

**SONETT II**  
mot  
**VOLVO P 1800**



27/4 1966 NR **9**

Pris inkl. oms. **1:75**

I Norge 3:90, Danmark 4:-  
I Finland Fmk 1:95

# Teknikens värld



**Vilken kombi rymmer mest?**

# Vi matchar så nätt

Vi mötte den skånska varen i två svenska sportvagnar och fann att vem som helst kan bli lycklig med en Volvo P 1800S, medan Saab Sonett II fordrar att man är lite bilgalen för att man ska trivas.

Text: L E Johansson Foto: PeO Eriksson

Det är ett glädjande faktum att det numera tillverkas två svenska sportvagnar. Sportvagnsägares mycket vanliga be-  
kyrigheter med reservdelar och service lär man nog kunna le åt om man köper svenskt. Dessutom finns det anledning att tro att även Saab Sonett II kommer att få framgång på de exportmarknader där Volvo P 1800S redan är en succé.

Vi hade tänkt jämföra P 1800S och Sonett II, men insåg tidigt att det är omöjligt. Bilarna är så helt olika till sin karaktär, byggda för helt olika krav. Men ändå – att ställa Sonett vid sidan av P 1800S ger en god utgångspunkt för att beskriva vad det verkligen är för en bil.

Hos P 1800S kan man i jämförelse med tidigare årgångar av samma bil konstatera betydligt bättre kvalitet (sedan monteringen flyttats från Jensen Motors till Hisingen), bättre prestanda tack vare höjd motoreffekt till 115 hk, och bättre vägegenskaper genom förbättrad upphängning av bakaxeln.

Den Sonett vi körde var en av prototyperna, och den överensstämde i vissa detaljer inte med serieversionen. Nya stolar, stötfångare bak, fönsterhissar och kanske en ny ratt blir det innan tillverkningen kommer i gång till hösten.

Det är något lättare att komma i och ur P 1800:an än Sonetten, för den senare är lägre. Stolarna i prototypen var lite extra svåra – de extremt skålade tävlingstolarna kommer att bytas mot en typ som är ganska lik Volvons, men fortfarande med plaststomme.

Att man sitter snett i Sonetten märks bara de första kilometrarna, sedan tänker man inte på det. Rattdiametern i P 1800 känns lagom. Ratten i Sonett var mindre än P 1800:s.

Krafterna som behövs för att styra Sonett är så små att ratten väl räcker till därvidlag; en annan, större och snyggare ratt har dock provats. Den blir troligen serieutrustning, om bara höjden mellan den och den nya stolen räcker till så att inte lären kommer i kläm.

Skillnaden i storlek mellan de modeller sportvagnarna baserar sig på, Saab Sedan och Volvo Amazon, är inte överväldigande. Den är desto större mellan Sonett och P 1800S. P 1800S är 63 cm längre, 21 cm bredare, 13 cm högre och har hela 390 kg mer som tjänstevikt. Volvons häst-

kraftsiffra gäller SAE-hk; omräknat till DIN-norm hamnar den mellan 100 och 105. Viktskillnaden gör att bilarna trots skillnaden i motorstorlek och effekt är ganska jämspelta när det gäller acceleration. Anmärkningsvärd är skillnaden i tankvolym – bara 45 liter hos P 1800S mot 60 liter i Sonett II.

Volvomotorn är smidig som vilken standardbilmotor som helst, tyst och snäll.

I Sonetten känner man mera av att man har med en sportvagnsmotor att göra. Under 2500 r/min går den inte jämnt, och man får vara över 3500 r/min för att inte motorn skall kvävas om man plötsligt stampar gasen i botten. De 60 hästkrafterna som är maximieffekt ges enligt specifikationen vid 5200 r/min, men övervarv till 5600 å 5800 krävs för snabbaste acceleration. Högsta tillåtna varvtal var 6000 r/min. Det finns ingen anledning att gå över den gränsen utan ytterligare trimning – i acceleration kan man bara förlora på det.

