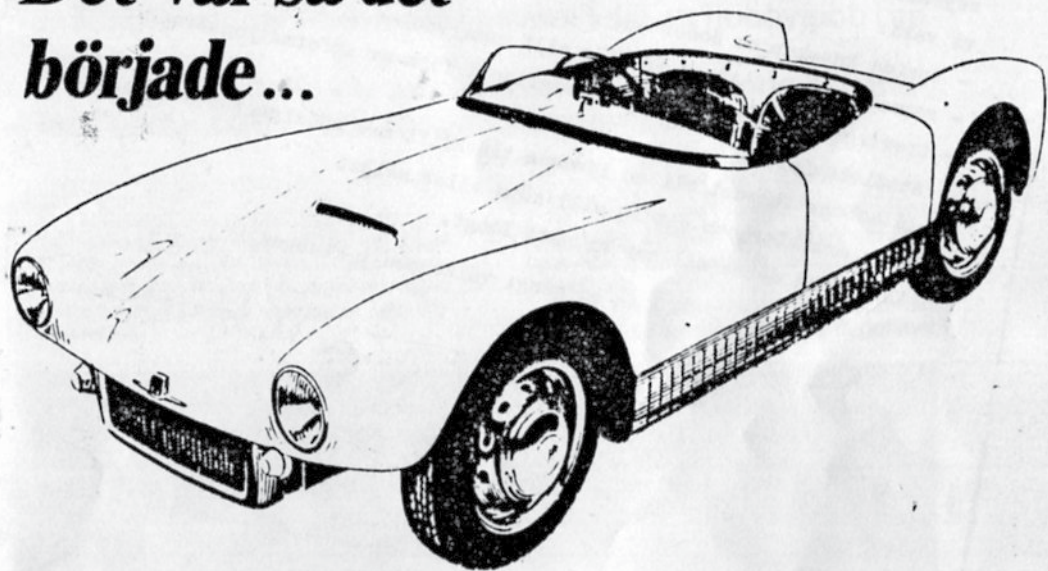


CLUB SONETT SWEDEN



*Det var så det
började...*



Nr 1 1981

Bästa klubbmedlem

Ja, då kom vi igång ändå. Jag hoppas nu bara att vi kan leva vidare och att det inte slutar lika snöpligt som de tidigare försöken. Men allting beror på DIG som jag även skrev i inledningsbrevet.

Nåväl, nu tänker jag ta upp något om klubben. Innan vi har fått en formellt fungerande klubbstyrelse så är vi några personer ifrån Stockholm som startar upp det hela och driver klubben tills vi har beslutat oss om en styrelse. Det räknar vi med kan ske till hösten. Målet för klubben anses vi vara:

- sprida kunskap om Sonetten.
 - samarbete med SAAB om framför allt reservdelar.
 - trevligt samkväm Sonettägare emellan i form av informationsträffar och studiebesök.
 - låta Sonettbladet bli en levande tidskrift med möjligheter att publicera egna artiklar och det Du vill köpa eller sälja.
- Kan vi nå dessa mål har vi nått långt.

