

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Sonett 550 och 950, fortsättning
- En tysk Sonett
- Sportiga skåningar
- Saab Sonett 1968

1
2009



Från ordförandens skrivbord



Hur ska det gå för Saab?

Den frågan är det många som diskuterar nu. De värsta korparna antyder att loppet är kört och inom ganska kort tid, andra är kanske lite mindre pessimistiska men att tala om optimism verkar mycket fjärran just nu.

Världen har sett och överlevt nedgångar förr, det är nog inte världens undergång vi ser.

Oavsett hur det går för Saab (och Volvo också för den delen), tycker jag det är extra viktigt att bevara våra Sonetter efter bästa förmåga. Det måste ju inte innebära att man alltid eftersträvar "bättre än nyskick". Samtidigt hyser jag all respekt och beundran för de av er som håller era Sonetter i perfekt skick. Läs gärna Tomas Gustavssons berättelse om hans och sonens projekt. För egen del har Saab som bilmärke alltid funnits och tanken på att så inte skulle vara fallet känns lite konstig, det måste jag verkligen medge. Hur kommer det att kännas den dagen om Saab inte längre finns som biltillverkare när man kör i sin Sonett?

Svaret blir nog att ingen vet, men låt oss hoppas på det bästa.

Vad händer 2009 i CSS?

Vi kommer fortsätta vårt arbete med reservdelar efter bästa förmåga.

Vi kommer ha en vårträff och på samma gång årsmöte, mer information om detta evenemang finns i detta och nästa nummer av Sonettvärlden och på hemsidan.

Vi kommer kanske att utöka samarbetet med Svenska Saabklubben på fler sätt än utbyte av delar.

Med kanske menas att det inte handlar om ovilja eller prestige på något sätt. Det handlar helt enkelt om vilka resurser vi och SSK har, både ekonomiska och mänskliga. Vi kommer att träffas under 2009 för att diskutera vidare samarbete och hur detta skulle kunna se ut.

Självfallet kommer Sonettvärlden att komma med sina fyra nummer och som vanligt emotser vår redaktör gärna material från er.

När detta skrivs är det snart jul och en kommande välförtjänt ledighet innan våren kommer. Sonetten ska dammas av, oljan ska bytas, luftfilter och listan fortsätter.

Ta hand om er och glöm inte Sonetten.



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

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:

Nej, det här var inte början på en tävling, bara en liten utflykt på några kilometer för att ta vinterbilder till Classic Motor. Foto Jan-David Skavén

Styrelsen

Micke Lindström, ordförande,
webmaster
08-560 368 02
m-lindstrom@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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj
Sista inlämningsdatum för manus-
skript och annonser 25 mars

Sonett 550 och 950

Fortsättning från föregående nummer, av Tomas Gustafsson



December 2004, blästring, pulverlackering och elförzinkning

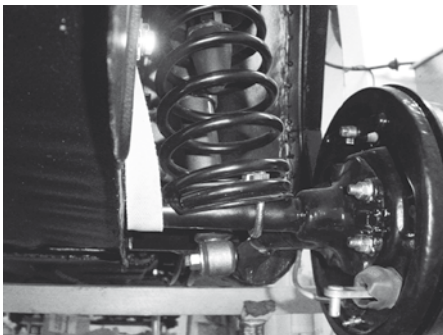
Vi lämnade ca 100 delar på blästring till Blästrix i Jordbro, samma företag som blästrades Fredriks chassi. Merparten av delarna var chassidelar. När det var klart så lämnade vi in allt till Stockholms Industrilack i Högdalen för pulverlackering. Kände till firman sen tidigare då yngste sonen lämnat in ett antal flakmopeder där för pulverlackering, dom är duktiga.

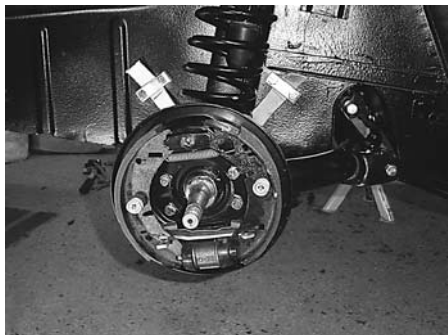
Det som skulle elförzinkas lämnade vi in till en firma i Södertälje som heter Edqvist förnicklings AB. Många delar, bland annat vissa bultar, är inte helt lätta att hitta nya. Då passar det utmärkt att renovera dessa. Man lämnar in en burk med rostiga och skitiga delar och får tillbaka delar i nyskick.



Januari 2005, hjulupphängningar och bromsar

Det var nu som det roliga började, nu kunde vi äntligen börja arbetet med att montera alla delarna på bilarna. Det är en otrolig känsla att montera nya och renoverade delar på bilen och se hur allt växer fram. Vi passade också på att montera nya lager, leder och





bussningar överallt. För att pressa in nya lager i framhjulsnaven så tog vi hjälp av lokala cykelverkstaden, han hade en hydraulpress.

Bromsrören lät vi Mekonomen i Tyresö kapa upp och kona år oss, det var inte speciellt dyrt heller. Rören är av mjukglödgad koppar som man lätt bockar för hand. Köper man en koningssats på Biltema så kan man göra det själv, det är inte så svårt. Vi valde sen att använda silikonbromsvätska. Fördelen med den är att den inte är hygroskopisk, dvs. den tar inte upp vatten. Den enda nackdelen som vi sett, förutom att den är dyr, är att bromsljuskontakten inte håller tätt mot vätskan så efter ett tag (1 år) så slutar den att fungera. Vätskan tränger in till kontakten och isolerar den.

Februari 2005, däck och fälgar

Fälgarna till bilarna var i lite olika skick. En fälg var så dålig att vi kasserade den direkt, någon av Fredriks fälgar var skev och ett par av mina var rejält stukade. För att inte lägga ner för mycket arbete på dåliga fälgar så tog jag alla fälgarna till vår lokala däckverkstad och lät dom kolla vilka som gick att använda. Dom som blev



utdömda lämnade jag in på en fälgfirma i Länna som heter Intera för riktning. Dom såg lite fundersamma ut när man kom med rostiga stålfälgar och la dom i en hög bland alla andra aluminiumfälgar. Resultatet blev riktigt bra i alla fall och när fälgarna var klara där så lämnade jag in dom till Blästrix i Jordbro för blästring. Sen

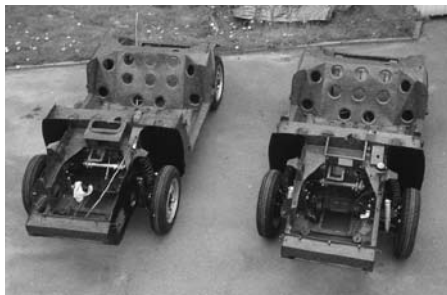


blev det en ny sväng till Industrilack i Högdalen för pulverlackering.

Då var det dags att hitta däck. Vi letade en hel del och hittade tills sist Firestone F560 155x15 från Molway i Landskrona för 500kr/st inklusive hemkörning.

April 2005, bilen på hjul

När väl däck och fälgar var klara så var man ju bara tvungen att sätta dit



dom på bilarna. Det var en skön känsla, något i stil med att sjösätta båten. Nu kunde man ju plötsligt flytta på bilarna lite i garaget också. Vi passade på också att rulla ut bilarna för att kunna blåsa ur all skit med tryckluft.



