

Förord

Detta dokument handlar om vad SAAB, så vitt jag vet, sysslade med fram till tidigt sjuttioal. Tyngdpunkten ligger på SAABs bilar och då både produktionsmodeller och konceptbilar. Egentligen skulle det bara handla om tvåtaksmodellerna men det vore opraktiskt att inte ta med även SAAB 95/96 med V4-motorer. Dock avhandlas ej flygsektionen utom som information om hur SAAB tillkom. Bilmodellerna beskrivs så noga som möjligt. Det har inte alltid varit lätt att få tag på pålitliga specifikationer på vissa modeller, t.ex. GT 750 och GT 850. Mer än 50% av de internetsidor som påstod sig ha specifikationer på dessa påstod att motorn hade **6 ventiler !!!!! (Båda modellerna är ju 2-taktare)** Behöver jag tala om att jag försvann "som en avlöning" från dessa sidor. Dock går jag inte in på detaljspecifikationer när det gäller motorerna då jag planerar ett särskilt dokument om SAABs motorer men det projektet har ännu inte tagit form. Med i detta dokument finns, i så god kronologisk ordning som är praktiskt möjligt, kortfattade beskrivningar av annan produktion och projekt som försiggick under 50-, 60- och 70-tal.

SAAB gör ett försök att producera en liten aluminiumbåt

1944, när krigslutet kunde skönjas, formades planerna att man skulle starta tillverkning av en liten aluminiumbåt. 1946 inleddes produktionen. Båtmodellen kallades för Saalina och var en nitad aluminiumkonstruktion, man hade ju gott om aluminiumplåt och nitar från flygplans-tillverkningen. I första hand var den avsedd att ros men kunde även ha en utombordsmotor. Båten var öppen men åtminstone ett exemplar blev halvdäckt och fick vindruta. Lite speciellt var en ving (hydrofojl) under stäven. Problemet med båten var att den inte tålde saltvatten. Dom var även relativt dyra så marknaden var kallsinnig. C:a 250 stycken tillverkades, en hel del av dessa ligger avsiktligt sänkta på Vänerns botten utanför Trollhättan.

Från flygplan till bilar, en historia om hur SAAB 92 tillkom.

Året var 1937 när beslutet fattades att Svenska Aeroplan Aktiebolag skulle grundas och redan året därpå satte flygplantillverkningen igång i en nybyggd fabriksanläggning på Stallbackaområdet i Trollhättan. Ett tusental personer tillverkade under andra världskriget jakt och bombplan åt Svenska försvarsmakten. Nedan kan skådas tre SAAB-plan varav två som byggdes under kriget.



SAAB B 17 störbombare



SAAB B 18 Bomb och attackplan



SAAB 105 Skol (SK60) och lätt attackplan

SAAB börjar överväga biltillverkning i stor skala

Eftersom det var till Linköping man flyttat konstruktion och administration 1939 så blev det också där som man under ledning av ingenjören och vingkonstruktören Gunnar Ljungström började smida planerna på att tillverka bilar Det var även där som SAAB 92 tog form.

När freden kom bedömde man att det skulle bli nödvändigt att hitta andra sätt att hålla igång verkstäderna i Trollhättan då flygplantillverkningen bara troddes kunna sysselsätta anläggningen i Linköping. Vid ett styrelsemöte 14 Juni 1945 beslöts att man skulle undersöka möjligheterna till civil tillverkning och då närmast om det fanns en marknad för bilproduktion. Resultatet av utredningen resulterade i ett PM tillställt styrelsen och daterat Linköping den 7 December 1945. PM:et innehöll i en berättande version följande.

Man bedömde att den närmaste tiden efter kriget skulle innebära ekonomiska påfrestningar men att också de breda befolkningslagren skulle få det bättre och skulle utgöra ett kundunderlag för en mindre bil med attraktiva egenskaper. Man ansåg även att tack vare att vägnätet blev allt bättre och med modern teknik kunde man konstruera en småbil med goda egenskaper. Efter att ha studerat småbilsklassen ansåg man att det fanns stora möjligheter till förbättringar och då framför allt den aerodynamiska utformningen som var nödvändig för att utnyttja kraften i en liten motor maximalt. Man ansåg sig kunna uppnå en bra aerodynamik genom att placera motorn framför framaxeln och ha direktdrivning på framhjulen samt att sätena placeras så lågt som möjligt vilket möjliggör en kaross som är mycket aerodynamisk och detta trots att bilen hade en hjulbas på bara 2.45 m och en total längd på endast 3.85 m.

Man nämnde att karossen skulle kunna utgöras av en pegamoidklädd trästomme likt DKW (modellen kallades i folkmun för "spånkorg") men man trodde inte att detta skulle tilltala folk och dessutom var karosser av detta slag ej så hållbara och såg primitiva ut förutom att de även värmeisolerade dåligt. Man avvisade även tanken på en aluminiumkaross av ekonomiska och tekniska skäl samt att aluminium har sämre formbarhet. Man hade därför beslutat att undersöka möjligheterna att konstruera en ramlös självbärande stålkaross.

Man påpekade också att det var väsentligt att bilen är modern när den går i produktion. Man påpekade även att i och med att flygplantillverkningen vid verkstäderna i Trollhättan skulle upphöra 1948 vore det önskvärt om bilen var färdig då vilket också ansågs vara den tidpunkt då man i bästa fall kunde få fram ett produktionsfärdigt koncept.

Man trodde också att om inget speciellt inträffade så skulle SAAB utan svårighet klara att finansiera projektet Då den gjorda utredningen kommit fram till positiva slutsatser tillika när det gällde sysselsättning i Trollhättan så rekommenderade man styrelsen att man skulle få fortsätta med projektet.

Arbetet påbörjas

Den 16 Januari 1946 beslöt man att tillverka en prototyp. Prototypens arbetsnamn blev 92.001 men kom senare att bli känd som "ursaaben". På försommaren 1946 stod prototypen färdig men hade ännu ej provkörts. Maskinellt var den då en DKW med drivlina från en förkrigsmodell av detta märke och enligt vad som sas var delarna till detta hämtades på en bilskrot i Linköpingstrakten.

Specifikationer för "ursaaben"

Kaross	Längd	3980 mm
	Största bredd	1670 mm
	Största höjd tom	1430 mm
	Frigång obelastad	170 mm
	Spårvidd fram och bak	1180 mm
	Hjulbas	2470 mm
	Luftmotståndskoefficient	0.32

Motor	2-cyl. Tvärställd, 692 cc
Effekt:Komp.	20 Hk/3 500 v/min : 5.8:1
Vridmoment	57 Nm vid 2 300 v/min
Koppling	Enkel torrlamell
Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a
Drivning	Framhjul
Hjul	5,0 x 15 med 3" fälg



Ursaaben

Det var dock ej helt klart att produktionsmodellen skulle ha tvåtaktsmotor. Arbetsgruppen för SAAB 92 argumenterade för tvåtaktare med ett antal argument samlade i en pärm där bland annat fanns en lättöverskådlig uppställning i bildform där det tydligt framgick hur många fler delar en fyrtaktsmotor bestod av. Övriga huvudargument var som följer.

Tillverkningskostnaden för en tvåtaktsmotor skulle bli avsevärt lägre än för en fyrtaktare, genom enklare konstruktion och färre delar kommer antalet möjliga felkällor att bli färre med därav följande lägre service och underhållskostnader samt att tvåtaktsmotorns lägre vikt medför lägre vagnvikt med då åtföljande lägre bränsleförbrukning, bättre acceleration och högre topphastighet.

Ett annat starkt skäl till att använda den föreslagna tvåtaktsmotorn var att om man använde en fyrtaktsmotor blir totala vagnlängden 4230 mm kontra 3850 mm då tvåtaktsmotorn kan tvärställas. Här räknas då på ett inre utrymme av given storlek varför en fyrtaktsmotor skulle medföra en ogynnsam viktfordelning i och med att passagerarnas placering blir ogynnsam och dessutom skulle man inte kunna åstadkomma den aerodynamik som man önskade.

Den färdiga prototypen presenteras för styrelsen.

I Linköping den 4 Juni 1946 fick bolagsstyrelsen se den då färdiga prototypen. Ett PM utgick från Linköping den 5 Juli och återges nedan i fritt berättad form.

Eftersom provbilen har DKW maskinella delar i en självbärande kaross konstruerad av SAAB är den inte till alla delar beskaffad så som vi avsett att den skall vara. i serietillverkning

Så vitt vi kan förstå har vår lilla bil konstruerats efter sunda principer då den är strömlinjeformad, framhjulsdriven och med baksätet framför bakhjulen, med tvåtaktsmotor samt med målsättningen att göra en billig och ändå bra bil som kan uppskattas av presumtiva köpare. Det enda som inte bilr som beräknat är tidpunkten leverans av bilarna. Förhoppningen var att kunna börja leverera på våren 1948 men vi har på grund av svårigheter med att rekrytera konstruktörer blivit försenade. Vi tror därför att vi inte kommer att kunna leverera förrän nyåret 1949 eller kanske i slutet av 1948. Nästa etapp är att fortsätta konstruktionsarbetet av den version som skall serietillverkas samt framtagande av 3 st. provbilar i tänkt serieutförande. Provbilarna skall alltså ha av oss tillverkade delar och vara beskaffade såsom det nu avses att seriebilarna skall vara tillverkade. Seriebilen kommer att ha en något högre motorhuv som dessutom kommer att ha ett större luftintag i stil med de nyare amerikanska bilarna.

