

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

*världen*



- Sonett 550 och 950 renoveringen
- Kallelse CSS års- och vårmöte
- Entusiaster tror på Saab
- Reservdelslistan

**2**  
2009



# Från ordförandens skrivbord



Hej!

Goda råd, vad är ett gott råd egentligen? Självklart är det subjektivt i högsta grad. I vintras fick jag ett samtal från en dam i Värmland. Hon hade ärvt en Sonett. Vi kom fram till att det måste vara en III:a och som det lät i bra skick. Frågorna var många och svaren var något "luddiga", hur mycket är bilen värd?, hur och var säljer man den lättast?. Samtalet drog ut på tiden och på slutet sa jag, "Behåll bilen du", tystnaden i luren blev total, men till sist kom svaret "Tycker du det"

Varför berättar jag detta?

Jo, det är alltid intressant att höra hur människor får tag i sina Sonetter.

Köpa i Sverige, köpa från USA eller annat land eller kanske ärva. Hur som helst så är det ju ett bilhistoriskt kulturarv som ska föras vidare och detta ska uppmuntras.

Ett annat gott råd är åka till CSS vårmöte tillika årsmöte i Malmköping den 23/5. Kvaliteten har alltid varit mycket hög. Både val av platser och arrangemangen.

Det lär det bli i år också och hoppas att vi ses i Malmköping.

Mer goda råd får bli detta:

Saabens dagar är i skrivande stund arbetsnamnet på den träff som vi i CSS tillsammans med Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club of Sweden tänker arrangera, kanske som ett alternativ till den mer officiella SAAB-festivalen. SAAB-folket har säkert annat att tänka på. När detta skrivs är inte allt klart men i Trollhättan dagarna 17 - 19 juli. Träffen arrangeras samtidigt som "Falens dagar" i Trollhättan och under träffen så är det också etappmål för Midnattssolsrallyt.

Mer information kommer att finnas på hemsidorna för respektive klubb och för sjutton planera in detta om möjligt. Det finns alla förutsättningar att bli riktigt bra. Att arrangera något tillsammans med andra klubbar är viktigt för sammanhållningen och kan säkert leda till något positivt i framtiden. En kollega muttrade att slitdelar till en 96:a inte längre var självklart.

Flera nytillverkade delar har anlänt till CSS lager och de nya delarna hinner nog inte bli dammiga för de lämnar lagret. På hemsidan och i tidningen försöker vi annonsera de nya delarna så fort det går, både med bilder och text.

Nu till källaren för batteriet till den egna Sonetten står där och ska laddas..

Väl mött på någon av träffarna, eller kanske bara mötas på vägarna någonstans



### **Klubbens adress**

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:--/år

### **Tidningens adress**

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

Besikningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen  
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm  
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås  
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413-708 00

### **OMSLAGSBILD:**

Håkan Röjder på Sydsvenskan tog en skön detaljbild på Kenneth Nilssons Sonett II. Se fler bilder och artikeln på sid. 20-23.

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

Nästa nummer av  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i början av  
oktober  
Sista inlämningsdatum för manu-  
skript och annonser 31 augusti

# Sonett 550 och 950

Fortsättning från föregående nummer, av Tomas Gustafsson

## *Arbete med karossen*

Vi bestämde oss på ett tidigt stadium att lacka bilen med karossen monterad på. Med tanke på hur mycket man bryter med karossen när man monterar den så kändes det bäst. Det som är svårast när man monterar karossen är att få tätt mellan chassi och kaross i dom bakre hjulhusen. Det sitter en gummilist där men för att det verkligen ska täta så går det dessutom åt ett antal tuber med tät kitt. För att kolla att det blev tätt så släckte vi i garaget och lyste med en stark lampa för att på så sätt se om det var otätt någonstans.

Innan vi började med underarbetet med karosserna så pratade vi med killen som skulle lacka bilarna. Han kom över till garaget och berättade vad vi



måste göra innan vi kom med bilarna till honom för att lacka dom.

Karossen på #550 var i ganska bra skick, inga större skador fanns förutom några sprickanvisningar. Där det fanns sprickor så förstärkte jag genom att plasta med polyesterplast och väv på insidan. Det som var mest arbete med var att ta bort underredsmassan på insidan av motorhuven. Åtskilliga liter med avfettning gick åt för att få det så pass rent så att det gick att måla. Huven är inte målad som standard men jag var tvungen att måla för att det skulle bli snyggt.

Med #950 så var det desto mera jobb. Som jag nämnde tidigare så fanns det knappt någon lack kvar fram och bak så var den omlackad. Det fanns också en hel del krackeleringar i gelcoaten som vi var tvungna att laga. Sen var det slipjobbet. Man vet ju att en bil-lackare aldrig är nöjd med underarbetet så Fredrik lade ner otroligt mycket arbete för att få karossen jämn.

## *Lackering*

#550 var omlackad från original "Chamonix White" till "Midnattsblå" som fanns på Saab 95/96. #950 var lackad med "Blue metallic" i original.



Vi hade sagt att vi skulle i alla fall ha en originalkulör på bilarna. Jag hade ingen större lust att lacka min vit så jag bestämde mig för "Monaco red", kanske den vanligaste Sonett II / V4 kulören. När jag kollade med lackkillen så sa han att den kulören kunde han inte bryta, han hade den på en färgkarta men receptet gick inte att få till med dagens färger. På färgkartan så fanns även "Talladega röd" som fanns på bl.a. Saab 9000. Vi kunde inte se någon skillnad alls på kulörerna så jag valde den. Det är en stor fördel då det är lätt att komplettera vid en eventuell omlackering. Senare när jag parkerat bredvid andra röda Sonetter så visar det sig att det inte går att se någon skillnad. Vi körde iväg bilen till lackverkstaden och efter ett par veck-



or så åkte jag och tittade på bilen som nu var grundlackad. Efter ytterligare någon vecka så var det dags att hämta bilen. Den var otroligt snygg och jag var verkligen nöjd med resultatet. Tyvärr så blev digitalkameran stulen på semestern så jag kunde bara fota den färdiglackade bilen med mobiltelefonen.

Fredrik valde "Sonett blue" som är en solid färg och väldigt snygg. Vi körde iväg även den till samma lackkille



som började få in vanan nu med Sonetter. Resultatet blev även här mycket bra.

### *Montering av lysen, gummibumprar mm.*

Till #550 så fanns alla lysen nya i kartong så det var en ren fröjd att montera allt på bilen. Till #950 så renoverade Fredrik insatserna till bakljusen, bakljusen och nummerplåtsbelysningen. Han köpte nya glas till bakljusen och nummerplåtsbelysningen på Gistadmarknaden. Sen tog han dom bästa glasen till bakljusen som vi hade kvar och monterade dom.

