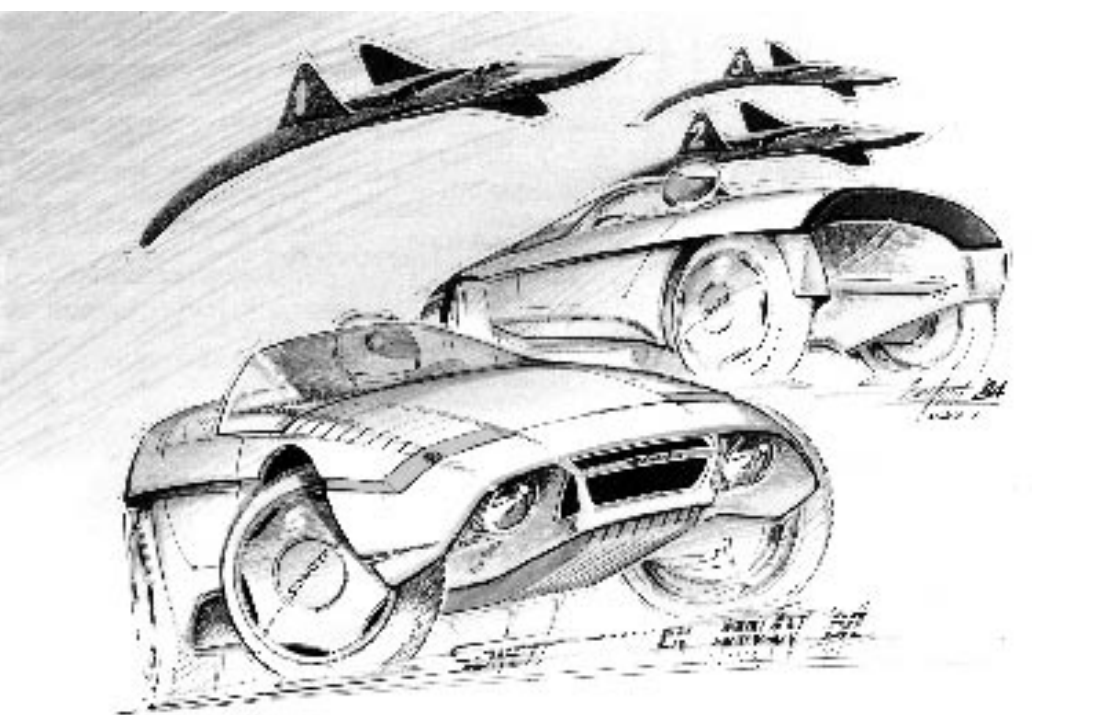
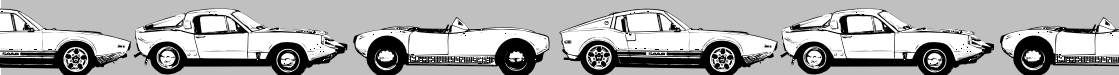


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- The Sonett story
- Sonett som står sig
- Sommarens bästa utflykt
- Sonett – Snöprinsen

1

2005

Från ordförandens skrivbord



Vi i styrelsen för Club Sonett Sweden ber att få önska er en god fortsättning på 2005! När ni läser det här så lär vintern fortfarande ha oss i sitt grepp men det ljusnar för varje dag och sommarsäsongen dröjer inte alltför länge.

Vi kommer att arrangera vårt vår- och årsmöte i Småland, närmare bestämt blir det i trakterna av Björkfors och Frödinge. Träffen blir den 4 juni, så boka gärna in det datumet. I skrivande stund planeras det för fullt och vi kommer att ha en kallelse till mötet i nästa nummer som kommer ut i början av maj.

Den 11 juni arrangerar Motorhistoriska Riksförbundet "Sveriges Motorhistoriska Dag". Tanken bakom denna dag är att få ut så många historiska fordon som möjligt på våra vägar för att visa såväl allmänhet som myndigheter vilken enormt stor och viktig hobby det är för många i Sverige. Man kommer på olika sätt att marknadsföra denna dag i olika media. En liten men säkert uppmärksam del av detta evenemang är att man kör tillbaka en T-Ford från Haparanda till Ystad, senast den bilen rörde på sig var när man för 75 år sedan gjorde färden åt andra hållet! Slutetappen blir just den 11 juni. Givetvis är en "bak-tanke" med dagen, att våra myndigheter tycker att det är en så viktig hobby för många människor, att man underlättar i vardagen och inte inför nya pålagor eller regler som skulle kunna försvåra användandet av våra fordon.

Ni kanske undrar förresten, varför vi inte själva arrangerar vårt vårmöte den 11 istället för den 4 juni. Vi har diskuterat detta i styrelsen och det fanns två skäl till vårt beslut: Det ena var att den 11 juni för en del familjer krockar med skolarvslutningar. Det andra skälet är, att de som inte berörs av detta då får möjlighet att själva delta i något lokalt evenemang utan att av det skälet behöva avstå från att åka till vårt års- och vårmöte i Småland. Från CSS styrelses sida stöttar vi dock givetvis grundtanken bakom den motorhistoriska dagen och hoppas att många Sonetter då kommer att synas på våra vägar.

Jag vill även påminna om Saabfestivalen i Trollhättan 17-19 juni och den internationella Saabträffen i Tyskland den 5-7 augusti arrangerad av 1. Deutscher Saab-Club e. V. Som sagt, kontakta gärna redaktionen så sänder vi er informationsmaterial om träffen.

Vi hörs igen i maj,

Jan-David Skaven



Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:–/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhunds. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besiktningmännen för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Nävekvärn
0155-535 60
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Den första studien: Den finslipade aerodynamiken – synbart influerade av flygplansutvecklingen – inget tak, men mc-ställ och hjälm medlevererad – lättbygge – innovativa material.
Illustration: Pavel Husek.

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 28 mars.

The Sonett story

By Martin Roth



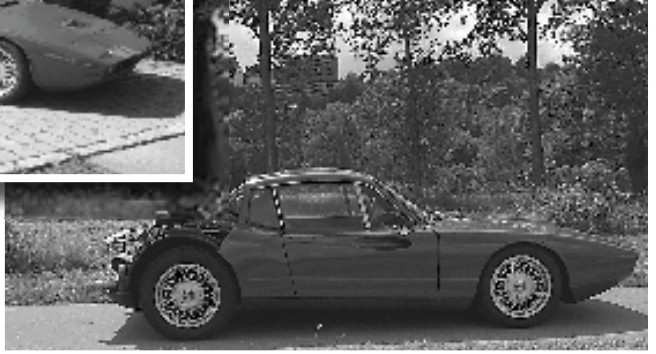
Our member Bernt Larsson in Hult sent me Saab missions, the official magazine of the Saab Car Club of Australia. Reason was that he wanted us to see the article below about a fantastic Sonett restoration by Martin Roth from Germany. I also want to thank the editor, Steven Bunton who has given us permission to publish the article in Sonettvärlden. Before the article, just a few lines from Steven:

“After finding an article on the internet, written in German, about an amazing restoration of an old Sonett, I thought I should email the owner – Martin Roth. He has given me permission to translate most of it into English and to share his story. For full colour images of his car, please visit his website: www.martin-roth.com”.

Martin writes: This Sonett was once egg mustard yellow that was imported from the USA – shipped all the way

to Germany. For the previous owner I am sure this was a hot car to drive, and a lot of fun to own – however this joy didn't last too long.

