

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Saab Quantum – en dålig affär
- Historien om "Little red"
- Lergökarallyt
- Kieft eller Sonett?

1

2008



Från ordförandens skrivbord



Hej!

Sitter här efter att ha svarat på ännu ett tips om billiga Sonetter i USA. Ett tips till alla er som är intresserade av Sonett men ännu inte haft möjlighet att införskaffa sig en bil. Det finns ett stort antal bilar tillgängliga i USA i varierande skick.

Många bilar har gått, och kommer att gå skrotöden till mötes av det enkla skälet att det saknas reservdelar, saker som för oss kan te sig obegripliga.

Avsaknad av kopplingscylinder, koppling, bromsok, huvudbromscylinder är exempel på sådant som jag vet gör att bilar blir stående och i ett senare skede skrotade.

Här i Sverige är ju det inget som leder till skrotning men vissa delar börjar bli svårare än andra att skaffa.

Dock är nästan inget omöjligt att hitta förutom självfallet specialdelar till tvåtaktarna...

När det gäller II V4 och III:an så är det få saker som är riktigt kris och är det svårt för någon i klubben så hör av er. Vi står gärna till tjänst, med råd och dåd, så långt detta är möjligt.

Poängen är alltså att det gäller att passa på om man kan tänka sig att importera en bil från USA. Priserna är hyggliga för bilarna, transporten över från USA är OK.

Självfallet skall man dock vara realistisk när det gäller tid och pengar för att renovera en 35-40 år gammal bil, dock är det så att Saab fortfarande är billigt i gammalbils-kretsar vid en jämförelse. Även om det kanske inte känns så i alla lägen...

Jag har förresten fått tips att det är minst två medlemmar som jobbar på att bygga banbilar av sina Sonett III:or. Det skall bli spännande att se vad det kommer att bli av detta. Sonetterna är väl den Saabmodell det har tävlats minst med, men det är ju inte för sent än att det bli mer. Inte minst i dessa tider då den klassiska racingen är stark och det finns ett stort intresse för den.

Ett tips: Glöm inte bort att vi satsar på vårt vår/årsmöte i Dalsland söndagen den 18 maj. Så planera in det i kalendern! Vi planerar för att det skall bli en heldag med bland annat en tur på ca 10 mil Sonettvägar innan dagen avslutas.

Andreas Hellberg



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
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:

Bilden som visar Bernt och Anna Larssons Sonett III från 1974 är tagen av en från australiengänget vid besök på Ågersgöl i juni 2007. Strax öster om Eksjö ligger Forssjön som skymtar bakom bilen.

Styrelsen

Andreas Hillby, ordförande
0303-740311, 0762-773648
andreas.hillby@telia.com

Jan-David Skavén, redaktör
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, reservdelsförv.
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

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av april
Sista inlämningsdatum för manus-
skript och annonser 25 mars.

Renovering Saab Sonett III Del 4, sista delen

Göran Olsson

Genom ett misstag föll en sida, den sista, bort i förra numret.

Här kommer avslutningen på Görans artikel!



Som tur var startade motorn inte så det blev inte några skador på vare sig stag eller fläkt. Nu var det bara att demontera huven igen och även kyllet då det visade sig att fläkten inte gick att demontera med kyllet på plats. Med fläkten demonterad var det lätt att kapa fläktvingarna till rätt längd och efter återmontering av fläkt, kyl och huv gick nästa startförsök utan anmärkning.

Nu var bilen klar, bara att beställa tid för kontrollbesiktning hos Svensk Bilprovning. Besiktningen förlöpte som jag tidigare skrivit utan anmärkning.

Efter denna kontrollbesiktning åkte jag ner till Lennart Björk i Alingsås för att besiktiga bilen inför tecknandet av en MHRF-försäkring. Lennart skrev i sitt protokoll "mycket fin bil

renoverad i stort sett till nyskick". Det var ett betyg som glädde.

Hur gick det då med växellådan? Jo missljudet minskade efter en tids körning men tyvärr havererade frihjulet efter cirka 70 mils körning. Det yttrade sig så att bilen helt enkelt inte drog vid vissa tillfällen oberoende av hur frihjulreglaget stod. För att råda bot på detta återstod endast ett växellådsbyte. En standardlåda från en 95:a fanns redan i garaget.

I skrivandet stund (jan -07) är lådan utbytt men någon längre provkörning har jag inte kunnat göra p.g.a. dåligt väglag. Det bör vara rent och torrt när man tar ut finbilen. Så det är bara att hoppas att allt fungerar som det skall och att skillnaden i utväxling inte är märkbar.

Saab Quantum – en dålig affär



Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann
Artikeln har tidigare varit publicerad i
Classic Motor Album nummer 7 från december 2003
och publiceras med deras tillstånd.

Med datorberäknat chassie och hopbyggd av en atomfysiker på fritiden liknade amerikanska Quantum inte tillnärmelsevis Saabs egna bilar.



Visst hade den potential att börja tillverkas men Saab i Sverige tyckte inte att modellen uppfyllde deras krav. Därför övergavs projektet som kunde blivit en naturlig fortsättning på sportvagnen Sonett från 1956.

När Saab började sälja bilar i USA på 1950-talet gick det ganska trögt. Bilen var väldigt olik de inhemska märkena med sin udda formgivning och trecylindriga tvåtaktsmotor. Visst sålde den men det största problemet var att få in tänkta köpare i försäljningslokalen.

Ge oss en tuff bil som lockar in folk så vi kan sälja vardagsbilar åt dem, vädjade försäljarna.

Quantum var atomfysikern Walter Kerns försök att få Saab att bygga en öppen sportbil för den amerikanska marknaden. Liksom på Ford GT 40 hade chassiets utformning räknats fram med hjälp av en dator.

Nu hade inte Saab själva några planer på att ta fram en sådan modell.

Men en atomfysiker, och tillika amatörtävlingsförare, vid namn Walter Kern ville bygga en sportbil och han fastnade för den svenska bilen som utgångspunkt för sin sportvagnsdröm.

För att få rätt viktfordelning vände han motorn och lät växellådan vara framför den, precis som i Sonett I. För att få växellådan åt rätt håll vände han



Bud Clarke har inte bara en av de två kvarvarande Quantum Saabarna utan också specialbygget Phoenix med en 940 cc Monte Carlo motor på 85 hästar. Toppfarten är ointressant tycker Bud men brukar skrämma sina medtävlare genom att hålla nästan samma fart i kurvorna som på raksträckorna med racern.

bara rotationsriktningen på motorn.

Målet var att få en helt neutralstyrd bil och för att testa sina teorier satt han på luncher och kvällar vid sitt arbete på IBM och räknade ut chassiets utformning med hjälp av datorer. Det var 1958 och att använda datorer vid bilkonstruktioner var väldigt ovanligt, då litade man mer på erfarenhet och riktiga tester.

Efter fyra års arbete var den första prototypen klar och visades upp i Saabs monter på bilutställningen i New York 1962. Då hade den ändrats på en del punkter och bland annat hade Kern blivit tvungen att flytta bensintanken som skulle ligga under sätena till bagageutrymmet.

Saab i USA drog på stort och sa att bilen skulle börja säljas som 1963 års modell. Vad många inte visste var att det bara var en modell som visades, en bil som inte gick att köra. Den sägs ha varit så bräcklig att de fick rulla in och ut den ur utställningshallen mycket försiktigt för att den skulle hålla. Nu var det inte heller meningen att den skulle köras för direkt efter utställningen monterades hela bilen ner och aluminiumkarossen användes för att göra gutformar till den kommande serieproduktionen.

Till att börja med nöjde Kern sig med att bygga två prototyper. Den första användes till körprov; den gick väldigt bra tack vare den förnämliga viktfordelningen och framhjulsdriften.

Den andra bilen användes till bilutställningar och skickades till Saab i Sverige för utvärdering. Saabs USA-chef låg på och ville få bilen i produktion, men i Sverige tog man det lite lugnare. De skärskådade bilen och tyckte att den var dålig.

Rolf Melde menade att man nog inte skulle nöja sig med att beräkna en bils egenskaper med hjälp av en dator och påminde om att Ford hade gjort det med sin GT 40. Den såg också bra ut i datorn men i praktiken var den felkonstruerad och lyfte från marken innan den nått sin toppfart.

