners Convention i Denver, Colorado. Kameran var naturligtvis med och det blev ett antal bilder, inte bara på Sonetter... det är bara att konstatera att Saabandan lever vidare starkt tack vare entusiaster över hela världen. Vilket är anmärkningsvärt. Det är ju snart 8 år sedan konkursen.



Kvällsvis utanför museet i Sturgis. Innanför väntar Tom och Patti Donneys Saab 9-3 Viggen som jag fick äran att köra från South Dakota genom jordbruksstaten Wyoming till Denver Colorado där conventionen var. En sträcka på närmare 100 svenska mil genom amerikansk jordbruksbygd.

Tom och Patti Donney invigningstalar på sitt museum, flankerade av TV-personligheterna Jay Leno och Jerry Seinfeld i pappfigursform. Jay har en Saab 93 1958 som Tom har levererat och i programmet "Comedian in cars getting coffee" så såg de till att de hade en fungerande Saab Monte Carlo 1965 (i USA hette dom det...) för Jerry och Fred Armisen under inspelningen...



En vy från ovan på Saab Heritage Cars Museum USA. Här finns alla modeller från Saab 92 A till den senaste Saab 9-4:an. Därtill många specialbyggen som baserar sig på Saabkomponenter. Många väldigt speciella. Att USA inte har någon formell bilprovning underlättar ju byggnationen en hel del. I kombination med att man låter fantasin flöda. Detta museum visar den amerikanska delen av Saabhistorien.





Lokalerna har tidigare varit avsedda för lagring av spannmål och har renoverats fullständigt. Redan välfyllda. Tom och Pattis museum bjuder på en Saabkavalkad som vi inte sett i Europa, de amerikanska Saabarna hade mycket mer utrustning än det vi köpte hemmavid.

Gunnar Johanssons Sonett I-replika ägs numera av Tom och Patti Donney. Här i verkstaden för lite underhållsjobb på bakhjulsarna inför invigningen.



Trodde ni att alla Saab 99 CC Turbos av årsmodell 1978 var svarta eller cardinalröda? I USA kunde man få dem även i antracitgrå metallic. En betydligt mörkare nyans än EMS:ns Silver Kristall Metallic.



Tom Donneys samling av 2-takts Sonetter är imponerande, förmodligen den största i världen, här en grön 66:a förseriebil.

Nedan en Saab Sonett 1967, Monaco-röd. Liksom för övriga Saabarna finns en förklarande text inlagd på vindrutan.





Här är den 750cc-motor som Tom Donney har i sin Sonett II för rekordkörningarna på Bonneville Salt Flats. Effekt okänd, men den finns definitivt, en medelhastighet på 205 km/h säger det mesta med så lite slagvolym. Naturligtvis startades den upp under invigningskvällen. Varvar upp mot 8.000 rpm...

Huvudtemat för Saab Owners Convention i år var Saab 9-3 Vigen 20 år och ungefär 10 st stod utställda i hotelllobbyn under evenemanget! Här bedöms Jim Hicksteins fina Vigen av domargruppen.



Tom Nelson är en Saabentusiast från the Rocky Mountain Saabclub i Colorado som älskat Saab hela livet och tvåaktarna i synnerhet. Detta renoveringsprojekt har hans barnbarn och vänner ägnat sig åt under sakkunnig "senior" ledning och man har skapat en hyllningsbil till den store Erik Carlsson på taket: Project Red Bull!

Återväxten på Saabentusiastfronten är tryggad. En stadig gäst och utställare på Saab Owners Convention i USA är Dave Snider som har "workshops" i bokstavig mening där han lär oss hur man håller igång sin Saab. Denna gång var det vattenpumpsbyte på B20-motorn som var på agendan. Utöver det formella med verkstads-handbokens instruktörer och de verktyg som är nödvändiga lär han ut den finkänslighet som behövs så att man inte knäcker aggregataxelns drev... och undviker ett motorlyft. Väl spenderad timme hos honom. Min 99:a väntar på den åtgärden hemma.



Dave Snider hade lite "kvarsittningskurser" för den intresserade: Bosch insprutningssystem modell D-Jetronic, K-Jetronic och LH-Jetronic. Han visade även sin konvertering av Saab B20-motorn med B202 16-ventilstopp. En krokig omväg istället för att lyfta i en komplett B202-motor. Men det går ju med väldigt klurigt tänkande. Den här herrn tar inga genvägar...



Vill du ha mer fart rakt fram i din Sonett? Sätt i en trimmad Saab turbomotor ihop med en racepreppad automatlåda som i sin tur skickar kraften till en Ford 9"-bakaxel med så kallad spole (ingen diff). Har kört 11,0 på kvartermilen... stödhjulen lär behövas.



När såg ni 4 st riktigt fina Saab 99 EMS på rad senast? Hos oss i Sverige finns inte många kvar. Det är nog flera svenskar än jag som mer eller mindre tappar hakan över denna syn på parkeringen...



Dan Morleys trike-motorcykel med Saab Sportmotor och växellåda. Motorn har fått en enkel Holley-förgasare och driften från Saabväxellådan till bakaxeln sker medelst kedjor. Luktat sent 60-tal....



Conventionen avslutas traditionsenligt på söndag förmiddag med en auktion på Saabdelar och regalia som går till välgörenhet. Auktionister är Gary Stottler, John Moss och Jim Hutchings. Själv kunde jag ropa in två kaffemuggar från Saab Cars USA-tiden och två NOS överdrag till bakre nackstöden i originalförpackning till museets 900 GLE – lycka!



Har du tröttnat på din gamla Ford V4-motor och vill uppgradera din Sonett III? Varför inte sätta i en Saab 9-2X motor (egentligen Subaru Impreza) med växellåda, kanske till och med turboladdad? Kompakt installation, borde gå som ett skott...





# Testsonetten för ångdrivning

Jan-David Skavén



Saab var inte först!