Well, what happened then? It occurred at night on the 1st May – traditionally a “hi-jinx” night for young soldiers in the German army! A few army guys saw the Sonett, which was then owned by another soldier, and decided to play a joke. They lifted the car up by the front bumpers, noticing



that the car was quite light. They then realised the rear of the car could also be raised by lifting on the bumpers. With a bit of muscle and a big lift they moved the car onto its side! The car sat for a few seconds there, but after a bit of rocking ... the whole car tilted over under a crunching protest, up onto its roof, upside down!

The poor army guy who owned it was deeply shocked and close to tears upon finding the car on its roof the next day. He gathered together a few sympathetic neighbours to help him roll it back again onto its narrow 155 SR tyres. The Sonett was quite damaged – with cracks and breaks in the fibreglass body, side panel, front bonnet and roof.

The owner had already put a lot of money into the car, upgrading a few things including a new transmission – unfortunately he didn't have the spa-

re money to get it fixed, so it had to go! It was sold to a used car dealership, with the owner believing he had a car to quickly sell and turn over. There was no effort put into the car to be sold, and all that they did was to give it a quick polish to attract potential buyers.

And so there it sat, outside at the dealership, listed at a bargain price, receiving only an occasional interested passer by. A few times several people came to have a look, but they didn't really know what they were looking at, were just tyre kickers and not serious buyers at all. The car was caught outside in several rain storms, and with the cracked roof and panels it leaked quite badly – at one stage the interior had over 10 cm of water trapped, sloshing around at the bottom – and naturally mould began to grow on the carpet and in the seats. The metal fra-



above: The 1:1 model of the new tail (a 300 hour project!). The idea was to optimise the aerodynamics and air resistance, visuals and a boot in the tail. The 1:1 model consisted of PU with hot adhesive added. Next step was to sand it back and roughly finished, screening compound was laid on and the form was finely developed further.

me of the car may have survived if the car had not been soaked from the rain storms so often, but alas it was quite rusty. Around where the battery sat was a corroded hole where the battery acid had leaked.

But there was me – a guy who had always wanted to drive an extra special sports car, but didn't have enough money to buy a Porsche or Ferrari. Besides, I wanted to create my own individual car and to restore something totally by myself.



When I heard of the sad Sonett that was sitting there in the used-car dealership still for sale, I was as ecstatic! It could serve as a great base for a genuine mid-engine sport car.

After much contemplation and thought on how to rebuild the Sonett, a concept emerged – use a 16V Turbo engine rather than the original V4! The 16V Turbo Sonett became a reality in small steps, with parts and information from as far afield as from such cars as Bentley, BMW, Mercedes, Porsche and of course Saab. I had to fabricate many tools, forms and components to maintain some sort of budget, and as such the restoration process took somewhat longer than first envisioned – but I learnt so much during the process!

The restoration process

An experienced friend whom is a car dealer told me I was crazy to even think

You can see clearly, how close the engine sits to the interior. I did not use the distributor in the picture, since it would be where the passenger side seat would be! After pleading with Saab Sweden, I received parts for a 900 DI – the oil pump with crankshaft sensor and wheel with space for sensor parts.





about restoring such a bad example – with the front and back windows a long while missing, and in the interior grew grass and mould. The pedals were frozen with rust, no shift lever and the wheels were all frozen to the hubs with rust – they couldn't even be moved with force! He said I may as well sell it as scrap iron and to forget plans for restoration.

I wanted an efficient braking system with as few modifications at the front axle as possible – so as a 900 wheel hub could be used. The Sonett front axle has a track lever within the area of the upper wishbone and the steering

The entire framework from the front, with the arms on the right and left, which support the front bonnet better. In the centre the lining with radiator support and in front on the right of the support for the battery.



ring gear was fastened to the front firewall. The wheel carrier of a Saab 900, however, has a trace lever within the area of the lower wishbone, and as such the steering gear has to be lowered – causing some problems.

One idea and solution was to remove the trace lever and attach the right to the left, and the left to the right to get a higher position. The first test drives showed this didn't work as to drive faster than 100 km/h was impossible. After a few changes over 200 km/h was possible - but dangerous! The final solution – combine with the



This picture shows the rear tail hood in unprepared condition after laminating. Parts of the original fibreglass body were used along with fabricated steel sheets – a new fibreglass bonnet was even made!

trace lever and did the necessary temper operation to harden them again. Now it can run at over 250 km/h like a train on rail road!

For the use of a ventilated brake disk from an 1986 900 the wheel bearing of the 99 had to be drilled. The brake callipers used were a four-piston version from a BMW 635 CSI.

The front of the donor 900 was cut off and positioned in the back of the



Martin Roths Sonett after the change of the back of the car.

Sonett so the 16V Turbo engine could be mounted there.

The vehicle length was kept as short as possible and the turbocharger kept in the same 900 configuration on the right hand side, but using an exhaust manifold, elbow and a turbocharger from a 9000 – to me this was a good solution since it is thermodynamically better than the 900! However, this also causes problems with them both sitting so low under the 45° slant of the engine that I had to extend many of the turbo oil feeder lines as they would not stretch. The problem is to get the very hot oil back into the engine from the turbo, because it sits below the oil level in the engine. The solution was a separate oil pump. I developed an oil manifold to send the oil from the turbo to the oil cooler; to the pump; to the oil cooler; and to feed under the four pistons to cool them.

After close scrutineering of the car and of the rust on everything, I decided to completely tear it all apart, sandblast the metal, dip it in an acid bath to clean it and then use a hot dip zinc bath to galvanize the framework.

Restoration/building duration: Began in 1988 and completed in 1997! The car is actually registered as a “new” model – a 1997, and manufactured by Roth! In two summers, 18,000km was put onto the car with only one electrical problem with a contact at the DI computer.

For further (full colour) pictures and even more information, please log onto Martin’s website at:

www.martin-roth.com

Try using an on-line free translator to translate most of his site from German to English. I use and recommend “babelfish.altavista.com” – just type in the URL!

Sju tecken på personliga skyltar



SONETT?

Göran Schüsseleder, saxat ur PåGång, nr. 1, 2004

Antal tecken som tillåts på den personliga registreringsskylten har utökats till sju. Detta gäller dock bara den av normalstorlek. På mc-skyltar och mindre registreringsskyltar gäller även i fortsättningen maximalt sex tecken. Möjligheten till att ha en personlig skylt på sitt fordon har funnits sedan 1988. I dag finns ungefär 12 000 unika skyltkombinationer i bruk.

Skylden måste innehålla två till sex respektive sju tecken. Både bokstäver och siffror får användas, men inte så att det kan blandas ihop med en vanlig registreringsskylt. Skylden får inte heller väcka anstöt.

Rätten till en personlig skylt kostar 6 000 kronor och gäller i tio år. Därefter kan den förlängas med fem eller tio år i taget. Skylden kan flyttas när man köper en ny bil, bara man kontaktar Vägverkets kundtjänst.

Beställningshandlingar får du genom Vägverkets kundtjänst, 077-114 15 16. På Vägverkets webbplats www.vv.se kan du se om den personliga beteckning du vill ha är ledig.

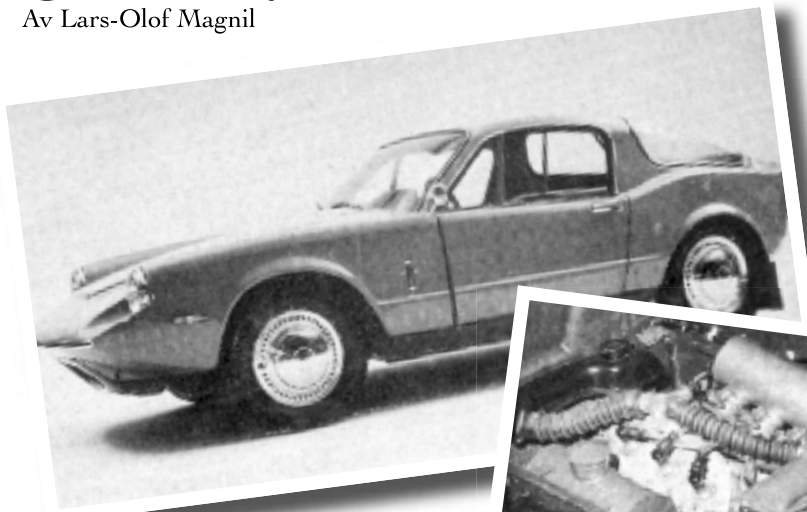
Du har väl betalt...