Walter Kern och kompani hade skickat med en lista på 44 punkter som de skulle åtgärda på bilen och Saab lade till ytterligare 54 felaktigheter.

Inte så underligt tyckte Walter Kern som påpekade att de aldrig hade sysslat med bilbyggande förut.



Bagageutrymme? Ja i alla fall så pass mycket att man får plats med reservhjulet och kanske också en tandborste.



Saab testade bilen 1963 på Karlskogabanan och jämförde den med en Triumph Spitfire. Med standardmotor kom den rejält på efterkälken men efter att ha monterat i en motor från Saab Sport körde den ifrån Spitfiren.

Värre var att det luktade bensin och olja i förarutrymmet, vatten sprutade in och vinddraget gjorde att avgaserna sögs in igen. Dessutom tyckte man att ramen var för klumpig och att det skulle räcka med en ram av smäckrare rörkonstruktion. Trots det, enligt Saabs tekniker, överdimensionerade chassiet vägde bilen bara 685 kilo fulltankad.

Nu var det inte bara Saabs tekniker som provkörde bilen, utan även Prins Bertil som av en händelse var på besök på banan vid provtillfället. Prins Bertil blev enligt uppgift inte särskilt imponerad av bilen.

I testrapporten skrev man bland annat att "Quantum är som turistbil betydligt mindre tilltalande än Saab Sport och Triumph Spitfire...högt ljudnivå...dåligt skydd för väder och vind...svår att stiga in i...mycket litet bagageut-

rymme...mindre elegant inredning...mindre bekväm...sämre funktion på vissa manöverorgan såsom växelspak och kopplingspedal..."

Därmed var det slut med Quantum. Bilen ställdes undan och skeppades efter ett par år tillbaka till USA. Den bilen finns nu hos en privat samlare i USA.

Den första av de två i "serieproduktionen" stannade som sagt kvar i USA hela tiden och hamnade 1980 hos Bud Clarke i Los Angeles.

-Ingenting var rätt på bilen när jag köpte den. Den hade fel vindruta, fel ratt, fel motor, fel tank, fel grill och fel avgasrör.

-Dessutom var den lackerad som en svensk flagga och såg på det hela taget bedrövlig ut.

Men det var rätt bil för Bud, vars hjärta klappar för Saab. I sin verkstad i Los Angeles gör han underverk med de "Trollhättemopederna" som ännu rullar i USA och han får bilar tillskickade till sig från hela USA och ibland även Kanada.



-Egentligen var det en slump att jag började gilla Saab. När jag gick på yrkesskolan i början av 1960-talet gjorde jag min praktik på den lokala Saab-verkstaden. Jag gillade verkligen inte märket då, men det ändrade sig med tiden. Sedan jag slutade skolan har jag nästan bara arbetat med Saab, och gör det fortfarande.

Bud började ställa i ordning bilen i början av 1980-talet och eftersom det var hans egen bil fick han göra det på sin fritid. Därför tog det flera år innan han var nöjd med den. Chassienumret är 102 och kan enligt Bud utläsas som "one of two" – en av två.

När Bud köpte bilen satt det en motor från Saab Monte Carlo 850 1967 i den.

-Den lyfte jag ur och ersatte med en motor från en Saab Gran Turismo 850 1962.

Saab Sport kallade Gran Turismo 850 i USA på den tiden, och det är alltså en vanlig Sportmotor som sitter i bilen, med tre förgasare och separatsmörjning av motorn.

Kylaren ligger framför växellådan och för att spara plast är expansionskärlet monterat mellan motorn och kylaren.

-Walter Kern byggde bilarna med motorer från vanliga Saab 96, men meningen var att de skulle få Gran Turismo-motorn, så man kan säga att jag har byggt bilen som den var tänkt att vara motormässig.

Utrymmet under huven är väl utnyttjat, och likadant är det med bagageutrymmet. Fast nu är det åtminstone lite utrymme kvar för bagage.

-Jag satte i en tank från en Saab 95 herrgårdsvagn som det skulle vara. Tanken som satt i när jag köpte bilen fyllde ut hela bagaget.

Bilen är väldigt bullig och ritad helt efter Walter Kerns eget huvud. Lite inspiration från Saab smög sig in bland annat i grillen.

-Tittar du så ser du att det är två liggande grillar från kortnosen som fogats ihop. På den första Quantum-bilen använde Kern en vindruta från Saab 96 som han hade monterat på



Alldeles till höger skymtar en annan av Walter Kerns skapelser – en Sonett III med en startmotor till en jetmotor som drivkälla. 16 batterier förser motorn med ström och ger "el-Sonetten" en toppfart på 120 kilometer i timmen.

en egenhändigt byggd ram. Den blev oproportionerligt stor och på de andra två använde han istället vindrutor från Renault Caravelle. De var för breda så en bit i mitten kapades bort för att passa Quantummen.

-Jag fick till slut tag i en ruta till en Caravelle. Glasmästaren som skulle kapa till rutan åt mig misslyckades och hade sönder rutan helt och hållet. För att få rätt ruta lät jag tillverka en i lexan istället med Caravellens vindruta som mall.

Avgasröret ska vara enkelt men Bud har monterat ett dubbelpipigt rör som en del av uppgraderingen till den bil som det var tänkt att bli. Saab sålde ju dubbelpipiga rör som tillbehör till Gran Turismo 850.

Buds Quantum hade bara gått 544 mil när han köpte den och nu har den

gått nästan 1 300 mil, berättar han när han bjuder på en provtur i industriområdet i utkanten av Los Angeles.

Quantumen greppar bra, både i accelerationen och i de tvära kurvorna. Stabil som få med utmärkt viktfördelning, tack vare låg höjd, vänd motor och "överdimensionerad" ram.

Karossens stabilitet och passform lämnar mycket i övrigt att önska, men så rör det sig också om en prototyp, som Bud påpekar.

Vid en korsning hetsar Bud upp en kille i en Camaro som stannat bakom. Bud varvar upp tvåtaktsmotorn och med ett ljud som inte skulle skämmas på vilken motocrossbana som helst lämnar han en förvånad Camaroåkare efter sig. Killen i Camaron surnar till och lägger två svarta streck i asfalten när han försöker hinna i fatt den skratande Bud i nästa vägkorsning.

-Exhibition of speed, kallas det här och ger 500 dollar i böter om polisen får se det, berättar Bud mellan skrattsalvorna.

När vi återvänder till Buds verk-



stad visar han oss några andra rariteter, både sådana som han byggt själv och sådant som han kommit över. Vad sägs om en Sonett III med bränsleinsprutning och turbo? 200 hästar och god för 200 kilometer i timmen.

-Jag har monterat en varvtalsregulator i den annars är jag rädd för att jag övervarvar den.

Lite snabbare är den specialbyggda hybriden mellan en Sonett II och III som toppar 225 kilometer i timmen.

-Den har två förgasare och bromsarna är ventilerade skivor från en Cadillac.

Ett av projekten är en avstannad återställning av en Sonett III.

-Walter Kern byggde om den till eldrift och jag fick överta den av honom.

Med 16 batterier vägde den närma-

Prins Bertil testade Quantumen på Karlskogabanan 1963 och var lika imponerad av skapelsen som Saabs testförare, det vill säga inte särskilt mycket. Mindre tilltalande exteriör, dåligt skydd för väder och vind samt mindre bekväm var några av Saabs hårda omdömen.

re två ton, men hade ändå en toppfart på 120 kilometer i timmen med eldriften. Motorn var en tolvhästars startmotor till en jetmotor och växellådan är en vanlig Sonettlåda.

-Nu står jag i valet och kvalet om jag verkligen ska återställa den. Bensinen kostar nästan 4 kronor litern här, så kanske det är idé att behålla eldriften.

Bilen använde Bud under flera års tid när han utträttade ärenden i trakten, men eftersom räckvidden bara var sex mil vågade han inte använda den som bruksbil.

Saab Phoenix är en annan intressant tävlingsbil som Bud har i sin verkstad.

-Den byggdes 1960 och hade då en fyrcylindrig utombordsmotor från Mercury som drivkälla.

-Förre ägaren bytte till en Saab tvåtaktsmotor 1983 och jag köpte den 1988.

Bud tävlade flitigt med den från 1993 fram till för ett par år sedan.

Under huven sitter en bakvänt monterad 850 kubiks motor från en Monte Carlo som Bud har borrarat upp till 940 kubik.

