

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



Gas
8/5-66

Gas frontförslag

- Inbjudan CSS årsmöte och vårträff
- Karosseritillverkning i Ljungby
- For the love of beautiful cars
- Så mycket bättre...

2
2014

Medlemskort

Det har framkommit önskemål från några medlemmar om medlemskort, i Club Sonett Sweden.

Från styrelsens sida har vi inte sett något stort behov av detta, då medlemskortet inte berättigar till rabatt i några affärer. Därför gör vi detta försök där man själv fyller i medlemsnummer och namn på kortet, om man har behov av ett sådant.

Medlemsnumret finner du till vänster om namnet i matrikeln i nummer 1/14. Om man inte vill klippa sönder tidningen kan man ta med sig hela tidningen när man vill visa sitt medlemskap, alternativt ta en kopia.

Om ni önskar medlemskortet som en PDF-fil, så att ni kan skriva ut det på er skrivare, ber vi er höra av er till redaktionen så mailar vi det till er.

Vi tar gärna emot synpunkter på förslaget, som vi kan ta hänsyn till nästa år, om vi fortsätter med medlemskort.



Klubbens adress

Mattias Arvidson
Kyrkvägen 14
196 30 Kungsängen
Mackarvid@gmail.com

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

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

Förslag på annan front för Sonett II, ritad 8/5, 1966 av GAS, Gunnar A Sjögren. Läs gärna mer om olika designförslag i artikeln "Så mycket bättre..." på sid. 26.

Styrelsen

Ordförande, vakant

Jan-David Skavén, redaktör
08-93 15 65
skaven@comhem.se

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-58170303
mackarvid@gmail.com

Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se

Hans Johnsson, klubbmästare
0303-54210
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
019-32 29 75
joakim-eliasson@spray.se

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

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

Johann Schemat, suppleant
021-300554
johann.schemat@gmail.com

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Välkommen till CLUB SONETT SWEDEN

Årsmöte och vårträff 24 maj

I år är årsmötet och träffen förlagd i Kungsbacka strax söder om Göteborg

Vi träffas i Fjärås motorklubbstuga

Samling 9.00–10.00 så finns det tid att titta på bilarna inför bedömningen av finaste Sonett

• *Vägbeskrivning* •

Kommer du norrifrån: Tag av avfart 59, Kungsbacka söder, sedan vänster mot Kungsbacka över motorvägen, vid rondellen vid Statoil kör rakt fram, fortsatt rakt fram genom ytterligare 2 rondeller, kör över bron över ån, kör över järnvägsbron, kör rakt fram igenom rondell, vid nästa rondell tag höger mot Fjärås. Följ gamla E6 2 km till skylt Rolfsån, sväng in höger innan bron till klubbstugan.

Kommer du söderifrån: Tag av avfart 58 Åsa-Fjärås, kör vänster mot Fjärås, följ gamla E6 norrut, genom Fjärås station, passera Shell-Mekonomen norrut mot Kungsbacka, kör under järnvägsviadukt, vid skylt Rolfsån sväng direkt vänster efter bron till klubbstugan.

• *Årsmötet börjar 10.00; vi börjar då med fika* •

Efter årsmötet kommer vi att köra en sträcka på ca. 5-6 mil på fina vägar i norra Halland med stöd av en roadbook. Bl.a. åker vi till Hyltenäs kulle, även kallad Seaton's kulle, ett av Västsveriges finaste utsiktsställen.

Där samlas vi för lite fika.

(http://www.vastsverige.com/sv/mark/artiklar/george_seaton/)

Redan på långt håll ser man Hyltenäs kulle resa sig majestätiskt ur landskapet. Väl uppe på kullens topp, är det inte svårt att förstå varför detta blev platsen George Seaton föll för i sin jakt på en alldeles speciell

plats att bygga sitt jaktstolt på.

Köpmannen George Seaton byggde åren 1916-17 ett jaktstolt på kullens krön. Han hade under en tid sökt efter en plats där han kunde upprätta ett jaktstolt och fann till slut Hyltenäs kulle som passade hans önskemål perfekt. Slottet uppfördes i två våningar i fyrkant med en öppen gårdsplan i mitten.

Att Seaton skulle inreda sitt jaktstolt med alla samtida moderniteter och bekvämligheter var en självklarhet. Här installerades en värmepanna för central uppvärmning, telefonledningar drogs från Horred samhälle och i källaren installerades ett väl tilltaget kylrum med kolsyra som kraftkälla. Vid den tidpunkt slottet uppfördes var fotogenlampan fortfarande hemmens ljuskälla och det skulle dröja många år innan elektriciteten gjorde sitt intåg i bygden. Den 17 december 1923 var George Seaton's glansfulla tid på jaktstollet slut. På natten utbröt en brand som startade i murstocken och snabbt övertände hela slottet. Ödeläggelsen var i stort sett total. Allt brännbart, inklusive inventarier förstördes av branden.

Sedan åker vi vidare mot Gottskär där vi äter en gemensam måltid som CSS bjuder alla medlemmar på. (<http://hamnkrogen.org/>)

Här kommer även prisutdelning att ske för finaste Sonett och tipsrundan.

• *Efter detta är det avslutning* •

Obligatorisk anmälan senast 18/5 till Hans Johnsson 0708-82 48 68 eller maila hasse.johnsson@hotmail.com

• *Tips på hotell* •

För er som kommer dagen innan är Scandic hotell Mölndal tel. 031-751 52 00.

Genom MHRF har vi 10 % rabatt vid bokning av enkelrum. För dubbelrum betalas mellanskillnaden enligt Scandics ordinarie tariff. Frukost är inkluderad. På vissa hotell tillämpas under helger och lågprissäsong ett fast pris på 795 kronor.

Observera att Scandics rumspriser varierar över tid baserat på efterfrågan och tillgång. Vid bokning, kontrollera alltid vad som gäller vid avbokning och tillgången till parkering.

OBS Glöm ej att ange MHRF:s kod **D000005043** som alltid ska uppges för att erhålla rabatten.

Välkomna önskar Hans Johnsson och Frank Hansson



Joakim Eliasson/Jan-David Skavén

Joakim Eliasson, som är intresserad av det mesta som handlar om Saab Sonett, sände mig en pdf-fil på en 8-sidig amerikansk kundtidning för Saabägare. Tidningen från juli 1966 är i A4-format och handlar om alla Saabmodeller; här har vi skannat av det som berör Saab Sonett. Artikeln om olja är lång och handlar väl inte direkt om Sonetten, men det var ju samma tvåtaktsmotor och man använde samma olja!

Bilden från den första officiella visningen av Saab Sonett II i USA kommer från New York International Automobile Show i april 1966. Sonetten som är silvergrå, var en av de första förseriebilarna som skeppades till Amerika. Man kan se att det är en tidig bil på huvlåsen från Triumph och blinkersglaset som satt uppe på flyglarna. Dessutom noterade Joakim att det satt "kofångarhorn" på den vil-

ka inte kom förrän senare i serieproduktionen och då hade de ett annat utseende. Som ni ser av texten så kom den, sågs och erövrade... Nu var det bara leveranserna som väntade och de utlovades till senast november samma år. Man beskrev den som en het sport-

kupé och att den blev en omedelbar succé och som en av salongens stora stjärnor... Utställningsbilen tillsammans med en del andra Sonetter turnerade därefter runt i USA och väckte stort intresse hos Saabentusiasterna. Man längtade efter att få köpa en egen!



GRAND PREMIERE—The first official showing of the SAAB Sonett II in this country was at the New York International Automobile Show.