...medlemsavgiften, 250:- för 2005?! Om inte är postgiro numret till Club Sonett Sweden 358730-0. Många medlemmar gör klubben stark och ger oss möjlighet att göra en bra klubbtidning, ta fram nya reservdelar och dessutom kan vi som medlemmar i Club Sonett Sweden teckna olika förmånliga försäkringar för våra Sonetter.

Ansiktslyftning gav ny Sonett

Av Lars-Olof Magnil

Artikeln från tidningen
FART, nr 2 1966



Ja så har man då äntligen kommit igång med produktionen av SAAB:s nya sportvagn Sonett II och som förste svenske journalist fick tidningens medarbetare nyligen tillfälle att provköra nyskapelsen. Redan förra vintern visades den första vagnen upp i samband med TV-rallyt på Hedenslunda men den slutliga utformningen har utan tvekan gjort den betydligt vackrare.

I stort sett är det väl samma vagn som den första prototypen men den lilla ansiktslyftningen i form av en lägre och något utdragnare front samt en s. k. släppkant bak ger vision av att det är en helt ny bil som man har framför sig.

Finishen på karossen är också överraskande bra för att vara plastfiber och enligt ledningen för Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlöv som bygger den skall den bli ändå bättre i fortsättningen än på den provserie på 25 vagnar som nu plockas fram. Man forcerar nu hårt för att få fram de 50 vagnar som erfordras för att få den klassad och om kalkylerna håller streck beräknar man ha uppnått detta antal redan under juni månad. Det är för övrigt första gången som en bil med plastfiberkaross serietillverkas i Sverige.

Plastfibermaterialet är mycket kraftigt tilltaget för att tåla ganska hårda törnar och dessutom har vindru-testolparna förstärkts med stålinlägg samtidigt som man byggt in en synnerligen kraftig s. k. störtbåge av rör bakom sätena så att den skall hålla även om man skulle rulla runt över taket med bilen. Bagageutrymmet är så pass stort som 250 liter och bagaget är åtkomligt dels genom bagageluckan och dels inifrån vagnen vilket betyder att man inte behöver stiga ur bilen för att taga fram något ur sina resväskor. Utan tvivel en stor fördel speciellt om det skulle regna.

Vagnen är utrustad med två stycken formpressade GT-stolar som ger ett ordentligt stöd ända från knävecken och upp till axlarna och trots bilens låga höjd är utrymmet så stort att t o m. en mycket lång person kan sitta ordentligt rak. Den välplacerade instrumenteringen är placerad på en elegant panel av mahognyplywood med yta av valnöt. Den treekrade GT-ratten är behaglig att hålla genom att den är överdragen med läder.

Maskinellt sett är Sonett II utrustad med samma 841-kubiks trecylindriga tvåtaktsmotor som fabriken modell Monte Carlo 850 men skiljer sig en aning från standardutförandet. Sonett II har nämligen tre stycken så kallade horisontalförgasare av överströmningstyp vilket innebär att bränslet pumpas upp och överskottet går tillbaka. Därigenom blir motorn okänslig för kurvtagning och man har på detta sätt vunnit en effektökning på ungefär 5 hkr.

Eftersom det här rör sig om en sportvagn med topphastighet på 170-180 km/t skulle man tro att den är svårkörd i stadstrafik men så är ingalunda fallet. Motorn har ett överraskande fint vridmoment och man kunde utan svårighet låta varvtalet sjunka ända ner till 1000 varv på treans växel och ändå få den att svara omedelbart om man gav motorn fullgas.

Som standard utvecklar den här motorn 60 DIN-hkr vid 5 200 varv/min men kan utan större svårighet trimmas upp till c:a 90 hkr men då får man helt naturligt inte samma fina resultat på låga varv som nu. Det skulle förmodligen betyda att man med 950-motorn skulle komma upp i över 100 literhästar och därmed en bra bit över 200 km/t. Kanske något för kommande Alprallyn?

Kopplingen är av enkel torrlamelltyp och växellådan, som är helsynkroniserad, har fyra växlar som manövreras medelst rattväxelspak. Bromsarna är av diagonaldelat tvåkretssystem med skivbromsar bak. Vagnen är exceptionellt lätt och väger endast 780 kg med full tank (60 liter) samt föraren.

I första hand är givetvis Sonetten avsedd som en exportartikel med sikte främst på USA, Schweiz och Frankrike men kommer givetvis också att i mån av tillgång levereras även på hemmamarknaden.

Reds anmärkning: I artikeln står att Sonetten var utrustad med skivbromsar bak vilket är fel, den hade trummor som övriga Saabmodeller; däremot har den skivbromsar fram. DS

Den korta resan

Artikeln är hämtad från nummer 1, 2004 av "sportbilen classic" och är skriven av George Johansson, som tidigare var chefredaktör för Teknikens Värld. Bilderna har tagits av Richard Sjösten.

Det regnar.

Trädtoppar med sprakande, glödande höstlöv river i låga dimmoln.

Det är höst.

Det kan inte bli bättre.

Det är nu det är tid att göra en kort resa i en bil som har en historia.

Slingrig väg, våt vägbana, asfalt polerad av november. Riktiga sportvagnsresor - om än så korta - görs om hösten.

Tomma, blanka vägar. Strålkastarreflexer i asfalt. Doft av jord. Naket landskap.

Nyckeln till vänster om ratten.

Runda, kromsargade instrument med stora, tydliga siffror på svart botten.

Varvräknaren till vänster. Rödmarkerad vid 5 100 varv i minuten.

Motorn går igång med ett tungt, fylligt ljud, sätter vägens agenda som en beslutsam fjällvandrare sätter ned kängan i det första steget inför en lång resa.

"Thumph"! Ursprunget till den här





bilen, dess originalrötter finns i en lada i Åsaka, knappt mer än ett tvåtakts-bludder utanför Trollhättan.

I den ladan började, år 1955, den egensinnige Saabingenjören Rolf Melde att bygga något som senare, på självklart Formel 1-språk, skulle kallas "monocoque". Melde ville pröva nya vägar i och med att han underkände det traditionella rörramsmönster som på den tiden dominerande avancerade sportbils- och experimentbilsprojekt.

Melde byggde en lättmetallåda som vägde omkring 70 kilo.

En annan egensinnig Saabman, formgivaren Sixten Sason tillverkade en modell till karossen som sedan byggdes i plast av firma "Soab" som står för "Svenska Oljeslageri AB".

Den 16:e mars 1956 visades bilen upp på Stockholms bilsalong. Motta-

gandet blev minst sagt entusiastiskt. "Svensk succé på salongen" skrev en motortidskrift.

748 kubik. Tvåtakt. 57,5 hästar vid 5000 varv/min. 88 (!) Nm vid 3 500 varv.

2000 bilar om året skulle byggas. Och en version med mindre svårkörd (lägre effekt/bättre vridmoment) motor planerades; en "turistversion".

Det blev totalt sex exemplar av "Ursonetten". Två av dem finns i dag på Saabs museum i Trollhättan.