-Förgasarna är från en Monte Carlo, men grenröret och avgasröret har jag byggt själv. Det blev väldigt lyckat, och jag tror motorn ger cirka 85 hästkrafter.

Riktigt säker är han inte eftersom han inte mätt den i någon bromsbänk. Med en totalvikt på endast 460 kilo blir toppfarten runt 175 kilometer i timmen.

-Toppfarten spelar ingen roll egentligen. Det är viktigare att den är så stabil i kurvorna som den är. Många av mina medtävlare blev rejält överraskade av min framfart, flinar Bud.

Teknisk specifikation

Saab Quantum 1963

Motor: Vätskekyld, frontmonterad trecylindrig tvåtaktsmotor. Slagvolym: 841cc. Borrning/slaglängd 70/72,9 mm. Tre stycken Solex 34W fallförgasare. Effekt 57 hk vid 5 300 varv/minut. Vridmoment 90,8 Nm vid 3 800 varv/minut.

Kraftöverföring: Fyrväxlad manuell låda. Osynkroniserad etta, frihjul, rattspak. Framhjulsdraft. Utväxling: 5,1:1.

Chassi & kaross: Separat rörram med integrerade stålpaneler. Kaross av glasfiber. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupp-

hängning, dubbla triangellänkar, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare. Stel bakaxel, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare.

Bromsar: Hydrauliska trumbromsar runt om. Servo saknas.
Mått & vikt: Längd: 3 883 mm. Bredd: 1 422 mm. Höjd: 812 mm (karossen) 1168 mm (vindrutans topp). Tjänstevikt: 685 kilo.

Prestanda: 0-100 km/tim – 16 sekunder

Toppfart cirka 155 km/tim

Produktionsår: 1962-1963

Antal tillverkade:

Saab Quantum: 3

Års- och vårmöte!

Preliminärt har vi vårt års- och vårmöte i Dalsland den 18 maj, håll utkik på vår hemsida och i nummer 2/08 av Sonettvärlden för komplett information!

Några noteringar ur min resedagbok

Åke Larsson, Vittsjö, 2004-09-19v

Jag har i många år tänkt stanna och se om Peps Persson var hemma när jag kör den roliga rundan Vittsjö - Emmaljunga - Visseltofta på kvällen och passerar hans hus. Jag stannar Sonetten vid Peps Perssons hus med motorn igång. Mot alla odds kommer han ut till bilen. Jag presenterar mig som VA-maskinist vid Hässleholms kommun och att jag varit det sedan 1977.

Sen berättar jag en liten historia: "Vid ett tillfälle 1979 när jag i tjänsten var på väg till Emmaljunga reningsverk passerade jag ditt hus. Precis då spelade de i bilradion den tidlösa låten "Hög standard (va fan ä dä)" med och av Peps Persson. Sedan dess har jag tänkt

att vid något lämpligt tillfälle stanna och prata om kanske just den låten med dig."

Peps skrattar och sen gratulerar jag honom naturligtvis till det prestigefyllda kulturpriset (från Cornelis Vreeswijkfonden. Red) på 100 000:- som han precis emottagit. Han kommenterar att min Sonett är hög standard och skriver sin autograf i min dagbok.

En något yngre Peps Persson (Per-Åke Tommy Persson) född 1946 i Tjörnarps.



2007-04-17

Jag träffar Peps Persson i ICA-affären i Vittsjö. Han kommer ihåg mig. - Det var du som har Sonetten, säger han. Jag undrar om han ställer upp på en fotografering och han svarar att det går bra, bara jag kommer den närmaste månaden eftersom han sen skulle vara upptagen av spelningar.

2007-05-15

Det är kväll och jag gör en kontroll-



körning efter montage av en ny termostat (88 °C) runt Vittsjön och sen bär det iväg mot Emmaljunga och Peps Persson.

Turligt nog är han hemma men egentligen finns det inte tid att åka med för fotografering för han och några andra musiker håller på att spela in något nytt i den egna studion. Men hur som helst kör vi någon kilometer till Björstorp och fotograferar. På hemvägen därifrån är jag så inne i körningen och diskussionen, så jag kör förbi hans hus.

- Stopp, stopp! Här bor jag, skriker Peps. Så det blir en tvärbromsning framför huset.

PS. Det var svettigt och omständligt att byta termostaten i Sonetten då bl a gummitätningen som ligger i ansatsen till termostaten i termostathuset var för tjock. Jag fick klyva den med

Peps lutar sig stolt mot Sonetten. Lite över-skottskylvatten rinner från Sonetten. Något som är ganska naturligt efter termostatbytet.

ett primitivt verktyg - en Swiss Knif. Sen fungerade det. Gud, vilken härlig kväll!

2007-05-16

Jag har redan fått korten från föregående kväll. Expert fixade det. Efter jobbet åker min bror med mig. Han kom med tåget från Köpenhamn. Vi kör direkt till Peps. När han fått korten ser han ut som en glad speleman.

Då det var en rolig koppling till skivbolaget Sonet* som han har haft mycket samarbete med tänker han skicka ett signerat kort där han står vid sidan om Sonetten.

*Det forna skivbolaget Sonet har numera gått upp i ett annat förlag.

Historien om "Little red"

Lars-Åke Haraldsson, e-mail: larsake.h@telia.com



Jag skall förklara namnet senare men för att ge en bakgrund till hur man kan ändra uppfattning går jag tillbaka till ca 1950. Jag var i de allra första tonåren otroligt intresserad av bilar och tyckte det var roligt att få åka bil vilket kanske inte är så vanligt idag. Mina föräldrar hade under de åren bilar som Ford Prefect, Morris Minor och Austin A40. Våra grannar gick från motorcykel till "grön Saab 92". Vi log många gånger i smyg för att Saaben inte startade p.g.a. igenslagna stift eller att den släppte ut enorma rökmoln innan de kom iväg. Om allt fungerade så blev man ändå medveten om avfärden p.g.a. ljudet. Det vore väl för mycket att säga att jag var Saabfantast på den tiden.

Det gick många år som jag inte skall gå in på här men plötsligt blev jag erbjuden jobb på Saab, i början av 1960-talet. Jag ville inte skiljas från Amazon Sporten med sina två SU för-gasare och sitt speciella ljud men visst var det trevligt att köra Saab, speciellt Saab Sport med tre för-gasare och hela 60 hk, fantastiska vägegenskaper, träratt och otroligt fina stolar. Efter ett år var i alla fall Amazonen ersatt av en vit Saab 96 på 38 hk med Saxomat som speciellt hustrun uppskattade!

Jag skall nu hoppa över många år igen, vi är inne på 1980-talet och två-

taktarna är för länge sedan borta, något som jag inte saknade men det började nästan bli något nostalgiskt med speciellt tvåtaktsljudet.

Tankarna hade många gånger gått åt att få tag i någon gammal bil att renovera och jobbade man på Saab borde det ju vara en Saab. Skulle den vara relativt gammal, ja då blev det ju en tvåtaktare. Favorit i tankarna var nog en Saab Sport modell 1964. Visst kunde ju en Sonett vara möjlig men nästan alla tvåtaktarna hade ju gått till USA. I vilket fall skulle det nu vara tvåtakt !!

Jag visste att vår dåvarande servi-



Så såg bilen ut på en av bilderna från USA innan köpet

cechef i USA sedan ett antal år hade en Sonett stående, att han renoverat motor och växellåda men aldrig kommit igång med bilen. Efter utväxling av information och bilder blev det i september 1987 affär. Bilen hade blivit avställd redan 1975 men tydligen haft ett hårt liv fram till dess, med första ägaren. Bilen hade hela tiden funnits på östkusten (New England) och nu var det mest sopor av inredningen, speciellt innertak, bagagerumsinredning och dörrsidor, vidare var bottenplattan rostangripen och plastkarossen

angripen av "böldpest". Jag var medveten om allt så det var inga överraskningar men Dan som han heter berättade senare att han var något orolig för att sälja bilen tillbaka till Sverige och till någon som han kände.

I oktober hämtade jag bilen, på trailer, i frihamnen i Göteborg. Dan var såvitt jag minns ägare nr.2 och hade haft bilen ungefär sedan 1980 – i garage.

I Dans privatliv hade bilen döpts till "Little red ridinghood" – rödluvan - och det kanske passar bra så i all vår vidare konversation och också i min ägo heter bilen "Little red".

