

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- CSS öppnar en ny hemsida
- Den första resan
- How to start a collection
- Lösning på korsordet

1
2007

Från ordförandens skrivbord



God fortsättning på det nya året! När dessa rader blir lästa är det vinter, men det kommer en sommarsäsong i år med där bland annat vårt eget års- och vårmöte den 26 maj i Småland blir en höjdpunkt, så boka in den dagen redan nu.

Något som inte är säsongsbetonat är att jag ganska ofta blir uppringd av någon medlem som ska sälja sin Sonett och önskar veta av mig vad som är rimligt att begära. Eller för den delen någon som vill köpa en och undrar vad han ska ge. Så där sitter jag i telefon och ska försöka värdera något som kanske den presumtive köparen inte ens har sett själv än... Ja, det är inte bara jag som "drabbas", de flesta andra i styrelsen har samma erfarenhet. Å ena sidan kan jag förstå att man önskar råd, å andra sidan förväntas vi ge priser för objekt vi kanske aldrig har sett, dessutom att man är en prisguru som hänger med i prisutvecklingen för Sonetterna. Men i alla fall jag gör det inte. Jag har ärligt talat ingen aning om vad man ger för en tvåtaktssonett idag, annat än att de säkert är dyrare än en II V4 som sin tur kanske är dyrare än en mer vanligt förekommande III:a. Dessutom är ju skicket på de olika objekten minst sagt varierande, hur ska vi kunna ta hänsyn till det på telefon? Även om en säljare säger att Sonetten "är fin" så kanske en köpare tycker annorlunda. På vår hemsida ger Peter Haventon köpråd, det var dock ett tag sedan han skrev artikeln så vi har försökt att uppdatera priserna till vad som kan gälla idag, det kanske kan ge några en vägledning.

På tal om vår hemsida så har vi nu en helt ny för Club Sonett Sweden. Den heter www.sonettclub.se och därmed avslutar vi den hemsida vi tills nu har haft hos Autosite. Vi förklarar varför vi gjort om sidan längre fram i tidningen. Själv tycker jag att vi nu, med hjälp av vår nye webbmaster Micke Lindström, har fått en mycket bättre sida än tidigare. Gå gärna in där och kolla och har ni synpunkter, både ris och ros så är ni välkomna att höra av er till Micke på hans mail m-lindstrom@telia.com. Jag vill gärna här tacka Micke för det fina arbete han har lagt ner på vår hemsida.

Ha det bra, vi hörs i nästa nummer.

Jan-David Skaven



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:-/år

Tidningens adress

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

Besiktningsmän 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:

Gösta Jakfors röda Sonett I:a står
i depån vid Gelleråsen. Se också
artikeln om evenemanget inne i tid-
ningen. Foto Rune Eklund.

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

Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
ake-o@telia.com

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

Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-76746
peja10@telia.com

Mikael Lindström, webmaster
08-560 368 02
m-lindstrom@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av
SONETTVÄRLDEN
beräknas utkomma i början
av maj
Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 31 mars

The image shows a screenshot of the website 'www.sonettclub.se'. The browser's address bar and search engine (Google) are visible at the top. The website layout includes a vertical navigation menu on the left side with categories like 'Välkommen', 'Kontakta oss', 'Historik', etc. The main content area features a logo for 'CLUB SONETT SWEDEN' and a central photograph of three Saab Sonett cars parked on a gravel surface. Below the photo is a welcome message in Swedish.

CSS öppnar en ny hemsida!

Jan-David Skavén

Styrelsen i Club Sonett Sweden har beslutat att stänga hemsidan på Autosite och öppna en ny hemsida som heter www.sonettclub.se. Varför då, undrar ni kanske? Den befintliga hemsidan var väl ok?

Nej, av olika skäl var den inte det. Vi var inte nöjda själva i styrelsen och vi har även fått en del berättigade synpunkter från några av våra medlemmar. Vi har tidigare haft tekniska problem när vi velat uppdatera/ändra informationen som låg på vår gamla hemsida. Dessutom så var det utrymme vi kunde disponera där för information och inte minst att visa bilder mycket begränsat.

Det avgörande steget var nog när

Micke Lindström i somras erbjöd sig att förändra vår hemsida. Det tog vi tacksamt emot, inte minst som Micke även i det civila arbetar med datorer och har ett gediget kunnande. Sedan slutet av förra året ingår även Micke i styrelsen som vår webbmaster. Under hösten har sedan arbetet med att göra om hemsidan tagit fart.

Självklart behåller vi mycket information från den befintliga sidan, allt var ju inte dåligt. Så en hel del kom-

mer ni att känna igen. Men här får ni dock i sammandrag några av de saker vi förbättrat:

Det är mycket lättare att hitta det man letar efter än tidigare.

Vi har med bättre information om de försäkringar som CSS kan erbjuda sina medlemmar.

Vi lägger ut de senaste två-tre årens Sonettvärld som Pdf-filer på hemsidan, ända till och med näst sista numret. Av hänsyn till PUL och till er visar vi inte vår medlemsmatrikel i Internetversionen av Sonettvärlden. Reservdelslistan i Sonettvärlden återges istället i den nyaste versionen på våra reservdelsidor på vår hemsida.

Vi kommer att lägga ut köp- och säljannonser på hemsidan. Självklart är det gratis för våra medlemmar även på hemsidan, bara annonsen handlar om Saab Sonett eller delar till den. Man mailar till vår webbmaster Micke, m-lindstrom@telia.com och annonserna kommer att ligga kvar där upp till fyra månader om man inte ber att få ta bort sin annons innan dess. Givetvis kvarstår möjligheten att annonsera i Sonettvärlden, annonser där kanske

trots allt ses av flera medlemmar än de som läggs ut på hemsidan, men har man just missat presstopp så har man nu möjligheten att snabbt lägga ut en annons på hemsidan.

Vi har även lagt ut en del mek- och reservdelstips på vår hemsida och där är vi tacksamma för era ytterligare bidrag!

Ytterligare en förbättring är att vi lägger ut en sida hur ni kan komma i kontakt med respektive styrelsemedlem.

Vi har också lagt in en hel del länkar till andra klubbar så att ni lätt kan surfa vidare.

Vi har nu också fått helt andra möjligheter att allteftersom lägga in mer material än tidigare, inte minst bilder. Så önskar ni till exempel sända oss en bild på er Sonett och några rader om den är ni välkomna att göra det!

Detta var några av förändringarna, vi hoppas att ni gillar dem. Gå gärna in på www.sonettclub.se och kolla själv! Självklart är ni välkomna till vår webbmaster, Micke Lindström med era synpunkter, vad som är bra och vad som kan förbättras ytterligare.

www.sonettclub.se

CSS is opening a new home page!

Jan-David Skavén

The board of Club Sonett Sweden have decided to close the old home page at Autosite and open a new called www.sonettclub.se

Why, you might wonder, the old home page was ok, or?

No, of different reasons it was not. We were not satisfied ourselves in

the board and we have also got some justified comments from some of our members. We have earlier had technical problems when we wanted to update/change the information on our old home page. In addition the space we could use for giving information as well as showing pictures was very limited.