Stötfångarna eller "gummibumprarna" som dom brukar kallas, fanns till Fredriks bil men till min bil så fanns

bara dom bakre. Alltså så måste jag försöka få tag på ett par sådana. När vi var i Ljungbyhed på den Internationella Saabträffen så gick vi för att lyssna på ett föredrag som Bert Grahn höll. Han hade arbetat på fabriken i Arlöv och hade väldigt mycket att berätta. Efteråt så frågade jag honom om vem som tillverkade "gummibumprarna" när det begavs sig. Jag minns inte vad han svarade men en kille som stod bredvid och lyssnade sa, "jag har två sådana som du kan få köpa". Han var dansk och hette Jan Jörgensen. Vi bestämde att vi skulle ses på Gistadmarknaden i september och att han skulle ha med sig delarna dit. Ibland är det verkligen tillfälligheter att träffa rätt person vid rätt tillfälle.

Listen längst fram på huven fanns till min bil så den var bara att skruva dit. Fredriks list var bucklig och ful så där var vi tvungna att hitta en ny. Till sist så hittade vi en avbärrarlist som används på lastbilsflak mm. Vi var tvungna att köpa 5 meter men den var inte alltför dyr. Återförsäljare av listan var Mekonomen så jag hämtade listan där, ett papprör som var 5 meter långt.



## *Reservhjul*

Som jag nämnde tidigare så satte vi in en plastlåda för batteriet under bagagerumsgolvet. Det visade sig att med batterilådan i så gick det inte att få ner ett reservhjul. Hur skulle vi göra då, vi ville ha lådan för att slippa problemet med batterisyra från batteriet. Det återstod ju då bara att hitta ett



hjul med mindre diameter. Kom på att man kanske kunde använda ett fuskreservhjul så jag provade med hjulet från vår 900 och det passade perfekt. Fälgerna på dom hjulen är också 15" så jag åkte till skroten och dom plockade fram ett par oanvända däck som jag köpte. Som fälg så tog vi en 4" 96-fälg och den passade däcket bra.

## *Oljekylare och expansionskärl*

Vi fick tipset om att man bör ha oljekylare om man åker trimmat så det skaffade vi också. Det enda stället som var bra att montera kylaren på var längst fram framför den vanliga kylaren. Frågan var bara hur man skulle kunna dra slang dit fram. Snyggaste vägen var att dra dom på högersidan men då skulle slangarna i stort sett ligga mot avgasröret. Lösningen blev att vi drog 15 mm kromade kop-



parrör som vi klamrade fast på högra motorrumsväggen. För att få flexibla anslutningar så gjorde vi övergångar med slang i båda ändarna. Det ser väldigt snyggt ut.

Det var faktiskt en del till som inte klarade blästringen och det var expansionskärlet till #950. Även dom rostar inifrån. Vi letade länge efter en ersättare men det lyckades inte. Det återstod då bara att försöka tillverka ett nytt. Fredrik som är rörmokare tog ett rör och svetsade på gavlar, fästörön på gavlarna och slanganslutning.



### *Motorn i bilen*

När man monterar V4 motorn i en Sonett så måste man göra det med växellådan monterad på motorn till skillnad mot Saab 95/96 där man kan mon-



tera växellådan först. Det gick ganska smidigt på båda bilarna. Vi hade monterat ett fäste för en talja i garageketaket och det fungerade jättebra. Alla slangar köpte vi på Lundgrens som är en slanggrossist som ligger i Tyresö. Den slang som inte dom har finns inte, jo den som går mellan vattenpumpen och kylaren var lite problem att hitta. Det är en 90° slang nästan som den till 95/96 men den är för kort. Vi tog istället den som ser ut som ett "U" och kapade den och det blev ganska bra.

### *Inredning*

Till #550 följde det med tillskuren inredning som inte var kantad. Den gamla originalinredningen följde också med och den var ganska fin





faktiskt. Till Fredriks bil var inredningen bara sopor, den hade mer eller mindre brunnit upp i öknen där bilen stått. Vi tog därför den gamla inredningen till min bil, och satte den i Fredriks bil.

Vi hittade en liten tapetserarverkstad i Tyresö som kunde kanta den nya inredningen och laga upp den gamla. Som mattor så hittade vi en typ som var lik originalet. Vi skar till dom själva till båda bilarna och sen fick tapetseraren kanta även dom.

### *Provstart och provkörning*

#550 blev klar först för provstart och det inga större problem. Jag fick inte ner tomgången till att börja med. Det visade sig att förgasaren hängde lite på en bultskalle på termostathuset, resultatet av det blev att den inte tätade mot insuget utan drog tjuvluft. Det var kul första gången man backade ut ur garaget för en provkörning. Jag körde utan rutor och dörrsidor men allt fungerade bra.

Med #950 så gick uppstart och första provkörningen bra. Men ett par dagar senare så rasslade något till motorn och det visade sig när vi tog bort ventilkåporna att en stötstång hade

böjt sig. Det visade sig att vi varit för frikostiga med "Permatex" på insugningspackningen. Det hade följt med in i insuget och kletat fast i ventilstyrningen. När motorn sen kallnade så stelnade permatexen och ventilen fastnade i styrningen. Vid nästa start så kröktes stötstången. Så vi fick riva bort toppen igen och göra rent ordentligt i styrningen. Sen gick provkörningen bra. Mer problem kom senare. När det stått bensin i tanken ett tag så löstes skit upp och kom in i bensinpumpen. Vi hade gjort ren tanken ganska bra tyckte vi men det fanns tydligen mer skit där. Fina partiklar hade tom. passerat bränslefiltret och kommit in i förgasaren. Det blev rengöring där också.

### *Montering av dörrar*

Det här var väl inte det roligaste momentet i renoveringen. Det är otroligt



tidsödande att få dörrarna att dels se bra ut på bilen och sen även fungera med låsning och bli tät mellan dörrlisten och glaset. Efter mycket jobb så fick vi väl till slut till det ganska bra i alla fall.



## *Montering av rutor*

Till min bil så fanns originalbakrutan kvar och en ny framruta medan rutorna till Fredriks bil var trasiga båda två. Det fanns färdiga rutlister med till min bil medan det saknades till #950. Jag hade hört mig för hos en bilglasfirma i Tyresö om dom kunde tänka sig att montera rutorna. När det var dags så tänkte jag att jag måste prova att sätta in framrutan själv, det kan väl inte vara så svårt. Hur jag än försökte så lyckades jag inte få in överdelen av rutan. Till sist hände det som inte får hända, rutan sprack i övre hörnet. Då gav jag upp och körde bilen till glasmästaren. Dom beställde en ny ruta och efter några timmar så ringde dom och sa att det hade gått bra att få dit bakrutan men framrutan passade helt enkelt inte, den var för stor i överkant. Dom frågade om det var ok att slipa ner övre hörnen lite så att rutan gick in i gluggen. Skönt att få höra att det inte bara var ren klumpighet från min sida. Varför gluggen var för liten vet jag fortfarande inte.