"Kvalitetövervakning nya modeller"

Jag kan här göra ett uppehåll och en kort tillbakablick med inriktning på Sonett. På jobbet arbetade jag till större delen med det ordinarie bilprogrammet men ca. 1970 var jag inkopplad på Sonett III en tid före och efter pro-

Bilen vid hemkomsten, efter hämtning i Frihamnen i Göteborg



duktionsstarten med inriktning på kvalitet, både funktion i största allmänhet och produktionskvalitet, det benämndes Kvalitetsövervakning nya modeller.

Det yttersta ansvaret vilade på organisationen i Trollhättan. Det är ju stor skillnad mellan en relativt storskalig produktion som i Trollhättan och den mer hantverksmässiga verksamheten som fanns i Arlöv. Entusiasmen i Arlöv minns jag väl och ambitionerna att tillmötesgå saker enligt Trollhättans krav var det inget fel på. Som exempel kan nämnas att det tog sin tid innan vi var helt nöjda med mekanismen för att lyfta och sänka strålkastarna, det var ju naturligtvis en utmaning. En annan gång skulle Björn Andreasson komma upp till Trollhättan för några diskussioner och naturligtvis åkte han en Sonett III av någon sorts förproduktion. På vägen blev det kraftigt regn och läckage uppstod någonstans på nedre delen av torpedväggen.

När Björn kom till Trollhättan satt han barfota och med uppkavlade byx-

ben i det badkar som främre golv utgjorde men det var inga ledsna minner för det. Analysen startades redan i Trollhättan och några dagar senare fanns åtgärder i förserieproduktionen. Det fanns alltid lösningar runt hörnet. Jag tror inte att jag under alla mina år träffat en sådan innovatör som Björn. Sedan kan det väl hända att saker och ting gick litet för fort ibland. Då fanns alltid Bert Grahn på plats och kunde jobba igenom ändringar och nya idéer mer i detalj. Den här epoken varade ca. ½ år för mig och utgjorde ett intressant och annorlunda avbrott i de ordinarie uppgifterna på labbet.

Åter till min Sonett och hösten 1987. Där stod jag och såg allt som borde göras och föll för tanken att ta litet i taget i och med att jag inte hade kunskap, tid, verktyg, material eller plats (jag har ett dubbelgarage som dock innehåller en hel del annat också.) Fullt så illa var det kanske inte men visst kände jag en viss tvekan att dra igång hela jobbet på en gång.

Upp och nedvänd bottenplatta på pallbockar



Några arbetskompisar och också någon Sonettägare var och tittade på bilen och budskapet var solklart, nej, nej dra igång hela jobbet annars blir det dubbeljobb och kanske svårt att börja om flera gånger.

Resultat, före jul det året var hela bilen nedriven i sina beståndsdelar, utom motor och växellåda. På pallbockar låg en upp och nedvänd rostig bottenplatta. Jag fick fin hjälp av en Saabanställd, Sonettägare och medlem i Club Sonett Sweden, nämligen Erling Holmin. Han hjälpte mig att få isär chassit och var sedan den som tog hand om all svetsning och det var en hel del som man inte såg förrän bottenplattan var frilagd och blåstrad.

Plastkarossens alla delar fick senare under våren skickas på lagning och lackering. Dels fanns en skada på karossen just ovanför bagageluckan och sedan många plastskador som jag brukar kalla böldpest, stora uppslag i plasten som liknar "rostskador". Tydligen brister i den glasfiberarmerade plasten som inte alls trivs i stark sol och värme. Lackeringen skedde slutligen med en Honda lack som var närmast identisk med ursprungsfärgen.

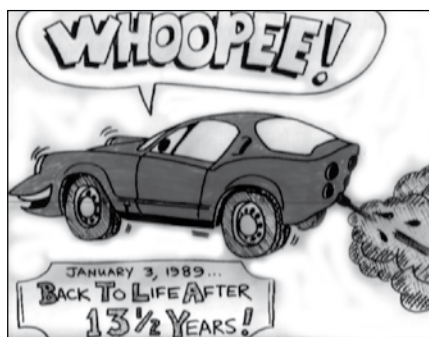
Idag hävdar min fru att jag inte tar ut bilen i varken regn eller stark sol beroende på ovanstående problem. Det är naturligtvis en överdrift men visst undviker jag onödig exponering i regn och stark sol.

Kommen så här långt kändes det trots allt rätt så bra och jag insåg att nu var det viktigt att inte slarva med något utan lägga omsorg på varje detalj om slutresultatet skulle bli bra. Utan att gå in på alla detaljer minns

jag att bland det svårare var bagagerumsinredning, innertak, stolpklädsel och i viss mån dörrsidor. Det mesta var som sagt sopor! Vad gäller bagagerum gick jag från ursprungsmaterial och färg till ett modernare material i närmaste svarta nyans. Jag har inte slaviskt följt ursprunget men man får nog leta efter sådant som inte är standard i övrigt, ja hjul och däck förstås. Bilen rullar idag med aluminiumhjul och 195/65 R 15 däck, original finns dock kvar. "Musöronen" har också bytts ut mot tuffare backspeglar som jag fick med från USA men bättre än musöronen är de inte.

Det var en högtidsdag när bilen efter ca. 1,5 år för första gången kunde startas upp även om den inte var helt klar.

Jag meddelade före ägaren och fick den här fina teckningen tillbaka



Den här fina teckningen fick jag av förra ägaren när bilen först startades

Renoveringen klar 1990

Riktigt färdig kanske en bilrenovering aldrig blir men i stort var väl renoveringen klar 1990. 1992 blev den utsedd till finaste Sonett på Saabfestiva-



Detta tidningsklipp visar en nöjd Sonettägare vid Saab festivalen 1992

len vilket kändes som en bekräftelse på att renoveringen var "godkänd". Förre ägaren Dan har naturligtvis provkört under 1990-talet liksom Saab:s USA chef under många år, Ralph T Millet, (då pensionär) det senare gladde mig speciellt (tyvärr är han nu borta sedan några år).

Bilen är fortfarande kvar i min ägo, det blir inte så många mil per år men visst är det roligt att ta en tur ibland



Bilen i färdigt skick ca. 1990



och inte minst att höra det fina ljudet när man drar på och inte att förglömma de gokartliknande vägegenskaperna.

Så många fel har det inte varit genom åren men körsträckan är ju heller inte så lång. Bromskolvarna bak har bytts p.g.a. att de började kärva, driftsstopp p.g.a. elfel som visade sig vara så banalt som dessa elförbindningar med ett litet plasthölje om, tickande/hoppande hastighetsmätare/kabel återkommer, för tidigt lysande varningslampa för oljetryck, troligen beroende på relät, litet oljeläck från växellådan (känns det igen). Vad gäller hastighetsmätarkabel och oljevarningslampa tar jag gärna emot goda råd!

Uppgraderingar i övrigt är inte så många men stolarna har i alla fall blivit omklädda i riktigt skinn under senare år.

2006 var "vi" med på Club Sonett Swedens årsmöte och fick en hedrande 2:a plats efter Gösta Jakfors Sonett 1:a.

I och med det har vi kommit fram till nutid och "Little reds" historia fortsätter, just nu är vintervilan i garaget slut och sommarens turer har inletts.

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

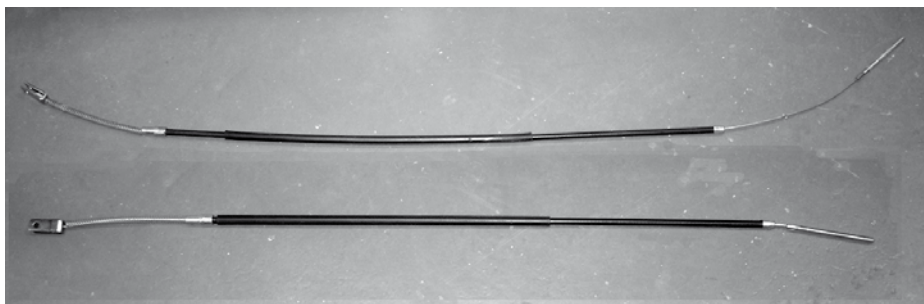
Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.