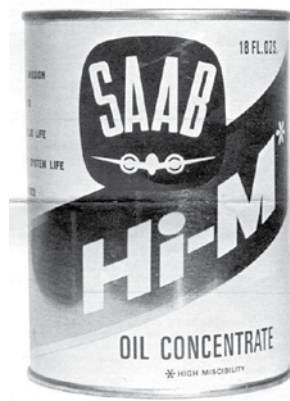
SONETT — — Poetry in Motion

It came, it was seen, it Conquered . . . Now, the only thing that remains are the actual deliveries—and they are coming. We are of course talking about SAAB Sonett II, SAAB's hot, new sport coupe, introduced to the American motoring public at the New York International Automobile Show in April and—an immediate success. Spinning quietly—like a potsed hamster ready to spring—on its turntable, the silvergray Sonett was one of the big hits of the New York Show this year.

Right now the gray car is touring the country—along with a few other Sonetts, and more are on their way, enough Sonetts so that we hope most SAAB enthusiasts will have an opportunity to see one at their local dealerships. "When can we have one? Here's our money. Please deliver mine in Europe in June . . ." These are just a few comments we have heard at the New York Show and at SAAB Dealer Sonett displays. And the time is nearing. The factories are almost ready right now with all the details necessary before actual series production, and have promised that the first cars will be landing in the United States in November at the very latest.

**Du använder
väl rätt olja till
Din Sonett?**

**SAAB Hi-M
Only Motor oil
Made Exclusively
For SAAB Engines**



SMALL CAN with lots of punch. Now SAAB Hi-M Oil.



Här kan Du se hur kolvarna blir om Du inte använder "Saab originalolja" i Din tvåtaktare! Den högra kolven har givetvis smorts med "Saab original Hi-M-olja"!

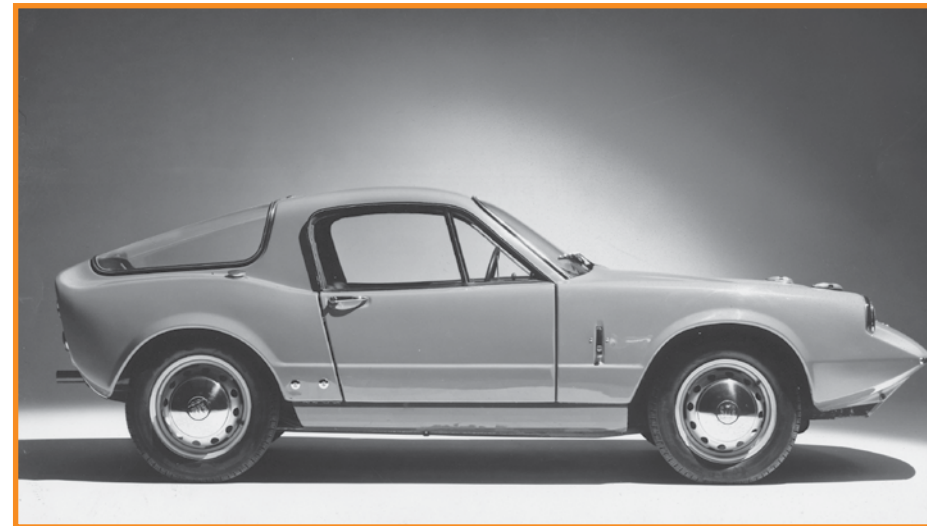
Karosseritillverkningen hos Ljungbyplast-Trelleborgsplast

Nils Holmqvist

Först några inledande ord från redaktören:

Nils Holmqvist i Växjö besökte "Plastklubben i Ljungby" som hade en utställning i Tingshuset under vecka 33, sommaren 2013. Klubben består av personer som under åren jobbat på "Ljungbyplast" och som numera håller kontakten och pratar gamla minnen. Företaget har haft många namn under åren, men är mest känt som "Ljungbyplast". Ägare till fabriken under tiden då Sonett delar tillverkades där var AB Trelleborgs Gummifabriks AB (1957-1978). Vi är mycket glada över, att Nils försett Sonettvärlden och därmed alla medlemmar med denna information då vi tidigare haft väldigt lite material om glasfiberprodukterna för Sonetten från olika företag. Detta har vi nu rättat till i och med denna artikel om Ljungbyplast och artiklarna i nummer 3, 2013 om Kalmar Verkstad AB.

Tråkig byggnad men roligt innehåll!



En tidig Sonett

Anledningen till att jag blev kallad till "tinget" var att man på sin utställning konkret ville visa upp vad som tillverkats under årens lopp på fabriken. En av medlemmarna visste att jag hade en Sonett II V4 -68 och ville ha med bilen som exempel. Mycket av deras tillverkning gick till FMV, Civilförsvaret med mera, så de hade helt klart ett gediget kunnande. Bland annat tillverkade de "radom" (En radom, sammansatt av engelskan för "radar" och "dome" är ett kupolformat väderskydd för till exempel en radarantenn) till JAS 39 Gripen, samt en massa andra kvalificerade produkter.

Självklart hamnade även serietillverkningen av flertalet plastdelar till Saab Sonett I, II, II V4 och III hos "Ljungbyplast". En besökare som jag träffade, berättade att förserierna troligen tillverkades på Malmö Flygindustri, men

att man sedan flyttade själva serien till Ljungby. Där förbättrades tillverkningstekniken för att om möjligt få ned kostnaden. Några av besökarna kände självklart igen "tvål-koppen" och kunde berätta att "där gjorde vi så o så" för att lösa problem. Någon berättade att man var tvungen att förstärka dörrsidorna till Sonett II, eftersom det blev för "plastigt". För att lösa detta, så var någon ute på stan och köpte en gummislang (avsedd för mjölkmaskiner) och använde som distansmaterial för förstävningen nedtill på dörrarnas insidor.

Det har även skrivits en 320 sidor tjock bok om Ljungbyplast med titeln "På Plast i Ljungby 1957-2010". En av dessa sidor handlar om Saab Sonett och den citerar vi här rakt av. Dessutom har några kompletteringar gjorts från den informationssida som satt uppe vid mitt besök i Tingshuset 2013. Som ni märker så är texten skri-



ven i presens, alltså under själva produktionstiden och inte efteråt:

Saab Sonett

1965 projekterades Saabs sportbil Sonett II och tre och en halv månad senare var prototypen, inklusive plastkarossen, klar. Serieproduktionen kunde påbörjas redan hösten 1966, blott ett och halvt år efter projekteringen.

Trelleborgsplast i Ljungby är med ända från början vid konstruktionen av Saab Sonett II. Man gör masterformen av trä och samarbetar med ASJ vid lösandet av en del monteringsproblem.

Att man tillverkar bilkarossen i stora enheter beror på, att handupplagningen med tanke på formkostnaderna är mer ekonomisk vid mindre seri-



er. Om serierna ökar, vilket är troligt, övergår man till fler pressade detaljer och styckar upp karossen i fler delar. Vad som närmast kan vara aktuellt är pressning av dörrskalerna. 1968 har AB Svenska Järnverkstäderna, ASJ i Arlöv som monterar bilarna, färdigställt 650 exemplar. Efterfrågan har emellertid ökat och man framställer nu fem bilar om dagen vilket innebär en kapacitet av cirka 1000 bilar per år.

Bilarna exporteras till nästan 100 procent och den amerikanska mark-

naden slukar 90 procent av produktionen.

Saab Sonett II har kaross av glasfiberarmerad polyester. Karossen väger cirka 45 kilo. Totalt är den 700 kilo tunga bilen utrustad med cirka 60 kilo komponenter av AP.

Om man jämför den svenska sportbilen med de amerikanska är tillverkningsmetoderna helt annorlunda. Det amerikanska systemet innebär att karossen pressas i ett större antal detaljer som sedan limmas ihop. Det-





ta ger givetvis en mängd efterarbete som nedslipning av limskarvar och efterlackering.

Saabens kaross består i huvudsak av fem olika komponenter, som samtliga lackeras före monteringen, nämligen motorhuven, karossen, höger och vänster dörrskal samt bakluckan. Dessutom tillkommer smärre detaljer som ett friskluftintag på motorhuven och två luftutsläpp mellan sido- och bakrutor.

