

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Rostskadad framvagnsinfästning
- Min första bil – en Sonett
- Sweden's secret sports car
- Giffan och jag

1

2010



# Från ordförandens skrivbord



Hej mitt i den kalla vintern

Grattis Saab och grattis Spyker, ni lyckades till sist att få ett slut på denna fars. Hoppas nu att slutet är början på något nytt och mer positivt, men vägen till framgång är inte given. Saab måste nu börja producera de bilar som man vill och kan. Dessa bilar, vad de än är måste också säljas, annars kan historien upprepas. Är lilla Spyker rätt ägare till stora Saab? Ingen vet svaret men låt oss vara förhoppningsfulla inför framtiden. Engagemanget som Saabentusiaster världen över visat är också häpnadsväckande, det trodde nog inte GM. All personal på Saab och deras underleverantörer måste ha svart bälte i tålamod, hatten av!

Påverkar allt detta oss i CSS? Kanske är svaret, under alla turer har Saab och bilarna fått mycket uppmärksamhet, och det kan ge ett ökat intresse för gamla Saabar. Jag skulle inte vara förvånad om vi får se en medlemsökning med tanke på att Sonetten inte är någon "dussinbil" och var ju inte heller det när det begav sig. Detta är i så fall positiva problem, men vi måste också kunna hantera en tillströmning. Fler bilar som renoveras, större krav på produktion av nya delar, fler medlemmar ger ökade krav på information och tydlighet. Än större krav på försäkringar med mera. Nu tror jag inte vi kommer vara tusentals medlemmar, men några till vore kul.

Sonettvärlden har de två senaste gångerna tryckts helt i färg. Det är ingen slump utan en helt medveten strategi för att förbättra tidningen, det är roligare med färg, så enkelt är det. Mina företrädare hade mål, att förbättra hemsidan, styrelsesammansättning, reservdelsförsäljning m.m. Ett av mina mål är då att få tidningen i färg. Det kostar mer, men inte orimligt mycket mer och vi har ansett oss ha råd.

Ironiskt är det också tidsbesparande med bilder i färg, varenda kamera/mobil-telefon tar ju färg. Under 2010 kommer vi ha vårträffen den 29/5 i trakten av Vimmerby, mer information kommer i nästa nummer och på [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se).

Ta hand om er själva samt er Saabar så syns vi.

PS/ Min egen Sonett är inte klar från omläckningen, den väntar på en ny vindruta. Vindrutor och Sonett är ibland en dålig kombination.

*Michael Wetherin*



### *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  
skaven@comhem.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:

Det var många som visade sin solidaritet med Saab i bilkorteger 17 januari, bland andra HC Thing från Danmark med texten "GM - Yes You Can - SAVE SAAB". Och det lyckades ju!

### *Styrelsen*

**Micke Lindström**, ordförande,  
webmaster  
08-560 368 02  
m-lindstrom@telia.com

**Jan-David Skavén**, redaktör  
08-93 15 65  
skaven@comhem.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](http://www.sonettclub.se)**

Nästa nummer av

### SONETT VÄRLDEN

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

# Rostskadad framvagnsinfästning

Hans Eklund

---

Det finns ett parti på Sonetten, fästpunkten för nedre bärarmen för framhjulsupphängningen, som är mycket utsatt för rost om det inte är rostskyddsbehandlat.

---

Fästpunkten består av flera lager plåt som är hopsvetsade och dessutom ett hålrum som behöver rostskyddas (vilket mycket sällan är gjort).

När den nedre bärarmen har tagits bort kan det se ut som på bilden nedan; (undre plåten, alltså botten på hålrummet) är helt bortros-



tad och även nästa plåt, den övre, är gravt rostskadad.

Reparationen måste alltså inledas med att man reparerar den övre plåten som är rostskadad.

Kapa bort de skadade partierna, slipa rent tills man får frisk plåt att svetsa mot. Tillverka nya bitar för att svetsa dit. Efter svetsningen bör man jämna till svetsarna med en slipmaskin.



Rostskyddsfärg bör appliceras på undersidan av plåten och kanterna jämnas till för att den undre plåten skall kunna tillverkas och svetsas på plats (man får se till att ytorna är helt jämna där bärmens fästpunkter skall vara).

Även den undre plåten bör rostskyddsmålas före den svetsas fast.

Efter att svetsningen är klar skall svetsarna jämnas till genom slipning (både under och i motorrummet). Kontrollera att bärmens fästytor är helt släta och passar mot bärmens fästkonsoler.

Rostskyddsmålning av alla slipade ytor. Tunt rostskyddsmedel kan med fördel läggas på de ytor som bärmens fästena ligger emot.

Därefter skruvas bärmens tillbaka och plåten rostskyddas med tjockt



rostskyddsmedel (om inte plåten under är lackerad förstås).

Slipa och bättra lackeringen i motorrummet.

Det hålrum som man precis har reparerat behöver rostskyddas med tunnflytande rostskyddsmedel från insidan och det sker genom att man borrar ett hål för att spruta in rostskyddsmedlet. Bilden visar alternativa placeringar av



borrhål (hålet tätas efteråt med lämplig plastplugg).

Det är också lämpligt att spruta tunnflytande rostskyddsmedel i botten på konsolen för hjulupphängningen (alltså på ovansidan av den övre reparerade plåten).

# Min första bil – en Sonett!

## Del 1

Johan Trulsson

---

Söndagen den 23 augusti 2009 var en av de häftigaste dagarna i mitt liv. Jag hade köpt min första bil! Jag heter Johan Trulsson och är 14 år.

---



För några veckor sedan köpte jag en Sonett III från 1974. Det började med att jag sökte på nätet efter Sonetter bara på kul för att jag tyckte att det var en cool bil. En dag när jag satt hemma och läste läxor gick jag ut på nätet för att kolla om det kommit någont nytt. Det var då jag hittade den

på Blocket. En röd Saab Sonett III som fanns i Huddinge.

Det var ju alldeles perfekt! Vi bor nämligen på Ekerö som bara ligger 20 minuter därifrån. Jag började med att lägga fram förslaget för mina föräldrar som var lite tveksamma i början men tyckte att det var en rolig idé.

Men var skulle jag ha bilen? Vi hade ju inte tillräckligt med plats. Första tanken var att hyra in mig i våra kompisars stora garage, men sen började vi fundera på om vi kunde få in bilen i vårt eget lilla garage som ligger i anslutning till huset. Jag sökte på nätet efter mått på bilen och det visade sig att jag hade tur! Bilen var bara 1,5 m bred och 3,9 m lång. Vi skulle få in bilen i garaget.

Första hindret var undanröjt. Jag visste att vi hade plats och gick in på Sonettklubbens hemsida och läste lite mer om bilen. Mina föräldrar var fortfarande tveksamma och ville att jag skulle ta kontakt med någon Sonettägare som kunde kolla på annonsen och säga vad han trodde. Det var då jag hittade Micke Lindström. Jag såg att han hade ett 560 nummer som visar att han bor på Ekerö! Jag ringde till Micke och han kollade på annon-

sen. Han tyckte att bilen såg intressant ut och var dessutom villig att följa med och kolla på bilen i Huddinge.