Till Fredriks bil var vi tvungna att tillverka rutlister, det fanns inga färdiga att köpa. Bakrutelisten är utformad som en ring medan listen till framrutan ska kapas 45° i nedre hörnen. Vi hittade lister på löpmeter på Kuntze i Stockholm och sen fick vi tag på speciellt snabblim för att sammanfoga listerna. Vi fick till snittytorna ganska bra med en plåtsax. Vi övade några gånger genom att kapa småbitar och limma ihop innan vi gjorde dom slutgiltiga listerna. Vi körde upp till Per Jansson på Sonettklubbens lager och hämtade en ny bakruta som Fredrik hade köpt. Den här gången så lät vi glasmästaren sätta in rutorna utan att prova själva först. Han sa att listerna var perfekt tillskurna och det kändes kul att vi lyckades få till dom så pass bra som vi fick.

## *Maj 2007, besiktning #550*

#550 blev klar först och det blev en del provkörningar innan det blev dags för besiktning. Dom första turerna blev hemma i samhället men snart så kör-





de jag några mil åt gången. Det var spännande när det var dags för besiktning. Jag åkte till Högdalen söder om Stockholm och jag satt faktiskt och var lite nervös innan det var dags att köra in. Det hade jag inte behövt vara, bilen gick igenom utan en enda anmärkning. Det blev faktiskt en liten folksamling med personal runt bilen när jag körde in. Han som besiktigade hade faktiskt mest en massa frågor till mig om renoveringen. Det kändes otroligt roligt när man körde därifrån. Jag passade på att ringa direkt till MHRF-besiktningssmannen Göran Köhlborn, som också bor i Tyresö, och jag fick komma till honom omgående för att MHRF-besiktiga bilen. Omdömet i protokollet från honom blev "Ett mycket fint renoverat skick".

Fredrik hade lite otur med sin bil. Hans bil skulle registreringsbesiktigas, då den bara var förregistrerad

och det var inte helt lätt att få tid för det. Dagarna innan besiktningen så fick han dessutom stopp när han var ute och provkörde. Det hade kommit skit i bränslepump och förgasare (trots slangfiltret innan förgasaren). Han fick boka av besiktningen och när han bokade ny tid så blev det inte förrän i september. Då var ju säsongen nästan slut så han sköt upp besiktningen till våren.

### *Säsongen 2007*

Vi tog en del längre turer med #550 under säsongen. Den första längre turen jag gjorde var Stockholm till Västerås och tillbaka. Det blev väl en del justeringar efter dom här turerna men inga allvarigare saker. Sonetten är ju lite bullrig så hörselproppar sitter inte i vägen då man ska köra längre motorvägsträckor. Utväxlingen kunde ju vara lite högre,

det känns som det fattas en 5:e växel alternativt högre slutväxel men det är inga större problem. Den är samtidigt otroligt råstark, det går nästan att starta på 3:an vilket gör att körningen blir rätt smidig ändå..

I juni åkte jag och Fredrik till Saab-festivalen, det fungerade jättebra och det var kul att köra in i Trollhättan med en nyrenoverad bil. Det kändes kul med den uppskattning man fick för renoveringen också. Träffade Åke Olsson, som jag köpte bilen av, och hans uppskattning värmdde nog lite extra.

Jag hann med en tur till Dalarna och sen till Eskilstuna veterandagar i augusti också. Totalt så blev det nästan 400 mil första säsongen så bilen blev i alla fall inkörd ordentligt.

### *Vintern 2007/2008 Sonett #123*

När bilarna var färdiga så kände man sig ganska trött på själva renoveringsarbetet. På hela vintern så gjorde vi ingenting med bilarna. Under den här

perioden så renoverade jag lite på huset istället.

I mars så fick vi plötsligt se en annons på Blocket på en tvåtakts Sonett. Det var en svensk kille i Kalifornien som hade hittat den när han skulle köpa USA-bilar för att exportera till Sverige. Sonetten kunde han leverera direkt till Sverige i samma container som dom andra bilarna. Plötsligt så kom suget att renovera tillbaka. Att göra renoveringen en gång till borde ju vara mycket lättare när man vet hur man gör. En Sonett II:a var ju dessutom något som man alltid drömt om. Fredrik och jag kom fram till att man kanske skulle ha råd om man delade på kostnaderna för bilen. Vi bestämde oss på ett par timmar sen ringde vi USA och köpte bilen.

### *Maj 2008 Besiktning #950*

Nu var det äntligen dags för besiktning av #950. Vi hade tömt tanken igen och nu verkade bensen gan-



ska ren. Fredrik monterade ett nytt bättre bränslefilter också innan för-gasaren. Vi provkörde några mil och allt fungerade bra. Då dan för besikt-ningen var inne så bestämde vi oss för att jag skulle hänga med som följbil om det skulle bli problem på vägen. Fredrik körde före till besiktningen i Västberga men hamnade ganska snart i köer. I Högdalen så såg jag att Fredrik slog på sina varningsblinkers, bi-len hade stannat. Han lyckades kom-ma in på en sidoväg och vi öppnade huven. När man provade att starta så spottade den till några gånger och dog igen. När den kallnat igen så gick den igång i alla fall men efter någon kilo-meter så stannade den igen. Nu bör-jade det bli ont om tid för att hinna till besiktningen. Vi beslöt oss för att bog-sera bilen den sista halvmilen till Väst-berga. Det var inte helt lätt att bog-sera i morgonrusningen men vi drog in bilen framför porten till stationen

ett par minuter innan det var dags. Vi fick igång bilen igen så att jag kunde köra in i hallen. Besiktningen gick all-deles utmärkt och Fredrik fick myck-et beröm för renoveringen. Bilen gick bra så länge vi var på Bilprovningen men trehundra meter på väg därifrån så stannade den igen. Nu bogserade vi den hela vägen hem, kändes i alla fall skönt att besiktningen hade gått bra och att bilen gick igenom utan an-märkningar.

Det visade sig att det var mer skit som satt sig i filtret, med nytt filter så gick den riktigt bra igen. Vi resonera-de så att efter ett antal filterbyten så borde skiten till sist försvinna.

### *Juni 2008*

18 juni så kom Sonett #123 till Sveri-ge. Bilen står nu hemma Tyresö och verkar vara ett bra renoveringsobjekt. Det blir kanske tillfälle att skriva mer om den renoveringen framöver.

## **MHRFs evenemangskalender och försäkringsfolder**

Vill Du ha evenemangskalendern och försäkringsfoldern från MHRF för 2009 ber vi Dig att kontakta tidningens adress per kort, tel. eller e-post så skickar vi dem gratis till Dig. Vi tar även med dem till årsmötet i Malm-köping. Ett annat sätt att kolla olika evenemang är att gå in på MHRFs hemsida: [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se) och klicka Dig fram till kalendern.

Du som ännu inte har skaffat Dig MHRFs försäkring kanske ska fun-dera på den för har man en fin Sonett och inte använder den som bruks-bil är det en mycket förmånlig samlarfordonsförsäkring. För våra Sonet-ter är premien för en helförsäkring 550:- per helår! Kontakta gärna vår försäkringsansvarige Göran Sundin, tel. 08-58026222 för ytterligare in-formation.

