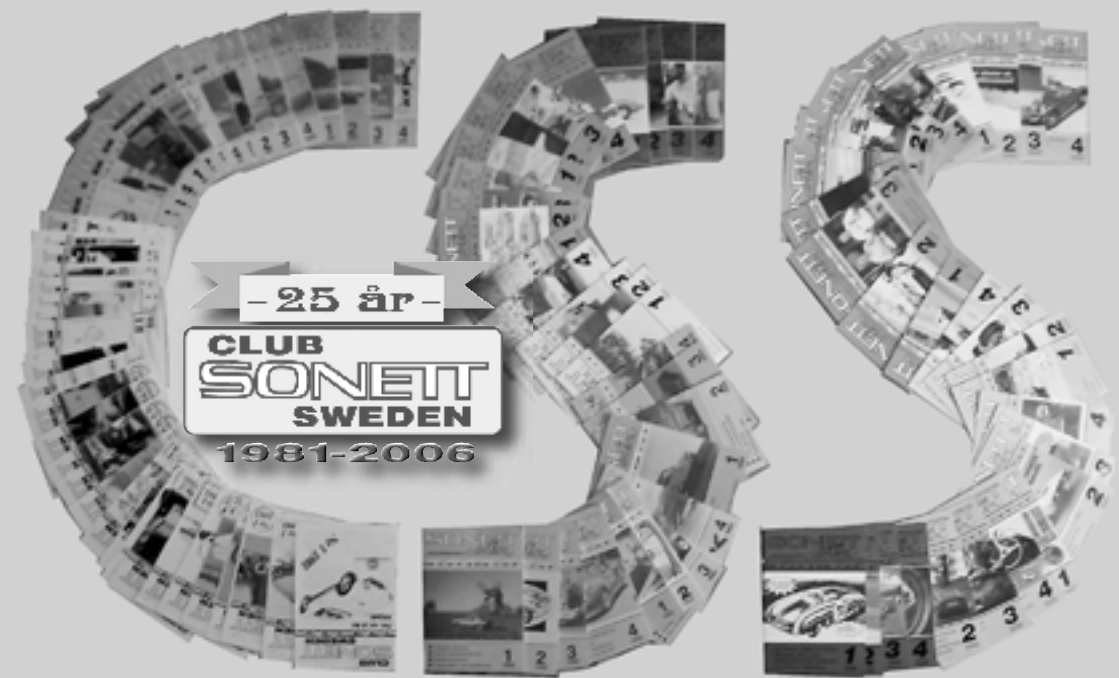


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



**25 års tidningsproduktion
på en bild.
Detta jubileumsnummer är
nummer 100!**

1
2006

Från ordförandens skrivbord



Det här är lite häftigt. För det nummer Du håller i Din hand just nu är nummer 100 sedan starten av Club Sonett Sweden 1981! Det kunde vi som var med i klubben redan då inte riktigt föreställa oss, att vi är efter år skulle kunna få ihop material till en klubbtidning för en bilmodell man slutade att producera 1974. Sedan 1985 har vi gett ut fyra nummer per år, innan dess pendlade det mellan 2 och faktiskt 5 stycken 1984. Så vi firar dubbelt jubileum, nummer 100 av Sonettvärlden och dessutom är Club Sonett Sweden i år 25 år! Ja, jag skulle kunna lägga till det personliga jubileet också, att det är 30 år sedan jag köpte min Sonett II V4 1976!

Club Sonett Sweden hade tänkt fira vårt 25 års jubileum som samarrangör av det 25:e internationella Saabmötet på Ljungbyhed den 11-13 augusti i år. Efter moget övervägande har vi bestämt oss för att hoppa av som arrangör. Det blir Svenska Saabklubben som ensamt kommer att hålla i det. Orsakerna är två: Dels anser vi att klubben helt enkelt inte har råd att ta på sig arrangörskapet, dels har så få, ja knappt någon av våra medlemmar anmält sig som funktionär till det. Ni kanske kommer ihåg att vi passade på att fråga er om det i samband med vårt upprop om ny reservdelsförvaltare. Det är bättre att i god tid avisera att vi inte har de ekonomiska och personella resurserna att vara med och arrangera ett sådant stort möte än att säga att man fixar det innan och sedan inte orka med att leva upp till det under träffen. Vi hoppas dock att många av våra medlemmar ändå kommer till träffen och om ni går in på vår hemsida så kan ni redan läsa det mesta inför träffen via en länk. Om några av er ändå kan tänka sig att ställa upp som funktionärer där ber vi er att kontakta Sten-Arvid Larsson i Saab-Skånia, tel. 0435-34343.

Vår jubileumsträff blir istället i samband med vårt års- och vårmöte söndagen den 21 maj på det förra året helt omgjorda Saabmuseet i Trollhättan. Boka datumet i almanackan redan nu, en kallelse till mötet kommer i nummer 2/06 av Sonettvärlden.

Slutligen vill vi även på ledarplats uttrycka vår glädje, att vi funnit en ny reservdelsförvaltare, nämligen Per Jansson i Smedjebacken. Läs mer om detta på annan plats i detta nummer av Sonettvärlden.

Vi ses väl på någon av träffarna?!

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

Besikningsmän för MHRF-försäkring

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:

Fantastiskt. Vi har producerat Sonettvärlden sedan 1981 då Club Sonett Sweden grundades och det nummer du nu håller i handen är nummer 100!

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, reservdelar
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

Mikael Sjögren, suppleant reservd.
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Per Jansson, reservdelsförvaltare

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 31 mars

Sveriges äldsta Sonett III?



Text och bild Jan Andersson

Frågan är om jag är ägare till Sveriges äldsta Sonett III. Jag har aldrig tänkt på det tidigare, men när jag började forska lite har jag inte funnit någon med lägre tillverkningsnummer än mitt 70500027. Bilen är av 1970 års modell och blev godkänd i Trollhättan den 21 september 1970.

Bilen köpte jag 1979 av GP Bil i Markaryd och jag kände den tidigare ägaren som också var från Markaryd. Jag har haft den som andrabil/leksaksbil sedan dess och trodde att jag kunde i stort sett hela bilens historia.

Därför blev jag överraskad när vägverket vid förfrågan upplyste om att bilen haft nio ägare inklusive bilhand-

ta på film. Därifrån fick jag följande information:

Efter övertagandet blåste jag topppackningen efter bara 50 mil. Det blev att lämna in den till GP bil igen för åtgärd. Gösta Pettersson (GP bil) sysslade själv mycket med bilracing och efter lite efterforskning beslöt jag att byta till en fabrikstrimmad 1700

<i>Inköp</i>	<i>Ägare</i>	<i>Hemort</i>
13 juli -71	Marjatta Makkonen/Hedin	Kristianstad
14 maj -73	Sven Inge Billgren	Kristianstad
5 sept -73	Ernst Bengtsson	Kristianstad
22 mars -74	Kurt Broström	Broby
12 juni -76	Jan Lantz	Perstorp
4 mars -78	Arne Nilsson	Markaryd
30 april -79	Jan Andersson	Markaryd

lare. Eftersom det var så länge sedan det senaste ägarbytet skedde kunde de inte upplysa om fler ägare än de jag redan kände till. Men de hänvisade mig till SVAR-Svensk Arkivinformation i Ramsele som har det mes-

kubiks motor i stället för att renovera den gamla. Det innebar också att jag renoverade växellådan och satte in kraftigare koppling för att matcha den starkare motorn. Vilken skillnad! 100 hästar i en så lätt bil

Är det här Sveriges
äldsta Sonett III?



gav en avsevärd acceleration. Det känns som om man saknar en femte växel, men eftersom det är sällan den används för längre sträckor spelar det ingen roll.

Efter några år började lacken krackelera bakom bakrutan. Det blev en total omlackering i originalfärg. Bilen är underreddsbehandlad och har alltid stått i bra garage. Därför har jag bara haft smärre rostskador. Ett

byte av tröskellådor och ett par lagningar i främre hjulhusen är de enda. Men så kör jag numera inte mer än ca 50 mil om året och aldrig om det regnar förutom om jag deltar i veteranrallyn. Det innebär att bilen fortfarande är i originalskick. Ny klädsel på stolarna förstås men fortfarande i samma stil. För att få ner ljudnivån i kupén har jag klätt torpeden och motorhuvten med ljudisolerande



Björn Svallner bredvid den blå Sonett I:an



En lång, skön rad
med Sonetter.

mattor. Det gör åkningen mer vilsam och behaglig.