Pressvisning

Den 27 Februari 1947 tog man det formella beslutet att SAAB skulle satsa stort på biltillverkning. Den 10 Mars slöts ett preliminärt avtal med Philipssons Automobil AB i Stockholm som skulle svara för försäljning och distribution. Kontraktet innebar att "automobilkungen" Gunnar V Philipsson köpte 8000 bilar, motsvarande beräknad produktion för tre år, och betalade 1.8 miljoner i förskott.

Den 10 Juni 1947 hade SAAB pressvisning i Linköpingsanläggningens personalmatsal. Bilen man visade var den nyss färdiga provbil nr. 2, SAAB 92.002. Under vintern 1947/48 flyttades den vidare bilutvecklingen till Trollhättan.

Sista stegen mot leverans

Man planerade att ha en standardmodell och en lyxmodell vilkas utrustningsnivå och utsmyckning skulle skilja på ett antal punkter. Man ville ha standardvarianten i blå färg och lyxmodellen i grön färg men var tvungna att stanna vid grönt eftersom den blå färgen inte höll tillräckligt hög kvalitet, det var också svårt för färgtillverkarna att få fram lämpligt färgpigment. Skillnader hade i övrigt tänkts vara som enligt tabell.

Utrustningsdetalj	Standard	DeLuxe
Stötfångare	saknas	Kromad
Navkapslar	Målade	Kromade
Kyvattentermometer	saknas	Finns
Klocka	saknas	Finns
Knappar	Standard	Lyxigare
Klädsel	Standard	Lyxigare
Vindrutespolare	saknas	Finns
Kylargrill	Målade	Kromad
Ratt	Ekrar svarta	Ekrar krom
Emblem i rattcentrum	saknas	Finns
Solskydd	Enkelt	Dubbla
Kurvstroppar	Enkel	Dubbla
Armstöd bak	saknas	Finns
Askkopp	saknas	Finns
Vindrutetorkare	Enkel	Dubbla

Av 20 tillverkade provserievagnar under 1949 var 2 Standard och 18 DeLuxe. Dock var Philipsson inte speciellt intresserade av billighetsmodellen. Nedan följer ett citat av svaret från Philipsson.

"Vi hava lagt huvudvikten på lyxmodellen, och göra detta, därför att vi anse, att denna typ gör bättre reklam för Saab 92:an, och så att säga redan från början hissar upp vagnens anseende hos den bilköpande allmänheten i en betydligt högre klass, vilket vi anse vara av utomordentlig vikt för märkets kommande anseende och framgång." Slut citat

I mitten av December 1949 kom serietillverkningen igång men det tog ett tag till innan de första bilarna kunde levereras. Uppgifterna skiftar men troligen blev åtminstone en bil klar före nyår. Måndagen den 16 Januari kunde dock de tre första serietillverkade bilarna levereras. Alla var gröna i likhet med alla andra 92:or som rullade ut från fabriken de närmaste åren.

SAAB 92, modellförändringar och data

SAAB 92 Modelldata

Jan. 1950 - Nov. 1952

SAAB 92 var i många avseenden en modern bil med tvärställd motor, framhjulsdraft, aerodynamisk kaross, torsionsfjädring samt kuggstångsstyrning. En, som det visade sig, mindre populär "genialisk" lösning var att bilen saknade vattenpump utan man hade ett självcirkulerande system som inte alltid fungerade så bra. Bilen hade sealed beam strålkastare med separata positionsljus, droppformade bakljus samt tvådelade stötfångare. Bensintanken var placerad längst bak och påfyllningslocket var placerat där normalt en baklucka borde finnas, SAAB hade av både sparsamhet och för att göra karossen styvare tillverkat bilen utan baklucka vilket gjorde att bagage måste lastas genom att fälla baksätets ryggstöd framåt. Batteriet var placerat under bagagerumsgolvet. Bilen fanns i början endast i buteljgrönt med insidan lackad i grått. 1951 blir det Tyska VDO-instrument från och med chassienummer 1501 som kommer på 1952 års modell.

SAAB 92B Modelldata

Dec. 1952 - Dec. 1956

Äntligen bagagerumslucka och större bakruta, bensintanken placeras mellan bakhjulen och batteriet flyttas till motorrummet. Äntligen går det att få bilen i annat än buteljgrönt. Hösten 1953 kommer kromlister på skärmarna och andra fälgar samt normala strålkastare med inbyggda positionsljus. Ävenså fick dörrarna dragskydd i dörrarnas övre bakre hörn. Insidan får samma kulör som utsidan och motorn blir 3 Hk starkare. Samt att fälgarna fick ventilationshål. 1954 byts de droppformade baklysena ut mot rektangulära monterade på bakskärmarna. Från sommaren 1954 kunde bilen fås med soltak. Ännu en teknisk förändring var att bensinpumpen byttes mot en elektrisk. Sent 1955 fick bilen SAAB 93s hela stötfångare både fram och bak.

När tillverkningen av SAAB 92 upphörde hade 20 128 exemplar tillverkats mellan Jan. 1950 till Dec. 1956



SAAB 001, ursaaben



Ursaaben bakifrån



En 92B från 1955

Tekniska specifikationer för SAAB 92

Kaross	Längd med stötfångare	Ca 3950 mm
	Största bredd	1620 mm
	Största höjd tom	Ca 1450 mm
	Frigång obelastad	Ca 200 mm
	Spårvidd fram och bak	1180 mm
	Hjulbas	2470 mm
	Vändradie	6 meter
	Tomvikt m. Bränsle, vatten, olja, verktyg och reservhjul	805 kg
	Tjänstevikt	880 kg
	Luftmotståndskoefficient	0,35
Fjädring	Alla hjul separat fjädrade med torsionsfjädrar	
Bromsar	Lockheed hydrauliskt med handbroms- funktion inbyggd i bakre cylindrar	

Transmission	Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
Elsystem	Spänning	6 Volt
	Generator	Bosch RJH 130/6 2200 L1
	Startmotor	Bosch CD 0,4/6 AR 7
	Tändsystem	Bosch
Bränslesyst.	Pump	AC membranpump styrd av vevhusträck
		1954 utbytt mot elektrisk
	Förgasare	Solex 32 AIC med bistarter
	Tankrymd	35 liter
Motor	Cylindervol.	764cc
	Bromsad eff.	25 Hk (+ 3Hk -53) vid 3800-4000 v/min
		effekthöjning med ny förgasare.
	Max vridm.	60 Nm vid 2000 v/min

SAAB utvecklar och tillverkar datorer

SAAB fick av Matematikmaskinnämnden en licens att bygga en kopia av datorn BESK, en dator uppbyggd av vacuumrör och diskreta kretsar. Året var 1957 då SAAB tog sin egenbyggda "Sara" i bruk. Förkortningen stod för SAABs räkneapparat och var avsedd för internt bruk. Som alla andra datorer vid denna tid var den MYCKET skrymmande. 1960 hade man färdigställt sin första dator helt i transistorteknik (D2) och den sades vara portabel, i detta fall får man nog definiera detta som flyttbar då den vägde c:a 200 Kg. Dock resulterade idog utveckling i att man fick fram datorer som fick plats i t.ex. J 37 Viggen (Militär navigationsdator CK37) samt att man även utvecklade civila datorer under 60 och 70-tal. När bankerna började datoriseras så levererade SAAB de första bankterminalerna till hela det Nordiska Sparbanksnätet. Statliga myndigheter samt större företag beställde centraldatorerna D21 och D22. Modellen D21 såldes till ett flertal länder och tillverkades i ett 30-tal exemplar. När den Svenska skattemyndigheten behövde ett 20-tal datorer på 1960-talet stod valet mellan SAABs dator och en dator från IBM, vid en utvärdering befanns SAABs dator bättre.

Efter olika sammanslagningar med andra aktörer blev företagets namn slutligen Datasaab och det var under detta namn som företaget förvärvades av telekommunikationsföretaget Ericsson i början av 1980-talet.

SAAB 93, modellförändringar och data**SAAB 93 Modelldata**

Dec. 1955 -Aug. 1957

SAAB 93 var en vidareutveckling av SAAB 92 men skiljer sig på många punkter från 92:an enligt följande. Bilen fick ny front och en ny 3-cylindrig längsmonterad motor på 748 cc som var 5 Hk starkare (33 Hk mot 28) än den motor som satt i SAAB 92. SAAB 93 hade även helt annan hjulupphängning både bak och fram med spiralfjädrar och en stel bakaxel. Elsystemet hade även moderniserats och var nu på 12 Volt. 1957 kom även tvåpunkts säkerhetsbälte samt automatkoppling (Saxomat) som tillval. Saxomat var vanlig på handikapp-utrustade SAABar.

SAAB 93B Modelldata

Sept. 1957 – Aug. 1959

Blinkers ersatte körriktningsspilarna och bilen fick hel framruta samt att stolarna förbättrades. 1958 uppdateras inredningen med sittvänligare stolar bl.a. genom att baksätet blev höj och sänkbart. Färdiga fästen för säkerhetsbälten fram blev standard. Automatisk innerbelysning med hjälp av dörrkontakter och läsbar lucka till Handskfacket. Bränsletanken blev självblandande och oljeinblandning sänktes från 4% till 3%. Sist men inte minst fick bilen större och kraftigare bromsar (samma typ som på 93 GT 750) samt assymetriska strålkastare.

