

SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen

🌿 🌿 🌿 **CSS 30 år** 🌿 🌿 🌿



- Inbjudan vår- och höstmöte CSS
- Sonetter i Bjärnum 2010
- Införandet av V4 i Saab Sonett
- Sonett # 22 finds a new home

2
2011



Från ordförandens skrivbord



Hej alla,

Efter ännu en vinter närmar sig våren, kanske inte med stormsteg men hoppet finns i alla fall. Jag hoppas ni haft tid att ladda batterierna för årets säsong. I år kommer CSS att ha två träffar, den 5:e juni tänker vi ha vårträffen i Trollhättan med omnejd. 5:e juni är ingen slump för den 6:e juni infaller Motorhistoriska dagen och förhoppnings med många Sonetter på vägarna. Den 3:e september är det dags att bege sig till Uppsala för att fira CSS 30 år. All information återfinns på annan plats i detta nummer. Under min tid som aktiv i CSS har det inte varit mer än en officiell träff per år och därför mottog vi med glädje Bengt Folkessons förslag om att anordna träffen i Uppsala. Bengt är en aktiv deltagare på många av träffarna och han (eller om det är bilen) har ofta placerat sig högt vid omröstningarna genom åren. Vår nye klubbmästare Hans Johnsson har också gjort ett förträffligt arbete inför vårträffen och jag vill här passa på tacka bägge för deras insatser.

Vad händer mer i CSS under 2011? Utöver träffarna så fortsätter styrelsens arbete med inköp av reservdelar och nytillverkning av delar i samma omfattning som tidigare, vilket många gånger är ett omfattande arbete. På tal om delar så ska jag här utge ett löfte. Undertecknad och klubbens sekreterare Mattias Arvidsson har ambitionen att under året göra ett besök vid reservdelslagret och göra ett fylligt reportage om detta. Vi kommer givetvis bevaka vad som händer med våra försäkringar, ett mycket viktigt område som kanske ibland kommer i skymundan. En försäkring måste man ju ha, men vad är rätt försäkring och vad ska den få kosta och är den något att ha när man måste utnyttja den? De frågorna arbetar MHRF mycket med och vi följer detta. Samma frågor lär bli aktuella när man talar om besiktning av våra bilar.

Som de flesta vet är ju Bilprovningens monopol brutet vilket ju öppnar för andra aktörer. Ingen vet hur detta kommer påverka oss med gamla bilar på något sätt, då menar jag inte kostnaden i första hand utan hur gamla bilar bedöms. För egen del funderar jag på att prova något annat än Bilprovningen, mest för att få erfarenhet. Jag hoppas att vi ses på någon av träffarna, eller helst bägge, väl mött

Mikael Mattsson



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:--/år

Tidningens adress

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

Besiktningmännen 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:

Inte att undra på att David Nameri ser glad ut, han äger Israels enda tvåtaktssonett. Läs mer om den på sidorna 25-27.

Styrelsen

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

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 reservd.
0514-272 22

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

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

Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti

Välkommen till årsmöte och vårträff i Trollhättan

Hans Johnsson

I år är årsmötet och träffen förlagd till Trollhättan vid Saabs bilmuseum, **den 5 juni**. Samling 10.30 – 11.30 så det finns tid att titta på bilarna inför bedömningen av finaste Sonett.



Museet öppnar 11.00, så man kan titta på museets bilar innan årsmötet. Årsmötet börjar 11.30, då börjar vi med lite fika.

Efter årsmötet kommer vi att åka en sträcka på cirka 10 mil med stöd av en roadbook ut mot den bohuslänska kusten på fina Sonettvägar; bland annat tar vi två färjor på vår väg till Fiskebäckskil där vi samlas för en gemensam måltid som CSS bjuder medlemmarna på.

Här kommer även prisutdelning genomföras för finaste Sonett och tipsrunda.

Avslutning efter mat och prisutdelning. Den som vill kan stanna kvar och vandra runt och titta på det lilla samhället eller varför inte ta sig ett

dopp i havet, här finns mycket fina bad, om temperaturen är rätt.

CSS betalar maten för medlem i klubben inklusive eventuell passage-rare som kommer i Sonetten.

Obligatorisk anmälan senast 29/5 till Hans Johnsson, tel. 0708-82 48 68.

För er som kommer dagen innan eller vill stanna kvar till måndag 6 juni (röd dag) kan ni till exempel boka logi på Swania hotell, tel. 0520-89010, uppge Sonettklubben eller på Trollhättans camping tel. 0520-30613.

Historik om Fiskebäckskil

Fiskebäckskil föddes med den stora sillperioden i Bohuslän på 1500-talet. Sillstimmen kokade i vikarna under



Fiskebäckskil

många decennier och fiskeläget sjödd av liv och rörelse. När sillen försvann anpassades fiskeflottan successivt till fraktrafik. I slutet av 1800-talet låg en stor del av rikets briggar och galeaser i fjorden nedanför. Du känner fortfarande närvaron av sjöfart och väderbitna skeppare om du går runt i Fiskebäckskil. Skepparhusen längs kullerstensgränderna är alltså ståtliga och idyllen räknas i dag som en av Bohusläns äldsta och mest välskötta. I början av 1900-talet upptäckte societeten den vackra platsen på klipporna. De kom med ångbåt för att njuta av tångbad och rekreation. De bofasta flyttade ner i källaren till sina bostäder för att hyra ut rum till sommargästerna. Snart förvandlades byn till en av landets större turistorter med över 1000 gästbäddar. Fiskebäckskil är dramatik och mjukhet i skön förening. Det har inspirerat många konstnärer förr och nu. En av de mer namnkunniga är Carl Wilhelmson. När du är här kan du inte låta bli att ta Fiskebäckskil till ditt hjärta och känna hur tiden stannar upp.

Den 6 juni är det Sveriges nationaldag och även motorhistoriska dagen då MHRF vill få ut så många histo-

riska fordon som möjligt på vägarna. För de som vill åka lite till med sin Sonett blir det samling på Götaplatsten i Göteborg tillsammans med Saabklubbens Göteborgssektion kl. 12.00. Vi kommer att åka i kortege genom Göteborg till något ställe för en enklare fika. Ingen föransmälan behövs.

Årets snyggaste Sonett genom åren

	Modell	År
Åke Olsson	II	91-93, 97, 99, 01
Kjell Arne Andersson	IIV4	03, 04, 05
Berndt Eliasson	IIV4	83, 98
Kennet Nilsson	II	86, 96
Hans Eklund	IIV4	87, 10
Mats Göransson	III	82
Inger Wennberg	IIV4	84
Peer Ola Hillbig	IIV4	85
Jan-David Skaven	IIV4	88
SAAB museet	I	89
Åke Larsson	IIV4	90
Johnny Johansson	III	94
Rolf Jensen	III	95
Christer Melvinsson	IIV4	00
Bengt Andersson	III	02
Gösta Jakfors	I	06
Thomas Gustavsson	III	07
Hans Qvist	II	08
Magnus Emilsson	III	09

CSS 30-årsjubileum i Uppsala

Bengt Folkesson



Program, den 3 september, i Uppsala:

- **8.30 – 10.** Samling med kaffe/smörgås vid Linnés Hammarby's Café.
(Tag av E4:an vid "Trafikplats Kumla, nr 187"- kör mot Almunge. Efter ca 300 m tag vänster mot Linnés Hammarby, följ skyltar).
Obs! Parkera i snygg rad uppe vid gården.
- **10 – 11.** Guidad tur på Linnés Hammarby.
- **11 – 12.30.** En kortare "tips-rally-tur" genom det uppländska landskapet.
- **12.30 – 13.30.** Lunch/Sonettårta, prisutdelning, Restaurang Skarholmen.
CSS betalar maten för medlem i klubben inklusive eventuell passagerare som kommer i Sonetten.



