

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Gelleråsen, Kanonloppet
- Medlemsmatrikel
- Saab 92B och Sonett III
- Drömmen om Sonett 2-t

2
2020

Styrelsen har ordet!



Please note that due to the situation with Coronavirus, we postpone our annual/spring meeting to the autumn. When we know a new date, we will inform you.

På vårt senaste styrelsemöte var huvudfokus på planeringen av vårt vår/årsmöte i trakterna runt Västerås med besök på MC Collection på Tidö slott.

Vid det tillfället var inte covid-19 något större problem men tiden därefter har visat på en större spridning.

Därför har styrelsen i Club Sonett Sweden tagit beslutet att ställa in vår/årsmötet den 23 maj.

Anledningen är spridningen av coronaviruset. Vi har alla ett ansvar för varandra att inte sprida smittan vidare och många av våra medlemmar och förtroendevalda utgör en extra utsatt riskgrupp som vi naturligtvis vill värna om.

Styrelsen anser att det därför är viktigt att undvika sammankomster och möten som inte är absolut nödvändiga.

Nytt datum för årsmötet kommer att meddelas genom vår hemsida och i Facebookgruppen samt med ett personligt utskick till alla medlemmar.

Vi beklagar verkligen detta men planeringen är att hålla samma möte fast på höstkanten när allt har blivit normalt.

Om det är några medlemmar som vill ha informationen om ny tidpunkt för årsmötet via e-post: skicka in ett meddelande via info@sonettclub.se så lägger vi upp en adresslista och skickar ut när vi vet mer.

Under tiden kommer vi i styrelsen fortfarande att jobba med att producera Sonettvärlden och att sälja reservdelar till er medlemmar.



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
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
jdiskaven@gmail.com

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningmän 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

Hemliga verkstaden, där träpluggen och de första karosserna togs fram till Sonett II. På bilden kan man bl a. se den svarta träpluggen, första plasthuvan, gjutformar och förtäckta fönster!

Styrelsen

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

Jan-David Skavén, redaktör
08-93 15 65
jdiskaven@gmail.com

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
070-212 72 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 början av oktober

Sista inlämningsdatum för
manuskript och annonser 31 augusti

Gelleråsen, Kanonloppet

Berndt Eliasson

Bildkälla: Örebro stadsarkiv.

Foto: Specialfoto: Å Ahlstrand, B Gustavsson, J Holmlund och R Carlsson.

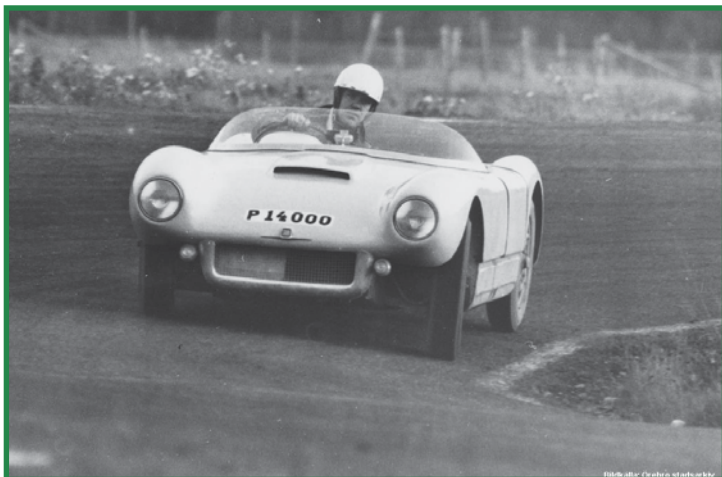
Gällersåsen, Karlskoga och Kanonloppet var förr motorsportens Mecka och där man som ung var given åskådare på 60-talet!

Dock var inte kamera med telobjektiv så vanligt på den tiden, men om man går in på Örebro Stadsarkivs hemsida: <http://mediaarkiv.orebro.se:8080/bildarkivet/> och skriver in "gelleråsen" i sökrutan så finns mycket intressant för den motorintresserade, inte bara Saabar.

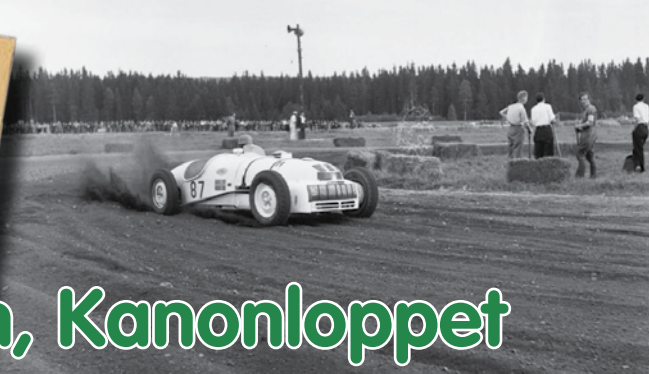
Här på Gelleråsen har många olika

Saabmodeller utkämpat hårda duster genom tiderna. Även Sonetter i olika versioner har framträtt på denna legendariska bana. 1956 och -57 tävlade Sonett I som framgår av vidstående bilder.

Gelleråsbanan var inte asfalterad från början, som man ser av vinjettbilden här ovan och som är från första Kanonloppet 1950. Bilden visar Gunnar "Persbergarn" Carlsson med sin Ford Mercury "Snövit" med hjulen spinnande i lösgruset.



Kanonloppet 1956, Saab Sonett med Rolf Melde vid ratten forcerar en kurva på Gelleråsen.



1957. Kamp i lilla klassen Specialstandard upp till 1000 cc. Nr 2 är Rolf Melde, AMCK Stockholm SAAB 93. nr 7 Harald Kronegård SAAB 93, KAK och nr 6 John Kvarnström Austin A35, Karlskoga MK.



Asfaltbeläggningen på banan kom till redan efter något år.

Här följer några sidor med de bilder som jag hittade i detta bildarkiv, med Saabanknytning. Bilderna är från Kanonloppet 1956, 1957 och 1960.