SAAB 93F Modelldata

Sept. 1959 – Juni 1960

Dörrarna hängdes i framkant och kylsystemet förbättrades. Stänkskydd bak kom på denna modell.



SAAB 93 B, notera "kidnappardörrarna"



SAAB 93 F tävlingsutrustad

Tekniska specifikationer för SAAB 93

Kaross	Längd med stötfångare	4010 mm
	Största bredd	1570 mm
	Största höjd tom	1470 mm
	Frigång obelastad	190 mm
	Spårvidd fram och bak	1220 mm
	Hjulbas	2488 mm
	Vändradie	10.8 m
	Tomvikt m. Bränsle, vatten, olja, verktyg och reservhjul	810 kg
	Tjänstevikt	890 kg
	Luftmotståndskoefficient	
Fjädring	Spiralfjädrar runt om samt stel u-formad bakaxel	
Bromsar	Enkrets hydrauliska trumbromsar	
Hjul	5.20 x 15 med 4" breda fälgar	

Transmission	Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdrift
Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GE 10/12/2500+W30R3 160W
Bosch	Startmotor	CD 0.5/12 AR 12 manuell drevmanöver
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre
Bränslesyst.	Pump	SU elektrisk membranpump
	Tankrymd	36.4 liter
	Förgasare	Solex 40 AIC fallförgasare
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar
	Cyl.vol/komp.	748 cc/kompression 7.3:1
	Bromsad eff.	33 Hk vid 4200 v/min
	Max vridm.	72 Nm vid 3000 v/min

SAAB GT750, sportvarianten med från början 93:ans kaross och sedermera med 96:ans kaross.

Mellan 1958 – 1960 började bygga SAAB GT 750 som var en sportigare version av 93:an och med samma kaross men med mer påkostad interiör samt att motorn var starkare. Bilen var i första hand avsedd för USA men ett och annat exemplar blev kvar i Sverige framför allt för tävlingsbruk. När 93 slutade tillverkas 1960 fick GT 750 en kaross från SAAB 96 samt fyrväxlad låda. 1962 installerades 96:ans motor som var på 841 cc samt att bilen fick skivbromsar fram. Speciellt för denna modell var också separatsmörjningen, det vill säga att 2-taktsoljan hällades i en separat tank i motorrummet och doserades med automatik till motorn. Man blandade alltså inte som i standardmodellen oljan i bränsletanken. Bilen fick i Sverige och Storbritannien benämningen SAAB Sport medan man i USA kallade den för GT 850 Monte Carlo för att rida på framgångarna i Monte Carlo-rallyt. Det sägs att det var USA-importören som föreslog att SAAB skulle tillverka en sportigare variant av 93:an för de ansåg att detta skulle dra folk till bilhallarna och skulle bli en draghjälp även för standardmodellen. USA-importören ville helt enkelt att SAAB 93 i tävlingsutförande skulle bli tillgänglig i tävlingskicks för de som ville köra den i racing eller rally. Vinster i biltävlingar skulle bli gratisreklam för märket. Lyckligtvis köpte SAABs huvudkontor ide'n. Den fick heta Gran Turismo 750 och premiärvisades på bilutställningen i New York April 1958, de första bilarna till återförsäljarna kom i Maj samma år. Det speciella med GT 750 var att nästan alla bilar som såldes av modellen såldes i USA. SAAB GT 750 hade ett listpris på 2.658 \$ hos bilhandlarna och det ansågs inte vara speciellt billigt. Men som Road & Track uttryckte det "Var annars kan man få en förstklassig rally och banbil samt även duglig långfärdsbil i ett paket för under 2.800 \$", vidare skrivs "den här bilen är faktiskt snabbare än många högeligen respekterade 1500 och 1600 cc-bilar och nästan lika snabb som en av de mer populära 2-liters sportbilarna".

GT 750 levde verkligen upp till förväntningarna och då särskilt i Lime Rock's "Little Le Mans" och uthållighetstävlingarna i Marlboro. Ofta vann man klassen och fick även goda placeringar totalt.

GT 750 hade trimmats till 50 Hk men det fanns även en trimsats som gav motorn 57 Hk. Motorn gav inte oväntat kraften i de höga varvtalen, 3400 – 5000 v/min, vilket gjorde att den med sin 3-växlade låda var jobbig att köra i stadstrafik och att då tändstiften gärna slaggade igen. SAAB erbjöd en modifieringssats för förgasaren som förändrade bränsleblandningen men tyvärr påverkade detta prestandan på höga varv negativt. En bil med den extra trimsatsen provkördes i USA och man klockade bland annat bilen under full acceleration 0 – 60 mph och även en kvarts mile. Som jämförelse klockades en standard 93:a och även en GT 750 på 50 Hk. Några siffror i tabell nedan.

Modell	0-60 mph	Kvarts mile
Standard 93	27.2 sek	23 sek
GT750 50 Hk	15.2 sek	18.5 sek
GT750 57 Hk	12 sek	17.5 sek

Extra utrustning på SAAB GT 750 och övriga skillnader

Utvändiga backspeglar
 Större navkapslar
 Emblem
 Dubbla kromlister vid trösklarna
 Två extralysen fram
 Dubbla backljus
 9" trumbromsar runt om
 Fullt ställbara skälade säten fram med svankstöd och med inställbart nackstöd för framsätesspassageraren
 Träratt
 Annan instrumentpanel med stora runda hastighetsmätare respektive varvräknare.
 Halda Speed Pilot, en avancerad analog trippmätare och angivare av genomsnittshastighet för rallybruk.
 Säkerhetsbälten
 Kurvhandtag monterat på instrumentbrädan för passageraren
 Baksätet var tunt och fungerade som lock för ett utrymme att förvara rallyutrustning
 Armstöd i baksäte med hållare som sades vara perfekt för Coca Cola-flaskor

Den extra trimsatsen som höjde effekter till 57 Hk bestod av dubbla Solex förgasare med ett nytt insugsgrenrör samt ett annat avgassystem där den bakre ljuddämparen försvann. Allt detta kostade 148 \$.

Specifikationer med 93:ans kaross**Specifikationer med 96:ans kaross**

Kaross	Längd med stötfångare	4010 mm	4010 mm	Kaross	Längd med stötfångare	4010 mm
	Största bredd	1570 mm	1570 mm		Största bredd	1570 mm
	Största höjd tom	1450 mm	1450 mm		Största höjd tom	1450 mm
	Frigång obelastad	190 mm	190 mm		Frigång obelastad	190 mm
	Spårvidd fram och bak	1220 mm	1220 mm		Spårvidd fram och bak	1220 mm
	Hjulbas	2490 mm	2490 mm		Hjulbas	2490 mm
	Vändradie	10.8 m	10.8 m		Vändradie	5,5
	Tomvikt m. Bränsle, vatten, olja, verktyg och reservhjul		860		Tomvikt m. Bränsle, vatten, olja, verktyg och reservhjul	860
	Tjänstevikt		1220		Tjänstevikt	1220
				Fjädring	Spiralfjädrar runt om.	
Fjädring	Spiralfjädrar runt om samt stel u-formad bakaxel			Bromsar	Till och med chnr. 201.400 enkrets	Lockheed
					Från och med chnr 201.401 tvåkrets	Lockheed
Bromsar	Enkrets hydrauliska 9" trumbromsar				Skivor fram och trummor bak	
Hjul	Pirelli Cinturato däck på 93-fälgar			Hjul	15"	

GT 750 Motor och transmission**GT 850 Monte Carlo/SAAB Sport motor och transmission**

Transmission	Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a se anm.	Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkad låda
	Koppling	Enkel torrlamell		Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag		Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdrift		Drivning	Framhjulsdrift
Elsystem	Spänning	12 Volt	Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GEG 10/12/2500+W30R3 R4 160W	Bosch	Generator	LJ/GEG 160/12/2500+W30R4 160W
Bosch	Startmotor	CDD 0.5/12R8 12 manuell drevmanöver	Bosch	Startmotor	AL/EDD 0,5/12R4
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre	Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre
Bränslesyst.	Pump	SU AUA 79 el/er 89	Bränslesyst.	Pump	Bendix eller SJ AUA 48
	Tankrymd	C:a 40 liter		Tankrymd	C:a 40 liter
	Förgasare	Solex 40 AI el/er BI alt. 44 PII		Förgasare	Trippel Solex 34 BIC
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar	Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar
	Cyl.vol/komp.	748 cc/kompression 9,8:1		Cyl.vol/komp.	841 cc kompression 9:1
	Effekt	50 Hk vid 5000 v/min 57 Hk i 750 Super		Effekt	52 Hk vid 5000 v/min
	Max vridm.	84Nm vid 3500 v/min		Max vridm.	95 Nm vid 3500 v/min

anm. Från 1960 till 1962 med 4-växlad helsynkroniserad växellåda slutväxeln blev 4.85:1 redan i 3 växlade lådan (standard 93:a 5.43:1)



SAAB 93 GT 750



Interiör av SAAB 96 850 GT

Inklusive sportvarianten GT 750 så såldes totalt 52 731 av SAAB 93

SAAB – 401 MEFA

SAAB 401 var beställd av Svenska marinen för att utröna hur en kunde ta sig fram över såväl land, fast is, nyis och vatten. 1962 inleddes ett samarbete mellan SAAB, Hovercraft Development Ltd och Vickers-Armstrongs Ltd för att ta fram en svävare som skulle användas i forskningsyfte. Farkosten skulle heta SAAB 401 och forskningsresultaten skulle vara tillgängliga för alla inblandade parter. Vickers var intresserade av prov med svävare under arktiska förhållanden så förutom SAAB 401 så hade vickers med ett exemplar av modellen VA – 21. Det blev aldrig någon serietillverkning av SAAB 401.