Än en gång: välkommen i klubben

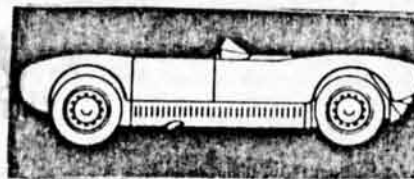
Thomas Klementsson

Thomas Klementsson

CLUB
SONETT
SWEDEN

Adress: C/O Mats Miller
Byalagsvägen 22
141 39 Huddinge

Postgiro: 4564425 -9



Historien om Sonett – del I

Det var så det började

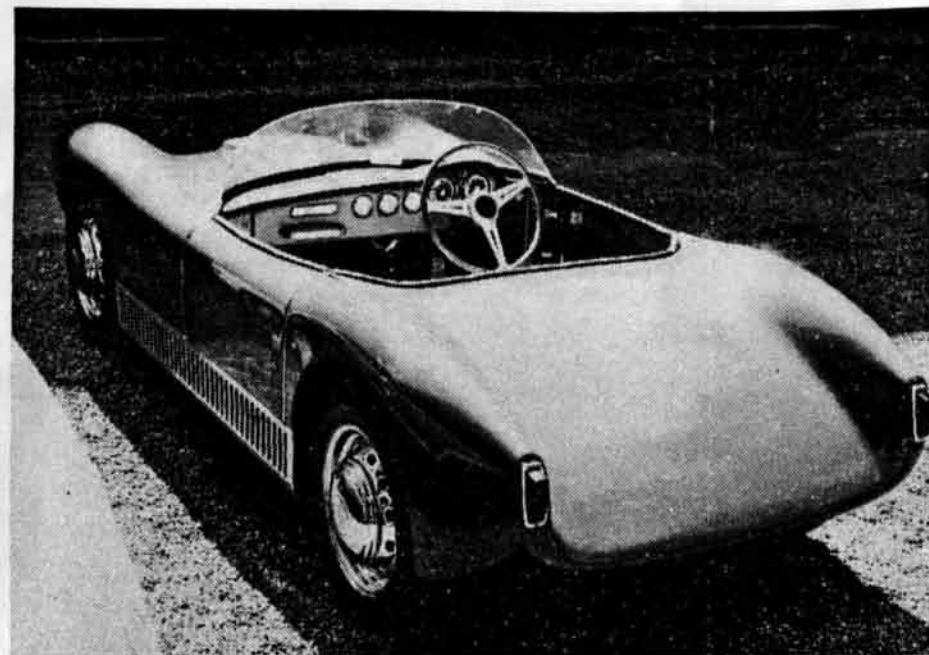
Saabs sportbilsbyggande kom egentligen till av en slump. Projektet som blev Sonetten startade nämligen utanför fabriken vägg – närmare bestämt som ett hobbyjobb i en lada.

Första avsnittet i vår serie om Sonettens historia behandlar "Ur-sonetten" och specialvarianterna kring den.

□ I mitten av femtiotalet jobbade några tekniker på Saab med en högst egen konstruktion som fritidsjobb. Man ritade en sportvagn, byggd på praktiskt taget enbart standarddelar, hämtade från 93-modellen.

Så småningom nåddes företagsledningen av ryktena om bygget och det hela fick officiell status. Bilbygget blev projekt 94.

Saab hade reserverat nummerserien 90 för civila projekt. 91 var flygplanet



Scandia, 92 ett skolflygplan vanligen kallat Safir, 92 och 93 de första personbilarna medan så 94 alltså blev beteckningen på experimentbilserien.

Eftersom det redan från början slogs fast att bilen bara skulle byggas i ett litet fåtal exemplar kunde konstruktörerna strunta i alla hänsyn, som normalt måste tas till möjligheterna för serietillverkning. Chassiet blev därför unikt. Man använde en lådkonstruktion av lättmetallplåt, precis som då man tillverkade flygplan.

Konstruktionen är avancerad och väger bara 71 kg men var knappast möjlig att använda för fabriksmässig produktion.

Motorn placerades fram, men vändes ett halvt varv, så att växellådan kom att ligga framför motorn.

Bygget kröntes så med en elegant kaross. Den var öppen och tillverkad i 50-talets sensationsmaterial – glasfiberarmerad plast.

På känt sportvagnsmanér blev bilen högerstyrd, men golvväxelspaken placerades trots det till höger om förarplatsen – alltså i "tröskeln".

Växlingen vållade för övrigt åtskilligt huvudbry för den ovane sonettföraren. Framåt gick allt bra, men när det blev dags för att backa bröt kallsvetten fram på fler än en.

För att få i backen skulle nämligen växelspaken placeras i samma läge som för tvåan – men först måste ett reglage på panelen dras ut! Få kände till det

anonyma backreglaget och följden blev att många körde stora omvägar, bara för att slippa backa med bilen...

Saab 94 var en liten bil och det var dimensionerna som gav den namnet. Bilen var "så nätt", tyckte man och så var namnet givet, ett namn som kommit att leva kvar i flera generationer sportvagnar från Saab sedan dess.

Sonetten gjorde succé första gången den visades upp offentligt.

På femtiotalet ordnades internationella bilutställningar även i Stockholm och 1956 smög Saab i sista stund in Sonetten i sin monter. Den lilla bilen blev stjärna i showen, trots att Saab förklarade att bilen aldrig skulle seriebyggas.

Trots det byggdes som sagt, en handfull bilar, närmare bestämt sex stycken, alla öppna och tvåsitsiga. Det ryktades att Rolf Melde hade en hard top på gång, men den kom förmodligen aldrig att tillverkas.

Två av de sex bilarna har Saab i sin ägo, och de står på Saabs – sevärda – museum i Trollhättan.