Maj – juli 2005, fortsatt montering

Fortfarande så var det mycket prylar kvar att montera. Många delar blästrade och lackade vi hemma i garaget. Vi byggde ett enkelt blästerskåp i plywood, med lyse och kopplad dammsugare med avskiljare på, som fungerade ganska bra. När vi lackade dom olika delarna så hängde vi upp dem på linor i garaget så att det gick lätt att spruta dem. Så här med facit i handen så skulle vi ha skickat iväg flera delar på blästring men det var svårt att veta i vilken ordning som man ska ta all-





ting. Delar som skulle monteras var tex. pedalställ, tank, styrning, värmepaket, fläkt och torkarmotor.

Augusti 2005, elsystem

Det var väl inget moment i renoveringen som man kände sig riktigt säker på hur man skulle gå tillväga, det enda undantaget var väl egentligen elsystemet. Har jobbat en del med elsystem sen tidigare så jag tyckte att det var ganska lätt att få ihop det. Vi bytte en del kablar och gjorde nya kabelstammar med krympslang. Ett elschema laddade vi hem från Internet. De enda frågetecknen var egentligen hur en del kontaktdon under panelen skulle sitta. Sonetterna rostar ju alltid under batteriet så vi bestämde oss för att montera batteriet i en plastlåda, en sån där som man har i båtar. Vi fick skära lådan lite på höjden för att den skulle gå in under bagagerumsgolvet. Ett problem som vi inte såg i det här läget var hur reservhjulet skulle få rum då det byggde lite mer med batterilådan, mer om det längre fram. När vi provade av elsystemet så satte jag dit en 10A automatsäkring på plusspolen. Om man har kopplat fel så börjar det i alla fall inte att brinna i elsystemet. Den löste faktiskt ut ett par gånger innan allt fungerade. I



och med att inte huvan med strålkastare och karossen med bakljusen var monterade så kopplade vi in ett gammalt baklyse som vi flyttade runt för att testa allting.

September 2005, instrumentpanel

Instrumentpanelen till #550 var krymplackad och riktigt snygg. Alla instrument var också helt ok. Det enda som inte stämde var att det satt fel klocka i panelen. Sonetten ska ju ha



Vegliaklockan, den med sekundvisare och omställningsratten i nedkant. Nu satt det en vanlig VDO-klocka där istället. En kille på jobbet visste att jag höll på med Saab och berättade att hans pappa skulle flytta in på ålderdomshemmet och vinden skulle rensas på en del Saabdelar. Han frågade om jag var intresserad och jag skulle få köpa delarna för en symbolisk summa. Veckan därpå så fick jag delarna och när jag packade upp dom så låg där en Vegliaklocka i nyskick, snacka om tur.

Det var mer arbete med panelen på #950. Instrumenten hade solblekta och krökta visare. Fredrik fick tag på en tankmätare och en helt ny hastighetsmätare på Gistadsmarknaden. Den gamla var ju en milesmätare dessutom.

Renovering av motorer

Innan vi började renovera motorerna så funderade vi på om vi skulle ha originalmotor eller inte. Vi kom ganska snart fram till att det vore kul att bygga en 1700 motor. Sen ökade vi väl kraven något efter hand och tänkte att man kanske skulle sätta in en vassare kamaxel och tvåports Weber DGV när man ändå höll på. 7,3 kamaxlar köpte vi från Saabklubben och



där skulle man skicka in ett par fel-fria kamaxlar som ämnen. Saabklubben skickade dom sen till Nisse Hedlund för omslipning som returnerade dom färdigslipade till Borås, där Rolf Jensen skickade dom till oss i Tyresö. Hade jag vetat att Nisse Hedlund bodde ett par kilometer ifrån oss så hade den hanteringen gått betydligt smidigare. Vi inhandlade också nya lager, lyftare, ventiltfjädrar mm. till båda motorerna. För att kunna hantera motorerna vettigt så köpte vi också ett motorstativ på Biltema som fungerade riktigt bra.

Sonett #950 motorn var ju isärplockad då Fredrik köpte bilen. Blocket var riktigt rostigt också så det var inget bra ämne att renovera en motor på. Fredrik Ekendahl hade en V4 till salu i hyf-



sat skick och den köpte Fredrik. Han köpte också en Taunus 17M motor för att få vevaxel, kolvar och 2-portsinsug. Vi plockade ihop motorn efter verkstadshandboken och det gick riktigt bra. Vi fick hjälp av Johan Sjölander med att montera lagren till kamaxel och balansaxel, han hade dom rätta verktygen och visste dessutom hur man gjorde. Vi avslutade med att lacka motorn med Ford motorblå färg.

Det visade sig att när jag plockade ner motorn till #550 så var den i bättre skick än Fredriks motor. Jag inhandlade en 1700 vevaxel med kolvar, också av Fredrik Ekendahl men lagom när jag skulle börja montera ihop motorn så såg jag en annons på Saabklubbens anslagstavla, "1815 V4-motor helrenoverad av Ström". Annonsern hade legat ute i 5 minuter när jag ringde. Priset var helt ok också så jag köpte den direkt. Motorn var aldrig startad så det var verkligen ett fynd. Vi skruvade dit 2-portsinsug och Weber DGV även på den. Sen lackade jag slutligen även den motorn.

Renovering av dörrar

Om det var någon del av renoveringen som var jobbig att hålla på med så var det dörrarna. Det är otroligt många



delar som ska renoveras i en dörr. Det är lister som ska täta, lås, vevmekanismen till rutorna och till slut inpassningen på bilen.

När vi monterat ner dörrarna till båda bilarna så blev det en ny vända till Blästrix för blästring och grundlackering. Dörrarna till #950 var (givetvis)



rostfria medan dörrarna till #550 fick en del små hål som vi sen fick svetsa. Vi bestämde oss också för att svetsa dit profiljärn på dörrarna för att i alla fall försöka förbättra sidokrockskyddet något, kanske mer en psykologisk åtgärd än en praktisk sådan.

Fönstermekanismen på en av dörrarna till #950 var helt slut så där fick Fredrik modifiera en sådan från en Sonett III så att den passade in i dörren. Vi lackade också dörrarna i den grå chassifärgen innan vi slutmonterade alla delarna.

Fortsättning i nästa nummer.

En tysk Sonett

Jan-David Skavén

Jag arbetar på Bosch Rexroth liksom min kollega Thorbjörn Brännström. Han var i sin tur i kontakt med en tysk kollega, Frank Rieckhof som försåg honom, och indirekt oss, med lite information om ett tyskt bilmöte i Boschregi, "die Bosch Boxberg Klassik". Inte så konstigt kanske eftersom Bosch största industrigren handlar om tillverkning och försäljning av delar till bilindustrin som insprutningartiklar, bromsdetaljer, vindrutetorkare osv.

Länken till mötet för er som har lust att titta är: <http://www.bosch-boxberg-klassik.de/de/start/index.htm>

Bilden togs av Frank Rieckhof som tyckte att Sonetten var kul att se och höra i original!

Självklart finns det en orsak till att detta möte hamnar i Sonettvärlden; en av de deltagande bilarna var en Sonett II V4. Det ska totalt finnas tre stycken av denna modell i Tyskland. Enligt deltagarlistan är det en



MHRF firar 40 år 2009!