Tekniska specifikationer för SAAB 401

Total längd	7.3 meter	
Total bredd	3.1 meter	
Startvikt	2 personer	2070 Kg
	4 personer	2270 Kg
Huvudmotor	Lycoming 4 cyl. 4-takt	
	180 Hk vid 2700 v/min	
Framdrivning	2 st. McCulloch 4 cyl. 2-takt	
	72 Hk vid 4100 v/min	
Maxhastighet	40 knop över vatten	



SAAB 401 MEFA

Saabo, en husvagn i SAABs regi

Ett annat projekt som drogs igång var SAABO, en lätt husvagn avsedd för motorsvaga bilar som t.ex. SAAB 92. Ide'n var att kunna utnyttja produktionsresurserna bättre i Ljungfabriken som annars sammansatte helikopter importerade från Frankrike. Den första prototypen byggdes på Fisksätra Varv och förproduktionsprototyperna på Marieholms bruk. De första prototyperna saknade bromsar men dessa kom ganska tidigt i produktionsvagnarna. Skalet bestod två glasfiberhalvor med c:a 1 cm veckad papp i en spalt vilket gav god isolering. En bit Över 400 vagnar byggdes innan produktionen upphörde.

Specifikationer för SAABO

Total längd	3.60 meter
Bredd	1.84 meter
Höjd	2.10 meter
Inre höjd	1.80 meter
Vikt	230 Kg
Pris vid lansering	4950 SEK



SAABO husvagn

Vill du veta mer om SAABO så klicka då på följande länk <http://www.ostgotasaabklubb.com/saaboinf.php>

SAAB 95, modellförändringar och data

Den 12 Maj 1959 presenterades SAAB 95 som var en kombi baserad på 93:an och sedermera på 96:an fram till 1978 då tillverkningen lades ner. SAAB 95 är en liten kombi men kunde fram till 1975 stoltsera med att rymma 7 personer, 2 personer rymdes i ett bakvänt fällbart säte i bagageutrymmet. Det försvann 1975 av säkerhetsskäl och reservhjulet som dittills hade legat under baksätet flyttades till utrymmet där sätet funnits. Bilen kunde även lasta hela 425 kg utöver tjänstevikt. Efter 95:an så tog de drygt 20 år innan SAAB byggde en kombi och det var då SAAB 9-5 Sportkombi.

SAAB 95 årsmodelldata

- 1959 SAAB 95 presenteras i Maj 1959. Fram hade 95:an mycket gemensamt med 93. Bilen hade instrumentpanel och "kidnappdörrar" (dörrarna var hängda i bakkant) från 93:an. Reservhjulet hamnade under baksätet. De första åren tillverkades 95:an i Linköping då Trollhättan inte hade kapacitet för en modell till.
- 1960 Bilen fick 93 F:s framhängda dörrar samt pressade dekorplåtar på B och C-stolpar
- 1961 Startmotorn aktiveras med startnyckeln. Mars 1961 införs 96:ans instrumentpanel, öppningsbara bakre sidorutor samt en luftspalt längst bak på taket som skulle hålla bakrutan ren. Ganska snabbt började man lite elakt att kalla luftspalten för "osthyveln" i dagligt tal.
- 1962 Tillverkningen flyttas till Trollhättan och bilbälten blir standard.
- 1963 Grillen får nytt SAAB-emblem, signalhornsring i ratten, bagagerumsbelysning, nya dekorlister bak samt förbättrad värme och ventilation.
- 1964 Bilen får tvåkrets bromssystem av diagonaltyp, man måste lägga växeln i backläge för att kunna ta ur tändningsnyckeln, nya runda visartavlor på instrumenbrådan samt modifierad tändfördelare.
- 1965 Trubbnosen är nu ett avslutat konstruktionskapitel och bilen kommer med förlängd motorhuv. Kylaren är flyttad så den sitter framför motorn, hydraulisk koppling, hängande pedaler samt att motoreffekten höjs till 40 Hk.
- 1966 Nya navkapslar, dubbla ytterbackspeglar samt att en ny trippelförgasare höjer effekten till 42 Hk.
- 1967 V 4-motorn från ford börjar monteras men tvåtaktaren erbjuds fortfarande som alternativ. Bilen får skivbromsar fram, Vindrutetorkare med 2 hastigheter samt växelströmgenerator.

- 1968 Tillverkningen av tvåtaktaren upphör. Bilen får större vindruta, ny ratt, innerbackspegeln flyttas till rutans överkant.
- 1969 Bromsservo, rektangulära strålkastare, nya blinkers/positionsljus fram, ny grill, nya backljus, nya navkapslar, nya stötfångare, förbättrade stolar samt rattstäng av säkerhetstyp.
- 1970 Strålkastare kopplade via tändningslåset minskar risken för urladdat batteri, ny ratt och ny instrumentbräda.
- 1971 Extrasätet kunde nu användas med baksätet nedfällt, strålkastartorkare samt att kromlisterna på skärmarna ersätts av en ny list nere vid trösklarna.
- 1972 Eluppvärmd förarstol, nya stötfångarhorn och nya fälgar.
- 1973 Halogenstrålkastare, nya navkapslar och nya instrumenttavlor.
- 1974 Grillen blir i plast, förbättrat rostskydd samt rullbälten med bältespåminnare på instrumentbrädan.
- 1975 Växellådan förstärks samt att bilen kommer med radialdäck och svarta vindrutetorkare. Tillverkningen av bilen flyttas till Arlöv där Sonetten tillverkades.
- 1976 Bilen kallas nu 95L. Nya Svenska avgaskrav sänker effekten till 62 Hk, ny förgasare med manuell choke, stötabsorberande stötfångare av SAAB 99-typ, nackskydd fram, ny ratt, modifierad instrumentbräda, extrasätet försvinner, reservhjulet placeras under bagagerumsgolvet och nummerplåten hamnar på bakluckan.
- 1977 Eluppvärmd bakruta, bredare fälgar, större ytterbackspeglar samt laminerad vindruta. Under året införs tvåportsförgasare som höjer effekten till 68 Hk.
- 1978 Bilen kallas nu 95 GL och får 99:ans framstolar och större blinkers/positionsljus fram. Den 23 Februari 1978 rullar den sista 95:an av bandet.



SAAB 95 av 1961 års modell



SAAB 95 V4 med modellår 1972

Mått och vikter för SAAB 95

		2-takt kort	2-T från -65	V 4 modell
Kaross	Längd med stötfångare	4120 mm	4160 mm	4160 mm
	Största bredd	1570 mm	1570 mm	1570 mm
	Största höjd tom	1470 mm	1470 mm	1470 mm
	Frigång obelastad	190 mm	190 mm	190 mm
	Spårvidd fram och bak	1220 mm	1220 mm	1220 mm
	Hjulbas	2488 mm	2488 mm	2488 mm
	Vändradie	5,5 meter	5.3 meter	5.3 meter
	Tjänstevikt	970	970	1020
	Totalvikt	1495	1495	1530

Tekniska specifikationer för SAAB 95.**Tvåtaktsmodell****Med V 4 fyrtaktsmotor.**

Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkroniserad låda	Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkroniserad låda
	Koppling	Enkel torrlamell		Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag		Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdrift		Drivning	Framhjulsdrift
Elsystem	Spänning	12 Volt	Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GEG 160/12/2500+W30R4 160W	Bosch	Generator	Se anmärkning 1
Bosch	Startmotor	CD 0.5/12AR12	Bosch	Startmotor	Se anmärkning 2
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre	Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-3-4-2
Bränslesyst.	Pump	SU AUA 79 eller 89	Bränslesyst.	Pump	Excenterdriven (vevaxel) membranpump
	Tankrymd	C:a 43 liter		Tankrymd	C:a 43 liter (95 L från sent -75 c:a 40 l.)
	Förgasare	Solex 40 AI eller BI alt. 44 PII		Förgasare	Se anmärkning 3
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar	Motor	Montering/typ	Längsmonterad 4-takts V-motor
	Cyl.vol/komp.	841 cc/kompression 7.3:1		Cyl.vol/komp.	1498 cc/kompression
	Effekt	38 Hk vid 4250 v/min (1959 – 1964)		Effekt	65 Hk vid 4700 v/min
	Max vridm.	79 Nm vid 3000 v/min		Max vridm.	115 Nm vid 2500 v/min
Effekförändringar		40 Hk(1965) 42 Hk(1966) vid 4250 v/min	Effekförändringar		62 Hk (1976) 68 Hk (1977-78) Se anm. 4

Anm. 1 Följande generatorer förekommer enligt chassienummer.