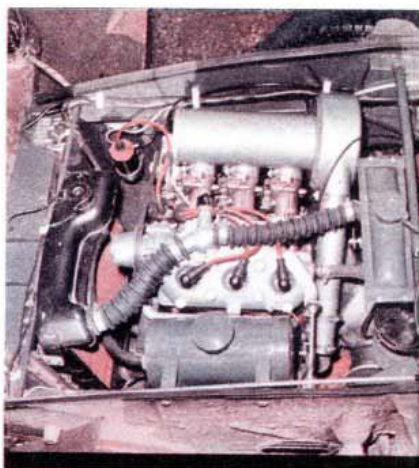
Golvspaken på P 1800S hör inte till de allra kortaste av sportvagnsspakar, men det tar man igen genom att en minimal kraft behövs för att växla. Rattväxeln i Sonetten är inte precis vad man är van att finna i en sportbil, men brukar vara den rätta lösningen vid framhjulsdraft, där man under alla omständigheter inte kan få en golvspak som arbetar direkt i lådan.

Skillnaden i vägegenskaper är stor. P 1800S kränger måttligt, är understyrd, och säger ifrån innan det blir fara på färde. Den är ganska lång och tung; det stora tröghetsmomentet gör att en sladd kommer ganska långsamt och är lätt att häva, så länge det inte går på tok för fort.

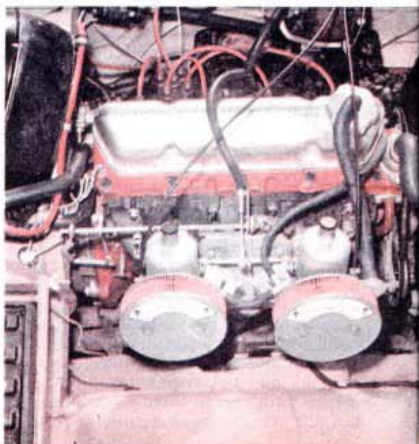
Sonett är betydligt hårdare i fjädringen, och dess lätthet och direkta styrning ger den ett "nervösare" uppförande på vägen. Kurvtagningsförmågan är en tävlingsvagns. Man når lekande lätt stora G-påkänningar i sidled. Som alla framhjulsdrivna bilar är Sonetten understyrd, men styrningen förblir lätt och understyrningstendensen är måttlig även vid hård kurvtagning.

Små ojämnheter i vägbanan får den lätta bakändan att lossna och svänga ut en bit, men sedan hugger däckerna fast igen – i just detta avseende påminner

(Forts sid 60)



Sonettmotorn har tre horisontalförgasare (Solex), lägre lufffilter, speciell oljetank och ett expansionskärl till kylsystemet, i övrigt identisk med Monte Carlo-motorn. Nedan: B 18-motorn i P 1800S, välkänd, robust.



Framför ett par färdiga Sonetter synar Björn Andreasson och en av montörerna vid bandet ett karosskal. Ytfinishen är utmärkt.