The decisive step was when Micke Lindström last summer offered to change our home page. We gratefully received that offer, also considering that Micke in his profession is working with computers and has an extensive knowledge. Since the end of last year, Micke is a member of the board as our webmaster. During the autumn the work with creating the new home page has accelerated.

Naturally we keep a lot of information from the old home page, everything was not bad. So you will certainly recognize some parts. Here we briefly mention some of the improved information:

It is much easier than before to find the information you are looking for than before.

We have better information about the insurances CSS can offer its members and then of natural reasons those living in Sweden.

We show the last two-three years Sonettvärlden as Pdf files on our home pages, until the last but one. Of respect to the Swedish law "PUL", we are however not showing any member names or addresses on the Internet, only in the printed Sonettvärlden. We are also not showing the spa-

re part list in the internet Sonettvärlden as this information can be found on the up dated spare part pages on our home page.

It is possible to send buy and sell ads to the home page. Naturally it is free for our members as long as the ad is about Saab Sonett or parts for it. You mail our webmaster Micke, m-lindstrom@telia.com and the ad will stay there for four months unless you withdraw it. Of course you still can advertise in Sonettvärlden.

We have also improved our mechanical and restoring tips and are grateful for further contributions. However, so far this information is in Swedish only.

Another improvement is that you find a contact page to the members of the board of Club Sonett Sweden.

We have also inserted links to other Saab sites of interest.

We now also have quite other possibilities than before to fill up with more material than before, pictures for example. So if you would like to send us a picture of your Sonett and some lines about it you are welcome to do so!

In spite of that the Swedish material is more extensive than the English (after all, the club is situated in Sweden) we hope that you like the changes. So please surf into www.sonettclub.se and cheque for yourself! You are naturally welcome to contact our webmaster Micke Lindström with your views, what is good and what can be further improved.

Gelleråsen 2006

Hans Eklund



Erik Carlsson tar täten på väg ut på banan för ett par uppvisningsvarv med Sonetterna och formelbilen. Tyvärr försvann Erik i ett jättestort dammoln i slutet av startrakan. (Ingen hade talat om för honom att banan var omgjord där sedan han körde där senast).

Bilen fick bogseras bort från sandfältan men inga allvarligare skador (lite ont i ett knä klagade Erik över). Vi fick glädjas åt de övriga Sonetterna och formelbilen. Riktig julafton mitt i sommaren för Sonettentusiasten alltså.



Ovan, tre stycken Sonett I:or och en formu-la Junior, ja det är 50 % av dem som tillver-kades. Erik kör just iväg ut på den omgjorda banan med den vita I:an.

Nedan, Peter Bäckström, med ryggen mot kameran, kollar att allt är klart för uppvisningskörningen. Museets båda Sonetter och Gösta Jakfors röda exemplar.



Vi provkör Saab Sonett III Made in Sweden bara för USA

Reportage: FOLKE ORTLIEB - KENNETH OLSON, Skåne Reportage (foto)

Läckra sportbilar är kanske inte det första man tänker på när man hör talas om AB Svenska Järnvägsverkstäderna.

Men det är faktiskt ASJ som tillverkar den nyaste svenska sportbilen:

Saab Sonett III.

Det är en exklusiv liten bil; made in Sweden men bara för USA. Vi svenskar (med några få undantag som Saab-

Scanias högste chef Curt Mileikowsky) har små möjligheter att komma över en Sonett.

Den säljs inte alls i Sverige; har inte sålts och kommer heller inte att säljas här. Men i Amerika...



Än så länge finns bara ett enda monteringsband (rännor för hjulen). Men dubbling förbereds.



De läckra Sonetterna står i bjärt kontrast mot fabrikslokalerna, som är minst sagt "campa".

Vi hinner aldrig i kapp efterfrågan. Sonetten är konstant utsåld!

ASJ (som förutom bilar har bl a båtar och T-banevagnar på programmet) skulle alltså kunna utvidga biltillverkningen avsevärt, tycker man. Men tills vidare stannar expansionen vid ett parallellband till det nuvarande enda sammansättningsbandet och ett halvdussin nya montörer.

För närvarande sysselsätter sportbilstillverkningen ett 30-tal man i ASJ:s gamla verkstäder i Arlov utanför Malmö. Fabrikslokalerna är för övrigt också lite exklusiva, nästan "camp". De påminner mest om stora magasin, hölador som inte sett skymten av Falu rödfärg de senaste decennierna.

– "Saab Sonett III is a different sports car", står det i broschyrerna, som givetvis inte finns på svenska.

Och förvisso är Sonetten en "annorlunda sportbil". Inte bara för att den uteslutande saluförs på bortamarknad och tillverkas i "campa" lokaler.

Den kan helt enkelt inte jämföras med någon annan sportbil. Den är li-

ten och smidig, den saknar det höga motorljud och mekaniska "rassel" som kännetecknar t ex små engelska sportbilar, den ger en markant känsla av kvalitet.

Och den är artig!

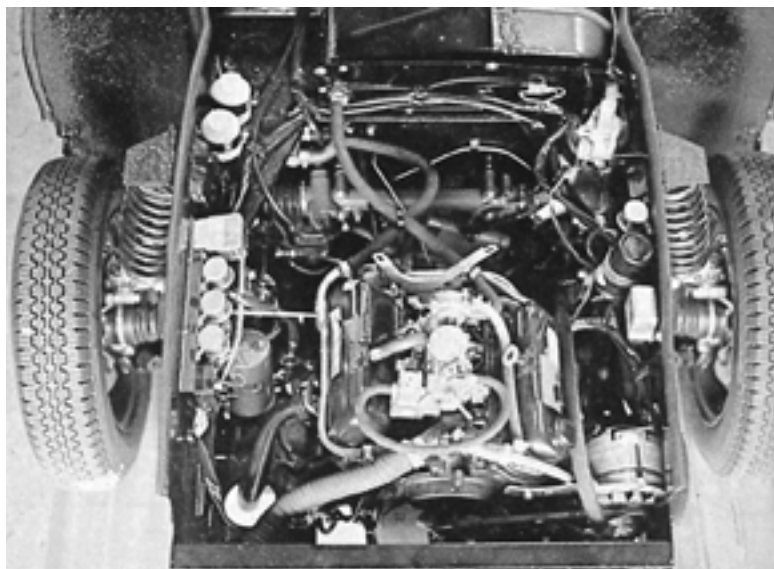
De nya linjerna på Sonett III har dragits av den italienske bildesignern Sergio Coggiola och de är utan tvekan betydligt skönare än de "gamla".

Sonetten ser inte längre ut som ett "hembygge"; den ser ut som det den är: en exklusiv sportbil. Sportvagnskänslan smyger sig över en så snart man ser Sonett III framför sig, den förstärks när man klämmer sig ner i GT-stolen, greppar om läderratten och tittar ut över den sportbilsfähiga instrumenteringen.

Sedan är det tyvärr inte fullt så roligt längre.

V4-motorn med sina knappt 1,5 liter (1498 cc) uppfyller inte de krav som bilen i övrigt ger en anledning att ställa.