- **14 – 16.** Besök på "Kungliga Upplands Flygflottilj" där vi tittar på gamla Saabflygplan i hangar 174 och flottilmuseet.
- **kl. 15 – 16.** Pristagare nr 1, 2 och 3 i tipsrundan får som pris flyga SAAB Safir.

Om Safirerna av någon anledning skulle strejka finns reservflygplan på Sundbro flygfält alldeles i närheten. Vid dåligt väder ställs tyvärr flygaktiviteterna in.

Bindande anmälan med **Obs!** namn, personnummer och nationalitet (krav för att komma in på F16) **absolut senast v. 33** till

bengt.folkesson@telia.com alternativt mobil nr 0707630413.



Evenemang 2011

- 22 maj** Tjolöholm bilutställning, Classic Motor.
www.tjoloholmclassicmotor.se. Sista anmälningdag 26 april.
- 4 juni** Ånnaboda bilutställning och marknad, Classic Motor
- 5 juni** Årsmöte/värmöte, Club Sonett Sweden, Trollhättan.
Se separat info.
- 23 juni-2 juli** Fiwa World Rally, www.fiwa-word-rally.se
- 5-7 augusti** Internationella Saabträffen i Finland. www.intsaab2011.fi
- 7 augusti** Barkarby bilutställning och marknad, Classic Motor
- 28 augusti** Eskilstuna veterandag, Classic Motor
- 3 september** Jubileumsträff Club Sonett Sweden, Uppsala.
Se separat info.
- 4 september** Saabmarknad, Kråkvilan, Norrköping, Östgöta Saabklubb

Bränsle 95 oktan E10

Saxat från MHRF:s nyhetsblad nr 1 mars 2011

Det skrivs en hel del om E10 både i Sverige och internationellt. Det politiska skälet till en större inblandning av etanol i bensinen är miljöaspekten och syftar till minskade koldioxidutsläpp. MHRF konstaterar att ju högre inblandning desto större konsekvens får det på många av de historiska fordonen. Att Sverige kommer att införa E10, som redan finns i t ex Tyskland, Frankrike och Finland beror på EU-parlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor. Du kan läsa mer på www.mhrf.se/e10.



En hilsen fra en Sonett III-eier fra Norge

Hans A. Skotner



Vi er noen få som renoverer Saab Sonetter i Norge. For mitt vedkommende importerte jeg en Sonett 3 1971 modell s.nr. 1500972 fra California, USA. Bilen var forholdsvis bra, men det tok 5 år for å få den på vegen. Nå er den mer eller mindre komplett i original stand. Har en kaldgarage og lite verktøy, men med god hjelp av venner og bekjente har det gått bra.

Jeg er medlem av Gammelsaabens venner i Norge, og har vært på en del møter og treff. Er også medlem av Sonettklubben, Sverige.

Min fru og jeg håper at vi sommeren 2011 kan ta oss en tur til Sverige, hadde vært hyggelig å treffe Saabvenner der.

Med hilsen, og et godt år.

Første tur 26 april 2009 sammen med gode klubbmedlemmer.



Hemme sommer 2010. Min Sonett ferdigregistrert.

Sonetter i Bjärnum 2010

Bengt Åkesson, ordförande i Saab Skånia med vinröd Sonett III 1973

Skåne är ju starkt förknippat med Saab och inte minst Sonetterna som tillverkades i Arlov utanför Malmö. Detta är ju ingen nyhet för den inbitne Sonettentusiasten så det lämnar vi åt sidan.

Många av Sonettägarna här i Skåne är också medlemmar i Svenska Saabklubben och vi har en lokal sektion av klubben som naturligtvis kallas för Saab Skånia. Vi har en lokal styrelse men ingen egen medlemsavgift utan är du medlem i Svenska Saabklubben och bor i Skåne så är du automatiskt medlem i Saab Skånia. Även om du inte är medlem så är du välkommen att möta upp om hjärtat klappar för Saab.

Andra torsdagen varje månad träffas vi på Bialitt, en kaffestuga belägen längs väg 108 mellan Mariefholm och Ask, där vi äter våfflor, snackar Saab och ibland har något tema med videovisning eller annat. Vi arrangerar också en Saabmarknad i Saxtorp, ett sommarrally och dessutom deltar vi i olika arrangemang runt om i Skåne. Då ställer vi upp som klubb med klubbflaggor, planscher och annat. Ingen skall missa vår närvaro! Det har resulterat i några priser för bästa klubb och det känns ju extra trevligt!

Anledningen till att jag skriver dessa rader är att ett av mina inlägg i Saabklubbens tidning var omnämnd i So-

nettvärlden. Det hela var från Motorhistoriska dagen som vi firade i Bjärnum. Vi var ganska många på plats med våra Sonetter och det är alltid uppskattat. Speciellt barnen gillar Sonetten, liten och söt, och de äldre besökarna minns ju Sonetten inte minst från tandläkarsketchen med "sex för-gasare tillverkad i Italien". 2011 blir det ny träff i Bjärnum.

Jag vill speciellt nämna två lite udda Sonetter som deltog: Sten-Arvid Larssons gröna "Kermit" som gick som "mula" på fabriken och faktiskt under en period var hjälpligt fyrsitsig. Den förseddes senare med drivlina och inredning från sista modellåret och har golvväxel. En annan bil som är udda är Jan Nilssons röda med en lite annorlunda front. Luftfiltret till V4an sticker upp genom huven och var väl ett försök innan det blev en bula på huven på seriebilarna.

Jag hoppas att vi ses i vårt sydliga landskap till sommaren! Vi har en hemsida med en lista på träffar, bilder med mera och du hittar sidan på adressen: <http://skane.saabklubben.nu/>

Välkomna!



En snygg rad med Sonetter. Bilen närmast är Jan Nilssons med udda front. Sten Arvids Kermit står bredvid min vinröda.



Åke Larsson har alltid med sig sin dagbok där allt skrivs upp rörande turer med Sonetten. Ett digert dokument!



Ännu en Sonett rullar in. I bakgrunden ett par Toppola – Saabs största tillbehör!



Då var det dags för ytterligare en Sonettankomst.



Det var mycket folk i rörelse hela dagen.



Hans Swedinger, Jan Nilsson och Thomas Nilsson diskuterar mysterierna under huven på Jans V4a.

Införandet av fyrtaktsmotor i Saab 95, 96 och Sonett

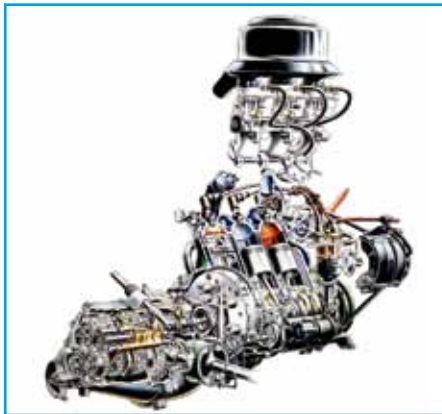
Sammanställt av Olle Granlund, som vid den tidpunkten arbetade som utprovningssingenjör på Saabs motorlaboratorium.