Saxat från MHRF:s PåGång 4-08, av Jan Tägt, generalsekreterare

MHRF:s 40 år som förbund och hur MHRF, klubbarna och medlemmarna kan ha glädje av detta diskuterades vid årets stämma, bland mycket annat.

Den sedan några år etablerade Motorhistoriska Dagen är en av många aktiviteter som 2009 kommer att omfattas av firandet. 2009 års Motorhistoriska Dagen genomförs den 6:e juni.

6:e juni är den dag då klubbarna och dess medlemmar på olika sätt visar upp hobbyn för att skapa goodwill och ge tillfälle för press, politiker och allmänhet att ta del av det kulturarv vi förvaltar och hobbyns sociala roll. MHRF kommer inför den 6 juni 2009 att ta fram material att användas på det sätt respektive klubb finner lämpligt.

Medlemsklubbarna kommer att ordna evenemang, stora eller små, som får ut våra fordon på vägarna. Att manifesteras hobbyns storlek samtidigt som vi har roligt är en röd tråd denna dag. MHRF hoppas att så många som möjligt syns ute i trafiken med sina gammelfordon. Evenemang denna dag kommer att framhävas i Evenemangskalendern Kansliet tar gärna emot idéer och synpunkter kring Motorhistoriska Dagen på kansli@mhrf.se.

-69 körd av Herr Wilhelm Heim med Herr Harald Lohmüller som bisittare.

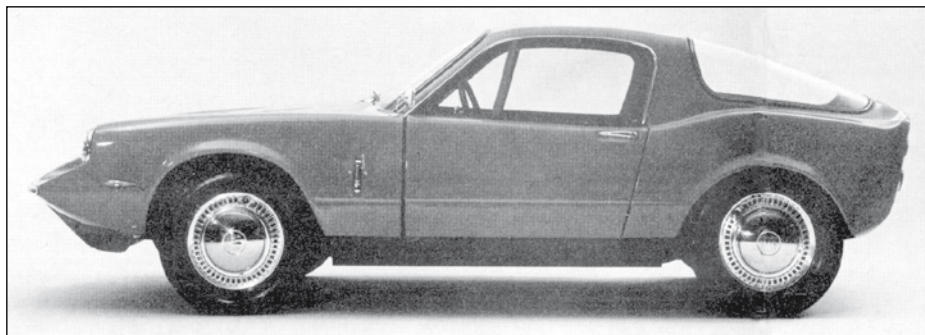
Många som var med på träffen är medlemmar i "Bosch Oldtimer Schrauber", alltså ungefär "de på Bosch som skruvar på samlarfordon", men det låter bättre på tyska. Det skulle föra för långt att räkna upp alla intressanta fordon som var med på träffen, deltagarförteckningen var sex sidor lång, så nog finns det ett stort intresse för olika fordon hos många som är med

i Bosch Oldtimer Schrauber! Deltagarförteckningen ("Teilnehmerliste") med alla bilarna finns annars på hemsidan ovan om någon är nyfiken på vilka fordon som var med.

Tack Thorbjörn för informationen. Ja, grattis med, för han har i år skaffat just en II V4, om än från 1968. Två gamla kojor har avyttrats för att ge plats för den svenska varianten av Bosch Oldtimer Schrauber. I skrivande stund är Thorbjörn alltså i full färd med att renovera sitt nyförvärv.

Tre prototyper blev en

Följande två artiklar är
från Bilsport nr 3 1966



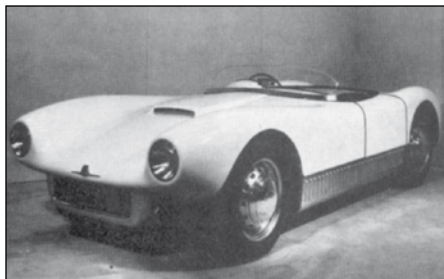
SAAB:s tilltänkta sportvagnsproduktion har ända sedan Sonett I presenterades 1956, blivit något av en legend i bilsammanhang. Otaliga har dom tips varit om hur vagnen kommer att ta sig ut och när den ska börja tillverkas.

När nu SAAB lättat på den förlåten och visat den vagn som man har för avsikt att till en början bygga i en mindre serie, blev den väntade upplösningen något av en besvikelse. Dels över vagnens utseende och dels över vagnens pris.

Den första experimentvagnen i denna skörd var SAAB Super Sonett som presenterades redan 1956 på Stockholms Bilsalong. Vagnen sades vara en ren experimentvagn och var vad

chassiet beträffar helt uppbyggd på standarddelar. Super Sonett hade en upptrimmad 93:a motor på 57,5 hk vid 5.000 v/min. som utvecklade ett vridande moment på 9,0 kpm vid 3.500 v/min. Vad beträffar konstruktionen i övrigt så får man väl betrakta vag-

Saab Sonett I



nen som pionjär på sitt område. Den torde vara en av de första vagnar i Sverige, där man utnyttjat plast som material i karossen. Tar man sig sedan en titt på chassiet så är det trots att det har några år på nacken fortfarande högmodernt. Chassiet är utformat som en lådkonstruktion gjord i lättmetall och kan väl närmast jämföras med de typer av chassien som man nu använder sig av formel 1-vagnar.



Sixtens Sasons förslag till Saab sportvagn.

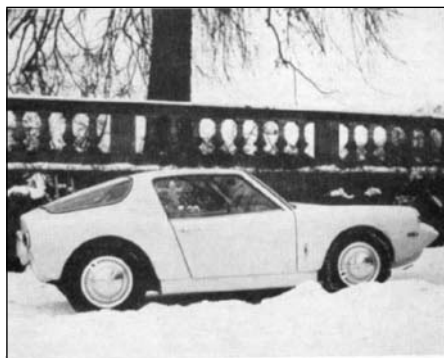
En annan intressant detalj på vagnen är att man har låtit motor och växellåda byta plats, på så sätt att vivellådan ligger framför motorn mot i normala fall bakom.

På så sätt har man kunnat få ned fronten, en sak som annars är omöjlig när motorn sitter framför växellådan. När nu växellådan vändes fick vagnen plötsligt också tre växlar bakåt och en växel framåt och för att avhjälpa denna utan tvekan ganska markanta olägenhet ändrade man på rotationsriktningen på motorn. Detta var mycket enkelt att göra eftersom vagnen var försedd med tvåtaktsmotor,

men hade den haft en fyrtaktsmotor hade det varit hart när omöjligt.

Super Sonett hade en tomvikt på endast 500 kg och får väl betraktas som den sportigaste av alla de förslag till sportvagn som kommit fram.

Efter Super Sonett var det tyst fram till 1965 då ryktena åter började ta fart att man hos SAAB hade något i görningen. Ryktena uppkom av det att man på USA-marknaden hade gjort en framstöt till SAAB, att man gärna skulle vilja se en sportvagn baserad på standard-SAAB-delar. Detta resulterade i att man till det s. k. TV-rallyt visade en ny prototyp ritad av Björn Karlström och tillverkad av S. V. Karosseriverkstäderna. Denna modell följdes sedan av en vagn ritad av SAAB:s egen formgivare Sixten Sason. Spekulationerna tog då åter fart och man frågade sig om det hela rörde sig om någon slags formgivningstäv-



Björn Karlströms prototyp, MFI 13

ling som man dragit igång från SAAB:s sida, för att få fram ett slutligt resultat som sedan skulle ligga till grund för den nya sportvagnen från SAAB.