Susanne Westman och Thomas Åkerlund tipsade om en lite udda Sonett. Som vi omnämnt tidigare i Sonettvärlden så undersökte man möjligheten hos Saab att bygga en ångdriven bil. Enligt vad vi fått fram så kom man aldrig så långt som en fungerande bil men man testade olika komponenter i en Sonett III. Bilen som ägts av Platonik Utvecklings AB i 41 år är av årsmodell 1970. Nu var det dock dags att sälja den och det genom Auktionshuset Kolonn. Beskrivningen av bilen var som följer:

”Bilen har sedan slutet av 1970-talet varit avställd och förvarad i varmgarage. Bilen har ingått i SAABs ångmotorprojekt som testbil. Framför allt för att effektivisera kylningen m.m.

Bilen var fullt körbar när den ställdes i förvar på 1970-talet. Är i behov av service. Omfattande litteratur, manu-

aler, ritningar m.m. medföljer”. I mitten av september 2019 låg det högsta budet på 16000 kronor vilket måste betecknas som ett fynd med tanke på hur speciell bilen är och all litteratur som följer med. Men ok, ett visst renoveringsbehov lär finnas.

Men sedan höjdes buden snabbt. Bilen värderades till 70000:- och högsta budet när bilen väl blev såld 24 september var 67000:-. Den köptes av en bilfirma med namnet Br. Hjorth Bilkonsult AB i Vagnhärad.

Fortsättning lär följa när det gäller Saabs gamla testsonett, ägd i många år av Platonik Utvecklings AB. Vi skulle gärna se att den nya ägaren, Tomas Hjorth, hör av sig till Sonettvärlden. Inte minst skulle det vara intressant att se den litteratur som följde med bilen vid försäljningen hos Kolonn.



På motorhuvens båda sidor finns extragaller för kylning!



På expansionstanken är en Eberspächer kupévärmare monterad!



Bakifrån finns inga detaljer som avslöjar att detta är en "ångmaskin". Endast en "släpvagnskontakt" och ett Saab-Scania märke avviker från originalbilen.



Även i taket finns en konsol med knappar, instrument och kartläsarlampor!



Mängder av olika mätinstrument är monterade på olika platser i denna Sonett



I handskfacket finns dessa tempmätare för motorrum, motorblock, vevhus och växellåda placerade.



På konsollen framför växelspaken sitter amperemätare för startbatteri och extrabatteri monterade.

# Ångmotorn – Projekt ULF

Följande artikel är hämtad från Saab-Scania's personaltidning VIPS, Nr 9 1974. Artikeln beskriver det ångmotorprojekt som pågick i början av 1970-talet under arbetsnamnet ULF = Utan LuftFöroreningar!

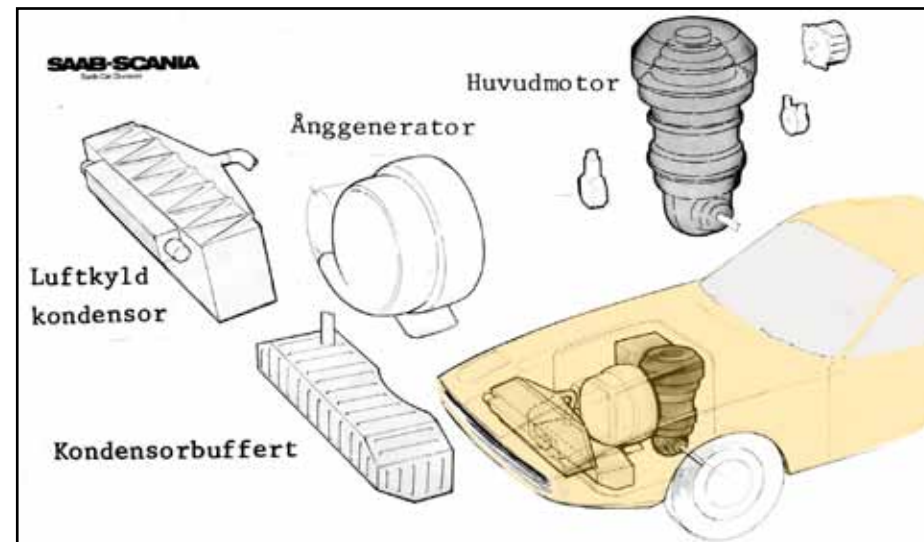
Inom Saab-Scania's personbilsdivision bedrivs fortlöpande utvecklingsarbete för att bl.a. förbättra olika egenskaper hos konventionella kolvmotorer. Denna motortyp är den enda som används i Saab-bilar idag och beräknas också vara den klart förhärskande motortypen i företagets personbilar under hela 1970-talet och långt in på 80-talet. Främst inriktas utvecklingen på att inom rimliga gränser förbättra bränsleekonomin och miljöeffekterna vad avser luftföroreningar för denna motortyp. Parallellt härmed bedrivs inom Saab-Scania studier av alternativa kraftkällor till framtidens bilar, och ett av de projekt företaget ägnat intresse åt är ångmotordrift för personbilar. Det skall dock slås fast att detta är ett studium på mycket lång sikt och hittills har man huvudsakligen teoretiska kunskaper på detta område. De rön som gjorts måste emellertid betraktas som mycket intressanta och Saab-Scania har i vissa avseenden gått fram på helt andra vägar än vad som gjorts vid försök på andra håll i världen.

Projektet går under arbetsnamnet (ULF = Utan LuftFöroreningar) och innebär utveckling av ett modernt, avancerat ångsystem för drift av i första hand personbilar. Det har i sin tekniska uppbyggnad mycket litet gemensamt med ångmaskiner av den traditionella typen.

Arbetet innefattar även konkurren-  
uppföljning, studier av alternativa drivsystem samt en uppföljning av olika myndigheters nuvarande och kom-

mande krav på framtida drivsystem.

Principiellt grundar sig systemet på den konventionella ångmaskincykeln med ånggenerering i en "ångpanna" och expansion av ångan i en kolvmaskin. All expanderad ånga kondenseras och återanvänds i ett slutet system. Med tillämpning av senaste rön och ett antal innovationer inom värme-, material- och reglerteknik skulle ett drivsystem av den typ Saab-Scania arbetar med kunna ges synnerli-



Enda bilden där en Sonett är avbildad i samband med ångmotorn!

gen goda prestanda trots låg vikt och kompakt uppbyggnad. Dess grundnatur skulle göra det speciellt lämpligt för drift av personbilar.