En annan står på Philipsons eget bilmuseum i Mercedes-högkvarteret, Sollentuna. Orsaken att bilen hamnat där är inte så märklig som det kan tyckas då Philipson sålde Saab på femtiotalet. Faktum är att det var just Philipson som garanterade Saabfabriken dess start, genom att köpa hela den första årsproduktionen – osedd!

En av ur-sonetterna såldes till Saabingenjören Sigvard Sörensson som byggde om bilen till en elegant kupé, kallad Facett.

Facett fick en kaross av plåt, tillverkad med enkla handverktyg. Den hade en rad finesser som baklucka à la combi-coupé och uppfällbara strålkastare, dvs detaljer som knappast var påtänkta bland bilfabrikanterna i slutet av 50-talet.

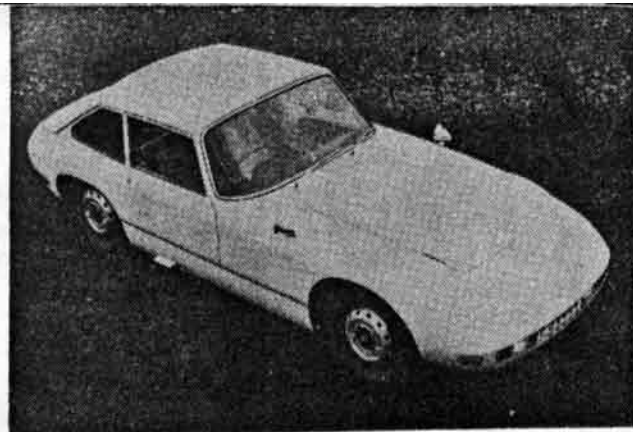
Facett blev så inblandad i en trafikolycka och skadades så illa att bilen tyvärr skrotades.

Hur var då den första Sonetten som bil?

Av naturliga skäl är det inte så många som kan svara på den frågan eftersom bilarna inte körs speciellt ofta och framför allt då inte av andra än Saabs anställda.

En av de utomstående som fick chansen att köra gamlingen var emellertid motorjournalisten Jan Ullén, som frapperades av sportvagnens vägsäkerhet – men att den samtidigt var otroligt svårkörd på grund av den hårt trimmade motorn. På grund av det krävdes ett otroligt arbete med växelspaken, men när bilen väl gick bra var det en fröjd att köra den öppna skapelsen, berättade han.