### *Dags att kolla bilen*

Nu var det bara att tuta och köra! Jag ringde till Hans i Huddinge som hade satt ut annonsen. Han sa att bilen fanns kvar, men att det var många som hade ringt. En kille skulle komma från Skåne dagen efter och kolla på den. Vi bestämde oss direkt att åka samma dag. Vid lunchtid åkte vi först och hämtade Micke och sen åkte vi iväg till Huddinge. Det var perfekt att Micke var med. Han gick igenom bilen noggrant och förhörde sig om bilens historia. Utan honom hade jag aldrig vågat köpa bilen. När vi hade kollat på bilen och alla reservdelar som följde med åkte vi hem och funderade. När vi hade kommit hem dröjde det inte så länge innan jag hade bestämt



mig för att köpa bilen så jag ringde tillbaks till Hans i Huddinge och vi kunde hämta bilen samma kväll!

När vi hämtade bilen fick jag förutom en mängd reservdelar också en hel hög med Sonettvärlden. Riktigt kul och nyttig läsning. Jag fick också med en reservdelskatalog och verkstadshandbok vilket var helt perfekt. Min tanke var ju att montera ner hela bilen och göra den riktigt snygg från grunden. Jag behövde i alla fall inte vänta så länge med att mecka. När pappa och jag åkte hem med bilen och kört ombord på färjan mellan Slagsta och Jungfrusund på Ekerö så sa pappa plötsligt att växelspaken kändes så konstig. Den var helt lös och det gick inte att lägga i någon växel. Medan färjan närmade sig land låg jag på golvet och letade efter en sprint som lossnat från växelspa-

ken! Som tur var så hittade jag den och fick precis fast den när det var dags att åka. Tur ska man ha!

Nu står bilen i vårt lilla garage och jag har börjat med demonteringen. Jag njuter av varje stund och arbetet går extra bra till Rock Klassiker. Från början trodde Micke att det skulle vara så mycket rost att man var tvungen att blästra chassiet. Nu är karossen av och alla inredningsdetaljer borta och för bara någon vecka sedan kom Micke och kollade hur det gick med bilen. Han tyckte att det var mindre rost än han befarat och han var nu tveksam till om man var tvungen att blästra hela chassiet. Jag ska nu sätta igång med att skrapa och slipa bort rostskydd och färg så att jag ser lite bättre. Hur det ser ut under kommer jag att berätta i nästa avsnitt...





# Sonett i bilhall



Det är inte ofta man ser en Sonett i en bilhall nuförtiden men den 26 november 2009 kunde de som var vid Newmans Bil i Hässleholm se Åke Larssons Sonett II V4 under temat Saabkväll. Längre bort ser vi även hans 900 Aero och på plats fanns dessutom Ingvar Lindbergs Midnattsolsrally Saab 96 samt hans gröna Sonett III.

## En del av våra medlemmar...

...sänder oss bilder och artiklar med Sonettinnehåll vilket verkligen uppskattas, både av redaktören och läsarna av Sonettvärlden. Nu är det er tur som ännu inte bidragit! Skicka en artikel om hur Du köpte Din Sonett, renoverade den eller någon trevlig resa Du gjort med den. Det glädjer alltid redaktören att få artiklar man inte väntat på och jag lovar, det gör Sonettvärlden ännu bättre som tidning. Att komplettera med några bilder och bildtexter gör förstås artikeln extra läsvärd. Maila till: [skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

# Sweden's secret sports car

Words and photography: Robert Gustavsson/Saab



---

This article was first published in *Classiccars*, August 2007, and is published with their permission. Between building aircraft and curious saloons, Saab developed a race-ready roadster behind closed doors in the Fifties. Welcome to the secret world of the Sonett Super Sport

---

It's a Fifties sports car but it's front-wheel drive. It's capable of 100mph yet it runs with a tiny three-cylinder engine. Its bonnet swings up to reveal engine and substructure in full, naked glory – just like an Austin-Healey Frogeye Sprite. But, as you might have guessed, this is no traditional British roadster. This is a Saab, so it does the sports roadster thing in a uniquely Swedish way.

Saab's first sports car is as characteristically unusual as the bulbous yet compact saloons it followed and it arrived when the aircraft specialist had been building cars for only six years. But if you think Saab Sonett, this car

may not be quite what you have in mind. Are you picturing an aerodynamic-looking fastback with a roof and a pointy nose? That's the Ford V4-powered Sonett III from the Seventies, itself a redesigned version of the pert but gawky two-stroke Sonett II built from 1966 to 1967. What you see here is far more special and much rarer. There are only six Sonett Super Sports, built with the intention to go racing, and all of them survive.

This one is the third built and belongs to Gösta Jakfors of Sjuntorp, close to Trollhättan – home of Saab. He's the only private owner in Sweden. 'I wasn't really aware of how extraor-

---

You have to get used to the gearshift's reversed gate. Unlike Erik Carlsson, you won't have to go backwards to test it

---



dinary the design was when I purchased the car in 1964. Some people considered me a bit crazy buying it,' says Jakfors.

Crazy? Let's find out some more about the car. You don't get into a Sonett Super Sport. You step d-o-w-n into it. If the engine is hot, your passenger had better be careful not to burn their shins on the sill, because the exhaust pipe runs through it and it gets hot.

Once you've wriggled down safely into the seat, you appreciate some Saab heritage: it becomes obvious that this is the great grandfather of the Saab GT 750 saloon as well as the Sonett II because the steering wheel and the instruments are (almost) identical. There's one curious difference: the Super Sport has twin temperature gauges. 'One is connected to the engine and the other to the gearbox, but the latter is redundant really: the gearbox never runs hot,' says Jakfors.

The Super Sport, with its lightweight, stressed alloy, box-section structure and

glassfibre bodywork was put on show for the first time in 1956. The floorpan is lacquered with the same green paint that was used as the basecoat on Saab's fighter aircraft of the same era and it's sufficiently worn down to convey the right image: this car is clearly enjoyed. The steering column is drilled to reduce weight, like the handbrake, a reminder of its heritage as a racing car. The fit of the glassfibre body, on the other hand, is less than precise, typically for a prototype.

You sit close to the ground, your eyes on a level with the door handles of other cars. Turn the ignition on, pull the tiny handle to start the engine and hear it purring. There's an inertia-free feeling to a two-stroke engine, thanks to the minimal braking inherent to its valveless design and the consequent lack of harshness in its note. It may only have three cylinders but it sounds like half a well-silenced Porsche flat-six.

Before setting off, you have to get used to the gearshift. In the Sonett the drivetrain is reversed so that its mass is contained within the wheelbase rather



There are only six of these racing Sonetts, and you can sense the aero-heritage. It looks like it's going to take off

than ahead of it, to benefit weight distribution and handling. But to make the car travel in the right direction, the rotation of the engine had to be reversed. Chief engineer Rolf Mellde had his doubts about the gearbox's ability to run backwards so he undertook an unusual method of testing. He reversed the rotation of a pre-production Saab 93's engine and asked Saab's ace rally driver Eric Carlsson to drive it at full speed – backwards! It was enough to prove the gearbox's strength.

"Because the drivetrain is fitted back-to-front the engineers had to put the gearshift mechanism on the wrong side. That means you change gear with your right hand and find first gear where fourth is normally situated. It's a bit tricky at first, but

you soon get used to it," Jakfors explains. And sure, it is a bit tricky, but you just have to think before you act. The sill acts as a comfortable armrest too – being the right-hand one, without the silencer.