Under tiden i Markaryd var jag ute på några Sonettträffar. Särskilt minnesvärd var en träff kring 1980 som startade vid mitt dåvarande hotell i Markaryd. Några deltagare kom kvällen innan och låg över på hotellet. Det var en imponerande syn på morgonen när ca 20 Sonetter stod uppställda på parad i lilla Markaryd för att gemensamt åka till tävlingarna på Ring Knutstorp. Vi hade sedan en liten förtävling/uppvisning på banan innan stora tävlingen startade. Vi körde så det rök och skrek om däck. Det gick fruktansvärt fort. Men förvåningen blev stor när tävlingsbilarna sedan körde på ungefär halva varvtiderna mot vad vi behövde. Ett annat minne från denna träff var när vi fick en uppvisning av ett Drakenplan. Det kom insurfande sakta över grantopparna. Rakt över banan drog den på för fullt och for rätt upp i himmelen under ett fruktansvärt dån. Det var att hålla för öronen. Rakt upp till dess den försvann i skyn.

Nästa träff jag minns var på Kris-

tinehofs slott i Skåne då vi också var ett 20-tal Sonetter samlade.

Efter Markarydstiden bodde vi i Norrköping, Stockholm och Västerås innan vi till slut hamnade i Ängelholm. Det har varit dåligt med deltagande i träffar, delvis beroende på svårigheten att ta ledigt.

I Ängelholm har det årliga Lergökarrallyt varit ett måste. Alltid med stor uppmärksamhet för bilen. Ett reportage från Nordvästra Skånes Tidningar/HD refererades till och med i Sonettvärlden nr 3 2005.

Som pensionär börjar det bli lite knepigt att sätta sig i den låga bilen, så kanske en dag finner jag för gott att lämna över till någon som kan uppskatta den. En bil som trots sin ålder på 35 år troligen har minst lika många år kvar och som fungerar helt problemfritt fortfarande.

Om någon har fler upplysningar eller känner igen bilen eller tidigare ägare kan ni väl höra av er till mig på E-post jan.tg.andersson@ektv.nu. Ni kan också ringa mig på 0431-245 85, 070-752 74 96.

En hösttur i Lavaux

Lennart Jarenbäck



I dag, söndagen den 6 november begåvades vi här nere i Schweiz med ett alldeles fantastiskt fint väder, som tidigare under större delen av hösten. Jag kunde inte motstå frestelsen att starta upp min Sonett II:a # 063 och köra en tur på slingrande vägar i Lavaux, det vill säga i vingårdarna uppe på Genève sjöns nordöstra strand.



Personligen tycker jag att vingårdarna är som vackrast då de under en kort period efter vinskörden skiftar färg till gult, brungult. Se själva i bifogade bilder hur vacker det var även om det nu visas i svartvitt i Sonettvärlden. Sonetten gick som ett skott förresten!

Intressant i sammanhanget är att vingårdarna i Lavaux, som anses vara världens vackraste vingårdar, nyligen genom folkomröstning har föreslagits som kandidat att skyddas som kulturlandskap och föras upp på listan av UNESCO's "Patrimoine Mondiale". Det har varit en hård kamp för

initiativtagaren Franz Weber som redan 1972 började sitt ideella arbete att få upp folks ögon för att detta unika byggnadsverk och landskap borde skyddas mot fortsatt och okontrollerad exploatering. UNESCO's ministerråd sammanträder i Paris under sommaren 2006 för att ta ställning till de inkomna förslagen. Jag och många med mig hoppas att Lavaux kommer att föras upp på listan och därmed skyddas åt eftervärlden.

Förresten, Sonetten är just den som visades på ett roterande podium i Saabs monter på Bilsalongen i Genève år 1967!



Ny reservdelsförvaltare!



Som vi nämnt tidigare slutade Erland Johansson som reservdelsförvaltare den 1 november vilket innebär att han inte tar emot nya beställningar mer. Efter detta datum sänder han ut de beställningar som han fått tidigare.

Vi är mycket glada att kunna informera er, att Per Jansson i Smedjebacken tar över som ny reservdelsförvaltare. Rent praktiskt innebär det, att alla delar ska packas och därefter sändas till den nya lagerlokalen. Som ni förstår är det ett stort arbete att båda packa och packa upp alla delar och få ordning på lagret i de nya lokalerna. Delarna ska förstås räknas och märkas upp. Vi ber er ta hänsyn till det stora arbetet i initialskedet och inte kontakta Per innan lagret öppnas igen.

Vi siktar på att åter öppna lagret för beställningar och frakt av de beställda delarna under våren 2006. Vi återkommer med närmare information när vi vet mer, i första hand på vår hemsida och i andra hand i Sonettvärlden. Per kommer att ingå i styrelsen för Club Sonett Sweden och vi kommer igen till er med hur ni kontaktar honom när reservdelslagret åter öppnas.

New spare part man found!

As we mentioned earlier, Erland Johansson ceased as spare part man on November 1st 2005 and as of that date he is not accepting any new orders. However, orders received before that date will be executed.

We are pleased to inform you, that Per Jansson in Smedjebacken will continue the work as spare part man. Practically, all parts have to be packed and thereafter sent to the new stock location. As you understand, this is quite an extensive work to pack and unpack all parts and to arrange the new stock. The parts must be counted and marked. We kindly ask you to pay attention to the initial large work load and not contact Per until the stock is open again.

Our aim is to open the stock for orders and freight of the ordered parts during spring 2006. We revert to you with closer information when known to us, at our home page and in Sonettvärlden. Per will be a member of the board of Club Sonett Sweden and we will revert to you how to contact him when the spare part stock is opened again.

Per Jansson presenterar sig

Per Jansson bredvid sin nyrenoverade Sonett III.



Hej, jag heter Per Jansson och är född 1958. Min far var Saabhandlare i Ludvika (Janssons Motor) så mitt intresse för bilar har funnits ett tag. Jag ville ha en Sonett av 1974 årsmodell när jag var 16 år, den skulle jag ställa undan tills jag blev 18, men min far tyckte att en plastbil var inget att ha, så det blev en 96:a istället.

Innan våra barn kom till världen så var jag kartläsare (1978-84) och åkte givetvis Saab, det blev både 99:a EMS, 99 Turbo samt V4 dubbelblås. Den sista rallybilen har köpts tillbaks av min kompis igen efter 21 år på flykt, så nu är den under renovering och sedan blir det lite veterantävlingar framöver.

I mitt förra jobb reste jag mycket under en 20 års period till USA, så jag kollade alltid efter en Sonett. Min dröm gick i uppfyllelse i Arizona vintern 98-99. Jag köpte den direkt och bilen transporterades till Los Angeles för vidare transport till Sverige. Sedan har den renoverats under 5 år.

När förfrågan gick ut i Sonettvärlden om att CSS sökte en ny reservdelsförvaltare så tänkte jag att det är bäst att försöka ställa upp. Jag har ge-

nom jobbet (Fagersta Stainless) hyrt en lokal som ligger innanför grindarna på industriområdet, så delarna ska vara i tryggt förvar.

I skrivande stund väntar jag på att få delarna från Linköping till mig i Fagersta. Sedan börjar ett stort arbete med att få ordning på alla delar. Så jag ber att få återkomma till er om när ni kan börja köpa från klubbens reservdelslager igen och hur ni kan kontakta mig. Dels kommer vi med mer information i nummer 2 av Sonettvärlden och dels lägger vi ut kontaktinformation på klubbens hemsida så fort vi kan ge ett datum.

Lagerlokalen för våra delar finns framför Saaben.



Club Sonett Sweden 2001-2006

Jan-David Skavén



Club Sonett Sweden grundades 1981. Den första tillbakablickken, på de första 15 åren, gjordes i nummer 2, 1996. De följande fem åren blickade vi tillbaka på i nummer 2, 2001. Nu är det dags igen, Club Sonett Sweden firar i år 25 årsjubileum och till på köpet är nummer 1, 2006 det hundra numret sedan starten. Bästa sättet att både följa klubbens och Sonettvärldens historia är att kort återberätta vad som publicerats i klubbtidningen nummer för nummer.

2001

I nummer 3 i Sonettvärlden så är det förstås vårt jubileumsmöte på Bjärka-Säby Slott som var huvudartikeln. Efter årsmötet och en god lunch på slottet kunde de 30 deltagarna och 16 Sonetterna åka i kortege till först Flygvapenmuseet i Malmslätt där man uppvisningsflög allt från JAS till helikoptrar. Sedan fortsatte vi färden efter att först ha kämpat med de 12 tipsfrågorna. Ett stopp till var det innan vi var framme, nämligen vid ett par silobyggnader där vi körde på tid mellan koner, ett mycket uppskattat inslag. Målet var sedan det intressanta Motormuseet i Motala. Där förrättades även prisutdelning och efter lottdragning (fyra bilar hade samma antal röster) utsågs Åke Olssons Sonett II till Finaste Sonett 2001. Etta på tipsfrågorna kom Torsten Åman. Arrangörerna, Erland Johansson, Mats Phersson och Lars Eriksson hade verkligen gjort ett uppskattat jubileumsmöte.