Debatten blev livlig såväl i fackpress som i dagspress om vilken modell som man ansågs skulle lämpa sig för serietillverkning. Bägge vagnarna var baserade på standarddelar, Sasons på ett originalchassi och Karlströms på ett något förkortat chassie. På motorsidan visade bägge vagnarna upp motorer och växellådor från SAAB Sport, så tekniskt sett får man betrakta vagnarna som likvärdiga.

Vad formgivningen beträffar så kanske Sasons vagn mera gör intrycket av att vara en långfärdsvagn med sobra och smakfulla linjer och med en hel del finesser som borde ha kunnat gjort den försäljningskraftig. Bland annat går taket över sittbrunnen att ta bort så att man på så sätt får en dragfri cabriolet.

Karlströms vagn får väl i motsats till Sasons representera en djärvare och mera fräck form, som väl trots allt kanske blir det bästa försäljningsargumentet i USA. Ja, smaken är ju som bakken ... och det var med stor spänning som man såg fram emot pressvisningen av den slutgiltiga vagnen.

Detta ägde ju som alla vet rum nyligen och då stod det klart att det var det Karlströmska förslaget som hade dragit sig segrande ur striden.

Den slutgiltiga modellen uppvisade en del detaljförändringar, men i det stora hela var den sig lik. Aktern har stuvats om en aning samtidigt som fronten har fått en mera slutgiltig utformning.

Tekniskt sett uppvisade vagnen en hel del nyheter. Bl. a. elektrisk fläkt och en ny förgasaranläggning. Fläkten är av den typ som numera blir allt vanligare och som manövreras av en termostat som påverkas av kylvattnet. Förgasaranläggningen är av överströmningstyp och är inte utrustad med flottörhus i egentlig mening, utan den bensin som ej används i förgasarna pumpas vidare till ett överströmningshus där det sedan åter pumpas till förgasarna. Med detta system slipper man de olägenheter som annars blir med vanliga flottörförgasare, t. ex. vid skarp kurvtagning då vagnen t. ex. i vänsterkurvor får fet och i högerkurvor får för mager blandning. Ytterligare en anledning till att man valt det här systemet, som är horisontalt placerat, är att man på så sätt kan få ned höjden på fronten vilket annars skulle ha varit omöjligt med standardförgasare.

Motorns övriga detaljer överensstämmer helt med SAAB Monte Carlo 850, detsamma gäller även växellåda och differential samt bromsar.

Inredningen är mycket sportbetonad och instrumentbrädan, som är utförd i valnöt, omfattar samma uppsättning instrument som återfinns på Monte Carlo 850.

Stolarna är äkta "bucket seats" och har mycket god sidostabilitet. Ratten är något mindre än på Monte Carlo 850 och dessutom klädd i läder.

10 minuter bakom ratten på: Saab Sonett II



Det provexemplar Bilsport hade tillfälle att ta en liten provtur med hade tyvärr endast ett par mil bakom sig och kan därför inte på något sätt betraktas som inkört. Om man bortser från de vanliga symtomen på en icke inkörd vagn, så finns det ändå en del att sum-

mera. Att ta sig in i en vagn av den här typen brukar alltid vara förenat med en del akrobatiska rörelser, men när man väl kommit på plats satt man som fastgjuten. Ett frågetecken kvarstår dock och det är hur en person med lite större bakvolym kommer att sitta i stolen,

FIVA:s medlemmar överens om definition av historiskt fordon

Saxat från MHRF:s PåGång 4-08, av Georg Magnusson, styrelseledamot

Motorhistoriska Riksförbundet är en av det internationella motorhistoriska förbundet FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) drygt 75 medlemmar som i sin tur representerar över 50 länder.

FIVA höll sitt första årsmöte under den nya presidentens, Horst Brüning, ledning den 21-25 oktober. Själva årsmötesförhandlingarna den 25 oktober föregicks av styrelsemöten och möten med FIVA:s olika kommissioner. MHRF representerades av ordföran-

de Peter Edqvist, styrelseledamoten Georg Magnusson och generalsekretären Jan Tägt.

Vid mötet med evenemangskommissionen redogjordes för de FIVArallyn som genomförts under år 2008 och vad som har planerats för kom-

dvs. de stolar som fanns i provvagnen är endast avsedda för ett fåtal.

I det vintriga väglag som rådde kunde vi inte ge oss på någon mera ingående test utan vi fick nöja oss med att samla en del småintryck.

Det som man först märker är att vagnen behöver ganska höga varv för att överhuvud taget det ska bli någon acceleration, under 3.500 v/min. verkade den påtagligt död, men om man växlade flitigt så var den villig att köra. Fjädringen är vid låga farter kanske i hårdaste laget och på gropiga vintervägar kändes den direkt obehaglig art köra. Om man jämför köregenskaperna med en vanlig SAAB Sport så får man säga att Sonett två har mist lite av känslan att man "hänger" efter framhjulen, istället fick man det

intrycket att den hela tiden svansade ganska kraftigt på halt underlag, en känsla som man aldrig får i en vanlig SAAB. På asfalt kommer nog dessa saker att helt försvinna, men då får man ju ockra räkna med att framhjulen får betydligt bättre grepp och det blir lättare att dra sig genom kurvorna.

Viktfordelningen med 60 procent av vikten på de drivande hjulen känns annars bra, om man bortser från en viss slängighet på halt väglag. Motorljudet verkar under de första minuterna rivigt och högt, men blir nog vid långfärder aningen ansträngande. Några bestående intryck var svårt att få men vi får återkomma till dem när testvagnar har släppts ut, men en sak kvarstår som den största besvikelsen nämligen priset.

mande år. Av speciellt svenskt intresse är att FIVA World Motorcycle Rally kommer att genomföras i Norge nästa år och ett FIVA World Rally kommer att köras i Sverige år 2011. För att kunna delta i dessa rallyn erfordras FIVA-pass som kan införskaffas från MHRF.

Ledningen för kommissionen för nyttofordon, inklusive militär- och terrängfordon, efterlyste mera information från de olika nationella företrädarna för denna del av hobbyn.

Den historiska kommissionen presenterade en lista över olika evenemang som medlemsländerna genomfört för att göra reklam för hobbyn.

Lagstiftningskommissionen som har till uppgift att försöka undvika att nya regler avseende fordon, trafiksäkerhet miljö etc. får en negativ inverkan på samlarfordonshobbyn presenterade följande nya definition av historiskt fordon:

Ett historiskt fordon är ett mekaniskt drivet vägfordon:

- som är åtminstone 30 år gammalt;

- som är bevarat och underhållet i historiskt korrekt skick;
- som inte används som ett medel för daglig transport;
- och som därför är en del av vårt tekniska och kulturella arvegods.

Definition som under årsmötesförhandlingarna godkändes med endast två röster emot, träder i kraft 2010 0101.

Vid mötet med motorcykelkommissionen gjorde norrmannen Kjetil Fuhr en mycket medryckande presentation av ovannämnda FIVA World Motorcycle i Norge år 2009. Det förefaller att vara ett evenemang som man inte borde missa i onödan.