Under de första åren på 1960-talet gick Saab-fabriken för högtryck och försäljningen ökade med i genomsnitt 10% per år. Konkurrensen på marknaden ökade emellertid ständigt och nya bilar i samma storleksklass som 96:an introducerades. Exempel på dessa var Volkswagen, Volvo 444, Opel, Fiat samt engelska bilar från Morris, Triumph etc.



1966 introducerades en ny modifierad tvåtaktsmotor med trippelförgasare och högre effekt samtidigt som oljeinblandningen minskade från 3% till 1,5%. Med lägre oljeinblandning minskade rökutvecklingen, vilket hade

Tvåtaktsmotor med trippelförgasare.



uppfattats som störande på äldre modeller.

Det som emellertid fick avgörande betydelse för försäljningen var den ökade bränsleförbrukningen som av kunderna uppfattades som helt oacceptabel och försäljningen sjönk med ca 30% på den viktiga svenska marknaden. Totalt gick försäljningen ned från 48.500 bilar till 37.000 bilar om man jämför åren 1966 med 1965.

Företagsledningen noterade naturligtvis detta försäljningsras med stor oro och Rolf Melde, som var teknisk chef, insåg på ett tidigt stadium att något måste göras. Melde blev allt mer övertygad om att en fyrtaktsmotor var det enda alternativet att ta sig ur den alltmer svårhanterliga situationen.

Tvåtaktsmotorn, som hade fungerat utmärkt under alla år och bidragit till fantastiska framgångar i rallytävling-



Rolf Melde

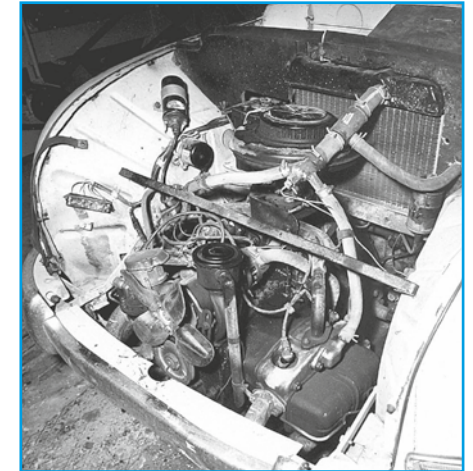
ar, var inte längre konkurrenskraftig på den allt tuffare marknaden.

Redan under 1962-1964 gjordes vissa förstudier med fyrtaktsmotorer av bl. a. Kjell Knutsson, utprovningssingenjör på motorlabbet och Ingvar Andersson, mekaniker på samma avdel-

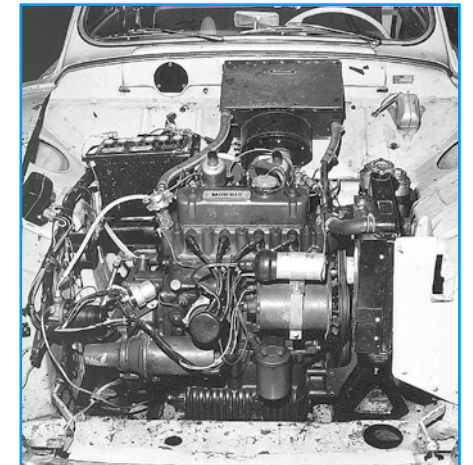


SAAB på väg mot ännu ett toppresultat.

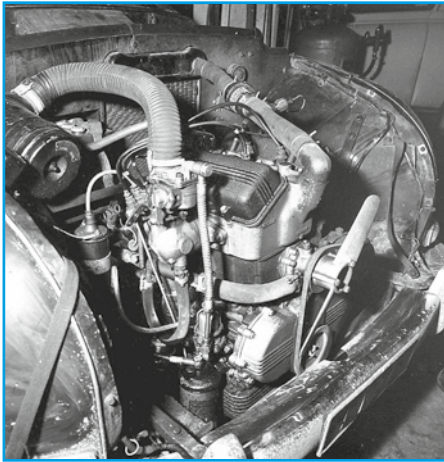
ning. Bilarna, som då användes var 96:or med "kort nos" vilket naturligtvis försvårade inbyggnaden p g a begränsat utrymme i motorrummet.



Tre olika installationer gjordes:
- Lloyd Arabella-motor på 897 cc och 45 hk. Lloyd som hade inlemrats i Borgward gick i konkurs 1961 men bilen byggdes fram till 1963.



- Morris Mini Minor (hundkoja)-motor på 848 cc och 33 hk. Detta var en tvärställd installation av ett komplett drivaggregat med växellådan monterad i motorns vevhus.



- Lancia Appiamotor på 1089 cc och 48 hk. Motorn, som var en V-motor med 10° mellan cylinderparen, hade ett gemensamt cylinderhuvud och två lågt placerade kamaxlar. Motorn får sägas vara av modernt snitt med block, lock och oljesump tillverkad i aluminium.

Trots det begränsade utrymmet var installationerna lyckosamma och Melldes ambitioner att introducera en fyrtaktsmotor stärktes, men på grund av olika uppfattningar inom högsta Saab-ledningen fick inte Melldes planer ge-
hör utan stoppades av Tryggve Holm.

Med sin starka övertygelse tog Mellde kontakt med Marcus Wallenberg, son



Tryggve Holm, VD för Saab.

till Marcus Wallenberg, Saabs största aktieägare. Detta var en riskfylld strategi då han gick bakom ryggen på sina närmaste chefer. Marc köpte Melldes argument och övertygade sin far och ett par dagar senare ringde Tryggve Holm upp Mellde och bad honom att dra igång fyrtaktsprojektet.

Mellde hade lyckats, och så här i efterhand kan man alltid spekulera om Saab hade överlevt utan detta motorbyte. Holm hade emellertid ett krav att bilar med tvåtaktsmotorer skulle fortsättas att tillverkas och säljas under en 5-årsperiod.

Fyrtaktsepoken startar

Per Gillbrand och jag, Olle Granlund, arbetade tillsammans på Volvos motorlaboratorium. På sommaren 1964 slutade Gillbrand på Volvo och började på Saab och jag följde efter och den 1 februari 1965 stämplade jag in på min nya arbetsplats.

Min närmaste chef var Josef Eklund, som var ansvarig för Saabs motorlaboratorium. Kontor delade jag med Gillbrand och bland mina första arbetsuppgifter var att köra långtidsprov med olika fabrikat av fyrtaktsmotorer.

Saab saknade självklart långtidserfarenheter från denna motortyp och Mellde var angelägen att få data från erkänt bra motorer. Detta för att kunna ha som referens i en tänkt kravspecifikation. Det som var specifikt viktigt att utröna var bränsle- och oljeförbrukning och naturligtvis slitage och hållfasthet.

Saabs motorprovbänkar, som var anpassade för tvåtaktsmotorer, måste delvis kompletteras med system för

kylning av motorolja samt mätutrustning för oljeförbrukning.

De motorer, som blev föremål för prov i bänk var Volvo B18, Ford V4, Triumph 1300, Lancia V4, Opel, Volkswagen och Hillman Imp.

Sammanfattningsvis kan sägas att Volvomotorn fungerade bäst och blev på så sätt en typ av referensmotor. Ford V4 var inte långt efter, vilket senare skulle besannas vid långtidsprov i bil.