I det fallet kan vi... förlåt... amerikanerna emellertid se fram emot en förbättring. Från och med 1971 års



Från och med 1971 års modeller ersätts V 4-motorn på 1,5 liter med en starkare på 1,7 liter (bilden).

modell får Sonetten en starkare motor på 1,7 liter.

Sonett III är som sagt behagligt tyst — om man nu inte föredrar motordån för att trivas med sin sportvagn — och vägegenskaperna är utmärkta.

När det gäller just vägegenskaperna märks släktskapen med Saab allra bäst. Eller skall vi kanske säga att "SAAB"-märket på fronten och vägegenskaperna är det enda som påminner om att Sonett är släkt med Saab V4.

Och konstigt vore det ju annars. Sonetten är uppbyggd på en standardplatta från Trollhättan.

Vissa modifieringar har förstås krävts, mest när det gäller frampartiet. Men huvuddelen är som sagt ren standard.

Att bygga plastkarosser bjuder alltid på vissa svårigheter. De olika komponenterna har en benägenhet att vrida på sig under arbetets gång, speci-

ellt i samband med lackering och sammansättningen kan därför vara problematisk.

ASJ har emellertid lyckats ge Sonetten en ovanligt god finish; intrycket av kvalitet förtas inte av sneda fogar och utstickande plasthörn.

Det enda som irriterade under Teknikens världs provkörning var att instrumentpanelen "rörde på sig", tycktes vara separat upphängd men det kunde naturligtvis bero på att provbilen var tagen direkt från monteringsbandet och alltså inte ens leveransservad. Utrymmet är inte mycket att orda om. Sonett III är 2-sitsig, varken mer eller mindre. Det finns dock ett visst utrymme för bagage genom att den stora bakrutan är helt uppfällbar.

Helhetsintrycket är klart positivt och det enda som är verkligt beklagligt är att det inte skall gå att köpa den här lilla nätta sportbilen i Sverige.

Information från valberedningen

Vår ordförande Jan-David Skavén har sedan några år aviserat att han vill träda tillbaka som ordförande för Club Sonett Sweden. Att både vara ordförande och redaktör är en krävande uppgift. Vi vill därför redan nu försöka rekrytera en ny ordförande till årsmötet i slutet av maj 2007. Jan-David säger också att han gärna fortsätter som redaktör för Sonettvärlden.

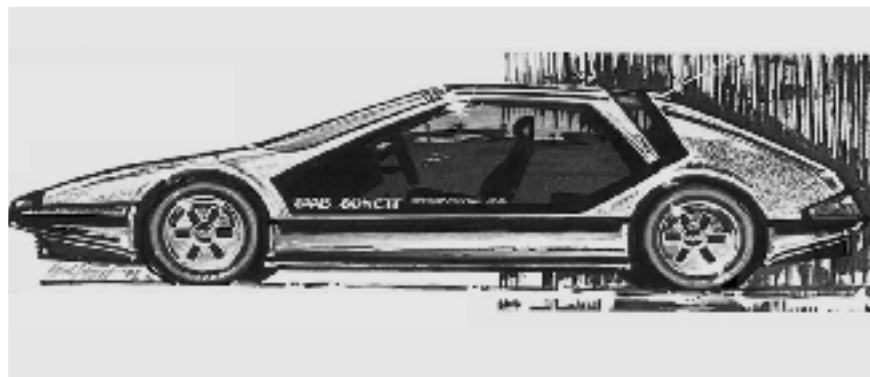
Känner du Dig manad och inspirerad att ta över rodet för en entusiastisk styrelse och klubb som brinner för Sonettbilarna och dess historia; hör av Dig till valberedningen, Jan-Owe Nilsson jan-owe.nilsson@hik.se tel. 0480-49 16 11. Självklart kan även Jan-David berätta mer om vad det innebär att vara ordförande.

Du som också har tips och förslag till ordförande, hör av Dig!

Vi vill samtidigt få tag på en ny person till valberedningen då min kollega Sture Johansson inte har möjlighet att fortsätta att arbeta med denna uppgift. Samma sak gäller här, hör av Dig till ovanstående telefonnummer eller mailadress!

Gott Nytt 2007, allesammans!

Åke Larsson i Vittsjö sände oss en bild på sin Sonett II V4 och Pavel Husek i Tjeckien sände oss en designskiss som ett förslag på en kommande Sonett. Den gemensamma nämnaren var att de båda önskade oss ett gott 2007, var och en på sitt sätt. Stort tack för bilderna!



Checklista från MHRF-trafiksäkerhet



En ny liten informationsfolder har kommit ut genom MHRF. Den innehåller några enkla men värdefulla tips att tänka på före och under körning av äldre fordon. Många av fordonen i "vårt rullande museum" är besiktning befriade och det gör det extra viktigt med en egen säkerhetskontroll någon gång ibland. Även under körning är det viktigt att tänka på skillnaderna mot en modern bil eller mc, man syns kanske sämre med äldre belysning, eller har längre bromssträcka att ta hänsyn till.

Beställ foldern till dig. Den är tryckt i färg på ett enkelt A5-blad och skickas kostnadsfritt till MHRF-anslutna klubbar eller medlemmar i dessa.

MHRF har också flera andra bra informationstrycksaker, t.ex. Förslag till körträning för mc, Mopedinformation och körsträckeundersökningen från 2005.

Kontakta MHRF:s kansli (08-302801) för mer information.

Saxat ur PåGång 3/06

MHRFs evenemangskalender och försäkringsfolder.

Vill Du ha evenemangskalendern och försäkringsfoldern från MHRF för 2007 ber vi Dig att kontakta tidningens adress per kort, tel. eller e-post så skickar vi dem gratis till Dig när vi får dem i vår hand. 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 hittills oförändrade för 2007 vilket för våra Sonetter innebär 478:- för en helförsäkring per helår! MHRF kan dock nödgas höja avgiften något för trafikförsäkringsbiten i försäkringen, hur mycket är i skrivande stund oklart. Kontakta gärna vår försäkringsansvarige Göran Sundin, tel. 08-58026222 för ytterligare information.

Den första resan

Text och bild Robert Petersson

Den här artikeln har förut varit publicerad i nummer 1/2004 av Sportbilen Classic som har gett sitt tillstånd till publicering av den i Sonettvärlden.

Ur-Sonetten är en minimalistisk dröm. Den kanske läckraste sportbil som någonsin byggts i Sverige. Inte nog med det, det finns ett par av de sex byggda exemplaren kvar och Saabmuseet är inte rädda att rasta dem...

Det är en het sommar dag på Saabs testbana i Trollhättan. Vi är ett gäng journalister som bjudits in för att provköra de i triumf hemvändande 9000-bilarna som just satt en radda rekord på Talladegabanan i USA.

Kul att köra? Nja, kanske mer imponerande än skoj. De är trots allt vanliga bilar. Dessutom känner man nästan hur de ärrade kämparna tyckte det hela var lite löjligt.

De hade ju varit ute och sett stora världen, hållit stumt timme ut och timme in, dygn efter dygn...

Fantastiskt förförisk form. Man kan ana inspirationen från tidens storheter, inte minst Porsche 550 Spyder.





Vad är tre varv runt Trollhättekarusellen mot det?