Tekniska kommissionen har reviderat FIVA-passet och en ny utgåva av "FIVA Technical Code" är på gång.

Själva årsmötesförhandlingarna innebar i princip rapporter från de enskilda kommissionerna. Förenade Arabemiraten, Mexiko och Ryssland invaldes som nya medlemmar i FIVA.

Var ute i tid när du söker din MHRF-försäkring

Saxat från PåGång 4-08, MHRF-försäkringen

Snart är det vår igen och då börjar högsäsongen för MHRF-försäkringen. Var ute i god tid före premiärturen eller hemtransporten av ditt nya samlarfordon, då har du ett utmärkt skydd om något skulle hända!

Sportiga skåningar

Vi publicerar denna artikel med tillstånd av tidningen Automobil, där den var med i nummer 8, 2004. Artikeln är skriven av Olof Neergaard, foto Kenneth Ekelöv.



Det är 30 år sedan Saab senast byggde sportbilar, men minnet lever och en solig vårdag samlade vi ett antal Sonett II, V4 och III utanför den gamla fabriken i Arlöv.

Av en ren slump får vi direktkontakt med Sonetthistorien. En lite äldre gentleman cyklar förbi utanför fabriksområdet i Arlöv och stannar till. Han presenterar sig som Börje Wictorsson, fritidskonsument.

Förr jobbade jag som ingenjör på ASJ. Och till de här bilarna har jag konstruerat alla jigggar, fixturer och produktionsutrustning.

Börje Wictorsson kommer väl ihåg hur det gick till när det skulle byggas sportbilar i Arlöv.

- Killarna på MFI hade massor med idéer. Sedan gällde det för oss att göra verklighet av klurigheterna. Ofta fick vi skicka ner folk till järnhandeln och köpa prylar. Det är därför ingen bil är den andra riktigt lik.

Det är just det som är en del av charmen med Saab Sonett. Låt oss ta en närmare titt på ett par exemplar.



Jag ritade jiggarna! Utanför fabriken i Arlöv cyklar före detta produktionsingenjören Wictorsson förbi.

Irene och Kenneth Nilsson är kända i Saabsammanhang. I många år körde de historiskt rally med Saab och den egna bilverkstaden är visserligen öppen för alla märken men var hjärtat klappar råder ingen tvekan om.

Deras Sonett 1966 tvåtaktare är i närmast perfekt skick. Bilen har



Välputsad. Irene och Kents Saab Sonett är en av de första tillverkade Arlövssonetterna.



Instrumentbräda i träplatta och många småinstrument ger härlig sextiotalskänsla.

chassinummer 15 och är en av de först tillverkade. Så tidig att ASJ i Arlöv ännu inte fått ordning på lackeringsverkstaden. Istället drog man in bilen till Saab-Ana på Rosengård i Malmö för att få färg på den.

Bilen i övrigt är utmärkt för peka-och-gissa. Baklamporna är samma som på husvagnen Saabo och blinkers fram kommer från VW Bagge.

Det var nog lite si och så med de första bilarna. Titta på gummikuddar-



Tvåtaktare förstås. Motorrummet ger gott om plats för gör-det-självare.

na som flipfronten vilar mot när den är upplyft. Dörrstoppar!

Sonett V4 hybrid. På plats bakom ratten på Sten-Arvid E. Larssons spännande hybrid-V4 är det lätt att förstå Sonettfascinationen. Bilen är liten som en engelsk specialsportvagn men har en formgivning som inget annat.

Utförandet på kaross och inredning är solitt och även en riktigt långbent drasut sitter hyggligt bakom ratten. Lite snedställda pedaler hör till i en äldre Saab, liksom det ojämna ljudet från V4-motorn. Fartresurserna är inte hårresande men bilen känns till-



Sonett III behöll dörrarna men fick modernare utseende med ny front och akter.



V4-motorn från Ford gav högre effekt men vägde också mer.

räckligt solid för att fungera också på långresor.

Vad som är spännande med Sten-Arvids bil är att den aldrig lämnade fabriken som ny. Istället blev den kvar och användes som testbänk och slängbil. När MFI funderade på att modernisera Sonett II och montera baksäte var det den här bilen man arbetade på. Ett tag hade den ett pyttelitet baksäte med plats för två pygméer. Ingen annan Sonett V4 har fått golvväxel.

- Dessutom lånades den här ut till andra bilfabriker, berättar Sten-Arvid. Den har bland annat varit hos Porsche. Vem vet, kanske har Butzi Porsche eller Ferdinand Piëch suttit här och gasat.

Sonett III 1970. Mikael Isaksson skyddar en rymling. Hans Sonett III skulle egentligen i likhet med i stort sett alla Sonett 1970 ha tagit båten över till USA.

Men den halkade av biltransporten och rullade rätt in i en affär. Hela fronten blev förstörd, berättar Mikael.

Bilen är speciell eftersom den har den tidiga grillen och de speciella aluminiumfälgarna som Sonett III bara

hade första året. Men även här går det att peka och känna igen delar från andra bilar.

Baklysen är Saab 99. Och blinkers satt också på MGA, MG 1100 med flera.

Sonett III 1972. Mikael Rasmusen har 11 Saabar. Bland annat en 99 Turbo och en 92:a från 1950. Sonetten är från 1972, den vanligaste årsmodellen i Sverige. Bilen är omlackerad och motorn renoverad.

Den har knappt varit utanför Skåne. Såldes ny i Ystad och har mest bara rullat här nere sedan dess.



Barn av 70-talet. Rejåla gummistötfångare visade att Saab accepterade amerikanska parkeringsvanor.

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!

Nyinkommit till lagret In stock again

Fjädrar fram och bak som är ca 15% hårdare.

Art 7409105/2

Chassifjäder fram,

15% hårdare.

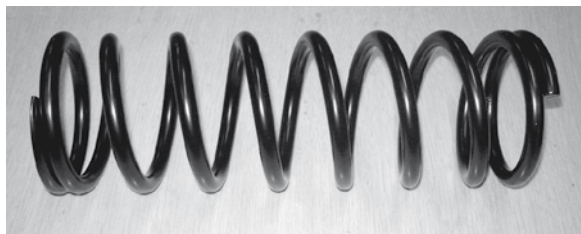
Pris 895:-/st.

Art 7409105/2

Spring Front,

15% harder.

Price 895 SEK/each.



Art 7411804/2

Chassifjäder bak,

något hårdare.

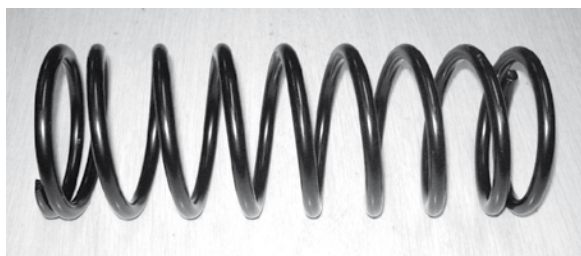
Pris 795:-/st.

Art 7411804/2

Spring Rear,

little harder.

Price 795 SEK/each.



ZIL-112 S

Jan-David Skavén

Kommer ni ihåg att vi i nummer 1/08 visade en bil som hette Kieft och som var väldigt lik Sonett I:an? Det var Berndt Eliasson som uppmärksammade oss på denna engelska bil som producerades mellan 1954 och 1956.