We drive along narrow roads in the west of Sweden, not far from where the Super Sport was built in secret. The hilly landscape makes for a steep and winding road, perfect for a car bred in this environment. The characteristic howl of the two-stroke engine echoes back from the wooded slopes, a breathy whoosh where more conventional piston engines would register a harsher beat: It becomes smoother the harder you rev it, and pops and bangs on the over-run like an oversized scooter.

There's only 57.5bhp to pull you along, but there's only 500kg of bodywork too. That means acceleration is generous: it feels nippy, like the Frogeye Sprite that filled a similar gap in the market on the other side of the North Sea.

You're thankful that the gearshift is short and firm in action, lacking the bendy feel of a Saab saloon's column control. Another benefit of the engine's unusual positioning is that the Super Sport's weight distribution is much less nose-heavy so it's less prone to understeer. You turn the steering wheel, it changes direction, but it's never nervous because the powered front wheels will pull you out of trouble. It's a Saab, after all.

The history of the Sonett begins at Saab's dawn as a car manufacturer. Saab competed in the 1950 Midnight



Sun rally and Melde, one of the more influential people at Saab, started thinking about building a racing car. He realised that it was impossible for a Saab 92 to win the Midnight Sun rally, and although female drivers Greta Molander and Margareta von Essen scored second place in the ladies' race, Melde was not content. He reckoned Saab needed victories on the racetrack.

The idea was put on hold until 1954, when production of the 93 saloon was beginning, along with its new three-cylinder two-stroke engine. With official backing from Saab management, Melde worked on the project outside office hours with engineers Lars Olov Olsson, Olle Lindkvist, Roland Andersson and Gösta Svensson. It even earned its own model number: 94. Saab had reserved the whole of the 90-series for civilian construction, and 94 was

57.5 bhp from the two-stroke three cylinder engine doesn't sound dazzling, but the Sonett Super Sport accelerates well and darts around with flair.

---

originally earmarked for an aeroplane. Logically, it followed the 93 saloon.

With twin carburettors and attention paid to careful induction and exhaust management, Melde coaxed 57.5bhp out of the 748cc engine, an increase of 24.5bhp on the saloon's version. With his team, he carried out the development work in a rented a barn outside Trollhättan and test drove the finished chassis (without bodywork) in darkness. A local schoolteacher complained that somebody was driving past his house at high speed every night at ten-minute intervals.

Melde turned to Saab's aircraft technology to ensure the Sonett was ahead of the competition. The alloy chassis

predates similar solutions from Lotus founder Colin Chapman and weighs only 71kg. Yet it's sturdy despite the lack of weight. Gunnar Ljungström, then chief engineer of automobiles, had two criteria for each Saab: it had to be able to withstand running into a kerb and it had to manage a freefall the equivalent of a 2G landing. The body itself was moulded from glass-fibre, and both the material and the know-how were provided by Swedish specialist Svenska Oljeslageriet.

When the prototype was approved, five more cars were built by ASJ – AB Svenska Järnvägsverkstäderna (Corporation of Swedish railway works) - in Linköping, still the home of Saab's aircraft works. Plans were made for a civilised Sonett with a boot, a roof, steel bodywork and a 33bhp engine and could have been sold for less than the standard saloon, for a projected production run of 100 cars – rather less than the cost of the prototype, at nine times the price of the 93.

But it wasn't to be. Changes to the racing rules and regulations for the 1958 season rendered the Sonett obsolete. Saab turned back to the 93 saloon, developing the GT750 with the same engine as the Sonett to compete in saloon car racing. To have the Sonett purely as a sports car in the product line-up was not economically feasible and the project was halted

in 1958. Before the death knell sounded, Sonetts raced in the Karlskoga Grand Prix, Kristianstads GP, Falkenbergs West coast race and on gravel at Solvallas, driven by Eric Carlsson, Carl-Magnus Skoogh, Harald Kronegård and Erik Lundgren.

The Sonetts would have been lost to memory but Saab sold some of them in 1964. That was when Jakfors, then an engine development engineer for Saab, placed a bid on this one. 'At that time I had no real idea of what kind of a car it was, and there was no bidding

contest over them,' he says. 'It had no engine or transmission so I towed it home behind my Saab 96. It took a few



months to make it roadworthy and I had to acquire a build certificate from Saab to get it registered.'

For five years, Jakfors drove the Super Sport at every opportunity, even adapting a Triumph Spitfire hard top so that he could use it in wet weather. But his job took him to North America in 1969 and the car was stored for 25 years.

'In 1994, my son Joakim was about to take his exams and I had promised to have the car ready by then. The car had not been inspected for so long that it had to be recertified,' says Jakfors. 'Thankfully, it had been stored in a warm garage so the chassis and bodywork were good as new. I just had to work on the mechanical parts.'



How low can you get? It's time to get down

### *1956 Saab Sonett Super Sport*

**Engine** 748cc, in-line three cylinder, two-stroke, dual Solex 44 P II downdraught carburettors

**Power and torque** 57.5bhp @ 5000 rpm; 68lb ft @ 4000 rpm

**Transmission** Four-speed manual with free-wheel, front-wheel-drive

**Steering** Rack and pinion

**Suspension** Front: independent, double wishbones, coil springs, telescopic dampers, anti-roll bar. Rear: beam axle, radius arms, coil springs, telescopic dampers

**Brakes** Drums front and rear

**Weight** 1102lb (500kg)

**Performance** Top speed: 100mph; 0-60mph: 12.0 sec

**Fuel consumption** 30-40mpg

**Cost new** 75,000sek (£5186)

**Value now** £20,000

All six Super Sports are still around. Numbers one and five are in the Saab museum in Trollhättan, the history of number three is told here. Number four was rebuilt as a coupe in the Sixties, then involved in a serious accident and rebuilt in Germany. The other two are owned by private collectors in the United States.

It seems fitting that this car was bought by a Saab employee, and that he is able to enjoy it so close to where it started life. Saab's secret sports car is a secret no more.

### *From aircraft to cars*

Saab – Svenska Aeroplan Aktie Bolaget (Swedish Aeroplane Corporation) – was founded in 1937 to build warplanes. At the end of World War Two the demand for aircraft lessened and Saab turned its attention to civilian production.

Its first civilian project was a passenger plane: the Scandia-Saab 90, followed by the Safir-Saab 91 sports plane. But there was insufficient demand to employ all the workers, and Saab had noticed how popular affordable cars were becoming.

Project 92 was first shown in 1947 and went on sale in 1950. It was strikingly aerodynamic, yet sturdy and safe for passengers. A DKW-based two-cylinder, two-stroke engine powered the front wheels. To keep the cost down there was no bootlid and all the cars were painted green.

The 92 evolved into the three-cylinder 93 in 1956, whose body was gradually refined into the 96, which entered production in 1960, gained a Ford V4 engine in 1967 and lasted until 1980.

# Fin fason på snabb Facett

Från Teknik för Alla

Följande artikel kommer från Teknik för Alla 1/65 och har ställts till vårt förfogande av vår medlem Thorbjörn Brännström.

Foto Evert Emanuelsson, vem som skrev artikeln framgår inte.

