

# Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

Gunnar A. Sjögren

## Motorbyte. Sonett II blev Sonett V4.

När det slutligen var dags att börja bygga Saab Sonett II i serieutförande kom Saab i Trollhättan med 1967 års modeller. Mattan rycktes undan under fötterna på Sonett-makarna. Som genom ett blixtnedslag blev framtidsperspektivet förändrat. I största hemlighet, med endast ett fåtal personers kännedom och medverkan, hade man förberett en teknisk omvälvning! Trots att VD, Tryggve Holm, förkunnat att "envar som nämner ordet fyrtakt här i huset begår ett tjänstefel" hade Rolf Melde med förtrogna (och till dem hörde säkert också VD) låtit genomföra (resp. sanktionera) utprovningssprogram som ledde till att den av Ford i USA utvecklade och där i Saab-bilar utprovade 4-cylindriga 4-takts V-motorn, som var ämnad för den projekterade men stoppade compact-bilen med arbetsbeteckningen Cardinal, efter små modifieringar kom att sitta i det stora flertalet av 1967 års Saab 950r och 960r. Som Melde sa: "Har



Ford varit hyggliga att göra en motor åt oss ska vi väl vara tacksamma och ta emot den". De som eventuellt ville kunde dock fortfarande köpa Saabar med 2-taktsmotor, ty sådana tillhandahölls också, fast i begränsad omfattning och bara under de närmaste modellåren. I praktiken var emellertid 2-taktsepoken slut.

Att på sikt framhärda med Sonetten i 2-taktsutförande var naturligtvis lika oklokt som omöjligt. Lite av sportigheten fick offras, och man fick sluta att tänka i termer av slagvolymklasser och tävlingslämplighet. Business is business. 1,5 liters motorn tog visserligen mer plats och var tyngre än 850-kubikaren och den gav inte ifrån sig nämnvärt högre effekt, men den var så att säga mer normal och gångbar, särskilt i Amerika där fartygs- och lokomotivdieslar gärna fick gå i 2-takt men absolut inte personbilmotorer. Det fick dom knappast i (väst-) Europa heller nu längre, vad den saken anbelangade.

Omställningen till Sonett V4 medförde självfallet en del problem, både på den maskinella sidan och vad bi-



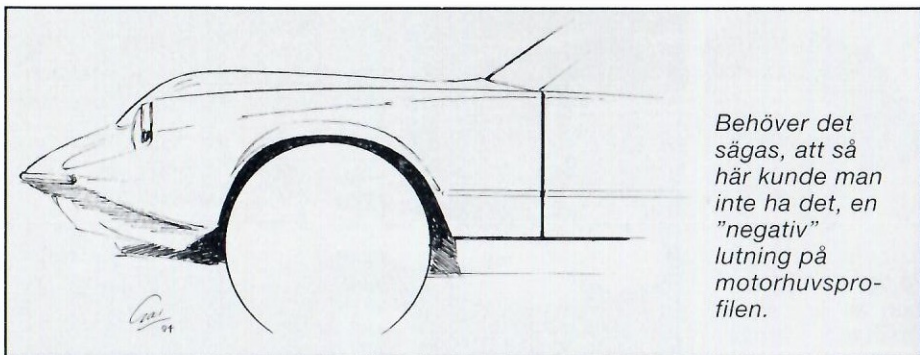
*På denna bild kan man se hur man försökte "trolla bort" påbyggnaden på huven med hjälp av svart färg.*