Intresset för att förnedra de gamla hjältarna svalnade snabbt, men bakom fikabordet som ställts i ordning

Allt, från den gigantiska Nardiratten och växelspaken på höger sida i den högerstyrda bilen andas klassisk sportbil.

i ett partytält anades nåt annat och mycket roligare.





Märkligt liten och vackert mörkblå stod en ur-Sonett och längtade ut till friheten. Att få visa att den minsann inte bara var ett museiföremål, utan i högsta grad en sportbil av kött och blod.

Det krävdes överraskande lite övertalning för att starta upp den. Entusiasterna på Saab är med all rätt stolta över sin historia.

De speciella dofterna, och framförallt ljudet, ett slags "riiiiiinggg-bing-bing-bing", när tvåtaktaren smäller igång får de diskret hummande Talladega-Saabarna att förblekna. Snacka om karaktär.

Och vad pigg den är!

Aluminiumlådan man sitter i väger inte mer än 70 kilo och med en lätt plastkaross och den enkla mekaniken från en Saab 93 känns den nästan anorektisk.

Och den lilla tvåtaktarn räcker fak-

tiskt till. Gott och väl. På ettan och tvåan sticker den som en raket, men när man kommer upp på trean börjar det låga, men ändå ökande luftmotståndet, märkas och accelerationen avtar. Det är förresten extremt rejsigt att sitta på höger sida och ändå ha växelspaken på höger sida.

Samtidigt är det är en märklig känsla att sitta så långt bak i en framhjuldriven bil. Rumpan befinner dig nästan mellan bakhjulen, men utan föraren så långt bak hade förstås viktfordelningen blivit helt åt pepparn.

Den solida aluminium-monocoquen med sina höga sidor ger en känsla av oerhörd vridstyvhet och hela bilen upplevs som förvånansvärt modern trots att den kom till 1956.

Undrar hur Saabhistorien sett ut om man valt att vidareutveckla denna skönhet...

Saxat från **Fart&Racing** nr 7, 1967

Sonett till sånett tonåring

Det har alltid låtit litet extra kring Lasse Lönn Dahl — fråga alla hans fans — men nu skall det låta inte bara på folkparks scenerna utan även runt dessa i sommar.

Herr tonspecialisten har nämligen inhandlat en SAAB Sonett som skall forsla den evigt unge mellan landets folkparker.


Varför Lasse valde just Sonett? Dels är bilen ärtig och fräck säger han och dels gurglar det så fint ur avgasrören. Kan ju vara bra att veta om Bengt Hallbergs kvartett inte hinner med i svängarna.

Lasse Löndahl poserar här framför sin Sonett. Bilen hade chassinummer 014 och var grön till färgen, i dag under renovering!




Lösningen på korsordet

Det var säkert en hel del av er som kämpade på med korsordet som Susanne Westman hade gjort för vår förströelse i julhelgen. Däremot var det kanske inte så många som orkade sända mig lösningen men de som gjorde det hade kommit på alla klurigheter. Det var Sten-Arvid Larsson i Perstorp, Gö-

					1	T	2	3	4	5	
				10	Ä	R	L	I	G	11	
				12	S	A	A	B	O	13	
				17	18	F	P	19	20	21	
				F	L	I	P	F	R	22	
				26	I	27	K	A	R	O	28
		31	32	B	A	N	K	R	U	T	33
35	36	L	O	37	38	J	39	40	O	41	
M	F	I	46	A	G	A	R	47	R	48	
N	A	V	49	S	A	S	O	N	50	51	
52	R			G	L						

ran Gustafson i Sävedalen, Per Jansson i Smedjebacken, Magnus Lidén i Piteå och Gösta Jakfors i Sjuntorp.

Vi ska inte vara knussliga, visserligen skrev vi att de tre första skulle få pris, men vi förärar alla fem priser från vårt presentförråd. De kommer i sinom tid med post till er. Tack för era bidrag och än en gång tack till Susanne som tagit sig tiden och mödan att få ihop korsordet.

5	A	6	S	7	8	9							
1	G	E	N	G	A	S							
3	14	N	O	15	S	I	16						
L	O	21	K	O	J	A	22	B	K				
D	N	T	23	K	24	25	Å	R	O	R			
T	T	28	R	29	K	Å	S	O	R	30			
T	33	M	E	L	L	D	E	34	T	T			
1	42	E	D	43	I	44	45	S	N	Ö			
E	M	J	O	H	A	N	48	R	O	S			
K	A	L	51	A	R	A	B		S				
		A											

Reservdelar till din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 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.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!



Fälgemblem till fotbollsfälg

Pris 135:-/st



Hjulsbult 7423437 (fotbollsfälg)

Pris 50:-/st.

Kolla vår hemsida,
www.sonettclub.se
där finns hela reservdelslistan!

Hjulsbult 1051199 (ronalfälg)

Pris 50:-/st





Ljuddämpare 7400724 till Sonett II, och V4, pris 975:-/st

Rörsats 7401367 till Sonett II-tvåtaktare, 700:-/sats



How to start a collection...

...without really trying, or necessarily even wanting to

Bill Tubbs

This article was first published in Volume 3, Number 4, 2006 of Vintage Views of Vintage Saab Club of North America and is published with their permission.

Ten SAABs should be enough for any family, shouldn't it? I sure hope it is. But my pride and joy '67 Sunbeam Alpine ("Rootes Beer") has taken a distant back seat to my Toad Hall mania of acquiring and driving vintage and classic SAABs over the past few years. How did this happen? And how could this happen in four short years? Well...

My wife Liz grew up in the small Scottish community of Dunedin in Florida, and recollects always having SAABs in her driveway. When I met her in the early 1990s she was driving a red 1987 900 Turbo that she bought new. Here in the Sacramento Valley, far from the US SAAB headquarters in Connecticut, SAABs are a rare breed. I thought it was kind of a quaint car but not really worth much attention, especially with my eye on restoring a classic Alpine, or my more recent affinity for an '88 BMW I bought in 1999.

One fall day a few years ago we were surfing eBay and she came across a green (she says blue) 900 Turbo Convertible. That's when I got my first his-

tory lesson and discovered the change-over from the classic style to the new generation, or NG, style. For sedans, the last 'good' year was 1993. But the Finnish-built convertible continued through 1994 probably so that GM could continue to tool up for the "NG" convertible. So this eBay offering represented the last year of the class. Looking for an easy way out of a Christmas gift, I asked, "Do you think we should make a bid?"

That innocuous and somewhat self-serving query resulted in the delivery of our new acquisition via transport from Florida several weeks later. We drove her '87 900 to meet the transporter at a nearby shopping center, and after charging a near-dead battery I experienced my first ride in a SAAB as a driver. Wow. Suddenly I could see the attraction to these Swedish toys! And I decided that I had to have my own. Within a week or so I was back on eBay looking for another 900TC. Careful screening found me a white 1991 TC in Southern California and within another few weeks we had our third 900. And this one was mine to

drive! The BMW started gathering a bit more dust than usual.