Samtliga detaljer framställs genom handuppläggning med undantag för

bakluckan samt friskluftintag och luftutsläpp som pressas i stålform. Karossen har två lager 450-grams glasfiber matta samt ett lager väv på insidan. Väven ger bl.a. en snygg insida på motorhuven och ett plant innertak som är lätt att tygbekläda.

Dessutom ger den en bättre krockhållfasthet. En förstyvning av karossen erhåller man genom en PVC-slang som läggs på insidan av karossen och som sedan inbakas i armeringen. Hitills har man mycket goda erfarenhe-



ter av karossernas hållfasthet och har inte någon reklamation.

Karossen monteras med skruvar lagrade i gummi. En gummilist ligger mellan plåten och plasten. Därefter sprutas butylgummi in mellan kaross och chassi och detta såväl limmar som tätar.

Även i inredningen ingår ett antal AP-detaljer tillverkade av Malmöföretaget Thor-Lan. Stolarna av AP stoppas med uretanskumplast och är utvändigt klädda med PVC-folie.

Instrumentbrädan är en stor komponent i bilen. Den tillverkas som en enhet med urtag för detaljer som handskfack, defroster och instrument. Instrumentbrädan klarar de krav som numera ställs av de federala myndigheterna i USA.

När man tillverkar en bil med hel kaross av plast uppstår givetvis problem. Bland de svårigheter som finns är ytbehandlingen en av de mest svårösta. Folk ställer gärna kravet att en plastbil i utseendet skall vara identisk

men en bil av metall. Fram till nu har bilen lackerats med en alkydlack, men denna kräver, för att bli bensinbeständig, att den bränns vid 110° C. Nu har man dock i Tyskland funnit en tvåkomponents uretanlack som man i fortsättningen kommer att gå in för. Ett flertal vagnar har lackerats med gott resultat.

Passformen hos plasten anser man vara god. Vissa problem har kunnat lösas genom justerande av formarna.

Vidare är karossen inbakad med rostfria vindrutestolpar samt en regnlist av stål runt stolparna. Detta ger karossen en bättre styvhet och passform vid monteringen.

Chefkonstruktören vid ASJ har själv personlig erfarenhet av AP-karossens hållfasthet. Han påkördes bakifrån av en lastbil så hårt att till och med navkapseln föll av. Med en bil av plåt hade han inte kunnat köra från olycksplatsen. Plastbilen behövde dock bara spacklas och lackeras.

Meddelande från valberedningen

Den 24 maj är det årsmöte i Club Sonett Sweden och vi har en vakant post till styrelsen. Vår nuvarande webmaster Micke Lindström avgår vid årsmötet och vi har ingen ny kandidat till det uppdraget.

Därför vänder vi oss nu till er medlemmar om hjälp att hitta en person som är intresserad och har tid att ställa upp som webmaster. Det är en mycket viktig arbetsuppgift i klubben.

Vet du om någon lämplig kandidat, tveka inte att meddela oss i valberedningen. Det är också tillåtet att föreslå sig själv.

Mats Phersson: mats.phersson@spray.se tel. 070-485 41 46

Erland Johansson: er.j@telia.comtel. 070-576 05 62

Valberedningen för Club Sonett Sweden

Några ord om plastens historia

Det första plastliknande materialet presenterades på en internationell utställning i London 1862 av kemisten Alexander Parkes från Birmingham i England. Han kallade materialet "Parkesine". Parkes använde samma ämne som man har vid tillverkningen av sprängämne men ändrade proportionerna och blandade sedan detta med resinolja, en liten mängd kamfer och färgämne. Av detta fick han en massa som kunde pressas till bl.a. dekorativa plaketter vilka visades på utställningen i London.

John Wesley Hyatt i USA ersatte 1868 resinoljan med kamfer och fick fram ett material som fick namnet Celluloid. Celluloiden fick ett stort uppsving och användes till glasögonbågar, stärkkragar, fotografisk film, biljardbollar, kammar, lösgommar mm.

Tyvärr hade celluloiden en stor nackdel då den var mycket brandfarlig.

Den tyske kemisten Adolf von Baeyer inledde 1872 experiment med reaktioner mellan fenol och olika aldehyder och fick fram ett hartslignande material, men han hittade inget kommersiellt användningsområde för denna harts.

Arthur Smith i England tog 1899 patent på en metod för användning av fenolhartser. Han utarbetade en process som tillät en mycket snabb och kontrollerad reaktion mellan fenol och formaldehyd på ett sådant sätt att materialet kunde formas och pressas.

Den belgiske kemisten och uppfin-

naren Leo Baekeland tog fram den första helsyntetiska polymeren i början av 1900-talet. Den tillverkades av fenol och formaldehyd som fick namnet bakelit.

På 1920-talet började den tyske kemisten Hermann Staudinger en serie undersökningar som ledde fram till att man förstod molekylernas struktur, sammansättning och vikt. När polymerernas kemiska struktur blev känd kunde utvecklingen av polymerindustrin komma igång.

På 1920-talet kom plasterna alkyd, vinylklorid, cellulosaaacetat och ureaformaldehydplast.

Under 1930-talet kom material som polystyren, polyeten, polyamid och melaminformaldehydplast.

Staudinger fortsatte sin forskning på makromolekylernas struktur. Han drog sig tillbaka från forskningen 1951 och var då i 70 års åldern. Staudinger publicerade därefter 644 artiklar forskningsresultat som grundlade den nya polymervetenskapen.

För denna forskargärning belönades Hermann Staudinger med Nobelpriset i kemi år 1953.

Plastens historia i Sverige (1939-1960)

Rudolf Abelin är den som betytt mest för svensk kompositindustri, då han 1939 startar Malmö Flygindustri, MFI. Redan 1940 arbetar Abelin med naturfiberarmerade plaster till lastglid-

plan. Under 1942 framställs plastprodukter bestående av nylonlaminat bl.a. till segelflygplansnosar.

Senare när glasfibern är tillgänglig, börjar MFI tillverka en mängd kvalificerade produkter till försvaret såsom raketkapslar, stora syreresistenta batterikärl till ubåtar, bantamrobotar mm. Samtidigt med denna produktion tillverkas det berömda MFI-flygplanet, som för många är känt för sin delaktighet i humanitära insatser i utlandet.

Produktionsassortimentet är omfattande på grund av Abelins intresse att undersöka allt på marknaden som går att tillverka i det nya materialet.

Detta leder till produkter som skyddshjälm, gräsklipparkåpor, ljusgenomsläppliga byggelement, stolar till sportarenor, motorbåtar, havskryssare, fjädrande kompositlandningsställ, karosser till Saab Sonett mm.

1950-talet.

AB Arjo i Malung tillverkar rörbyggda fiskespön av glasfiberväv, förimpregnerad med lågtrycks Fenolharts och som lindas på en ståldorn.

Vid härdningen utvidgar sig fenolhartsen och därmed är ståldornen enkel att avlägsna.

Ryds Industri AB i Småland, tillverkar massiva glasfiberspön genom pulstrationsteknik, men bolaget är mest känt för sin båttillverkning.

Säter i Dalarna. I slutet av 1950-talet kommer en man vid namn Oskar Plym, tillverkare av korvskinn på en ide. Genom att blåsa upp ett skinn i plast till cylindrisk form, går det att tillverka båtmaster och flaggstänger.

Plym har patent på metoden och säl-

jer licenser till bl.a. AB Bofors Plast i Tidaholm.

På Försvarets Forskningsanstalt pågår intressanta saker och här utvecklades bl.a. ett eldrör till ett handhållet vapen och som tillverkas av Gevärsfaktoret i Eskilstuna.

Röret är av sofistikerad konstruktion, uppbyggt av glasfiber och polyester genom "filment Winding". Mannen bakom denna utveckling heter Rune Flodin.

1960-talet.

På 1960-talet tar tillverkningen av tankar och cisterner en rejäl fart. Mynigheterna har godkänt AP-tankar för underjordisk lagring av olja, avloppstankar och trekammarbrunnar. Under 1950 och 60-talet tillämpas vid MFI flertalet av de tillverkningsprocesser som än idag är aktuella såsom kall/varmpressning, lindning, injicering, förformning av fibrer, samt flera varianter av Sandwichteknik.