## **Saab-Scania leder forskningen om ångdrivsystem för personbilar**

Endast ett fåtal företag förutom Saab-Scania sysslar med en verkligt seriös satsning på ångdrivsystem; främst Lear Motor Corp (LMC), Thermo Electron (TECO), Scientific Energy Systems (SES) och Aerojet Liquid Rocket Corp (ALRC). Samtliga dessa amerikanska företag arbetar på uppdrag av EPA (Environmental Protection Agency) i USA.

Inget av dessa har dock lösningar på samma tekniska nivå som Saab-Scaniaprojektet, då deras arbete i hög grad grundas på konventionell ångmaskinteknik. Detta kom också till synes vid det tekniska symposium, som

hölls i Ann Arbor i USA i oktober 1973. Där presenterades Saab-Scania projektet och rönste mycket stor uppmärksamhet.

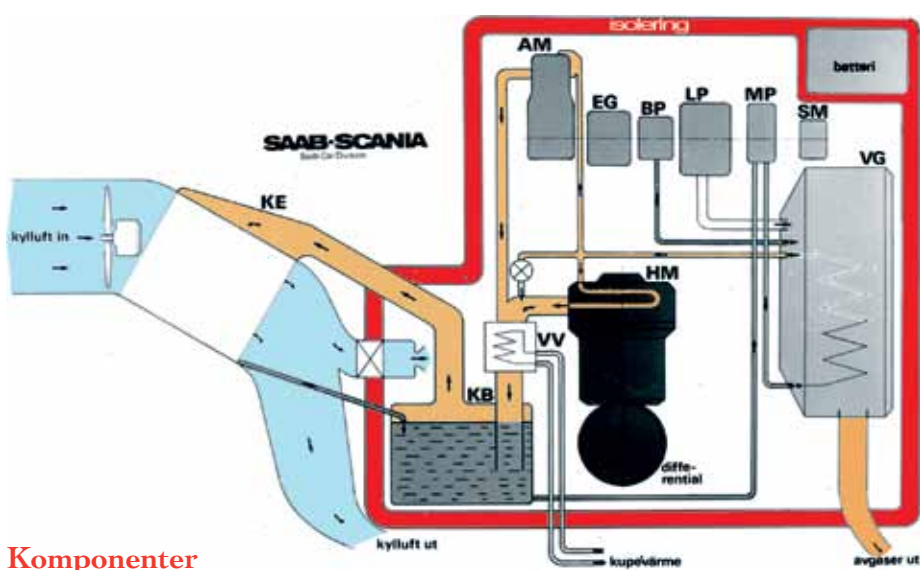
EPA betecknade systemet som "advanced", till skillnad mot de andra presenterade lösningarna.

Systemet med ångkraft skulle kunna innebära vissa fördelar i förhållande till befintliga och tänkbara alternativ (otto, diesel, brayton, stirling, elbil) förutsatt att vissa problem kan lösas (smörjning, kylning, frysrisk, kompakthet, låg vikt, kostnad, tätning, starttid, verkningsgrad osv).

På samtliga dessa problem finns realistiska och genomförbara lösningar i Saab-Scaniaprojektet.

## **Beskrivning av Saab-Scania-systemet**

Följande är en beskrivning av hur ett ångdrivsystem skulle kunna utformas.



### Komponenter

Ånggenerator (Värme)	VG	Bränslepump	BP
Huvudångmotor	HM	Matarpump (pannvatten)	MP
Kondensatorerhet	KE	Elgenerator	EG
Kondensatorbuffert	KB	Startmotor	SM
Hjälpångmotor (Aux.-)	AM	Reglersyst./Elektronik	RS
Luftpump (förbr. luft)	LP	Värmeväxlare (kupé-)	VV

En ånggenerator ger ånga till dels en kolvmaskin, direktkopplad till hjulen, dels ett separat hjälpmaskineri, där en liten ångmotor driver matarpump, luftpump, bränslepump, elgenerator m.m. med konstant varvtal. Avloppsången kondenseras i ett luftkyldt kondensorsystem och matas till ånggeneratoren med en pump. Som arbetsmedium används vatten. Ångans arbetstryck är 100 bar (10 MPa) och temperatur 350°C (överhettning 40°C).

Arbetsmediet är hermetiskt inneslutet, varför vattentankning är obehövlig. Tack vare det separata hjälpmaskineriet erhålles en funktionsmässigt mycket lämplig lösning. Dessutom får man en hög körberedskap och komfortfunktioner (kupévärmning och -kylning, elström osv.) även när fordonet är parkerat.

### Utomordentligt kompakt

Ånggeneratorns värmeväxlardel består i det tänkta systemet av ett antal glest packade runda skivor mellan vilka rökgaserna strömmar. Skivorna består av spirallindade, sammanlödda tuber, genom vilka vatten flyter. Rökgasspalten är cirka 1 mm bred och tubdimensionen cirka 1 mm, 120 parallella tuber används. Härigenom erhålls mycket god värmeöverföring och hela ånggeneratoren blir utomordentligt kompakt. Nominell effekt = 0,6 MW, vilket utgör maximal kontinuerlig motoreffekt på cirka 160 hk för hela systemet. Tubgodsvikten är 12 kg. Starttiden är bara några sekunder. Ånggenereringen är reglermässigt mycket avancerad. Uppehållstiden för ar-

betsmediet i ånggeneratoren är vid fullast endast 5 sekunder.

Brännaren, som också den är mycket kompakt, skulle kunna eldas med brännolja eller annat flytande eller gasformigt bränsle. Genom att reglera bränsle-luftförhållandet i hela belastningsområdet skulle goda emissionsvärden erhållas vid alla driftsförhållanden.