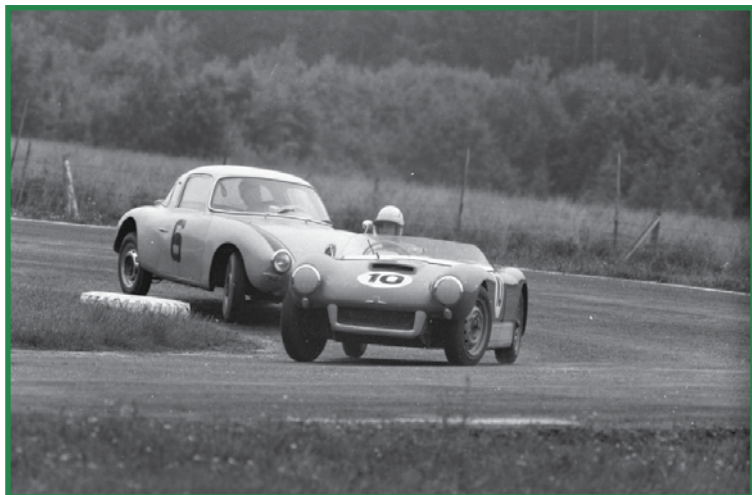
Vid 1956-års Kanonlopp deltog Rolf Melde och 1957 tävlade Erik Carlsson och Carl-Magnus Skogh med Sonett-

ettan. Men av resultatlistan på nästa sida verkar motståndet övermäktigt, Lotus, Ferrari och Alfa Romeo! Sonettens lilla 750 cc-motor i klassen upp till 2000 cc? Av de åtta bilar som kom i mål blev Erik 6:a och Carl-Magnus 7:a, ett varv efter segraren!

Fem bilar nådde ej målet (DNF, did not finish). 12 128 åskådare detta år!



Två snabba Saab Sonett 750 cc i hård kamp 1957, nr 10 är Carl-Magnus Skogh, Åmåls MK och nr 9 Erik "Karlsson på Taket" Carlsson, SMK Trollhättan.



Höga G-krafter på Gelleråsen, Saab Sonett före en DKW Monza. Nr 10 Carl-Magnus Skogh, Åmåls MK och nr 6 Heinz Meier, Tyskland.

Saabs sportvagn Sonett I och en Lotus Eleven. Nr 9 Erik "Karlsson på Taket" Carlsson, SMK Trollhättan.



Några av de konkurrenter Sonetten hade att kämpa mot 1957, Ferrari 500 TR.



Ovan DKW Monza, nedan Lotus Eleven.



Resultat 1957 Kanonloppet. Sportvagnar upp till 2000 cc, 30 varv (60 km).

Pl	Snr	Förare	Land	Klubb	Ort	Fordon	Tid	Varv	Diff
1	2	Peter Ashdown	ENG			Lotus Eleven	41:30.8	30	
2	3	Alan Stacey	ENG			Lotus Eleven	42:16.6	30	45.8
3	5	William "Bill" Frost	ENG			Lotus Eleven		29	1v
4	16	Lars Finnilä	FIN	500 Kerho Club		Ferrari 500 TR		29	1v
5	1	Fulgencio Rubén Batista	CUB			Ferrari 500 TRC		29	1v
6	9	Erik Carlsson	SWE	SMK Trollhättan	Trollhättan	SAAB Sonett		29	1v
7	10	Carl-Magnus Skogh	SWE	Åmåls MK	Håverud	SAAB Sonett		29	1v
8	11	Sam Gillberg	SWE	Vendelsö MK	Stockholm	Frazer-Nash		28	2v
7		Erik "Ockelbo" Lundgren	SWE	Hälsinglands MK	Ockelbo	Alfa Romeo Special		19	DNF
8		Bengt Mårtensson	SWE	Gislaveds MK	Gislaved	Ferrari 500 Mondial		13	DNF
6		Heinz Meier	BRD			DKW Monza		9	DNF
12		Pehr Brolén	SWE	SSK		Osc-Maserati		4	DNF
4		Michael Anthony	ENG			Lotus Eleven		3	DNF

Nr 3 Alan Stacey Lotus Eleven 1 minuts tillägg pga tjuvstart.



William Frost Lotus hamnade i "spenaten" i sin iver att hålla undan för Sonetterna. Nedan Heinz Meier, DKW Monza 2-taktare, fick bryta efter nio varv.



Kanonloppet 1960. I väntan på start, avslappnad förare passar på att brodera på sin duk, i framsätet på sin då nya Saab 96! Publikrekord, 33 500 personer tittade på detta år!



1955 Saab 92B + Sonett III

By: Paul Blank, Photography by: Paul Kane

We thank Unique Cars from Australia for letting us print this article, first published in No. #261, Jun/Jul 2006, then republished in a web version dated 26 Oct 2018.

Also thanks to Bernt Larsson, who sent the article to us.



Before GM got its mits on it, Swedish aviation experts Saab built some of the most stylish and technologically advanced cars. Here are two of them...

The name Svenska Aeroplan Aktiebolaget really didn't mean a great deal to a lot of people much beyond the amusingly named Swedish town of Trollhättan in the late 1940s.

But the SAAB name eventually grew to great heights, the brand becoming renowned for advanced designs and rally success. Unfortunately after being taken over by GM in recent times many of the company's traditional strengths became eroded.

Back when WWII was looming the need was seen by Swedish authorities and industrialists for assembly of aircraft and SAAB was set up to do this. By war's end demand for military aircraft was drying up and the

company began developing civilian models – but realizing sales would be very limited they cast around for alternative products to suit their factories.

Consideration was given to prefabricated houses and whitegoods but ultimately the company decided to keep

within the world of transport and decided to develop a SAAB car.

The team of designers had expertise in aeronautics, but not motor cars, so their viewpoint was somewhat radical – especially when compared to Sweden's established car maker Volvo, which produced very staid, conventional designs.

In pre-war Sweden the German-made DKW was a very popular car. The small front-wheel drive DKW had a two-stroke engine, low-slung bodywork and very good handling.

Saab's design team used the DKW as the inspiration for their new car but added its own specialist areas of expertise – and its access to a wind-tunnel. The team enlisted the help of Swedish Industrial Designer Sixten Sason whose clients had included Swedish icons Husqvarna, Hasselblad and Electrolux. Sason developed styling along aerodynamic lines which morphed into the first prototypes.

With enclosed wheels, teardrop shape and fared-in lights, the prototypes were as radical as the innovation beneath the sleek skin. Today a trans-

verse engine and front-wheel drive are commonplace, but in the late 1940s this was most unusual. The cars also featured rack and pinion steering, hydraulic brakes and independent suspension by torsion bars.

Support was given by Sweden's biggest car importer, with a very confident pre-paid order for 8000 cars, enabling SAAB to go full steam ahead with production.

The car was named 92 – the first 91 SAAB designs having been aircraft. Production began in 1947 with over 20,000 made by the time production ceased in 1956.

