

Even voorstellen



Nieuwe auto... nieuw verhaal.

Eind 2008 heb ik voor het Contactpunt al een keer een stukje geschreven voor de rubriek 'Even voorstellen'. Ik had toen net de restauratie van mijn Saab 96 af, die op het 1e nummer daarna prominent op de omslag stond. In 2009 heb ik een aantal Oldtimer ritten gereden en de auto voor andere plezier-tochtjes gebruikt en er totaal ruim 6.000 probleemloze kilometers mee gereden. In de tussentijd heb ik de restauratie van de Puch R50 afgerond en stond er naast de mooie Saab ook een 'nieuw' Puchje in de garage. Mijn probleem is dat ik het sleutelen eigenlijk erg leuk vindt, maar als de klus eenmaal geklaard is, dan vind ik het al snel weer tijd voor wat anders. Ik heb helaas niet de ruimte om meerdere thuis auto's droog te stallen, dus als er wat nieuws komt, moet het oude eerst wijken. De Saab 96 was de eerste auto die ik volledig had gerestaureerd, een grote klus die 3 jaar geduurd heeft. Eerder had ik wat motoren en brommers gerestaureerd, het voordeel hiervan is dat ze minder ruimte in beslag nemen en zo'n klus is sneller klaar. Het ruimtebeslag en de tijd die er in is gaan zitten hebben mij doen besluiten om geen volledige auto restauratie meer te doen. Toen ik het idee kreeg om de Saab te gaan verkopen (ondanks alle reacties van collega's clubleden en familie van.. "dat doe je toch niet.... als je er zoveel werk in hebt gestoken..."), heb ik de Saab op het Saabforum, in het clubblad, en in Onschatbare Klassieker te koop gezet voor een; volgens ingewijden 'stevige' prijs. Natuurlijk brengt een dergelijke auto nooit de kostprijs van de totale restauratie op, maar ik wilde er een fatsoenlijke prijs voor beuren en anders zou ik hem gewoon ouden. Tot mijn verbazing kreeg ik direct na het uitkomen van het clubblad een reactie van een verzamelaar in Duitsland, net over de grens. Die wilde deze auto graag kopen, had hem op wat clubdagen gezien en deze paste in zijn verzameling (kijk eens op www.saab-zabel.de). De deal was snel rond en zonder afdingen vertrok de Saab op 28 december 2009 naar zijn nieuwe baas, natuurlijk gewoon zelfstandig rijdend op Duitse handelsnummers. Met een lege carport, kon ik weer met een gerust hart op zoek naar een opvolger voor de 96.



Omdat ik toch wel een beetje Saab-adept ben, dacht ik dat een Saab Sonett wel een mooie opvolger zou kunnen zijn. Uit mijn periode dat ik bij een Saabdealer werkte in de begin jaren '70, had ik nog steeds een foldertje liggen van zo'n Sonett III. Voor mij gewoon een erg mooie maar ook exclusieve Saab. Maar ja, waar vindt je zo'n auto in Nederland. Marktplaats leverde veel miniaturen en één advertentie met wat onderdelen op. Op Speurders.nl stond zowaar een '71 er te koop en via het Saabforum kreeg ik een melding dat iemand zijn Sonett wellicht wel

wilde verkopen. Omdat onderdelen van een Sonett in Nederland erg schaars zijn belde ik de man van de marktplaatsadvertentie eens op wat hij allemaal te koop had. Tot mijn verbazing vertelde hij dat hij ook nog een mooie '74 er Sonett te koop had. Afijn ik heb eerst de auto's van het Forumlid en de 'Speurders'-auto bekeken. De auto van het Forumlid was mooi, maar had toch wel wat minpuntjes (geen originele bekledingsstof, wat kleine barstjes in de lak en de kleur was niet mijn 1e keuze). De auto uit de Speurdersadvertentie was een smerig ding, stel je voor: Rood met smerige witte lederen bekleding, echt geen gezicht en verre van origineel en hij reed daarbij ook nog voor geen meter. Dan bleef er dus nog één auto over die stond in Woerden bij de oud Saab dealer Leo Borsboom. (De eigenaar van het Saabmuseum 'de Oude Bolneus'). Op de foto's zag de auto er mooi uit, en bij aankomst stond daar een geweldig mooie Sonett, prima in de lak en nooit gerestaureerd. Niet in 'nieuwstaat', maar dat wilde ik ook niet. Deze auto kan ik de komende tijd alleen maar verbeteren en mooier maken zonder een complete restauratie te hoeven doen. De prijs was goed, de auto reed redelijk dus de deal was snel gesloten en sinds 8 januari 2010 ben ik de trotse bezitter van deze Saab Sonett.