I seem to recall that we were pretty satisfied with our little family of SAABs. But I'd gotten into the habit of browsing eBay with the keyword 'SAAB' in addition to 'Alpine' and 'BMW'. A few months later my eBay search found a funny-looking green SAAB in Texas. It was a 1969 station wagon, or as I quickly discovered, a '95 estate wagon'. I showed it to Liz and she said, "Oh, that's neat... we used to own one!" Hmmmm. An 'old' SAAB and she thinks it's cool. Only a couple thousand bucks and it's totally complete except for a bad master cylinder (so I thought). Okay.... A month later my first vintage SAAB arrived in town. Knowing absolutely nothing about the mechanics of it, I entrusted it to our local SAAB mechanic to "just rebuild the master cylinder" and generally make it drivable.

I won't go into how much I ultimately spent during this period but thanks to Chip Lamb, Jack Ashcraft, and my mechanic John, the 95 emerged with a new M/C, clutch, wheel cylinders, Weber carburetor, valve job, and tires. And there was the expensive learning curve on why one should always clean/strip an old fuel tank before letting its dregs run into a nicely rebuilt engine and new carb. But it finally ran and became a fun 'daily driver' to rotate with my other cars. It was so much fun to drive and work on that I decided to let loose of an original 1959 VW Bug that I'd planned to restore, just so I could focus on SAAB stuff. We now had four SAABs to nurture,

plus an assorted collection of 'normal' vehicles on the side.

Frequenting the various vSAAB internet sites I quickly realized that there were other types of vSAABs. There were 96s – both v4 and 2-strokes, Sonetts of varying styles, and 99s and 93s. And the owners of most of the ones I'd seen online had kept them up or restored them to some really neat rides. So, back to eBay... I wonder if....

One day my search brought me to a 1967 96v4 in the Bay Area for only a few hundred bucks. A little patchy looking but no rust. And the seller says it runs. Oh, why not? So I bid on it and waited for the auction to end. I bid low enough to where I figured someone else would probably outbid me and really wouldn't be too put out about it.

That same weekend a friend told us that the local auto museum had an old SAAB for sale but he didn't know what model. Really?? Heck, I'd never even seen another vSAAB in the area besides my 95, so Liz and I took off for the museum to check it out. Amidst a lot of American iron, we almost missed seeing a blue-gray 96 with a for-sale sign. After a brisk exam where I noticed, "Hey, it's got new upholstery!" – Liz's eyes lit up and she said, "It's a stroker!" I looked in the engine compartment and decided she must know what she's talking about, but since I didn't see an engine, my first thought was, "where are we going to find a replacement engine for it?" She said, "Look closer. That IS the engine." What I thought might have been a large al-



ternator was indeed a 3-cylinder engine of sorts, but how it could power this car I had no clue. But she fired it up and after the smoke cloud dissipated somewhat we drove around the block and decided that we probably should buy it, even though the engine didn't look as big as most of the 2-stroke Yamaha bikes I'd known from the 60s and 70s. After a very brief bargaining session (I really don't think they wanted it around all the American stuff too much longer) we soon owned a 1967 96 stroker. It was actually titled as a 1968, but my education had already taught me about the SAAB VIN system and as soon as I found out that it was really a '67 I was able to use my documentation and convince the California DMV to make the change. We drove it home and watched the kids roll their eyes. Another one? Five SAABs?? Then it hit me. I still had a bid pending on that v4.

A quick check on eBay and — uh-oh — we now also owned a 1967 96v4. SIX SAABs! This is almost funny.

Almost. Most of our friends seem to have caught the eye-rolling syndrome from the kids. But I thought, heck, these ought to be fun to play with. And we have room, too. So far.

We spent quite a while looking over our fleet and imagining how cool they'd look once we got them all running and restored. We had more than enough for lots of long-term projects.

But the more I browsed the user groups online, the more I realized there were still a lot of different vSAABs out there. Not leaving well-enough alone I thought, "gee, it would be neat to own a Sonett." I remembered seeing a few around when I was in college back in the early '70s, but I hadn't seen a live one for years. So naturally I wondered if anyone had a good one for sale that I could actually afford. I figured I was pretty safe here since a good, cheap Sonett seemed to be a bit of an oxymoron. The affordable ones all seemed to be the Model III. Lots of research and several browsing sessions later, a beautiful blue 1973 Sonett III showed up for sale on one of

the SAAB online forums. Turns out the owner had had this and another less capable (read rusting) Sonett for years and had driven and maintained this one himself all that time. Now in his 80s, he decided it was just getting a little too hard to get in and out of the low-slung door and reluctantly decided to part ways with it (after owning it for a couple of years, I'm beginning to see his point).

Coincidentally I was due to participate in an Army Reserve event in his area near Seattle within a couple of weeks and decided to kill two birds with one stone. A fellow soldier flew up with me for the event and then he gave me a ride in the rental car to the seller's house. We found the house and the owner was giving his baby a last-minute once over for the 700-mile journey back home. After I made the final preparations and fired it up my buddy looked at me and said, "You're not serious!? You're going to drive 700 miles to Sacramento in a 30 year-old car that you just saw for the first time 15 minutes ago?" I looked at him, then looked back at the owner who just smiled, looked back at my friend, and said, "Sure, why not?"

He drove off to the airport shaking his head and promised to file a missing-persons report when he returned. But 700 easy miles later, SAAB #7 was in my driveway.

The driveway. I have to digress just a bit here. My wife and I got married just a couple of years ago and we still have both of our houses. This means, of course, that we have two driveways. Well, actually three because my hou-

se has a secondary gravel driveway. Each of our concrete driveways has been widened to the point that they can hold three or four vSAAB-sized cars side-by-side. And mine can hold two deep. Plus room for three in the gravel driveway. And two more INSIDE the garage. Or something like that (don't try to count... it didn't work with me either). Aside from the vSAABs, I have the BMW and a small Ford Ranger pickup. And of course, the Alpine. My wife has a full-size Dodge van and the oldest stepson has a full-size '66 Chevy Impala. My '86 Honda Goldwing doesn't take up too much room so I don't count it.

I wouldn't have even THOUGHT about picking up any more cars, except... For about \$150, there was a complete 1968 96v4 in a local wrecking yard. Every vSAAB owner needs a parts car, right? So why not fill the gravel driveway to the max? And I did. SAAB #8.

Now, the '67 96v4 was sitting in my driveway with the others and my intent was to get it in nice enough shape so that Liz could have a vSAAB all her own to cruise around with. But with all these toys (and a few other enlightening hobbies and my job taking my time) I was finding it difficult to get to that project. That's when I saw the very nice red 1972 96v4 for sale up near Seattle. There seem to be a lot of vSAABs up there. And it was coincident with another upcoming search for an appropriately cool Christmas present. So I asked Liz, "Does this little red 96 interest you at all?" Dumb question.



Another flight up to the Great Northwest, and another 700+ mile drive back home in a sight-unseen vSAAB. Again, with no problems. And now as a co-owner of SAAB #9.

No more room at the inn. The driveways are full and garage is full. There's absolutely no way I could squeeze another one in at this point.

During all of this SAAB acquisition, I was introduced to a local fellow vSAAB enthusiast who was holding on to a few of his own toys, including several other marques of vintage cars. But chief among them were a few 93s in various stages of (dis)repair. He wanted to hold onto one as a long-term restoration project but in order to fulfill his other projects he was willing to part with one of his 93s to 'someone who would appreciate and take care of it.' In other words, he saw me coming.