Parallellt med bänkproven monterades Ford V4 och Triumph motorer



Lennart Rosén

in i Saab 96. Detta krävde vissa anpassningar av svänghjulskåpa, avgasrör, gasreglage, kylsystem etc. Lennart Rosén, som var konstruktör på konstruktionskontoret, ansvarade för framtagning av ritningar på aktuella komponenter.

Den motor som var enklast att montera i 96:ans motorrum var Ford V4. Motorn var kompakt och byggde inte så mycket i längsled, plats fanns för kylfläkt och drivning av vattenpump och generator.

Av intresse kan nämnas att Fordmotorn ursprungligen hade utvecklats i USA där Ford i spåren av bensinkri-



Sonettens motorrum med Ford V4 motor.

sen avsåg att starta ett småbilsprojekt benämnt Cardinal. Efter några år av utredning lades projektet ner och motorn, som i princip var färdigutvecklad, överfördes till Fords europeiska dotterbolag i Tyskland. Motorn introducerades 1962 i Ford Taunus 12M.

Som ett kuriosum kan nämnas att Ford, för att köra diverse prov i bil, köpte ett 20-tal Saab 96:or av en privat Saab-handlare i Dearborn. Av detta kan man dra den slutsatsen att Cardinalprojektet var en framhjuldriven bil, sannolikt i samma storlek som 96:an. När nu V4-motorn blev vald att användas av Saab kan man med gott fog säga att cirkeln blev sluten.

En intressant uppgift erhöles för ett tag sedan från en amerikansk journalist som berättade att hans kollega för ca 20 år sedan hade besökt en bilskrotning utanför Detroit. På en undanskymd plats hade han hittat en Saab

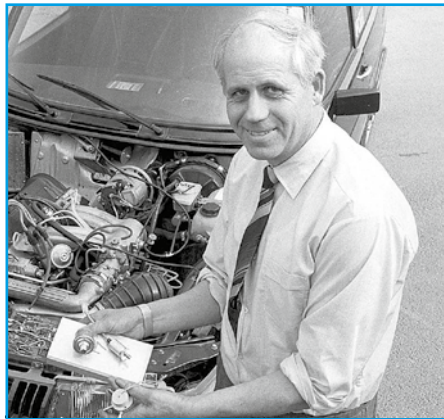
96:a kortnos, som hade en V4-motor inmonterad, förmodligen en av Fords provbilar.

Arbetet i motorlabets provbänkar fortskred enligt planerna och en hel del viktiga data insamlades från långtidsproven, som vanligtvis pågick i 400 timmar. Provprogrammet innefattade allt från stads- till tuff motorvägskörning.

I slutet av 1965 hade Melde bestämt sig. Ford V4-motorn skulle användas i 96:an. För att sondera möjligheterna att köpa V4-motorn tog Melde kontakt med Ford i Detroit. För att inte avslöja sina planer för Saabs ledning reste Melde till USA under förevändning att delta i en SAE-konferens. I Detroit träffade Melde Robert Mc Namara, Fords koncernchef och Don Fray, chef för Ford USA. Dessa två var positiva till ett samarbete med Saab och en eventuell försäljning av V4-motorn.

Med dessa besked i ryggen gick Melde vidare och förhandlingar hölls med Fords högsta ledning i Europa. Detta resulterade i att Fords Europachef Harold Jones undertecknade ett femårskontrakt. Vid detta möte var även dir. Rune Svensson närvarande, han satt även med i Fords styrelse och hade full insyn i affären. För att hålla fortsatt hög sekretess och undvika kopplingen mellan Ford och Saab döptes V-4 projektet till "Kajsa", vilket var namnet på Svenssons fru. Vid den här tidpunkten var tre till fyra personer inblandade.

Alla fortsatta förhandlingar under de kommande åren vad gällde pris, kvalitet, etc. sköttes av Fords Europeiska



Per Gillbrand

industrimotoravdelning med säte i Bardsdon England. God support erhöles även från Fords lokalkontor i Stockholm där Lars Engström var Saabs kontaktman.

I början av februari 1966 informerade Per mig att han avsåg att ta tjänstledigt några månader för att prova på och driva sin fars färghandel i Tidaholm. Detta gjorde mig i högsta grad förbryllad då jag hade svårt att tro att tekniksnillet Gillbrand skulle fortsätta sin karriär som färghandlare. Men han försvann som sagt tillsammans med sin fru Inga och sonen Peter. Eftersom vi bodde grannar och våra pojkar var lekkamrater trodde vi naturligtvis på Gillbrands flyttplaner.

Vad som egentligen hände var, vilket jag hade vissa aningar om, att Gillbrand åkte ner till norra Italien med sin familj, närmare bestämt till Desenzano, beläget vid södra änden av Gardasjön. Här hyrde Per ett garage av Giacomo Acerbi i hörnet av Via Sirmione 28 och Via Gambotti och här



Pers garage på Via Sirmione 28

skulle han under några månader köra ett långtidsprov på väg med en av de första V4-prototyperna.

För att lasta ner provbilen inhandlade Per ett antal cementsäckar, smart, då säckarna var märkta med aktuell vikt.

Sedan startade körningen, som på fm. innefattade körning på motorväg och på em. körning uppe i bergen på slingriga vägar, detta för att få en så varierad körning som möjligt. Efter dagens körpass på ca 800 km var det dags för en uppföljande inspektion och service. Gillbrands hyresvärd undrade, med all rätt, hur det stod till med Saabbilens kvalitet då noggrann service krävdes varje dag. Än mer förvånad blev byggvaruhandlaren när Gillbrand kom tillbaka efter några månader och ville lämna tillbaka cementsäckarna. Konstigt folk de där svenskarna!

Arbetet i Trollhättan rullade på och ingen anade vad som pågick i kulisserna.

En onsdag i början av april 1966 blev jag kallad till Melde, som då med-

delade sina planer att börja producera bilar med V4-motorer efter semestern, alltså inom fem månader. Han överlämnade en lista på de sju personer i Trollhättan som vid den tidpunkten hade kännedom om projektet och uppmanade mig att inte avslöja något till tredje person inklusive min fru och familj.

De personer, som var invigda i projektet, var Svante Holm VD för Saab, Rolf Melde teknisk chef, Haakon Sörgardt inköpschef, Rune Ahlberg platschef för Kristinehamnsfabriken där plastdetaljer tillverkades, Per Gillbrand, Kjell Knutsson, Lennart Rosén samtliga från tekniska avdelningen.

Beskedet från Melde var klart och koncist. Du får släppa alla dina nuvarande arbetsuppgifter, meddela din närmaste chef Josef Eklund, som ej var informerad, att fr o m. måndag måste du ta tjänstledigt. Din första arbetsuppgift blir att på måndag morgon ta den Dodge Van, som finns på tekniska avdelningen och köra ned till Köln för att hämta fem st V4-motorer. Dessa skall du leverera till Saab-fabriken i Kristinehamn.

Min första kommentar till Melde var att det kändes svårt att gå till min chef och med så kort varsel begära tjänstledigt. Meldes enda kommentar var att det är ditt problem.

Först nästa dag tog jag mod till mig och stegade in till Eklund. Han tog emot min förfrågan med viss förundran men så sken han upp och kontrade med att "det spelar väl ingen roll vad jag säger, du är väl borta på måndag morgon i vilket fall" – Eklund hade genomskådat vad som pågick.

Fortsättning i nästa nummer.