Att själv bygga en extrem GT-vagn på ett Saab Sonett-chassi – det är vad ingenjör Sigvard Sörensson vid Saabs konstruktionsavdelning i Trollhättan gjort. Vad blev resultatet? Jo, en Facett – en elegant italiensinspirerad sportvagn, välgjord in i minsta detalj och konstruerad med tanke på de åkandes säkerhet. Sigvard Sörensson ville pröva en formgivningssidé och gjorde det. Här berättar han själv hur det gick till när hans idé blev verklighet.

Att konstruera och själv bygga en sportbil med goda prestanda utan att därför föra avkall på säkerheten kan synas svårt. Med säkerhet avses då sådana detaljer som god belysning, bra sikt, komfortabel inredning och skyddande ramverk. Det är denna kombination jag försökt åstadkomma i Facetten. En god grund var ett Saab Sonett-chassi som jag fick köpa. Dess låddram av duralplåt blev en utmärkt utgångspunkt. Men för att tillgodose krav på säkerhet, komfort och service måste en hel del ändringar göras. Bland annat flyttades bensintanken från flygeln till en mer skyddad plats mellan bak-

hjulen. Framre dörrstolparna ändrades och placerades längre fram och utrymme för större och mer lutande stolar arrangerades. Samtidigt monterades också in en Saab Sportmotor.

När det nu bara var en kaross som skulle tillverkas ansåg jag att det var



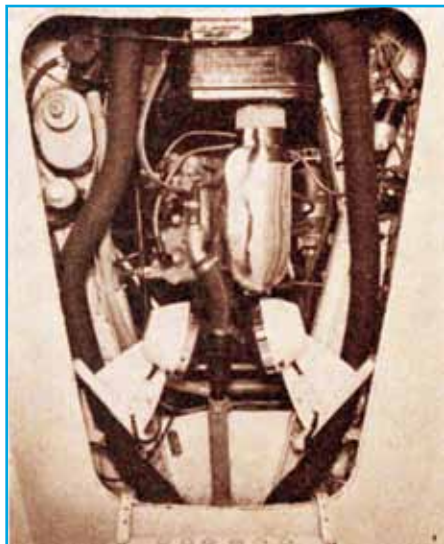
Körställningen är bra tack vare bekväma "långfärdsstolar". Lägg märke till växelspåkens placering.





fördelaktigare med plåt än plast. Detta med tanke på tillverkningstiden. Då jag endast haft tillgång till tämligen

Sigvard Sörenssons egenhändigt konstruerade kaross är byggd på ett Saab Sonettchassi. Karossen är helt i plåt och tillverkad med tämligen enkla verktyg. En välgjord vagn som väcker ett visst uppseende.



enkla verktyg har karossens form delvis fått rätta sig efter detta. Karossen har alltså relativt plana ytor som begränsas av skarpa kanter. Tjockleken i karosseriplåten varierar mellan 0,6 till 1 mm. Denna plåt är nämligen lätt att bearbeta.

### *Problem med belysning*

Belysningen var den verkliga stötestenen och kan väl i sin nuvarande

Motorn i Facetten är en Saab Sport-motor. På bilden ses också hur strålkastarna är placerade. De fälls ned under motorhuven.

form inte anses som färdigutvecklad. (Se bild föregående sida) Möjligheten att bygga in strålkastarna i flyglarna på vanligt sätt, med glas framför, var mycket lockande. Men då ljusutbytet genom en starkt sluttande glasskiva är dåligt kasserades denna möjlighet och istället placerades insatserna i högt belägna, separata hus, nedfällbara i karossen. Senare har jag också fått bekräftat av en tävlingsförare, att ljuset i t.ex. Porsche 904, med sina extremt långa, lågt placerade kåpor, inte är tillfredsställande.

### *God sikt – ett givet krav*

Stilmässigt hade bilen vunnit på att endast ha ett sidofönster och istället

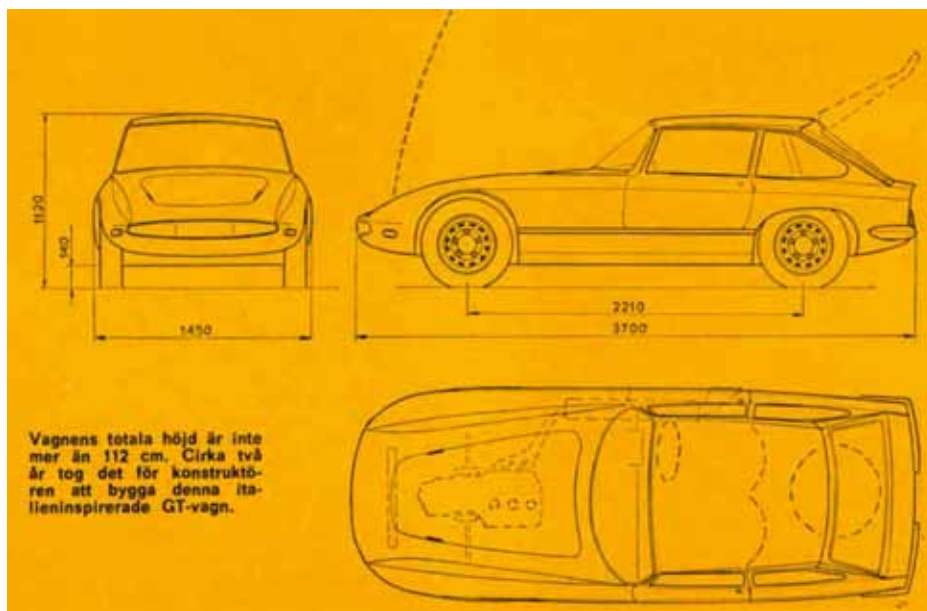
---

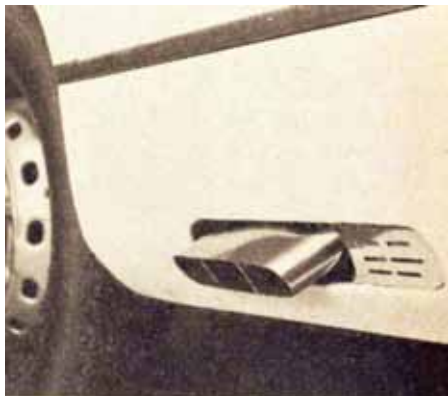
Vagnens totala höjd är inte mer än 112 cm. Cirka två år tog det för konstruktören att bygga denna italieninspirerade GT-vagn.

---

för bakre sidofönstret ett kraftigt plåtparti. Men då sikten snett bakåt är livsviktig vid exempelvis snabb motorvägskörning, gjordes även de bakre takstolparna tunna. Takstyrkan erhöles på annat sätt. På betryggande avstånd från huvudet är en stötbåge monterad med förankring både i golv och tak. En elegantare placering hade åstadkommit om bågen samtidigt hade utgjort bakre dörrstolpen, men då kunde den blivit farlig för huvudskador. Denna stolpe är nu utförd som en öppen profil, vilken ger vika vid hög belastning.

Inredning och utrymme kanske inte vanligtvis hänförs till säkerhetsdetaljer, men om man ofta gör långresor, bör man kunna köra utan att tröttnas. Därför har jag fäst stort avseende vid stolarnas form, instrumentens placering och ventilationen av kupén. Bul-





Avgasrörets mynning är beläget vid sidan av vagnen. Den ger för högt buller och kommer att flyttas.