### 9-cylindrig motor

Som drivmaskineri avses i första hand att användas en 9-cylindrig axialkolvmaskin med tvärstycke och med s.k. "Wobbleplate" eller "vingelskiva". Maskinen är fullständigt utbalanserad och arbetar direktkopplad till drivhjulen.

Ångmaskinen är av "uniflow"- typ och fyllningsreglerad. Som reglerventil används en centralt placerad roterande slid.

Vatten är helt avskilt från vevhuset med effektiva tätningar och kolvarna

arbetar i cylinderloppen utan smörjmedel. Maximala varvtalet på motorn är 3.000 rpm (vid 150 km/h), och då kan den momentant utveckla 250 hk vid 50% fyllning (med fyllning menas den procentuella del av arbetscylinderns slaglängd som högtrycksånga släpps in i).

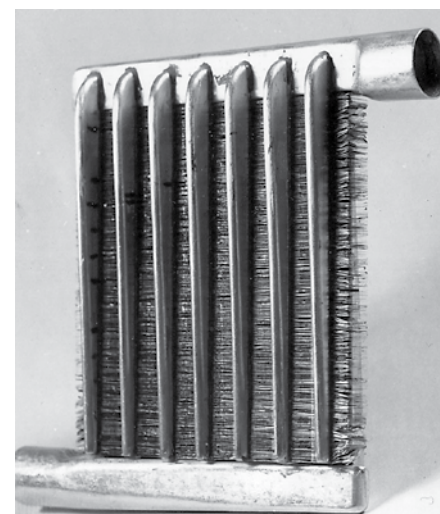
Motorn väger cirka 25 kg och skall vara sammanbyggd med differentialelen.

Hjälpmaskinerier avses bestå av en encylindrig ångmaskin med konventionell vevrörelse som driver matarpump, luftpump, bränslepump, elgenerator m.m. Dessa komponenter är av ganska konventionellt slag.

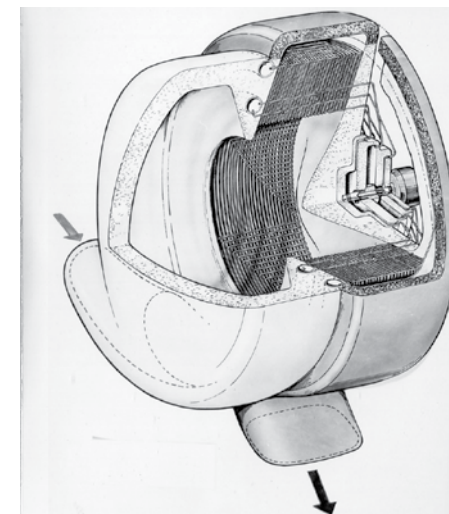
### Hög effekt i reserv

Ångan kondenseras i ett vätskebad (arbetsmediet), vilket kyls genom avkylning i en luftkyld kondensor. Arrangemanget arbetar utan rörliga delar i arbetsmediemiljön. Genom denna upp-

Kondensorelement



Ånggenerator



byggnad erhålls en buffertegenskap på kondenseringssidan, vilket innebär att kraftiga överbelastningar effektivt kan göras under kortare tid (30 sek).

Den luftkylda kondensorn kan vidare arbeta oberoende av effektuttaget på drivmotorn och därigenom utnyttja de momentana kylbetingelserna maximalt (rammtryck, fläkteffekt från hjälpmaskineri).

Kondensorn tänks uppbyggd enligt en ny princip med mycket täta och tunna kylmaller på både luft- och ångsidan. Den är mycket kompakt.

### ***Inget problem med frysning***

Omfattande studier för val av arbetsmedium har gjorts. Alla undersökningar visar dock att vatten är i särklass lämpligaste arbetsmedium för ett drivsystem av typ Saab-Scania.

Frysproblemet är i princip löst genom en effektiv värmeisolering och en automatisk temperaturvakt. Systemet är kombinerat med automatisk uppladdning av batteri och vissa komfortfunktioner. För att förhindra frysning av drivsystemet åtgår för uppvärmning genom temperaturvakten vid en temperatur av  $-20^{\circ}\text{C}$  två liter bränsle i månaden.

### ***Fördelar:***

**I jämförelse med konventionella drivsystem skulle ett system av typ Saab-Scania kunna ge följande fördelar:**

- Extremt låga avgasföreningar. Systemet kräver ej samma dyrbara modifiering inklusive avgasrening som konventionella kolmotorer.

- Förnämliga prestanda. Saab-Scaniaprojektet är effektmässigt likvärdigt med en 250 hk motor placerad i bil (Saab 99). Motorn, som är direktkopplad till hjulen utan växellåda, ger fullt vridmoment vid stillastående och genom hela varvtals- (hastighets-) området. Detta betyder samma utomordentliga accelerationsprestanda genom hela hastighetsregistret.

- Mycket kort starttid från helt kall motor (några sekunder), annars fördröjningsfri.

- Direkt pådragsrespons, dvs. motorn svarar utan fördröjning på gaspådrag.

- Låg avgastemperatur ( $80^{\circ}\text{C}$  vid delast, max  $250^{\circ}\text{C}$ ).

- Mycket låg bullernivå.

- Inga motorvibrationer.

- Ständig tillgång till hjälpmaskineffekt (till servotryck, elström, kupevärmare, air conditioning osv.) även vid stillastående och parkerat fordon.

- Lägre vikt för komplett drivsystem jämfört med ett konventionellt drivsystem med samma utrymmesbehov.

- Bränsleförbrukningen beräknas vid landsvägskörning vara av samma storlek som för ett konventionellt drivsystem. stadstrafik däremot skulle ångbilens bränsleförbrukning bli avsevärt lägre. Jämförelsen har beräknats i dator grundat på US Federal Driving Cycle (fastlagd typisk körcykel som används vid avgastester).

- Olika typer av bränslen (flytande eller gasformigt) skulle kunna användas till ett och samma aggregat. Längre fram skulle man eventuellt kunna tänka sig använda andra värmekällor, t.ex. värmebatterier.