Åke Larsson träffar Klas Östergren

Åke Larsson, texten bearbetad av Jan-David Skavén

Följande rader är delvis hämtade ur den dagbok som Club Sonett Swedens medlemmar redan tidigare fått stifta bekantskap med. Den är från 11 april 2010 och handlar om författaren Klas Östergrens besök på Klockaregården i Norra Mellby. Vid den tidpunkten hade Åkes Sonett rullat 7310 mil och vädret var vackert. De rader som Klas Östergren skrev i Åke Larssons dagbok och som visas senare i denna artikel publiceras med författarens tillstånd. Vi citerar:

"Efter att ha tvättat och vaxat bilen större delen av dagen kör jag med lite fjärlar i magen till Norra Mellby för att träffa och prata en liten stund med Klas Östergren. Han är bland annat författare till trilogin Ankare, Handelsmän och partisaner samt Under i september. Böckerna ligger på min tio i topplista av lästa böcker och han är verkligen i gott sällskap med t.ex. Joseph Conrad, Hermann Hesse, Tomas Mann och Coetzee.

Jag är på plats med Sonetten på den fina parkeringen en 20 minuter före ut-

satt tid för författarbesöket men ännu har ingen Klas Östergren kommit. Jag bedömer att det är ett tjugofemtal besökare som redan har tagit plats på Klockaregården. Vid utsatt tid syns ännu ingen författare, jag pratar med en man med en stor axelväska som är

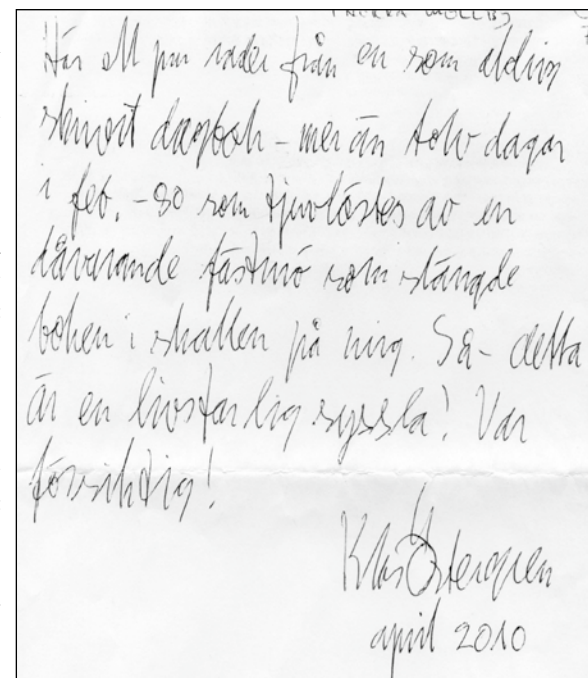
Parkeringsplatsen i Norra Mellby. Sonetten vid sidan om Klas Östergrens Jeep. Klas Ö. kommenterar att han hade sällan sett en så blank och fin bil. Jag rådde honom att behålla solglasögonen på för att undvika solreflexer från Sonetten.



på väg till Klockaregården, han får upplysningen av mig. Dom väntar därinne och jag väntar här ute för att ställa några frågor till författaren. En Jeep med en glasögonförsedd Klas Östergren svänger in på parkeringen. Han vevar ner rutan och frågar vilket av husen som är Klockaregården. Jag pekar på huset och samtidigt frågar jag om jag fick ställa några frågor till honom. Nej, jag är redan försenad. Samtidigt kom mannen med axelväska tillbaka och frågade om han fick ta ett foto på honom här, han är från tidningen Norra Skåne. Jag har inte tid säger Klas Östergren men det blir ändå ett foto och sedan skyndar sig Klas mot Klockaregården. Jag väntar träget på parkeringsplatsen i vårsolen för att få några ord med författaren efter hans föredrag. När det är 20 minuter kvar så går jag in och lyssnar lite diskret på hans sammanfattning av författarskapet och samtidigt är några äldre damer klara att servera kaffe och bulvar utanför föredragssalen. Jag blir erbjuden fika men tackar ja till ett glas vatten, som smakar bra, Norra Mellby är berömt för sitt vatten. Jag hör sedan att Klas Ö. också hoppar över fika, han nöjer sig med ett glas vatten.

Sedan får jag äntligen en pratstund med Klas Östergren och den blir förhållandevis lång. Han får av mig tid-

ningen Sonettvärldens jubileumsnummer 100 från våren 2006 som han skulle studera närmare när han kom hem, det där med "Under i september" som jag skrev om i detta nummer verkade gå hem hos honom. Jag berörde lite om mina utflyktsdagböcker (jag hade några med mig) och ville ha hans uppfattning om dessa. Han tyckte de var fantastiska och använder orden kulturhistoria om dem. Han undrar om jag har barn? Nej, men vem skall i så fall ta hand om böckerna sedan? Jag skall försöka sammanfatta de i en bok sedan. Klas Ö menar att Du får skriva ner och ta med det väsentliga ur dagböckerna. Han säger nu raskt lycka till och här skall jag skriva några rader som jag aldrig har skrivit till någon annan." Se ovan.



Sonett #00022 finds a new home

Bruce Turk

Lori received a strange telephone call on Thursday September 2nd while I was at work. Ronald Barnes from New Castle, PA told her he had a 1966 Sonett for sale and wanted to know if we knew anyone that might be interested in buying it. Lori knew a 1966 would have to be a two stroke and was very excited to tell me about it when I walked in the door.

The story sounded a little fishy since a 66 would make it a pre-production car and all but 2 of the 25 made were accounted for. Could this car be one of

Here is my Sonett II, # No. 22, awaiting restoration. Looks nice but still there is a lot to be done.



the two missing? I called Ronald and asked if he knew what the cars VIN# was; he said "That's easy to remember because it's 22". Trying to contain myself I looked at the Sonett two-stroke registry and sure enough #22's last known address was in Newton Falls Ohio back in 1975. I told Ronald "See you Saturday".

We loaded up the trailer and headed off to Amish Country. His home was the last house on a secluded dead end street; no one and I mean no one would have wandered down that road without an invitation! As we neared the house an orange Sonett II was heading towards us; it was Ronald taking his unregistered car for one last drive. I could go on for hours describing all the old cars and motorcycles scattered around the property, lets just say he was a collector and his wife was thrilled to tears that we might actually take something home.

According to the paperwork that came with the car, it was owned during the 1970's by Al Rathbun, Jr of Newton Falls, OH and sold to Laurence Roeesh on July 3rd 1984. Laurence Roeesh sold it on December 2nd 1990 to Ronald Barnes with another car, a 1969 Sonett VIN #1095 for a

total of \$2,000. Not a bad deal. Then I bought it from Ronald Barnes on September 4th 2010 for----- LOL, yeah like I'm going to tell you what I paid for it.

So what is a pre-production Sonett II? To make a long story short the first 25 Sonett II's were different then the so called production cars. They were "works in progress" and didn't have the best fit and finish, and that's being very polite. Some of the cars were missing side view mirrors, the elephant ears behind the doors, rubber bumpers, emblems, fresh air intake scoop on the bonnet and a proper grill. A few had a strange black and white interior, "Triumph" style chrome bonnet latches instead of rubber, front directional's mounted to the top of the front fenders, a chrome plated roll bar, Plexiglass rear window and a wiring harness that, well, wasn't really a wiring harness. Some of the cars fiberglass bodies were so poorly made they literally collapsed under heir own weight!

The car was in surprisingly good condition and will be completely restored over the next few years. I feel very fortunate to be the caretaker of this rare piece of Saab history.