Den 17 juni var det sedan dags för 2001 års Saabfestival och Per-Börje Elg skrev en artikel om det i klubbtidningen. Temat var "25 år med turbo" och självklart blickades det tillbaka på hur det började med Saab 99 Turbo. Det var många som kom till träffen, både med och utan bilar och enligt lokaltidningen var det runt 10000 personer vid Saabs bilmuseum i Trollhättan. Svenska Saabregistret bytte namn till Svenska Saabklubben och fyllde 25 år, Club Sonett Sweden fyllde 20 år som klubb och Saab Turbo Club fyllde 10 år. Givetvis var det prisutdelning till finaste bilen i de oli-



ka klasserna och ny klass var då Saabo, de husvagnar som tillverkades under sextioalet av Saabs Helikopterdivision i Norrköping. Klassen "People's Choice", där publiken röstar fram sin favorit, vanns av Jesper Olsen från Århus i Danmark med sin gula Sonett V4 från 1969.

Den internationella Saabträffen i Finland

Träffen började med en fabriksvisning av produktionen i Nystad av Porsche Boxter och Saab 9-3 av den förra generationen. Det var i sista stund, för numer tillverkas 9-3:orna i Österrike. Vi var 400 deltagare på träffen och det fanns 250 fordon av alla olika Saab-modeller. Det genomfördes även en tipsrunda där det mest minnesvärda var att en dansk voltade med hela fa-



miljen i en 9000 CS, men de klarade sig bra eftersom de åkte i en så pass ny bil.

Pris för finaste Sonett vanns även här av Jesper Olsen och han fick också mest röster av samtliga bilar på träffen. Efter besök på Nokians däckfabrik avslutades denna mycket intressanta och lyckade träff.

I nummer 4 börjar Gunnar Lindell en läsvärd artikelserie om renoveringen av sin Sonett II V4 från 1969. En skolbok i hur man återställer en bil till nyskick.

En artikel handlade om något så häftigt som en bakhjuldriven amerikansk Sonettdragster, motorn var en 2 liters turbo från en 9000.

2002

I nummer 1 fortsätter Gunnar Lindell med sin renoveringsartikel och det var med spänning man läste vidare om hur bilen sakta men säkert började likna en fräsch Sonett igen.

Bengt Dieden, MHRF, redogjorde för olika blyersättningsmedel, dess kostnader och effekt på äldre motorer. Har man inte konverterat sin motor i Sonetten så måste något av medlen användas så att inte ventilsetena skadas. Min egen erfarenhet är dock, att det kan de göra ändå, trots att man använt blyersättningsmedel.

Vi publicerade även reservdelslistan i detta nummer, liksom matrikeln försöker vi göra det en gång per år, alla har ju inte tillgång till Internet och vår hemsida.

Mats Jonsson skrev fortfarande Snack i 2-takt, denna gång handlade den om hastighetsmätare.

I nummer 2 publicerades den sista artikeln om Gunnar Lindells Sonettrenovering. Den gick genom besiktningen men inte utan problem på grund av okunskap hos Bilprovningen om vilka regler man skulle följa. Nåja, slutet gott, allting gott, Sonetten godkändes och kunde på egna hjul köras hem.

Bruce Turk i USA skrev en liten givande artikel om hur många Sonett II:or man hade pejl på av de 258 som tillverkades. Han fick med god hjälp av Sonett II registret där väl Lennart Jarenbäck och Mats Jonsson gjort det mesta, fram att det återstod 177 stycken, varav 31 i Sverige. De flesta, 110, fanns i USA men som Bruce skrev, många av dem i ett bedrövligt skick.

Sedan hade vi med en udda artikel om en man som byggt en Sonett III replika, men på ett VW chassi! Ja, Helge Rasmussen kallar den inte ens för Sonett, men att det är den som är förebilden råder det ingen tvekan om.



I detta nummer fanns en lista som vi hoppas att en hel del medlemmar haft nytta av, nämligen vilka färger de olika Sonetterna hade, kompletterat med de olika färgkoderna. Det var framförallt vår styrelsemedlem Hans Eklund som lagt ner ett stort arbe-

te för att få ihop en så komplett lista som möjligt. Vi berättade även om det rabattavtal som MHRF förhandlat fram med Scandic Hotels och som våra medlemmar kan utnyttja.

Även i nummer 3 hade vi med en renoveringsartikel, skriven av Berndt Eliasson. Den Sonett han lade ned mycket möda på ägs av Åse Kleve-land och det var andra gången bilen



renoverades men så har ju Åse haft den länge och använt den mycket.

Vidare berättade vi om års- och vårmötet som ägde rum i och vid Saabs museum i Trollhättan. Det kom så många som 22 Sonetter och bland annat kunde vi beskåda en gammaldags "bensinstation" där en blå Sonett I:a stod och väntade på att tankas. Vi åkte även en tur med veteranjärnvägen Anten-Gräfsnäs, det är alltid lika charmigt att dras av ett ånglok. Priset för finaste Sonett gick för övrigt till Bengt Andersson från Sollebrunn.

I detta nummer fanns en artikel som låg mig varmt om hjärtat, för jag uppskattar mycket att ta med material från de som var med "på den tiden det begav sig". Med andra ord personer som på något sätt var med om utvecklingen

eller produktionen av Sonetter. Nu var det Arne Frick som berättade om hur det gick till när Sonett I:an skapades i en lada i Åsaka. Intressant att läsa, bilhistoria när den är som bäst.



Torsten Åman berättade om en utflykt han gjorde till Norge och det 25-årsjubileum som Gammelsaabens Venner firade. Som redaktör skulle man förstås önska, att fler medlemmar skrev om resor de gjort med sin Sonett, bi drag är alltid välkomna!

I sista numret för året fortsatte Berndt Eliasson att berätta om renoveringen av Åse Kleveland's Sonett



och båda var nog glada över att den var klar.

Jan-Owe Nilsson berättade om när han deltog i Kungsrallyt, det måste ha varit en upplevelse.

Varje år deltar vi på MHRFs årsstämma och denna gång resulterade det i en längre artikel från stämman. En höjdarkandidat var när Per Gillbrand demonstrerade ett antal modellmotorer som alla fungerar och en del av dem startades även till alla deltagares nöje. Per är en mycket kunnig herre med humor, så att skriva att inslaget var uppskattat är ingen överdrift.

Arne Frick avslutade sin intressanta artikel med rubriken "Vad hände på hemligheta", alltså ladan i Åsaka. Sällan publicerade bilder illustrerade artikeln, t.ex. en på Erik Carlsson, Liff Struve och Carl Magnus Skogh framför tre av de I:or som byggdes.

Mats Jonsson skrev som vanligt sin "Snack i 2-takt" och denna gång handlade artikeln om tvåtaktsmotorns konstruktion, något som den tekniskt kunnige Mats har god kunskap om.

2003

I nummer 1 handlade artikeln "Det gröna monstret" om Klaus Müller-Ott's Sonett I:a. Den var ursprungligen på tyska och hämtad från tidningen Motor Klassik. Ser man i stort på hur många artiklar som skrivits om de olika Sonetterna så har nog ett oproportionerligt stort antal skrivits om I:an med tanke på att bara sex styck-



en byggdes. Men de var ju ändå den första Sonetten och vilken sensation för sin tid!

Andreas Hillby skrev en artikel om sitt besök hos Henrik Thor-Larsen som under produktionstiden tillverkade stolarna, instrumentbrädorna till II:an och III:an, stötskydd/sidlist till II:an samt växelspaskåpan till III:an. Hen-



rik hade mycket intressant att berätta från produktionstiden och bland annat kunde vi visa en aldrig tidigare publicerad skiss på en tidig tvåtaktssonett ritad av Björn Karlström.

Magnus Björk gav oss en inblick i hur det är att tävla med en Sonett i Schweiz, det gjorde han tillsammans med Lennart Jarenbäck. Alltid trevligt att kunna ge våra medlemmar en internationell vy på Sonettägandet för de flesta gick ju faktiskt på export.

I detta nummer hade vi med en medlemsmatrikel och visade exempel på delar från klubbens reservdelslager som ju är mycket omfattande.