Bagageutrymmet är stort. Här på bilden ses också störbågen som är omtalad i artikeln.

lernivån måste också hållas låg och här återstår mer arbete; avgasröret mynnar ut för nära öronen och motorns insugningsljus är för hårt.

Säkerhetsbälten av 3-punktstyp är monterade, med det bakre fästet i rätt höjdläge. Detta för att undvika hals-skador.

Sonetten har i sitt ursprungliga skick en värdefull säkerhetsdetalj. Dess ram är uppbyggd som en plattform med kraftiga balkar på sidorna, vilka erbjuder utmärkt skydd åt de åkande. Dörrarna kunde härigenom göras lättare med vekt ramverk.

### *Många ändringar kan göras*

Hur motsvarar då verkligheten det

eftersökta idealet? Ja – om jag skulle bygga en bil till, skulle förvisso många ändringar göras. Både vad det gäller utseende och funktion. Bilen är emellertid en trevlig landsvägsvagn med godtagbara prestanda. Höjden är endas 1,12 m. Med den lätta trimning motorn har, kommer den att få lång livslängd, men å andra sidan lämnar den en effekt som inte räcker till att hålla större bilar stången och avgjort inte gör vagnen till en tävlingsbil.

Det tog två år att tillverka Facetten men det var en rolig tid. Den uppfyller många av de krav jag ställer på en bil. Den är rolig att äga och trevlig att köra.

Det var den gröna Sonett I:an, nr 4 i serien, som var grunden till Fasetten.



# Gittan och jag

Mattias Arvidsson



Sonettbegäret kom rätt plötsligt och oväntat för mig. Första kontakten med modellen måste ha varit i början av 1970-talet då jag tittade i en försäljningsbroschyr hemma hos en kompis. Hans pappa var polis och jag tror att han arbetade med inköp av fordon. Eftersom jag tillhörde en "Volvofamilj" gjorde Saaben inget intryck på mig.

Närmare 20 år senare fick jag köpa en släktings Saab 99L Combi Coupé från 1974 och sedan var det kört. Saab var märket med stort M. 99:an avvecklades tyvärr när det vankades barn till förmån för en säkrare och modernare bil - en Saab 9000i.

Gammelmilsbehovet låg latent och efter ett par år började jag så smått att titta lite på Blocket och annonser i Classic Motor.

Sonett III dök upp då och då, men jag tyckte inte att jag hade råd. Så en vårdag 2004 dök en Sonett V4 upp på Blocket.

Nu minns jag inte om jag aldrig hade sett modellen förut, eller om bilden bara var så bra att det blev kärlek vid första ögonkastet.

Jag hade inte ekonomi så det blev tyvärr ingen affär. Men nu började sökandet efter SONETTEN.

Att det skulle vara en Sonett V4 var helt klart. En Sonett II fanns också med som en orealistisk och ouppnåelig dröm.

Åren gick och ingen bil i rätt prisklass och skick dök upp. Provkörde ett par och tittade på ett par andra.

Import från USA var också ett alternativ och eftersom tillgången på III:or är större än på II/V4 började jag kika även på dessa.

Var uppe i en prispförhandling med en holländare våren 2008 när en V4 dök upp på närmare håll. Titt och provkörning. Prisförslag och fundering.

## *Köpet!*

En vecka senare körde jag hem min egen Sonett V4 från 1968! Storglädje!

Bilen är en av dem som såldes nya i Sverige under 1968, chassinummer 542, tagen i trafik första gången 1968-12-16 (en måndag). Självtogs jag i trafik 1968-12-12, så vi är verkligen jämngamla! Köpet genomfördes på en nära bekants födelsedag så hon (Sonetten) fick samma namn – Gittan. Registreringsnumret har bokstäverna GFG vilken blev till "Gattans Finaste Gittan", ända tills vår

dotter kom på att det måste stå för "Gjord för Gudar"!

Bilen får betecknas vara i bruksskick och i stort sett komplett. Ett plus för mig var att inredningen var i gott skick med undantag för dörrklädseln som var bugglig.

Vid köpet hade jag endast för avsikt att njuta av bilen första sommaren för att senare fundera på vad som behövde åtgärdas. Att jag ville lacka om bilen visste jag.

Någon gång före 1984 har originallets "Chamonix white" ersatts av en ljusröd, eller numera orange kulör.

En lättare service, genomgång, städning, tvätt och motortvätt gjordes direkt efter hemkomst. Under instrumentpanelen hittade jag en biljett från Brennerpasset och två rabattkuponger för bensin från Esso daterade 1971!

Jag avlägsnade också en del extrautrustning, sedan brum - i knappt 40 mil...

Tyvär har ju vår klubb inget forum, men jag hade läst en del om problem med balansaxellagren på Saabklubbens forum så när oljetryckslampan började lysa vid tomgång blev jag orolig.

Loss med fläktrem för att känna på remskivan som sitter på balansaxeln. Mycket riktigt - ett rejält glapp. Vad göra? Några alternativ tog form.

Jag ville ju köra bilen så mycket som möjligt under sommaren så det fick inte bli någon långdragen renovering.

1) Bara åtgärda lagren så fort som möjligt och inte göra någon mer översyn av motorn, eller

2) Låna motor från en Saab 95L som jag hade stående som långtidsprojekt

för att renovera Sonettmotorn i lugn och ro, eller

3) Få tag i en annan motor för att renovera Sonettmotorn i lugn och ro?

Lite tur ska man ha i oturen - Fick syn på en annons om en lätt trimmad motor. Affär och motorbyte! Med trim och Weber blev det klös!



Resten av sommaren var bara nöje. Vid i stort sett varje mackbesök fick jag nya "vänner" som ville prata lite om bilar och Sonetter. Och hur många gånger har jag inte fått höra Rolf Wenslund citeras...

Ordnade lite med trasig instrumentbelysning och mystiskt kopplade extraljus. Längsta turen gick hemifrån Kungsängen till Störvreta och tillbaka. Totalt blev det nog närmare 300 mil.

Efter säsongen kunde jag sammanfatta att den 40 år gamla bilen har en fantastisk väghållning och dito känsla. Med nya motorn är det dessutom ett litet kraftpaket. Mest gillar jag nog ljudet - både tomgångsmullret och brölet när det andra steget i Webern öppnar - och att den är så nätt med en härlig gocartkänsla. Enda nackdelen är väl att den är tvåsitsig - resten av familjen får turas om att följa med. Men det gör inget, för jag kör och åker så gärna!

# Saab Sonett V4 – nu på svenska marknaden

Följande artikel har ställts till vårt förfogande av vår medlem Thorbjörn Brännström

Den första prototypen till SAAB Sonett II visades i februari 1965. Efter omfattande prov under ca 1 år tillverkades en försöksserie om 25 bilar och hösten 1966 började den egentliga serieproduktionen.

SAAB Sonett var i första hand avsedd för exportmarknaderna och det första internationella framträdandet hade bilen den 10 mars 1966 då den visades på Genèvealongen i Schweiz. Månaden efter visades den på Coliseumutställningen i New York. Bilarna var då utrustade med trecylindriga tvåtaktsmotorer med en effekt av 60 DIN-hk.