Du kommer väl till vårmötet 5 juni i Trollhättan och jubileumsmötet i Uppsala 3 september?

Vi provkör Saab Sonett III

Made in Sweden

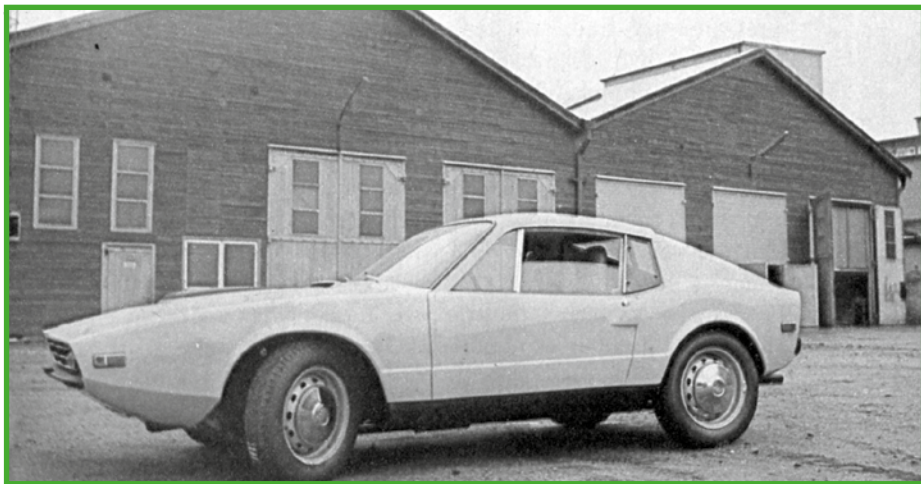
Bara för USA (Saxat från Teknikens Värld nr 17, 1970)

Läckra sportbilar är kanske inte det första man tänker på när man hör talas om AB Svenska Järnvägsverkstäderna. Men det är faktiskt ASJ som tillverkar den nyaste svenska sportbilen: Saab Sonett III.

Det är en exklusiv liten bil; made in Sweden men bara för USA. Vi svenskar (med några få undantag som Saab-Scania's högste chef Curt Mileikowsky) har små möjligheter att komma över en Sonett. Den säljs inte alls i Sverige, har inte sålts och kommer heller inte att säljas här. Men i Amerika ...

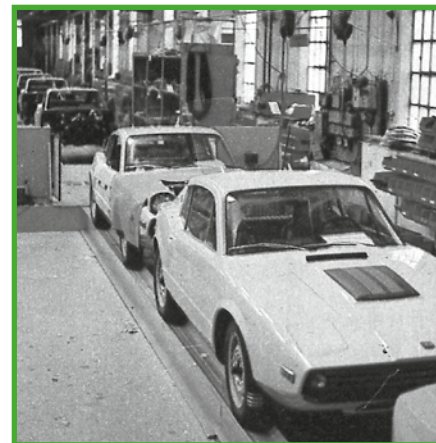
Vi hinner aldrig i kapp efterfrågan. Sonetten är konstant utsåld! ASJ (som

De läckra Sonetterna står i bjärt kontrast mot fabrikslokalerna, som är minst sagt "campa".



förutom bilar har bl. a. båtar och T-banevagnar på programmet skulle alltså kunna utvidga biltillverkningen avsevärt, tycker man.

Men tills vidare stannar expansionen vid ett parallellband till det nuvarande enda sammansättningsbandet och ett halvdussin nya montörer. För närvarande sysselsätter sportbilstillverkningen ett 30-tal man i ASJ:s gamla verkstäder i Arlov utanför Malmö. Fabrikslokalerna är för övrigt också lite exklusiva, nästan "campa". De påmin-



Än så länge finns bara ett enda monteringsband (rännor för hjulen). Men dubblering förbereds.

ner mest om stora magasin, hölador som inte sett skymten av Falu rödfärg de senaste decennierna.

"Saab Sonett III is a different sports car", står det i broschyrerna, som givetvis inte finns på svenska. Och förvisso är Sonetten en "annorlunda sportbil". Inte bara för att den uteslutande saluförs på bortamarknad och tillverkas i "campa" lokaler. Den kan helt enkelt inte jämföras med någon annan sportbil. Den är liten och smidig, den saknar det höga motorljud och mekaniska "rassel" som kännetecknar t ex små engelska sportbilar, den ger en markant känsla av kvalitet.

Och den är ärtig!

De nya linjerna på Sonett III har dragits av den italienske bildesignern Sergio Coggiola och de är utan tvekan betydligt skönare än de "gamla".

Sonetten ser inte längre ut som ett "hembygge"; den ser ut som det den är: en exklusiv sportbil.

Sportbils känslan smyger sig över en så snart man ser Sonett III framför sig, den förstärks när man klämmer sig ner i GT-stolen, greppar om läder-ratten och tittar ut över den sportbilsfäliga instrumenteringen.

Sedan är det tyvärr inte fullt så roligt längre.

V 4-motorn med sina knappt 1,5 liter (1498 cc) uppfyller inte de krav som bilen i övrigt ger en anledning att ställa.

I det fallet kan vi ... förlåt... amerikanerna emellertid se fram emot en förbättring.

Från och med 1971 års modell får Sonett en starkare motor på 1,7 liter.

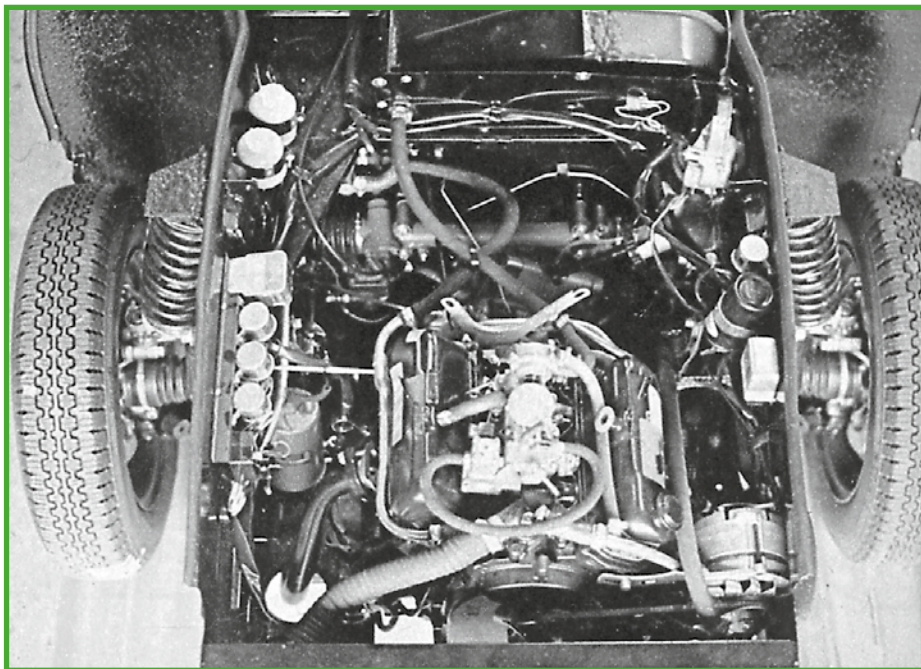
Sonett III är som sagt behagligt tyst – om man nu inte fordrar motordån för att trivas med sin sportvagn – och vägegenskaperna är utmärkta.

När det gäller just vägegenskaperna märks släktskapen med Saab allra bäst. Eller skall vi kanske säga att "SAAB"-märket på fronten och vägegenskaperna är det enda som påminner om att Sonett är släkt med Saab V 4.