# SAABENS dagar 2009

Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden anordnar tillsammans med Saabs bilmuseum en Saabklubbträff i Trollhättan *helgen 18-19 juli*

Träffen anordnas samtidigt som "Fallens dagar" i Trollhättan vilket kommer att bidra till feststämningen och skapa en trevlig inramning för träffen.

Under träffen så är det också etappmål för Midnattsolsrallyt, fredag till lördag vid Saabs bilmuseum. Tillsammans med möjligheten att se några specialsträckor av rallyt i omgivningarna så är det något man inte får missa.

## **Preliminärt program med reservation för ändringar:**

*Fredag 17/7* (aktiviteter i anslutning till Saabens dagar)

Öppet hus på Saabs bilmuseum

Midnattsolsrallyt med specialsträckor och mål vid Saabmuseet i Trollhättan  
Pubkväll på Innovatumområdet

*Lördag 18/7*

Öppet hus på Saabs bilmuseum

Förmiddag - Midnattsolsrallyt med specialsträckor

Förmiddag - familjerally i Trollhättan med omnejd. Riktat sig i första hand till klubbmedlemmar pga. begränsat antal platser

På eftermiddagen uppställning av bilar vid museet med bedömning. Förutom "Publikens val" så är klasserna den här gången en hyllning till de första årsmodellerna av:

**Saab 95 - 50år • Saab 99 - 40år • Saab 900 - 30år**

*Söndag 19/7*

Öppet hus på Saabs bilmuseum med "Bakluckemarknad"

## **Club Sonett Sweden, Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club Sweden arrangerar tillsammans Saabens dagar**

Samtliga klubbar behöver bidra med funktionärer för detta.

Aktuella datum är mellan fredagen 17/7 och söndagen 19/7.

Har du tid, lust och möjlighet att ställa upp någon av dagarna, kontakta Åke Olsson CSS.

Åke nås på:

Tel 0768-918934 eller e-post: ake-o@telia.com



## Rolf Melde avliden

Jan-David Skavén

Ännu en framstående Saabman har gått ur tiden, Rolf Melde som blev 86 år. Rolf betydde oerhört mycket för Saabs utveckling från 1946 fram till 1970 då han övergick till att arbeta hos Volvo, framförallt med säkerhetsutveckling.

Totalt arbetade han inom bilindustrin i 40 år och han förtjänade verkligen det hedersdoktorat han fick vid Chalmers Tekniska Högskola. Som teknisk direktör hos Saab arbetade han bland annat med att ta fram Saab Sonett I, i smyg, det är en historia för sig. Sonetten har ju betytt mycket för Saabs image, men viktigare ekonomiskt var att Rolf i hemlighet lät bygga om 600 tvåtaktssaabar till V-4 vilket inledde en riktig framgångsperiod.

Vi hade även förmånen att få ta del av Rolfs närvaro och kunnande vid flera tillfällen. Han var en av flera viktiga Sonettpersonligheter som hedrade oss genom att delta när Club Sonett Sweden firade 15 år som klubb 1996 i Yddinge i Skåne. Det var då han förärade oss en tavla med ett collage av bilder som visade framtagningen av I:an i ladan i Åsaka. Lite senare var Per Alvestig och jag hemma hos honom och hans fru i deras vackra lägenhet i Lysekil för att intervjua honom för en artikelserie i Sonettvärlden. Men det höll på att ta en ända med förskräckelse, för bandspelaren var dålig och man fick köra bandet fram och tillbaka för att kunna höra vad han sade.

Sista gången jag såg honom var på Saabfestivalen i Trollhättan 2007. Vi pratades förstås vid, han beklagade sig över hälsan och det var lätt att se att han åldrats. Men minnet var det i alla fall inget fel på när han intervjuades på scenen.

Club Sonett Sweden uttrycker sin sorg över att en av våra hedersmedlemmar och en riktig bilman gått bort.



---

Stockholms Bilsalong 1956, en stolt Rolf Melde visar upp sensationen!

---

---

På bilden nedan ses från vänster: Sixten Sason, Lars-Olov Olsson, Rolf Melde och Olov Lindqvist. Bilden tagen vid Stockholms Bilsalong 1956.



Från vänster ser vi Tryggve Holm, VD och koncernchef på Saab, Prins Bertil samt Rolf Melde på Stockholms Bilsalong 1956.

---

---

Rolf Melde vid den Sonett I som han fick i avskedspresent av Saab.

---



# Några evenemang 2009

## *23 maj*

Års- och vårmöte Club Sonett Sweden. Samling i Malmköping. Sonett-runda som avslutas vid Sparreholms slott och bilmuseum. Omröstning om Finaste Sonett. Se separat inbjudan i Sonettvärlden!

Anmälan (senaast 15 maj) och info: Christer Melwinsson via mail: sonettv4@telia.com eller tel: 070-6979291

## *24 maj*

Tjolöholm Classic Motor, Västsveriges största evenemang inom motorhobbyn. Ca. 1300 utställare. Sista anmälningsdag 25/4 om det inte går att skjuta på. Samarbete med Classic Motor.

Hemsida [www.tjoloholm-classicmotor.se](http://www.tjoloholm-classicmotor.se) eller Christer Olsson, [co@algonet.se](mailto:co@algonet.se), tel. 0705-17 18 17

## *6-7 juni*

Classic Motor Festival Ånnaboda. Marknad, finbilsutställning, klubb-parkering mm.

Info: 019-255255 [www.mowazet.se/](http://www.mowazet.se/)

## *7 juni*

Haninge Classic and Sorts Cars. Fri entré för förare men passagerare kostar 50:-. Barn under 15 år gratis. Många olika aktiviteter, bl.a. för barn, fototävling och juryns favoritbilar utses. Info: [www.retrorun.se](http://www.retrorun.se) eller telefon 0708 525200.

## *3-5 juli*

Svenskt sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Racing, flyguppvisning, sportvagnsrally, sportvagnsutställning, grillkväll, publikåkning, Racer-historiska Cupen, klubbträffar, helikopterflygning.

För information [www.mgcc.nu](http://www.mgcc.nu), [www.classicevents.se](http://www.classicevents.se) eller Lars Bondesson, tel. bost. 042 204891, [lars.bondesson@telia.com](mailto:lars.bondesson@telia.com)



### ***17-19 juli***

Svenska Saabklubben anordnar tillsammans med Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden sommarens Saabträff i Trollhättan.

Träffen arrangeras samtidigt som Fallens dagar och ett etappmål för Midnatts-solsrallyt. Familjerally, cruising, bedömning av bilar, bakluckemarknad.

Gå in på <http://www.saabensdagar.se> för senaste information.

### ***7-9 augusti***

International Saab Club Meeting i Doesburg, Holland. Barbecue, rundtur i omgivningarna, föreläsningar om Saab, besök på test center för fordonsteknologi, skönhetstävling för bilarna, Saabbuffet med underhållning osv. Dessutom reservdelsmarknad och avslutningsceremoni.