I nummer 2 fortsatte Magnus Björk

att berätta om hur det var när de tävlade med Sonetten i Schweiz. Att han och Lennart Jarenbäck hade riktigt kul betvivlar vi inte.

Andreas Hillby gjorde en andra utflykt till Henrik Thor-Larsen för att köpa upp kvarvarande material samt mallarna för tillverkning av klädslar till stolarna. Det resulterade i en artikel till som informerade oss andra som inte var där.

Mats Jonsson skrev en artikel med rubriken "Förgasare i trimmade So-



netter" och han skrev lika initierat som vanligt, artikeln kan användas som ett kort uppslagsverk i ämnet.

I nummer 3 hade vi med en artikel från det lyckade Saabklubbmötet i Trollhättan, det var Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club of Sweden som arrangerade det. Den officiella Saabfestivalen var inställd då Saab hade nödgats friställa 1000 personer och då var det inte läge att samtidigt arrangera en festival. Men möte blev det, ja, till och med årsmöte för Club Sonett Sweden.

Självklart hade vi även vår sedvanliga tävling om Finaste Sonetten och 2003 vann den av Kjell Andersson

med Berndt Eliasson på andra plats och Hasse Eklund på tredje.

Bengt Åkesson skrev en artikel om Gröna träffen på Trollenäs Slott, givetvis med deltagande Sonetter. Mats Jonsson skrev om ännu en Sonettimport. Den var lite udda såtillvida att han ursprungligen köpte Sonett III:an i Arizona, USA och importerade den till Sverige 1991. Fyra år senare, 1995 sålde Mats bilen till Belgien och 2003 var det faktiskt dags för återimport tillbaka till Katrineholm eftersom den gyllene kombinationen infunnit sig att



den belgiska köparen hade ångrat sitt köp på grund av väldigt liten användning av bilen och Mats hade också ångrat, att han överhuvudtaget hade sålt den! Så resultatet blev att han importerade samma Sonett två gånger till Sverige.

På grund av de många utländska medlemmarna har vi försökt att ha med en artikel på engelska i varje nummer. David Barrow i England skrev en artikel om renoveringen av sin tvåtakts-sonett och vi kunde även visa bilder

på när han därefter tävlade med den på Anglesey Race Circuit.

Självklart hade vi också med vår sedvanliga artikel, "Det skrivs om oss och våra bilar". Fascinerande att vi nummer efter nummer får tillräckligt med material för att fylla den spalten. Man skulle kunna tro, att det skulle tyna när åren går men nej, hittills har vi haft tillräckligt med material för att kunna skriva den. Men utan hjälpen från våra vakna medlemmar så skulle det inte bli så heltäckande som jag tror att den är.

I nummer 4 skrev Mats Jonsson en intressant artikel om det producerats 10219 eller 10236 Sonetter eftersom olika uppgifter figurerat i media. Mats kom fram till att det riktiga svaret var 10236 stycken.

Lars Gismar hade med en riktigt charmig artikel där han visade äldre



bilder ur familjealbumet, givetvis med Sonettanknytning. Han har ju haft sin Sonett sedan den var ny 1968.

På mittuppslaget av detta nummer bjöd vi på något för alla de som inte varit med sedan Club Sonett Sweden startades 1981, nämligen ett faxsimil av det allra första numret från just 1981, till och med pappret var likadant. Nog känns det att det har hänt mycket med

vår klubbtidning sedan dess så det var roligt att kunna jämföra.

David Nameri från Israel hade installerat luftkonditionering i sin tvåtaktssonett och det skrev han en artikel om, det kan ju finnas andra som tänker i samma banor.

2004

I det första numret berättade vår medlem Ingemar Ekstrom i USA om vilka mödor det ibland kan innebära att släpa sin Sonett till någon träff långt borta. Det är ju betydligt vanligare där, att man bogserar sin hobbybil efter sin bruksbil på en "dolly", en anord-



ning där bakhjulen på det bogserade fordonet rullar som vanligt.

I detta fall rörde det sig om en convention i Cincinnati, Ohio, en natt tripp på 145 mil dit och lika långt hem igen!

Av olika skäl så försöker vi att få tillstånd att publicera artiklar med Sonett-

anknytning vilka redan varit publicerade i någon annan tidning, oftast men inte alltid en motortidning. Ett skäl är förstås, att vi utgår ifrån att många inte haft möjligheten att läsa artikeln redan, ett annat är att det inte är helt lätt att få artiklar från våra medlemmar om sina fordon för publicering i Sonettvärlden. Därför uppskattar en luttrad redaktör att få sådant material. Vi är dock alltid väldigt noga med att få tillstånd att återpublicera materialet i Sonettvärlden men det brukar sällan vara något problem. Som tack brukar journalisten och fotografen få den Sonettvärld där artikeln kommer in och det brukar vara uppskattat.

En sådan artikel var den med rubriken "Agent Sonett 007 med rätt att chocka", först publicerad i BilSport. Den handlade om de båda Sonett I



replikor som Gunnar Johansson och Lars-Göran Hansson byggt. Gunnars har just chassinummer 007, därav rubriken. Visst kan man se avvikelser från originalen, men det är två proffsiga byggen som tagit lång tid att tillverka och som måste ses som en hyllning till originalen.

Ibland blir man lite förvånad över någon Sonettvariant man ser, det var Axel Boey i Belgien som hade sänt mig text och bild. Inte vackert, men definitivt unikt!



I nummer 2, 2004 berättade Ulf Sten-son om deras besök på en dansk två-taktsträff. Fordonet dit blev dock en Sonett V4 från 1968, men det accepterades.

Jörgen Trued skrev en lång artikel på engelska om en färd hans Sonett gjort. Rubriken var: "The long haul: Arlöv – Hermosa Beach, California – Linköping." Hans Sonetts öde är dock inte ovanligt, det är numer ganska många Sonetter som gjort färden över Atlanten till USA och sedan tillbaka igen. Skicket när de kommit tillbaka har av naturliga skäl varierat, i Jörgens fall var det nog jämförelsevis bra.

En tumregel är annars, att kommer Sonetterna från någon varm sydstat eller t.ex. Kalifornien så kan inredningen vara sönderbränd men annars brukar de vara ganska rostfria. Kommer de från östkusten kan det vara tvärtom. Men visst finns det undantag.

I detta nummer hade även Andreas Hillby med en informativ artikel med tips för renovering av bakbromsarna till Sonetten.

Sedan länge hade vår medlem Mats Jonsson skrivit sin stående artikel "Snack i 2-takt", men nu var det slut, i alla fall för den återkommande arti-

keln med den rubriken. Mats hade under årens lopp verkligen täckt in detta ämne, skrivit om olika ägare med tvåtaktssonetter, följt upp chassinumren från lågt till högt (näja, upp till 258) och berättat om olika tvåtakts-sonetters öden och äventyr. Mats kände dock att det hade blivit allt svårare att finna nytt material till denna spalt. Det hade jag förstås förståelse för, men det var med beklagande som vi i redaktionen för Sonettvärlden tog emot beskedet, för både vi och våra medlemmar hade verkligen uppskattat Mats artiklar. Det är bara att hop-



pas, att han återkommer med antingen någon enskild "Snack i 2-takt" eller någon artikel med tekniska tips för kunnandet hos Mats är stort om både Sonetter och teknik!

Under rubriken "Lyckat möte i Västerås" berättade vi i nummer 3/04 om den träff som vår medlem Lennart Sahlén så framgångsrikt arrangerade. Träffen till ära så hade vi med färgbilder därifrån. Det skulle vi vilja ha oftare i Sonettvärlden men det

är dels en kostnadsfråga och så gäller det förstås att ha tillräckligt bra bildmaterial.

När vi nu ändå hade med färgsidor, så kunde vi också ha det på annan plats i tidningen. Vi visade färgbilder från det vår- och årsmöte som Ketil Bjørnebekk med vänner arrangerade i Norge. Det var tyvärr inte välbesökt, vi var väl som mest 7 Sonetter, men vi som hade åkt dit var oerhört nöjda med såväl arrangemang som allt vi fick uppleva. Det var väl helt enkelt så, att många tyckte att träffen var för långt bort.

Vårt reservdelslager låg vid denna tid fortfarande i Linköping och i augusti var det dags för inventering. Det



visade vi bilder på i tidningen. Nyttigt och kul för de som var med men också mycket arbete.

Nils Holmqvist skrev en bra artikel om hur man kunde bygga nackstöd till sin Sonett II utan att göra alltför stora ingrepp i bilen. Det vore intressant att veta, om fler i klubben har följt hans tekniktips.