## **Lyckad rekonstruktion**

Text Jeroen Booij, foto Arno Lingerak, bearbetning Claes Johansson.

*Artikeln har varit publicerad i nummer 9, 2011 i Klassiker och publiceras med deras tillstånd.*

Bara sex Sonett Super Sport byggdes, Saabs i särklass exklusivaste modell. En av dem byggdes om till GT-vagnen Facett – en bil som renoverats minutiöst. Och blivit två!

Saabs historia är nära sammanflätad med begreppet tajming. Lika mycket som bristen på sådan. Saab var ibland mitt i prick eller till och med några steg före, men lika ofta hopplöst efter. Historien om Saab Sonett Super Sport – och Facett – är väl egentligen lite av varje.

Våren 1955 började fyra anmärkningsvärta unga ingenjörer på Saab i Trollhättan att bygga en sportbil. Chifferna hade dittills varit måttligt intres-

serade av utsvävningar i den vägen. Det var fullt upp med det löpande. Men marknaden började bli kräsen. Saab 92 med två cylindrar, 28 hästkrafter och stel fjädring smakade 1940-tal. Utvecklingen av trecylindriga Saab 93, med riktig skruvfjädring, var redan i full gång och att i det läget trumma igenom ett sportbilsprojekt var långt ifrån självklart. Men överingenjör Rolf Melde stod på sig. Byggbitarna fanns på provverkstans golv och som det fö-

Nära besläktade och med öden tätt sammanflätade: Saab Sonett Super Sport och Facett.



raress han var förstod han att biltävlingar var rätt scen för att göra det unga märket känt samtidigt som man kunde experimentera hejdlöst till gagn för produktutvecklingen.

Några edsvurna och erkänt yrkeskickliga män fick därmed en ny topphemlig arbetsplats och sin fritid kraftigt beskuren. En enkel men funktionell lagård i byn Åsaka öster om Trollhättan upphöjdes till prototypverkstad. Rutorna målades med vit färg. Rolf Melde hade visionerna klara för projekt 94 och ett snär komplett ritningsunderlag. Det man ville åstadkomma var en fjäderlätt racer med ett avancerat lådchassi i nitad aluminium, en teknik som hämtades direkt från flygsidan i Linköping. Chassit kom att

93-bakljus på högkant eller egen bakljusdesign bakad i köksugnen? Blygsamma omständigheter föder en särskild kreativitet.



Sixten Sason visade mästarclass med Saab Super Sport.

väga in på 70 kg! Motorn var en trimmad 750-kubikare från 93 och framhjulsdraft var en självklarhet. Valet av material till kaross var ultramodernt – glasfiber!

**Sixten Sason ritade** en uppseendeväckande form, mjuk men samtidigt



Ingenjör Sigvard Sörensson kan med all rätt lutas sig bakåt och anlägga expertposé.

fylld av det vi idag skulle kalla attityd. Överhängen var obefintliga. Vindrutan var sportbåt och solglittrande Riviera. Den funktionella grillen gav tillsammans med trösklarnas 60 prägla-de gälar en injektion av funktionell flygromantik. Ställd på hjul var det en skapelse från en annan värld. En modig, avantgardistisk design som än i dag inte fått sitt fulla erkännande.

För viktfordelningens skull vändes hela drivlinan, vilket fick en del märkliga följder. Att vända motorns rotation och därmed slippa tre bakåtväxlar hörde till det enklare. Värre var det att få ordning på växellägena till rattspaken, som kom att hamna på vänster sida. De sista fyra bilarna hade golvspak på höger tröskel, utan att för den skull föra in någon större logik i växlandet.

Den 14 oktober 1955 visades prototypen för ledningen. Herrarna gillade det man såg och bestämde att Sonett Super Sport skulle presenteras för allmänheten på Stockholms Bil-

salong följande år, i februari och på Melldes rekommendationer skulle ytterligare fem vagnar tas fram för utprovning och reklam. Olika möjligheter till serietillverkning diskuterades under våren 1956, både i egen regi eller hos ASJ eller kanske hos Jensen i England. Tillverkningsprognoser pendlade mellan 25 vagnar per år till 200 i månaden. Men optimismen förbyttes snabbt i totalt haveri. Till säsongen 1958 ändrades tävlingsreglementet och plötsligt gick det lika bra att tävla med lättade standardbilar i Grupp 3-utförande, något som gjorde det möjligt för Saab nå en betydligt större publik till en mindre kostnad. De sex vagnarna hamnade på undantag och såldes av vartefter till anställda.

**Ingenjör Sigvard Sörensson** hade efter sin examen haft en anställning på Addo i Malmö och där konstruerat en räknemaskin speciellt för läkare. Ingen ville köpa den. Hågen stod till bilar, inte minst sedan han byggt en egen på Ford V8-basis på 1940-talet. Så när vägen till Saab öppnade sig var Sö-

Originalkarossen låg undanstuvad med perfekt originallack. Snacka om magisk återföring med chassit.





Minsta möjliga av allt. Blinkersspak från 93 och inte tillstymmelse till ljuddämpning. Två torkare – för tungt.

rensson inte sen att acceptera en anställning. Han kom rakt in i konstruktionsarbetet av Saab 93 under Gunnar Ljungströms ledning. Blev djupt involverad i framvagn och drivknutar.

– Vi hade allt våra duster, säger han med ett skratt, när Klassiker ringer för att prata Facett – den bil som kom att bli Sigvard Sörenssons verkliga avtryck i Saabhistorien. Ett rent hembygge skapat på fritiden i ett hyrt dubbelgarage i Trollhättan och som orsakade spekulationer i pressen som om den var en ny modell!

Saab Sonett Super Sport med chassinummer fyra var som ny lackad i en skarpt grönt nyans. Men karossen skiljdes åt från chassit och kom att hamna hos en medarbetare vid namn Gösta Jakfors. Chassit stod undanskuf-

fat i ladugården i Åsaka tillsammans med ytterligare ett, en information som knappast undgått staben av ingenjörer på det lilla företaget. Men det var Sörensson som nappade. Han var väl bekant med dess potential efter åtskilliga mil bakom ratten, inte minst till en liten fjäderfabrik i Dalsland. Sonetterna användes som testbänkar för utprovningen av bland annat fjädningen till Formel F och lösningen blev Saabudda – med dragfjädrar!