För information, gå in på: [www.intsaab2009.com](http://www.intsaab2009.com) eller kontakta tidningens adress.

### ***16 augusti***

Classic Motor Barkarby. Marknad, finbilsutställning, klubbparkering.

Info: 08-6920150

### ***23 augusti***

Eskestuna veterandag på Ekeby flygfält.

Info: 016-358041

### ***6 september***

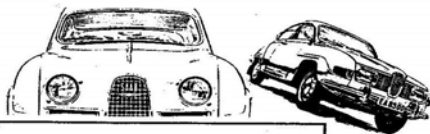
Saabmarknad i Gistad. Tema Saab 900, 1979-93. Man kan som vanligt komma redan på lördagen och sova över på närbelägna hotell/vandrарhem eller tälta eller sova i husvagn inne på området. Kontaktpersoner: Kjell Andersson 0708-910320, Håkan Larsson 0150-91110 och Magnus Lindberg [ma\\_li@telia.com](mailto:ma_li@telia.com), [www.ostgotasaabklubb.com](http://www.ostgotasaabklubb.com)

## **Rättelse!**

Lars Gismar påpekar mycket riktigt att texten blev fel under bilden på sid 19 i 1/09 där vi hade med fel bil(d)text och hävdade att bilen var "Irene och Kents Saab Sonett". Det var det förvisso inte, den är dock med i 2/09, t.ex. på framsidan istället.

Rätt bildtext skulle ha varit: "Sonett V4 känns igen på bulan i motorhuv." Vi kan även lägga till att rätt ägare är Ulf Stensson.

SONETT III



TEMA SAAB 900 OG



# MARKNAD

## Linköping

### Bilar, reservdelar, tillbehör mm

Söndagen den 6 sep. 2009 kl. 09.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad. Där säljs allt från reservdelar till hela bilar från Saab 92 till 9-X. Marknaden är endast för Saabrelaterade prylar.

Plats: **Gistad**, som ligger utmed gamla E4:an mellan Linköping och Norrköping. Följ pilning "SAABMARKNAD" från Gistad samhälle mot idrottsplatsen.

Säljplatser, personbil =100:- med släp eller lätt lastbil =200:-

**OBS! Insläpp för säljare fr.o.m. kl. 08.00**

Servering av kaffe, smörgås och korv.

All försäljning av förtäring förbehålles arrangören.

Vi ser helst att Du som säljare anmäler dig före den 3:e sep.

### Campingmöjligheter till låg avgift

För er som vill komma kvällen innan marknaden kan vi erbjuda camping för tält eller husvagn, tillgång till dusch och toalett finns.

#### ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Kjell Andersson Tel. 0708-910320  
Håkan Larsson Tel. 0150-91110  
Magnus Lindberg E-post. [ma\\_li@telia.com](mailto:ma_li@telia.com)

## VÄLKOMNA!



SAAB



SAAB



SAAB

SAAB



SAAB sport



# Välkommen till 2009 års vårträff med årsmöte



## Malmköping 23 maj

Samling med kaffe och smörgås i Malmköpings församlingshem, Förrådsgatan 2, 640 32 Malmköping.

Vi finns på plats från kl 09:00.

Pilat från infarterna till Malmköping.

Där finns det tid att studera Sonetterna inför omröstningen

### *Finaste Sonett*

och bekanta er med ägarna till bilarna.

### **Klockan 11:00 börjar årsmötet**

Efter avslutat årsmöte åker vi den årliga Sonetttrundan som löper genom den vackra sörmländska naturen, ca 5 mil.

Rundan avslutas vid Sparreholms slott där vi fikar lite snabbt och går på bilmuseum, lämnar in tipskuponger och röstsedlar. Färden fortsätter sedan tillbaka till Malmköping och dagen avslutas med en enklare middag, kaffe och den obligatoriska Sonettårtan samt prisutdelning.

Vi räknar med att träffen är klar kl. 18.00.

CSS betalar förtäring och museientré för våra medlemmar.

För de som inte är medlemmar är det en kostnad på totalt 120 kr/person.

Anmälan sker senast 15 maj till Christer Melwinsson  
mail: sonettv4@telia.com eller tel: 070-6979291

## Välkommen!



# Entusiaster tror på en framtid för Saab

Martina Glimberg, foto Håkan Røjder.

Publicerad i Sydsvenska Dagbladet 5 mars, 2009

och den återges med tidningens tillstånd.



---

Saabentusiasterna i skånska Saabklubben har inte gett upp hoppet. Trots sorgen över det som sker i Trollhättan hoppas de på rekonstruktionen och på att Saab ska resa sig "som fågeln Fenix ur askan".

---

BIALITT/HÅSTENSLÖV. Kaffestuan, som den kallas, i Bialitt pryds av en stor gås vid väggkanten. Där samlas en gång i månaden de skånska Saabentusiasterna i Saab Skånia, den skånska delen av Svenska Saabklubben.

Det här är vår klubbstuga, säger ordföranden Bengt Åkesson lite skämtsam när han tar emot vid ingången bredvid den skånska fanan.

Krisen inom Saab har satt sina spår även här utanför skånska Gryttinge några mil norr om Marieholm. Här möts varje månad ett tjugotal medlemmar, mest män, för att prata om sina älskade ägodelar, och för att utbyta erfarenheter. Men också för att prata om det som sker i Trollhättan. Sten-Arvid Larsson är vice ordförande i klubben och även han stolt Sonettägare. Han tycker att det skär i hjärtat att regeringen sagt nej till att gå in och stödja Saab. Samtidigt förstår han det, säger han.

Det är ju mina och dina skattepengar som det rör sig om och regeringen tror inte att de får tillbaka pengarna för investeringen. Det är dubbelbottnat.

Han och klubbkompisarna har sina teorier om varför det har gått så dåligt för Saab.

Enligt min mening är det för att man inte har tillverkat någon liten Saab. Det kom tio år för sent, säger Bengt Åkesson.

---

Kenneth Nilsson och Sten-Arvid Larsson, båda stolta Sonettägare, rullar fram klenoden från 1966. Bilen står nu i vinterverkstaden.





Sten-Arvid Larsson lägger en del av skulden på GM och på att den nya generationens Saab byggdes på den gamla Opelplattan.

Det var så bråttom att få fram 9.3:orna och det blev mycket bekymmer med bilarna. Då hände något. Det gick snett.

Kanske hade det blivit annorlunda om Saab och Volvo hade gått ihop en gång i tiden. Då hade de haft en mycket större volym nu, resonerar de.

Själva kör de Saab 9000 och 9.3 av nyare modell till vardags. Om man ska se det från Saabveteranernas perspektiv är det inte ens Saabbilar, trots det kännetecknande Gripenmärket på fronten. Den sista Saaben som rullade ut från fabrikena sägs vara Saab 900 vars tillverkning upphörde 1994.

– Andra säger att det var redan 1967 som de riktiga Saabarna försvann, när man gick ifrån tvåtaktsmotorn, konstaterar Sten-Arvid Larsson.