Men det egensinniga Saabfolket gav inte upp drömmen om en vacker, snabb och serietillverkad sportbil.

Det är jag tacksam för när jag med den nästan bisarrt tunna strumpstickan till rattväxelspak (mot-mig-uppåt) lägger i ettan och släpper en relativt hård men rättvis kopplingspedal och ger gas så att den dovt bluddrande



V4-motorn slungar vagnen framåt. Jo "slungar" för det är upplevelsen när motorkraften ger framhjulen rull och glasfiberkarossen ger ett dovt resonansljud.

Styrningen är direkt. Precis. Och de karakteristiska framflyglarna lockar omedelbart till aktiv körning i så måtto att de från förarens låga sittställning utgör precisionssikten för den som vill söka och finna apex i utmanande fri-siktskurvor.

Upp genom växlarna... ljudnivån ökar, glasfibern vibrerar... men det

känns ändå tätt och gediget... nedväxling... åhhhh... visst ja!

Frihjulet!

Släpp gasen, motorn kopplas ur, vi rullar... lägg i en lägre växel... ge gas... motorn kopplas i igen. Gör du det utan rätt känsla och "tajming" blir transmissionsrycket påtagligt.

Jag får en diffus känsla av hur den typen av förvärlarlädor som kunde finnas på äldre sportbilar kanske kunde bete sig... men jag kan ha fel. Vill minnas att det fanns ett fabrikat som hette "Wilson". Eller nåt sånt.

Nå - Saab Sonett II V4 med frihjul ger en absolut och mycket distinkt körupplevelse. Ingen servo, ingen abs naturligtvis, allt direkt, uppriktigt och ärligt. Kvalitetskänslan i reglage står sig.

Och väghållningen har en påtaglig överlevnadsvilja om man jämför den med en modern bil. Väghållningen är bra, även om den visar tydligt, redan vid små provokationer, att den är en tung kandidat till att ge begreppet Understyrning ett tydligt ansikte.

Saab Sonett blev inte bara en dröm sprungen ur en lada i Åsaka utan en högst verklig svensk sportbil, serietillverkad i 10 236 exemplar, varav 258 Sonett II med tvåtaktsmotor.

Jag vrider in Sonetten i ännu en kurva.

Njuter.

"Thumpppp-thump".

Strumpsticka till växelspak. Frihjul. Expansionskärlet till kylvattensystemet som ett bärande chassie-förstyvningsselement.

Tänker på det egensinniga Saabfolket som aldrig ville ge upp, som ville pröva nya vägar... och som lyckades trots en liten ekonomi: Rolf Mellde, Sixten Sason... och formgivaren Björn Karlström som hade många penndrag till Sonett II på sitt ritbord.

Saabentusias-m-Saabliv

Jan-David Skavén är ordförande i Club Sonett Sweden.

Han köpte sin Sonett II V4 år 1976.

(Den Sonett II V4 som Sportbilen Classic provkör.)

"J-D S" var 24 år gammal när han

köpte bilen. Han hade lyckats spara tre terminers studielån och det räckte till en kontantaffär.

Bilen har, på många sätt, berikat hans liv anser han. "Bortsett kanske från att det ofta regnar när jag tar ut den, men det gör ju inte så mycket med tanke på glasfiberkarossen."

Jan-David Skavén är "inte själv så förtjust i att meka", men hans Saab Sonett ger honom ändå mycket - i körglädje - i förtjusning över formerna.

"Jag tycker fortfarande att den ser lika spännande ut som när jag såg en för första gången och bestämde mig för att en sån skulle jag ha. Dessutom har det varit roligt att arbeta med klubben och klubbtidningen

Club Sonett Sweden har cirka 375 medlemmar, arbetar aktivt med reservdelar och reservdelsförsörjning.

Sonettintresse (plus medlemsavgift 250 kronor/år) räcker för medlemskap, men du får naturligtvis också medföra en Sonett.

Hemsida: www.autosite.se/Sonett

Snabbfakta

Saab Sonett II & III. Saab Sonett II premiärvisades internationellt på bilsalongen i Genève i mars 1966. 28 exemplar byggdes av förserien.

Totalt tillverkades 258 vagnar med tvåtaktsmotor. V4 motorn från Ford blev ersättaren. (Ursprungligen 1,5 liter, toppventil, 65 hk DIN vid 4 700 varv/minut).

Toppfart runt 160 km/t, 0-100 km/t på runt 12,5 sekunder.

1974 tillverkades den sista Sonetten med chassinummer 97745002483.

Sonett som står sig

Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor Album nummer 7 från december 2003 och publiceras med deras tillstånd.

När Sonett III kom ut på marknaden som 1970 års modell hade Saab äntligen fått den sportbil man länge eftersträvat.

Den enda som såldes ny i Sverige 1971 ägs av Inge och Ingalill Ivarsson i Lilla Edet och de har haft sin ögonsten sedan 1972.

-Det är en modell som står sig, säger Inge.

-Fast jag var inte så förtjust i att ha en tvåsitsig bil från början. Men redan första dagen vi hade bilen ändrade jag mig, och nu är den som en familjemedlem, säger Ingalill.

-Jag ville ha en Sonett redan när II:an kom ut 1966, berättar Inge.

Då var det inte läge, men några år senare fick Inge nys om begagnad 66:a med tvåtaktsmotor. Av olika skäl blev köpet inte av och modellen fick förbli en dröm ännu en tid.

1972 beslutade Saab sig för att sälja ut sin pressbil från året innan. Då hade den cirka 1 600 mil på mätaren och den hamnade hos Saabförsäljaren i Södertälje.

-Min bror hade genom en bekant fått höra att bilen var till salu och brorsan ringde mig. Jag ringde i min tur upp en försäljare och började köpslå om priset.

Ingalill var inte lika glad åt beslutet.

-Nej, här hade vi en bra bil och nu ville han köpa en tvåsitsig sportbil istället. Den tanken hade jag lite svårt att förlika mig med. Jag till och med talade med min blivande svärfar och försökte övertala Inge den vägen men han sa bara att jag skulle låta pojken

Inge och Ingalill Ivarsson från Lilla Edet har haft sin ögonsten sedan 1972



Fälgarna anses vara de snyggaste som funnits på Saab. De tillverkades av Tunaverken och fanns som extrautrustning 1970 och 1971. Året därpå ersattes de av samma typ som fanns på Saab 99 EMS.



hållas eftersom det var en gammal dröm som höll på att gå i uppfyllelse för honom.

En tid bestämdes för leveransen och Inge och Ingalill begav sig från Lilla Edet till Södertälje i sin 96 V4 1967.

-96:an hade jag köpt nästan ny och den lämnade jag i inbyte. Dessutom gav jag 16 500 kronor i mellanskillnad.

I Södertälje var det full fart i försäljningshallen för datumet man bestämt för köpet var samma dag som Saab visade upp sin nya lyxiga och sportiga 99 EMS med den svenska tvålitersmotorn.

-Vi fick provköra bilen, men vi kunde inte göra upp affären. Försäljaren hade fullt upp och bad oss ta en ny provtur. Så den dagen gick vi runt i bilhallen, drack kaffe, åt kakor och körde Sonett.

Först på kvällen hann kontraktet skrivas och paret kunde åka hem.

-Jag har aldrig varit så hungrig som då och vi stannade på första bästa vägkrog och åt någon vedervärdig maträtt som slank ner för att vi var så hungriga.

Redan efter första dagen hade Ingalill vant sig vid tanken på att ha en sportbil och hon började gilla den. Hon och Inge använde den som bruksbil de första åren, tillsammans med familjens Saab 95 1966.