These early SAABs were never sold in Australia and even knowledge of their existence was sparse here. As later models gained sales and success overseas, so interest in the marque here eventually grew. The later Saab (the name changed to upper and lower case) 93 became a rally star, winning European championships, first with two-stroke, then Ford V4 engines.

Then in 1967 the all-new 99 series came out, with Triumph-derived four-cylinder in-line engines. While it retained the high level of advanced engineering, the new model was far more normal looking and became successful around the world, including Australia.

In the meantime, a handful of early models had trickled into Australia in the hands of private owners – and they continue to arrive in tiny numbers with people who appreciate their unique designs.

Prime candidate for owner of the rarest Saabs in Australia is Henk Ossendrijver. After visiting Australia sever-

1955 SAAB 92B featured suicide doors and Art Deco styling





al times in his capacity as an expert in plastic insulating tubing for electronics, a casual remark saw him offered work in Perth and moving from The Netherlands three years ago.

Henk brought two Saabs with him – a 1955 92B and a 1971 Sonett. We'll get to those two shortly. But first, what makes someone bring two such unusual cars around the world?

Henk and his wife Ellen have been Saab enthusiasts for 25 years. While they've owned other makes as well, Henk's long standing passion for the Swedish marque stems from his admiration of the shape of the early models – 'the droplet shape' as he describes it being called in Europe.

A couple of decades ago Henk bought a V4-engined 96 as a project car. He restored it and used it as an everyday car for the following 16 years. Henk explains: "In the winters, salt causes a lot of damage if you don't maintain cars. I restored that car twice." Salt helps defeat snow covered roads but turns sound metal rusty.

Their kids were growing up and something more spacious was needed, so the family progressed through a series of 99 and 900 models, including some special edition versions.

Rarest of these was a Red Arrow 900 Turbo, a handful of which were sold in Australia as the Enduro featuring big blister wheel-arches, a whale-tail and wide wheels.

Not long before leaving for Australia, Henk found a very early model – a '55 92B which had been restored some years before and spent time as a museum piece. This was a model he'd longed to own, being the original Saab, and the car in its purest form.

The B differed from the 92 in a few minor, but practical ways. It had a larger rear window, a little more power, bigger tail-lights and a boot lid – previously access to the boot was via the inside of the car only.

However, the beautiful shape and exquisite detailing remained unsullied on the B model. The very rounded



92B powered by 764cc water-cooled two-stroke engine

front, enclosed front wheels (necessitating a narrow front track), raked windscreen and sweeping roofline really made this car stand out at a time when few car makers gave any credit to the benefits of aerodynamics.

It's not just sleek, but in some areas, quite beautiful – the side windows for

example echo the curvaceous shapes of some of the wonderful exclusive coach built coupes of the late 1930s, especially with the canted-forward B-pillar ensuring the front and rear windows are of equally balanced area.

Henk tells that the deep burgundy colour was the first colour available other than the green that all 92s were painted. It certainly suits the car well, and is complemented by the grey interior. A close look shows that this car was very well restored.

Open the rear-hinged door and you're greeted by an interior as quirky, but practical as the exterior. There's a plaited rope grab-handle each side. The headlight switch has a beautiful diagram showing an aerial view of the car's front with the light beam shining forward.

The interior is finished in several grey tones, with some of the lustrous burgundy exterior colour showing too. It's clear this wasn't a cheap car of its era, with comprehensive instruments and a high quality finish.

Sit in the car, pull the solid door shut and things feel more normal again – open suicide doors always give an uneasy feeling...

After turning the ignition on, you pull a curved T-handle under the dash to activate the starter. The old 92 starts easily and the 764cc, water-cooled two-stroke twin quickly settles into a thrummy beat. It's got a richer, deeper note than most two-strokes.

The seat is hard and the pedals noticeably offset to the center. Release the handbrake which sits way down on the flat floor, switch on the sema-

phore indicators and you're away. The three-speed column gearchange is light and creamy, quite a pleasure.

Remembering to keep the revs up, when you might be trying to be cautious with a rare car is the only real challenge. The brakes require a solid push and the steering weight builds up on turning, but the car lopes along with a comfy ride and stable feel.

The car has freewheeling, which allows it to coast on the downhill and re-engage the clutch automatically (and smoothly) when the accelerator is reapplied. This is both an economy measure and to benefit engine longevity.

Even with the enlarged rear window, vision to the rear corners is very limited, though the front and side pillars are very slim for a 1950s car.

You feel some of the engine vibration through your derriere and there's not really a great deal of performance, but it is nonetheless an enjoyable drive – remembering that many 50-plus year-old cars aren't really that much fun to drive.

How Swede it is... Saab Sonett III thought to be sole example in Australia



A look under the front-hinged bonnet (pretty unusual for the era) shows how unorthodox the Saabis. The transverse engine sits to one side, dwarfed by the gearbox alongside it. The radiator sits up high behind.

After a look around and a drive, it's not hard to see how Henk became besotted by this car and sold his 900 Convertible for it.

A few years before, Henk came across a rare Saab sports car languishing in the back of a workshop.



It was one of the Sonett III coupes Saab built between 1970 and 1974. In need of revitalization, Henk bought the fiberglass coupe, brought it back to life and presented it to his wife for her birthday.

"Driving it was a lot of pleasure for six or seven years before we left. It's a lot of fun to drive and quite quick."

The engine has been rebuilt, a stainless steel exhaust system fitted and the front section repainted "otherwise it's completely original," Henk enthuses.

The Sonett attracts attention wherever it goes. "People drive up next to it, brake to see the back, and speed up to look for a badge on the car to see



what it is. It is a very rare car, with only 21 known in the Dutch club before we took this one away."

This car interestingly, was sold new in the US, the main target market for the Sonett. Like many cars made by non-mainstream European makers for the lucrative American market, it failed to excite the US buyer.

The first Sonett was a mere blip on the screen, but the Sonett II was a serious attempt at a sports model. The pretty two-seater body sat on a 96 floor pan and used the same two-stroke engine and running gear. The American dealers demanded a restyle, which Ita-

Tiny bonnet reveals Ford V4 engine – good for 170km/h performance



lian stylist Sergio Coggiola performed – not altogether successfully.

There are a few incongruous lumps and bumps in the styling but this car was spared the ugly impact absorbing bumpers of the later examples.



Aircraft-inspired interior testament to Saab's aviation background

Henk's car looks very '70s, especially in egg yellow with the matte-black tail panel. It wears the same attractive Saab alloy wheels of locally-sold EMS and GLE 99s.