MFI köptes sedermera upp av Trelleborgs Gummifabrik AB som flyttar verksamheten till Ljungby.

Nya Saabdetaljer

I Ljungby får man en order på nya stötskyddsdetaljer till Saab 99 och sätter igång tillverkningen. Det gäller inte mindre än 14 olika detaljer till en beräknad årsproduktion av 50 000 bilar på sikt. För 1969 planeras 25-30 000 bilar.

Saab köper MFI

AB Malmö Flygindustri (MFI), som är ett helägt dotterbolag till AB Trelleborgplast, försäljs till Saab AB. Överlåtelsen sker per den 13 mars 1968.

Trelleborggruppen förvärvade på sin tid MFI som ett led i utvecklingssträ-

Reservdelar till Din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

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

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager



Tröskel

art nr 7416928 och art 7416936.

Pris 665:-/st, plus frakt.

Rocker panels

art 7416928 and art 7416936.

Price is 665 SEK/each, plus freight.

vandena inom armerad plast (AP), där MFI var en föregångare.

Sedan plastaktiviteterna koncentrerats till Ljungby, har verksamheten vid MFI omfattat tillverkning, reparation och service av flygplan, d.v.s. en rörelse som ligger utanför Trelleborgsgruppens tillverkningsprogram.

1970, Savosca.

Investering sker i en ny press, som döps till Savosca, efter bilföretagen Saab, Volvo och Scania-Vabis. Här pressas bl.a. karosser till Saab Sonett sportbil, bakluckor och skärmar till Volvo, karosseridetaljer till Scania-Vabis bussar, hytter till grävmaskiner m.m.

For the love of beautiful cars - Saab Sonett

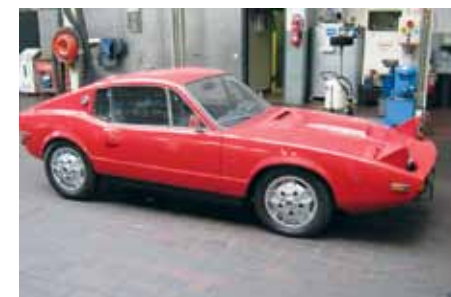
Author: Norbert Jost

A collection must not necessarily be large and include many collectibles. No, it should be pursued above all with love and enthusiasm and "philosophy consistent". This happens and was applied in particular when the car collection was started about 20 years ago by our protagonist and author of this little story.

So the first car of our collector set already the first roots. It was a Toyota Celica from 1990. The remarkable thing was that it was the first acquired NEW car completely paid with the first self-earned money. At the beginning of the 1990's just the pop-up headlights were in fashion, which then very quickly were killed caused by other design priorities. So that was it, to constitute the philosophy of the small collection later: "A sports car (preferably in red) with a long front and especially with pop-up headlights."

During the time the urge to provide some partners to the side of the Celica was getting bigger and bigger. Thus came to a Porsche 928 GT (1990) and an Opel GT (1968), (see also here: <http://www.oldtimer-youngtimer-car-services.de>) and finally, in Germany rather unknown, but even more matching in the collection of our author: a Saab Sonett

III from the year 1972. Truly a sports car, small but certainly athletic, with a long front and short rear, red coloured and especially with beautifully integrated pop-up headlights. This Sonett had been imported from a Saab dealer sometime from the U.S. to Germany to rest his life as a show car in an exhibit hall (without being allowed to move, for which it was actually built!). In an advanced age, this dealer had, however, decided to sell everything in order to concentrate the rest of his life on other activities. A stroke of luck for our col-



lector, as this was the way he gets his Sonett.

After the indeed beautiful, but not the claims of a collector sufficient Sonett then arrived safely at his new home, he was allowed to enjoy a comprehensive cosmetics that made him shine in new splendor ancient.



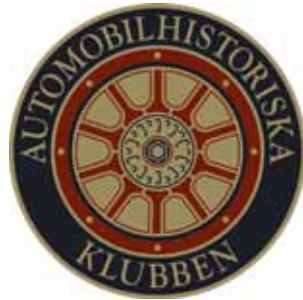
The condition was finally so good that a common vintage car rally was joined where the Sonett successfully reached the finish line with a very good result.



AHK bjuder in till Saabmöte vid Årstaviken

Jan-David Skavén

Vi har fått en inbjudan av AHK, Automobilhistoriska Klubben, att delta på en Saabtafton måndagen den 21 juli kl. 18.00 i sommar. Man stannar så länge man vill. Varje måndag under sommaren träffas man bakom Eriksdalsbadet vid Årstavikens Segelsällskap i Stockholm och kollar in varandras fordon samt kanske fikar/äter vid den restaurang som ligger precis vid vattnet. Det kan bli många olika märken att kolla på men vissa måndagar har man ett speciellt bilmärke som tema. Just måndagen den 21 juli är det Saab, så det är bara att hoppas att det dyker upp några Sonetter också. Troligtvis kan man även denna måndag kolla in andra märken.



Gå gärna in på AHKs kalender <http://ahk.se/Kalendern.php> och scrolla ned till rätt datum så kan ni finna en karta hur ni tar er dit. Man kör ner från den lägsta Skanstullsbron, passerar Eriksdalsbadet och kör några hundra meter till, sedan är ni framme. Hoppas vi ses där.

Arlanda Test Track och byggde upp grunden till bilfestivalen som blev en succé!

Gå gärna in på www.arlandabilfestival.se och titta på trevliga filmer och bilder från dagen. Vi tar med oss erfarenheter från denna gång och bygger på med fler aktiviteter.

Undertecknad är er kontaktperson för detta evenemang om ni har några frågor.

Veronica Moraeus

Mobil: 070-373 48 68

Mail: info@driveracademy.se

www.arlandabilfestival.se

www.driveracademy.se



Den sista augusti 2013 var det premiär för sportbilens nationaldag – Arlanda Bilfestival norr om Stockholm. Femton sportbilsklubbar med närmare 400 fina sportbilar, en blandning av nya och gamla godingar, samlades på



Garage 97 och dess Sonetter



Lennart Jarenbäck

Text: Lennart Jarenbäck, Blonay, Schweiz

Foto: Jan-David Skavén

Fortsättning från föregående nummer

Sonett III 1973, jadegrön

Denna bil hittade jag av en tillfällighet då jag fått syn på en annons i en fransk bildning, att det fanns en Sonett III till salu hos APAL (Application Polyester Armé Liège) i Blegny-Trembleur i närheten av Liège i Belgien. Enligt säljarens uppgifter skulle denna Sonett ha ett absolut rostfritt chassi, så jag tog mig en titt på Sonetten i samband med en tjänsteresa till Bryssel under augusti 1988. Imponerad av chassiets absolut rostfria skick blev det affär och en vecka senare tog min son Niclas och jag tåget till Liège, hämtade Sonetten och anträdde hemfärden till Blonay. Under nedresan på tyska Autobahn gavs tillfälle att „stå på“ och få testa vad Sonetten kunde prestera. Någonstans mellan Köln och Hohenheim lyckades jag dock blåsa stora hål i de sönderrostade bakre ljuddämparna. Vid hemkomsten till Blonay vid midnatt fick vi riktigt smyga oss igenom byn på hög växel för att inte väcka folk som bodde utmed genomfartsgatan.



Sonett III -73 i sin nuvarande, hopbyggda skepnad.

Första åtgärd på denna Sonett blev att montera ned den och flytta över kaross, motor och drivlina, inrede, chassinummer, m.m. från min röda Sonett III -74. Frågan uppstod nu vad jag skulle kunna göra av det rostskadade chassit från 74:an, skrota eller reparera? Efter att chassit hade stått och skräpat en tid i mitt villagarage beslöt jag att låta reparera det. Jag hittade en bra garagist som var villig att reparera chassit, med min medverkan med att anskaffa plåtdelar. Jag hade turen att hitta det mesta hos olika Saabga-



Alltid trevligt med ett snyggt och prydligt motorrum.

rage här i Schweiz och efter en dryg månads arbete stod det lagade chassit klart under våren 1990. Att det sedan blev stående i mitt garage i 21 års tid innan jag samlat mod att bygga ihop det med karossen och delarna från min gröna Sonett III -73 är en annan historia.