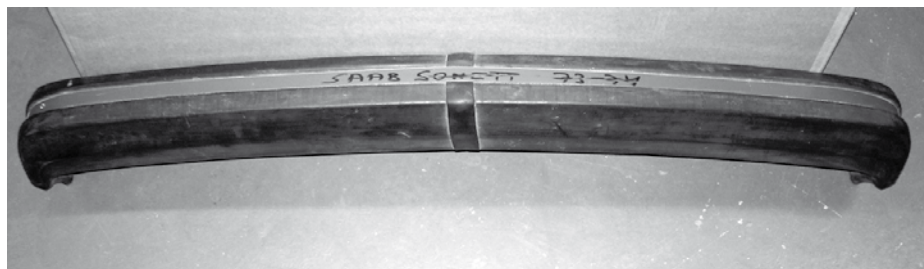


Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

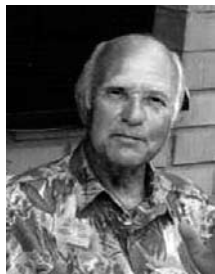


Handbromsvajrar till II:an, art 7400393, Pris 250:-/st

Handbromsvajrar till III:an, art 7416761, Pris 250 :-/st



Främre stötfångare, Saab Sonett -73-74, art 7425648, Pris 3000:-/st



På Lergökarallyt i Ängelholm är Sonetten exklusiv

Text o foto: Jan Andersson, Skälderviken, Ängelholm

År 2007 genomfördes det femtonde rallyt med ca 340 deltagande ekipage. Alla märken var representerade med den gemensamma nämnaren att alla var från år 1970 eller äldre. Många Saabar och gamla Volvo. En del gamla Mercedes från 1930-talet. Mängder av fina gamla sportvagnar men bara en enda Saab Sonett – min. Visserligen lär det vara Sveriges äldsta IIIa, men var finns alla fina Sonett IIor?

Rallyt äger varje år rum sista lördagen i augusti och går på olika vackra vägsträckor på Bjärehalvön, Kulalahalvön eller som i år upp och ner på Hallandsåsen.

Innan starten samlas alla i den vackra Hembygdsparken där rallyt bjuder på morgonfika för sådär femhundra

Bilarna utställda i parken före start



personer. Många besökare jämte ekipagens besättningar beundrar alla de nyputsade skönheter. Det finns allt från rostiga originalamerikanare till superstylade Fiat 500 med Abarthdämpare lika stora som motorn.

Efterhand släpps bilarna iväg – de äldsta först – genom Ängelholms Centrum till stortorget där Lars Lindström, berömd speaker, berättar om varje bil som kommer till start. Gatorna är packade med nyfikna som tittar på den flera timmar långa paraden.

Min egen start hade föregåtts av ett besök hos vår Saabkännare Jan Nilsson i Bjärnum. Min dubbla weberför-gasare hade haft stopp i tomgångsmunstycket och jag vågade inte plocka isär den själv. Bilen gick som ett skott efteråt men redan en timme efter start var det samma visa igen. Det blev att hålla varv på motorn och reglera hastigheten med växlarna.



Många stopp längs vägen för medhavd fika

Första anhalt var i Munka Ljungby där tre kluriga frågor skulle besvaras. Sedan fortsatte färden längs vackra Rössjön och sedan upp över Hallandsåsen. Nästa stopp blev vid

Vallåsens skidanläggning – jo vi har faktiskt sådana i Skåne – och sedan på nytt upp på åsens topp ett par hundra meter över havet. Efter ytterligare en anhalt där ännu fler kluriga frågor skulle svaras på bar det åter ner längs gamla E-6an till Margareterorp för ett nytt stopp. Via diverse småvägar bar det ner till vackra Skälderviken, förbi småbåtshamnen för återsamling och utställning i Hembygdsparken.



Lars Lindström kommenterar bilarna vid ankomsten till målet

Vägarna var genomgående smala vackra asfaltvägar och frågorna av sådan art att de inte kunde slås upp i något uppslagsverk. Informationsdelen i vägbeskrivningens "faktarutor" tar upp platsernas egenart eller händelser som inträffar utmed rundan.

Vid prisutdelningen uppträdde Ängelholms stolthet Lergöksorkestern. För allmänheten känd från Allsång på Skansen, men i Nordvästskåne något av en maskot för bygden.

I parken fanns också en utslagsfråga som skulle skilja dem som hade flest rätt.

Särskilt pris fanns till dem som hade vunnit "Concours de Charme", d v s de som hade komponerat fordon, be-



En Sonettägare får många trevliga kommentarer och frågor

Även gamla ångmaskiner är i gång den här dagen

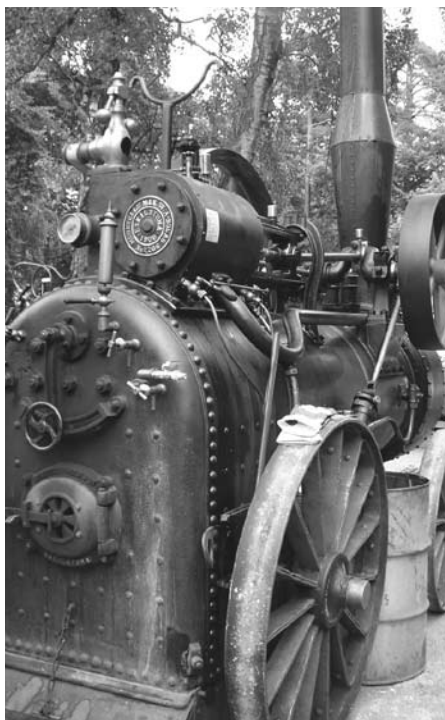
sättning så att kläder, tillbehör m m bäst överensstämde med bilen och dess ålder.

Under flera timmar står bilarna utställda till beskådande i parken. Dessutom bjuds andra intressanta maskiner, ångmaskiner, traktorer och liknande in. Det är kul att se en gammal ångmaskin igång.

Dessutom brukar man kunna prova på hur det känns att volta med en bil.

Under rallyt är 70 funktionärer engagerade för att få allt att fungera. Många är dessutom året om engagerade i nästa års planering.

Rallyt är varje år fullbokat och det är inte konstigt. Så det gäller att vara ute i tid. Läs rallyts hemsida www.lergokarallyt.se. Det skulle vara kul att få se fler Sonetter. Det är värt en resa.



Sänd artiklar till Sonettvärlden!

Till att börja med vill Berndt och jag i redaktionen tacka för de väl-skrivna och intressanta artiklar vi fått på sistone, ingen nämnd, ingen glömd. De uppskattas, inte bara av oss utan även av Sonettvärldens läsare.

När det var sagt så uttrycker vi ändå ett önskemål om att få fler artiklar från er. Det kan vara om ett möte ni har varit med på eller en renovering ni håller på med eller är färdiga med. Vi känner till flera stycken som lovat artiklar som inte riktigt är färdiga än. Ni ska veta att hemligheten med att göra en bra klubbtidning är mixen. Det skulle vara tråkigt om bara redaktören skrev av det enkla skälet att alla har olika erfarenheter och kunskap. Det är blandningen av artiklar med olika inriktning som kan göra en tidning intressant, man hittar förmodligen sitt eget guldkorn där.

En del medlemmar frågar försynt om vi önskar deras material. Det är klart att vi vill, ni behöver inte ens fråga! Det kan hända att vi rättar några stavfel och försöker undvika att göra egna men det ska vara era erfarenheter och ert skrivsätt som kommer fram i artiklarna.

Så sätt igång att skriv om ni nu inte har börjat redan! Förutom texten uppskattar vi att även att få JPG-bilder och bildtexter till redaktionens e-mailadress. Har ni vanliga papperskort är det inga problem heller, bara vi får bilderna scannar vi in dem.

Vi ser fram emot att höra av er!


Jan-David Skavén


Berndt Eliasson

Att ta bort en kylare eller regndansen

Jan-David Skavén



Under vår- och årsmötet i Silverdalen och i Vimmerby upptäckte vi att min Sonett läckte vatten från kylaren och uppmärksamma deltagare kunde snabbt peka ut läckan på kylaren, uppe till vänster vid röret.

Vi kom hem till Stockholm igen efter en dagsutflykt på nästan 70 mil, jag och Mikael Lindström, utan att detta påverkade färden speciellt och det får man ju vara nöjd med. Rastade gjorde vi ändå och kunde passa på att kolla nivån på kylarvattnet i expansionstanken. Vi fyllde på vatten några gånger men tempmätaren gick aldrig över mitten och än mindre på rött.

