

Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

Gunnar A. Sjögren

MFI 13 blir Saab Sonett II och visas upp

De tre första bilarna som kom till får väl närmast ses som provexemplar att lära sig på och av. Bråttom hade det varit och bråttom fortsatte det att vara. Åtskilligt var lite primitivt och en hel del grejor fattades i utrustningen, men kärrorna fungerade skapligt och kunde användas som objekt att testa ideer till förbättringar på.

Enligt Linköpings planer och förhoppningar skulle ett antal visningsbara bilar ur en beställd förserie om 25 exemplar finnas tillgängliga i tid för att kunna ställas ut på bilsalonger våren 1966, alltså bara cirka ett år efter det att MFI 13 presenterades i all sin ofullgångna glans. Därtill kom att bilder och tekniska data måste fram till de trycksaker som behövdes. Eftersom detta sista låg inom mitt ansvarsområde minns jag mycket väl hur vi fick kämpa mot tiden.

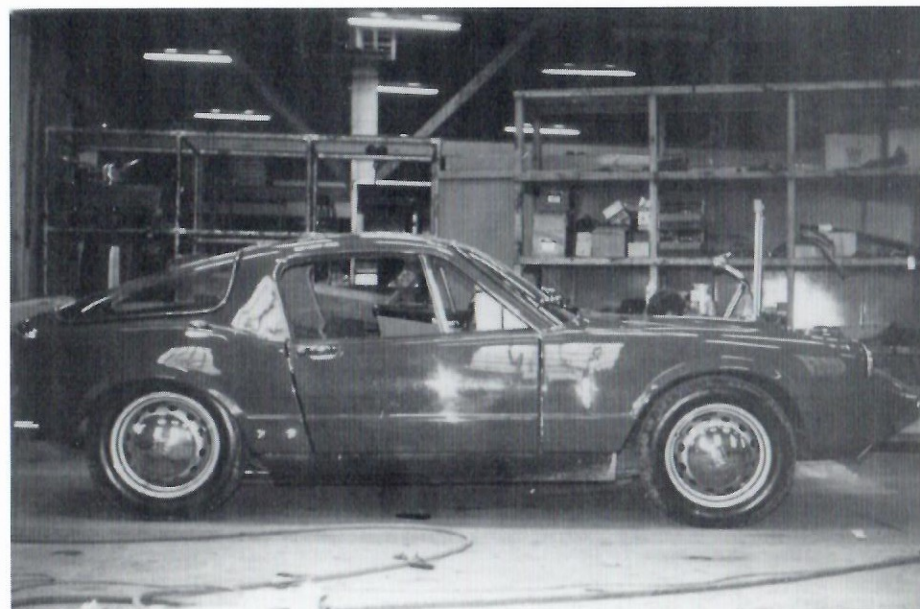
Vi började med att ta två bilar, en röd och en i ljus grå metalliclack, till en fotostudio i Lund för en omgång



tagningar, under sträng sekretess och med och utan modeller och rekvisita. Därav blev pressbilder i färg och svartvitt samt en vy att illustrera ett enkelt datablad i olika språkversioner med. Databladet användes vid en pressvisning på Hotel Foresta på Lidingö, alltså vid Sonett II:s allra första framträdande inför mediefolk. Bilen kom som omslagsbild på motortidningar och det blev illustrerade artiklar i såväl dags- som fackpress.

Men allteftersom bilen mognade och började finna det utförande i vilket den kunde "typas" och gå i serieproduktion ändrade den sig i klart synliga detaljer. Bilder som framställdes den ena dagen kunde inte användas den andra. Huvlås ändrades, luftintag och utsläppsöron för ventilation tillkom, inredningen fick nytt utseende, en sorts kylargrill tillkom, parkeringsljusen fram dansade runt men stannade i form och placering under "skidbrättena" i fronten. Och emblem tillkom.

Databladet var interimistiskt, så fick även trycksak nr. 2 bli, en folder i rött och svart, till vilken vi behövde bilder



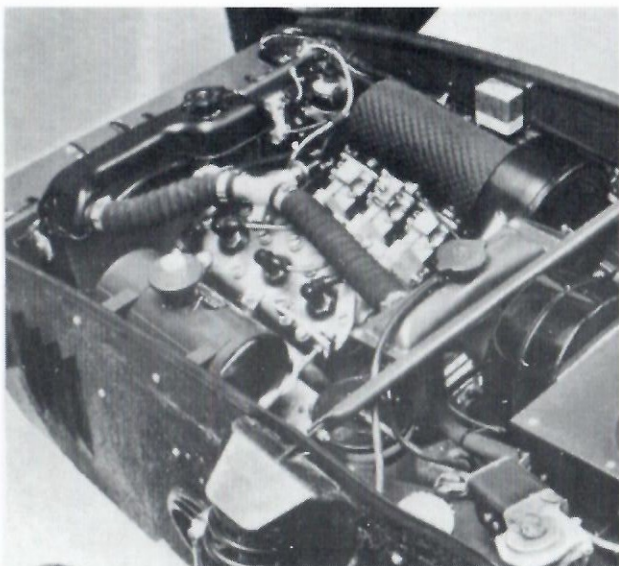
På bilden ser vi en tidig Sonett utan ventilationsutsläpp, med huvlås à la Triumph och blinkers uppe på huven.