# SONETT mot P 1800

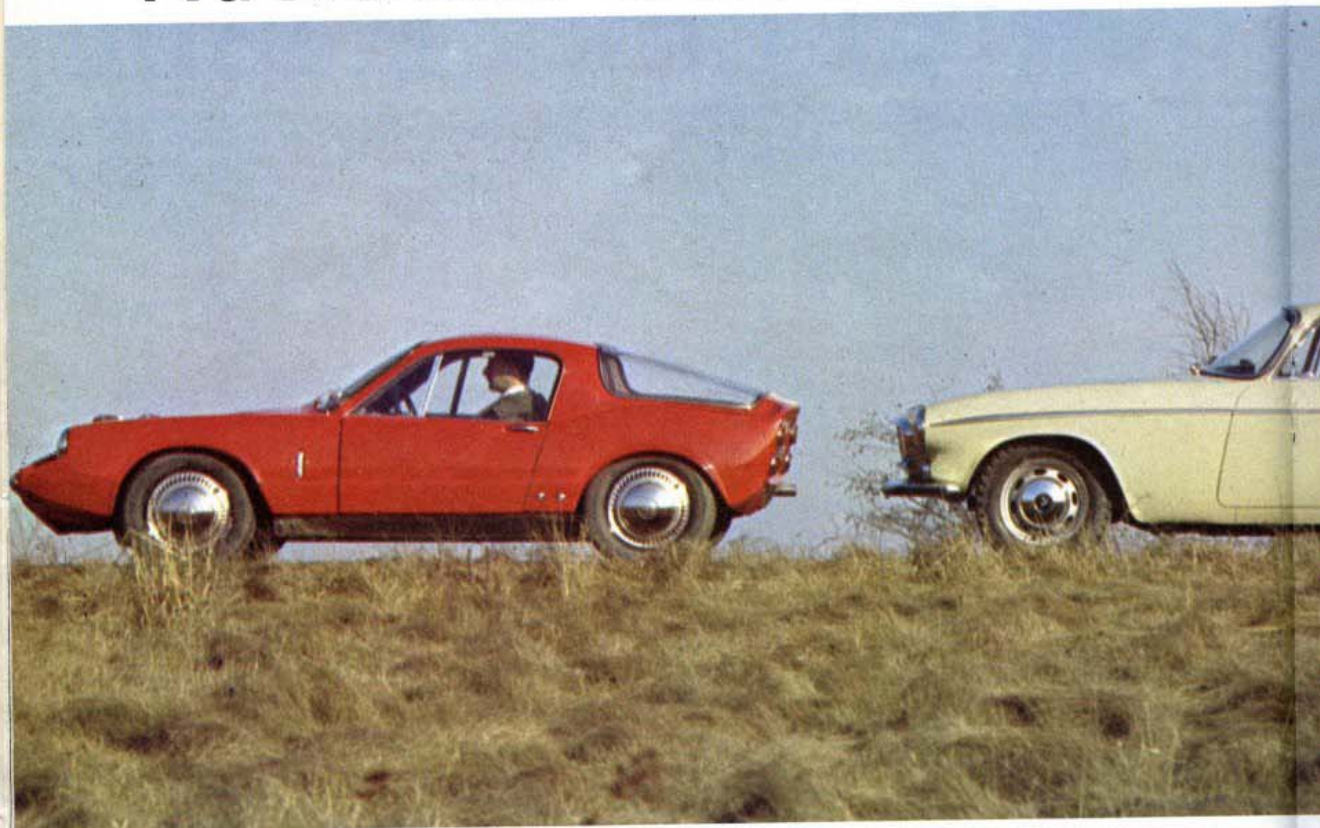


Överst: Frontvy är kanske Sonett II:s minst tilltalande vinkel. (Före fotograferingen tog vi bort de påtejpade nummerplåtarna – originalfästena för plåtarna hade inte kommit.) Volvo P 1800S är attraktivare framifrån med de tunna, raka stötfångarna. Båda bilarna har vettiga instrumentbrädor med runda, lättavlästa instrument. Sonetts är i äkta valnöt, P 1800:s delvis i räfflad, polerad aluminium.



Källa:

## Vi matchar så nätt Forts. från föregående sida **Två svenskar olika i allt...**



Volvons front har samma ovala grill som de flesta italienska specialkarosser stötade med i femtiotalets slut. Den är fortfarande snygg — men var ska man placera ett extraljus utan att förstöra helhetsintrycket? Motorhuven öppnas framåt. Gummilister skonar stötfångaren.



Sonett-fronten är formad i första hand för minsta möjliga luftmotstånd. Stötfångarlisten längst fram kommer troligen att bytas mot en kraftigare. Prototypen saknade fästen för nummerplåtar — frågan är var de ska sitta, om det ska se snyggt ut och inte störa strömlinjeformen.

Källa:



Bagageutrymmet i P 1800S är inte särskilt stort, men rymmer normalt bagage för två personer. Vid semesterresor, eller andra tillfällen med krav på mera, lägger man resten i det lilla baksätet.

Två högst annorlunda profiler — Sonett II har den som ger det lägsta luftmotståndet, medan P 1800S har utformats med andra krav på utrymmen för både passagerare och bagage. Man kan sitta fyra i den — det går inte i Sonett II.

Sonettens lilla bagageutrymme är på 250 liter och har en något primitiv lucka baktill. Det går att få i mer om man vågar inkräkta på sikten bakåt.