I oktober 1961 köpte han chassit för 3 000 kronor.

– Det var fullt i skallen vid den här tiden, säger Sigvard Sörensson. Chassit rörde jag så lite som möjligt och det fick styra utformningen av karossen, men idéer hade jag. Jag har alltid tyckt att plåt är ett fint material. Det går att forma.

Och form blev det. En behaglig blandning av mjukt och kantigt, där den utdragna nosen för tankarna till Lotus Elan, bara det att den presenterades ett år senare. Höjden var bara 110 cm och bilens väldigt nätta dimensioner blir uppenbara först med en förare bakom ratten som referens. Karossen föddes med gassvets, ur läderdyna och plåthammare.

Vid det här laget var Sörensson chef över experimentverkstaden och en av de 32 anställda arbetade också som lärare på Yrkesskolan. Där fanns proffsiga plåtbearbetningsmaskiner som engelskt hjul att låna. Grova bitar kunde fintrimmas och senare kom en av eleverna att bistå vid byggandet i dubbelgaraget.

Bakluckan gjordes rejäl så att den täckte i princip hela bakpartiets bredd.



En tråkig standardspak blir rent erotiskt snygg med krom och lätthål.

Bakljusen gjordes av tillskuren plast som bakades i köksugnen.

Stötfångarna var av två millimeters karosseriplåt som inte gick att bocka. Jag svetsade ihop dem bit för bit, tennspacklade och lämnade in för kromning.

**Säkerheten** var något som senare påtalades i flera tidningsartiklar, med störtbåge och en mer skyddad placering av bensintanken. Strålkastarna var svåra att foga in i den asfaltsnära nosen. Sörenson fick input från tävlingsförare som kört Porsche 904 att ljusutbytet blev dåligt under böjt glas och lösningen blev manuellt utfällbara strålkastare i motorhuvens framkant.

Det var bara att stanna, öppna huven och fälla ut ...

– När vi körde ner till Italien och åkte genom tunnlarna förstod jag att det inte fungerade alls. Senare satte jag på fast monterade extraljus.

Efter två års byggande kunde en ung, stolt och mycket ambitiös Saabingenjör visa upp sin nya bil – Saab Facett.

Då hade grabbarna på motorlabbet snidat ihop en potent Saab Sportmotor som mynnade ut i tre kaxiga kromade rör på höger tröskel.

Genast vispade spekulationerna igång – är detta en ny Saab? Nej det var det inte. Det närmaste den kom den verkligheten var då Sörensson blev ombedd att ta med sig bilen till en bedömning av de båda förslag signerade Sixten Sason och Björn Karlström som skulle leda fram till Sonett II. Saabcheferna Svante Holm och Tryggve Holm var där, Erik Carlsson och Pat Moss.

Den var väl inte ett tredje alternativ, säger Sigvard. Kanske mer av referensobjekt. Men Erik kunde inte komma in i bilen och därmed var det inte mycket mer att tillägga.

**Bilen blev senare röd** och prydde omslaget till Teknikens Värld. Till invigningen av det nya Saab-Ana i Trollhättan ville man ha något ärtigt i skyltfönstret, så Sigvard Sörensson sålde sin bil.

Så småningom kom den i händerna på Nils-Erik Landström som kom att bli ett med sin Facett. I 22 år rullade den mer eller mindre som vardagsbil men fick slutligen på truten av en Vol-



Sörensson kunde finish. Och renoveringen var inte mindre ambitiös.

vo Amazon, för i diket med skador på både front och akter.

Den allmänna uppfattningen i Saab-kretsar följande årtionden var att bilen var fullständigt demolerad och under inga omständigheter till salu. Och någon äkta Sonett I var det ju ändå inte, då karossen var borta.

Ingen kom sig för att ställa rätt frågor... tills den synnerligen Saabälskande tysken Klaus Müller-Ott grävde sig in i ärendet i början av 1990-talet. Nja, blev svaret från ägaren. Det dröjde till den 27 juni 1996 innan en affär äntligen blev verklighet. Det som då plockades ur ett källargarage, under täcken, trädgårdsmöbler och lite av varje var en blek skugga av den en gång så omsusade GT-vagnen.

Müller-Ott var och är ett koncentrat av världens alla Saabtokar och i efterforskningarna visade sig att Gösta Jakfors i Trollhättan – som köpte Sonett nummer tre på 1960-talet och fortfarande har den kvar! – också ägde karossen till nummer fyra. Som reserv sådär. Skicket var så unikt bra att den inte ens skulle behöva lackeras om. En övertalningskampanj av stora mått gjorde att Müller-Ott slutligen stod med två passande pusselbitar, plus en omgång åtråvärda originaldelar! Hur uppfylld han var av detta illustreras kanske bäst av att han senare gav ut en bok om sin bil på tre språk och var en ofta sedd gäst på svenska Saabträffar. Han adopterade även ladan i Åsaka och skapade ett mikromuseum och på plats återförenade Rolf Melde och flera andra nyckelpersoner. Imponerande!



Växelspak i tröskeln och tre orgelpipor. Saabvansinne i koncentrat och risk för brännskadade anklar.

**Lika imponerande** är den kostsamma renoveringen som gjordes av en professionell firma. Chassiet var svårt korroderat och i praktiken borrades nit för nit bort för att frigöra de plåtar som kunde räddas, medan andra fick utgöra mallar. Sedan gällde det att fastställa vilka hål som hörde till Sonetten och vilka som hörde till Facetten! Och ta fram nya exakta nitar. Med en sådan grundlighet öppnades också en möjligt att också ta fram ett replikachassi till Facett, en idé som växt starkare ju mer jobb som lades ner på Sonettprojektet. Sigvard Sörenssons Facett skulle inte bli nesligt ihågkommen som "det där hembygget" som räddade livet på en unik So-

nett. Den illgröna Sonetten blev klar 1998, men Facetten dröjde sig halvfärdig kvar i verkstaden.