Jag var i Riga i juni 2008 och som av en händelse råkade jag tillsammans med min fru hamna på Rigas mycket sevärda bilmuseum, lite norr om staden. Där fanns bland annat mycket intressanta östfordon, som Stalins pansarlimousine på 7,5 ton eller Brezjnevs krockade Rolls Royce Silver Shadow. Men det är inte de jag tänker skriva om i dessa rader utan en ZIL-112 S från 1962.

Den tillverkades i "Moscow Automobile Factory" och hade för sin tid en del tekniska nyheter som skivbromsar och radialdäck. Dess 8 cy-

lindriga motor på 5980 cm³ ska ha gett 230 hk men även 300 hk figureerade på samma skylt. Toppfart? Tja, enligt skylten 260 km/h men det låter osannolikt för denna öppna bil. Den hade två säten och var vänsterstyrd samt hade plats för reservdäcket under bakluckan.

Så var det utseendet. Nog ser en del linjer lånade ut från Sonett I:an som dock är betydligt mer harmonisk i linjerna. Har ni vägarna förbi, kolla själv på både denna och andra bilar och motorcyklar som man inte finner i västra Europa.

Saab Sonett 1968

chassinummer. 00795

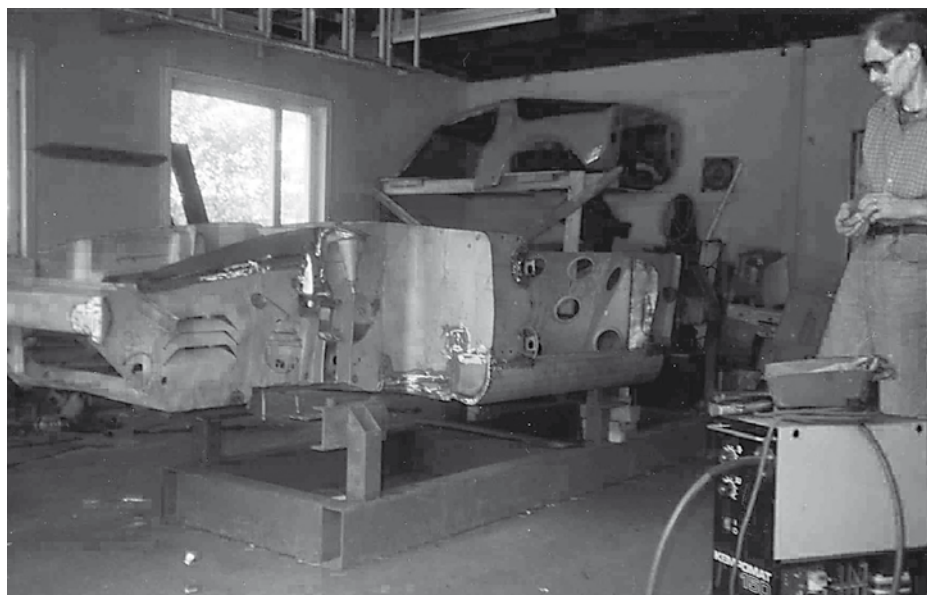
Av Janne Nilsson, Uddevalla

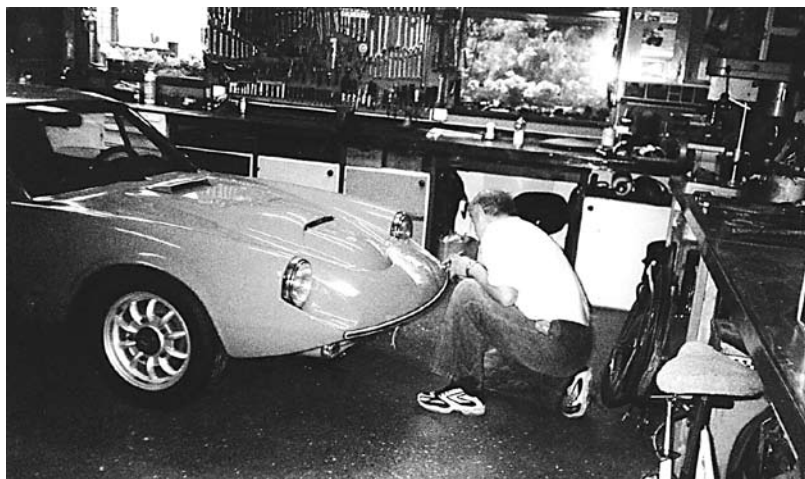


Min far beställde Sonetten i december 1968. I byte lämnade han en vit Triumph Spitfire med cab. Sonetten kostade 21800:- och han betalade ca. 11000:- imellan. Bilen hämtades i januari, 30-01-69. Sonetten användes året om som andrabil. Far och mor körde ofta till Dalarna till sina släktingar och vänner i Borlänge med omnejd. De åkte även på semester till Finland.

Jag köpte Sonetten 15-4-90. Min sambo och jag åkte på semester till Skåne. Vi låg på vandrarhem i Tommelilla

och besökte Kiviks marknad. Bilen besiktigades 18-1-92 och ställdes av. Bilen började demonteras: Huv + kaross





Renove-
rad och
klar, en-
dast fin-
pusen
återstår!

+ dörrar, motor + växellåda, + framvagn + bakvagn. Alla elektriska komponenter, kablar + instrument + inredning; allt märktes upp. 15-2-92 lånade jag släpkärra hos B-E Ström i Öresjö och började resan till Södertälje. Det började att snöa i Grästorp. Blötsnö ända till Södertälje där jag hämtade jigger hos Brolunds och vände sedan hemåt. Det snöade hela vägen hem till Uddevalla, vilken resa.

Väl hemma lastades jigger av i ett lånat garage. 8-3-92 monterades plåtkarossen. Beställde nytt golv från klubben. Hämtade hos Saab-Ana i Trollhättan en inre + yttre tröskel som hade blivit liggandes (bra pris). Åkte till plåtslagare, han gjorde 2 uppsättningar trösklar höger + vänster (Ana-trösklarna reserv).

10-5-92 började sonen Peter + kompiserna Terja och jag att montera golv, trösklar m.m. När plåtarbetena + svetsning var gjort hade vi bytt cirka 2 m² plåt. Karossen fick åter en liten bläs-

tring. (Fogar + färg + slag m.m. måste bort. Sedan kördes karossen till Lyse Zink och galvades. Efter galven målades karossen med etsande primer, därefter med tjärepoxy.

Karosskostnader

15-2-92 Hämtade jigger	600:-
10-5-92 Svetsjobb	1500:-
20-3-92 Blästrade kaross	600:-
6-7-92 Lämnade tillbaka jigg	500:-
15-7-92 Hämtade kaross Lyse	2800:-
10-9-92 Hämtade målning	1500:-
Köp av golv + trösklar, plåt, gas	5100:-
El. ström m.m.	400:-
Summa	13000:-

Sonetten var klar för besiktning 2005-05-19. Sture Johansson från Varekil kom hem och hämtade mig och Sonetten. Sture fick köra. Jag hade foten i gips och gick på kryckor. Besiktningen gick bra, Sonetten godkändes.