Och konstigt vore det ju annars. Sonetten är uppbyggd på en standardplatta från Trollhättan. Vissa modifieringar har förstås krävts, mest när det gäller frampartiet. Men huvuddelen är som sagt ren standard.

Att bygga plastkarosser bjuder alltid på vissa svårigheter. De olika komponenterna har en benägenhet att vrida på sig under arbetets gång, speciellt i samband med lackering och sammansättningen kan därför vara problematisk.

ASJ har emellertid lyckats ge Sonetten en ovanligt god finish; intryck-



et av kvalitet förtas inte av sneda fogar och utstickande plasthörn.

Det enda som irriterade under Teknikens världs provkörning var att instrumentpanelen "rörde på sig", tycktes vara separat upphängd, men det kunde naturligtvis bero på att provbilen var tagen direkt från monteringsbandet och alltså inte ens leveransservad.

Utrymmet är inte mycket att orda om. Sonett III är 2-sitsig, varken mer

Från och med 1971 års modeller ersätts V4-motorn på 1,5 liter med en starkare på 1,7 liter (bilden).

eller mindre. Det finns dock ett visst utrymme för bagage genom att den stora bakrutan är helt uppfällbar.

Helhetsintrycket är klart positivt, och det enda som är verkligt beklagligt är att det inte skall gå att köpa den här lilla nätta sportbilen i Sverige.

Vi skulle bli mycket glada...

om ni sänder redaktionen några rader och bilder på er Sonett för publicering i Sonettvärlden. Skickar ni bilder digitalt, tänk på att de behöver vara högupplösta för att bli bra i tidningen. Inte minst vill vi höra av er som kanske inte bidragit tidigare.



Israels enda tvåtaktssonett

Jan-David Skavén

Alla Saabarna var ju inte körbara, men de får i alla fall vila med en underbar utsikt. David och eder redaktör vid den gula tvåtaktssonetten.

Varför inte förena nöje med nöje? Med andra ord, när vi nu ändå var på en semestervecka i Israel, varför inte hälsa på en av Israels två Sonettägare? Den ene är vår klubbmedlem David Nameri som äger en gul tvåtaktssonett, den andre har en Sonett II V4 från 1969 som dock inte är körbar. En bild på Davids Sonett har ni nog sett tidigare, det är nämligen den som illustrerar just modellen Sonett II på vår hemsida.

Jag mailade honom innan vi åkte ner och jovisst, vi var så välkomna att hälsa på i staden Zichron Yakov i norra Israel. Han och hans fru bor underbart vackert med utsikt över en dal nedanför sitt hus. Att man kommit rätt behöver man inte fundera över, David är en riktig Saabfanatiker och har ett antal objekt i varierande skick utanför sitt hem. Man såg direkt ett antal



Ingen dålig Saabsamling och det här var ändå inte alla.



Solen lyser, inte att undra på att David myser.

Saab 900, 96 och en 95:a och så Sonetten förstås. Det var ju den som jag var lite extra nyfiken på. Inte minst som vi faktiskt redan haft en liten artikel om dess luftkonditioneringsanläggning tidigare i Sonettvärlden. Den har David själv byggt in och den fungerar bra, det kan jag själv intyga.

David och jag tog en tur runt i samhället med Sonetten medan de andra i gänget tog en kopp kaffe. Han berättade att den var trimmad och borde ge 90-100 hk. Trots det gick den fint och är inte alltför svår att köra. Han köpte den av Tom Donney i USA. Vet ni vem det är? Det är mannen som samtidigt ägt 11 tvåtaktssonetter av totalt 258 tillverkade! Allteftersom har han

sålt av dem och vad han har kvar idag vet jag inte. En av dem rullar i alla fall i Israel nu. Men när David köpte den var den inte i detta fina bruksskick, han har fått lägga ned en hel del arbete för att få den till nuvaran-

Instrumentbrädan, givetvis i trä. De tre extrainstrumenten kontrollerar cylindertemperaturen.



David Nameri i sin Sonett, vid rattstången skymtar snöret han reglerar frihjulet med.

de standard. Bland annat så är det en ny inredning med läderstolar och nytt innertak. Ovanpå instrumentbrädan har han monterat tre mätare (EGT) för att kontrollera respektive cylinders temperatur. Annars är det mes-



Den här plastproppen ska förhindra att bensinen rinner över.

ta standard, inklusive den lite bulliga bakrutan som satt på de tidigare Sonetterna. Den här har chassinummer 111. En liten detalj är att David med ett snöre från spaken vid fötterna reglerar om han ska köra med frihjul eller motorbroms. Allt har sina fördelar och att han då och då vill kunna

använda motorbromsen förvånar inte med tanke på hur backig staden är. En annan detalj är den plastpropp som David tillverkat och som sitter med en kedja i tanklocket. Den ska hindra att bensinen rinner ut vid påfyllningsröret när tanken är full. Enligt David så fungerar det bra.

När han inte kör lokalt i staden där



Motorn är kompletterad med ett AC-aggregat.

de bor så använder han den till att ta sig till ett flygfält ett par mil bort för att kunna köra plan som Cessna och liknande. Nu var det i alla fall dags för oss att åka vidare så vi tog avsked av familjen Nameri och alla Saabbilarna.

Ser ni att Sonetten har nedsvarvade fotbollsfälgar?



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!

Important information regarding gas absorbers for Sonett III, art. no. 7425796. They are only sold in Sweden as the Swedish custom do not allow them to be sent abroad as it is gas in the absorbers. We thus regret that our foreign members have to arrange the transport themselves.

Nya loggan på nyckelring

Pris 25:-.

Key holder with our new logo
price 25 SEK.



Inre damask art 8910374

pris 225:- NOS

Inner rubber bellow, art 8910374
price 225 SEK, NOS



60 kilo armerad plast i Saabs sportbil

Denna artikel, signerad Jac publicerades 1968 i tidningen Polymervärlden och har sänts till oss av Dan Gyllensten. Den återpublicerades i nummer 4-09 av Polymervärlden under rubriken "Nostalgi".

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

Sedan dess har AB Svenska Järnvägsverkstäderna, 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 på ca 1000 bilar om året.

Bilarna exporteras till nästan 100 %, den amerikanska marknaden slukar 90 % av produktionen.

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

Om man jämför den svenska sportbilen med de amerikanska är tillverkningsmetoden helt annorlunda. Det ameri-

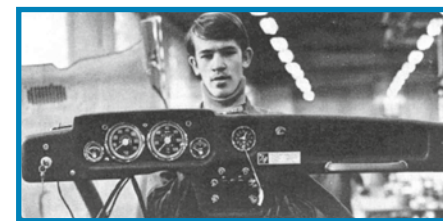
kanska systemet innebär att karossen pressas i ett större antal detaljer som sedan limmas ihop. Detta ger givetvis en mängd efterarbete som nedslipning av limskarvar och efterlackering.

Saabens kaross består i huvudsak av fem olika komponenter, samtliga lackerade 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.

PVC-slang ger förstyrkning

Karossen har två lager 450-grams glasfiberatta 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 krocks hållfasthet. En förstyrkning av karossen erhåller man





genom en PVC-slang som lägges på insidan av karossen och som sedan inbakas i armeringen.