En jämförande frontvy visar att Sonett II har betydligt mindre frontarea än P 1800S — en av förklaringarna till att skillnaden i prestanda är liten.

Akterifrån kan man jämföra Volvons konventionella bakdel med Sonetts avhuggna Kamiform. Saabens undersida är ganska slät, vilket man drar nytta av genom en jämn, uppdragen avslutning.



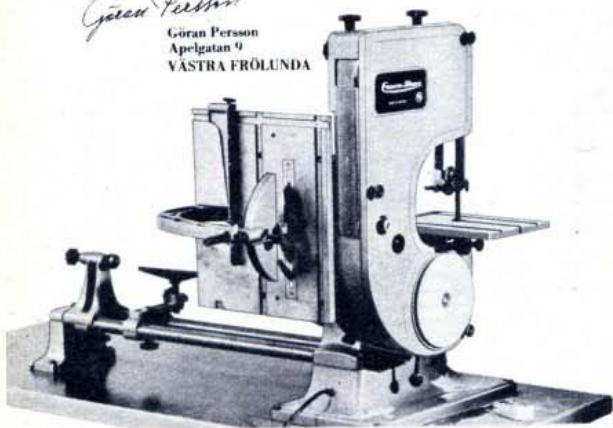
Källa:



Jag har satsat på riktiga "grejor" i min hobbyverkstad. därför har hobbyarbetet blivit roligt och alla småreparationer verkligen lösnande. Varje år gör jag intressanta köp ur LUNA-katalogerna.

*Göran Persson*

Göran Persson  
Apelgatan 9  
VÄSTRA FRÖLUNDA



**Detta är maskinen! Läs om den i LUNA-66**

Emco-Star träbearbetningsmaskin och mängder av intressanta verktyg och maskiner finner Ni i årets stora hobbykatalog. Ni får den gratis hos Er Järnhandlare eller genom vidstående kupong.

**GRATISKUPONG**  
Till LINDAHL & NERMARK AB  
Göteborgsvägen 16 Alingsås

Var vänlig sända Er katalog LUNA-66 till

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postanstalt: \_\_\_\_\_ TV 9-66



**BÅTNYTT**  
**NORDENS STÖRSTA BÅTTIDNING**

TESTAR ÅRET OM marknadens senaste motor- och segelbåtar. BEVAKAR ALLT NYTT — besöker utställningar, regattor m. m. GER TIPS I "GÖR DET SJÄLV"-ARTIKLAR med praktiska råd. HAR SERVICEAVDELNINGAR för ombyggnader, utrustning, förbättringar, trimning och materialval. VISAR FÄRDLEDER i ord och bild med noggranna navigationsanvisningar. HAR RESURSER och kan effektivt rapportera allt som händer i båtvärlden.  
Utkommer sista veckan i varje månad.

**VI MATCHAR... (forts)**  
den om en formelracer.

Karossformen hos Sonett ger god sidvindsstabilitet, och bilen känns för det mesta ytterst förtroendeingivande. Enda undantaget är vid mycket hård bromsning på torr asfalt. Det känns som om ännu mer än de uppgivna 60 procenten av vagnsvikten skulle ligga på framhjulen - bakvagnen spårar inte lika självklart, utan blir lite lätt och självsvådig.

Små rattörelser räcker för att parera bakvagnens rörelser, och lättheten bak är inte på något sätt farlig, bara en smula förbryllande första gången man gör bekantskap med den.

Toppfarten för P1800S ligger på drygt 175 km/tim med normal däcksutrustning, dvs de vanligaste bältdäcken. Sonetten är något långsammare. Den uppnår inte de uppgivna 170 km/tim, men 165 å 168 km/tim ligger inom möjlighetsernas gränser.

I en accelerationstävling mellan P1800S och Sonett II behövs den senare inte skämmas för att dra kortaste strået. Mot den uppgivna tiden för 0-100 km/tim på 12,5 sek finns ingenting att invända, och Volvon är bara omkring 1/2 sekund snabbare.