Along with the restyle came an engine upgrade. The elongated nose housed a short Ford V4 engine, similar to the one we saw in the Transit van here.

At 1700cc it produces power enough to propel the little car to 170km/h. A weight of just 820kg helps.

The engine is accessed by a very small bonnet, which reveals an interesting feature of a hollow transverse strut brace also acting as a radiator fluid reservoir.

Inside, the car is relatively straightforward – other than being left-hand drive, as all Sonetts were. Like the

92, the pedals are offset towards the center as is the steering column. The bucket seats are aligned straight but provide a good driving position allowing the controls to fall easily to hand as you sit low to the ground.

Unlike the Sonett II, this later car has a floor shift gearchange – and it's quite pleasant to use. It's a doddle to drive and feels quite spritely. The Sonett is also fitted with the freewheeling feature. The twin exhausts accentuates the odd beat of the V4 engine though it's not obtrusive.

A roll-over bar sits behind the seat headrests, testament to Saab's early commitment to safety.

In 1971 the Sonett sold for \$3795 in America. This compared to a Mustang at \$2385 or Porsche's mid-engine 914 at \$3769. Certainly, with its lively but modest performance the little Saab was facing an uphill battle in its intended market. Nevertheless over 8300 of them found homes, though this car is thought to be the sole example in Australia.

The Sonett III was the last design from the old Saab family of small economical cars. The 99 of 1967 ushered Saab into a new era of grown-up-sized cars which has seen the com-





Rare Saab collector, Henk Ossendrijver

pany through to this day – even if today's products are reskinned Opels with Saab-like design nuances applied. What a shame that technological brilliance is no longer the driving force.

Saab Aero X concept

With styling reminiscent of the 1970s Sonett, Saab's Aero X concept coupe



stopped showgoers in their tracks at the 2006 Geneva motor show.

Powered by an alcohol-fueled 280kW twin-turbo V6 and with all-wheel drive and an aircraft style canopy the low-slung coupe is a far cry from Saab's current range of stolid, super safe offerings.

Saab says the concept offers styling cues to future Saab models, but whether the marque is about to throw off its GM cardigan and create a 21st century Sonett – the company's only real sports coupe in its almost 60 years of car making – remains to be seen.

And while harking back to the company's aircraft origins, the forward-thinking concept at least suggests the company has a more positive future than some other struggling GM brands.

Brottning i flugvikt

Gunnar Dackevall,
foto Peter Gunnars!

Den här artikeln är hämtad från
nummer 9, 2017 av Granturismo.
Den publiceras med deras tillstånd och support.



För 50 år sedan var Saab på god väg att satsa stort på en tävlingskarriär för den lilla sportmodellen Sonett. Satsningen ströps i sin linda efter bara ett fåtal framträdanden, men nu är en av fabriksförarna i full sving igen, i händerna på Lasse Jönsson.

Vi är tillbaka på den lilla grusvägssträckan ett stenkast utanför Karlstad. Ett par-tre väl bekanta kilometer väg över öppna fält och in i skogen genom ett antal fina kurvkombinationer med förlåtande diken och ett greppigt, sandblandat underlag.

Svenska rallyt har använt vägen som test- och shake down-sträcka, och jag har varit här flera gånger i sällskap av Lasse Jönsson och någon av hans rallybilar.

Solen tittar fram mellan molnen och Jönsson ser oförskämt fräsch ut för sina 77 fyllda år. Han hoppar ur sin lilla rally-Sonett till synes utan besvär, vilket inte är en självklarhet ens för en yngling. En Saab Sonett är byggd i 3/4-skala, och med rallystolar och skyddsbur blir det lindrigt sagt trångt i kupén.





– Det var nog bilens dimensioner som gjorde att Saab själva knappt tävlade med Sonetten, säger Lasse Jönsson, med egna meriter som fabriksförare för Saab på 1960-talet. Eric Carlsson var ju en stor man, säkert 195 centimeter lång och 130 kilo tung, och han gillade inte tanken på att tillbringa dagar i sträck i den lilla klaustrofobiska glasfiberlådan.

Saabs tävlingsavdelning byggde ett par tvåtakts-Sonetter för rally som testades av Carlsson och hans snabba fru Pat Moss, men några tävlingar i den V4-version som byggdes i tre exem-

plar 1968 blev det inte. Istället såldes de tre bilarna till privatpersoner, varav en av bilarna kom att köras i Alprallyt samma år av en viss värmelänning från Gräsmark med namnet Lars Jönsson.

– Det gick ganska skapligt, ända fram till vi åkte av i en sväng och landade i ett dike några meter ner, minns Jönsson. Vi hade precis tagit oss ur bilen när Armin Hahne i en BMW åkte av på samma ställe och hamnade på Sonettens tak. Det blev ju bara smulor av glasfiberkarossen, på den tiden fanns det ju inga skyddsburar ...

Just det exemplaret, med ny kaross förstås, står nu i Jönssons garage efter en del detektivarbete för att lokalisera Saaben så här nästan 50 år senare.

– Under letandet efter bilen som jag körde i Österrike 1968 snubblade jag lite av en tillfällighet över en annan av de tre fabriks-Sonetterna med V4-motor, som stod på bilmuseet i Arvika. Till skillnad från "mitt" vrak som låg i fragment, var detta en komplett rallybil i dåtidens Grupp



3-utförande som inte tillät så mycket modifieringar av motorn. Men Saab hade turligt nog klassat in Sonetten även i Grupp 4-utförande, så efter att jag lyckades köpa den i Arvika bad jag den skicklige motorbyggaren Gunnar Fredriksson (idag troligen landets snabbaste Saab V4-åkare i historiska rallysammanhang) bygga en potent motor till bilen, så jag kunde börja tävla med den.

Under en period gick bilen på gatan i Göteborgstrakten. Något som de antika dekalerna skvallrar om. Kupén är intim som en överrock.

Debuten skulle ha skett i förra årets historiska del av Svenska Rallyt, som blev inställt på grund av snöbrist, så den fick vänta till i år, då snön räckte till.

Det var nästan 50 år mellan dikeskörningen i de österrikiska alperna och starten i Svenska rallyt i februari 2017. Och faktum är att det aldrig tidigare har tävlats med en fabriks-So-

nett i Sverige, varken förr eller senare.

– Förutom min start i Alprallyt kördes en av bilarna i Monte Carlo-rallyt av Simo Lampinen, men efter det var det slut med fabriksbilarnas karriärer, berättar Lasse.