vi inte kunde få med kamerans hjälp. Det redaktionella arbetet utfördes den här gången i Göteborg där jag satte igång att göra ett antal teckningar. Nattarbete förstås, inte bara en gång utan flera, men sånt hörde till jobbet. (Semester brukade jag mer än en gång kunna unna mej först vid jul-tid, då allt rörande nya årsmodeller och skilda språk- och utförandeformer av broschyrer och info-material till generalagenterna var avklarat. Sommaren var den mest hektiska perioden. Tillkomsten av Sonett II gjorde det inte lättare. En gång åt jag en sen middag i Göteborg och flanerade sedan på gatorna för att klockan 4 på natten kunna stå vid pressen i ett tryckeri och se ifall begärda justeringar lett till att jag med ett OK plus sig-

natur vågade godkänna det uppnådda och släppa nattskiftet fritt att köra för fullt. Begränsade arbetstider fanns inte, man hade ju ett jobb och ett ansvar. Och sekretessen måste till varje pris hållas.

På salong och bana

Nästa publika evenemang för Sonett II:ans del var bilsalongen i Genève, mars 1966. Bilen kråmade sig så gott den kunde på sitt podium och behövde alls inte känna sig som en katt bland hermelinerna, även om den betraktades med viss skepsis av en del förståsigpåare och naturligtvis inte kunde räkna med att väcka sensation. Saab hörde ju alltjämt till uddamärkena och kämpade dessutom i motvind genom att inte kunna erbjuda



Den trecylindriga tvåtaktaren var lätt att komma åt liksom senare V4:an.

da något mer attraktivt och säljande under motorhuvuven än en 3-cylindrig tvåtaktare. 66:ornas 3-förgasare gav knappast ökad status.

På en av utställningsdagarna, kanske var det redan i anknytning till pressvisningen, arrangerade Saab demonstrationskörningar med Sonetten på en tävlingsrundbana ett stycke in på fransk mark. Det var nog huvudsakligen motorjournalister som inviterats. Uppslutningen var god, både vid förfrisknings- och utspisningsborden och i köerna till bilarna. (ifall där var mer än en, jag minns inte riktigt). Uppvisningsförare nr. 1 var givetvis Erik Carlsson. (Ingen tilläts förstås att köra iväg på egen hand.) Som hörande till värdfolket ville jag inte ta för mej förrän hugade gäster haft tillfälle att känna vad Sonetten gick för, men rätt vad det var hörde jag: "Har du åkt än Gas?" Det var Erik

som frågade. "Jaså inte, kom då så tar vi några varv!" Jag förstår mycket väl en engelsman som efter att ha åkt sa: "I didn't believe that a car could do anything like this!" Han menade nog kombinationen förare-bil.

Det var faktiskt en både tjugande och hisnande upplevelse. Och visst kände jag mej lite skraj trots att jag förnekade detta då Erik, som nog såg hur jag spände mej, undrade: "Du är väl inte rädd?" Hjulen höll sig av någon obegriplig anledning innanför asfaltkanterna hela tiden, men det kan inte ha varit många millimeters marginal när vi gick ur kurvorna.

Att jag berättar det här beror på att 2-takts-Sonetten fick ett antal köpare i Schweiz och blev segerrik i den där utövade formen av tävlingar som kallas Bergsrennen.

Dåvarande Saab-importören och -generalagenten i Schweiz, Gebr.



Som sagt, sportigheten kunde inte nog betonas. Teckningen, som är gjord av Gunnar A. Sjögren fanns med i en försäljningsbroschyr från 1967.

Macchi, med huvudsäte i Zürichområdet hade sitt namn efter en brödratrio, vilken till en tredjedel i hög grad ägnade sig åt biltävlande mellan alptopparna och skaffade sig många prispokaler med just Sonett II, när den tiden var.

Polisen förbjöd men ändrade sig

En gång på sommaren 1966, medan befintliga Sonetter ännu till hundra procent var av förserieutförande, var jag med en av Saabs fotografer ute på en tur med en grön Sonett för att få bildförrådet lite berikat. Vid Vreta kloster passerar man vid ett ställe över Göta Kanal, och längs kanalen går en ganska bred promenadväg. Vi tyckte att vi kunde ta oss ner på den

vägen för att få några bra bakgrunder men hade inte hunnit till mer än ansatsen då vi hejdades av ordningsmaktens representanter, som råkat komma åkande. Vi underrättades om att vårt tilltag inte var lovligt och genast måste avbrytas ifall vi ville undgå tråkiga påföljder. Men polismännen tittade nyfiket på Sonetten och började fråga. Vi berättade och erbjöd dem att en i sänder åka med en bit och känna på sportvagnen. Vilket tacksamt accepterades. Se'n var det inga problem med att få köra ner en bit längs kanalen. Vi önskades lycka till. Några av de bilder som kom till har figurerat i publikationer både inom- och utomlands.

Forts. i nästa nummer