Till och med chassienummer 95773001663 (95:an)och 96773004488(96:an) sitter en Bosch K1 – 14 V 35 A 20
Från och med chassienummer 95773001664 och 96773004489 sitter en Bosch K1 – 14 V 55 A 20

Anm. 2 Följande startmotorer förekommer förekommer,

1967-1968	Bosch EF 12 V 0.8 PS 0 001 208 029
1969-1974	Bosch GF 12 V 1.0 PS 0 001 311 024
1975 -	Bosch GF 12 V 1.1 PS 0 001 311 109

Anm. 3 Följande förgasare kan förekomma på V4-motorn

1967 - 1968	Solex 28-32 PDSIT-7 eller 32 PDSIT-4	1976	Ford 75 TF-9510-KJB
1969 - 1970	FoMoCo C8GH-9510-G	1977	77 TF-9610-KDA,
1971	FoMoCo 71 TW-9510-JB-JC	1977 Finland	77 TF-9510-KCA
1971 - 1975	FoMoCo 71 TW-9510-JD, 72 TF-9510-	1977B	Solex 32/32 TDID Fordnummer 77 TF-9510-SA
	KGA, 73 TF-9510-KEA samt Ford 75 TF-	USA 1970	70 TW-9510-AA
	9510-KHA sistnämnda i modell 1975B	USA 1971 -	71 TW-9510LA, 72 TF-9510-KEA samt
			72 TF-9610-KFA

Anm. 4 Effekten sjönk på grund av nya lagar om avgasrening.

Totalt tillverkades 110.527 st. SAAB 95

SAAB 96, modellförändringar och data

- 1960 17 Februari 1960 presenterades SAAB 96 Bilen fick samma motor som 95:an och en ny instrumentbräda med liggande hastighetsmätare, ovansidan var stoppad.
- 1961 Startmotorn aktiveras med startnyckeln.
- 1962 Bilbälten blir standard. Fyrväxlad låda erbjuds som extrautrustning på en del marknader, dock inte i Sverige.
- 1963 Nytt SAAB-embem i grillen, signalhornsring i ratten, bagagerumsbelysning och förbättrad värme och ventilation.
- 1964 Bilen får tvåkrets bromssystem av diagonaltyp, man måste lägga växeln i backläge för att kunna ta ur tändningsnyckeln, runda visartavlor på instrumenbrädan och modifierad tändfördelare. 4-växlad låda erbjuds även i Sverige
- 1965 Trubbnosen är nu ett avslutat konstruktionskapitel och bilen kommer med förlängd motorhuv. Kylaren är flyttad så den sitter framför motorn, hydraulisk koppling, hängande pedaler samt att motoreffekten höjs till 40 Hk. Det kommer även nya stötfångare och nya baklyktor
- 1966 Nya navkapslar, dubbla ytterbackspeglar samt att en ny trippelförgasare höjer effekten till 42 Hk. 4-växlad låda blir standard.

- 1967 V 4-motorn från ford börjar monteras men tvåtaktaren erbjuds fortfarande som alternativ. Bilen får skivbromsar fram, Vindrutetorkare med 2 hastigheter samt växelströmsgenerator.
- 1968 Tvåtaktsmodellen upphör. Bilen får större vind- och bakruta, ny ratt, innerbackspegeln flyttas till rutans överkant.
- 1969 Bromsservo, rektangulära strålkastare, nya blinkers/positionsljus fram, ny grill, nya backljus, nya navkapslar, nya stötfångare, förbättrade stolar samt rattstång av säkerhetstyp.
- 1970 Strålkastare kopplade via tändningslåset minskar risken för urladdat batteri, ny ratt och ny instrumentbräda. Fällbart baksäte gör att bilens lastförmåga förbättras.
- 1971 Strålkastartorkare samt att kromlisterna på skärmarna ersätts av en ny list nere vid trösklarna.
- 1972 Eluppvärmd förarstol, nya stötfångarhorn och nya fälgar. Öppningsbara bakre sidorutor.
- 1973 Halogenstrålkastare, nya navkapslar och nya instrumenttavlor.
- 1974 Grillen blir i plast, förbättrat rostskydd samt rullbälten med bältespåminnare på instrumentbrädan. SAABs avdelning för motorsport tillverkade även en specialversion som kallades för SAAB 96 V4 1700S. Denna bil var utrustad med delar från SAAB Sport&Rally som stripes, lättmetallfälgar (fotbollsfälgar), läderratt varvräknare samt uppstyvat chassie. Motorn byttes till en trimmad (90 Hk) motor på 1698 cc samt fick ett sportavgassystem. Samtliga exemplar av modellen lackerades i en orange kulör som kallades indisk gul. Ett hundratal byggdes och samtliga såldes i Sverige.
- 1975 Växellådan förstärks samt att bilen kommer med radialdäck och svarta vindrutetorkare. 1975 tar SAAB fram en Specialserie i silvermetallic för att fira 25 år som biltillverkare. Bilen försågs med sidostripes och en 96 silverdekal. Man erbjöd även läderratt och lättmetallfälgar (fotbollsfälgar) till specialpris.
- 1976 Bilen kallas nu 96L. Nya Svenska avgaskrav sänker effekten till 62 Hk, ny förgasare med manuell choke, stötabsoberande stötfångare av SAAB 99-typ, nackskydd fram, ny ratt, modifierad instrumentbräda, bredare fälgar, baksätet modifieras för att bli rymligare samt eluppvärmd bakruta.
- 1977 Större ytterbackspeglar, laminerad vindruta, 99:ans framstolar. Under året införs tvåportsförgasare som höjer effekten till 68 Hk.
- 1978 Bilen kallas nu 96 GL och får större blinkers/positionsljus fram, större bakljus med inbyggda backljus och Spoiler/luckhandtag på bakluckan.
- 1979 Tillverkningen flyttas till Nystad i Finland. Det blir svart dekor runt sidorutorna och mellan baklyktorna, I mars 1979 blir det svarta stripes på trösklarna och små svarta navkåpor i stället för kromade navkapslar.
- 1980 Inga förändringar detta sista år. Den sista 96:an rullade ut från fabriken i Nystad 11 Januari 1980 med Chassienummer 96806002814



SAAB 96 2T från 1964



SAAB 96 V4 av 1971 års modell

Mått och vikter för SAAB 96.

		2-takt kort	2-T från -65	V 4 modell
Kaross	Längd med stötfångare	4020 mm	4180 mm	4180 mm
	Största bredd	1570 mm	1570 mm	1570 mm
	Största höjd tom	1470 mm	1470 mm	1470 mm
	Frigång obelastad	190 mm	190 mm	190 mm
	Spårvidd fram och bak	1220 mm	1220 mm	1220 mm
	Hjulbas	2488 mm	2488 mm	2488 mm
	Vändradie	5.5 meter	5.3 meter	5.3 meter
	Tjänstevikt	890	890	950
	Totalvikt	1245	1245	1300

Tekniska specifikationer för SAAB 96.**Tvåtaktsmodell.****Med V 4 fyrtaktsmotor.**

Transmission	Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a	Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkroniserad låda
	Koppling	Enkel torrlamell		Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag		Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdrift		Drivning	Framhjulsdrift
Elsystem	Spänning	12 Volt	Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GEG 160/12/2500+W30R4 160W	Bosch	Generator	Se anmärkning 1
Bosch	Startmotor	CD 0.5/12AR12	Bosch	Startmotor	Se anmärkning 2
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre	Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-3-4-2
Bränslesyst.	Pump	SU AUA 79 eller 89	Bränslesyst.	Pump	Excenterdriven (vevaxel) membranpump
	Tankrymd	C:a 40 liter		Tankrymd	C:a 43 liter (95 L från sent -75 c:a 40 l.)
	Förgasare	Solex 40 AI eller BI alt. 44 PII		Förgasare	Se anmärkning 3
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar	Motor	Montering/typ	Längsmonterad 4-takts V-motor
	Cyl.vol/komp.	841 cc/kompression 7.3:1		Cyl.vol/komp.	1498 cc/kompression
	Bromsad eff.	38 Hk vid 4250 v/min		Effekt	65 Hk vid 4700 v/min
	Max vridm.	79 Nm vid 3000 v/min		Max vridm.	115 Nm vid 2500 v/min
Effekförändringar		40 Hk(1965) 42 Hk(1966) vid 4250 v/min	Effekförändringar		62 Hk (1976) 68 Hk (1977-78) Se anm. 4

Anm. 1 Följande generatorer förekommer enligt chassienummer.

Till och med chassienummer 95773001663 (95:an)och 96773004488(96:an) sitter en Bosch K1 – 14 V 35 A 20
Från och med chassienummer 95773001664 och 96773004489 sitter en Bosch K1 – 14 V 55 A 20

Anm. 2 Följande startmotorer förekommer förekommer,

1967-1968	Bosch EF 12 V 0.8 PS 0 001 208 029
1969-1974	Bosch GF 12 V 1.0 PS 0 001 311 024
1975 -	Bosch GF 12 V 1.1 PS 0 001 311 109

Anm. 3 Följande förgasare kan förekomma på V4-motorn

1967 - 1968	Solex 28-32 PDSIT-7 eller 32 PDSIT-4	1976	Ford 75 TF-9510-KJB
1969 - 1970	FoMoCo C8GH-9510-G	1977	77 TF-9610-KDA,
1971	FoMoCo 71 TW-9510-JB-JC	1977 Finland	77 TF-9510-KCA
1971 - 1975	FoMoCo 71 TW-9510-JD, 72 TF-9510-	1977B	Solex 32/32 TDID Fordnummer 77 TF-9510-SA
	KGA, 73 TF-9510-KEA samt Ford 75 TF-	USA 1970	70 TW-9510-AA
	9510-KHA sistnämnda i modell 1975B	USA 1971 -	71 TW-9510LA, 72 TF-9510-KEA samt
			72 TF-9610-KFA

Anm. 4 Effekten sjönk på grund av nya lagar om avgasrening.

Totalt tillverkades 547.221 stycken SAAB 96 inklusive GT 750/850 och Monte Carlo.