-Det var kul att hämta pojkarna på dagis med den för då var man den häftigaste morsan av alla tyckte de.

-Ibland fick någon kompis till pojkarna följa med på en åktur och då lovar jag att det var en lycklig pojke som klev ur.

När Sonett II kom ut på marknaden hade den en tvåtaktsmotor, men



Betydligt snabbare än en V4 med starkare motor och annan utväxling, dessutom en förnämlig väghållning, låg vikt och precis styrning. Det är sådana saker som gör att Inge Ivarsson trivs på kurviga vägar med sin Sonett III 1971.

den ersattes strax av V4:an precis som på Saab 96 och 95. Problemet var att bilen fick en stor bula på huven och tillsammans med de övriga moderniseringarna av karossen blev den inte vacker.

Något måste göras tyckte Björn Andreasson som arbetade på Sonettfabriken i Arlööv. Han gjorde några skisser på hur en ny kaross kunde se ut. Saab höll med om att karossen måste snyggas till och tog kontakt med den italienska designern Sergio Coggiola.

Coggiola var inte den mest kända designern, men hade haft ett finger

med i skapandet av till exempel VW Karmann-Ghia när han var lärling på Ghia på 1950-talet. Han hade haft en del att säga till om vid skapandet av Renault 15 och även varit med och gjort den prototypen på Volvo P1800 som gick under öknamnet Rymdraketen. Senare skulle Coggiola också vara med om att göra den första prototypen till Volvos flaggskepp 262 Coupe, även om den slutgiltiga produkten inte hade hans design.

Saab ville, för att hålla kostnaderna nere, att mittpartiet skulle vara detsamma som på Sonett II. Vagnen skulle också utrustas med golvväxel för att tillfredsställa den största exportmarknaden för Sonett – USA, och det skulle dessutom vara så gott om plats under huven att en luftkonditioneringsanläggning skulle få plats.

Sergio Coggiola ritade ett förslag som uppfyllde Saabs alla önskemål och som dessutom var både modern och tidlös. Tyvärr visade det sig att den skulle bli dyr att sätta i produktion och Saab ville inte satsa de pengarna på en så pass liten modellserie. Därför lät man bland annat Gunnar A Sjögren rita om bilen så att den skulle passa Saabs produktion och ekonomi. På det hela taget blev då bakdelen på Sonett III ganska lik de skisser som Björn Andreasson gjort ett par år tidigare. Likheten med Coggiolas förslag var inte många, men det hindrade inte att Saab gärna framhöll att den hade ritats av en italienare, även om man inte direkt ropade ut hans namn eller hur mycket han hade ritat. Saab verkar ha en förkärlek till det italienska om man blickar tillbaka

Speglarna är samma som användes på Saab 99 1971 och de är troligen monterade av Saab för att det var en pressbil. Annars hade man samma typ som på Saab 96 med den runda så kallade USA-spegeln.



ka på till exempel reklamen för Saab 93 där de bland annat skrev att den hade "ny elegant 'italiensk' front med ny huv och ny grill"

På Sonett II hade man av förklarliga skäl hämtat mycket delar från Saab 96. När III:an kom valde man att plocka mycket från Saab 99, som till exempel bakljus och emblem. Även den mattsvarta instrumentpanelen går i samma stil som Saab 99 med tre stora instrument placerade bredvid varandra. Det enda som lätt känns igen från 96:an är värmereglagen.

Saab Sonett III presenterades på 70' New York Automobile Show och fick ett betydligt varmare mottagande än föregångaren. Den sena presentationen gjorde dock att man bara hann tillverka 303 exemplar av 1970 års modell.

Från början satt den vanliga V4 motorn på 1,5 liter i Sonett II, men från årsmodell 1971 ökades slagvolymen till 1,7 liter.

-Effekten är också högre, cirka 75 hästar, men Saab brydde sig inte om att ändra slagvolymen eller effekten i specifikationerna på de bilar som exporterades till USA. På så sätt slapp man nya och dyra tester för modellen.

Utbudet av extrautrustning var inte stort 1971, men Inge Ivarsson har all extrautrustning som fanns det året, det vill säga läderinredning och aluminiumfälgar.

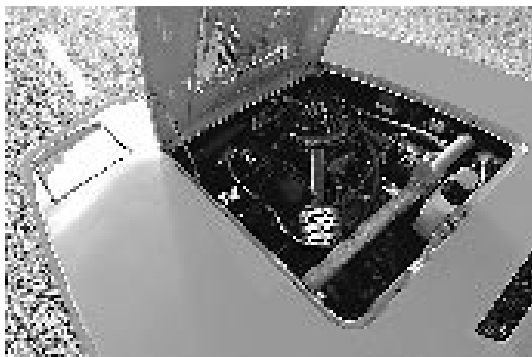
-Fälgarna fanns bara 1970 och 1971 och de tillverkades av Tunaverken i Eskilstuna.

Senare under året kom också luftkonditionering som tillbehör, men den har inte Inge. Den var framtagen för USA-marknaden och gjorde det om möjligt ännu trängre under huven.

Inges bil lämnade bandet i Arlov den 29 december 1970 efter fem kilometers provkörning. Enligt fabriken vägnkort hade en rad punkter åtgärdats innan den blev godkänd.

-Det var nästan inget som var bra på bilen och listan över saker som måste åtgärdas tog upp flera sidor. Bland annat hade Saab glömt att montera stänkskydd, huven gick inte att stänga ordentligt, och några saker hade blivit felmonterade.

-Jag tror att de var extra noga efter-



Under huven är det trångt med en 1,7 liters V4. Saab struntade i att nämna att man satt i en större motor för myndigheterna i USA och slapp därför göra om avgastesten på bilen. Växellådan har högre utväxling än Saab 96 och på fyran gör bilen 29 kilometer i timmen om motorvarvet är 1000 varv per minut.

som den skulle visas upp och provköras av motorpressen och då ville man ha en bil i toppskick.

Teknikens Värld hade den på omslaget på nummer 26 1971 och inne i tidningen hade artikeln rubriken "Inte mycket till sportvagn men otroligt rolig att köra".

-Visst är den rolig att köra. Den har en mycket speciell karaktär på vägen och jämför man med en vanlig V4 är den betydligt rappare och har bättre väghållning.

Stolarna är ganska stumma med sin glasfiberstomme och enkla stoppning. Ändå sitter man skönt.

-Man sitter som på en parksoffa, men man sitter bra även på långresor. Det justerbara svankstödet höjer komforten också.

Saab använde förresten valda delar av artikeln i Teknikens Värld i sin reklambroschyr för 1972 års modell. Där citerade man orden "...en alldeles otrolig bil att köra."

-1972 var den årsmodell som det såldes flest av i Sverige. De senare årsmodellerna var det bara enstaka exemplar och av 1971 års mo-

dell har jag en av de få som stannade i Sverige.

Bilen testades även av utländska tidningar, bland annat engelska Car.

-Skotten Graham Gold testade den och han körde den med vinterdäck. Han råkade bland annat ut för att bakrutan gick sönder och när jag köpte den så hittade jag lite glassplitter i bagaget.

Inge gillade Sonett och innan produktionen lades ner passade han på att besöka fabriken i Arlööv.

-Det var 1974 och jag och min kompis fick en guidad tur av Thor Fjugstad som var Saabs kvalitetskontrollant av de färdiga bilarna.

-Då fick vi bland annat se bilen som man byggde åt Lasse Lönndahl. De hade ganska mycket problem med att få strålkastartorkarna att fungera bra eftersom den hade nedfällbara lyktor.