Även om nu Sonett I var en experimentbil saknade den inte förankring i

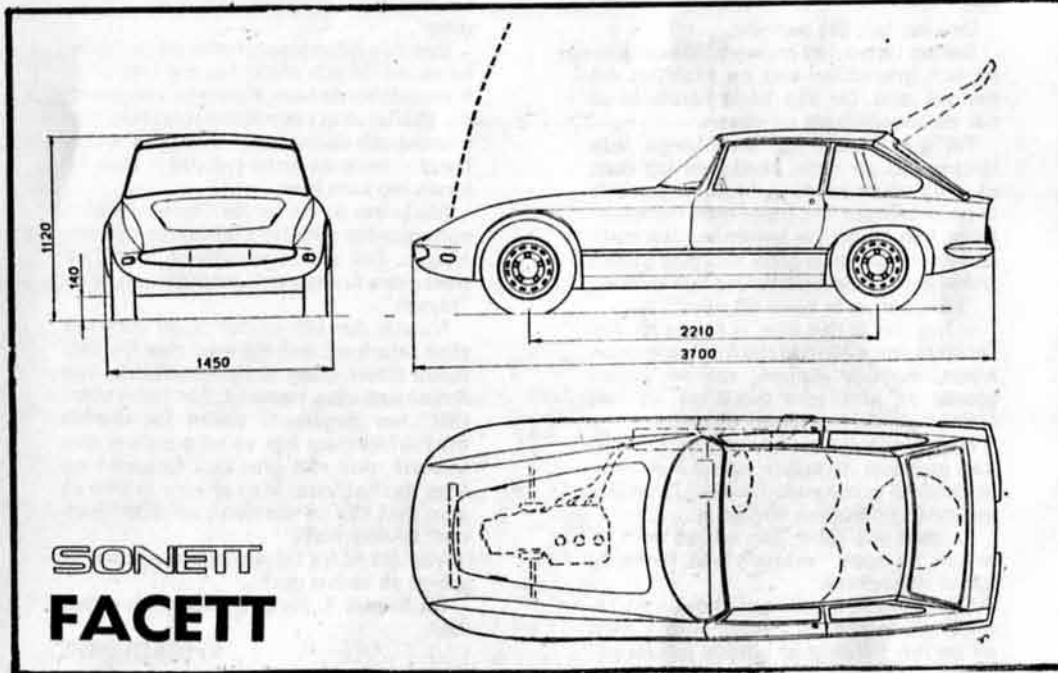
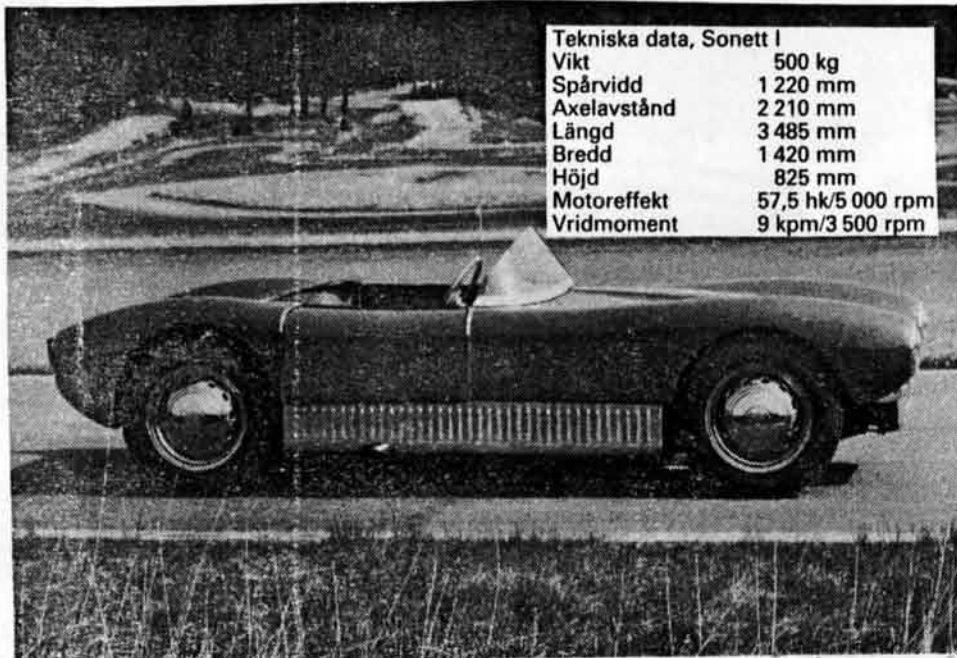


Saab Sonett-Facett ◆

verkligheten. Av erfarenheterna från projekt 94 kom tex den 12 hästar starkare motorn i modellen Granturismo 750, en modell som 1958 fördubblade Saabs modellprogram från en till två...

Hobbyjobbet gav alltså resultat – även bland standardbilarna. Samtidigt blev det upprinnelsen till något nytt för Saab – tillverkning av en sportvagn, men mer om det senare.

Tekniska data, Sonett I	
Vikt	500 kg
Spårvidd	1 220 mm
Axelavstånd	2 210 mm
Längd	3 485 mm
Bredd	1 420 mm
Höjd	825 mm
Motoreffekt	57,5 hk/5 000 rpm
Vridmoment	9 kpm/3 500 rpm



SONETT
FACETT



Sverker Dahl, känd motorjournalist från Lund, berättar här om sin kärlek till Sonetten. Skriv gärna själv om dig och din bil. Adressen hittar du längst fram i tidningen. Skriv bara läsligt!

Jag – en Sonett- ägare

□ □ Jag hade haft ögonen på den länge. Jag hade sett den på motorvägen mellan Malmö och Ängelholm flera gånger. Några gånger hade den fladdrat förbi mina ögon på motsatt körbana. Och vid andra tillfällen hade jag kommit ikapp den.

Den var blå. Blå metallic.

Bakom ratten satt en medelålders kvinna och inte sällan satt en tonåring vid hennes sida. De såg båda hänfödda ut när de susade fram på vägen.

Till sist kunde jag inte bärga mig längre. Likt en polis, skuggade jag dem så långt att de körde av motorvägen och in på en mindre väg i höjd med Hallandsåsen. Min stund var kommen. Jag stannade dem vid en p-plats och gick ut och knäböjde – både bokstavligt och bildligt.