För de flesta klubbmedlemmarna är Saab inte bara ett bilmärke, utan en livsstil och ofta något man fått med sig i arv. Sten-Arvid Larssons pappa arbetade på Saabfabriken i Linköping och tävlade med en Saab. I slutet av 1950-talet började han läsa karta åt pappa och bortsett från en hundkoja har han bara ägt Saabbilar själv.

Tanken på att köra ett annat bilmärke är outhärdlig.

– För mig är det här väldigt känslomässigt, säger han.

En annan Saabentusiast några kilometer därifrån håller på och svetsar på grundplåten till sin nya tävlingsbil, en Saab 96:a med V4-motor.

I verkstaden i Håstenslöv har han även en glänsande röd Sonett från 1966, tillverkad i Arlöv. Den står i vintervila och har blivit lite dammig, ursäktar sig ägaren Kenneth Nilsson.



Bengt Åkesson, Sten-Arvid Larsson och Kenneth Nilsson i Skånska Saabklubben gör sitt bästa för att hålla humöret uppe trots företagets utsatta läge. "Det här är nästan ett trauma för oss", säger Sten-Arvid Larsson, stolt ägare till en Sonett.

För att Sydsvenskans fotograf ska kunna få en bättre vinkel flyttar han flera pallar med växellådor, däck och fälgar och tar Sten-Arvid Larsson till hjälp och rullar fram bilen.

Kenneth Nilsson är den tredje ägaren till denna skönhet som två gånger blivit vald till Sveriges vackraste Sonett. Bilen har han totalrenoverat, men motorn är helt intakt, försäkrar han och kör igång tvåtaktaren med ett vrål.

I verkstaden sprider sig en grumlig oljedoft. Någon miljöbil är det inte.

– Den motsvarar en gammal gräs-klippare, inflikar Bengt Åkesson.

I flera delstater i USA är tvåtaktarna helt förbjudna att köra.

I Sverige går det bra, men det är ytterst få som rullar. Av de 239 Sonetter av denna modell finns bara en handfull kvar som är registrerade. Kenneth Nilsson använder sin för finturer med hustrun Irene Nilsson till motorträffar, oftast i Skåne. Ibland får även barnbarnen åka en runda.

– Det blir fem till tio gånger om året. Vi kör 100 mil mellan besiktningarna vartannat år, förklarar han.

Men det gäller att vara varsam i trafiken. Krocksäkerheten är lika med noll. Man ska inte köra när rapsen har vuxit för hög. Då syns man inte i korsningarna, konstaterar han.

Bilen köpte han för dyra pengar på 1980-talet, men värdestegringen har varit god och idag skulle den säkert

vara värd mer än 200 000 kronor. Men den är inte till salu.

Så länge jag kommer i den och kan köra den ska jag göra det, säger Kenneth Nilsson.

Bengt, Sten-Arvid, Kenneth och Irene står i verkstaden och resonerar om Saabkrisen. Den har diskuterats mycket på det interna Saabforumet på nätet. Där finns en mängd olika teorier om hur det ska gå, allt från domedagsprofetior till mer hoppfulla tongångar.

Den skånska klubben har valt ett positivt förhållningssätt. Det handlar om att välja en strategi så att man orkar med, konstaterar de.

Vi måste försöka vara positiva. Många har en negativ syn, men det blir bara en cirkeleffekt. Då blir det bara värre, säger ordföranden i klubben.

Sten-Arvid Larsson håller med, och tillägger att han har pratat med många Saabförsäljare som har en optimistisk syn på rekonstruktionen och som tror att det kan fungera.

– Än en gång ska Fågeln Fenix resa sig ur askan, säger han.

Men sorgen lyser igenom.

– Det här är nästan ett trauma för oss, erkänner han.

Någon veteranträff blir det nog inte i år. Träffarna brukar ordnas i Trollhättan vartannat år på somrarna, och det var egentligen dags i år. Men det är nog ingen som orkar ”med tanke på läget”, suckar Sten-Arvid Larsson.

– Vi måste hoppas på rekonstruktionen och på att det kommer att fungera. Frågan är ju vem som vill äga Saab och vad som händer om ingen vill?

Det blir tyst. Ingen har ett svar på den frågan.

För Saabentusiasterna gäller det att hårda ut.

Och vänta på våren och den första bilturen.

## *Saab Skånia*

Saab Skånia är en lokalavdelning till Svenska Saabklubben och har 350 medlemmar. Föreningen har varje månad möten där medlemmarna kan träffas och utbyta erfarenheter om sina Saabar. På vintern blir det ofta studiebesök, filmvisning och föredrag, men på våren och sommaren möts man med sina bilar.

## *3 bästa Saabarna...*

...om entusiasterna i skånska Saabklubben får välja.

### **1. Saab 99 turbo.**

”Betydde oerhört mycket när den kom. Det var den första serietillverkade bilen med 16-ventilersteknik.” Bilen hade en ”revolutionerande liten motor som gav relativt hög effekt till relativt låg förbrukning”, konstaterar Bengt Åkesson. Bilen kallades för en ”bredaxlad svensk”.

### **2. Saab 900.**

Av den gamla generationen. Sägs vara de sista riktiga Saabbilarna. Den cabriolet som gjordes 1986 sågs som unik och slog igenom i USA.

### **3. Saab Sonett.**

Sportig bil med plastkaross som tillverkades för den amerikanska marknaden av fabriken i Arlöv mellan 1966 och 1974. Tillverkningen lades ned på grund av att bilmodellen inte klarade de ökade kraven på avgasrening och säkerhet.

# Rallye Monte Carlo Historique

Arne Höglund, Trollhättan

---

Den 28 januari 2009 startade en etapp i årets Rallye Monte Carlo Historique från Oslo. En passeringskontroll kombinerat med lunchstopp var förlagd till Saabmuseet i Trollhättan. En Sonett III med besättning- en Arild Amundsen och Anstein Hagen deltar. Jag bifogar en bild på ekipaget som vad jag kan förstå är den enda deltagande Saaben bland det 30-talet bilar som startade från Oslo (av totalt 331 i hela rallyt). I övrigt fanns många intressanta bilar som Citroen SM, Renault Alpine, Datsun 240Z, Austin Healy, Porsche osv.

---

Lokaltidningen TTELA har en hel-sida om evenemanget, men nämner inte Sonetten, vare sig i ord eller bild. Tänkte att då må väl jag i alla fall in-formera er om sakernas tillstånd. Del-tagande bilar är ju av årgångar innan Saab uppfann ljustorkarna som senare blev lagkrav och som fick alla andra att haka på. Detta fick nu skötas om med manuell insats som synes. Om jag minns rätt så fick väl inte ens de sista årgångarna av Sonetten några lykttorkare - det måste ju ha inneburi rit stora praktiska svårigheter att in-stallera något sådant.

## *Tillägg från den 13 februari 2009:*

Har forskat lite i hur det gick för våra norska Sonettvänner, men jag har inte lyckats finna någon information ännu. Allmänt gick det dock myck-et bra för norrmännen, dubbelseger och åtta team bland de 25 främsta.