Ni kanske kommer ihåg förresten att jag skrivit tidigare i Sonettvärlden att det oftast regnar när jag tar ut min Sonett. Det stämde faktiskt även denna dag. Ja, vi hade fint väder både fram och tillbaka till Stockholm och det var det också under nästan hela träffen. Förutom när vi kom ut från Åbro Bryggeri, då duggade det ett tag innan vädret bestämde sig för att bli bättre igen. Det kändes som en liten påminnelse från ovan, akta Dig Du Jan-David, jag ser att Du har Sonetten ute...

Väl hemma igen började jakten på en firma som kunde laga kylare. Via Internet fann jag en firma i södra Stock-

holm och det var tur för annars hittade jag dem bara i Gävle och Halmstad även om det självklart finns andra fö-

När kylaren ändå är borta kan det vara lämpligt att skrapa bort smuts och eventuell rost på plåten under den. Därefter grundmålar man med en rostskyddsfärg följt av täckmålning.

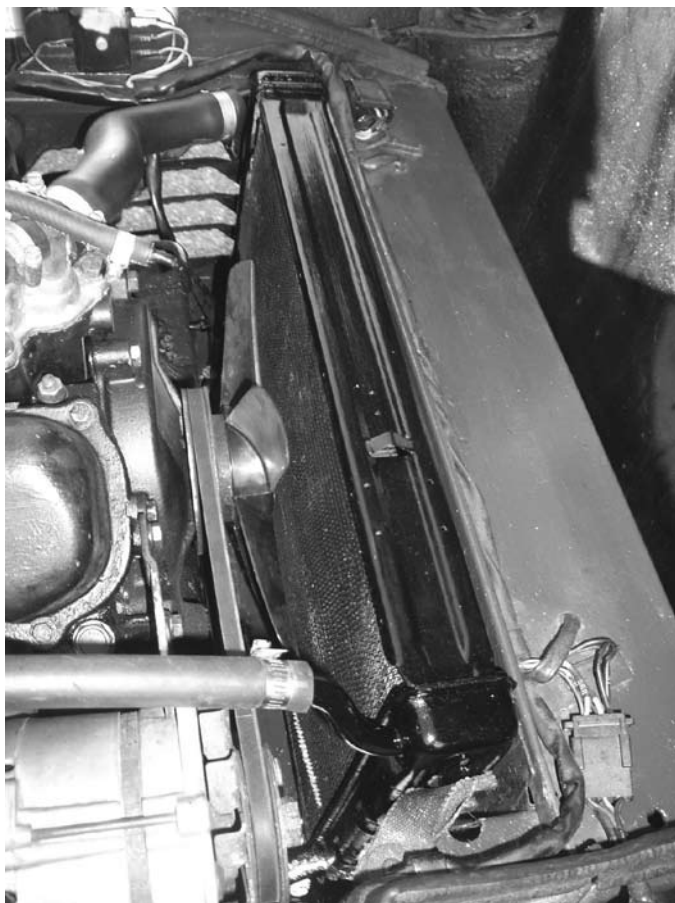


retag på andra orter. Dags att plocka bort kylaren. Ni vet säkert vid det här laget, att jag inte mekar så gärna, de flesta i klubben är nog duktigare och mer intresserade av det än jag. Men påhejad av några vänner och efter att ha hört att "det är bara att lossa fyra bultar samt kylslangarna, så är den borta" så tänkte jag, ok då, det ska väl även jag klara. Jag rullade ut främre delen av Sonetten ur garaget, så mycket att jag kunde fälla upp huven och få dagsljus. Jo, jag fick bort kylaren

även om en nedre, svåråtkomlig kylslang under generatorn inte ville släppa greppet om kylaren trots att ingen slangklämma hindrade den. Nå, även den lossnade till slut och nöjd med att ha fått bort kylaren började jag skrapa och borsta plåten under kylaren för att få bort smuts/sand/vatten. Detta för att kunna grundmåla med rostskyddsfärg och sedan täckmåla.

Förbannelsen

Vad tror ni händer? Jo, plötsligt kom-



Äntligen på plats, nymålad och grann!

Air Sonett Turbo Coupé



Ni har sett dem förut, eleganta skisser med Sonettmotiv från den tjeckiske designern Pavel Husek. En del av dem har haft framtidsmotiv, men nu har vi fått en mer högtflygande Sonett-

design som nyårshälsning 2008. Med tanke på Saabs flygarv så är bilden väl värd att visa även för Sonettvärldens läsare, trots att vi inte har möjlighet att visa den i färg i detta nummer.

mer en skur, sedan uppehåll – skrapa, nytt regn, uppehåll – skrapa och så där höll det på till jag ledsnade och sköt in Sonetten helt i garaget och gjorde klart rengöringen. Är det inte märkligt, uppehåll hela dagen om än molnigt, så tar jag ut främre delen av Sonetten ur garaget och vips, så börjar det regna...

Nå, historien är inte riktigt klar med det. Nu hade jag trots allt gjort vad jag ville, tagit ur kylaren och gjort rent under. Dags att stänga garaget som jag hyr av en granne. Sagt och gjort. 10 sekunder efteråt kom jag på att nyckeln till garageporten som låses automatiskt när man vrider om handtaget

var kvar inne i Sonetten, tryggt ihopsatt med batterifrånskiljaren. Jag kanske inte behöver berätta, att grannarna som har ännu en nyckel till garaget var bortresta...

Epilog 1: En halv vecka senare kom grannarna hem från sin utlandsresa och Sonetten och jag är numer återförenade.

Epilog 2: Jag målade runt om kylaren med svart motorfärg och skulle montera in den i Sonetten. Jo det gick även om det var nästan lika knöligt att få dit den nedre kylarslangen under generatoren som att få bort den. Och tro det eller ej, det började regna under monteringen...

Kieft eller Sonett?

Berndt Eliasson



Ovan, Kieft 1100 cc Climax Sports

Nedan, Saab Sonett Super Sport



När man läser eller pratar om en öppen plastsportbil som tillverkades i endast sex exemplar i mitten på 50-talet så tänker väl alla, åtminstone Sonettägare, på Saabs sportbil, Sonett I! Men det fanns ytterligare en plastsportbil med samma antal tillverkade bilar vid den tiden, Kieft 1100 cc Climax Sports hette den och tillverkades i England.

Karossen har många likheter med den första Sonetten, men nog lyckades väl Melde o Co bättre!

Kieft tillverkades 1954-56 och var utrustad med en 4-cylindrig Coventry Climax-motor med överliggande cam och hade en cylindervolym på 1098 cc. Bilen hade individuell fjädring runt om till skillnad mot Sonetten som har stel bakaxel.

Sonettdebut på bana...

Från
Bilport nr 12
1966



...detta skedde inte i Sverige som man kanske hade väntat sig, utan i Schweiz. Mannen bakom projektet dr Paul Macchi, generalagent för den svenska vagnen i Schweiz. Debuten skedde långt före det att fabriken här i Sverige ens en gång tänkt på att köra vagnen i något banlopp.

Namnet Paul Macchi säger kanske läsaren av svensk motorlitteratur inte så mycket, men inom sitt lands gränser bedriver han för oss svenskar ett PR-tävlande av stort format. Macchi tävlar nämligen med svenska SAAB, för vilken han även är schweizisk generalagent. Paul har länge tävlat med både vanliga SAAB 96 och SAAB Sport, men har även långt före SAAB:s tävlingsavdelning i Sverige provat på att tävla med SAAB Sonett.

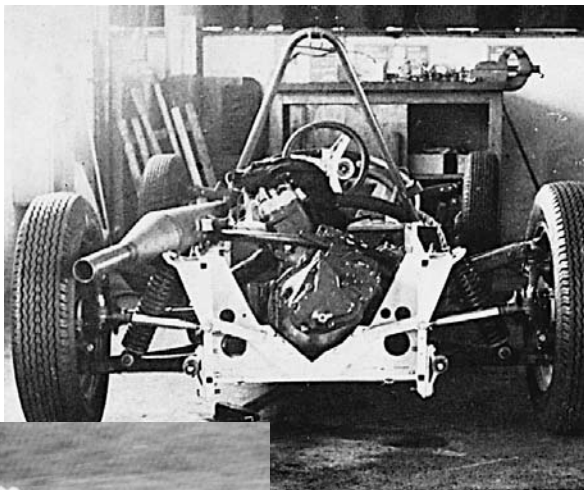
Saab Sonett på bana, en syn som vi säkert inte kommer att se i Sverige de närmaste åren. Sonetten ses här under ett slalomlopp i Schweiz med Paul Macchi bakom ratten.

