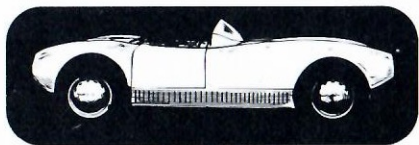


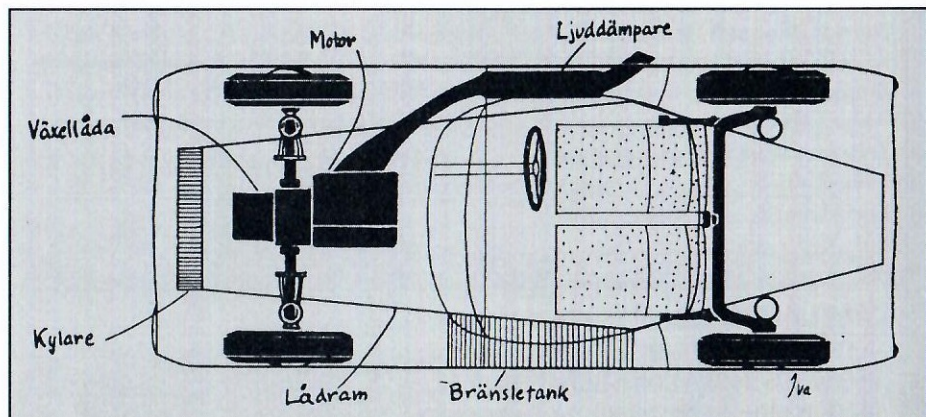
# Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig

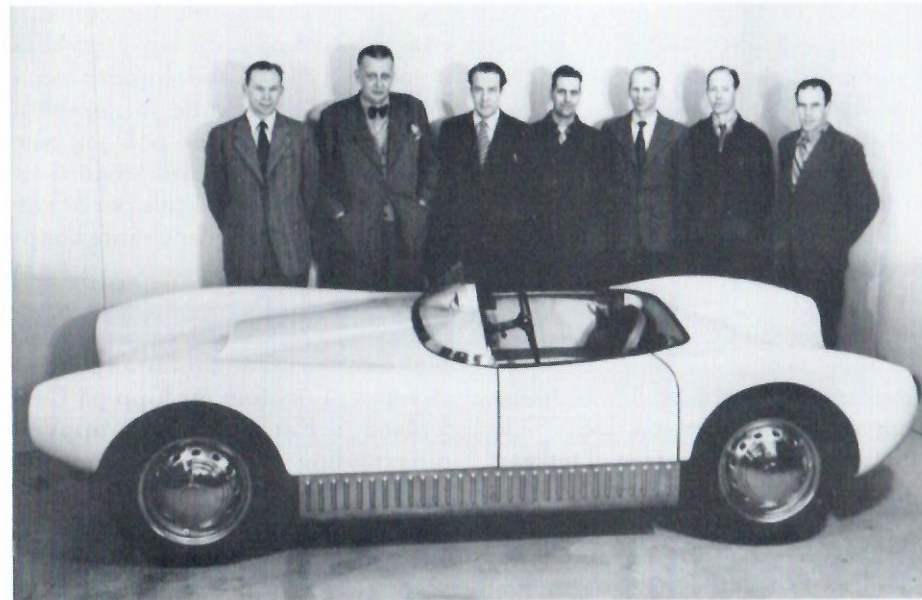


-Hade Du tankar på specialkomponenter för chassi och motor istället för Saab 93-delar till Sonett I:an? -I det sammanhanget kan jag inte direkt påminna mig någon annan komponent eller system än från 93:an. Anledningen var bland annat kostnadsskäl, det hade inte gått på annat sätt. Dessutom ville

jag visa vad Saabbilen dög till. Det var en av punkterna att 90% av bilen skulle bestå av Saabs standarddetaljer och ingick i filosofin när det gäller byggandet av Sonett I:an. I och för sig hade jag en massa andra tokiga tankar, men det fick man lägga band på. Hela kostnadsbiten var en sorts häm-



Tidningen SMT, Svensk Motortidning, och dess tekniske specialist Iva Maasing gjorde en genomskärningsritning från ovan av Sonett Super Sport. SMT tillade, att "om Saab Sport byggde i 25 exemplar blir den klassad som serie-sport och i 100 som Gran Turismo". Vidare trodde man att topparten som tävlingsversion med glastopp skulle bli ca. 200, men inget av allt detta slog in. Saab byggde aldrig fler än sex stycken och topparten blev som mest runt 160 km/t.



Ytterligare en bild på de närmaste medarbetarna, från vänster Lars-Olov Olsson, Gösta Svensson, Olov Lindqvist, Arne Frick, Sven Fredriksson, Erik Johansson och Elis Olsson.

sko, men också en inspiration att se vad vi kunde åstadkomma med tillgängliga medel.