Den 22 maj 2005 hyrde jag en bilkärria, lastade Sonetten och Jonny

(min kompis) vi körde sedan till Tjolöholms Slott, söder om Kungsbacka, för att där medverka i bilutställningen. Hade stämt möte med Sture Johansson och Sonja. De åkte i 99:an, grönmetallic USA-modell.

Sonetten har nu gått 1448 mil i skrivande stund.



INTERIMSLICENS			
Licens nr		1309	
Licensen gäller en månad och skall medföras under färd			
Ansökan gärs fullständigt namn och ålder			
E. Eriksson 180 Erik Nilsson			
Bilens tillgänglig postadress			
Kungälv trafiknäringspark 8B, Uddevalla			
Ordningsdag			
<input checked="" type="checkbox"/> personbil	<input type="checkbox"/> buss	<input type="checkbox"/> lastbil	<input type="checkbox"/> tung mc
<input type="checkbox"/> lätt mc	<input type="checkbox"/> chassi	<input type="checkbox"/> traktor med gummihjul	<input type="checkbox"/> traktor med band
<input type="checkbox"/> släpvagn	<input type="checkbox"/> släpsläde	Biltyp, typ, årsmodell	
Saab 97 Sonett V4, 1968			
Chassinr. eller motsvarande		Tjänstevikt	Totalvikt
995		850 kg	kg
Registreringsnr	Interimsskylt nr	Förvärvat dag	Förvärvets bilvagns hemort (kommun)
03464	2871-69	Uddevalla	
Licensen gäller en månad från och med denna dag. Under denna tid får fordonet utan att vara registrerat brukas under förutsättning			
1) att såvitt angår motorfordon eller traktor, fordonet försetts med Interimsskylt eller - om det är reservregistrerat - med registreringskylt;			
2) att fordonet inom ett år före brukandet godkänns vid besiktning eller upptagits i typintyg och därefter ej ändrats (bevis härom skall medföras under färd). - Under 2) upptaget villkor gäller icke där fordonet endast brukas: a) av den, som yrkesmässigt eller i företaget med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning av fordon i samband med tillverkningen eller reparationen; b) för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrikk, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage; c) för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning; eller d) för provkörning vid besiktning.			
Denna licens skall under färd medföras och på begäran uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.			
Ansökan om registrering skall göras inom tre veckor från det fordonet förvärvat eller försetts med carosseri eller - ifråga om reservregistrerat fordon - tagits i bruk. På ansökningsblanketten skall angivas interimslicensens nummer, datum för utfärdandet och den polismyndighet, som utfärdat licensen.			
Interimsskylt skall återlämnas inom två månader från denna dag.			
Försumelse medför förlust av deponerat belopp samt straffansvar.			
Uddevalla 36 1969			
(Ort och datum)			
E. Eriksson			
(Underskrift)			
/tid registreringsbesiktning har ovan angivet fordon sålts följande			
<input type="checkbox"/> chassinr	<input type="checkbox"/> ramnr	<input type="checkbox"/> identifikationsmärke	
Ovan angivet fordon har			
den 18/4 1968		Uddevalla 281 1969	
		(Ort och datum)	
<input type="checkbox"/> godkänns vid besiktning		E. Eriksson	
<input type="checkbox"/> upptagits i typintyg		(Underskrift)	

Interimslicensen från juni 1969 finns fortfarande kvar.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Teknikens Värld

Bättre sent än aldrig. I nummer 12 från maj 2007 fann jag en artikel med rubriken "Saab sågade av taket och sålde fler bilar". Då vi inte nämnt den förr gör vi det nu. Den handlar som ni förstår om Saabs cabbar och ska man skriva om dem kan man lika bra börja från början: "Redan 1956 byggde Saab en liten öppen tvåsitsig sportbil i glasfiber som fick namnet Sonett, men som också kallades Saab 94. Den första bilen tillverkades för hand i Åsaka mellan Trollhättan och Falköping. Rolf Mellde som var överingenjör ledde jobbet och det mesta gjordes på fritiden. Företagsledningen visste inte riktigt vad som pågick. Saab-folk tycker idag att bilen är en av de vackraste sportbilar som byggts. Andra att den mest liknar ett badkar med lock. Bilen väckte visst uppseende på Stockholms Bil-mässa 1956. Men ledningen för Saab vågade aldrig sätta den i serieproduktion. Den byggdes bara i sex exemplar. Fem finns kvar idag." (Christer Gerlach, när ska Du lära Dig att alla sex finns kvar under red.?)

Därefter gör Saab och Christer ett hopp på trettio år för att komma in på de nyare 900 cabbarna, men det lämnar vi därhän. Dessa visas förstås i bild, men även Sonett I visas, det är den bild som vi visat i Sonettvärlden ett flertal gånger med en dam som sitter på dörrkanten.

Dagens Industri

Denna affärstidning sänder en gång om året ut en tjock separat utgåva, denna gång med rubriken "Nya bilar 2009". Det är en påkostad publikation på bra pappret med många artiklar och bilder på nya bilar, alltifrån de enkla till de lyxiga. För att öka intresset har man även med en del artiklar om bilar som passerat nybilsstadiet för många år sedan. Exempel på en sådan bil är Aston Martin DB 5, ni vet Bondbilen med katapultstol. Ja, det har förvisso inte Jacob Wallenbergs DB 5, men en intressant bil är det ändå. Eller Olof Stenhammars två stycken A-Ford som snällt rullar på trots sina runt 80 år. Eller varför inte Boo Brastas öppna Mercedes 540

K från 1936. En gång i tiden ägdes den av den svenske tronarvingen Gustaf Adolf, inte dåligt. Men det är förstås inte de som är huvudanledningen till dessa rader utan en fyrsidig artikel om Göran Dahléns Saabsamling. Han samlar förresten inte bara på Saabar, han tävlar med dem också. I somras var han med och vann det klassiska franska Le Mansloppet med en Saab 93B, årsmodell 1959 inför mer än 80000 jublande åskådare. Samlingen ja. Idag finns det 15 bilar i den, en del av dem riktigt ovanliga som Sveriges äldsta serietillverka-



15 veteranbilar, de flesta av märket Saab har det till dags dato blivit i Göran Dahléns samling.



Den gamla sportvagnen, en Saab Sonett, är en av Göran Dahléns favoriter.



Instrumenteringen i en Saab Sonett II, tvåtaktare, från 1967. Detta är nummer 169 av 258 tillverkade exemplar.

de Saab 95 från 1960. Sedan fortsätter artikeln: "En sportbil i form av en tvåtakts Saab Sonett, årsmodell 1967 finns också i samlingen. Det är nummer 169 av 258 gjorda bilar. De flesta gick på export till USA. Den här såldes också ursprungligen dit, berättar Göran Dahlén. Just den här Sonetten ägdes tidigare av Saabs legendariske tekniske chef, Gunnar Larsson (som var pappa till Saab 9000 när den modellen kom)." Stort tack till Thorbjörn Brännström som tipsade mig om denna läsvärda specialutgåva!