Ännu fler färgbilder blev det i detta nummer. Den träff som heter "Gröna träffen", arrangerad av Motorhis-

toriska klubben i Skåne fick göra skäl för sitt namn.

Ännu roligare var det att visa de nummer unika färgbilder som Sten-Arvid Larsson tog vid "Första mötet med Catherina" i Linköpings sporthall när den presenterades 1965.

I sista numret för året hade vi med en artikel från Classic Motor Album, skriven av Robert Gustavsson. Han hade besökt några Sonettägare i USA och det var intressant att ha med material därifrån, det är ju ändå där de flesta Sonetter har använts.

Ulf Stenson skrev en skön liten artikel om lycka. Ja, vad är det egentligen? I hans fall var det i alla fall att



få tag på en sedan länge eftersökt askkopp till sin Sonett!

Andreas Hillby berättade om hur han fick tag på sin Sonett i USA. Artikeln var illustrerad med vackra bilder därifrån, bland annat från Pikes Peak, ni vet den där bergstoppen som djärva förare som Per Eklund försöker nå på kortast möjliga tid. Kör man av vägen är det, just det, kört. Inga avbärarräcken, bara stup.

Tom Tanninen hade med en artikel om ett gammalt modellbygge från sex-

tioalet, att skriva att den var unik är ingen överdrift.

2005

Omslaget till nummer 1/05 var ovanligt, det var en djärv framtidsstudie av den tjeckiske illustratören Pavel Hu-



šek. I tidningen kunde man finna både en artikel och fler bilder av honom.

I tidningen kunde vi även läsa en mycket givande artikel om ett mycket ovanligt hembygge av Martin Roth i Tyskland. För att sammanfatta: En Sonett III:a som har kvar sina ursprungliga linjer men även har lånat drag av först Ferrari, och sedan Marcos. Motorn satt bak, varför göra det lätt för sig!

Även tillkomsten av artikeln har sin egen historia. Ursprungligen var det Johnny Johansson i Trollhättan som tipsade mig om bygget. Jag kontaktade Martin Roth och fick mycket material av honom, dock på tyska. Normalt sett översätter jag tyska artiklar men här var det ganska avancerad biltyska, många tekniska ord och jag gick bet. Artikelskrivandet gick i stå. Det gick något år och sedan tipsade Bernt Larsson i Hult om att det stod en artikel om bygget

på engelska i den australiska Saabklubbens magasin. Jag kontaktade den mycket tillmötesgående redaktören för deras klubbtidning, Steven Bunton och fick lov att använda deras material. På detta sätt kunde vi till slut publicera materialet, om än på engelska men det har sina fördelar då vi har ganska många medlemmar som inte förstår svenska.

Så hade vi med två artiklar som varit med i "Sportbilen Classic", den var om min Sonett och från Classic Motor, den handlade om Inge och Ingalill Ivarssons fina Sonett III från 1971, de har ägt den sedan 1972. Även historiken för III:an berörs i artikeln som dessutom angav de tekniska specifikationerna.

Åke Larsson är en flitig artikelförfattare till Sonettvärlden. Oftast för att inte säga alltid ser man ett eller flera flygplan på bilderna förutom hans



Sonett. Inte konstigt egentligen, bortsett från Åkes intresse för flyg så har ju onekligen Saab många historiska anknypningar till flyget.

Vi hade också med en del information från MHRF. Vi får ett par gånger om året deras informationsskrift för de olika fordonshistoriska klubbarna

och därifrån tar vi med det material som har ett intresse för oss.

I nummer 2 hade vi med en artikel där jag berättade vad som kan hända våra motorer när man kör med blyfri



bensin, något de ursprungligen inte var anpassade till. Motorn till min Sonett är det numer efter en välbehövlig renovering av topplocken. Min förhoppning är förstås, att ni inte råkar ut för något liknande, men om ni nu gör det så kanske denna artikel kan vara till hjälp.

Olof Neergaard i Automobil hade med en artikel därifrån om "vrålgeetingen" och den handlade om den vita Sonett I:an som står på Saabs museum i Trollhättan.

De historiska artiklarna ligger mig som sagt varmt om hjärtat och det var därför med glädje vi kunde publicera artikeln av Bertil Magnusson om hans erfarenheter från lackningen av Sonettkarosserna.

I nummer 3 var det dags att informera er om något tråkigt, nämligen att Erland Johansson ville sluta som reservdelsförvaltare. Sista försäljningsdag skulle bli den 1 november, därefter gällde utleverans av beställda delar

och nedpackning av lagret. Då visste vi inte om vi kunde hitta någon som var beredd att ta över lagret, det är en hel del arbete med att ta på sig denna syssla. Desto gladare blev vi när vi faktiskt hade flera alternativ och det slutade med att Per Jansson i Smedjebacken tar över. Fast nu gick jag händelserna lite i förväg, för det visste vi inte när vi skrev 3/05.

Givetvis hade vi med en artikel om vårt lyckade vår- och årsmöte i Småland, närmare bestämt i Björkfors och Frödinge. Vi hade med många bilder från träffen, till och med i färg även om tryckeriet lade in bilderna på fel ställe i tidningen. Ja, ja, sådant händer den bästa.

Det arrangerades också en Saabfestival 2005. Välbesökt, oerhört många bilar från Saabs hela produktion, många sköna människor, bra väder; ja det var riktigt bra. Att Saabmuseet hade fräschats upp och förändrats gjorde inte saken sämre. Vi hade med ett antal bilder från festivalen varav en del i färg.

Torsten Åmans bil var kanske inte i bästa skick när han köpte den på en skrot i Kiruna. Men efter ett karosbytte och mycket arbete så blev den desto finare och den står t o m.



med ett eget namn på registrerings-
skylten, SON 1. Vad roligt det vore
om fler skrev artiklar till Sonettvärld-
den om hur de köpte och renoverade
sin Sonett!

Sista numret för året var smyckat
med en tomte på framsidan och dess-
utom med en tecknad Sonett I:a från
femtioalet, gjord av Berndt Eliasson
då han var tonåring.

I Uppsala Nya Tidning hade Lars
Gunnarsson skrivit en artikel om Börje
Pettersson och den Sonett II V4 som
han ägt sedan den var ny 1968. Vi fick



låna artikeln och kunde läsa om att ny-
priset för bilen, 21800 kronor var en
ordinär årslön på den tiden.

Läste man vidare i tidningen kun-
de man finna en artikel om "Slaget om
sportbilen – Catherina mot MFI 13.
Det handlade förstås om den "kamp"
som ägde rum på sextioalet om vil-
ken av bilarna som skulle gå i produk-
tion. Resultatet blev som ni vet MFI
13, om än i modifierat skick. Artikeln
kom från Classic Motor Album och var
skriven av Robert Gustavsson.

Vi fortsatte på temat "bilmodell mot
bilmodell" eller närmare bestämt ar-



tikeln "Vi matchar så nätt SONETT
mot P1800". Artikeln var från Tekni-
kens Värld 1966 och det är alltid in-
tressant att läsa vad man tyckte om
våra bilar förr i tiden.

MHRFs förbundsstämma avhand-
lades i en kort artikel, det var inte så
mycket att orda om; inget dramatiskt
utan mer rutin. Vilket inte hindrade
att det förekom givande debatter med
olika åsikter, men så ska det vara.

-Nu närmar vi oss snabbt nutid och
det nummer Du nu håller i handen.
Det är nummer 100 av Sonettvärlden
sedan starten 1981! Inte kunde vi fö-
reställa oss då, att vi så många år se-
nare fortfarande skulle producera So-
nettvärlden, men då hade den faktiskt
inget namn, det kom först senare.

Vi hoppas att ni som orkat läsa ända
hit om de senaste fem åren i klubbti-
dningen och Club Sonett Sweden har
haft behållning av läsningen och fått
en liten tillbakablick.

Men nu är det dags att blicka fram-
åt!