**2006 köpte René Hirsch** båda kärorna och ny hemadress blev St Gallen i Schweiz. Utöver att vara en hängiven bilsamlare är Hirsch en mycket speciell bilhandlare med ett showroom som delas av Saab och Lamborghini! Här står en Countach "periscopa" inkilad mellan en Formula Saab och runt omkring trängs vanligare sorter, som Gallardo och 9-3. Hirsch har gjort sig mest känd som Saabtrimmare, Hirsch Tuning, en verksamhet som fått officiell status och utvecklats under 20 år.

René Hirsch är inte på plats i den lilla bilfabriken, istället beger vi oss till

Den oborstade stilen i Sonett blev kontinentalt elegant i Facett. Ändå mycket standarddelar från Saab Sport.



hans närbelägna hem. Där står både Facett och Sonett, putsade och klara. Facettrenoveringen gjordes färdigt i St Gallen och den fick ett eget chassinummer – 4B! René anländer samtidigt med oss i en gråmetallic Lamborghini 350 GT.

Som så många av sina landsmän ger han ett reserverat intryck. Han talar stillsamt och ler innerligt när samtalet glider in på de två unika Saabarna. Sonetten är hans favorit, en känsla som delas av den 10-årige sonen, och den går under det kärleksfulla smeknamnet Grodan. Just en Sonett I var efterlängtnad till samlingen – och som en fantastisk bonus kom Facetten.

Enkelhet är det första ord som poppar upp vid mötet med den taklösa. Interiören är basics med mätare och strömbrytare hämtade från Saabs standardsortiment.

Saabs själ blottläggs kanske mer än något annat av den kromade handbromsspaken, som också fanns i Saab 93, fast utan lätthål och målade komunalgrå. Även rattstången är kromad och läckert hållborrad. Det råa golvet med blottade nitar är slätt som ett biljardbord.

Facetten består huvudsakligen av samma ingredienser, men här har panelen förfinats med ett separat instrumenthus för hastighets- och varvräkare. Den kanske största skillnaden är ett värmepaket. Facett byggdes för att kunna hantera svensk vinter.

Ingen av dem har ett särskilt välkomnande insteg. Att öppna dörren eller att bara kliva över den 74,5 centimeter höga karossidan är ungefär samma och ganska enkla manöver på So-

nett. Det svåra, i båda bilarna, är att krångla benen förbi den breda tröskeln och den stora ratten. Men väl på plats i respektive sportstol med den breda högertröskeln tätt intill känns det mycket bra. Den långa föraren får det problematiskt i Facett-kupén och sikten blir därefter.

Starten sker med ett draghandtag. Halvgas är ett bra grundläge och när startmotorn gjort sitt följer ett tätt, hårt ljud, och så det berömda "ring-ding-ding" när pedalen släpps. Det obligatoriska, vita, väldoftande molnet stöts på Facetten ut genom tre råsexiga pipor i tröskeln, återskapade efter gamla bilder. När Sörensson lackerade om Facetten i rött efter några år fick utsläppet en annorlunda utformning, mer som en avlång kromlimpa.

Den korta växelspaken sitter långs fram på tröskeln och har en näpen stoppklack som måste lyftas för att lirka backen på plats. Ettan ligger framåt-höger och är inte lätt att leta sig fram till. Sonetten har något tydligare lägen än Facett, troligen för att den vid det här laget har en antal mil bakom sig. Så vi spruttar iväg. Lite ryckigt i början, men ju högre varv desto mer kontrollerat.

De kullriga trakternas ringlande asfaltsvägar smakar Trollhättan, Saabland. 57,7 hästar under huven kan verka tamt, men Sonetten väger in på ca 500 kg vilket ger i stort sett samma vikt/hästkraftsförhållande som första generationens Golf GTI! Därtill ska läggas en exceptionell väghållning, även om de taniga radialdäcken inte precis bidrar till att mildra understyrningen hos båda vagnarna, inte sagt som kritik.



Kromkantade inre hjulhus och elegant ränna för att hålla reseffekterna på plats. Bakluckan öppnar generöst, hela karossens bredd.

Känslan i bilarna är ett enda brett leende, inte minst när man pressar på i kurvorna och låter motorn smaka mer och mer varv. Det låter som om det kommer två maniskt lagda mopeder på de schweiziska småvägarna!

**Sonettens ultralåga** och lätta konstruktion placerar den mer än en bil-längd framför Facett. I Facett är det

plåt och mer glas, alltså högre vikt och högre tyngdpunkt. Ändå väger den knappt 650 kg, fortfarande exceptionellt.

Emellanåt känns Facettkarossen lite för tung för sitt lätta aluminiumchassi. Inte för att det krävs mer effekt, men för att den ligger tungt över fjäderna som slår i sina stopp i hårdare gupp. Över 65 km/h börjar framvagnen vingla och de små trumbromsarna får problem att ta ner farten på ett effektivt sätt

Ändå – det skulle vara Facetten jag valde om resan skulle sluta vid min egen garageport. Det handlar lika mycket om bilens speciella historia, den om en man med ett självpåtaget uppdrag och under de märkliga omständigheter som bilen återföddes, inte bara en gång, utan två!

En bättre officiell representant för det flämtande Saab av idag är svår att tänka sig. Facett berättar mer än någon annan sagan om att det alltid finns hopp och en möjlighet att födas på nytt, hur osannolikt det än verkar.

*Göran Sundin*  
*Vällingby*  
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!



## 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 ny-tillverkar 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!**

Blinkers/parkeringsljus

art 7409006,

pris 695:-/st, plus frakt

Direction indicator/Parking light

art 7409006

price 695 SEK/each, plus freight

Sidomarkeringsljus

art 7417884

pris 795:-/st, plus frakt

Side position light

art 7417884

price 795 SEK/each, plus freight



*En God Jul och  
ett Gott Nytt År*

önskar vi i redaktionen alla  
Sonettklubbens medlemmar!