Om vän av ordning undrar varför jag ej har beskrivit Monte Carlo så beror det på att det är hopplöst att få tag i specar på modellen.

Specialmodeller, prototyper samt modeller med små tillverkningsserier

SAAB "Monstret"



SAABs specialbygge som kallades "Monstret", kanske ett passande epitet?

1959 byggde SAAB denna experimentbil för att kunna utveckla en mer kraftfull motor med högre prestanda. Troligen ville man få fram en vassare tävlingsmotor och sen kanske det var lite leklust också. Det sistnämnda är författarens anmärkning.

Man tog en vanlig SAAB 93 och befriade den från all onödig vikt. Motorhuvuven gjordes i plast. Därefter monterade man två motstående och tvärrästa 750 cc motorer som trimmats till en sammanlagd effekt på c:a 138 Hk. Man gjorde ett farttest på Sätenäs flygfält och uppnådde då 196 Km/t vilket vid den tiden var världsrekord, dock godkändes inte detta rekord då villkoren för ett godkännande inte uppfyllts. Troligen hade bilen kunnat gå ännu snabbare men ett problem var bilens vingprofil som fick bilen att lyfta i bakvagnen.

Bilen testades även på Gelleråsens bana men bilen befanns alldeles för understyrd i kurvorna. Tack vare den stora kraften från motorerna så var det svårt att gölra ordentliga fullgastest då transmissionen inte var tillräckligt hållbar, bilen var helt enkelt "skör" och befanns opraktisk varpå projektet lades ned.

SAAB Formula Junior

Bilarna formgavs av Rolf Melde, en av pionjerna inom SAAB, som även utförde de flesta testerna på Sätenäs flygfält.

1960 ersattes SAAB 93F av SAAB 96 som då kom med den nyutvecklade 841 cc-motorn. Man ville inte använda den nya motorn i trimmade sportversioner för serieproduktion innan man utprovat motorn i tävlingsförhållanden för att kunna utröna svagheter. För att testa sina idéer lät man bygga två bilar enligt Formula Junior-reglementet. Bilarna skilde markant från konkurrenternas i och med sin självbärande aluminiumkaross med noskon och bakdel i glasfiber, det vanliga bland konkurrenterna var annars en fackverkskonstruktion. Fjädringen var också speciell då den arbetade med sträckning i stället för kompression.

Under huven satt en 841 cc motor som borrats upp till 950 cc. Motorn var bestyckad med dubbla Solex fallförgasare och var officiellt på 95 Hk dock säger ryktet att man uppmätt upp till 100 Hk. Den maskinella konfigurationen var i huvudsak typiskt SAAB vid denna tid med motorn framför framhjulen och växellådan i jämnhöjd med framhjulen och givetvis framhjulsdraft. Vad som skilde i montering av drivlinan var att motorn låg på sidan och att växellådan var monterad upp och nedvänd

Dessvärre var det viktfordelningen som blev bilens hämsko då 70% av bilens vikt hamnade på framhjulen vilket resulterade i en minst sagt kraftig understyrning. Det finns de som riktat kritik mot SAAB för detta och påpekat att man borde satt motorn i mitten av bilen samt haft drivning på bakhjulen i stället och eftersom bilen var mycket snabb på raksträckor men hopplös i kurvorna så hade man väl fog får sin kritik då bilen med deras konfiguration antagligen hade "sopat banan" med konkurrenterna under 1961 om bilarna bara kommit i mål. Dock vill jag själv försvara SAAB med argumentet att om man satt motorn i mitten och haft bakhjulsdraft så hade man inte uppnått grundsyftet vilket var att testa drivlinan.

Två bilar byggdes till säsongen 1961 och de som skulle köra bilarna var Carl-Magnus Skogh och Erik Carlsson med Gösta Karlsson som reserv. Bilarna var lackerade i de Svenska blå-gula färgerna när de premiärkördes på Gelleråsens bana (Karlskoga) hösten 1960.

Tyvärr har jag inte kunnat hitta resultat från ovanstående tävling men i sin andra tävling i Helsingfors kom man 4:a respektive 5:a.. Under resten av år 1961 deltog man i ytterligare 7 tävlingar i Finland, Sverige samt Danmark. Man var hela tiden bland de 3-4 snabbaste men man hade problem med tillförlitlighet och fick bryta c:a 50% av tävlingarna. Man avslutade säsongen med att bli 1:a och 2:a i Svenska FJ-mästerskapet. Man lyckades även sätta ett banrekord i Stockholm och då troligen på Skarpnäcks flygfält som vid den tiden var racingbanan i Stockholm.

Man deltog i 2 internationella tävlingar under året, "Kanonloppet" på Gelleråsen i Karlskoga samt "Det Danske GP" på Roskilde ring. Gösta Karlsson lyckades kvalificera sig som 4:a men var tvungen att sedan bryta under loppet. På Roskilde ring kördes tävlingen i flera heat som brukligt var där. Skogh vann sitt öppningsheat och Gösta Karlsson kom 3:a i sitt dock var de bägge tvingade att bryta i semifinal..

Eftersom man var ganska nöjda med vad man uppnått under året så närdes planer på en fortsättning samt att till till och med ställa upp i Monacos GP för F3 men i slutändan beslöt man ändå att det fick räcka och att man uppnått sina mål med testet.

För den som vill veta lite mer om vad FJ innebar och vilka regler som styrde bilarnas beskaffenhet och utrustning finns nedan en länk till en site som har mycket info om denna racingklass.

Länken går till **Formula Junior Historic Racing Association**

[Formula Junior FIA regulations](#)



SAAB Formula Junior

SAAB 94 Sonett 1 Super Sport

I mitten av 1950-talet och med en budget på endast 75.000 kronor inledde Rolf Mellde, motorutvecklare och racingentusiast, tillsammans med Lars Olov Olsson, Olle Lindkvist samt Gotta Svensson ett sportbilsprojekt i Åsaka som ligger i närheten av Trollhättan. Projektet var en tvåsitsig öppen sportbilsprototyp som kom att benämnas "Sonett" vilket lär ha kommit från att någon sagt "så nätt den är". Chassiet var en aluminiumbox av flygplanstyp som endast vägde 70 kg och ovanpå detta en handgjord glasfiberkaross.

Prototypen visades för första gången 16 Mars 1956 på Stockholms Bilsalong.

Med de specifikationer man eftersträvat och uppnått så ansågs bilen ha stora möjligheter till framgångar på de Europeiska racingbanorna och man planerade en produktion av 2000 bilar under 1957. Dessvärre ändrades tävlingsreglerna radikalt vilket gjorde att bilen inte längre var konkurrenskraftig vilket gjorde att hela projektet lades "på is". Endast fem ytterligare bilar byggdes med prototypen som förebild. I USA finns idag endast 2 bilar varav den ena står på GM Heritage Center collection. Den ursprungliga prototypen står på SAAB-museet i Trollhättan och kördes senast September 1996 när tävlingsföraren Erik Carlsson slog det Svenska rekordet för bilar med motorer under 750 cc. Erik fick upp den restaurerade första prototypen i 159,4 km/t.



SAAB Sonett Super Sport

Tekniska specifikationer för SAAB Sonett Super Sport

Kaross	Aluminiumchassie med glasfiberskal	
	Största höjd tom	736 mm
	Frigång obelastad	
	Spårvidd fram och bak	1220 mm
	Hjulbas	2200 mm
	Vändradie	
	Toppfart	160–200 km/t
	Stående eng. milen	19,2 sek.
	Tjänstevikt	600 kg
	Luftmotståndskoefficient	
Fjädring	Spiralfjädrar runt om samt stel bakaxel	
Styrning	Kuggstäng	
Bromsar	Enkrets 9" hydrauliska trumbromsar	
Hjul	5.0 x 15 med 4" breda fälgar	

Transmission	Växellåda	3-växlad med osynkad 1:a.
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdraft
Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GE 10/12/2500+W30R3 R4 160W
Bosch	Startmotor	CDD 0.5/12R8 12 manuell drevmanöver
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre
Bränslesyst.	Pump	SU AUA 79 eller 89
	Tankrymd	60 liter
	Förgasare	Solex 49 PII
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar
	Cyl.vol/komp.	748 cc/kompression 9,8:1
	Effekt	58 Hk vid 5000 v/min
	Max vridm.	85Nm vid 4000 v/min

Uppgifter i röd font innebär att uppgifterna är något osäkra, t.ex kan 4-växlad låda ha förekommit i stället för 3-växlad.

SAAB (97) Sonett II via prototyperna Catherina och MFI 13**Catherina**

Prototypen fick sitt namn av att den tillverkades på ASJs (Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna) anläggning i Katrineholm. Prototypen beställdes av SAAB och ritades av Sixten Sason, en designer som arbetade frilans åt SAAB. Prototypen blev en röd tvåsitsig sportbil med Targatak!!

Redan i början av 60-talet hade Sason bland annat skissat på en liten sportbil och eftersom SAAB planerade tillverkningen av en liten sportbil fick han i uppdrag att anpassa designen till serietillverkning. Projektet startades i Januari 1963 och i Maj 1963 påbörjades tillverkningen av den första prototypen men först 24 April 1965 visades den på Linköpings Sportcenter.