Macchi, som började sälja SAAB 1961 har sedan dess tävlat flitigt med vagnen, såväl i rally som på rundbana. Sammanlagt har han på sin meritlista inte mindre än ca 85 klassegrar, mest i baktävlingar och i en för oss obekant tävlingsform, slalomkörning. Slalomkörning bedrivs för det mesta på flygfält och kan väl bäst beskrivas som små banlopp.

Paul Macchi säljer i Schweiz ca 400 bilar per år och använder sitt tävlande till att få reklam för varan, samtidigt som han lär känna vagnen in i minsta detalj.

Paul Macchi fick en av de första So-

Saab i F-V-utförande skulle man kanske kalla Saab Quantum. Vagnen hittade vi i Paul Macchis garage. Quantum härstammar från USA och är uppbyggd av två Saab framvagnar, där man låst styrningen på bakhjulen. Motorn och växellådan sitter i Quantum åt samma håll som på den normala Saaben.



nettvagnarna till Schweiz och satte genast igång med att tävla. Eftersom vagnen vid den tiden inte var klassad som annat än som prototyp, fick han i sin klass en hel del betydligt extremare vagnar än Sonetten. Trots detta klarade Sonetten sig betydligt bättre än man väntat och Macchi har från det han började tävla med Sonetten inte missat en klasseger, bortsett från någon enstaka gång.

Senaste tävlingen med Sonetten var en backtävling i Elgental den 24-25 september, där Macchi sin vana trogen vann klassen. Sammanlagda tiden på två åkningar blev 5.40,4, medan bästa Mustangen i standardvagnsklassen avverkade två omgångar på 5.34,0.

Av dessa tider kan man klart utläsa att Saaben står sig mycket gott i kon-

kurrensen, trots att den i sin klass har både Abarth och en mängd italienska byggen att kämpa emot.

Formel-V har i Schweiz en mycket stor spridning, men trots detta finns det plats för nya klasser, vilka har intresserat Macchi, som importerat en amerikansk formel-S till Schweiz.

Formel-S, som vid sidan av Formel-V i Amerika fått en mycket stor spridning, kan väl närmast betecknas som ett mellanting mellan F-V och F-3. I jämförelse med Formel-V har formel-S betydligt fler hk att tillgå, varför farterna blir betydligt högre.

Som synes finns det gott om SAAB-projekt på gång i Schweiz och tydligt är att SAAB har fler förare än Erik Carlsson och Pat Moss som skapar PR för den svenska vagnen.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Classiccars

Axel Boey i Belgien bevakar på ett förtjänstfullt sätt vad som skrivs om Sonetter i olika utländska magasin, alltifrån på italienska till engelska. I augustinumret 2007 har man en lång artikel om Sonett I i allmänhet och Gösta Jakfors I:a i synnerhet. Redan på framsidan av tidningen ser vi en bild på den och rubriken där är "Odd, even by Saab standards!" Inne i tidningen, som rubrik till själva artikeln står det "Sweden's secret sports car". Nåja, det kan diskuteras, så mycket som det skrivs om Sonetterna i olika media, alltifrån I:an till III:an, det är väl den här spalten ett bevis på?!

Mycket kunnigt beskriver journalisten Robert Gustavsson såväl tillkomsten av I:an och givetvis även om Göstas ägarskap av den. Att det blev en sådan bra artikel är kanske inte så konstigt, båda kan mycket om Saab, Robert som motorjournalist och Gösta för att han i årtal arbetat där. Jag har själv vid ett tillfälle haft glädjen att köra denna Sonett och kan bara bekräfta, att den är riktigt rolig att köra. Hör av er till tidningens adress om ni önskar att jag sänder den femsidiga artikeln till er som en Pdf-fil. Ett alter-

SAAB SONETT SUPER SPORT

You don't get into a Sonett Super Sport, you step **d-o-w-n** into it!

Sweden's secret sports car - after less than five years of the model's short career - has been chosen by the magazine 'odd-even' as one of the best cars in the world. It wasn't to be. Chances to the racing clubs and magazines for the 1970s were not in the Swedish market. Saab turned back to the 1970 market. Amongst the 1970s with the same engine as the 1970s to compete with the 1970s. To make the Saab Super Sport a sports car in the market the car was not necessary to be the most powerful. Saab's design was the result of the 1970s market. Saab's design was the result of the 1970s market. Saab's design was the result of the 1970s market.

SAAB SONETT SUPER SPORT

1970-1971 1972-1973 1974-1975 1976-1977 1978-1979 1980-1981 1982-1983 1984-1985 1986-1987 1988-1989 1990-1991 1992-1993 1994-1995 1996-1997 1998-1999 2000-2001 2002-2003 2004-2005 2006-2007 2008-2009 2010-2011 2012-2013 2014-2015 2016-2017 2018-2019 2020-2021 2022-2023 2024-2025

SAAB SONETT SUPER SPORT

1970-1971 1972-1973 1974-1975 1976-1977 1978-1979 1980-1981 1982-1983 1984-1985 1986-1987 1988-1989 1990-1991 1992-1993 1994-1995 1996-1997 1998-1999 2000-2001 2002-2003 2004-2005 2006-2007 2008-2009 2010-2011 2012-2013 2014-2015 2016-2017 2018-2019 2020-2021 2022-2023 2024-2025

SAAB SONETT SUPER SPORT

1970-1971 1972-1973 1974-1975 1976-1977 1978-1979 1980-1981 1982-1983 1984-1985 1986-1987 1988-1989 1990-1991 1992-1993 1994-1995 1996-1997 1998-1999 2000-2001 2002-2003 2004-2005 2006-2007 2008-2009 2010-2011 2012-2013 2014-2015 2016-2017 2018-2019 2020-2021 2022-2023 2024-2025

nativ är att vänta till vi så småningom publicerar den i Sonettvärlden.

Vintage

I nummer 3, 2007 visar man två bilder på en Sonett, båda gångerna röda II V4. Den första får man kolla på lite innan man ser den på en översiktsbild med en massa andra bilar från Gröna Träffen 2007. Den andra bilden var inte svårt att se, det var en stor detalj-



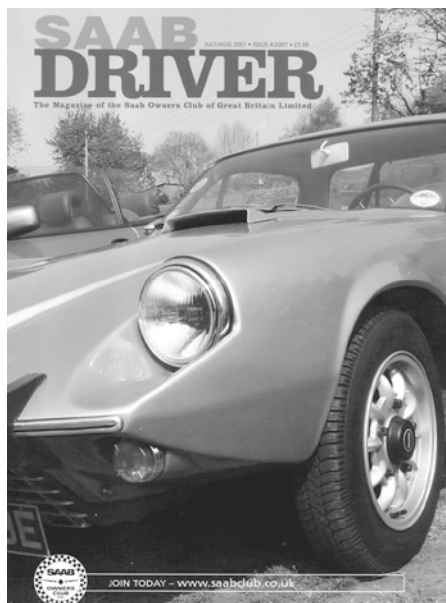
bild på en regnig huv från den Internationella Saabträffen i Ljungbyhed 2006. Att artikeln om träffen kom in i deras tidning ganska exakt ett år efter träffen var kanske lite sent men trevligt ändå att de har med en separat artikel om den. Annars kunde man hitta allt från ånglok till motorcyklar, från rälsbussar till veteranbuss i detta nummer. För att inte tala om veteranhusvagn och modellbåt. Ja, till och med en bild på en gammaldags korggubbe vid en flakekykel!

Saab 7 dagar

Den 6-12 september hade man återigen med Sonetter i bild, nämligen från Saab Owners Convention i USA. Det såg Johnny Johansson som gav mig tidningen. Även i USA firade man förstås Saabs 60 år som biltillverkare och det gjorde man i Troy utanför Detroit. Över 350 entusiaster körde i vissa fall i

flera dagar för att ta sig till träffen som höll på i fyra dagar. Förutom alla nya Saabar fanns det 180 klassiker där med en Sonett I från 1956 i hedersposition. Peter Bäckström var där med och var imponerad av det brinnande intresset och passionen för Saabbilarna som han mötte.