-I slutet av 1990-talet började Thor Fjugstad som underhållschef på Borealis Polyeten där jag arbetar. Vi kom att prata om Sonetter och några dagar senare kom Tor med ett original på ett av utkastet till instrument-

Inredningen är den lyxiga i läder istället för manchestertyg och det var en av de två saker man kunde beställa extra på Sonetten 1971. Instrumentringen har samma stil som Saab 99 med tre stora mätare. Sonett III fick även golvspak.



brådan för Sonett III:an från 1968. Den har jag ramat in och nu hänger den på hedersplats i garaget.

Sonetten är orenoverad och i originalskick. Det enda större sakerna som hänt är att kamaxeldrevet har bytts ut och att däckerna är utbytta, men det

är fortfarande Pirelli Cinturato som det ska vara.

Numera har bilen rullat cirka 5 000 mil och används ganska sparsamt.

-Det blir mest på träffar av olika slag, men vi har haft den på semesterresor både till Norrland och till Skåne.

Teknisk specifikation

Saab Sonett III 1971

Motor: Vätskekyld, frontmonterad fyrcylindrig v-motor. Slagvolym: 1 698 cc. Toppventiler. Enkel kamaxel i blocket. Borrning/slaglängd 90/66,8 mm. FoMoCo fallförgasare. Effekt 73 hk vid 5 000 varv/minut. Vridmoment 115 Nm vid 2 500 varv/minut.

Kraftöverföring: Fyrväxlad manuell låda, frihjul, golvspak. Framhjulsdrift. Utväxling: 4,66:1.

Chassi & kaross: Självbärande tvådörrars fastbackkaross i plast på stålstomme. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning med dubbla triangellänkar, spiralfjädrar och teleskopdämpare. Stel bakaxel med framåtriktade bärande armar, spiralfjädrar och teleskopdämpare.

Bromsar: Hydrauliska servoassisterade bromsar med diagonalt delade kretsar. Skivor fram / trummor bak. Parkeringsbroms verkande på bakhjulen.

Mått & vikt: Längd: 3 900 mm. Bredd: 1 500 mm. Höjd: 1 190 mm. Tjänstevikt: 890 kilo.

Prestanda: 0-100 km/tim: 12sekunder. Toppfart cirka 170 km/tim

Produktionsår: 1970-1974

Antal tillverkade Saab Sonett III:

1970: 303, 1971: 1 265, 1972: 2 000, 1973: 2 300, 1974: 2 500

Sommarens bästa utflykt

Åke Larsson

Utflyktsmålet var Sövde Flygplats där jag träffar Clas Bergstrand, ägare till en Saab 91 Safir. Datumet var den 19 augusti 2004. Jag körde min Saab Sonett som har gått 6444 mil. Dessa rader är ett direkt utdrag ur utflyktsdagboken.

Jag körde ända fram till hangaren där C. Bergstrand var och gjorde de sista förberedelserna inför Saab Safir träffen 20-22 augusti 2004. Han hade inget emot att jag körde in Sonetten i den trånga hangaren där även en Saab MFI 15 stod och som ägs av Arnold Nilsson. Jag är alltid på jakt efter variationer kring samma tema, nämligen Sonetten i olika fotosituationer med flyganknytning.

C. Bergstrand hade egentligen inte tid idag men efter en timme hade vi

bogserat ut planen från hangaren. Både Arnolds MFI och Clas Safir stod nu en bit ut på Sövdefältet så jag kunde göra slut på min filmrulle. Det blev 21 mil med Sonetten innan jag var hemma igen.

20 augusti 2004

När jag på morgonen satt och drack kaffe kom jag att tänka på min Saab Safirmodell som stod i ett skåp till ingen nytta.

Under tiden som Expert i Hässle-

Åke Larssons Saab Sonett V4 står tryggt mellan Saab Safir och MFI 15 på Sövde Flygplats.





Clas Bergstrands Saab 91 Safir
bakom Åke Larssons Saab 97 So-
nett.

holm framkallar korten från gårda-
gens hangarbesök kör jag med min
Saab 900 turbo coupé till Sövde flyg-
plats och samma hangar. Med mig har

Åke Larssons Sonett II V4 bredvid den
MFI 15 som var med och matbombade i
Etiopien med Carl Gustav von Rosen vid
spakarna.

jag Safirmodellen som jag skänker till
en häpen Clas Bergstrand. När jag
hade börjat köra från Sövde spring-
er han ikapp bilen och säger, att jag
när som helst framöver är välkommen
att kontakta honom så skall jag få se
Skåne från ovan i en Saab Safir. Det
var en kul avslutning på ännu en 21
milafärd.



Rullande 30-årsgräns kvar

men MHRF protesterar mot kilometerskatt för historiska lastbilar
Carl Zeidlitz (Saxat från PåGång, nummer 4, 2004.)

Den sedan flera år pågående Vägtrafikskatteutredningen lämnade sitt slutbetänkande den 27 maj. I betänkandet fastslogs att den rullande 30-årsgränsen för skattebefrielse skall vara kvar. Utredaren Valter Nilsson tycker dock att det finns anledning att se över den i framtiden. MHRF ställer sig frågande till behovet av översyn i sitt remissvar. Vi har presenterat det preliminära resultatet från MHRF:s körsträckeundersökning 2003 och statistik om utskrotning av fordon för utredningen. Siffrorna visar att endast 3,7 % av alla personbilar överlever sin 30-årsdag, att samlarbilar i snitt används endast 87 mil per år, motsvarande ett samlat trafikarbete av 1 promille! MHRF protesterar också kraftfullt mot förslaget att tunga historiska fordon inte ska omfattas av befrielse från kilometerskatt, vilket föreslås införas 2008.

Släpvagnar upp till 750 kg föreslås undantas från skatt, men trots MHRF:s fleråriga krav om att samtliga fordon äldre än 30 år, även släp oavsett vikt, måste skattebefrias, väljer utredningen att inte föreslå sådan skattebefrielse.

Trycksaker från MHRF

(Saxat från PåGång, nummer 4, 2004.)

MHRF har flera trycksaker som vi gärna skickar till medlemsklubbar och dess medlemmar. Kontakta MHRF:s kansli för beställning.

Information om Motorhistoriska Riksförbundet - mål och mening med motorhistorisk riksorganisation.

Risk och Säkerhet, fullmatad A5 folder från MHRF-försäkringen med allt du behöver veta för att undvika brand, stöld och skada på ditt samlarfordon. Försäkringsinformation nr 23 – MHRF-försäkringens informationsblad om nyheter, premier och självrisker för MHRF-försäkringen gällande 1 maj 2004 till 30 april 2005.

Beställ från

MHRF 08-30 28 01

MHRF-försäkringen 08-32 03 54

Fax 08-31 27 06, mhrf@mhrf.se, forsakring@mhrf.se, www.mhrf.se

Nu är det dags!

Jan-David Skavén



Som sagt, nu är det dags att just Du skriver en artikel till Sonettvärlden om Din Sonett. Varför Du köpte den, hur/var/när Du köpte den, om en eventuell renovering av den eller om roliga färder Du gjort med den, till en klubbträff eller på semester.

Endast Din fantasi sätter gränser för Din artikel. Vi är faktiskt nästan 400 medlemmar i klubben och det måste ju finnas ett antal av er som har något att berätta. Gör det, för jag och andra vill läsa era artiklar. Det går inte att bara vänta på att någon annan ska skriva artiklarna och i mina ögon blir Sonettvärlden mycket mer läsvärd om så många som möjligt bidrar till den!