I början av februari 2011 väckte jag upp delarna till 73:an från sin Törnrosasömn och satte igång att bygga ihop bilen på det renoverade och nymålade chassit. Först monterade jag samtliga detaljer i hjulupphängningarna, som blästrats och thermolackerats. Därefter kom en fabriksny 1700 cc-motor, en renoverad växellåda, ett nytt avgassystem, karossen och ett delvis renoverat inrede på plats. I mars 2012 var bilen provstartad och, i stort sett, färdig. Återstår ett fåtal detaljer bara innan jag kan köra till registreringsbesiktning med den.

Denna Sonett kommer ursprungligen från San Antonio i Texas. En trevlig detalj i denna bil var att Sonett III-emblemet i instrumentbrädan var utbytt till ett personligt sådant med ägarens namn, Chris Wilson. Instrumentbrädan kommer också att pry-



Lennart inklämd mellan Sonett II, # 047 och ett Monte Carlo 850 -65 renoveringsobjekt.

das med en fabriksny kassettradio av märket Sonett.

Sonett II, # 047, 1967, vit

Denna bil förvärvade jag i april 2002 och den var då att betrakta som ett "ladufynd". Jag fick tipset om bilen av en kollega i schweiziska Saabklubben, vilken i sin tur hade kontaktats av en ung dam, som ville hitta en köpare till sin fars Saab Sonett. Fadern, som tidigare dagligen kört Sonetten till sitt arbete på flygplatsen i Zürich, hade nyligen avlidit och familjen ville nu sälja huset i vars vidbyggda förrådsdel Sonetten huserat och samlat damm ett antal år efter att växellådan hade havererat. Under bilens vistelse i förrådslokalen hade en av grannarna varit därinne och råkat stöta till en bräda som stod på högkant och som i fallet hade träffat Sonetten och spräckt framrutan och luftintagskåpan på huven.

Efter att affären gjorts upp, fick jag hjälp av min vän och garagist Matthias Krauer uppe i norra Schweiz att släpa ut Sonetten från förrådet med blockerad motor och låsta bromsar och vidare

Ett uppvisningvänligt motorrum i Sonett II, # 063.



upp på hans biltransportsläp. Sonetten fick sen husera ca. 3 år i Matthias garage och fick under tiden monterat en nyrenoverad Monte Carlo 850-motor, renoverad växellåda, nya bromsar, ny framruta, m.m. Bilens chassi är i stort sett rostfritt och bilen är mycket rapp och trevlig att köra.

För att bli i utställningsskick krävs dock en ommålning av chassit och av karossen, samt byte av tyginredningen. Någon gång under sin levnad har Sonetten skadats och reparerats med en annan motorhuv och instrumentbräda än original. Resultatet av detta är att karossen är tvåfärgad, då huven är målad i Polarvitt och resten av karossen i Chamonixvit färg. Vidare är instrumentbrädan av senare typ, d.v.s. den som monterades från och med chassinummer 80, med de små mätarna på ömse sidor om de större, vilket ett tränat Sonett II-öga genast ser.

Planerna för Sonett II, # 047, är att genomföra en helrenovering av kaross, chassi och inredning under våren 2014 i samarbete med en vän och nybliven Sonett II-ägare som nyligen tagit hem ett bra renoveringsobjekt från USA.

Som i visan "och högt över marken svävar..." Sonettkarossen till # 053.



Sonett II, # 063, 1967, silvermetallic

Denna bils historia är intressant såtillvida att den var utställningsbil i Saabs monter vid Bilsalongen i Genève 1967. Strax efter salongen köptes Sonetten av Ing. Jürgen Pfister som fästmansgåva till sin fästmo. Hon fick dock inte särskilt långvarig glädje av Sonetten då hon tyvärr avled en kort tid efteråt. Sonetten kom sedan att ingå i raden av Jürgen Pfisters tävlingsbilar i hans nybildade tävlingsstall „Schweiziska Tävlingsförbundet“ tillsammans med andra Sonetter, Monte Carlos 850 och Quantum Formula S. Jürgen körde denna Sonett främst på bana, i "slaloms" samt „hill-climbs“, varefter han lät bilen få en helrenovering av chassit och en ny lackering av karossen.

Med hans nya livskamrat, Frau Dr. Lisa Pfister, ägde familjen en tid och fram till Jürgens bortgång i slutet av 70-talet, inte mindre än 7 st. 2-takts-sonetter. Lisa Pfister tyckte dock att det räckte med en bil av modellerna Sonett II, Monte Carlo 850 och Sonett III, så hon började sälja av de 6 övertaliga 2-taktssonetterna. Hon be-

höll dock # 063 fram till april 2003, då hon lät mig överta den.

Själv har jag mest använt Sonetten för att delta i diverse Saabevenemang och rallyn, bl.a. Selestadt 2003 och franska „Winter Drive“, 2008 och 2009. Från det senare rallyt fanns det en bildkavalkad i Sonettvärlden Nr. 2, 2010.

Planerna för Sonetten är att behålla den i sitt nuvarande skick, men att förbättra den med att byta tyginredningen och montera ur och täta växellådan.

Övrigt "Sonettgodis" i Garage 97

Diverse Sonettspecifika delar finns också i mina samlingar.

En extra kaross till en Sonett II kan också vara bra att ha. Under taket i garaget hänger just en sådan, som med stor sannolikhet kommer från Sonett II, # 053. Denna kaross "hittades" av en hemvändande schweizare i uthuset till sitt hus sydost om Zürich, vilket han hade hyrt ut under en femårig vistelse i Canada. Vem som placerat karossen och en komplett instru-



Öga mot öga med den suspenderade karossen.

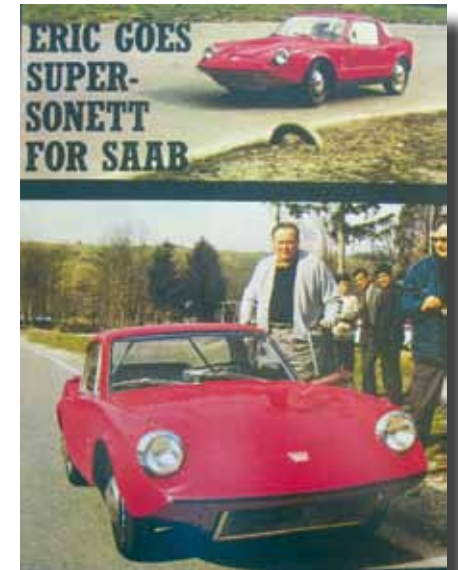
mentbräda till Sonett II där under tiden hade husägaren inte kunnat reda ut. Då husägaren ringde mig, i egenkap av ansvarig för Oldtimergruppen i SAAB Club Schweiz, i oktober 1992 och föreslog att jag kunde komma och hämta delarna, tvekade jag inte att omedelbart hyra en liten lastbil, inhandla 3 lådor vin som tack för gåvan och köra och hämta delarna.

Speciellt hedrande är att jag har bakaxeln till Sonett II, # 005, hängande på en vägg. Just denna axel var monterad original på den Sonett som Erik Carlsson visade upp för pressen på en go-cartbana i närheten av Genève i samband med Bilsalongen 1966. Hur den hamnade hos mig kommer jag kanske att avslöja i ett kommande nummer av Sonettvärlden.

Ytterligare bra-att-ha delar med Sonettanknytning finns i mina ägor, som t.ex., besiktningssinstrumentet till Sonett II, # 053, 3-förgasarrangemang med insug i nyskick till Sonett II, ett flertal motorer till Sonett II / Monte Carlo 850, 2 st. kompletta Sonett V4-dörrar, 1 st. bakruta till Sonett V4, ett obestämt antal Sonett modellbilar samt ett bildarkiv på Sonett II.