För att hålla nere kostnaderna använde man många delar från SAAB 96 och hade samma hjulbas som denna. Sason ritade bilen med vad som senare skulle kallas Targatak. Konstruktionen kom sig av en inbyggd störbåge som samtidigt utgjorde stöd för ett litet nätt tak som gick att stoppa undan i bagagerummet. Konstruktionen populariserades 1966 då Porsche introducerade konstruktionen på sin 911-modell 1966 och det var då benämningen Targatak tillkom. Bilen ritades även med takmonterade strålkastare men eftersom detta skulle försvåra serieproduktion så implementerades inte detta.

När prototypen provkörts insåg man att mer utveckling krävdes. Under tiden hade ett oberoende projekt byggt på SAAB-delar dykt upp. MFI-13 (MFI står för Malmö Flygindustri) var en sportbilsprototyp som liksom Catherina i huvudsak var byggd med standarddelar från SAAB 96.

Två prototyper av Catherina byggdes, den ena hamnade på Saabmuseet i Trollhättan och den andra är privatägd. Det var dock inte helt bortkastat arbete för Sixten Sason då han återanvände vissa designide'er i SAAB 99.



Sasons Catherina

MFI-13

I början av 60-talet arbetade en ingenjör vid namn Björn Karlström på MFI som motorkonstruktör av utombordsmotorer då MFI inte bara byggde flygplan utan även fartbåtar i glasfiber avsedda för denna typ av motorer. Karlström hade länge närt en önskan att få konstruera en liten bil, från början hade tankarna gått kring en familjebil men vid kontakt med MFIs styrelse undrade han om de var intresserade av att bygga en liten dyr sportbil. Anledningen till Karlströms kursändring var att han insett att när man byggde familjebilar så var ett lågt pris av nöden emedan att man vid byggandet av sportbilar kunde ta ut ett högre pris utan större protester från köparna vilket skulle öka vinstmarginalerna.

Karlströms första tanke var en mycket liten tvåsitsig bil med mittmonterad motor. Många av de tänkta komponenterna var standarddelar från SAAB som var lättillgängliga och billiga. SAABs tekniske chef Rolf Melde tillfrågades om SAAB var intresserade av projektet, vilket han som älskare av sportbilar han naturligtvis var, men han kände sig tvingad att tacka nej då han ansåg att SAAB vid denna tidpunkt inte hade tid eller pengar till ett nytt projekt så vid denna tidpunkt blev det inget samarbete.

Karlström gav dock inte upp utan ritade om bilen med motorn fram och ett chassie byggt av rör och fortsatt stor användning av standarddelar från SAAB. Tanken han valde till bilen var en bränsletank från det lilla flygplanet MFI-9 som rymde 82 liter.

Idén med rör-ram släpptes snabbt då då man trodde att eventuella köpare skulle tvivla på chassiets hållbarhet vid kollision. Nästa ide' var ett självbärande glasfiberchassie med ingjutna metallförstärkningar. Idén var oprövad så man gick inte vidare med denna men c:a 10 år senare användes metoden i FORDJ-car. Strax efter detta så presenterade Karlström en ny idé med ett lådliknande chassie gjort av metallplåt. Rolf Melde var förtjust i denna typ av konstruktion kanske beroende på att han själv använt detta vid konstruktion av SAAB Sonett 1.

Karlström testade sin idé genom att bygga en skalenlig modell av chassiet styvt papper. Han ställde papperschassiet på stöd i vardera änden och stölld sedan ett tungt strykjärn ovanpå chassiets mittpunkt, chassiet visade sig helt svara upp till förväntningarna då ingen som helst deformation kunde påvisas.

Det var vid denna tidpunkt som projektet fick sitt namn, MFI-13, där "13" var projektnumret. Numret var egentligen borttaget på grund av piloters Vidskeplighet, man visste att få piloter skulle flyga ett plan där sifferkombinationen "13" ingick.

Björn Andreasson, en annan ingenjör, började på MFI-13-projektet. Han hade tidigare sysslat med flygplansdesign och en av hans första åtgärder var att implementera en för honom typisk lösning som innebar att skapa en hopmonterad enhet av fjäderbenstorn och kylare vilket gav en mycket stark konstruktion. Förutom ett starkare chassie så sparade konstruktionen både utrymme, vikt och pengar.

När det första chassiet var färdigt tyckte ingenjörerna att det var så starkt att det borde kunna användas även i andra fordon. Karlström lär ha Utbrustit att man borde göra ett amfibiefordon när man ändå höll på och började skissa på ett litet framhjulsdrivet Jeep-liknande fordon som snabbt fick benämningen "Skogsseglaren". Idéen stannade dock på ritbordet trots intresse från Finska arméns av konstruktionen. Mfi kom fram till att man inte kunde ha något ytterligare projekt utan skulle nöja sig med sportvagnsprojektet. Man ansåg även att ett ytterligare projekt skulle bli för kostsamt för det lilla företaget.

Samtidigt som man färdigställde chassiet så arbetades det på karossen i Heinels karossverkstad i Malmö. Utifrån Karlströms skisser och ritningar byggdes en plywoodform. På denna form hamrade skickliga hantverkare ut plåtpaneler till rätt form varpå de formade panelerna svetsades samman till en enhet. Svetsningen innebar stora problem då plywoodens ständigt fattade eld under arbetet.

Med prototypen i sitt slutskede fick MFI det tråkiga beskedet att det utlovade stödet från staten inte skulle bli av. Lyckligtvis hade SAAB fått bud från sina återförsäljare i USA att marknaden ville ha en Sportbil från SAAB. SAAB hade i och för sig en prototyp ritad av Sixten Sason under konstruktion men var ändå mycket intresserad i MFIs projekt och faktiskt så intresserade att man övertog projektet vilket resulterade i att MFI fick rollen som leverantör och ansvarig för tillverkning av karosser.

Produktionen av MFI-13 flyttades till ASJ, länkat till SAAB genom SAABs huvudägare, då man inte hade kapacitet i Trollhättan. ASJ tog över produktionen och köpte delar av SAAB, byggde bilarna och sålde dem senare till SAAB som i sin tur sålde dem över hela världen under sitt varumärke.

Men innan dess måste ju bilen presenteras officiellt. I Februari 1965 hade BBC ett filmteam i Sverige för att göra ett program om rallytävlingarä Sten Wennlo, chefen för PR-avdelningen "råkade" vara där med sportvagnen. Naturligtvis drog den lilla vita sportbilen till sig mycket uppmärksamhet inte minst från BBCs filmteam. Bilen kom med i BBCs rallyfilm vilket inte var illa för en bil som ännu ej gått i riktig produktion och mycket billigare och bättre reklam för sin vara är det nog svårt att få.

Dessvärre var inte MFI-13 en så bra sportbil som man hoppats. Förutom att karossen brast i design och kvalitet så var inte uppförandet på vägen. Bilen ansågs inte kunna ta upp kampen med andra sportbilar på marknaden vare sig på tävlingsbanan eller i bilhallarna.

Mycket snabbt blev det klart för SAAB att MFI-13 i prototypskick var långt ifrån produktionsklar utan man var tvungna att redesigna bilen nerifrån och upp. Beslutet visade sig även ha många fördelar eftersom det gav möjligheter att använda modifierade SAAB-delar vilket gjorde bilen billigare att producera.

Anledningen till att MFI-13s prototyp fick en kaross i metall sägs vara att man var så säkra på att prototypen skulle gå i produktion att man med en metallkaross skulle kunna använda denna för att göra formar till produktionen av karossen

När SAAB och ASJ tog över utvecklingen började de bygga en helt ny glasfiberkaross som baserades på Karlströms design men med mer markerade linjer. Det blev bilen som fick heta SAAB Sonett II.



Björn Karlströms MFI 13

SAAB Sonett II

Liksom SAAB Sonett I hade Sonett II en glasfiberkaross bultad till ett lätliknande chassie och med en stötbåge som även var stöd för hardtoppen. Hela frontdelen var hängd i framkant vilket gav bra åtkomst till motor, kraftöverföring samt hjulupphängningar.

Som tävlingsbil hade Sonett II framgångar i tävlingar anordnade av SCCA (Sports Car Club of America) där man tävlade mot andra små europeiska sportvagnar såsom Austin-Healey Sprite and Triumph Spitfire. På grund av liten produktionsvolym var man dock inte tillåtna i vissa tävlingar.

1967 var sagan all för tvåtaktsmotorn i USA då nya utsläppsregler gjorde att den inte längre kunde användas.

När SAAB började använda V4-motorn i SAAB 95-, 96- samt Monte Carlo-modellerna så blev en uppgradering av Sonett ekonomiskt möjlig. SAAB Sonett II introducerades med Fords 1500 cc V4-motor i mitten av 1967. En ny huv med en "bubbla" ritades av Gummar A. Sjögren för att V4-motorn skulle få plats under huven, bubblan placerades så långt som möjligt på passagerarsidan för att förarens sikt inte skulle hindras. Dock blev det mycket kritik för denna huvdesign både från motorpress och inom SAAB vilket bidrog till att huven redesignades i och med introduktionen av SAAB Sonett III år 1970.

För att få möjlighete att kunna starta i fler tävlingar så tvingade man upp produktionen till 70 bilar under 1967 vilket var det minsta antalet tillverkade bilar per år som accepterades av SCCA.