Gör slag i saken, fundera på vad just Du kan skriva om Din Sonett eller om Du ännu inte köpt den, om Dina tankar varför Du så gärna vill köpa en. Artikeln kan vara kort eller lång, det är inte det viktiga. Det viktiga är att även Du bidrar till tidningen. Helst vill jag få artikeln per e-post men ett brev går också bra. Självklart vill jag gärna kunna illustrera artikeln. Du kan sända mig bilder per e-post eller som papperskort som vi scannar in och givetvis returnerar till Dig efter publiceringen av artikeln. Om Du sänder bilderna som e-post är jag dock tacksam att Du först kontaktar mig då vi ännu inte har bredband hemma och då kan det vara tidsödande att ladda hem dem. Men det löser vi, bara Du hör av Dig innan.

En del av er har redan glatt mig och säkert andra läsare med artiklar om er Sonett. Det är ni andra som dessa rader riktar sig till, gör slag i saken och skriv!

Sonett - Snöprinsen

Pavel Husek, text och teckningar

Artikeln har förut varit publicerad i den tjeckiska tidningen Autostyl Uamk klubový magazín 2004 och publiceras med Pavels Huseks tillstånd och hjälp. Artikeln är ursprungligen skriven på tjeckiska som Pavel Husek har översatt till tyska och Jan-David Skavén till svenska. Om ni vill kontrollera om något blivit förvanskat på vägen sänder vi er gärna den tjeckiska originalartikeln...!

För inte så länge sedan har Saab i egen regi producerat både bilar och flygplan. Inte så konstigt då, att bildivisionen på Saab, vid sidan om överljuds- och kortstartjaktplanet, som när det gäller Gripen ledde till en del bataljer i det tjeckiska parlamentet, haft en viss längtan att åter ge liv åt en legend som roadster Sonetten.

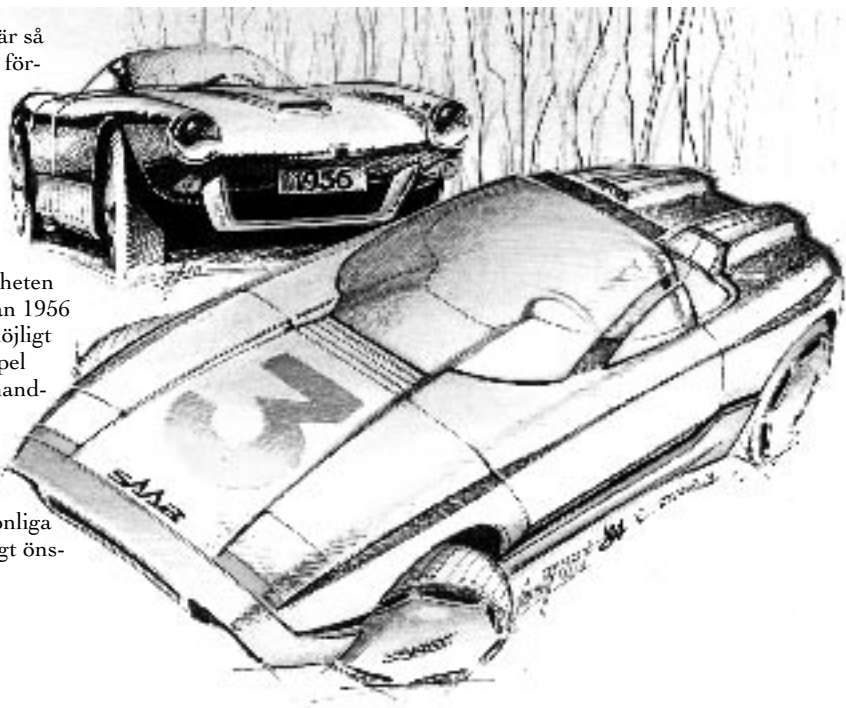
Även designstudion P.H. i Tyskland har tecknat några utkast, se skisserna.

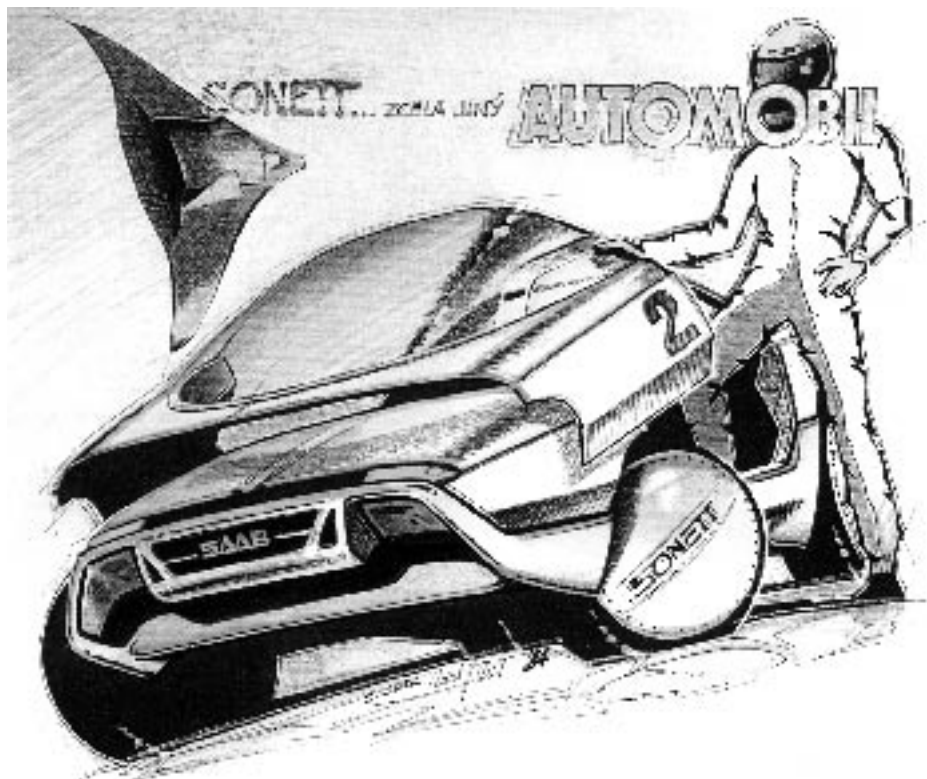
Då tog jag eget initiativ och skrev brev till flygplanssektionen på Saab för att

få bilder och kataloger och jag fick mer än väntat. Från det första jetflygplanet hos Saab fram till Viggen. De nyaste projekten kunde man bara ana och anta utvecklingstrenderna. Så uppstod

Sonett I: Ungefär så här stannar den första Sonetten i mitt minne.

Den tredje studien: Den starka personligheten hos Sonetten från 1956 ska där det är möjligt tolkas, till exempel det "hängande handtaget" fram och den synliga stålramen i tröskelområdet. I bakpartiet det personliga överstycket enligt önskemål.





Den andra studien: Synlig stålkonstruktion (eller duraluminium eller liknande) i chassiet (som 1956), utfällbar spoiler – dörröppningen flygplansliknande.

de tecknade versionerna (studier 1, 2 och 3) av en strängt aerodynamisk roadster (i olika variationer) som även efter 20 år har sin egen charm. Precis som den legendariska Ursonetten från 1956. Min vision – Sonett skulle få ett "energipiller" och drivas på alla fyra hjulen. Fram har den en slags snöplog inbyggd (studie 2), ur vilken en aerodynamisk spoiler kan fällas ut vid högre hastighet. Därmed motverkas det tryck som pressar bilen uppåt. Det var som en annan bil.

Globaliseringen drabbade även

Saabfabriken. Svenska flygplan har fått en engelsk partner och bilarna har helt tagits över av den amerikanska GM koncernen.

Jag kan mycket väl föreställa mig, att det en dag åter kommer en Sonett, möjligtvis i samarbete med japanska Subaru (också GM).