Skulle ni besöka min region mellan Montreux och Lausanne eller vara på genomresa i Schweiz, varför inte göra

Bakaxeln till Sonett II, # 005.



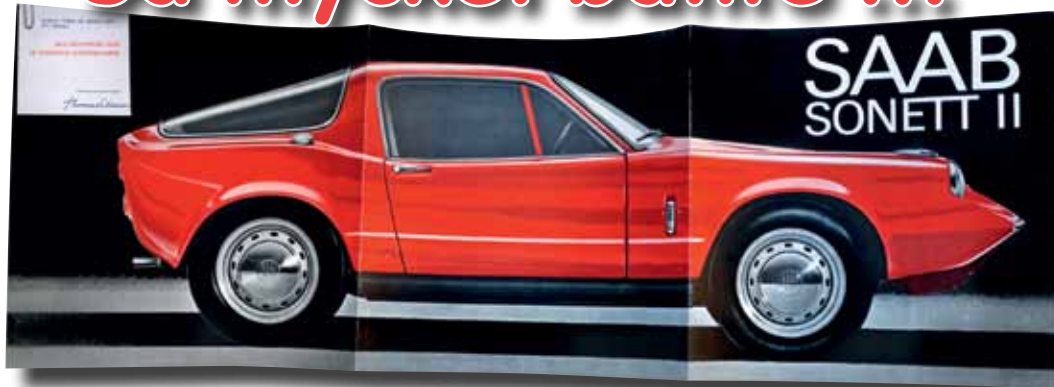
Erik Carlsson tar plats i samma bil, # 005.

som Jan-David och andra Sonettcelebriteter som Erik Carlsson, David Nameri, Dr. Klaus Müller-Ott, Peter Briggs, Maxime Cachia, m.fl., helt enkelt komma och hälsa på i Garage 97. Ni är hjärtligt välkomna!

En synbart nöjd redaktör för Sonettvärlden vid sidan av Sonett II, # 063, strax innan avfärd på vår Sonettutflykt.



Så mycket bättre ...



En märkbar doft av snabbfix omgav Sonett II när den presenterades 1966. Men den kunde ha sett annorlunda ut. Vi granskar unika designskisser och originalritningar – ett material som vi härmed donerar till Saabmuseet i Trollhättan.

Världen är ingen plats där det kryllat av framhjulsdrevna sportbilar. Än färre har varit utrustade med ilsken tvåtaktsmotor. När Saab Sonett II begick internationell premiär på Genève-salongen i mars 1966 var det en extraordinär och lite utomvärldslig figur som

Både "GAS" och Karlström skissade intensivt för att "rädda" formen. Originalbroschyr med tillhörande notis till en undrande kund.

landade i strålkastarkägglan. Den var ett verk av Malmö Flygindustri och frilansformgivaren Björn Karlström, som varit på vippen att blivit utfryst ur sitt eget projekt när Saab efter ett par års projektering kom in i bilden.

I många stycken präglades formen av uppenbara produktionstekniska genvägar, något som Karlström bara hade att acceptera. Men som helhet hade Sonetten något speciellt. Något som slog an. Det nätta formatet, den

Text & foto Claes Johansson. Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 4, maj 2013 av tidningen Klassiker och publiceras med deras tillstånd.



Lite mer mogen i formen, lite smartare taklinje, lite mer förfinade detaljer... glöm det. Inte ens ett enklare nosjobb fick tummen upp.



sylvassa hakan, det obefintliga överhänget bak. Här fanns en formsäker kaxighet som trängde igenom de mest hårdrastrerade av notisbilder i världens tidningar.

Redan som oborstad prototyp kallad MFI 13 hade den visat prov på sin

lyskraft i samband med ett BBC-inslag på Saabs kursgård Hedenlunda. Filmteamet var där i ett annat ärende, men som av en händelse rullade en vitlackerad minisportbil in i rutan – en snyggt iscensatt PR-kupp som vispade igång internationella spekulationer.

Därmed var syftet redan uppfyllt innan bilen ens var född, att skänka uppmärksamhet åt den lilla biltillverkaren från det lilla landet vid polcirkeln. Det omedelbara mediaintresset blev svårt att rå på för Sixten Sasons motdrag Catherina som låg ett halvt steg efter och inte hade samma omedelbara tilltal i formen. I likhet med MFI 13 hade Catherina sitt ursprung i sin skapares högst personliga visioner om en sportbil baserad på standarddelar, en framgångsformel som gett brittiska tillverkare ett stadigt grepp om importmarknaden i USA. Men Sason hade skarpare framtidsblick. Catherina bar 1970-talet i sina linjer och med facit i hand är det lätt att se att en förfinad Catherina skulle ha gift ihop sig bättre med modellutbudet, den Sasonritade Saab 99 väntade precis runt hörnet.

Men särningen Sonett möttes optimistiskt av de amerikanska återförsäljarna. Inte för att man trodde sig kun-



na kränga särskilt många, men som pingla i skyltönstret fungerade den utmärkt. Väl över tröskeln kunde nyfikna fluktare med mjuk och välriktad armföring ledas i riktning mot ett standardutbud som plötsligt framstod som högst normalt. Kom försäljaren mot alla odds så långt som till att diskutera procentsatsen på oljeinblandning och konstigheter som frihjul var det inte sällan inledningen på en livslång kundrelation.

Det fanns ett sug efter foreign sports cars och Saabs byggbitar från 96 var lätta och robusta, och bultade i ett stabilt lådchassi (med inbyggd störbåge) sattes grunden för vägegenskaper som få konkurrenter kom i närheten av.

Glasfiberkaross var fortfarande på 1960-talet att betrakta som ett framtidsorienterat val, men utförandet var lågseriemässigt där yttre detaljer uppenbarligen inte formgetts för bilen utan fanns där enbart av kostnads-skäl. Drömmen om en lätt, enkel och kvalitetsmättad sportvagn av Porsches snitt förblev ouppfylld. Sonett var så uppenbart full av kompromisser att den just därför framstod som hårdnackat kompromisslös. En bil för få, styvsinta entusiaster. Exempelvis hade den smarta idén att ha en prak-

tisk och snitsigt formad glasbaklucka av produktionsskäl reducerats till en fast monterad och sprickbenägen ruta och blott ett brevkast för bagage.

När serieproduktionen väl rullade igång på ASJ:s fabrik för järnvägs-vagnar i Arlov skedde det under blygsamma, nästan pittoreska former. Bara 258 stycken Sonett II med tvåtakts-motor kom att byggas innan man skohornade en V4 på plats och därmed fick aningen bättre spinn på försäljningen. Den nya motorn tog udden av de skarpa vägegenskaperna men gynnade körbarheten. Formmässigt kom Sonett V4 allt längre från Björn Karlströms idévärld.

”Beträffande elefantöronen har jag aldrig konsulterats” skrev Karlström i ett av många uppgivna brev till ASJ och Saab och syftade på de luftintag som applicerats i efterhand på bakre sidostolparna.

Under första halvåret 1967 skickade Karlström inte mindre än elva olika förslag beträffande motorhuvens utformning inför skiftet till V4. Men det var bara tyst i andra änden och istället gjordes en osofistikerad lösning med en bula på motorhuv. Denna bula – som tillskrivits Gunnar A Sjögren, illustratör på Saabs reklamav-

delning – blev föremål för många journalister och kunders kritik.

Karlström som drivit MFI 13-projektet från grunden fick allt svårare att få gehör för sina synpunkter. Det gick så långt att han var på vippen att inte ens få ett erkännande som upphovsman till Sonett. Medvetet eller inte försvann Karlströms namn i ett tidigt skede. Frustrationen och besvikelsen över detta fick honom att dokumentera alla kontakter, även bandinspelningar av telefonsamtal ska ha förekommit. Det slutade med hot om rättsliga åtgärder, och efter att advokatfirman Hennings Sjöström genom sin notarie Leif Silbersky gått igenom dokumentationen kring turerna mellan Karlström, ASJ och Saab reddes oklarheterna ut. Karlström fick sin royalty och sin heder som formgivare tillbaka.