After some fairly serious "I can't afford that" and "Nope, can't afford that, either" and finally, "Oh. Well, I guess I can afford THAT" negotiations, I ended up the new owner of a virtually rust-free 1960 93F, complete with a spare engine. But where in the world would I put it?

Out came the measuring tape and I happily discovered that I could actually fit more cars in my big driveway than I originally thought. And the rear bumpers were less than one inch from the sidewalk, keeping me entirely legal. SAAB #10 made its permanent home in my garage next to the Alpine.

Only a fellow car enthusiast can appreciate the machinations it takes to make acquisitions like this work. Since I keep all the cars looking relatively nice, i.e., not on blocks, parked neatly, and all in my driveways, I've gotten a variety of reactions from my neighbors. I live in a residential area and my lot is a little less than a quarter-acre, so it's not a big countryside setting by any stretch of the imagination. Some of my neighbors keep a wary eye to make sure I'm not going to leave one on blocks in my front yard, while others have cautiously shared their own 'hidden' projects in their garages. My biggest saving grace is that Liz is equally enamored with neat old cars, so I don't get any flak about "getting rid of that ugly piece of..."

So I thought I was on vSAAB easy street until the day I got a letter from the Sacramento County Code Enforcement Division. It seems that at least one neighbor was NOT enamored with my projects. This anonymous individual called the code enforcement folks for some particular transgression that was never disclosed to me. What WAS disclosed was that since the officer was already called out he decided to write up whatever he could find that was somehow out of code compliance. Boy,

did I get an education! The list included, unregistered vehicles in the driveway, unlawful use of a gravel driveway, storing 'junk', and illegal major car repairs.

There's another whole story behind the Sacramento County codes against vehicle owners, including a questionable legal oddity whereupon the County can apparently establish its own vehicle code that usurps State powers... but suffice it to say I registered the few vehicles that were in a non-operational status, moved the vehicles off of my 40-year-old gravel driveway (yes, a code was passed a couple of years ago requiring that all driveways be paved – no grandfather clauses included), convinced the officer that the 'junk' was actually the growing collection of spare vSAAB parts I have, and finally, swore up and down that I didn't do major automotive repairs. Those of you who have seen my emails on the topic can vouch for this. The work I've done on these cars can't be considered 'repairs' in any reliable sense of the word.

I got a clean bill of health (after paying off a \$250 'inspection fee' – it's a good thing they DON'T divulge the names of the complainants!) and all of the toys are legally and safely parked. Where are they? Well, I have the 93F and the Alpine in my garage, and the parts 96 is behind a 6-foot fence. My gravel driveway is empty and legally unusable, but the wide main driveway has the two '67 96s, the Sonett and the 95. My 900TC gets the remaining space and it's just long enough to pre-

vent piggybacking another vSAAB in that space. I rotate it with my BMW on the street (to avoid the 72-hour abandoned car violation). This isn't a problem because I enjoy driving all of them anyway.

My Ford Ranger is temporarily residing in the San Francisco Bay Area with my brother who uses it to pull his boat in and out of the water. And he's happy with that arrangement. The other 900TC, the 900T sedan, and the '72 96 are at Liz's house where she manages to fit four cars wide in her driveway (including the big Impala). The van is used constantly and occupies a coveted space on the street.

While all the vSAABs but the 93F are street-drivable, there are enough fix-it projects on each that only the 95 at my house and the 96 at Liz's house are currently reliable for regular use. But the others all run and I have a set routine to fire them all up to running temperature and ensure that the batteries are fully charged. It reminds me of the scene in "Kelly's Heroes" where the German Tiger drivers run up their tank engines every half hour to keep them warmed up. Of course, if a battery goes south it's a simple matter to borrow from one of the others.

I look forward to the day that we have a single homestead with lots of vSAAB storage and 'fixit' room. But until then, we continue to see a variety of eye-rolling and other strange expressions whenever we answer the question, "so how many SAABs DO you have?" And we love it!

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Biel Biemme

Den 6 september hade denna schweiziska tidning bild på Daniel Grubenmann vilket Lennart Jarenbäck i Blonay uppmärksammade. Det står så här, det är Lennart som översatt vad som stod på tyska/franska under rubriken "People":

Jag kör bilar idag vilka jag drömde om redan som 17-åring", säger Daniel Grubenmann, 52 år och som deltar i tävlingar med historiska bilar. Bakom ratten på sin Saab Sonett III kom han på sammanlagt 4:e plats i Raid Suisse – Paris. "Denna bil köpte jag för runt 10 år sedan av en amerikan som hade importerat den till Schweiz och som senare återvände till Amerika". Grubenmann har överfört sitt bilvirus även på sin 82-årige far Egon. Vid den senaste Raiden Suisse – Paris deltog duon Grubenmann (Saab Sonett och 96) tillsammans med Georges Müller (Austin-Healy) med "Scuderia Bacchus". "Ett bra lag av kamrater och bra förare". Trion från Biemme slutade på 4:e plats sammanlagt bland lagen. Grubenmanns nästa projekt blir Classic Monte Carlo 2008 med en Saab 96.

Saab 70-dagar

I Saabs interninformation för personalen från 12-18 oktober berättas att "Saab Sonett firar 50 år". Man berättar, att bilen är känd världen över som Saabs första sportbil med två säten. Därför träffades Saabfans på Larz Andersson Museum i Massachusetts den 15 oktober för att fira Swedish Car Day och Saab Sonett. Alla Sonettmodeller var representerade, bland annat en mörkorange Sonett Ifrån 1956, en silverfärgad Sonett II och en blå Sonett III från 1970.

Sedan berättar man om historiken och som sagt, den kan ni så den hop-

Saab Sonett firar i år jämnt. Den första generationen användes av Erik Carlsson för att sätta ett svenskt hastighetsrekord 1956 (borde ha stått 1996. Red).





Den tredje generationen designades av Sergio Coggiola.

par vi över här. Man berättar, att den sista Sonetten som lämnade fabriken i Arlöv var ljusgul och att den idag finns att beskåda på Saabmuseet i Trollhättan. För de som vill ha mer information om eventet i USA hänvisas till hemsidan: www.swedishcarday.com.

Tack Johnny Johansson i Trollhättan för klippet!

Nostalγια

En sak är säker, utan bidragen från Anders Pettersson i Jönköping så vore denna spalt kortare! I nummer 11 så skrev Sven Lindahl en artikel med rubriken "Lasse Lönndahl turnerade i sportbilar". Nå, det var nog en sanning med modifikation för Lasse turnerade även i olika Volvo PV och så sportiga var de nog inte. Men P 1800 var det liksom Ford Mustangen och förstås även de fyra Sonetter han körde. Lasse berättar, att han sålde den sista Sonetten så sent som förra året. Det var en 72-a med V4 motor. "Härliga bilar som också väckte stor uppmärksamhet, vilket passat mig perfekt, obotlig linslus som jag är" sade Lasse och skrattade. Han menar, att man lär känna varandra på ett helt annat sätt

om man åker i en sportbil än i en turnebuss. I hans bilar, inte minst Sonetterna, har de "andats in dofterna från dikesrenarnas sommarblomster från Smygehuk i söder till Rautas i norr. I sätet bredvid honom bl.a. Sonja Stiernqvist, Gunnar Wiklund, Per Grundén och inte minst Tova Carson".