lens yttre beträffade. Självt hade jag inget med viktfordelning, fjädrar, motorfästen, kuggjul och sånt att göra utan anlätades för att söka hitta ett sätt att få erforderligt utrymme i höjled under frontdäcket. Det var faktiskt nödvändigt att inom ett litet område rätt långt fram komma upp till en punkt som låg högre över marken än vindrutans underkant vid mittlinjen. Att forma en motorhuv som först steg brant uppåt och sedan lutade bakåt nedåt var naturligtvis otänkbart ur estetisk synpunkt, även om man begränsade sig till till att puckla upp inom smalast möjliga område. Idén till lösning gavs mej av amerikanska super-motorbilar, främst Chevrolet Corvette, som ju hade allmänt gillande, särskilt på hemmaplan. Först totade jag till en mjukt formad och bakåtuppåt utplanande grundbula på vilken jag satte en "sadel" där största höjden behövdes, lite till höger om mitten. Därigenom blev uppbyggnaden avgränsad och kunde uppfattas som en sak för sej, skild från huvens

välvning i övrigt. Vidare tillät jag mej att placera hela bygget asymmetriskt, draget lite åt höger, för att skapa bredast möjliga siktfält för förarsidan. SAAB-emblemet i fronten, hämtat från Trollhättessaabarnas grill, placerades som optisk motvikt långt fram till vänster. Björn Karlström klagade över "förstörelsen" men i övrigt har jag inte hört någon kritik.

I ett försök att vara med i tiden inhandlade jag en burk borttvättbar svart färg och mörklade på en ljus bil vissa partier av huven för att accentuera sportigheten och få påbyggnaden att verka så lite svulstig som möjligt. Det mattsvarta skulle också minska risken för bländande ljusreflexer. Resultatet av övningen dokumenterades med några fotografier men ledde inte någonvart. Beslutsfattarna fattade inte det fina i kråksången. Sonett V4 kom i alla fall i serieproduktion. Jag fick in "Sonett V4" i motorbulans framkant. Och bilarna gick åt.

Två årgångar Saab Sonett V4 blev det. Se'n kom Sonett III, men det ka-



*Behöver det sägas, att så här kunde man inte ha det, en "negativ" lutning på motorhuvprofilen.*

pitlet tänker jag inte ge mej in på här. Någon gång måste man ju sätta punkt och jag har redan låtit pennan löpa iväg mer än lagom långt och länge. Minnena, erfarenheterna och synpunkterna efter mer än fyrtio år med, bland och om bilar (det började 1941 på GM i Stockholm och följdes efter några år som free lance-tecknare-motorjournalist av cirka 25 år med Saab) gör att det är mycket som virvlar upp när man börjar rota i minnesarkivet. Måhända det kan bli en fortsättning på Sonett-berättandet, men jag lovar ingenting bestämt. Troligen vet Ni redan det mesta. Det finns ju

andra väsentligheter i tillvaron för en gammal bilentusiast utan bil och som tycker att en bils huvudsakliga och mycket viktiga uppgift är att vara vacker. Är den dessutom funktionsduglig må detta med tvekan räknas som ett plus. Bäst gör den sig på bild, förutsatt att tecknaren eller fotografen lyckats fånga objektets karaktär och utstrålning på det rätta sättet. De illustrationer jag totat ihop till det här skriveriet gör inte anspråk på att vara vackra, ej heller att vara utförda med stor omsorg och inlevelse.

Tacka vet jag 1930-talet! Jag minns t.ex..... Nej, stopp!

## Stort tack, GAS!

I ett drygt års tid, eller i fem nummer av Sonettvärlden, har GAS, Gunnar A. Sjögren glatt oss läsare med sin mycket välskrivna artikelserie om tillkomsten av Sonett II och V4. Det har varit mycket intressant att följa hans tankar och minnen, speciellt som han har mycket bestämda åsikter när det gäller formgivning. Han hör till de människor som både har stort kunnande vad gäller yrket, i detta fall design och som dessutom kan skriva om det så att andra förstår. Med hjälp av GAS artikelserie har vi fått ytterligare ett antal pusselbitar att falla på plats vad gäller tillkomsten av Sonetten, det tackar vi för. Får vi mer material av honom skall vi med nöje publicera det i Sonettvärlden!

*Jan-David Skavén*