När V4-motorn hösten 1965 introducerades i SAAB:s standardmodeller, med mycket lyckat resultat, undersöktes möjligheterna för montering av denna motor även i Sonettmodellen. Det konstaterades därvid att bl a utrymmet under motorhuvu var för litet och för att få plats med V4-motorn måste huvu höjas.

Under liden såldes hela produktionen av Sonett med tvåtaktsmotorer på exportmarknaderna, främst USA. Successivt infördes under tillverkningen ändringar och förbättringar. Omfattande prov gjordes, bl a barriärprov med mycket goda resultat och bilen anpassades och kompletterades så att den uppfyllde alla normer enligt de amerikanska säkerhetsbestämmelserna.

Sommaren 1967 var problemen med utrymmen för V4-motorn lösta, motorhuvu hade fått ny form, motorns luftfilter hade konstruerats om och blivit lägre och produktionen lades om till enbart bilar med den nya motorn. I samband därmed ökades fälgdimensionen från 4" till 4.5", nya kraftigare stötdämpare monterades liksom nya fram- och bakfjädrar. Därigenom blev köregenskaperna om möjligt ännu bättre än tidigare trots att V4-motorn är tyngre än 2-taktsmotorn. Vidare gjordes inredningen och instrumentpanelen om och blev ännu elegantare. Kupan försågs med ett ventilationssystem med luftutsläpp vid bakrutan. Hittills har hela tillverkningen gått till exportmarknaderna men i februari i år kunde försäljningen av den efterlängttade bilen börja även på den svenska marknaden - visserligen tills vidare endast i mycket liten omfattning. De första bilarna torde nu finnas ute hos de första lyckliga köparna.

I mekaniskt avseende är Saab Sonett II baserad på SAAB standardde-

Sonettkarossen är tillverkad av glasfiberarmerad plast och består bara av två delar förutom dörrar och baklucka. Hela nospartiet utgör en enhet som är lätt att fälla upp när man behöver komma åt motorn.



SAAB Sonett II har en total längd av 377 cm, bredden är 155 cm och den totala höjden inte mer än 116 cm. Bilens tjänstevikt är 840 kg varav ca 60 kg vilar på de drivande framhjulen.



lar. Motor, kraftöverföring, styrsystem, bromsar, hjulupphängning m m överensstämmer alltså i princip med motsvarande detaljer i SAAB V4 Sedan. Även i chassiets plåtstomme ingår en stor del standardkomponenter - mer eller mindre modifierade

för att passa. V4-motorn har en effekt av 73 SAE- hk vid 5 000 varv/min och växellådan är 4-växlad. Från 0-100 km/tim accelererar SAAB Sonett II på 12,5 sekunder och upp till 80 km/tim tar det bara 9 sekunder. Toppfarten är ca 165 km/tim.

# Saab finns i Arvid Larssons hjärta

Denna artikel var införd i Norra Skåne 2009-07-30 och den är skriven av Bo Erlandsson

---

Nämn ordet SAAB och Arvid Larssons hjärta bankar extra fort. Men det är inte så konstigt. Han har nämligen Saab i blodet.

---

– Jag är född och uppvuxen i Linköping och min far arbetade på Saabfabriken. Han var verkstadschef och naturligtvis gjorde jag min skolpraktik på Saab, säger Arvid Larsson.

I garaget på Parkvägen står en grön Saab Sonett och familjebilen är naturligtvis också en Saab. Men den är hänvisad till en gatuplats.

Det finns inte så många Saab Sonett sportbilar här i Sverige. De flesta gick på export till USA. Det är därför som många i dag köper i USA och tar hem till Sverige, berättar Arvid Larsson, som är vice ordförande i Saab Skånia, Saabklubbens Skåneavdelning.

– Vi Saabfantaster träffas en gång i månaden och då är det Sonetten som tar oss dit, förklarar han.

Totalt tillverkade Saab 10.000 Sonetter, men de byggdes inte i Linköping utan i Skånska Arlöv. Saab övertog en gammal anrik fabrik, ASJ, som under många år byggt järnvägsvagnar. Fabriken byggde den lilla sportbilen fram till 1974 och det var i sam-

ma veva som Volvo slutade tillverka sin P1800.

Faktiskt kom den första Saab Sonetten till världen redan 1956, då den visades på Stockholms bilsalong. Men man tillverkade endast sex provbilar första året. Det var tio år senare som en ny konstruktion togs fram i samarbete med flygplanskonstruktören (!) Björn Andreasson och tillverkningen i Arlöv kunde börja. Första året blev det 28 bilar och därefter ökade produktionen efterhand.

Men 1974 lades tillverkningen av Sonetten ned, eftersom de amerikanska myndigheterna införde tuffare avgasrening för personbilar.

Tack vare entusiaster som Arvid Larsson kan vi fortfarande få njuta av de gamla klassikerna.

Vi kör ett par hundra mil om året med Sonetten och då bär det av till Saabträffar lite överallt i Sverige och varje månad är det Saabsnack på Bialitt och då finns den medhavda kaffekorgen i den lilla "brevlådan" där bak, försäkrar Arvid Larsson.





Arvid Larsson vid sin klenod, en Saab Sonett hopsatt av det som fanns kvar på tillverkningsbandet när fabriken i Arlöv stängdes 1974.



## Folksam erbjuder medlemshem till MHRF-kunder

Saxat från MHRF:s PåGång 4-09 av Helen Elmgren, MHRF-försäkringen  
Efter flera önskemål från MHRF-klubbarna om andra bra försäkringsavtal än bara motorförsäkringar kommer nu medlemmar i MHRF-anslutna klubbar som har MHRF-försäkring på sina samlarfordon att få ett erbjudande om att teckna hemförsäkring i Folksam. Fördelen med försäkringen, som är en s.k. medlemshemförsäkring, är låga premier samt att den är beloppslös vad gäller lösöresdelen (man behöver alltså inte precisera värdet på sitt bohag till X antal tusen kronor). Folksam skickar ut erbjudandet och ber oss samtidigt observera att de som bor i villa eller bostadsrätt måste komplettera erbjudandet med villa-/bostadsrättsdel. Alla frågor om medlemshem besvaras av Folsams kundtjänst, 0771-950 950.

# Information från MHRF:s PåGång nr 1, januari 2010

Jan Tägt, Generalsekreterare

## *Sverigeklassikern*

MHRF:s styrelse har tilldelat Storsjörallyt 12 juni utmärkelsen Sverigeklassikern 2010. Arrangör är Jemtlands Veteranbilklubb. Sverigeklassikern instiftades till MHRF:s 30-årsjubileum 1999 och innebär förutom äran viss sponsorhjälp från förbundet. Se [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu) för mer information om Storsjörallyt!

## *Risk för dyrare import från 3:e land*

Vid import från 3:e land har tillämpningen i Sverige för tullfrihet av historiska fordon skärpts.

Den generella tullfriheten för t ex fordon som är äldre än 1950 upphörde den 13 november efter förtydligande från EU. Rent praktiskt blir det nu en bedömningsfråga i varje enskilt fall.