I samma nummer skriver den kände motorskribenten Per-Börje Elg en artikel under rubriken "Sixten Sason, visionären med känsla för linje". Det kan man verkligen hålla med om eftersom han var en av svensk designs storheter under 1900-talet. Han har ju designat allt från bilar till väffeljärn, från Hasselbladkameran till Husqvarnas Silverpil, en 175 cc motorcykel från 1955. Samt mycket mer, allt kan inte räknas upp här. När det gäller bilar står det bland annat: "Sixten Sason hade formgivningsansvaret för alla Saabs personbilar, från 92 till den "Italien-inspirerade" fronten på Saab 93, herrgårdsvagnen Saab 95, Saab 96, Saab 99 och den första sportvagnen, Saab Sonett, den som bara tillverkades i sex exemplar". Om den står det t.ex.: "Där designerns uppgift har varit att forma plastskalet" och där det enda han behövt samarbeta med chassikonstruktören har varit "att fixera vissa punkter, på vilka chassi och kaross skall mötas". Enligt Per-Börje Elg har "den definitivt kört in i historieböckerna som en av sin tids formskönaste sport- och tävlingsbilar".

Han berättar förstås också om Sixten Sasons planer på att ta fram ännu en sportbil på Saab basis, nämligen Saab Catherina som han tog fram tillsammans med sin dåvarande assistent

Björn Envall, senare designchef på Saab. Den 9 februari 1964 visades bilen för Saabs ledning och i april var den dragplåster på en världsutställning i Linköping vilken lockade 10000 besökare. (Se gärna sidan 30 i nummer 3, 2004 av Sonettvärlden). Att linjeföringen var inspirerad av den av Raymond Loevy ritade Studebaker Avanti gick inte att ta miste på. Att taket gick att ta av var en innovation, däremot störde framrutan som hämtats direkt från Saab 96. Enligt Per-Börje var tanken, att Catherinan skulle ha haft samma runtomgående ruta som Saab 99 fick. Det blev dock den av Björn Karlström ritade MFI 13 som drog längsta strået och som sedan vidareutvecklades till Sonett II.

Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Den här tidningen ges ut av Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, världens



största flyghistoriska förening med 5400 medlemmar. I nummer 4/06 handlade faktiskt en hel artikel om "Saab Sonett II/MFI 13, 40 år"!

Artikeln som har sänts till mig av Åke Larsson i Vittsjö är ovanlig i en flygtidning som av naturliga skäl mest avhandlar flygplan. Men här gör redaktionen ett undantag då bilen marknadsförts av Saab som då både hade en flyg- och bildivision och utvecklats av Malmö Flygindustri under namnet MFI 13, ett nummer som man i de vid-

GRATTIS

**Anton Kerff
Dalum**

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!



skepliga flygkretsarna inte ville sätta på ett flygplan. Man nämner förstås formgivaren Björn Karlström och den omfattande tekniska hjälpen som Björn Andreasson på MFI bestod med. Vidare att den seriebyggda bilen byggdes i ASJ:s lokaler i Arlöv. I artikeln berättas dessutom hela Sonetthistorien i kortform, från Rolf Melldes I: a till den sista av de 10236 Sonetterna som är gul. Artikeln är rikt illustrerad med färgbilder av Åke Larsson där han ställt sin Sonett bredvid något Saab eller MFI plan men en bild visas också där Rudolf Abelin och Björn Andreasson står bredvid den Sonett III som blev nr 10000.

Västerås tidning

Lennart Sahlén i Västerås uppmärksammade förstås att man i en bilaga till nummer 43, den 28 okt-3 nov., skrev om att "Saab Sonett fyller 50 – kultbilden som aldrig blev succé". Man fortsätter att skriva, att den ändå blev en legend i bilvärlden och att den framförallt i USA firats. Man berättar också mycket kort historien om I:an, bland annat att den hade en "värstingmotor" på hela 57,5 hästkrafter. Sedan avslu-



tar man med att skriva att Sonett II kom 1967 och att den byggdes i drygt 2000 exemplar. Nåja, 1966 och 1868 stycken är mer korrekt, men vad gör det? Artikeln illustreras med den vita I:an i vacker solnedgång.

Göteborgsposten

Erik Torstensson i Kullavik sände mig ett litet klipp från den 1 november 2006 från Göteborgsposten. Rubriken var "Saab Sonett fyller 50" vilket visserligen var sant men det gäller ju egentligen bara Sonett I och artikeln illustrerades med en röd II V4. Men nu ska vi inte vara petiga utan uppskatta att man uppmärksammade jubileet. Artikeln började med "Den blev egentligen aldrig någon större succé men ändå en legend i bilvärlden". I USA, närmare bestämt vid The Swedish Car Day i Brookline, Massachusetts firade man födelsedagsbarnet genom att bland annat visa några riktiga rariteter som Saab Automobile har i sina samlingar.

Därefter drar man i kortversion historiken för de olika modellerna från I till III och avslutar mycket riktigt med att den sist producerade Sonetten gick direkt till Saabs bilmuseum i Trollhättan där "den finns att beskåda än idag".

Vi Bilägare

Johnny Johansson noterade, att Vi Bilägare i nummer 16/7 november 2006 hyllade Saab Sonett I på 50-årsdagen. Det gjorde man med en enspaltare, som i korthet sade det mesta. Att den hyllades på "The Swedish Car Day" i USA, hur många som byggdes, att

alla finns kvar och de tekniska specifikationerna. Dessutom visade man en bild på den allra första med den "tids- typiska sommarflickan i sittbrunnen". Man nämnde på slutet av artikeln att I:an följdes av Sonett II och III och att det totalt byggdes 12368 Saab Sonett. Ja, till den siffran nämndes var allting rätt, hade man skrivit 10236 hade det blivit perfekt.

Saab Magazine

Att nummer 2/06 av Saabs kundtidning skulle ha en artikel om den Internationella Saabträffen i Ljungbyhed i augusti förra året var väl ingen överraskning men ändå kul att det uppmärksammades. Speciellt som tidningen sänds till många Saabägare som kanske ännu inte har det historiska intresset, men en del kanske får det när de läser sådana artiklar av Peter Öjerskog? Att vår medlem Sten-Arvid Larsson tyckte det var extra roligt är självklart, hans numer mycket välkända gröna Sonett II V4, "Kermit" var ju med på bild! Det var även Ulf Stenson och Martin Bergstrand, båda välkända Saabentusiaster och tillika



delaktiga i arrangemangen. Med på bild fanns även Klaus Weissbauers II V4, givetvis sticker den tyska flaggan ut från bilen. Peter berättar om träffen i artikeln, inte minst hur mycket arbete som ligger bakom, men det har vi ju redan gjort i Sonettvärlden tidigare, så det lämnar vi därhän.