Saxade nedanstående ur Classic motors nätupplaga, artikeln är från 12/2. Grabbarna på Classic motor kanske har mer information.

”Den 12 upplagan av Rally Monte Carlo Historique blev en ren paradmarsch, med dubbelseger och hela åtta norska team bland 25 främsta. Vinnare blev Svein Lund med kartläsaren Tore Fredriksen i en klassiskt rallyriggad Datsun 240Z. De följdes paret Henning Jørstad/Tine Hallre i en legendarisk Renault Alpine A110.”



# 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!**



## **Bagagerumsplåt**

SAAB 96

Art 7600208

Pris 515:-/st

## **Floor panel trunk**

SAAB 96

Art 7600208

Price is 515:-/each



## **Stötfångare**

Främre

art 7415706

Bakre

art 7415698

Pris 3985:-/st



## **Front Bumper**

art 7415706

**Rear Bumper**

art 7415698.

Price 3985

SEK/each

# det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



## TV1

Anders Pettersson i Jönköping tipsade mig om att filmen Bamse med Grynet Molvig sändes den 20/1 2009 på eftermiddagen. Men vare sig han eller jag kunde se den då den gick på eftermiddagen en vardag och därmed missade vi även den Sonett II V4 som är med i filmen från 1968.

## Old Car Weekly

Nevy Clark sände oss en färsk artikel från tidningen Old Car Weekly den 22 januari 2009 i USA. Rubriken var "Saab's sweet Sonett" och artikelförfattaren Patrick R. Foster berättar om Sonettens historia. Att han föredrar III:an framför II:an är glasklart, det framgår tydligt av artikeln. Men jag tror inte att jag ska berätta så mycket mer om artikeln här, för vi har den i dess helhet och vi kommer framöver att publicera den i Sonettvärlden så får ni själva läsa om när han gjorde bort sig inför presidenten i Saab-Scania i Amerika, Jonas Kjellberg...

## TV

Berndt Eliasson tipsade om, att TV den 4 februari, hade med ett inslag sponsrat av Volvo och som handlade om säkerhet. Några sekunder fanns en röd

Sonett II i filmsekvensen och den kommenterades med orden: "Sports cars can be a pedestrians worst nightmare", alltså "sportbilar kan bli en fotgängares värsta mardröm". Vi förstår att man illustrerade just dessa ord med en Sonett, för dess kant framtill är inte precis fotgängarvänlig. Filmsnutten avslutas med att man berättar, att Jaguar nu har tillverkat en betydligt mer fotgängarvänlig front där huven skjuts upp med pyroteknik.

## Dagens Industri

Den 18 februari skrev Ronald Fagerfjäll en lång artikel om Saab med rubriken "Rallybilen som tvärnitade". Den bil som illustrerade hela artikeln på nätbilagans "framsida" var en gul Saab Sonett från 1969; lite underligt egentligen eftersom Sonetten mycket sällan tävlade som rallybil. När man väl läste artikeln som handlade om Saabs hela historia från 1939 och framåt så hade man valt en 99:a som illustration och det kändes mer rätt; det var ju en och annan 99:a som framgångsrikt tävlade i rallyskogarna. Artikeln som på ett kunnigt sätt berättade om Saabs uppgång och möjliga fall slutade med att artikelförfattaren menade att man inte skulle skylla på GM, utan dem "hade

Saab varit nedlagt redan 1992". Ett antal nyckelpersoner som Rolf Melde och Per Gillbrand omnämns i artikeln samt många olika modeller, dock ej Sonetten. Vi får nöja oss med att Sonetten var "lockfågel" för att fånga in-tresset för artikeln.

### *Sydsvenskan*

Lördagen den 28 februari publicerade man mycket material om Saab i bilagan "Bil & Trafik" vilket Lars Gismar uppmärksammade och sände mig tidningen. Bland annat intervjuade man på ett dubbeluppslag den optimistiske Saabchefen Jan Åke Jonsson. Bland annat fick han frågan "Är inte Saabs framtid att göra mer nischade bilar, kanske satsa enbart på cabrioletter?" Svaret var förkortat "Vi får regelbundet önskemål om att vi borde göra en ny Sonett, men vi kan inte splittra oss på för mycket. 9-3 och 9-5 är vår grund och de som kan vara en lönsam affär." Men det som fångade Lars och mitt intresse var den kavalkad av tidigare/nuvarande Saabar som fanns längst ned på sidan, alltifrån Ursaaben och framåt. Med tanke på Saabs prekära läge så hoppas jag att det inte var en nekrolog...

Efter att ha avverkat 92, 95 och 96 står det "Sonetten (I:an, reds anm.) var en av 50-talets läckraste sportbilar. Karossen var i plast. Bara sex bilar tillverkas." Därefter visas en tecknad Saab Sonett II, 1966. Bilen beskrivs som en "tvåsitsig sportcoupé. Toppfart 170 km/tim". Därefter kommer Saab 99 och för 1970 skriver man att "Sonett III blir också den sista". Kort och kärnfullt. Under rubriken "Alla tiders

Saab-modeller" står det hur många av respektive modell som har tillverkats. För "97 Sonett" står det 10219, vilket det finns lite delade meningar om. Minns jag rätt kom Mats Jonsson fram till att det var 10236.

### *Sydsvenskan*

Både på nätet och i pappersform så hade Sydsvenskan den 5 mars en artikel om hur Saabs dåliga ekonomi påverkar Saabentusiasterna. Det är Thorbjörn Brännström i Eslöv och Lars Gismar som sänt den till mig, tack. Rubriken var "Entusiaster tror på en framtid för Saab" och bland annat intervjuades våra medlemmar Sten-Arvid Larsson, Kenneth Nilsson samt Bengt Åkesson.

Ett flertal bilder visades på Kenneths bil i olika vinklar; ja redan på framsidan av Sydsvenskan kunde man se den, Sten-Arvid och Kenneth. Där var rubriken "Bialitt-Håstenslöv: Saabkramarna vägrar ge upp". Journalisten Martina Glimberg berättar om de bekymrade entusiasterna som oror sig för Saabs framtid men åtminstone kan glädja sig åt de pärlor som Saab producerat i det förgångna. Om entusiasterna i Skånska Saabklubben får välja så är det favoriterna Saab 99 turbo, Saab 900 (första generationen) samt Saab Sonett.

Vi har fått tillåtelse att publicera hela artikeln i Sonettvärlden, det tackar vi för.

### *TTELA*

Under rubriken "Legendarisk Saabpionjär avliden" berättar man den 24 mars att Rolf Melde gått bort i en ålder av 86 år. Han arbetade i 25 år vid

# Legendarisk Saabpionjär avliden

Rolf Melide har avlidit i en ålder av 86 år efter en kort tids sjukdom.

Rolf var en av de största pionjerna inom svensk bilindustri med 25 år vid Saab.