Lampinen låg för övrigt och lite sensationellt trea i rallyt efter de två fabriks-Porsche 911:orna rattade av Waldegård och Larousse, men lär ha blivit diskad när han körde igenom en kontroll innan de ens hade hunnit sätta upp den.

Lasse Jönsson fick därmed rull på ett stycke svensk motorsporthistoria. Där har han intagit en allt tyngre roll som en av vår bilsports viktigaste kulturbärare, med en rad bilar med spännande svensk historia i sitt rymliga garage.

Oftast är det en lätt roll att bära, när man har en egen kompetent verkstad och tillräckliga medel att hålla allt rullande – för rulla ska bilarna göra, menar Jönsson.



Men ibland kan också åtagandet bli tungt, i rent bokstavlig mening.

Även om Saab Sonett är en superlätviktare med knappt 700 kilo på vågen, vilar säkert 70 procent av vikten på framhjulen, och med en kraftigt åtspänd diffbroms på dessa blir rattandet utan servo till en brottningsmatch.

– Inför Midnattssolsrallyt hade jag redan problem med ledbanden i en av axlarna, och under rallyt slet jag sönder dem i den andra axeln. Åren ger sig till känna ...

Men jag tog ett par kortisonsprutor igår, så nu kan vi köra, säger han och flinar pojaktigt innan han drar iväg på ett par rundor för att fotograf Peter ska få sitt.

Ljudet som den högkompade V4:an lämnar efter sig är nästan lika udda som bilens uppenbarelse i stort. Den okonventionella cylindervinkeln som Ford använde (60 grader, ett arv från fabriken V6-motor) ger den en udda tändföljd som skapar ett typiskt och trevligt ljud.

Bilens former, signerade Björn Karlström och inte den dåvarande designgurun Sixten Sason har alltid varit kontroversiella i bilkretsar, men alla

kan nog enas om att de verkligen sticker ut. Bottenplattan från Saab 96 kapades 33 centimeter, vilket resulterar i en extremt kort hjulbas på bara 216 cm. Karossen slutar tvärt efter bakhjulen, men ett ovanligt långt främre överhäng ger ändå en totallängd på 379 centimeter. Proportionerna är omvända mot vad gängse norm var (och fortfarande är) när det gäller sportvagnsdesign, som dikterar kort främre överhäng och långt bakre.

Men så är också hela bilen en tvärtomupplevelse att köra, så i någon mening är Sonettens design kongenial med dess hela väsen. Som att köra en inverterad Porsche 356, ungefär.

Jag lyckas med mindre ansträngning än väntat ta mig in bakom ratten och jag bedömer att jag faktiskt precis kan få plats med mina 181 cm plus hjälm under taket. Lika lätt var det inte att få plats med V4-motorn under den slanka motorhuv, där från början bara den lilla trecylindriga tvåtaktaren skulle bo. En rejäl bula på huvu gav plats för den större fyrtaktaren.

– Det blev ändå för trångt när vi skulle montera de bägge dubbla Weberförgasarna inför tävlingen i Österrike, berättar Lasse och pekar på den extra förhöjningen på tre centimeter som man fick göra för att på plats med förgasarpaketet. Det får sin friskluft genom slitsar i sidorna på huvens "power dome".

– Vi har gjort exakt samma förändring på denna bil, vars Grupp 3-motor inte behövde mer plats än originalet.

Ryktesvis ger de mest potenta V4-motorerna i historiska rallysammanhang uppåt 170 hästar med dagens tek-

nologi, då närmar sig volymen 1,9 liter och livslängden är klart begränsad.

– Jag nöjde mig med en 1,8-litersversion med uppåt 140 hästar, den håller bättre och har ett bra register, menar Lasse.

Och visst verkar Katrineholmsbon Gunnar Fredriksson veta vad han håller på med, eftersom V4:an i Sonetten är en riktigt glad maskin med rejält drag och underbart fin respons. Kombinationen av låg vikt och tät växellåda med kort slutväxel (den toppar bara 150 km/h) gör att den känns riktigt vass på vår specialsträcka utanför Karlstad.

Den är livlig, på gränsen till hysterisk när det bär iväg! De hårt diffade drivhjulen är konstant på väg åt vänster eller höger när man accelererar utmed den snabba öppna delen av sträckan och man måste hålla den i ett järngrepp för att stanna kvar innanför dikeskanterna. Det är lätt att förstå att Jönssons brottande bakom ratten fick hans axlar att smärtsamt minnas alla åren i framhjulsdrivna Saabar – och tiden på crossbanorna i ungdomen ...

Nästan hela existensen hos en gammal Saab vilar på framhjulen, och resten av bilen känns mest som ett fladdrigt bihang. Redan en standardbil är väldigt udda att ratta i maklig fart, med rattväxeln, frihjulet och de högerställda pedalerna som speciella inslag.

Men att köra en Sonett preparerad för tävlingsbruk är nästan som att lära sig fortåka på nytt. Man får kasta alla sina invanda reflexer över bord och lära om. Och när man väl har lärt sig vänsterbromsa, växla utan koppling

och nästan aldrig släppa gasen går det garanterat fort utav bara h-e!

Med facit i hand var det synd att Eric Carlsson var så stor och lyckades övertala Saab (om det nu var såsom skrönan säger) om att inte tävla aktivt med Sonetten – dess vikt/effektförhållande var nära nog i paritet med Porsche 911:orna vid tiden.

Vi får glädja oss åt att det finns en värmlänning som inte blev platt som en pannkaka i bilen där i ett alpdike för nästan 50 år sedan, och som nu håller minnet av en säregen bilhistoria vid liv, sina värkande axlar till trots.

Om axlarna och humöret håller lär vi få se det unika paret i rallyskogarna snart igen ...

Fakta Saab Sonett Grupp 4, 1968

Motor: V4, OHV, 1805 cm³, max effekt cirka 140 hk.

Kaross och chassi: Glasfiberkaross monterad på kapad bottenplatta från Saab 96. Undre triangellänkar fram, stel axel bak, spiral fjädrar runt om. Skivbromsar fram, trummor bak.

Mått och vikt: Längd/bredd/höjd 379/145/117 cm, hjulbas 216 cm. Körklar vikt cirka 680 kg.

Prestanda (standardbil): 0–100 km/h 12,0 sekunder, toppfart 160 km/h. Vikt/effektförhållande idag cirka 4,9 kg/hk.