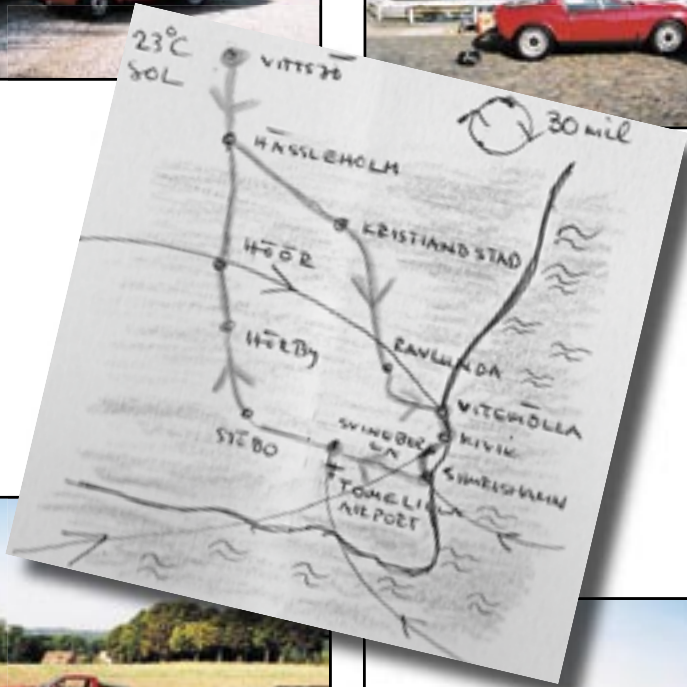
Under i september

Åke Larsson (Utdrag ur Åkes dagbok).

Jag kör den fina vägen över Kristianstad via Ravlunda till Vitemölla och stannar vid badhotellet som om jag inte minns fel hade en central roll i Klas Östergrens bok "Ankare". Färden går vidare längs kustvägen till Kivik och där är det packat med folk beroende på pågående äppelmarknad. Jag kör sedan mot Simrishamn på Skånes vackraste väg via Svineberga nära Stens huvud. Här har Klas Östergren nyligen bosatt sig, han bodde tidigare i Vitemölla.

Nu i Simrishamn stannar jag lite fräckt och avsidet nere i hamnen. Sonetten är som en magnet, den drar till sig folk, bland annat två intressanta personer. Dom tyckte helt enkelt att lacken på Sonetten var mycket fin. Den ena mannen infödd Simrishamnsbo men sedan 30 år bodde han i Oslo där han drev en stor bilvätt, handtvätt förstås. Den andra personen, Lennart Larsson, drev företaget "Simrishamns bilvax" och utförde bland annat lackkonservering med två anställda. Lennart Larsson visade mig stolt sitt företag, jag skjutsade honom dit i Sonetten. När jag sedan lämnade Simrishamn fick jag med mig som gåva och kanske som reklam en bilvårdsprodukt som Lennart använde som lackförseglare "Mr Car Care". Så var det dags för Tomelilla airport. Då jag från väg 11 ser ett flygplan på den lilla flygplatsen gör jag en vänstersväng och kör ner på den lilla grusvägen dit och

väl framme står flygplanet med huven uppfälld och två äldre herrar kommer ut från klubbstugan. Dom hade väntat på en flygare som aldrig kom och var nu i färd med att baxa in flygplanet i hangaren. Det unika med det här flygplanet var att den är tillverkad helt i komposit, en kropp i glasfiberarmerad plast precis som Sonetten som jag hade parkerat vid dess sida. Jag berättar en historia för de två, nu häpna herrarna Lars Dahlgren, Genarp och Harald Johansson, Lund. Det hela gick ut på att jag för cirka 15 års sedan var på Tomelilla airport och då hade flygentusiasterna MFI Flyers (med Rudolf Abelin på plats) möte, så kallat "fly in". Sveriges Televisions Glen Strid filmade mötet för kommande sändning i TV programmet Sigma. Jag var med i programmet med Sonetten som stod vid sidan om 6 stycken MFI 9. Jag själv fotograferade tillställningen men körde hem utan



min kameraväska som jag senare kom ihåg att jag glömt i flygklubbstugan. Fanns möjligen väskan kvar i klubbstugan nu efter 15 år? Hör och häpna, väskan fanns kvar i ett skåp! Väskan innehöll GPS utrustning för ett sportflygplan, häftigt så det förslår...

PS Författaren Klas Östergren gav

ut en boktrilogi i slutet på 80-talet och i början på 90-talet med titlarna "Ankare", "Handelsmän och partisaner" samt "Under i september". Handlingen utspelas kring Vittemölla.

En ny nostalgitripp sommaren 2005

Text och foto Jan-David Skavén.

De äldre bilderna är Björn Karlströms,
vilka jag fotograferat av.

Citat från och med tillåtelse av Freddy Stenbom
på Allt om Hobby.



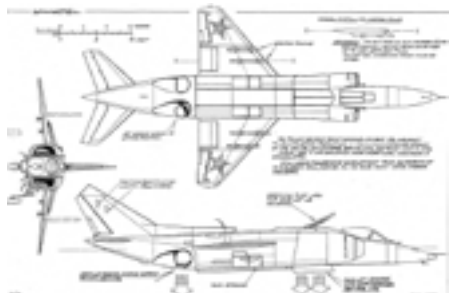
Ni som varit med i klubben ett bra tag kanske kommer ihåg att jag skrev en artikel i nummer 3, 1990 om mitt möte med Björn Karlström; rubriken var "En nostalgiträff sommaren 1990". Åren går och jag kontaktade Björn för att höra om han kunde tänka sig att ses igen, det var ju ändå 15 år sedan sist. Jodå, det kunde han och vi stämde träff en underbart vacker sensommardag i slutet av augusti. Denna gång var dock färdmedlet familjens 900 cab från 1987. Jag kände, att Björn med ålderns rätt skulle få åka bekvämare än i Sonetten.



Björn visar bilder
från sin långa de-
signkarriär.

Björn hade hunnit bli 84 år men det märktes inte, han var hur alert som helst. Vi åkte ut till Brostugan vid Drottningholm; det är en träffpunkt för människor med fordonsintresse. Där kan man se allehanda bilar och motorcyklar och denna gång en härlig cykel, jag återkommer till den. Egentligen ska jag väl inte behöva presentera Björn, det var ju han som ritade MFI 13, alltså prototypen till alla Sonett II:or! Jag har mer än en gång berättat för honom, hur mycket många tycker om designen på den bilen. Den uppmuntran kan han behöva, för som ni kanske kommer ihåg så skar det sig mellan Björn och Saab som inte behandlade honom väl på den tiden.

Låt mig som bakgrund citera en del av det som Freddy Stenbom på Allt om Hobby skrev om Björn 1996: "Tecknaren Björn Karlströms flygtritningar har betytt mycket för att sprida intresset för flyghistoria och modellbygge under nästan 60 års tid. Det började med omslag och skalaritningar i tidningen Flygning 1939. Sedan dess har Björns ritningar varit införda i många svenska och ut-



Vertikalstartande YAK-38, en av Björns många flygtritningar.

ländska tidningar." Jag fortsätter citera Freddys rader: "Under åren på Konstindustriella skolan (nuvarande Konstfack) på 30-talet hamnade den unge Ivar Torbjörn Karlström (född i mars 1921) på verkstadspraktik hos flygplanmästare Gösta Wettergren på Lindarängen. Här fick han praktisera som flygplanssnickare och mekaniker. Han blev bl. a. något av mästare på att klä om Mothar. Vid sidan av jobbet ägnade Björn fritiden åt att bygga modeller och åt att rita både skalaritningar och serieteckningar. Modellbygget gjorde att Björn fick in en fot i tidningsbranschen.

Serietecknare

Björn anställdes efter lumpen hos Algas konstförlag som serietecknare och hade där flera parallella uppdrag. Jobbet varade bara ett år, sedan tröttnade Björn på stämpeluret. Här är en förteckning över alla serier som Björn kan minnas och året när dessa serier började publiceras i angivna tidningar:

Jan Winther, "Flygning" 1941.

Johnny Wiking, "Vecko-Revyn" 1942



Biggles från 1977 är en härligt tecknad serie, full av action.

Örnungen flyger jorden runt, "Flyg" 1943

Dotty Virvelvind, "Levande Livet" 1944.

Svenne Stål, "Fisksport" 40-talet.
Patrullen Fjällugglan, "Scouten" 40-talet.

En resa i människokroppen, "Året Runt" 1946.

Leo Falk, "Teknikens Värld" 1949.
"Svenska Dagbladet" 1983.

Rymd-Johan, "Hobbyfolk" 1949.

Från kust till kust, "Motor" 1954.

Biggles, seriealbum från Semic, 1977.

Till de flesta serierna har Björn även skrivit texten men i några fall har han samarbetat med textförfattare.

Industridesigner

En mycket viktig del av Björns livsverk faller på industrin. Han har ritat lastbilar åt Scania-Vabis, lokomotiv åt Motala Verkstad samt alla Crescents mopeder och utombordsmotorer åren 1952-1965.

Till utombordsmotorerna ritade Björn även båtar. Pijollen, K-jollen och Ballerina blev alla uppskattade båtar.



Här drar Björn en Pijolle som bara vägde 67 kg.



Man köpte ritningar och sedan var det "bara" att bygga sin Ballerina.