Exakt hur Tullverket kommer att göra dessa bedömningar är just nu, i december 2009, inte klarlagt. Fordon vilka inte uppfyller kraven belastas med 10% i tullavgift och 25% moms på tullvärdet (inköp, frakt och tullavgift). Uppfylls kraven så tillämpas endast en reducerad moms på 12%.

De krav som ska uppfyllas är att fordonet ska vara i:

- 1) originalutförande
- 2) mer än 30 år gammalt
- 3) av en modell eller typ som inte längre är i produktion.

Fordonet ska även åskådliggöra ett steg i utvecklingen av mänskliga landvinningar eller ett skede i denna utveckling. Fordonet ska även ha särskilda kännetecken som krävs för att ingå i en samling, det vill säga:

- a) vara förhållandevis sällsynt (raritet)
- b) normalt inte användas för sitt ursprungliga ändamål
- c) vara föremål för speciell handel utanför den vanliga handeln med liknande bruksföremål
- d) vara av större värde.

Uppfylls inte dessa kriterier omfattas fordonet inte av tullfrihet.

MHRF arbetar nu aktivt för att Tullverkets direktiv även i fortsättningen skall medge en i praktiken generell tullfrihet och reducerad moms för originalfordon som är 30 år eller äldre. Läs om utvecklingen och bakgrunden till EU-kommissionens tolkningsförtydligande på vår hemsida [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se).

# 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](http://www.sonettclub.se).



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**



Emblem III fyrkantigt tidig modell, sitter på motorhuven.

Limmas över det gamla.

Art 8215865, Pris 270 :-.

Emblem III square design, early model, placed on top on the bonnet.

To be glued over the old one.

Art 8215865, Price 270 SEK.

Åter i lager gasdämpare, art 7425796.

Pris 440:-/st

Gas spring art 7425796.

Price 440 SEK/each.



# En tur i vinterkylan

Jan-David Skavén



15 grader kallt, perfekt väder för en Sonettur! En Saab är byggd för svenskt klimat, alltså var det inga problem att starta den trots kylan. Min Sonett mår bra av att röra sig ibland när det är vinter och det gör jag med; annars skulle längtan att köra den bli för stor. Hellre åker jag med den när det är minusgrader än några plusgrader och slask.

Men nu i januari, den 9 närmare bestämt, fanns det en extra anledning att ta ut den ur garaget. Micke Lindström och jag skulle nämligen göra en tur till Tyresö och Tomas Gustavsson. Ni kommer säkert ihåg att Tomas och hans son Fredrik redan renoverat två Sonett II V4 och skrivit om det i Sonettvärlden, det var chassinummer

550 och 950. Två fantastiskt fina och noggranna renoveringar. Nu stod de Sonetterna och vintervilade i ett nybyggt tvåbilsgarage som faktiskt härbärgerade en tredje Saab med, en 96:a från 1964, även den i ett mycket fint skick. Utanför stod en 900 från 1988 och en 9-3 från 2008. Så man kan gott säga att samlingen var hyfsat komplett!



Micke Lindström och Tomas Gustavsson diskuterar renoveringen.

Men ingen av alla dessa var faktiskt huvudskälet till att vi besökte Tomas. Det var nämligen den tvåtaktssonett han och Fredrik håller på att renovera. Som vanligt är de mycket noggranna och det behövs nog extra mycket för denna bil som inte är något lätt renoveringsobjekt. Chassinumret är 123, den har rullat i USA och har någon gång i sitt billiv blivit krockad på höger sida fram. Metodiskt har de plockat ned bilen och håller nu på att renovera den, ned till minsta skruv.

Det som återstår av chassiet står på Club Sonett Swedens svetsjigg vilket gör att den står stadigt och att måtten blir rätt när man byter plåtar. Denna jigg kan hyras av vår reservdelsförvaltare Per Jansson. I detta fall kommer hela golvet att bytas, det som är



Den gröna färgen skall ersättas med silver, vilken var den färg Sonetten hade då den var ny.

---

Begagnad instrumentpanel följde med bilen, köpt på E-bay.



kvar från det gamla är ganska rostigt och det är alltför många hål i det för att det ska kännas ok att bara svetsa igen dem.

Annars är bilen nästan komplett och de få detaljer som saknas kommer att nytillverkas som t.ex. oljebehållaren.

### *Motorn renoveras också*

Givetvis passar man på att renovera motorn med, när vi var där var den bortlämnad för borring. Men även den är komplett vilket förstås underlättar renoveringen. Tomas har lyckats få tag på nytillverkade Pirelli Cinturato 155 x 15, "for vintage cars only", som det står på däck. Det är likadana däck som satt på bilen när den var ny. En fräsch men begagnad instrumentpanel följde med bilen, den



köpte säljaren på E-bay eftersom det inte fanns någon i bilen.

Många delar är färdigblästrade, pulverlackerade och elförzinkade, andra

återstår att få ordning på som hela elsystemet.

Nu tror jag inte att jag ska berätta mer om garagebesöket, inte minst som Tomas har lovat att skriva en renoveringsartikel till Sonettvärlden när bilen är klar. Men en sak kan jag lägga till. Den har nu en sliten grön färg men när renoveringen är klar kommer den att återfå den silverfärg den en gång hade när den lämnade Arlov.

Jo, jag måste få nämna en liten detalj till. Tomas snart 90-åriga mamma såg min Sonett utanför garaget och hon hade vänligheten att fråga om den var ny! Jag hörde tacksamt de orden, riktigt rörande för en 42-årig bil som uppenbarligen är tidlös.



# det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



## Vintage

I nummer 3/2009 hade man en artikel med rubriken "Svenskt Sportvagnsmeeting 2009 på Ring Knutstorp". Givetvis var artikeln illustrerad med diverse olika sportbilar, alltifrån Bugatti till Lotus Elan, från MGB GT till



en blå Saab Sonett II V4. Det är förstås Sonetten som fångade mitt intresse när den stod i kö inför en tävling. Men så mycket mer vet jag inte, den omnämns inte i texten och därför vet jag inte heller hur den placerade sig. Men jag tors lova att ägaren till den och de andra bilarna hade riktigt kul när det tävlade i det vackra vädret; att Bosse Bildoktorn kommenterade hörde till.

## Metro

Under rubriken "Det är en katastrof för tusentals människor" så beskrev man dagsläget efter att Koenigsegg hoppat av köpet av Saab. Då visste man inte, att det holländska företaget Spyker skulle kliva in som ny ägare



till Saab. Båda företagen har den gemensamma inriktningen på sportbilar.

Som i liknande artiklar så passar man på att dra Saabs historia och denna gång var det verkligen i kortform, bara en del milstolpar nämns. Att Sonetten var en av dessa milstolpar är det väl ingen av oss som förvånas över? Att man på dessa korta rader lyckas klämma in två små fel för Sonetten är nästan lite imponerande: Man började inte sälja Sonetten förrän 1966 och man byggde 10236 stycken, inget annat om vi bortser från de första sex I:orna. Men vad gör det?

## Svenska Dagbladet

Den 28 november hade Svenska Dagbladet en bilbilaga, bil & motor. På sidan 2 ser vi genast en Sonett, eller nästan i alla fall. Det är nämligen MFI 13, prototypen som presenterades på Hedenlunda i Flentrakten. Bildtexten



löd: "Hatt och pälsmössa – eller keps på – när Saab visade upp en ny sportkonceptbil 1965. Minst tre pressfotografer med Leicakameror bland beundrarna."