Saab Driver/Magazine titela



Om vi börjar med den engelska klubbtidningen för "the Saab Owners Club of Great Britain Limited" så pryds re-

Saab Owners



Convention i USA

dan framsidan av Peter Briggs guld-färgade tvåtaktare, det var den som förut ägdes av Lennart Jarenbäck i Schweiz. Bilden togs vid deras vårmöte i Ironbridge 2007. Flera andra bilder visar förresten andra Sonetter från det mötet. Men det var inte de som de här raderna skulle handla om. Nej, det var en betydligt äldre bild som vi sett vid ett antal tillfällen tidigare, nämligen på en då ung kvinna som satt på bakluckan med fötterna ned på sätet. Gissningsvis togs bilden runt 1956 i reklamsyfte.

Nu ska vi gå ca. 50 år fram i tiden och vad finner vi i Magazine ttela nr. 2 från april 2007 som Johnny Johans-



son gav mig? Jo, en annan ung kvinna som sitter i bilen med fötterna utanför och på golvet har hon en liten hund, bilden kallas mycket riktigt "DOG LIFE". Fascinerande, samma bil, ett halvt sekel har gått men det är lika aktuellt att smycka Sonett I:an med en kvinna! Uppenbarligen en bil med kvinnotycke.

Dagens Nyheter

Varje lördag har DN med en motorbilaga som mest handlar om nya bilar, miljön i samband med trafiken osv. Baksidan brukar dock ha ett historiskt tema. Denna gång recenserar man den kände motorjournalisten Håkan Mattson som skrivit boken "Kultbilar". Håkan som tidigare medverkat i Expressen och TV4 skriver numer i Dagens Industri och han har samlat ut femtio favoriter i sitt billiv. Boken som får mycket positiva recensioner har en viss överrepresentation av svenska bilar men det kanske inte är så konstigt när man verkar i Sverige. Av dessa 50 kultbilar visas fyra i DN. En norsk bil, Troll, Volvo Amazon, Jaguar Mk2 och så förstås, vilket innebär att man hamnar i denna spalt, en röd Saab Sonett II. Bildtexten under den bilden löd: "Allvarliga herrar med Saab Sonett II från 1967. Notera bilhjälmerna på taket." Att de båda herrarna är Erik "På Taket" Carlsson och tävlingschefen Bo Svanér skriver dock inte DN...



Att Håkan Mattson har med en Sonett bland sina kultbilar är förresten inte så konstigt, han har till nyligen haft en II V4 själv!

Vi återkommer till boken i kommande "Det skrivs".

Classic Motor

Nummer 8, 2007 hade en lång artikel av Robert Gustavsson med rubriken "Soligt, svettigt, saabigt". Då förstår ni att den handlade om Saabs 60-årsjubileum i Trollhättan. Man berättar om kändisar som var med, vinnare, väder osv. men jag tänker helt begränsa mig till en av Sonetterna och citerar: "En av de mest långväga var Derek Fletcher. Han var tämligen oberörd av hettan och såg mest ut som om han var hemma på Costa Blanca med sin Sonett III. Ja, egentligen är han engelsman men flyttade till Spanien

för några år sedan. Saab har han kört i 44 år men ingen har varit lika uppskattad som hans nuvarande bil och det betyder inte att han ogillat sina tidigare Saabar. Nejdå, men få exemplar slår denna bils skick och historia menar Derek.

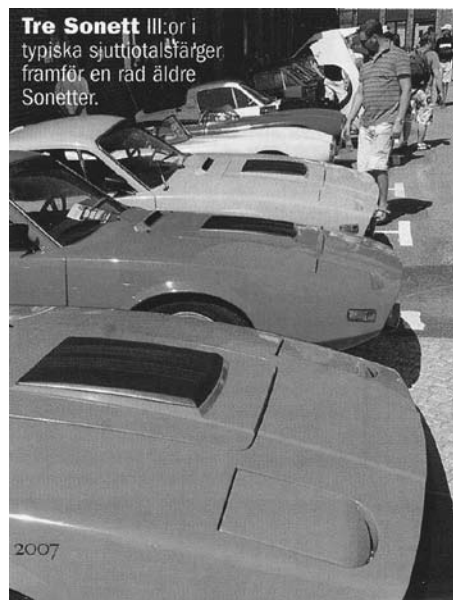
-Erik Carlsson "på taket" köpte den ny till sin fru Pat 1973. Hon sålde den efter några år och den hamnade på kanalön Jersey. Där stod Sonetten still i många år och 1999 såldes den till Martin Oxy i London. Han renoverade bilen och byggde dessutom om motorn efter Grupp II-specifikationerna.

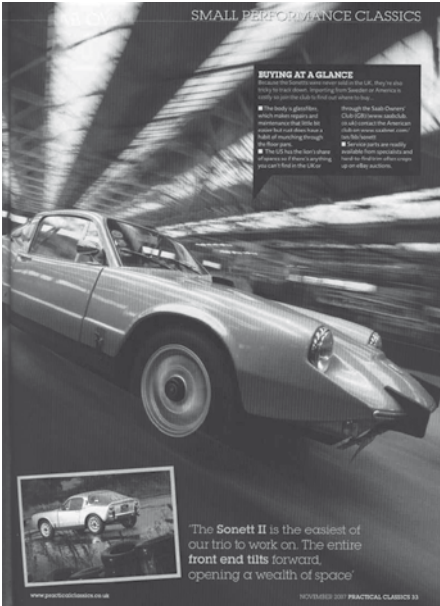
Derek köpte bilen i mars i år och då hade den bara 9000 miles på mätaren. – Jag älskar den här Saaben och jag körde den för egen maskin från Spanien till Trollhättan. Nu, när jag bara har haft den i drygt tre månader har den redan 13000 miles på mätaren."

Practical Classics

Axel Boey i Belgien mailade mig en Pdf-fil från tidningen practical CLASSICS, november 2007. Journalisten, Matt Jones jämför en Fiat Abarth, Toyota Sports 800 samt Saab Sonett II. Så här börjar artikeln: "When it comes to fun and thrills, size doesn't matter. Matt Jones proves it with three sub one-litre classics that are guaranteed to raise a giant-sized grin". Vi koncentrerar oss på Sonetten som för övrigt ägs numer av Peter Briggs i England, tidigare av Lennart Jarenbäck i Schweiz.

Först ägnas en del historik åt Rolf Mell-des Sonett I:or och när han kommer in





ing a wealth of space”. Han fortsätter: “It’s a common misconception that front-wheel drive classics aren’t fun, but this one’s a hoot”. Væghållningen beröms liksom säkerheten och pålitligheten. Artikeln avslutas med: “Small performance classics are undoubtedly the next big thing”.

Aftonbladet

På Aftonbladets nättidning hade man en uppräknig av 55 kultbilar. Vår medlem Sten-Arvid Larsson hade sänt dit två bidrag, båda Saab. Den ena var en fin 93 B från 1958 och den andra hans välkända gröna Kermit, en Sonett II V4 från 1968. Det var en riktig fartbild på den, vad jag kunde se var den tagen på Ljungbyhed. Vad bra att Sten-Arvid sände in bilderna till Aftonbladet, för nog är dessa bilar kult!

på II:an skriver han: ”The Sonett II is the easiest of our trio to work on. The entire front end tilts forward, open-

GRATTIS

Marie-Louise Rudh Dahlén

Arboga

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!



Bytes/säljes

Jag önskar köpa följande nummer av

Sonettvärlden:

1981 nr 1 och 2

1982 nr 1,2,3,4

1983 nr 1.

1991 nr1 och 2

1992 nr 1.

1994 nr 2.

1996 nr 1.

Tidningar jag har för byte är:

1983 nr 2

1985 nr 3,4

1986 nr 1,2,3,4

1988 nr 1,3,4

1989 nr 1

1990 nr 2

Jag kan givetvis även köpa tidningarna.

Mats Eriksson

Almgränd 8, 165 76 Hässelby

Tel 08-739 35 55

Köpes

Till Saab Sonett III -70

Emblem SAAB	fram (plast)	8215865
Emblem SAAB	bak (alu)	8603110
Motor-huv	lucka	7416225
Lamphus	L H	7418460
Lamphus	R H	7418486
Backspegel		7385354
Vindruta	beg.	7418890
Bakruta	beg.	7418908
Gångjärn (bakr.)	alu L H	7415649
Gångjärn (bakr.)	alu R H	7415656

Tel 044 - 63510 Kjell

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:	40:-
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.