Även om han nu var långt ifrån sin ”bebis” hade han svårt att lägga ner pennan vare sig det handlade om att tänka ut nya förfinade detaljlösningar eller helt nya karosser för den delen. Fyrsitsiga versioner med en luftig kombibakdel andades framtid, men när Saab inte ens ansåg sig kunna förverkliga Karlströms skickligt utförda förslag till nya och välbehövlige em-

blem låg en sådan version långt bortom fantasins gränser.

Inom huset satt Saabs reklamtecknare Gunnar A Sjögren och gjorde samma sak. Det var något med Sonettens ofullbordade väsen som triggade. Fronten var enkel och rörig i samma anletsdrag. Stötfångaren var inget mer än en skyddslist värdig en husvagn och grillen såg ut vara beställd ur en produktkatalog för värmväxlare. Blinkersarmaturerna kom och gick beroende på vad som fanns att köpa in, de lätt undanskymda runda varianterna från BMC:s lager pryddes inte sin plats.

På ett dussintal tuschteckningar från mars 1966, utförda på väldoftande kartong, ser man hur Gunnar A Sjögren – Gas – flyhänt och med enkla medel vill ta itu med bilens brist på ansiktsuttryck. Pennföringen är sparsam. Pressade kofångarhalvor i metall (ett verktyg till två delar!) hade räckt, eller en integrerad grill i aluminium, kanske nya blinkers med enkla men inte standardiserade glas.

Det hade räckt med ett asymmetriskt placerat Saabemblem eller lite svängigare fason på gummihornen och bilen hade fått en annan vakenhet. Men skisserna fick aldrig komma till tals





och vi hittar dem av en slump undan- gömda i ett arkiv knutet till vårt för- lag. För länge sedan publicerades de i Björn Svallners bok "Alla SAAB:s sportbilar", men i svartvitt.

I arkivmörkret finns också tre meter- långa papprullar av en sort som dagens unga formgivare och ingenjörer skul- le stå frågande inför. Men på 1960-ta- let var det en branschstandard som bara genom omfång och volym satte prägel på studior, ritkontor och inte minst höll igång en hel kår av luttra- de stadsbud.

Bara ritbordens storlek måste ha gjort underverk för egon, att få rulla ut fyra meter djupsnack på ingenjöris- ka, ett korridorlångt "smörpapper" så proppat med saklig information men också skönhet. Millimeterögat lock- as fram, men sedda på lite håll över- går kurvaturer och gänganvisningar till rytmisk poesi nedtecknad med en ritsnåls precision.

Ritningarna är i skala 1:1! Signe- rade Björn Karlström. De visar ka- ross och lådram och ett antal detaljer i mindre skala. Hur länge har de le- gat ihoprullade? Försiktigt breder vi ut dessa hemlighetsfulla anvisningar på vårt rensopade studiogolv. Det blir storkgång och krypövningar för att ta

del av de mattskimrande jättearken.

Det är ett av dessa sällsynta ögon- blick som ens yrkesutövande djupnar på riktigt, i taktill kontakt med äkta material. Det är något annat än gru- siga skärmögon.

Det blir tydligt hur funktionellt låd- ramen var ritad och hur relativt enkelt operationen kunde göras när Saab till slut bestämde sig för att förnya Sonet- ten 1970, med assistans av namnkun- nig hjälp från Italien i form av Sergio Coggiola. Men när förslagen kom upp på ritbordet var det Saabs Gunnar A Sjögren som fick den något otacksam- ma uppgiften att verklighetsanpassa designlösningarna. Det blev en ny nos och en ändrad bakdel. Mittendelen var densamma. Bulor slätades ut och ba- gageutrymmet gick att lasta utan att bryta ryggen, men bilens proportio- ner avslöjade ännu en gång att verk- ligheten handlade om att hantera kom- promisser.

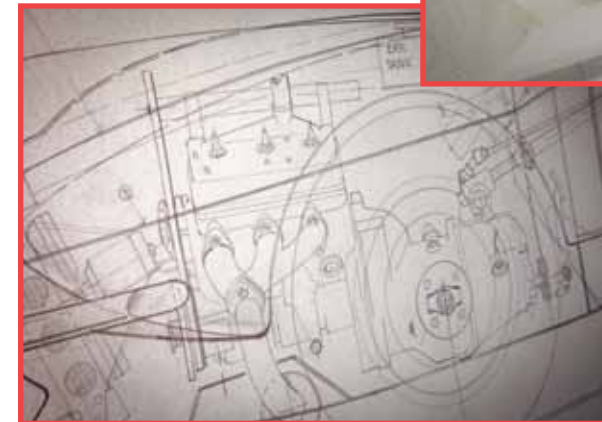
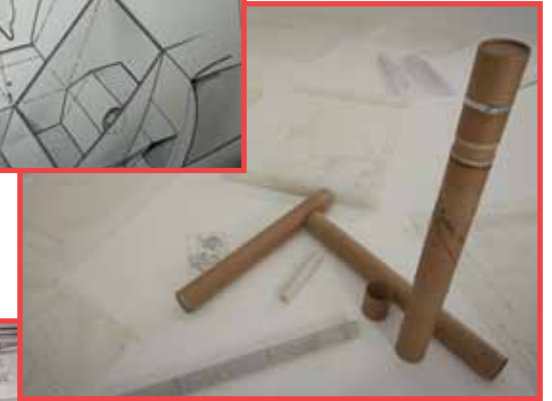
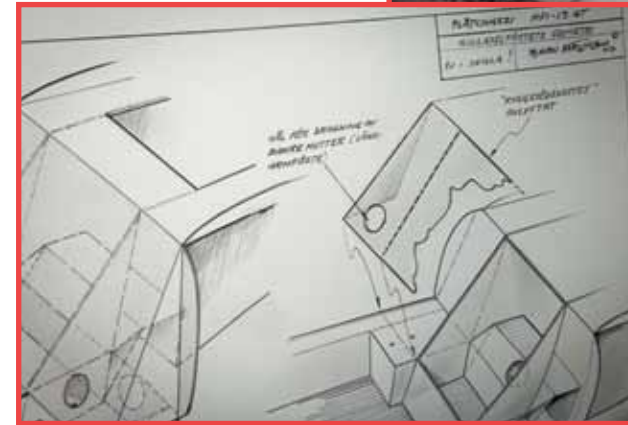
Med varm hand låter vi nu ritnings- rullarna vandra vidare till det enda na-

Intendent Peter Bäckström på Saabmuse- et kan konstatera att arkivet nu är aningen mer komplett.



turliga slutförvaret, Saabmu- seet i Trollhättan.

Vi har haft materialet inom räckhåll några år, men först efter Saabs konkurs och Saabmuseets räddning och nystart vågar vi lämna ifrån oss detta oersättliga original- material. Museet och dess arkiv präglas av en helt an-



nan varaktighet än tidi- gare, en ny stabilare in- riktning, och det är ing- en vild gissning att mer material av den här sor- ten kommer att leta sig in bland hyllorna och ar- kivskåpen framöver, pre- cis som det ska vara nu när Saab är historia.



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Bilderna under denna rubrik är ofta tidningsurklipp, därav den varierande kvalitén!