Jan-David o Berndt



## Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

### MHRF's försäkringsfolder

Ni kanske kommer ihåg att jag i förra numret efterlyste vem som ägde den gula Sonett III:a som var med på MHRF's försäkringsfolder för 2019? Göran Schüsseleder som är kommunikör hos MHRF kunde svara då han förstods hade bilden med en högre upplösning än vad som syntes i foldern. Svaret är Christer Nilsson i Jönköping och han har en Sonett från 1972. Vi tackar Göran för svaret och uppskattar att MHRF uppenbarligen läser Sonettvärlden! På tal om MHRF så vill vi även komplettera att den som skrivit artikeln om Riksantikvarieämbetet på sidan 27 i förra numret heter Malin Erlfeldt, kanslichef hos MHRF.

### AutoBild klassik

Vad gjorde vi utan Axel Boey i Belgien? Jo, då hade vår internationella utblick blivit betydligt fattigare. Han sände mig nämligen en fantastisk artikel från aprilnumret 2019 av AutoBild klassik. Den var på 10 sidor plus stor bild på tre Sonetter på innehållssidan. För artikeln handlade just om en Sonett I från 1955, en Sonett II från 1966 och en Sonett III från 1970. In-



gressbilden visar de tre stående framför ett flygplan, den kopplingen har man sett några gånger förut... Texten i inledningen var "Den lille överflygaren. Saabs familjebilar hade alltid en sportlig image. Inte minst bidrog tre små sportiga åk som visserligen sällan var kvar men stimulerade fantasin". Det får räcka med den översättningen, för hela artikeln var på tyska. Mycket detaljerat skriven med plus och minus för varje modell och med korrekta tekniska specifikationer. En helgjuten artikel där även Saabs tävlingshistoria kommer med och det illustreras förstas av den välkände reklambilden där Erik Carlsson sitter med en Pommac i handen, bekymrad över den upp- och nervända tävlingsbilen bredvid.

Om någon önskar hela artikeln som en pdf, hör av er till redaktionens adress så skickar jag den.

### Discovery

Det går ju ett antal olika bilprogram på Discovery och ett av dem heter "Chasing Classic Cars" med den välkände motormannen Wayne Carini i USA. Han och hans personal köper, renoverar och säljer klassiska, ofta exklusiva bilar. Av både nyfikenhet och för att det är en möjlighet att skapa intresse för en bil som ska säljas så ställer han ofta ut bilar på olika bilutställningar som Pebble Beach eller som i det program jag såg, en utställning vid Lake George i New York. Döm om min förvåning när jag då plötsligt ser en Sonett II stå parkerad när kameran sveper förbi i Tv:n. Det var verkligen sekundsnabbt men man hinner se att det är en tvåtaktare med en "bubbelruta"



bak. Bilen står i gruppen "European import" och det stämmer förstås.

### Vi Bilägare

Då det i år är 50 år sedan denna gula modellvariant lades ned så är det ju perfekt att ha med den i bildgatan på sidan 71 i Vi Bilägare, nr. 10/2019. Det var Johnny Johansson i Vargön som var uppmärksam. Tror inte att han behövde gissa svaret för den gula bilen och det lär inte ni heller behöva göra.



Den klurigaste var nog ändå Amazonen eftersom Volvo aldrig själva producerade en cabriolet för denna modell. Dörrhandtaget ger dock vägledning. För yngre generationer är det kanske extra viktigt att de får lära sig vilka klassiker som producerades tidigare. För säkerhets skull bifogar vi även en bild på facit.



Visste du att av de drygt 300 Sonetter som finns i Sverige är mer än hälften avställda? En del beror förstås på årstiden, andra är under renovering och så har vi en del som bara står.



## Sonett III, gåva till CSS

Per Jansson

Per Jansson tackar Lars Eriksson i samband med hämtningen av Sonett III:an i Grängesberg.

Jag fick ett telefonsamtal i början av augusti från vår före detta klubbmästare Lars Eriksson i Grängesberg.

Han hade tänkt att renovera sin Sonett III, men det blev aldrig av, den är särplockad av honom sedan 20 år tillbaka.

Bilen skänktes till Club Sonett Sweden av honom, så den 21 augusti

2019 hämtade jag denna Sonett III från 1971.

Det blev ett riktigt lass med alla delar som var lösa, det var bara att stiva in allt.

För tillfället står den i vårt lager i Fagersta.

Vi tackar Lars Eriksson för donationen till klubben.



# Bakrutor på baksidan

Som ni vet så heter Svenska Saabklubbens medlemstidning "Bakrutan". Vi vill ju inte vara sämre så därför bjuder vi på ett antal intressanta bakrutor i Sonettvärlden. De är valda för sin skönhet och förstås för att de har en viss likhet med varandra. De har alla en mjuk, runtgående design vilket resulterar i en utmärkt bakåtsikt. Ibland öppningsbara, ibland så får man lasta bagaget under rutan eller inifrån.

Om vi börjar med den första bilden så är det en Jensen SP där bokstäverna står för Six Pack. Närbesläktad med Interceptor men starkare med sina 385 hk och endast byggd i 272 exemplar. Betyddligt vanligare var Plymouth Barracuda med sin enorma bakruta som mätte hela 1,34 m<sup>2</sup> vilket innebar att Chryslers designers hade skapat den största bakrutan på en standardbil när bilen introducerades 1964.

Den tredje bilen med en vacker bakruta är en TVR Tuscan från 1969 med en V6a. Man kunde köpa den med V6 eller V8 motor och tillsammans mellan 1967 och 1971 producerade man bara 174 bilar varav 73 med V8 motor.

Den sista bilden visar förstås bakrutan på en Saab Sonett II, alltså med tvåtaktsmotor. För er som nyfiket undrar kan vi informera er att det är John Jonasson som äger bilen, att den är från 1967 och att den har chassinummer 186. Men nu var det ju bakrutan som var det viktiga, eller hur?