Ik heb bewust voor de V4 uitvoering en model III gekozen omdat ik toch wat beter mee wilde komen in het hedendaagse verkeer en ik dit model gewoon de mooiste vind. Om even aan te geven *hoe bewust* dat was: Ik kon mijn Saab 96 ook met de nieuwe eigenaar ruilen tegen een Saab Sonett II van 1967, met een tweetakt motor (nummer 237 van de totaal 258 geproduceerde aantallen). Gezien de exclusiviteit en waarde wellicht veel aantrekkelijker, maar deze auto had weer erg veel werk en stond al 4 jaar stil. Het aardige is dat ook de geschiedenis van mijn Sonett bekend is. De 1e eigenaar was een in de VS werkende Nederlander, die daar de auto in 1974 nieuw kocht. In 1979 verhuisde hij terug naar Nederland en nam de Saab als verhuisboedel mee. Hij heeft er daarna nog 10 jaar plezierritjes mee gemaakt voordat hij hem in 1989 bij zijn dealer in Woerden inruilde. Leo Borsboom heeft de auto zelf gehouden en de auto is omstreeks 1995 een keer geheel overgespoten. De auto heeft dus de laatste 20 jaar bij dezelfde eigenaar voornamelijk binnen gestaan. In 2009 is er volgens het APK bewijs maar 160 km mee gereden, vandaar ook dat de auto wat minder goed loopt. Van de Sonett zijn er tussen ca 1966 en 1974 totaal 10.236 gemaakt. De eerste Saab sportwagens dateren van 1955-1957 deze modellen waren open auto's en met een tweetaktmotor en in die periode gebruikt voor races en niet voor weggebruik. Van deze Sonett I zijn er totaal 6 gemaakt. De gewijzigde regels

voor racen in die tijd hebben Saab doen besluiten te stoppen met de productie en de auto niet door te ontwikkelen voor civiel gebruik. Begin jaren 60 echter werden er 2 prototypes gemaakt voor een nieuw te ontwikkelen sportwagen: de Catharina en de MF113. In 1966 is uiteindelijk de MF1 13 met wat wijzigingen in productie genomen met de bij Saab interne type aanduiding Saab 97. Van deze Sonett II zijn er totaal 258 gemaakt, deze waren nog uitgerust met de 850CC tweetaktmotor uit de Saab 96 Sport. In productiejaar 1967 is er de bekende V4 uit de Saab 96 ingekomen met 1,5 liter. Hiervan zijn er totaal 1610 gemaakt, deze auto is te herkennen aan de 'powerbulge' op de motorkap. In 1970 is het model geheel vernieuwd, om aan de wensen van de voornaamste export markt, de VS, te kunnen blijven voldoen en is het de Sonett III geworden. De grootste wijzigingen waren, een grote openklappende achterruit (de Sonett II had een klein bagageklepje in het achterpaneel), de stuurversnelling werd een vloerpook en de motorkap kreeg opklapbare koplampen en kon niet meer in zijn geheel naar voren geklapt worden (b.v. net zoals bij de Triumph Spitfire). Het maakt het sleutelen er niet makkelijker op, voor grote klussen moet ik nu het hele front demonteren, een klusje van 1,5 uur! In 1972 kreeg de auto een grotere 1.7 V4 motor. In 1973 tenslotte waren de laatste wijzigingen en kwamen er de dikke schokabsorberende bumpers, andere schakelaars op het dashboard, en was er een affabriek airco tegen meerprijs leverbaar. Van de Sonett III zijn er totaal 8368 gemaakt. De meeste Sonetts zijn naar Amerika geëxporteerd, vandaar dat het in Europa een redelijk zeldzame verschijning is. Het grootste probleem is net als bij de Saab 96 de roestgevoeligheid van de vloer en kofferbak geweest. De carrosserie is daarom vanaf het eerste model III van kunststof geweest; dus behalve kleine scheuren en wat 'blister' in de lak gaf deze weinig problemen. Volgens de Sonettclub in Zweden rijden er daar nog ca 300 Sonetts, een kenner in Amerika vertelde mij dat er in de VS nog ca 2.500 bekend zijn, tja, in Nederland schat ik het aantal op tussen de 50 en 100 rijdende exemplaren, waar bij het dichterbij de 50 dan de 100 zal liggen. Voor onderdelen op motorisch



gebied en aandrijving zijn de onderdelen van de Saab 96 V4 veelal te gebruiken, er zijn in de Sonett erg veel zaken van bestaande Saabmodellen gebruikt; de achterlichten van mijn Sonett zijn bijvoorbeeld gelijk aan die van de eerste Saab 99. In Amerika zijn gelukkig nog veel Saab specialisten die Sonett zaken verkopen, de eerste zaken zijn al binnen en ik heb net nog een nieuwe carburateur en deurrubbers besteld. De carburatie die er vanaf fabriek opzit is er een met vele vacuümkleppen en zaken om nog net aan de emissie-eisen van die tijd te kunnen voldoen, de motor is daarom erg geknepen in zijn ademhaling. Een nieuwe Weber moet dat probleem verhelpen. Oh ja en om de Saab Sonett te kunnen kopen heb ik ook de Puch maar verkocht; ook omdat het project klaar was en dan staat het er maar te staan. Deze is bij een brommerverzamelaar terecht gekomen en staat nu naast zijn mooiste Zündapp in de huiskamer! Ik heb naast het verbeteren van de Sonett nu ook mijn zinnen gezet op een Honda Dax, ik moet toch van de straat blijven...

Rob Vonk