WDR



Förkortningen står för Westdeutsches Fernsehen och det är Klaus Weissbauer, ordförande i tyska Saabklubben som både medverkade i TV programmet och sände mig såväl bilder som en DVD. Det var inte så många minuter som sändes till slut, ca. 4 minuter om såväl hans Sonett som några tyska 96:or och dess ägare, men det tog 4 timmar att spela in det... Programmet sändes regionalt i Dortmundområdet i oktober men spelades in redan i juli. Tanken var att sända inslaget tidigare, innan Saabfestivalen i Ljungbyhed i augusti, det omnämndes också i programmet, men det försköts hela tiden. Programmet visar en del av förberedelserna för träffen och Klaus berättar inte bara om sin Sonett II 4 som visas i bild från alla upptänkliga vinklar, utan även om de vänner man träffar på de internationella Saabträffarna. Klaus berättar också att man idag är



lite bortskämd med dagens bilar och han med sin Sonett vill tillbaka till rötterna. Det var Klaus som var med och grundade den tyska Saabklubben för 31 år sedan för att Saabintresserade skulle kunna träffas och för att man skulle kunna hjälpa varandra med reservdelar och mektips.

Han avslutar med att säga, att han fyller på olja och vatten samt tvättar sin Sonett inför 100-milafärden till Ljungbyhed, men att det egentligen är onödigt, för "den hinner bli smutsig på vägen dit". (Å andra sidan kom det så mycket regn i Ljungbyhed att den nog blev ren igen...)

Pressrelease från Saab USA

Den 8 november fick jag ett mail från vår medlem Bernt Larsson i Australien. Han ville nämligen informera oss om den pressrelease från Saab som uppmärksammade att det var 50 år sedan Sonetten skapades. Speciellt intressant var firandet i USA på Larz Andersson Auto Museum enligt www.swedishcarday.com. Bernt tyckte att det var en väldigt tjugig affisch inför träffen den 15 oktober 2006 med den vita I:an, förmodligen körd av Erik

Carlsson bakom glasögon och halsduk för munnen. Swedish car day är ett samarrangemang med både Saab och Volvo, sponsrat av respektive generalagent. Låt mig citera en del av kallelsen: "With a compelling amalgam of safety, function, performance and good looks, and some elegant simplicity thrown in for good measure, Saabs and Volvos have graced our little corner of the country for half a century".

Bernt passar även på att informera, att det nu finns tre Sonetter i Australien, två i Woolongong söder om Sydney och en i Perth på västkusten.

Aftonbladet

Både Claes Lindholm och Berndt Eliasson tipsade mig om att Aftonbladet citerat tidningen Forbes som korat "coolaste kultkärran". Nej, Sonetten kom inte med på topp 10-listan och det kanske vore för mycket begärt, konkurrensen är ju stenhård. På första plats kom Cadillac Eldorado från 1953, på andra Citroën SM och på tredje Dodge Challenger 1970-1974. Men strax utanför listan hamnade Sonetten, som en tänkbar kandidat och det är väl gott så.

Oldtimer Praxis

Axel Boey sände mig först en Pdf-fil med den intressanta artikeln om Sonett I med chassinummer 4 från Oldtimer Praxis. När sedan Bernd Schubert i Tyskland försåg mig med hela tidningen per post så kunde vi även skanna in bilder från artikeln. Stort tack till er båda! Så vill någon öva sin tyska ber vi er höra av er till redak-



tionen så sänder vi er gärna artikeln som en Pdf-fil.

Redan på framsidan av novembernumret ser vi Klaus Müller-Ott susa fram i sin gröna Sonett I:a. Ja, sin och sin, sedan artikeln skrevs så har han ju sålt bilen till Schweiz vilket vi tidigare berättat om i Sonettvärlden. Annars handlar den tyska artikeln, skriven av Dieter Günther, om hur Sonett I kom till. Allt från ladan i Åsaka och framåt. Journalisten är mycket initierad och beskriver korrekt hur den byggdes om till Saab Facett, kördes i 30000 mil (och såg ut därefter) för att sedan som fågel Fenix återuppstå som den ursprungliga Sonett I:an med sin distinkt gröna kaross. Många bilder visas på bilen i det fem sidor långa reportaget. Vi kan till exempel se en interiörbild från byggnationen i Åsaka, Facetten i profil och hur den ser ut idag. Artikeln ger både en inblick i historiken om I:an och berättar om de vedermödor det kan innebära att hitta sitt drömbjekt, i artikeln nämns korrekt att han fann den via Club Sonett Sweden. Sedan berättas om den omfattande renoveringen till nyskick, ja kanske bättre!

Eskilstuna-Kuriren

Den 17 november hade Jan F Lindberg ett dubbelsidigt reportage under rubriken "Saab Sonett – en svensk klassiker som fyller 50 år". Han börjar med att skriva att "Det är många som fyllt 50 i år. Björn Borg, Thomas Wassberg och Ingemar Stenmark. Och så Volvo Amazon och Saab Sonett. Den senare tillverkades i sex exemplar och är Saabs enda riktiga sportbil. Men det är den Saabmodell det tävlats minst med." Sedan ger han den för oss välkända historiken om respektive modell, om fartrekord för I:an, om varför bulan på motorhuven kom till på V4:an och varför slutligen produktionen av III:an lades ned 1974. Plus mycket till. Allt rikligt illustrerat med färgbilder på såväl tecknade som fotograferade bilder. Stort tack till Magnus Eklund för artikeln!



Igen måste jag till min glädje skriva, att det har skrivits väldigt mycket med Sonettanknytning i olika media och dessutom har ni varit duktiga att sända mig artiklarna! Så det är nog inte mycket som undgått oss. Därför har vi nödgats dela upp notiserna på denna och nästa Sonettvärld, så har ni sänt oss ett klipp som inte kommer med här, håll ut för det kommer med i 2/2007. Stort tack för alla bidrag, de uppskattas!



Köpes

Jag är intresserad av att köpa en Sonett för renovering. Absolut helst en Sonett 2 V4 från 68-69, men även förslag på Sonett 3 är intressanta. Jag har tänkt mig en bil som är i s.k. dåligt skick, men den ska vara relativt komplett för en rimlig penning. Rost är inget problem, om priset är lågt. Maila mig gärna, och bifoga många bilder på objekten!

ulbes@hotmail.com

telefon 070-565 08 99

Ulrik Beste.

Köpes

Till Sonett III -72

Jag vill köpa två stycken rostfria lister, de som sitter med sex skruvar innanför varje dörr.

Åke Mattsson

Box 120

830 47 Trångsviken

ake.mattsson@trangsviken.nu

Information om vårträffen

Lördagen den 26/5 2007 är det dags för
Club Sonett Swedens vårträff och årsmöte

Vi samlas i Silverdalen där årsmötet kommer att äga rum, efteråt kommer vi att åka på några härliga småländska vägar kända från Antikrundan för att avsluta med mat och prisutdelning på Brygghuset i Vimmerby, Brygghuset drivs av Åbro bryggeri där dom som önskar kan få en lektion i hur man brygger öl.

Välkomna hälsar Tomas, Stefan och Åke med familjer.

Sonettshopp

Vid beställning eller förfrågan: Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken
Tel. 0240-76746, peja10@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Jubileumsmugg. Pris: 85 kr/st + porto



Äldre nummer av Sonettvärlden. 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.