Den lilla sportbilen Saab Sonett II skänker också ära åt Karlströms signatur. Andra mindre uppmärksammade uppdrag är bl. a. en praktisk frysbox och en elegant motorgräsklippare. Trots att Björn aldrig fått någon ingenjörutbildning kom han att bli en fullgod konstruktör vars hållfasthetsberäkningar aldrig slog fel. Han är en av de få personer som intuitivt vet hur saker ska se ut för att fungera."

Slut på citaten från Freddy Stenbom som på ett bra sätt sammanfattar Björns livsgärning.



MFI 13, alla Sonett II:ors urmoder, vid presentationen på Hedenlunda kursgård 1965.

Björn Karlström är som ni förstår av ovanstående en mycket mångsidig herre, mycket mer än industridesigners brukar vara och det uppskattar jag verkligen. Som tur är tog han med sig lite bilder som smakprov på vad han varit med om att designa och utveckla. Om jag snabbt berättar i ord, så kan ni sedan se på ett bildcollage i bild vad han gjort, ja en del av det i alla fall. Vi börjar dock riktigt långt tillbaka med bilden på Björn nära Lu-



Studebaker Champion, ritad av Raymond Loevy och året var 1947. Det är Björn som står bredvid bilen.



Björn i mycket unga år, närmare bestämt 1922.

leå kyrka, det var 1922 och då var han 1,5 år.

Bilen vi ser ägdes av Björn och hade en mycket ovanlig design av Raymond Loevy, så Björn var "oskyldig". Den hette Studebaker Champion och bilden var tagen 1947.

Pijollen, lätt och snabb

Låt oss sedan vara maritima ett tag. Björn har nämligen ritat flera båtar. Låt oss börja med Pijollen. Den hette så av den enkla anledningen att den var 3,14 lång! Vikten på jollen, gjord i plywood, var bara 67 kg och med en 8 hk utombordare gjorde den 17 knop. Nymanbolagen tillverkade hela 1600 exemplar av den och givetvis hade Björn även designat kåpan till bl.a. den motorn. Bilden är tagen 1960.

Vi gör sedan ett raskt hopp till en av hans mopedar, nämligen en Skoterett från 1962, den tillverkades av Nyman-

Pijollen i full fart vilket innebar runt 17 knop.





Crescent Skoterett från 1962, en av många mopeder som Björn Karlström designat.

bolagen i Uppsala. Men han har även designat den idag eftersökta mopeden Crescent 2000, ni vet den där strålkastaren var inbyggd fram i tanken. På tal om mopeder måste jag även nämna vad Teknik för Alla skrev när de testade en Autoped från Nymanbolagen 1953, de skrev att "för den sköna formgivningen på motorkåpan svarar *strömlinjetecknaren* Björn Karlström".

Björn Karlström designade och Anders Nylander konstruerade Crescent 1149 eller i folkmun "raketarslet". Mopedhandlare Jan-Erik Ståhl från Tidaholm servar mopeden på frimärket.



Strömlinjetecknare, när hörde ni det ordet senast?

I slutet av september släppte posten en serie med åtta frimärken som alla hade det gemensamt att mopeder eller delar av mopeder var motiven. Björn Karlström kan verkligen känna sig hedrad, för på ett av de avbildade märkena finner man Crescent 1149 eller som den populärt kallades, "raketarslet". Det kanske inte låter så vackert, men ser man utformningen av bakljuset så kan man i alla fall förstå smeknamnet. Björn kan med rätta känna sig stolt att designa en moped som ca. 40 år efter produktionen av den avbildas på ett frimärke.

Vi fortsätter igen på den maritima linjen. Björn gjorde ritningar som man kunde köpa via tidningen Motor för att sedan ge sig i kast med att själv bygga den i plywood. Den hette Ballerina, drevs av en 50 hk Crescentmotor och kunde enligt Björn komma upp i 47 knop! Inte illa om man tänker på att vi rör oss runt 1966. Bilden på Ballerinan verkar bekräfta den snabba farten, här går det undan. För övrigt kördes denna båttyp av de damer som vann Roslagsloppetets dam-

Ballerinan gjorde som mest 47 knop och det redan för 40 år sedan, imponerande.





Leo Falk från 1983, dramatiska bilder i svartvitt på allt från människor, lok till flygplan i full fart.

klass 1967 och som dessutom kom på 13 plats totalt.

Tro det eller ej, men Björn Karlström har även designat ett diesel-pneumatiskt lok och bilden till höger visar honom på ASJ modellkontor i Kalhäll 1974.

Biggles och Leo Falk

Ja, så finns det en helt annan och kan-



Björn på ASJs modellkontor 1974.

ske lite mer okänd sida av hans tecknande, nämligen att han gjort såväl text som bild till flera olika seriealbum som Biggles och Leo Falk, det nämnde ju även Freddy Stenbom ovan! Mycket

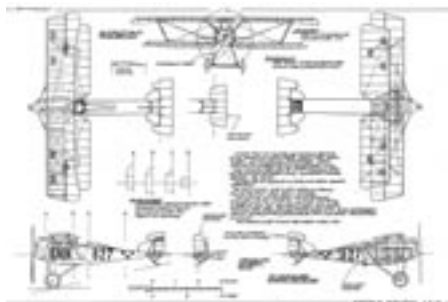
MHRFs evenemangskalender och försäkringsfolder

Vill Du ha evenemangskalendern och försäkringsfoldern från MHRF för 2006 ber vi Dig att kontakta tidningens adress per kort, tel. eller e-post så skickar vi dem gratis till Dig. Ett annat sätt att kolla olika evenemang är att gå in på MHRFs hemsida: www.mhrf.se och klicka Dig fram till kalendern.

Du som ännu inte har skaffat Dig MHRFs försäkring kanske ska fundera på den för har man en fin Sonett och inte använder den som bruksbil är det nog den mest förmånliga samlarfordonsförsäkring man kan ha. På grund av lågt skadeutfall är premierna oförändrade även för 2006 vilket för våra Sonetter innebär 478:- för en helförsäkring per helår! Kontakta gärna vår försäkringsansvarige Göran Sundin, tel. 08-58026222 för ytterligare information.

fascinerande i mina ögon, hur många industridesigners kan även teckna serier som är en helt annan genre?! Givetvis innehåller serierna allt det som Björn designat industriellt som bilar, lok, båtar och flygplan även om det förstås varit mer fria tyglar i serievärlden. Men det visar vilken enormt mångsidig person Björn Karlström är.

Nå, kaffet var urdrucket, kakan uppäten. Vi vandrade ut i verkligheten



S.W. från 1918, Björn har nog ritat det mesta som funnits i flygväg.

efter att nostalgiskt ha tittat bakåt i tiden. Förutom en massa motorcyklar och en del vackra bilar, som några mycket fina öppna MG så drogs vi alla till ett riktigt härligt hemmabygge, nämligen en tandemcykel. När han som styrde körde framåt så trampade en plywooddocka föreställande Göran Persson bakåt. På Görans utsträckta träarm stod det "Nu går det framåt", vilket kan diskuteras eftersom han cyklade baklänges åt andra hållet. Bilden gör väl inte cykeln rättvisa, den ska ses i rörelse, men ett roligt bygge var det.

Nu var det dags att åka hemåt efter ett par mycket trevliga timmar i Björns sällskap. Solen lyste fortfarande när jag släppte av honom på Drottningholmsvägen. Nu skulle han hem och arbeta, han ritade amerikanska flygplansmodeller, som i vissa fall sedan blir plastbyggsatser. Här är det inte tal om pensionera sig inte!



Ett läckert bygge, en tandemcykel där den som sitter bak cyklar åt andra hållet!

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



SVT

Anders Petterson i Jönköping är som ni sett en flitig bidragsgivare till denna spalt, stort tack för det! Bland annat uppmärksammade han, att Sveriges Television visade filmen "Bamse" från 1968 med bland andra Grynet Molvig. I filmen syns och hörs en röd Sonett II med motorljud och allt. För övrigt nämner han, att det även finns med en Saab 95, förmodligen även den från 1968, i Robbie Williams senaste video. Saab är kult!

Auto Motor Sport

Min kollega Peter Brandt var snabb att maila mig länken till sidan om Saabs nya sportbil, som enligt tidningen ska dela Delta-plattformen med Ast-



ra. Journalisten Pär Brandt skriver, att den tvåsitsiga roadstern ska visas upp på Genève-salongen våren 2006. Bilen lär ha ritats av Michael Mauer innan han började på Porsche 2004. Enligt uppgift ska den ha en V6 på 2,8 liter och 250 hk samt vara framhjulsdreven. Det och att den är tvåsitsig lär väl vara det enda gemensamma med 60-70-tals Sonetterna, eller? Enligt Svante Kinell, marknadschef på Saab för 9-5 och 9-3 i Europa ska den i alla fall "innehålla det DNA som fanns i vår gamla Sonett som vi sålde på 60-talet".