Övrigt: En av tre fabriksbyggda rally-Sonett II med V4-motor.

Drömmen om en Sonett 2-takt

Vid tangenterna Fredrik Ekendahl



Drömmen om en Sonett 2-takt började egentligen inte förrän jag fick möjligheten att hjälpa Mats Miller med att få igång sin Sonett med chassinummer #20 efter många års stillastående. Jag hade provkört någon innan detta men har ju helt fel kroppsbyggnad (194 cm lång) för att få plats i en Sonett. Dessutom en nackskada som gör att huvudet behöver hållas i normal position.

Bertil Maununen har sänkt golvet i sin Sonett #158. Det lät intressant och ett besök gjordes. Dock behövdes ett par cm till för att jag skulle rymmas. Pratade med Bertil om detta men det verkade osäkert om det fanns utrymme för mer plats.

I samma veva blev jag kontaktad utav Dave Hosmer i USA som ville sälja sin Sonett med chassinummer #19. Ups! Den vill man ju gärna äga! Väl på plats i USA så konstaterade jag att den var för bra, samt hade en alltför intressant levnadshistoria för att byggas om med sänkt golv och modifierad vägg bakom stolarna. Men den fick följa med hem i alla fall. #19 är numera renoverad och i toppskick.

2015 fick jag ett erbjudande om att göra min drömresa tillsammans med

en kompis. Vi skulle korsa USA med bil och besöka en massa goa gubbar och gummor...

Resan startade i San Fransisco och vi besökte bland annat Sonett #125. Paul Perry med #6 hade bjudit in oss till sin verkstad och där fanns även #252.

#252 var i mycket dåligt skick samt hade haft V4 motor monterad sedan 70-talet. Perfekt för mina planer men tyvärr inte till salu.

Efter att ha kört ner till Dallas Texas så körde vi upp till den kände Face Book profilen Vernon Atterberry och därefter mot Bill Jacobsen i Wilmington Delaware. Bill har ju en Sonett I med #6 samt Sonett #197 och #241. Bill äger en till Sonett, som han visade mig vid det senaste besöket, men helt otroligt så minns jag inte numret på den just nu... Men lågt chassinummer har den i alla fall.

Bill ville sälja #241 som var i mycket bra orenoverat skick men med trasig motor. Priset var astronomiskt så tyvärr fick jag stå över. Den var dessutom för bra för mina planer.

Färden gick vidare och plötsligt fick jag ett mail ifrån John B Liland som bjöd in till besök. John B med norsk/svenskt ursprung var en upplevelse att



besöka. Hans Sonett #147 med endast lite över 2000 mil på mätaren var i ett otroligt originalskick. Vilken bil och vilken historia den hade. Prislapp i övre horisonten tyvärr, samt fortfarande för trång för mig, men ett trevligt möte var det. Sonett #147 finns numera i Kalifornien.

En rolig anekdot är att John B var doktor i Hälsingland på 60-talet, körandes Saab i samma ort som John Jonasson, med Sonett #148, spenderade mycket tid i. Johns #148 har originalmonterad AC. En utav 3 Sonetter som fick det. John Jonasson sålde en mycket fin Saab 96-79 till John B för ca 15 år sedan. Nu ägde de Sonetterna med chassinumren efter varandra. Världen är liten.

Jakten gick vidare för mig och strax efter nyår 2016 hör Paul Perry av sig. Saabfirman skulle läggas ner omgående och samtliga bilar utom #6 skulle säljas. "Vill du köpa #252 inklusive alla reservdelar jag har?" lyder frågan. Vad svarar man på det? Det är ju inte helt lätt att fara och hämta en bil i Kalifornien när man bor i Sverige. Kunde jag få ledigt ifrån jobbet

med så kort varsel? Kunde det finansiella lösas?

Väl över i Santa Clara, i februari 2016, så började arbetet med att lasta containern. Paul hade försett sig rejält med delar och vi var tvungna att köpa allt för att få #252 så komplett som möjligt. Paul hade skrotat en Sonett 2-taktare som han inte minnes numret på så det fanns dubletter av vissa delar. Egentligen saknades bara stolarna som är unika för 1966-67, vilket visade sig cirka ett år efter hemkomst. Containern blev proppfull då även Pauls skrotgård länsades på bilar och delar. Summan av bilar blev #252, Sonett -68 #499, Sonett -68 #682, Sonett -71, Sonett -73 samt en GT850-64.

Idag är #252, #499 Sonett -73 samt GT850:n renoverade och tillbaka på vägen igen. Sonett 71:an såldes vidare till Danmark. Den var i ett väl använt skick och är nu under renovering. Sonett #682:an blev reservdelar då den var allt annat än komplett.

Samtidigt som detta sker i Kalifornien blir jag kontaktad utav min gode vän Tom Cox ifrån Maryland. Tom berättar att han har hittat en Sonett 2-takt reservdelsbil som är mycket billig, eftersom motor med kringutrustning saknas. I övrigt komplett men rostig. Jag frågar om chassinumret. Det visar sig vara #240.

Det var ju väldigt roligt eftersom den kände Saabprofilen Tom Donney under många år annonserade ut 2 st Sonett 2-taktare. Båda mycket dåliga renoveringsobjekt kanske till och med reservdelsbilar. Dessa bilar var #240 och #252.



#240 var så billig att det inte gick att tacka nej, så det fick bli en resa till senare för att få hem den och utvärdera vilken som var bäst att utföra projekt "mer rymlig Sonett" på. Eftersom jag själv håller på med så många egna projekt på hemmaplan beslöt jag att renoveringen skulle ske i Polen hos de välkända Saabrenoverarna där. De har över 150 Saabrenoveringar på meritlistan varav ett antal Sonett 2-takt och Sonett II.

#240 var i mycket bättre skick än vad man kunde tro. I stort sett bara rost i främre golvet samt trösklar. Saknades gjorde bara motor med kringutrustning. I övrigt även helt oskruvad. Beslutet blev att verkstadsägaren blev med #240 som delbetalning och jag behöll #252.

Jag gillar fart och fläkt så jag ville bygga lite Hot Rod på #252. Eftersom jag vid denna tidpunkt inte visste hur komplett den var och skulle det göras

en Hot Rod, så var denna dödsdömda Sonett ett perfekt objekt för detta.