Detta gäller med endast förare ombord. Ytterligare vikt i bagage och passagerare påverkar accelerationen, i måttlig grad för P1800:an, i mycket hög grad för Sonetten. Den senares goda vikt/effektförhållande rubbas kännbart redan av ganska obetydliga laster, och en passagerare och bagage får den att kännas överraskande annorlunda.

Att välja fjädrarnas hårdhet är att kompromissa mellan väghållning och bekvämlighet. Volvo har valt att sätta komforten mycket högt, givetvis, för att bilens karaktär kräver det. Sonett-prototypen hade inte de fjädrar som serien kommer att få, och de som satt i den var i hårdaste laget. På gropig kullersten önskar man sig snart ett njurbälte!

Man får emellertid hoppas att ändringen inte blir för stor - Saab-fjädringens väghållning har först i Sonetten kommit till sin fulla rätt, genom att man aldrig riskerar att välta, och det vore mycket synd om något av väghållningen skulle gå förlorat genom nya fjädrar. Liksom med P1800S ska fjädringen pas-

sa bilens karaktär: I och med att Sonett II är en ganska extrem sportvagn, kan en viss grad av stötighet tolereras. Apropå skillnaden i väghållning mellan standard-Saab och Sonett - detta är faktiskt största skälet till att man beställt de nya horisontalförgasarna för Sonett. De stora G-krafterna i kurvorna får en vanlig förgasare att flöda eller bli fattig på bensin, beroende på åt vilket håll man svänger. De nya förgasarna är okänsliga för sådan påverkan, så det är ingen risk att motorn börjar missa när det går fort genom krökarna.

Sikten är något utomordentligt viktigt för en sportbil. P1800-karossen har tämligen små glasytor, och något överbetyg förtjänar inte sikten. Bakspeglens placering nere på instrumentbrädans översida är nödvändig på grund av vindrutans ringa höjd, men den ger inte samma överblick över trafiken bakom som en högre placerad spegel.

Prototypen av Sonett II hade endast en utvändigt bakspegel. En invändigt kommer snart, även den placerad på instrumentbrädan. Samma klagomål som för P1800:ans torde komma att gälla den spegeln, men den stör i alla fall inte strömlinjeformen som den utvändiga.

Karosskrammel på dålig väg kunde konstateras i liten omfattning på P1800S - ljudet kom tydligen från högre dörr.

Bakifrån i Sonetten kom ett oroande smattande, som emellertid visade sig bero på att någon glömt skruva fast golvet i bagageutrymmet (under vilket reservhjulet finns). Utöver detta förekom inget skrammel, vilket har sin förklaring i de rejäla gummibussningar som karossens bakre del upphängts i - de dödar nästan allt i vibrationsväg. Ljudnivån i Sonetten är för en så extrem vagn överraskande låg.

Båda bilarna har en värme som är fullt tillräcklig för en svensk vinter - standardvagnsvärme för ett betydligt mindre kupéutrymme, det blir effektivt det.

Sonetten bör bli en av de snabbaste bilarna överhuvudtaget på vintervägar. Ursäka bara en undran - kommer inte bakrutnan att snöa igen lätt?

Trots att ordinära svenska standardvagnar varit ut-  
(Forts på sid 62)



## GLÄNSER överglänser allt!

Glänser är marknads enda bilshampoo, som innehåller både antistatmedlet cetylon, som är dammavvisande, och carnaubavax, som ger extra högt glans och hård yta. Glänser finns överallt!



—DET BÄSTA FÖR BILEN  
tvättar - vaxar - skyddar

**91:an**

Den klassiska serietidningen med hela Sveriges glade soldat

91:an finns överallt där tidningar säljs!

### Vi matchar så nätt FORTS.

gångpunkterna är P1800S och Sonett II så olika som tänkas kan.

Att skälla P1800S för "boulevardssportvagn" och "gubbracer" kan man göra utan att reta dem som har en - de har lärt sig uppskatta den bekvämlighet som bilen till skillnad från en "riktig"

sportvagn har. Och mycket tack vare överväxeln kan den hålla höga genomsnittsfarter till ett lägre pris i slitage och bränslekostnad än de flesta bilar vi tänker på i sammanhanget.