Som vanligt när man berättar om den eventuellt kommande Sonetten så visar man gärna någon bild från "den gamla tiden", i detta fall på Erik "på taket" Carlsson när han står bredvid en Sonett II.

Husqvarna fabriksmuseum

Anders Pettersson uppmärksammade, att Husqvarna fabriksmuseum har haft en utställning om Sixten Sason, en av mästarna på design i Sverige på 1900-talet. Hans kollega Björn Envall som varit designchef på Saab berättade där om hur det var att arbeta till-

sammans med Sixten som designade produkter från Hasselblad, Electrolux, Husqvarna Vapenfabrik och Saab. Han formgav bland annat Saabs första bil, Saab 92 men också motorcyklar, (Silverpilen) symaskiner, hushållsmaskiner och motorsågar. Som ni vet formgav han även den Sonettprototyp som aldrig kom i produktion, Saab Catherina. På utställningen finns en bild på en Sonett I med Rolf Mellde bakom ratten.

Aftonbladet

Även Aftonbladet uppmärksammade den 20 november att Saab ska bygga en ny sportbil och inleder sin artikel med raderna: "Nybil. Saab Sonett = Sant!"

Robert Collin spekulerar om en fyrhjuldriven Sonett med V6 motor och effekten 250 hk. Formgivningen ska bli "giftig", den ska visas på Genève-salongen i vår och produktionsstart 2007. För att illustrera hur det såg ut förr visas en bild på en tvåtaktssonett från 1967 i full fart och en blå I:a från 1956 med Erik Carlsson vid ratten.

Aftenposten

Susanne Westman som bor i Oslo såg förstås att Aftenposten den 29 november 2005 skrivit några rader om den kommande sportbilen från Saab vil-



ken det kommer allt tätare rapporter om. Som de flesta andra tidningar som berättar om den så blickar man även bakåt för att få lite perspektiv på Sonett-historiken. Rubriken var "Sports-Saab i vente" och sedan kommer följande norska rader: "För förste gang på en menneskealder kommer Saab med toseters sportsbil. Den lanseres trolig neste vår, og får en V6 motor på 250 hestekrefter. Bilen får selvsagt forhjulstrekk, som alle Saab'er.

Sist den svenske bilfabrikken hadde en sportsbil på programmet, var Saab Sonett (bildet) i 60- og 70-årene. Denne bilen ble laget i 10219 eksemplarer. Den hadde først den velkjente totaktsmotoren, senere V4 fra tysk Ford."

Teknikens Värld

Johnny Johansson sände mig snabbt ett klipp från nummer 25-05 av Teknikens Värld och det var inte så konstigt, för rubriken på deras ledare var: "Jag vill ha en Sonett, Saab." Svante Kinell på Saabs marknadsavdelning påstås ha nämnt, att man på Genève-salongen 2006 ska visa ett intressant koncept som "kommer att bära på DNA från vår 60-tals sportbil Sonett". Sedan har Saab dementerat det mesta av det som sagts, så vi får väl vänta och se om det var en skröna eller om det finns ett korn av sanning. Daniel Frodin spekulerar om hur den kommer att se ut och vara konstruerad. "Tänk dig den lilla Sonetten med rejäl motor och fyrhjuldrift. Jag är helt säker på att det skulle bli en succé i Europa både försäljningsmässigt och som imagehöjare åt varumärket

led sidan

"Tänk dig den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet!"



Jag vill ha en Sonett, Saab

SAAB SONETT

Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet! Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet! Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet!



Klassikern



SAAB SONETT

Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet! Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet! Den lilla Saab som med rejla motor och lyhördhet!

att det allra första exemplaret så sent som 1996 satte hastighetsrekord, 159,4 km/h för bilar upp till 750 cc.

För att matcha Volvos P1800 tävlade sedan Sixten Sason och Björn Karlström om att få designa fortsättningen på sextioalet. Karlströms MFI 13 vann och den blev sedan utgångspunkt för Saab Sonett II. Efter 258 byggda tvåtaktare blev det sedan en fyrtaktare och modellen kallades då Saab Sonett II V4. Från och med 1970 års modell fick bilen en helt ny design av Sergio Coggiola och den golvväxelförsedda bilen fick namnet Sonett III.

-Anki Weigle har på ett kort och koncist sätt sammanfattat hela Sonett-historiken, kryddat med den berömda tandläkarsketchen om "Volvo Sonett" med Rolf Wesenlund, bra jobbat!

TV2

Året var 1956 och TV2 blickade den 8 januari nostalgiskt tillbaka. Bland an-

Saab". Det spekuleras vilt i olika tidningar och Teknikens Värld vill förstås inte vara sämre. Men som sagt, det är bara att vänta och se!

Göteborgs-Posten

Gunnar Söderlund i Mölndal och Bo Sehlberg i Boden uppmärksammade, att Anki Weigle den 14 december under rubriken "Klassikern" skrev att "Saabs enda sportbil är underligt nog den Saabmodell det tävlats minst med." Hon berättar sedan utförligt Sonett-historien med början på femtioalet och den Sonett som Rolf Mellde ritade och sedan lät bygga. Hon berättade, att det bara blev sex bilar men

nat visar man lite bilder från Stockholms Bilsalong. Där fanns en De Soto med riktig grammofon i (undrar hur det låter när man åker?), en Fiat 600 som delades på mitten, en VW Karmann Ghia, en Citroën DS 19, en Zim, en Rolls Royce för 97000 samt en Renault Dauphine. Men det är förstås inte därför jag skriver dessa rader utan för att man avtäckte Saab Sonett I. Kommentatorstexten medan prins Bertil nyfiket tittade på bilen var "... och så en Saab Sport, allra överst på gräddhyllan". Mer sades inte om den bilen men ingen bil fick någon längre utläggning.

Bilar med nostalgi i bagaget

Ja, så heter den senaste i raden av bilböcker från den flitige motorhistorikern Peter Haventon. Han tar tack-samt emot bidrag av alla som har bilder på fordon före 1972. Det året infördes nämligen de nya nummerskyltarna "som är så vansinnigt fula och som inte alls berättar varifrån bilen kommer".

På ett uppslag om "Herrgårdsvagnar åt alla"! som handlar om Saab 95 skriver han bland annat: "Saab må ha skapat sensation med sin sportiga Sonett när den presenterades på Stockholms Bilsalong 1956, men det var med den familjepraktiska Saab 95 som man hittade köpare."

Längre fram i boken hittar vi bilder på tre rariteter som förgyllde en bilutställning i Bjärred utanför Lund i Skåne 1957. Det var en Mercedes-Benz 300 SL, alltså Måsvingen, en Bugatti Typ 57S och så en Saab Sonett I. Bildtexten till Sonetten var: "Saab So-



nett. Bilvärlden förundrades när Saab visade sin första sportvagn kallad Sonett. 3 cylindrar, 2 takter och 6 bygga. Trevliga linjer, om man bortser från att man inte riktigt fått till det med fronten utan hängt på en lös låda..." Jag hade för övrigt med en gammal bild på en Renault Dauphine i boken men det hör ju egentligen inte hit. Ni kanske själva har någon gammal bild i era gömmor som ni kan låna ut till Peter. I så fall kan ni kontakta honom på tel. 0414-74100.

Jag vill även passa på att tacka er som bidragit till denna spalt, det är mycket uppskattat av såväl mig som redaktör som läsekretsen. Visst är det fantastiskt, att det skrivs så mycket om våra Sonetter mer än 30 år efter det att de slutat produceras. Jag ser verkligen fram emot att få era fortsatta bidrag per mail eller brev när ni ser något för denna spalt.



Säljes

2 st stolar Sonett III omklädda med ljusbrunt skinn av sadelmakare för några år sedan, aldrig monterade efter omklädningen.

Div reservdelar Sonett III, bla växel-låda okänt skick.

Säljes endast komplett, allt eller inget. Delarna finns i Göteborg.

Pris: 5000:- SEK

Göran Apel, tel: 0704-532781

Visste Du...

...att det 1974 registrerades 8 stycken Sonetter (vilket gav en 110:e plats) och 7 stycken Volvo 1800 ES vilket gav en 113:e plats i försäljningsstatistiken?!

GRATTIS

Björn Collin
Canada

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!



På gång till Sonettshoppen!



Jubileumsmugg

På gång till reservdelslagret!



Gummistropp