Polackerna rivstartade projektet med att göra i ordning plasten så att den fick stå över somrarna 2016 och 2017, grundlackad så att spacklet kunde sjunka undan. Huvnen hade amerikanen, som monterade V4 motor i bilen tidigare, kapat upp och höjt upp som ett scoop, likt de på Mopars muskelbilar. För en gångs skull var det fint sågat så när polackerna tog bort förhöjningarna till scoopedet så passade biten in perfekt i hålet i huvnen. Detta syns över huvud taget inte idag. Massiv rostlagning inleddes och många plåtar nyttillverkades till motorrummet. Golvet togs ifrån #682 reservdelsbilen. Golvet sänktes 8 cm vilket ansågs max vad som skulle fungera. Golvet sänktes på så vis att det blev en "grop" där stolen sitter och fästena i framkant sänktes maximalt. Dessutom masserades plåtväggen ut mot tanken så att stolen gick att skjuta 5 cm längre bakåt. Skulle detta räcka för att få plats? 194 cm lång och med lång rygg är inte optimalt i någon sportbil.

Alla lösa chassidelar renoverade jag hemma, liksom motor och växellåda.



En ofantlig mängd NOS delar letades fram.

Med tiden så hittades mer och mer originaldelar och #252 byggdes ihop mot sitt ursprungliga utseende. Idag är det egentligen bara 4-bultsnaven samt 69:a stolarna som inte är korrekta. Originalstolar finns numera omklädda och klara att montera om andan faller på.



Våren 2019 fick jag hem # 252. Sonetten var helt klar och fullt körbar.

Registreringsbesiktning samt kontrollbesiktning utan anmärkning. Provkörde 4 km hemikring och sedan bar det iväg till Saabfestivalen.

Strax innan Västerås stannade Sonetten och det var trångt med vajer-räcken samt tät trafik. Snabbt konstaterade jag att bensinpumparna inte gick, men så fort jag la handen på dem så tickade de. Jordfel alltså. Verktyg togs fram för att dra åt pumparna som jordas direkt i chassiet. De satt hårt. Bort med ena skruven och skrapade bort lite färg. Nu så fungerade det igen. Precis efter att Sonetten hade stannat ringde John Jonasson. Han var på väg till jobbmöte i Västerås, Han satt i högerstolen, djupt försjunken i Blocketannonser när hans kollega ro-



par: "Det står en sån där Sport Saab i vägkanten, med huven öppen!" John förstod direkt vem det var.

John skrek i telefon som han alltid gör "Jag sa ju åt dig att byta bränsle pumpar!!!" Inte ville han lyssna på att det var jordfel. Hur som helst, efter max 5 minuter var jag på rull igen.

Lycklig! Sonett 2-takt är en fantastisk rolig bil att köra. Jag åkte problemfritt vidare mot Trollhättan och kom fram utan krämpor i vare sig rygg eller nacke! Yuppie!!!! Det fungerade som jag hade hoppats!!!

Men ett värre test väntade nästa dag då Gerda hade anlänt och vi skulle åka till Göteborg på Nationaldagen, tillsammans med de andra Saabgalningarna. Gerda har en mycket dålig rygg och är inte rädd för att säga vad hon tycker. Efter att hon hade krånglat sig in i Sonetten bar det av de 8 mil till Göteborg. Jag frågade direkt om hon satt bra. Fick inget svar. Bara en blick. När vi kom närmare Göteborg förstod jag att hon måste ha suttit Ok för hon hade inte klagat. Efter träffen i Göteborg for vi vidare mot Jonas Sahlén för lite Saabhäng och grillning. På vägen dit gick Anders Dahls topplockspackningar på hans Sonett -68. Så det blev mestadels ga-

ragehäng när Anders och Gerda bytte packningarna. Efter detta så bar det av mot Trollhättan igen. John Jonasson och Leo i deras 900 Cab och Gerda och jag i Sonetten höll lite högre tempo än de andra. När vi närmade oss Trollhättan säger Gerda att hon sitter Ok men hade inget stöd för fötterna, vilket var ett problem vid sportigare körning. Skönt, då var ett till delmål avklarat.

Nästa dag så far fläktremmen av ifrån Sonetten. Jag får på den igen relativt snabbt.

På utställningen är det totalt 7 st. Sonett 2-takt. Helt otroligt! Jag ser genast att min Sonett står ut gentemot de andra, då dörrpassningen med mera är väldigt bra. Det känns riktigt bra att den fule ankungen har blivit en svan.

Min gode vän Tom Donney var på besök på festivalen och han var förstas grymt nyfiken på att se sin gamla skrotbil, som han inte hade sett på 20+ år.

När han gick runt Sonetten var han mållös. När han satt i bilen så fick han tårar i ögonen. Det är en riktig entusiast; det märker man direkt vid såda-



na här tillfällen! "Upp med huven!" befallde Tom. "Jag måste kolla chassiplåten". Det är bilens ursprungliga så det gick utmärkt.

Hemfärden kördes i regn och hård blåst. Johns son Leo ville åka med mig, då Gerda körde sin 9-3 SC med biltrailer. Till en början hade hon en nyrenoverad Jubileums 80:a i trailern.

Efter Lidköping fick Anders Sonett vila sig i släpet istället.

Leo och jag höll ett tempo som Sonetten trivs väldigt bra i. Tyvärr är detta tempo högre än gällande fartgränser. Men det gick bra. Sonetten bara flöt på i 120-130...

Totalt blev det 120 mil på premiärturen. Efter detta så har det inte bli-



vit så många mer mil då vi har hållit på att renovera huset hemma.

Så hur gick det med #240? Den blev klar senhösten 2019 och ägaren Staszek, som äger flera Sonetter, bestämde sig för att sälja #240 då han behövde få loss kapital till en utvidgning utav renoveringsfirman för Saab. Sonett #240 har återkommit till Sverige och har en ny ägare på Västkusten, men just när den här artikeln skrivs så står den hemma hos mig tillsammans med #252.

Efter provkörning utav båda Sonetterna idag, den 22 januari 2020, så kan jag bara konstatera att jag

inte får plats i en original Sonett! Det är stor skillnad på utrymmet det vill jag lova!

Imorgon är det registreringsbesiktning på #240. Kommer nog att gå som en dans skulle jag tro.

Jag tror att Tom hade velat vara här nu! Två utav hans gamla skrot-reservdels-Sonetter är tillbaka i toppskick! Dessa två Sonetter verkar ha väldigt svårt att skiljas ifrån varandra!