Att den blev högerstyrd hade inte ett dugg att göra med att jag tyckte att det såg sportigare ut. Motoraggregatet är vänt (för att erhålla bästa möjliga viktsfördelning) och då går hela växelföringsanordningen på höger sida istället för vänster. Visserligen hade vi på den högerstyrda standardbilen till engelska marknaden gjort en mekanism för att kunna ha aggregatet på det sättet, men det var en specialgrej som var klumpig och det ville jag inte ha. Därför blev det naturliga, att växla på höger sida. Den första Sonetten som byggdes hade ju rattväxel och inte golvväxel och det fungerade ju relativt bra. Så

vi använde styrväxeln för högerstyrda bilar, men inte växelföringen. (Desutom ska man ju komma ihåg, att Sverige då hade vänstertrafik, så egentligen var det naturligt med en högerstyrd bil).

Motorn var för övrigt en trimmad trecylindrig tvåtaktare på 748 cc och 57,5 SAE-hk vilket räckte till för att ge Sonett I en toppfart på ca. 160 km/h, inte dåligt med tanke på att vi är på femtiotalet. För att få upp effekten från standardmotorns 38 SAE-hk var motorn försedd med Solex dubbelväxelsystem och dessutom var avgassystemet starkt modifierat. Även spoltider och kompressionsförhållande var annorlunda.

Efter bilsalongen var det ett väldigt hallåande. Min grundtanke var

att göra upp till 25 bilar per år. Det fanns en specialsportklass på den tiden. För att komma in i den klassen så måste det göras 25 bilar per år. Jag tänkte, att 25 bilar per år, det går väl att kränga på något sätt. Så var då tanken att skapa en entypsklass, exakt samma typ som Renault nu har med sina roadsters som körs som förtävling före varje GP-lopp, det var filosofin bakom det hela.

#### USA tryckte på

Men samtidigt kom då USA och ville absolut ha Sonetten. Det var

ett väldigt snackande hit och dit, alla människor lade sig i, på alla nivåer och på alla avdelningar, rena hönshuset. Det skulle ju innebära flera än 25 Sonetter och jag var absolut motståndare till att göra ett stort antal bilar (100-tals per år) av de här bilarna. Det var de inte lämpliga för.

#### Sonett I:ans tävlingsverksamhet

Den kan kort sammanfattas på några rader: Förutom ett lopp på Gelleråsen i Karlskoga och uppvisningstävling i Falkenberg och på



*Dessa två bilder och den övre på nästa sida från 50-talet är tagna på Gelleråsbanan i Karlskoga där Sonett I gjorde en av sina få tävlingar. Vägballningen var förträfflig liksom hos kommande Sonett-modeller.*



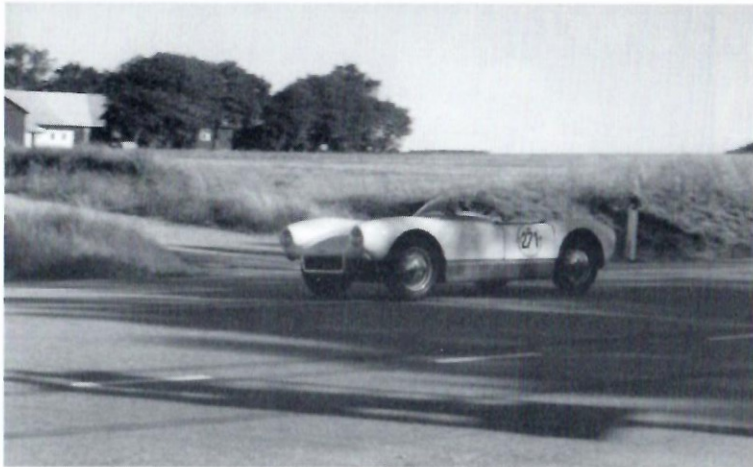
Solvalla på 50-talet så blev det inga mer tävlingar då. Anledningen var i all enkelhet att tävlingsreglementet ändrades så att man i stället hade möjlighet att tävla med modifierade 93:or. (Detta ansågs främja försäljningen av standardbilar mer, vilket förmodligen var en riktig bedömning). Självt fick jag dock inte

tävla med Sonetten, det ansågs inte lämpligt att jag höll på med sådana "lekar". Det hade jag väl kommit till insikt om själv. 1958-59 fick jag också mer ansvar för den totala tekniska verksamheten, vilket förstas tog min tid i anspråk.

Betydligt senare, 1989, körde Erik Carlsson och Torsten Åman ett upp-



*Erik Carlsson vid ratten med Torsten Åman vid sin sida i full fart i Mille Miglia 1989. Visserligen skulle man köra på en förbållandevis låg idealtid, men det var väl inte alltid som Erik tänkte på det.*



*1996 fick dock Erik gasa så mycket han kunde för att slå hastighetsrekordet för 750 cc motorer, vilket han också lyckades med, med råge. Foto Peter Bäckström.*

märksammat lopp i Mille Miglia i Italien men då hade Sonett I:an blivit veteran för länge sedan.

Ännu en "tävling" har faktiskt körts med Sonett I med ch nr. 1. Det var i september 1996 som Erik

Carlsson gjorde ett rekordförsök för bilar med motorer under 750 cc ut-  
anför Falkenberg. 40 år efter sin debut tog Sonetten, och Erik, rekordet med 159.4 km/h!

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

**GRATTIS**  
**Ronny Kjellqvist**  
**Bålsta**

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!