Rolf Melide anställdes vid Saab 1946, och verkade sedan inom bilindustrin i 40 år. Han utsågs bland annat till hedersdoktor vid Chalmers tekniska högskola för den betydelse han haft för svenska bilars tekniska utveckling.

#### Bilbyggande i generna

Bilbyggandet fanns för övrigt i Rolfs gener från början. Farfar August Johansson byggde en gång i tiden en av Sveriges absolut första bilar.

Fram till 1970 arbetade Rolf på Saab, och som teknisk direktör var han bland annat med och ledde framtagandet av sportbilsmodellen Saab Sonett. Rolf Melide var också den som drev igenom beslutet att satsa på V4:an.

Denna satsning är, som det heter, värd ett eget kapitel.

V4-projektet vann inledningens intet Saab-ledningens gillande. Sommaren 1966 lär Rolf därför ha övertalat ett 40-tal bilbyggare att stanna kvar på kvalitetsid och i hemlighet byggs om 600 oslida tvåtakare till V4:or.

V4:an blev sedan en riktig succé.

#### Duktig tävlingsförare

Rolf Melide var även en duktig tävlingsförare och han vann ett flertal tävlingar för Saab.

Melide tillbringade även några år hos konkurrenten Volvo Personvagnar, 1971-1987. Där var han en av förgrundsfigurerna när det gällde att satsa på säkerhetsutveckling.

Efter pensioneringen levde Rolf Melide i Lysekil och ett av de sista framträdande han gjorde var vid Saab-festivalen 2007, då Saab firade 60-årsjubileum.



**MIDNATTSSOLRALLYT 1959.** Rolf Melide var inte bara en framgångsrik bilkonstruktör, han var också framgångsrik tävlingsförare. Här ses Rolf till höger tillsammans med den i tävlingsammanhang ännu mer kände Erik Carlsson.

Saab fram till 1970. Som teknisk direktör ledde han framtagandet av sportbilsmodellen Saab Sonett. Rolf Melide var också den som drev igenom beslutet att satsa på V4:an. Han var även en duktig tävlingsförare och vann ett flertal tävlingar för Saab, bland annat deltog han i Midnattssolrallyt 1959. Tack Johnny Johansson och Arne Höglund som båda informerade mig om Rolfs bortgång.

## Norra Skåne

Det har inte bara varit företagsledare, regering och banker som uttalat sig om Saabs prekära läge. För att få en annan vinkling på reportagen så har man också intervjuat olika entusiaster; jag ska be att få citera ur ett mail från Sten-Arvid Larsson: "Vi som har stora Saab-hjärtan, har fått tillfället att framföra våra synpunkter och samtidigt marknadsföra vår inrotade

känsla för symbolen Saab. Samtidigt har vi fått möjlighet att visa det stora intresse som ligger i medlemskap i Svenska Saabklubben och Club Sonett Sweden.

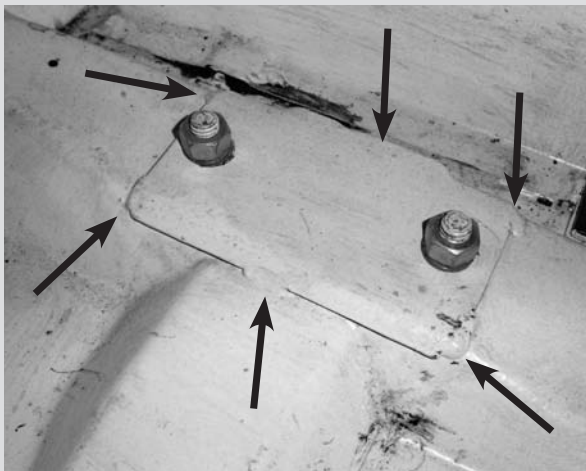
Själv har jag deltagit i intervjuer i Sydsvenska Dagbladet, SVT2 Sydnytt och ortstidningen Norra Skåne. Där har jag försökt att visa en positiv attityd. Tyvärr har det ju varit så att media i stort bara har fört fram det negativa. Det tycks som om man i press, radio och TV har inriktat sig på att visa upp de mörka sidorna. Är det det som säljer bäst frågar man sig? Om så är fallet, tycker jag att man är inne på helt galet spår och media gör bara svensk industri en björntjänst. Jag menar att vi nu måste börja se framåt. Det som ligger bakom oss kan vi inte göra något åt! Men om vi blickar framåt med

*Forts sid 35*

# Tips vid byte av golvplåtar

Hans Eklund

Vid byte av dom bakre golvplåtarna (som är fäste för bakaxelns sidofäste) så skall man komma ihåg att bågsvetsa den övre förstärkningsplåten i hörnen och mitt på långsidorna, **se pilarna**. Har man en tidig original ekonomibit så är detta redan svetsat, men dom senare ekonomibitarna är inte svetsade där utan



det får man göra vid monteringen. Om man missar denna förstärknings-svetsning så brukar hela plattan lossna från golvplåten efter ett par års användning (det håller alltså inte med bara den punktsvetsning som plattan sitter med).

På Sonetten får man dessutom göra en justering på golvplåten där den yttre stolskenan skall fästas, **se pilen**. Golvytan måste sänkas lite för att inte stolskenan skall hamna för högt (ta mått innan den gamla biten skrotas bort).





## Bytes

Saab Sonett II V4-68, vit (Bild på bilen fanns i Sonettvärlden 4/07, sid. 20)  
Önskas byta till Saab 2-takt Monte Carlo, alt. Saab Sport  
Jan-Eric Hallberg  
tel 0506-20248  
eller 070-6063937

ett tänkande att krisen vänder, för det gör den ju förr eller senare, så bryter vi den onda cirkeln som media förmedlar! Låt oss nu hoppas på att Saab Automobil kan få en seriös ägare och få tillgång till de lån som behövs, för att driva verksamheten vidare. Och ställ upp alla trogna Saab-entusiaster på alla möjliga sätt och vis och gör vad ni kan för att förmedla ut "själen i Saab"! För den finns där. Som devisen löd en gång: **"Saab-andan; somliga har den!"**

Låt oss återgå till Norra Skåne: Under rubriken "Tuffa tider för Saaben-tusiasten" hade man den 14 mars en artikel om Saab. Sten-Arvid berättade att hans Saabintresse ligger i generna hos honom då hans far var verk-

stadschef på företaget i Linköping. Sten-Arvid och andra medlemmar i Skåneavdelningen av Svenska Saabklubben diskuterar flitigt Saabs öde på sina sammankomster. Han har ägt ca 15 Saabar genom åren, nu kör han en 9-3 och i garaget står en grön Saab Sonett II V4 från 1968 och en vit 900 cabriolet från 1992. Stefan Franzén som skrivit artikeln avslutar den med att citera Sten-Arvid: "Saab har alltid stått för innovativa lösningar som hämtas från flygindustrin. Man har även varit ledande när det gäller utveckling av motorer. Förhoppningsvis lever märket vidare och att Saab återfår sin själ igen". Artikeln illustreras med ett antal bilder på Sten-Arvids bilar nämnda ovan.

# 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.