Trots att bilen tillverkades i Sverige gick nästan hela produktionen på export till USA där man fick ge mellan 3.200 – 3.800 USA-dollar för bilen. Förutom sin något ovanliga glasfiberkaross hade Sonett V4 avancerade säkerhetsdetaljer såsom störbåge, trepunkts säkerhetsbälte samt skälade säten med höga ryggstöd som skyddade mot whiplash-skador. Sonetten hade en del som avvek från det vanliga bland sportbilar i allmänhet, t.ex. hade man framhjulsdrift, frihjul (När man släpper gasen bromsar inte motorn) och sist men inte minst rattväxel, det sistnämnda uppskattades inte på USA-marknaden.

Trots medioker marknadsföring från SAABs sida, ovanliga egenskaper och konstiga designlösningar så fann Sonett V4 sin nisch i USA. Man fick draghjälp av de fantastiska framgångar man hade i tävlingar anordnade av SCCA. De huvudsakliga konkurrenterna var framför allt brittiska Sportvagnar såsom MG Midget, MGB, Triumph TR5, TVR Grantura, Austin Healey Mark IV och den tidiga AC Cobra.

"The Clear Air Act" som kom 1970 i USA medförde att man måste modifiera V4:ans miljösystem på ett sätt som inte var kompatibelt med Sonettens kaross. Då man ändå var tvungna att redesigna karossen beslöt man att komma tillrätta med de övriga saker som man fått kritik för. Detta ledde till en redesignad modell som fick heta Sonett III.

Förändringar i årsmodellerna

- 1966 I Januari 1966 presenterades Sonett II. Bilen hade ett ovalt luftintag med nät i fronten; blinkers ovanpå framskärmarna, kromade huvlås; instrumentpanel i valnötsfanér med instrument från Saab Sport. Tändningslåset är placerat till vänster om ratten. 28 st tillverkades under modellåret.
- 1967 Rektangulärt luftintag med horisontella ribbor; blinkers/parkeringsljus på vardera sidan av luftintaget; plåtprofilöver ventilationsluftsintaget framför vindrutan; ventilations-utsläpp på b-stolpen; huvlås av gummi. I slutet av modellåret infördes V4-motorn. Tillverkningen uppgick till 230 st tvåtaktare och 69 st V4:or.
- 1968 Sonett V4-embem på huvbulan, två små gummihorn i fronten fick utgöra stötfångare svartlackerad instrumentpanel med handskfack bredare fälgar. 899 st tillverkades under modellåret.
- 1969 Ny ratt, nya stolar, handskfacket fick en lucka. 639 st tillverkades under modellåret.



SAAB Sonett II med 2T



SAAB Sonett II V4

Tekniska specifikationer för SAAB Sonett II 2-takt. Kaross, chassie och hjul är samma även för V4

Tvåtaktmodell.

Kaross	Glasfiberkaross, plåtchassie av "lådtyp"	
	Största längd	3785 mm
	Största bredd	1448 mm
	Största höjd	1168 mm
	Frigång obelastad	130 mm
	Spårvidd fram och bak	1220 mm
	Hjulbas	2160 mm
	Vändradie	4.7 m
	Toppfart	C:a 150 Km/t
	0-60 mph	12.3 sek.
	Stående eng. milen	18.6 sek.
	Tjänstevikt	660 Kg
	Luftmotståndskoefficient	0.31
Fjädring	Spiralfjädrar runt om samt stel bakaxel	
Styrning	Kuggstång	
Bromsar	Skivor fram och trummor bak	
Hjul	155SR 15 med 4" breda fälgar	

Transmission	Växellåda	4-växlad låda, slutväxel 4,67:1
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdrift
Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	LJ/GEG 160/12/2500+W30R4 160W
Bosch	Startmotor	AL/EDD 0,5/12R4
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-2-3 cylinder 1 är den bakre
Bränslesyst.	Pump	Bendix eller SJ AUA 48
	Tankrymd	C:a 60 liter
	Förgasare	Trippel Solex 34 BIC
Motor	Montering/typ	Längsmonterad/tvåtakt med 3 cylindrar
	Cyl.vol/komp.	841 cc kompression 9:1
	Effekt	60 Hk vid 4250 v/min
	Max vridm.	95 Nm vid 4000 v/min

Med V 4 fyrtaktsmotor.

Interiör från en SAAB Sonett II V4

Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkroniserad låda
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdraft
Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	Se anmärkning 1 för SAAB 95/96 V4
Bosch	Startmotor	Se anmärkning 2 för SAAB 95/96 V4
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-3-4-2
Bränslesyst.	Pump	Excenterdriven (vevaxel) membranpump
	Tankrymd	C:a 60 liter
	Förgasare	Se anmärkning 3 för SAAB 95/96 V4
Motor	Montering/typ	Längsmonterad 4-takts V-motor
	Cyl.vol/komp.	1498 cc/kompression
	Effekt	65 Hk vid 4700 v/min
	Max vridm.	115 Nm vid 2500 v/min
Effekförändringar		62 Hk (1976) 68 Hk (1977-78) Se anm. 4 för SAAB 95/96 V4

Totalt tillverkades 1865 Sonett II varav 230 st. med 2-taktsmotor

SAAB Sonett III

De ändringar av designen som genomfördes på Sonett V4, som då fick namnet Sonett III, gjordes inledningsvis av Sergio Coggiola men Gunnar A. Sjögren ändrade designen för att anpassa den till existerande chassie utan att behöva göra dyra ändringar. En öppningsbar bakruta ersatte Sonett II/V4:as baklucka. Med uppgiften att skapa en motorhuv utan "bula" så förändrades den från en öppningsbar front till en liten lucka som gav begränsad tillgång till motorrummet.

Som en anpassning till de Amerikanska önskemål fick bilen nu en golvmonterad växelspak. Liksom Opel GT hade SAAB sonett III strålkastare som var nedfällda och manövrerades manuellt med en spak. 1973 blev man tvungna att montera stötfångare av 99-typ för att möta upp nya bestämmelser, tyvärr så störde detta den Italienska looken.

- 1970 Sonett III presenterades på bilsalongen i New York våren 1970-04-04. 303 st tillverkades under modellåret.
- 1971 USA-motorn på 1,7 liter men oförändrad effekt införs; ny grill; nya fälgar; svartlackerad akterspegel. 1 265 st tillverkades under modellåret.
- 1972 Inga förändringar på 72:orna. Jämnt 2 000 st tillverkades under modellåret.
- 1973 Nya, stötupptagande stötfångare av 99-typ, pryfack vid växelspaken. 2 300 st tillverkades under modellåret.
- 1974 Saab-stripe vid trösklarna; strålkastartorkare. 2 500 st tillverkades under modellåret. Tillverkningen upphörde 1974-10-09.



SAAB Sonett III

Tekniska specifikationer för SAAB Sonett III

Kaross	Glasfiberkaross, plåtchassie av "lådtyp"	
	Största längd	3900 mm
	Största bredd	1500 mm
	Största höjd	1190 mm
	Frigång obelastad	125 mm
	Spårvidd fram och bak	1232 mm
	Hjulbas	2149 mm
	Vändradie	4.7 m
	Toppfart	C:a 160 Km/t
	0-100 km/t	13.0 sek.
	Stående eng, milen	18.6 sek.
	Tjänstevikt	820 kg
	Luftmotståndskoefficient	0.31
Fjädring	Spiralfjädrar runt om samt stel bakaxel	
Styrning	Kuggstäng	
Bromsar	Skivor fram och trummor bak	
Hjul	155SR 15 med 4" breda fälgar	

Transmission	Växellåda	4-växlad helsynkroniserad låda
	Koppling	Enkel torrlamell
	Frihjul	Greppar vid gaspådrag
	Drivning	Framhjulsdraft
Elsystem	Spänning	12 Volt
Bosch	Generator	Se anmärkning 1 för SAAB 95/96 V4
Bosch	Startmotor	Se anmärkning 2 för SAAB 95/96 V4
Bosch	Tändsystem	Tändföljd 1-3-4-2
Bränslesyst.	Pump	Excenterdriven (vevaxel) membranpump
	Tankrymd	C:a 60 liter
	Förgasare	Se anmärkning 3 för SAAB 95/96 V4
Motor	Montering/typ	1500 cc 4-takts V-motor, Se anm. nedan
	Cyl.vol/komp.	1498 cc/kompression
	Effekt	65 Hk vid 4700 v/min
	Max vridm.	115 Nm vid 2500 v/min
Effektförändringar		62 Hk (1976) 68 Hk (1977-78) Se anm. 4
		för SAAB 95/96 V4

Anm. 1971 – 1974 användes Fords 1700 cc V4-motor men kraftuttaget var fortfarande 65 Hk på grund av gällande Federala bestämmelser i USA. Bilen gjorde med denna motor 0-100 på 13 sek men genom att ändra utväxling från 39:8 till 42:9 blev topphastigheten 165 Km/t.

Det tillverkades 8.368 Sonett III mellan 1970 till 1974. Totalt tillverkades 10 236 Saab 97, det vill säga Sonett II och III.

Källor: Wikipedia, artiklar på SAAB-Veteranerna skrivna av Sten-Olof Göthberg/Per-Börje Elg och Josef Eklund
 Bilder: Wikipedia Commons, Google Images, SAAB-museet samt SAAB-Veteranerna

Jag vill tacka alla de som bidragit till att möjliggöra sammanställandet av detta dokument.

Det är helt fritt att distribuera, publicera eller kopiera detta dokument helt eller i delar så länge uppgifter om källor, bildkällor samt sammanställarens namn finns med i dokumentfoten.

Med Vänlig Hälsning Jan Rundqvist på <http://mekbiten.se>
 (öknamn "gnestakalle" efter en fadäs på en mindre tävling i min ungdom)