"Förlåt, men är bilen till salu?"

– Nej, det är den inte, vi måste ha den för att ta oss mellan Malmö och sommarhuset, svarade damen, medan sonen gjorde en gest som tydde på att han tyckte hon körde alldeles för sakt.

Nej:et ingav trots allt viss förhoppning. Vad göra om de måste kunna köra mellan Malmö och sommarhuset? Jo, skaffa en annan bil åt dem förstas...

... sagt och gjort. Jag erbjöd dem en annan bil som "valuta", och lämnade namn och adress.

Efter flera år – detta var i början på 70-talet – började mina känslor svalna. Men av en ren tillfällighet hjälpte jag en ny-

vunnen vän att starta hans bil och därefter köra ned den i hans hyreshus-garage – i Malmö. Och där – långt in i ett hörn stod den. Den blå metallic.

Jag gör ett nytt försök, tänkte jag.

Och så, den här gången lyckades det. En annan bil accepterades som "ersättning".

Den nya bilen levererades på överenskommen tid och plats. Jag tog blåmetallicen och körde hem. Kärleken var omättlig. Hjärtat slog i samklang med tvåtaktsmotorn och distansen mellan Malmö och Lund – normalt cirka två mil – blev 28 innan jag kom hem.

Modellen är en av de "lyxutrustade" som gjordes alldeles i början av tillverkningen. Det vill säga, sätena är klädda med extra fint tyg och inredningen är av "plysch".

Nu står den och väntar på att vårsolen skall titta fram och därmed den för året första turen. Bilen är i originalskick. Inte renoverad utan bevarad. En "mini-våldtäkt" har begåtts. I stället för dubbla backstrålkastare har vänstra sidans dito försetts med rött glas och fungerar nu som dimbaklykta. Men annars är den så som den såg ut när den lämnade "bandet" i Arlööv 1966.

Vad det är för bil jag talar om? Har jag glömt att skriva det?

En Sonett II, förstas. Chassienummer 49.

SVERKER DAHL

CLUB
SONETT
SWEDEN



VISST SKA DU TALA OM
ATT DU ÄR MED I KLUBBEN!
Köp sonettklubbens dekal,
en stor+ en liten i blått
och gult. Sätt in 10 kr
per dekal på klubbens
postgiro 4564425-9 och
ange att du vill ha
dekaler, så kommer de
på posten.

SÄLJES KÖPES SÄLJES KÖPES SÄLJES

Nya lättmetallfälgar av JP-typ/original på 1970 års Sonett III. Ev. beg fälgar i mycket bra skick.

Tel 08/7366129

Komplett två-

taktsmotor för

Sonett-66. Ev.

enbart olje -

pumpen.

Tel 046/149044

Säljes:

Två stolar för

Sonett III.

Dålig klädsel.

250 kr/styck.

08/7584966

Köpa, byta eller sälja?

Du som har behov av att annonsera om prylar till din Sonett-här har du chansen. Du får annonsera gratis om allt som rör Sonetten.

Skicka ett - läsligt - manuskript till: Sonettklubben

c/o Mats Miller

Byalagsvägen 22

141 39 HUDDINGE

Vi bilägare har de nya kartorna!



Erbjudande:

Vi bilägare – fritidstidningen för hela familjen – kostar bara 70 kr för 22 nummer och år. Men som OK-medlem får du tidningen för **halva priset** (35 kr) direkt hem i brevlådan.

Som prenumerant kan du utnyttja Vi bilägares **läsarförmåner**. Här några exempel: OK NordenAtlas 128 kr (ord pris 160 kr), OK SverigeAtlas 99 kr (ord pris 120 kr) och OK EuropaAtlas 51 kr (ord pris 60 kr). Fyll i kupongen redan i dag!

Erbjudandet gäller t o m 30/6 1981:

Vi bilägare – en miljon läsare

Jag vill bli OK-medlem och prenumererar på Vi bilägare

Jag beställer	01 001
... ex OK SverigeAtlas förmånspris 99:-	80 001
... ex OK NordenAtlas förmånspris 128:-	80 002
... ex OK EuropaAtlas förmånspris 51:-	80 003

Namn

Adress

Postnr

Ortnamn

Frankeras ej
Vi bilägare
betalar
portof

Vi bilägare

OK förlaget

Kupongtjänst

Svarsförsändelse

R 10

251 80 Helsingborg