Saab Sonett II däremot är en renodlad sportvagn för den som verkligen äls-

kar att köra bil, och kan köra bil. Det senare måste framhållas - en nybörjare bakom ratten bör avstå från att försöka utnyttja bilens möjligheter till fullo. Erfarenhet, känslighet och snabba reaktioner krävs för att helt göra dess vägegenskaper rättvisa.



Björn Karlström vid ratten i en av prototyperna till Saab Sonett II. Privat äker han Renault 16. "Det vore nog kul med Sonett, men den är inte avsedd för storstadstrafik", tycker han.

### Sonettens formgivare presenteras

För Teknikens världs läsare är Björn Karlström mest känd som flygplans-tecknare, just nu aktuell genom sin uppskattade serie om berömda stridsflygplan. Han är emellertid också aktiv som formgivare, och hans mest omdiskuterade jobb i den vägen hittills är Saab Sonett II, som ju presenteras på färgsidorna. Vi har frågat Björn om hur Sonett II kom till och varför den ser ut som den gör.

#### Idén till Sonett II varifrån stannar den?

Malmö flygindustri lekte en gång med tanken att bygga en egen sportvagn på samma underrede som i Volvos plastsportvagn från mitten av femtitalet. När jag så småningom skrev för att diskutera ett sportvagnsprojekt verkade intresset ljumt, men det stegrades så småningom. De första projekt som jag förelade MFI var baserade på Volvo

och hade dels frontmotor, dels motorn bakom föraren men framför växellådan.

Någon överenskommelse med Volvo kom aldrig till stånd, så vi undersökte andra möjligheter. Jag fick folket på MFI att tända på idén att bygga en mindre bil på Saabdelarna i stället. Saab i Trollhättan visade mera positivt intresse än jag vågat hoppas. Så började det hela. Från början var det meningen att det hela skulle gå helt i MFI:s regi, men Saab önskade ett samarbete, och så fick det bli.

#### Har du haft någon medhjälpare för chassikonstruktion?

Första prototypen, den som gjordes i plåt, hade ett chassi som gjordes i enklaste möjliga utförande enligt mina ritningar. Principen var att få så lite plåtpressningsjobb som möjligt.

Chassit ritades sedan om av Björn Andreasson för att man skulle kunna använda så mycket av Saabs standardpressningar som möjligt (vissa delar kapas och svetsas ihop igen, men det sparar en hel del pengar) och man gjorde också en del

praktiska ändringar av produktionstekniska skäl. Hjulbas och andra huvuddimensioner har förblivit desamma.

Provades karossen i vind-tunnel innan den byggdes? Det har man väl rätt att vänta sig eftersom det gäller Saab...

Nej, det gjordes inte. I efterskott lär ett vindtunnelprov ha gjorts. Koefficienten blev 0,34 eller något sådant.

#### Varför ville du göra huven i ett stycke med skärmar och front?

Dels är det motiverat från tillverkningsynpunkt genom att ett platskal bör göras i så få delar som möjligt för att bli billigt och med så få skarvar som möjligt för att bli skrammelfritt, dels är det lämpligt att allt ligger burt på det viset när en bil är så låg. Åtkomlighet för rundsmörning är av det slaget att man gärna smörjer själv.

Vi vet att plastskalet väger 40 (Forts på sid 64)

# ALLA TIDERS RACERBILAR

**FÅ  
JÄTTEALBUM GRATIS  
SAMLA  
BILDER  
VINN  
NÅGON AV DE  
1000 VINSTERNA**

I Kalle Anka-tidningen nr 15 (utkom 14/4) började en ny samlarserie med Erik Carlsson »på taket» som heter **Alla tiders Racerbilar**.

Varje vecka finns i Kalle Anka & Co inte mindre än 2 st. klatschiga färgbilder av racer- och sportvagnar i fartfyllda situationer. Det är en kavalkad av bilar fram till våra dagar hämtade från jordens alla hörn.

Till bilderna har utgivits ett påkostat album i jätteformat. Även albumet är helt i färg och Erik Carlsson »på taket» har skrivit förordet. Ni får albumet gratis mot porto och exp.-kostnader genom att fylla i och sända in nedanstående kupong. Ett album som skänker glädje och förströelse lång tid framåt.