Är det någon som behöver eller vill ha hjälp med renovering utav en Saab nere i Polen så går det bra att kontakta mig på fredrik.ekendahl@telia.com



Reservdelar till Din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

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

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Art 7082506, bakaxelrem

Pris 75:-/st, plus frakt

Art 7082506, stop strap

Price 75 SEK/each, plus freight



Art 7403900, 7407323

Gummilist, utv dörr

Pris 175:-/st, plus frakt

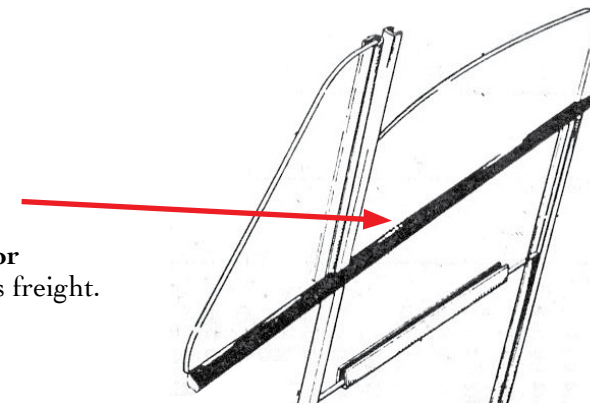
(Säljes som metervara)

Art 7403900, 7407323

Rubber seal, outside door

Price 175 SEK/each, plus freight.

(Sells by meter)



Trots ett antal korrekturläsningar så blir det lite fel ibland. I artikeln "Mina Sonetter och lite till" av Josef Zabel i nummer 1, 2020 så hade adressen till hans hemsida en bokstav fel. Rätt ska vara:

www.SAAB-Freunde.de



Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Autotest Klassiker

I septembernumret, 2019 av Autotest Klassiker jämfördes fyra mindre sportbilar från sextio- och sjuttioalet. Vår belgiske medlem Axel Boey har ju visat att han har en stor talang att hitta olika tidningar med artiklar som berör Sonetten, i detta fall en tyskspråkig sådan.

De bilar som jämfördes var Opel GT 1900, 1973, Saab Sonett III, 1971, Honda S800 Coupé, 1967 samt den ovanliga Abarth Scorpione 1300, 1970. Givetvis står alla tekniska data i artikeln och man jämför förstås också hur lätt det är att komma in i dem, lasta bagage, få plats och så vidare. Samt förstås hur de är att köra vilket man gör på en bana. Om vi håller oss till Sonetten så fick den kritik för växlandet men beröm för väghållningen. Det påpekades också att den var svagast av de fyra och näst tyngst men ändå så kommer inte körglädjen till korta. Den kändes säker att köra och därmed mycket svensk, allt enligt artikeln.

Stora boken om Saab

Johnny Johansson i Vargön har läst vidare i "Stora boken om Saab", de 400 sidorna är ju inte en bok man sträckläser. Visste ni att det var en ny Sonett

på gång i början av 90-talet? Där finns en artikel som publicerades i Auto Motor & Sport, nr. 20/2005. Den handlar om "De hemliga bilarna som skulle ha lyft Saab", 16 projekt som skrotades av GM. Projekten är placerade längs med en tidslinje. Projekt 105, en Opel Calibra med Saabgrill, är placerad runt 1991-1992. Johnny som då arbetade på Saab har dock inga egna minnen av den men det var kanske just så att det var så hemligt att inte ens Saabanställda visste om projektet. Trots att han arbetade på designavdelningen och där om någonstans bör man ju tidigt få se vad som är på gång.

TTELA

Johnny Johansson skickade en trevlig artikel från den 15 januari 2020 då det var 10 år sen GM tänkte lägga ner Saab. 17 januari 2010 ordnades långa



konvojer med Saabbilar för att förmå GM att tänka om.

Det var förstås värt att påminna om. Joachim Flodin skrev en artikel om konvojen som inte bara ägde rum i Trollhättan utan spred sig till olika platser i världen. Tidningens nätupplaga illustrerar artikeln med en bild på Gösta Jakfors i sin Sonett I:a med en lång rad andra Saabar bakom sig. Den bilden finns också inne i artikeln, med annan text. Det är en lång rad med bilder där, bland annat en till på Gösta Jakfors. Det var han väl värd tycker vi för det var tufft att mitt i vintern köra öppet med en gammal Sonett I:a. Men dessa konvojer hjälpte inte som ni vet, GM lät ändå Saab gå i konkurs.

Ännu några minnen

Ja, så heter den bok som vår medlem Åke Larsson har publicerat och det är mitt i prick. Som ni kanske kommer ihåg så skrev Åke dagböcker under många år; ja det kanske han fortfarande gör. Det kan vara besök med Sonetten på en racerbana som Knutsatorp, det kan vara en flyguppvisning



eller så råkar han på någon kändis som OS-medaljören Ragnar Skanåker. Alla får han autografer ifrån och de får ofta någon gåva från honom som ett fotografi där de är med eller en flygmodell som en Spitfire.

På tal om flyg så är Åke mycket intresserad av det men inte så benägen att flyga, en lite ovanlig kombination. Dessutom gillar han klassisk musik och att läsa böcker när han inte publicerar dem själv.

Nu för tiden så ägs för övrigt hans Sonett som är en riktig lågmilare av Johan Brusewitz men det är inte den bil som ni såg på omslaget i nummer 1/20.

Stefan Regnell
Ludvika

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!



Baksida utan bakruta

Jan-David Skavén

After they awarded the Dreyfus Cup to me this year,
days later, my head is still in those misty clouds...



I nummer 4, 2019 av Sonettvärlden så visade vi er fyra olika bilar med var sin spektakulär bakruta. Det är då inte mer än rätt att vi har en baksida utan bakruta!

Det handlar om den amerikanske förraren Stefan Vapaa som sedan länge tävlar med en mycket ombyggd Sonett V4. Som ni ser på bilden är mycket "onödig" vikt borttagen; ja till och med framrutan hör till de lägre. Det som tillkommit är förstärkningsar och störtbågar; det är ett krav vid tävlingar.

Anledningen till att Stefan Vapaa skrev dessa rader i den amerikanska

klubbtidningen Vintage Views, organ för Vintage Saab Club of North America var att han förärats "René Dreyfus award". Han blev både överraskad, rörd och stolt över att ha fått utmärkelsen, inte minst som den inte ges av tävlingsarrangören utan av funktionärerna vid banan för backtävlingen för extra skicklighet. Eller med andra ord, "den mest synbara skickligheten, entusiasmen och säkerheten."

Inte undra på att det tog ett tag för Stefan att smälta utmärkelsen och hans huvud var fortfarande "in those misty clouds"...