Vi Bilägare

Johnny Johansson fick nummer 6, 2013 av Vi Bilägare i postlådan. I den fanns ett reportage om två svenska bilmuseer, Saabmuseet i Trollhättan och Volvomuseet i Göteborg. Reportern, Fredrik Nyblad, är tydligen väl insatt i vad för slags bil Sonetten är, för några Sonetter på en bild kallas 'Lågflygande Saabar'. För övrigt gäller väl bildtexten inte bara Sonetterna på bilden, utan mer generellt de Sonetter som finns på museet. Men en liten miss: 'Sonett I, II och II' ska förstas vara 'Sonett I, II och III. Museichefen Peter Bäckström uttalar sig och säger: "Uppdraget är ju väldigt annorlunda. Idag talar vi för Saabs arv och betydelse för Trollhättan. Produkterna står i centrum. I framtiden kom-



Lågflygande Saabar på rad. Övriga Sonett I, II och II. Men också andra motorer.

mer vi gå mer mot kultur och människor. De styrkor vi haft; bilar, Saabanda och entusiasm, det kommer att vara oförändrat." Museet har ca. 85 bilar utställda och ett 40-tal bilar magasinerade.

Autobistorica

Så heter den mycket kunnigt skrivna publikation som AHK, Automobilhistoriska Klubben ger ut tre till fyra gånger om året. Men det är inte så konstigt att den är välskriven, för många av artiklarna skrivs av den kände bilhistorikern Peter Haventon. Han har ett oerhört kunnande om inte minst de äldre samlarfordonen och jag är säker på att många



av er läst hans alster. För han har skrivit ett antal bilböcker och medverkar även i andra tidningar som Nostalgia. Anledningen till att Johan Brusewitz i Strängnäs gav mig nummer 1/14 var att tre sidor handlar om Saab Quantum. Nej det är ingen Sonettvariant men det kunde den ha blivit om Saab hade varit mer positiva till den. Men bättre att ni får läsa hela artikeln själva så vet ni mer om denna udda sportiga Saab. Peter har lovat förse oss med artikeln, så den kommer att publiceras i något kommande nummer av Sonettvärlden.

TV 2

Johnny Johansson tipsade mig om ett inslag i Rapport den 26 maj 2013. Det handlade om fordon på Prins Bertil memorial i Stockholm. För



att hedra gamla tider deltar en del fordon i Gärdesloppet där man kör en cirkelbana på idealtid. Det var runt 500 fordon där och förstas tusentals besökare, fler hade det varit om vädret varit bättre. En sådan tur då att Johan Brusewitz lyste upp inslaget med sin röda Sonett



II V4, om än kort. Alltid trevligt att se en Sonett på TV.

Petrolicious

Johnny Johansson, Joakim Eliasson, Lennart Jarenbäck, Mattias Arvidsson och Thorbjörn Brännström sände alla följande länk till mig med rubriken "Saab Sonett is a Two-Stroke Heirloom"

<http://www.petrolicious.com/this-car-is-two-strokes-of-luck>

Den handlar om en man från Kalifornien och hans tvåtaktssonett som han köpt av sina föräldrar, därav ordet "Heirloom" som betyder släktklenod. Skicket på bilen verkar vara väldigt bra och filmen på ca. 5 minuter var välgjord men att förstå hans amerikanska var värre... Samma video finns på t.ex. YouTube och Saabs United.

You Tube

Vi vill gärna informera er om ännu en video som jag fått från bland annat Lennart Jarenbäck och Berndt Eliasson som dock fann den på Teknikens Världs nätupplaga. Den handlar om den kände amerikanske Saabsamlaren Bruce Turk som har en samling i sitt garage som inte går av för hackor. Videon är drygt 17 minuter lång och

precis som videon vi nämnt ovan välgjord. Det kan man även säga om de bilar Bruce renoverat, dock max 1,5 timme per kväll, sedan får det räcka för den kvällen. Resultatet är verkligen fint, för såväl den tvåtaktare med # 22 som vi får se i bild och den Saab 96 från 1961 som fått rallystuk. Se filmen, med titeln: "Meet America's Most Obsessed Saab Collector, Bruce Turk". Länken är:

[youtube.com/watch?v=oUXSIFyF9ls](https://www.youtube.com/watch?v=oUXSIFyF9ls)

Trollbättan sju dagar

5-11 juni, just sju dagar så uppmärksammade Johnny Johansson att tidningen hade ett reportage om Saabfestivalen med rubriken "Nedskalad Saabfestival gjorde stor succé. Trots frånvaron av företaget Saab så vallfärdade Saabfantaster från olika delar av världen till Trollhättan. Där lockade förstas de olika Saabmodellerna men också 14 olika seminarier, festivalrally, marknad och Saabmuseet. Arrangörer var Saabmuseet, Ana i Trollhättan, Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Svenska Sonettklubben. Bland utländska deltagare märktes många tyskar, holländare, engelsmän men även en del polacker, norrmän och danskar. Som sig bör så väckte vissa ekipage mer uppmärksamhet än andra, som t.ex. en Saab Sonett III med tillhörande Saabo husvagn. Den ägs för övrigt av vår medlem Alf Sjövall.

Vintage

På en träff arrangerad av Motorhistoriska Klubben i Skåne så hade Svens-

ka Saabklubben en uppskattad parad av olika Saabmodeller. Ser vi inte helt fel i nummer 2/13 så skymtar vår medlem Bengt Åkessons vinröda 73:a bland de andra Saabarna. Bengt är ju ordförande i Svenska Saabklubbens Skåniasektion, så var ska "sleven vara om inte i grytan"?

Klassiker

I nummer 5, 2013 så hade Claes Johansson skrivit en lång artikel om de trimningstillbehör som Saab sålde under rubriken "Saab Sport och Rally", första katalogen kom 1972. Med tvåportsförgasare, hårdare ventilfjädrar och större avgassystem steg effekten på 1500 kubikaren från 65 till 80 hk. Nästa nivå var en 1700-sats där andra kolvar och vevaxel fick upp effekten till 90 hk. För tävlingsändamål kunde man beställa specialdelar och få upp effekten till 145 hk. Trimgrejerna passade även Saab Sonett och som ni ser hade man ritat in en III:a i broschyren. Ja, man kunde till och med köpa speciella jackor men de gjorde förstas inte vare sig till eller från för effekten...



Säljes

Saab Sonett II V4:a 1968

Mycket bra originalskick. Den har endast gått 8.000 mil. Blålackad med Sonettinlägg i silver. Sportstolar med svart skinn. Jag har ägt bilen sedan 1977. Pris: 115.000 kr
Arne Lilja, Norrtälje
Tel. 070-8102724



Säljes

Saab Sonett III 1971

Köpt på Kungsholmen i Stockholm hos bilfirma 1973 och har varit i min ägo sedan dess. På grund av sjukdom har den ej varit i bruk de senaste två åren; den har stått parkerad i carport och blivit defekt i lacken. Är ej avregistrerad, försäkring betald. Körda mil: 9731. "Owners manual" finns. Bilen finns i Björknäs, Saltsjö-Boo, Nacka utanför Stockholm. Pris 75.000-80.000/högstbjudande.
Maud Seger, tel. 08-747 01 00



Säljes

Saab Sonett III 1972

Gul. V4-motor och plastkaross. Körklar och besiktad till augusti 2015. I familjens ägo sen 1980. Nya och begagnade reservdelar och reservdelshandbok ingår samt Sonettklubbens tidskrift sedan 1980 med massor av tips. Pris 90 000 kr. Bilen finns i Hälsingland och kan visas i Bergsjö eller i Hudiksvall. För mer info kontakta Irene Blom 070-2516500 eller J-O Blom 070-6076916.



*Bengt Börjesson
Tingsryd*

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!

Bilder från förr

- tema specialbyggen

1971 Saab Sonett V prototyp coupe

Den här Sonetten auktionerades ut 15-19 januari hos Russo and Steele's 14:e auktion i Scottsdale, Arizona i USA. Bilen sades vara en Sonett V prototyp designad av Sergio Coggiola som ritade Sonett III. Den här bilen sägs vara hans idé om en kommande Sonett. Utgångsmaterialet var en Sonett III och glasfibern var gjord för hand. Den visades 1971 på Las Vegas International Car Show. Senast någon kände till dess existens var 2004 i Washington State. Då såldes den men ingen visste vem som köpte den eller den geografiska orten. Bilen hittades i Ohio i april förra året.