På olika bilsalonger har redan en sportvagnsstudie dykt upp, vilken den utländska pressen omnämner som Saabaru och som med sitt "ansiktsuttryck" återuppväcker minnena av förflutna tvåtaktssaabar.

Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen SonettVärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida www.autosite.se/sonett. Upp till 4 veckors leveranstid.

OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Några exempel på reservdelar i lagret

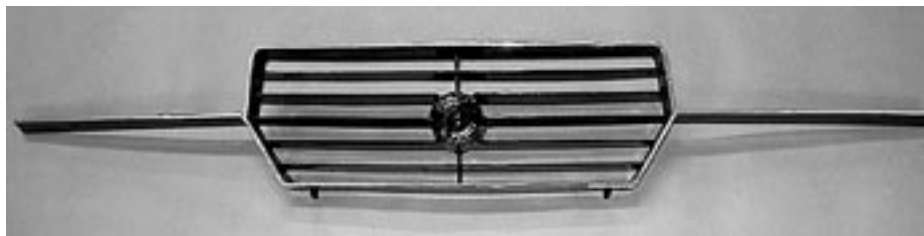
Grill, nr 74 06 192
till Sonett II och V4, 995:-



Grill, nr 74 17 207, till Sonett III, 1970-71, pris 695:-



Grill, nr 74 24 500, till Sonett III, 1972-74, pris 1200:-



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



TV 2

De flesta av er har kanske någon gång sett TV programmet Go'kväll. Det gjorde till exempel Johnny Johansson torsdagen den 11 november. Tur var det, för de hade ett litet inslag av K-spanarna. Det handlade om Saab av äldre årgångar som till exempel Saab 93, 96 och 99. Om 99:an sade man bland annat att den "hade hyfsat lekfulla torkarblad till strålkastarna". Sedan handlade allt därefter, om än bara i några minuter, om Sonetten. Så här lät det: "1966 är ett årtal i Saabs historia som är värt att lägga på minnet av flera skäl. Sportvagnen Saab Sonett såg dagens ljus och premiärvisades i samband med modevisning på Grand Hotell i Stockholm. Proffsboxaren Bosse Högberg, om nu någon minns honom, tillhörde visst de som körde runt i denna plastkaross som aldrig blev någon riktig succé. Men sportbilar är alltid sportbilar och Saab Sonett gav ett häftigare skimmer åt en annars ganska tråkig svensk folkbil".

Det var ju kul att man tog upp Sonetten (hur skulle jag annars fylla denna spalt om inte media gjorde det...?) men det var ganska mycket fel i några korta meningar. 1) Man visade hela ti-

den MFI 13, alltså den prototyp som Björn Karlström ritade. Den presenterades inte på Grand Hotel utan på Saabs kursgård Hedenlunda och årtalet var 1965. Där var nog en del av dessa bilder tagna.

2) Bosse Högberg körde möjligen runt i en Sonett, men inte var det i MFI 13. Men visst var det rätt person att slå ett slag för Sonetten...

3) Den officiella premiären för Sonett II var på bilsalongen i Genève men det är ju möjligt att den även visades på Grand Hotell.

Att Sonetten gav ett häftigare skimmer åt Saab håller jag dock helt med om!

Bosse Bildoktorn

Bosse Andersson, en "gammal" Saabmekaniker har i åtta år gett råd i radion till människor när de har bilproblem. Men det var väl först när han hade sina program i TV som han riktigt slog igenom och blev en kändis. Med all rätt, för han har ofta en lite annorlunda infallsvinkel och kan på ett lättförståeligt sätt förklara felet och vad man gör åt det. Nu har han ridit på framgångsvågen och givit ut en bok som heter "Bosse Bildoktorn, värdefullt och värdelöst vetande". Att jag omnämner den här beror på att



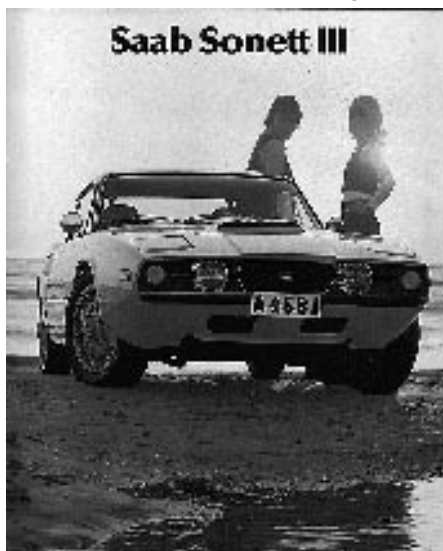
två av bilderna i den rikt illustrerade boken har Sonettanknytning. Under den Sonett III:a som visas uppifrån lyder bildtexten: "Den första Sonetten byggdes bara i sex exemplar under femtiotalet, som en imagehöjare för Saab. En riktig massproduktion kom inte i gång förrän 1966, med Sonett II. Efterträdaren Sonett III premiärvisades på New Yorks bilsalong 1970 eftersom USA fortfarande var Sonettens huvudmarknad. Modellen var därefter sig ganska lik ända fram till 1974 då det sista exemplaret rullade av bandet. Under skalet var bägge modellerna en vanlig Saab 96, men tack vare flip-up-front var Sonett II mycket lättmekad – raka motsatsen till denna Sonett III vars motorhuv mest liknar ett brevinkast".

Dessutom visas en bild på det udda emblemet på Saab Quantum, men inget sägs i texten om just den bilen.



Sidorutan

För er som inte vet det är Sidorutan klubbtidning för Östgöta Saabklubb. I nummer 4/2004 har redaktör Daniel Gustavsson i såväl text som bild under "Tema V4" gjort en föredömlig genomgång av årsmodellförändringarna för framförallt Saab 95 och 96. Det handlar om allt, rattar, belysning, stolar, stötfångare osv. Under "Sportiga sidan" visar han både Saab 96 1700 S från 1975 och tre bilder på Sonetter: En gul II:a från 1969, en grön III:a av 1971 års modell och en gul III:a



av 1972 års modell. I texten berättar han kort om när respektive Sonett-modeller producerades och att 1972 års modell är den vanligaste av dem. Slutligen berättar han att det kommer mer om Sonetten i något kommande nummer av Sidorutan, det ser vi fram emot. Det var en gedigen artikel med många bilder i såväl färg som svartvitt!



Säljes

1st sidoplåt 7424989, Pris: 400 kr + frakt.

Göran Gustafson, Sävedalen, tel. 031-26 58 89 eller 070-720 19 94
gorangustafson@telia.com

Saab Sonett III -72, orange, MHRF-försäkrad, sv. såld, två ägare, 7700 mil, rostfritt avgassystem, nya Pirelli Cinturato, div. reservdelar och tillbehör.
0155-289448, olof.wallén@swipnet.se

Köpes

Jag vill köpa en Sonett II V4 -69. Att jag vill ha en -69a är för att jag tycker att den är den snyggaste Sonetten. Om det visar sig vara allt för svårt att hitta en sådan så går det även bra med någon annan Sonett II. Självklart vore det jättekul med en tvåtaktare.
Zorica Lindmark-Nielsen,
tel.035-42373, zonee@tiscali.se



GRATTIS Conny Rådesson Björneborg

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post. Grattis och lycka till vid dragningen!



Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, erj@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Sonett III 1970, grön. Tillverkad i skala 1:43 av Tin Wizard. Pris: 995:-



Äldre nummer av Sonett Världen. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st inkl. porto



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
---	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
--	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
-------------------------------	-------	------

Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
---	-------	------

Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
----------------------------	------	------

Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-

Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-
--------------------------	-------	------

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.