Aftenposten

Björn Åberg fann en notis i Aftenposten i Oslo om Saab Sonett och som vanligt när det gäller Norge och Sonetter så är det Åse Kleveland som står i fokus även om det numera finns ett antal andra Sonettägare där. Nå, den 24 oktober 2008 tittar man som vanligt bakåt i tiden vad som hände just denna dag för ett antal år sedan. Så jag lärde mig att just denna dag 1648 slöt man freden i Westfalen efter 30 års krig. Men det är förstås inte det dessa rader ska handla om



utan att dåvarande kulturminister Åse Kleveland blev tagen i en fartkontroll vid Ullevåls sjukhus i Oslo, det var 1992. Statsrådet körde i 77 km/t där det var 50 km/t och förloerade körkortet i tre månader. Dessutom fick hon böter på 3500 NOK. "Statsrådet har i tidigare intervjuer bekräftat att hon tyckte om fart. Bilen hon körde var en speciell 25 år gammal sportbil av märket Saab Sonett". Ja, 1992 var den faktiskt inte 25 år, för i bildtexten där Åse står bakom sin bil står det att årsmodellen är från 1969.

E24!

I samband med bilkrisen hittar man ett antal artiklar i både tryckta media och nätet om Saab. I en av dem från E24! på nätet visas som illustration en bildkavalkad av olika Saabmodeller genom åren och om Sonett I står det: 1956, Saab Sonett, en sportmodell, tillverkad i sex exemplar. Toppfarten är 160 km/h. Foto: GM 2008-12-03.



Artikeln heter "Saab jobbar på en egen krislösning" och jag ska citera några inte alltför upplyftande rader från den: Jürgen Pieper, fordonsanalytiker på Metzler Bank, är skeptisk till Saabs förmåga att hitta en köpare, men han tror att Volvo har bättre möjligheter. –Det finns ingen självständighet i Saab längre och det är tveksamt om det finns någon forskning och utvecklingskompetens i företaget. Men på Volvo kan du vara säker på att varumärket är starkt och att marknadspositionen på flera marknader fortfarande är stark.

Nostalgia

I nummer 12, 2008 finner man en liten artikel med rubriken "Matchbox mania". Den handlar om en man som heter Scott D Gillogly som samlade Matchbox bilar redan i barndomen på 60-talet. Nu var det dags att skörda och första tredjedelen av totalt 3500 stycken såldes på auktion i september. Bland många andra modellbilar såldes en sällsynt Sonett III som gick för 250 pund.

Det är nog en hel del i klubben som har denna modell fast i blått. Den vita är ovanlig och nu har vi fått ett mark-



nadspris för den. Vad den blå står i vet vi inte till den går på auktion men det bör vara betydligt lägre. Tack Julle Leiner som lånade mig tidningen.

Vintage

Motorhistoriska Klubben i Skåne arrangerar ett antal träffar varje år, den stora vårträffen heter till exempel Gröna Träffen och i konsekvensens namn heter höstträffen Gula Träffen. Lars. P. Hedner skriver om träffen den 27 september i nummer 4/08 av *Vintage*, deras klubbtidning. Av bilden att döma var det många Saabar, alltifrån 92, 95, 96 och 99. Ja, icke att förglömma en Saab 97 eller närmare bestämt en röd Sonett III, vems den är kan vi dock inte se då man inte ser reg.nr. Bredvid den sitter ett gäng och fikar, det kan man förstå då solen lyste över parken i Trollenäs.



Bakrutan

Då är det väl inte mer än rätt att vi även saxar en bild från nummer 4/08 av *Bakrutan* där man visar en bild från den blöta Gröna Träffen på Trollenäs. Kul att så många Saabmodeller kunde visas upp, ser jag rätt så kom även den Sonett II V4 som tidigare ägdes av Bert Grahn.

Nostalgia

I nummer 1, 2009 kunde man läsa följande under rubriken *Modellnyheter*: "Den första Saab Sonetten var en prototyp byggd hösten 1955 med design Sixten Sason. Karossen var i glasfiber och motorn hämtades från nya Saab 93, men fick högre effekt. Sonetten var i första hand tänkt som tävlingsbil. Ytterligare fem prototyper byggdes 1957, men då man samma år ändrade tävlingsreglementet lades projektet ned eftersom Saab istället valde att tävla med Saab 93 i grupp 3.

I bakgrunden Tin Wizards handbyggda version i vitmetall visad i *Nostalgia* 5-97, en modell som fortfarande finns att köpa för ca. 135 euro. Som modellbil är den närmast en karikatyr av Sonetten med ett helt felaktigt frontparti. Provanse Moulage vita mo-



Saab Sonett 1956-57

Den första Saab Sonetten var en prototyp byggd hösten 1955 med design Sixten Sason. Karossen var i glasfiber och motorn hämtades från nya Saab 93, men fick högre effekt. Sonetten var i första hand tänkt som tävlingsbil. Ytterligare fem prototyper byggdes 1957, men då man samma år ändrade tävlingsreglementet lades projektet ned eftersom Saab istället valde att tävla med Saab 93 i grupp 3.

I bakgrunden Tin Wizards handbyggda version i vitmetall visad i Nostalgie 5-97, en modell som fortfarande finns att köpa för ca 135 euro. Som modellbil är den närmast en karikatyr av Sonetten med ett helt felaktigt frontparti. Provance Moulage vita modell i plast är marginellt bättre. Navkapslar, kromlisterna kring dörrar och kylare är dåligt eller felaktigt detaljerade medan bakre skärmarna har felaktig form. För ett pris på närmare 500 kr kan man begära mer för en plastmodell.

Fakta: 3 cyl. tvåtakt, 57,5 hk, tillv. 6 ex.
 Provance Moulage, skala 1:43, resin. **Pris: ca 495 kr**

dell i plast är marginellt bättre. Navkapslar, kromlisterna kring dörrar och kylare är dåligt eller felaktigt detaljerade medan bakre skärmarna har felaktig form. För ett pris på närmare 500 kr kan man begära mer för en plastmodell.

Fakta: 3 cyl. Tvåtakt, 57,5 hk, tillv. 6 ex.

Provance Moulage, skala 1:43, resin. Pris: ca. 495 kr.”

Tilläggsas kan bara, att det var 1956 som de andra Sonett I:orna byggdes och inte 1957 som det stod i tidningen. Tack Julle Leiner för tipset om modellbilarna. I samma nummer fanns även en orange Sonett III:a till salu, tillverkad av Jumbo Way i Kina.



GRATTIS

Torbjörn Hedberg

Uppsala

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!





inbjuder härmed till

ÅRSMÖTE och VÅRTRÄFF

Lördagen den 25 maj 2009

*Vi samlas i det idylliska Malmköping i hjärtat
av Södermanland från kl 09.00.*

*Vid ankomst serveras kaffe och smörgås.
Därefter håller vi årsmötet kl 11.00.*

*Den årliga Sonett-rundan kommer att löpa genom den vackra
sörmländska naturen, ca 5 mil. Rundan avslutas vid Sparre-
holms slott där vi fikar och går på bilmuseum, lämnar in tips-
kuponger och röstsedlar.*

*Färden fortsätter sedan tillbaka till Malmköping och dagen
avslutas med en enklare middag, kaffe och den obligatoriska
Sonett-tårtan samt prisutdelning.*

CSS betalar förtäringen för våra medlemmar.

*Anmälan sker till Christer Melwinsson via mail:
sonettv4@telia.com eller tel: 070-6979291, senast 25 april.*

Vid anmälan lämnas även vägbeskrivning.

Välkommen!

Sonettbutiken

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



Modellbilar, se högerspalten.



Äldre nummer av Sonettvärlden. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st



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! Frakt tillkommer.

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