**Var med från  
början i denna  
topp-serie!**



**Över  
1000 vinster  
värda över  
10.000 kronor!**

Som avslutning på serien kommer en spännande tävling öppen för alla som samlat kompletta serier med bilder.

**Som vinster har vi:  
50 st. miniracerbanor.  
500 st. James Bond-bilar.  
500 st. Corgi-Toys av olika slag.**



Reflexmärken för bilen, cykeln, skolväskan m. m.! Kan rekvireras på samma gång som albumet för endast 40 öre.

Kupong till Jättealbumet i samlarserien »Alla tiders Racerbilar». Insändes till: Racerbilar, Journalservice, Kalle Anka & Co, Fack, Malmö 100. Jag beställer härmed Jättealbumet till serien »Alla tiders Racerbilar» och med-sänder 65 öre i frimärken till porto och exp.-kostnader. Dessutom beställer jag ..... st. reflexmärke à 40 öre per styck, vilket också medsändes i frimärke.

Namn: .....

Adress: .....

Postanstalt: .....

TV. 9-66 Tekn. Värld

(V. g. skriv tydligt, texta helst)

## Vi matchar så nätt Forts från sid 62

kg. Vad skulle motsvarande karossdel väga i plåt?

Beroende på plåttjocklek, 100-200 kg.

Hur skall den främre nummerplåten egentligen sitta?

Ett förslag var att ha den bakom en plexiglasskiva, snyggast blir det nog med den självhäftande typen placerad just ovanför gummlisten, även om det inte är riktigt lagligt. Problemet är ännu inte riktigt löst. I vissa USA-stater fordras ingen nummerplåt fram, så där går det bra, men givetvis måste det lösas.

Låga strålkastare bakom plexiglasskivor hade gett bättre strömlinjeform, eller hur? Det ville MFI ha också, men eftersom Saab pratade om att bilen skulle säljas i Frankrike, höll jag på att vi skulle ha strålkastare som var lagliga där. De kräver en minimihöjd på 55 cm, nämligen.

Bagegeluckan hör enligt min mening till karossens minst lyckade detaljer!

Det är jag villig att hålla med om. Från början ville vi ha hela bakfönstret öppningsbart och en ingjuten plåtsarg runt det, men när det började bli allvar av fick glasmätaren stora skälvan. Den nya lösningen verkade kanske i enklaste laget, men vi måste hålla i minnet att den amerikanska försäljningsorganisationen, som bett om att få den här bilen, har satt ett maximalt försäljningspris i USA på 3.200 dollar. Så det måste snålas här och var. Försäljningsorganisationen har också dikterat en del ändringar i bilens form. Personligen skulle jag nog byta

hjul som den första åtgärden om jag köpte en Sonett II.

De där ekerkransarna eller vad man skall kalla dem ser inget vidare ut, det är sant, men ett silverlackerat hjul med bara navkapsel blir snyggare. Vi har bett om offerter på eker- och magnesiumhjul, men kostnaderna har varit så höga att de gått långt utanför den ram vi måste hålla oss till.

Några flera ändringar mellan provserie och produktion?

Luftintaget fram kommer att bli större. Nu täcks halva kylaren, och det är inte bra. Med större luftintag behöver den elektriska fläkten bara träda i funktion i köer vid sommarheta. Dess utom blir det nog snyggare om man tar ur lite mera uppåt. Störtbågen skall också ändras, för även om den är stadig och bra nu kommer den lite i vägen, t ex när man skall lägga grejor baktill. Den kommer att följa takets form och möjliggöra att man har en löstagbar lucka i taket à la Triumph TR 4.

Vindrutan, är den en tillkappad standardruta från en annan bil?

Nej, den är gjord bara för Sonetten. Vi hade rutor från bl a Porsche 904 till att börja med, men det visade sig billigare att beställa rutor, som för resten kommer från samma tillverkare som gör Porsche-rutorna.

Vi har inte sett den här tvåra bakändan med stänkskydd. Ser det bra ut? Det ser ännu tvårare ut baktill, och stör inte alls. I en del länder slipper man ju stänkskydd, men där de krävs är det inget problem. ■