Under rubriken "Långt från bilsalongernas glans" ger man sedan en lite längre förklaring till bilden: "SvD den 4 februari 1965. Sju år innan Christian von Koenigsegg föds visar Saab upp en helt ny sportbilsprototyp – långt från bilsalongernas glans – på Hedenlunda gård mitt ute i skogen. SvD var där. Vi kunde rapportera att månaden efter skulle ännu en prototyp presenteras – formgiven av Sixten Sason. Men det blev ändå bilen på bilden som skulle produceras och 1966 blev den Saab Sonett II." Tack Sandra och Sigvard Skavén som gav mig tidningen.

## Klassiker

I nummer 10, 2009 upptäckte Thorbjörn Brännström att en vit Sonett II V4 stod i ett nyöppnat museum på Öland. Texten under bilden löd:

"I Störlinge finns sedan 2008 ett helt nytt bilmuseum. Museet är mest inriktat på lantbruk och här finns ett 40-tal traktorer. Men här finns också ett antal bilar, bland annat ett knippe Saab 96: or och ett trettiotal moped. Läs mer om museet på [www.motormuseet.se](http://www.motormuseet.se)".

## Dagens Nyheter

När det skrivs om Sonetter nuförtiden är det väldigt ofta i samband med Saab och företagets överlevnad. När jag skriver dessa rader i december vet vi inte mer än att man fått respit till årets slut. Tonen i artiklarna är ofta väldigt negativa; när ni läser dessa ra-

### Saab Sonett kom 1970



der vet vi alla om Saab får en ny ägare eller läggs ned. En av de få positiva sakerna med Saabs prekära läge är att det skrivs mycket om dem och oftast visas en historisk kavalkad av vad man producerat tidigare.

En av dessa tillbakablickar såg jag i DN den 2 december. Sorgglustigt nog så beskriver man nästan mer om hur mycket man har gått i förlust olika år än de tidigare modellerna, men så var det också i ekonomidelen jag fann artikeln. Bland de modeller som visas är en röd Sonett II och bildtexten löd



”Saab Sonett kom 1970”. Nej, bästa DN, den kom 1966, Sonett III:an kom 1970 men det bjuder vi på, för den goda Sonettreklamens skull.

### *Svenska Dagbladet*

Den 27 november publicerades en av otaliga artiklar om Saabs öde där man kanske mer tittade bakåt på historien än framåt i tiden. Kanske förklarligt med tanke på att ingen i skrivande stund visste hur det skulle gå för Saab. Det var förresten inte den tryckta versionen jag såg, det var nätversionen skriven av Jonas Fröberg som intervjuade en kollega i branschen med stort Saabkunnande, Claes Johansson. Ett bildspel med 40 olika bilder på olika Saabar eller detaljbilder på dem visades förstas. En av dem hade den här texten: ”**Rallybilen** En Saab Sonette far fram på en grusväg.” Inte var det rätt stavat men trevligt ändå att inte Saab Sonett glömdes bort i kavalkaden.

Lars Gismar sände mig för övrigt pappersversionen av artikeln, den var



publicerad i SvD söndagen den 29 november. Fyra helsidor i tidningen med text och bilder, som en nekrolog faktiskt... I skrivande stund verkar det dock som om Saab återuppstått från de döda i och med att Spyker köpt dem av GM. En av de många bilderna i pappersversionen var på en Sonett II, flankerad av två hästar. Vi kan ju hoppas att gräset blir lika grönt för Saab framöver som för hästarna...

### *Svenska Dagbladet*

Lars Gismar sände mig en artikel till, från Svenska Dagbladet den 11 december. Den handlar inte alls om Saab Sonett, det är inte ens en bild på någon. Men jag vill ändå nämna den här, för rubriken var ”Fansen hoppas på Saab”. Jag vill gärna med denna notis hylla alla de Saabtrogna fans som ställt upp på intervjuer i TV och tidningar för att försöka förklara varför de är så hängivna Saab, något som nog är ganska unikt för bilmärket. Denna gång var det Steven Wade från Australien med Saab-sajten Saabsunited och Carl-Erik Nikander från Finland som berättade om varför man gillar Saab. Steven svarade att ”För att man aldrig gjort ordinära fordon. Bilarna har designats utifrån en genomtänkt filosofi, att göra saker på rätt sätt, snarare än att göra vad alla andra gör.” Carl-Erik nämnde att en anledning är att man producerat Saab i Finland från Saab 96 1969 till andra modeller ända in på 2000-talet.

### *Svenska Dagbladet*

Visst, det är kul att få material till ”Det skrivs om oss och våra bilar” men hur

kul är det egentligen att många artiklar handlar om Saabs hädanfärd och att man därför gör en nostalgisk tillbakablick? Den 22 december hittade Sigvard Skavén denna artikel med rubriken "Med Saab går en industriell epok i graven, skriven av Per Magnus Wijkman. Han är adjungerade professor vid Handelshögskolan i Göteborg och han kan verkligen sin Saabhistoria, både vad gäller flyg som bilar. Ingres-



sen var: "1947-2009 Det ligger nära till hands att betrakta den aviserade nedläggningen av Saab som slutet på framgångshistorien om Sverige som avancerad industrination. Saabs historia speglar det nationalekonomiska dramatiska 1900-talet."

Artikeln är på en helsida, så det skulle bli mycket mer än en notis om jag citerade för mycket; som vanligt begränsar vi oss till Sonetten: "30 år efter sammanslagningen började upplösningen och utförsäljningen av Saab-Scania. Bilavdelningen hade gjort ett vackert men olönsamt försök att bredda sortimentet med sportbilen Saab Sonett (1966-1974)". Det var allt om Sonetten men som sagt, det var en lång och noggrann genomgång av Saabs historia där det inte fanns plats med för långa styck- en om respektive modell.

A decorative border with various symbols like a fish, a sun, a spider, and musical notes.

**GRATTIS**

Kenneth Andersson  
Halmstad

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!

A cartoon illustration of a man in a blue suit holding a bouquet of flowers.

# Sonett i snö!



Vår medlem Lars Gismar har sänt oss ett Sonettfoto taget för över 40 år sedan i Vissmarlöv beläget mellan Holmeja och Klågerup öster om Krankesjön i Skåne. Som synes då som nu ansenligt med snö och i förgrunden ser vi en nostalgisk Tingsryd ölback. Att bilden är tagen före 1972 ser vi på nummerskylten. Det året infördes nämligen de nya nummerskyltarna, de som inte längre berättar varifrån bilen kommer. I år har man förresten gjort

en förändring på de nuvarande skyltarna då man rationaliserat bort skattemärket.

Att bilen var en bruksbil för Lars såväl för som många andra på den tiden ser vi på att den var igång på vintern; att han gärna gjorde utlandsresor med den ser vi på S-märket i bakrutan. En skön bild från svunna dagar.

Har ni fler vinterbilder, gamla såväl som nya på era Sonetter får ni gärna sända dem till redaktören för framtida bruk i Sonettvärlden.

# 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 1:92

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

### Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 orange,	pris:	295:-
------------------------	-------	-------

## Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp pris: 25:-

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande pris: 30:-

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:-

## OBS! Frakt tillkommer.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:92 etc.