Hittills har man haft mycket goda erfarenheter av karossernas hållfasthet och har inte haft 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-detaler tillverkade av Malmöföretaget Thorland. Stolarna av AP är stoppade med uretanskumplast och utvändigt klädda med PVC-folie. Instrumentbrädan är en stor komponent i bilen. Den är tillverkad som en enhet med urtag för detaljer som handskfack, defroster och instrument. Instrumentbrädan har klarat de krav som numera ställs av de federala myndigheterna i USA.

Vidare gör detta företag de dörrpaneler som är placerade direkt under sidorutorna.

Ny lack ger bättre resultat

När man tillverkar en bil med hel kaross av plast uppstår givetvis problem. Bland de svårigheter som funnits an-

ser chefskonstruktören vid ASJ, ingenjör *Björn Andreasson*, ytbehandling- en vara det mest svårlosta. Folk ställer gärna kravet att en plastbil i utseendet skall vara identisk med en bil av metall.

Fram till nu har bilen lackerats med en acryllack, men denna kräver, för att bli bensinbeständig, att den bränns vid 110 grader Celsius.

Nu har man dock i Tyskland funnit en lack som man i fortsättningen kommer att gå in för. Ett flertal vagnar har hittills lackerats med gott resultat.

Lacken är baserad på "Glasodur" tvåkomponent uretanlack. Denna lack kan brännas redan mellan 60 och 80 grader C.

Passformen hos plasten anser man vara god. Genom att bilen kom i serieproduktion så snabbt har dock vissa problem funnits, problem som dock kunnat lösas genom justerande av formarna. Vidare har man i karossen inbakat rostfria vindrutestolpar samt en regnlist av stål runt stolparna. Detta ger karossen en bättre styvhet och passform vid monteringen.

Ing. Andreasson har själv personlig erfarenhet av AP-karossen 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.

Omfattande program av fordonsdetaljer hos Trelleborgsplast

Trelleborgsplast i Ljungby har varit med ända från början vid konstruktionen av Saab Sonett II. Man gjorde

master-formen av trä och har samarbetat med ASJ vid lösandet av en del monteringsproblem. Att man tillverkar bilkarossen i stora enheter beror på, att handuppläggningsmetoden med tanke på formkostnaderna är mer ekonomisk vid mindre serier. Skulle serierna öka, vilket är troligt, kommer man att övergå till fler pressade detaljer och alltså stycka upp karossen i fler delar. Vad som närmast kan vara aktuellt är pressning av dörrskalerna.

Karossen för Saab är inte Trelleborgsplastens enda bilprodukt. Man framställer en hel del detaljer för Scania Vabis bussar, som frontpartiet, bakpartiet, instrumentpanelen och bagageluckan. Takpartiet och vindruteinfattningen görs i ett enda stycke och är bussens största AP-detalj. Den mäter 2,5 x 1,5 m.

Vidare tillverkar man en kåpa för snöskoter, en detalj som genom sin



formgivning skulle vara ytterst dyrbar att framställa av stål. Kåporna tillverkas för Västeråsmaskiner i Morgongåva och Monark i Varberg.

En kåpa för mopedbil står också på programmet. Kåpan tjänar som överbyggnad på en trehjulig moped. Tillverkare av mopedbilen är Norsjö Mekaniska Verkstad, Forshaga.

I övrigt finns i tillverkningen instrumentpaneler, armstöd, rattemblem, sidopaneler och liknande av uretanskumplast klädd med kalandrerad PVC-folie för Saab och Volvo.

GRATTIS
Jonny Forsberg
Mellansel

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!

det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

Dagens Näringsliv

Björn Åberg satt på ett plan och läste Dagens Näringslivs helgbilaga D2 och fann där en sida med Åse Kleve-land och hennes Sonett. Åse intervjuas av Karl Eirik Haug som skrivit artikeln om hennes mer än 40-åriga Sonettinnehav. Bland annat berättar Åse att hon nu haft den så länge att det var dags för en ny renovering. När hon får frågan om vem hon mest tycker att Sonetten liknar så är svaret, hör och häpna, Keith Richards! "Urgammal, råttuff, men kan fortfarande "take you for a rock'n roll ride". Ingen dålig lik-



nelse må jag säga. Åse hör definitivt till dem som ägt sin Sonett längst, det är inte så många numer som har haft sin sedan den var ny. Artikeln förtjänar att publiceras i sin helhet, så vi återkommer med den så småningom.

Nostalgia

Lars Gismar såg direkt att en artikel i nummer 3/2011 av Nostalgia hade anknytning till Saab Sonett. Vår medlem Lars Karmlid som bor i Borgholm på Öland håller nämligen på att bygga ett garage. Tja, det kanske man normalt inte skriver om i tidningen men när det åtminstone ska rymma 7 Saab V4 och hans vita Saab Sonett II V4 från 1968 så börjar det bli intressant. I samling-



en ingår bl.a. två rallyutrustade bilar, en cabriolet och en pickup, alla gjorda med en Saab 95 eller 96 V4 som utgångsmaterial. Lars berättar vidare att han kört ca. 300 rallytävlingar med Saab under perioden 1989-2002. Artikeln av C. Wallinder avslutas med följande rader: "-Det ska bli jättekul att kunna visa upp mina Saabar, men något museum blir det inte. Snarare så att de som vill se bilarna får ringa och boka tid innan de kommer".

Affärsvärlden

Bernt Larsson i Australien fick syn på den här bilden som illustration till en artikel om Vladimir Antonov och hans planer att ha med Saab i rally igen. Den fanns i nätupplagan den 25 februari i år. Där står det bland annat så här: Autosport citerar Citroëns teamchef Olivier Quesnel som menar att det är möjligt att Saab snart är tillbaka i rallysportens VM-serie WRC



2012. Bakom satsningen står den ryska investeraren Vladimir Antonov som är ett stort rallyfan och har kört rally i en Saab.

Retro Viseur

I februari-numret av den franska tidningen Retro Viseur så handlade hela sex sidor om Saab Sonett. Närmare bestämt om Sonett I och rubriken var "Un lutin au pays des trolls" eller "en tomte i trollandet". Artikeln börjar så här: "Grundat 1937 gjorde sig i början Svenska Aeroplan Aktiebolaget känt i luften innan det landade på marken



i slutet av fyrtio-talet. En vågad satsning för den svenska flygplanstillverkarens som upptäcker en helt annan värld med bilen. Ställda inför den lyckade satsningen på den speciella 92:an drömde redan några fabriksingenjörer om en mer sportig utveckling." Vi visar framöver hela artikeln i Sonettvärlden så får ni nöjet att översätta resten själva!

Nostalgia

För ett tag sedan så ringde Göran Ambell, numera Senior editor på Nostalgia, för att fråga mig om lite detaljer om Sonetten. Han höll nämligen på



att skriva en "Köpguide för Saab Sonett 1966-74" och den skulle publiceras redan i nummer 4, 2011. Det innebar att jag bara hade någon dryg dag på mig att korrekturläsa, rätta och komma med egna kommentarer. Nu var ju Göran väl påläst om Sonetten, bland annat hade han kollat i Björn Svallners klassiska bok men visst fanns det en del att putsa på. Det hela resulterade i två sidor som berättade om historiken, om tekniken, priser, vad man ska se upp med och hur man kommer i kontakt med Club Sonett Sweden. Med tanke på att Nostalgia hör till de mest lästa motortidningarna så kan man inte annat än vara tacksam för den PR som artikeln givit Saab Sonett och klubben. Vi skulle själva aldrig ha en chans att få ut så fyllig information till så många. Som ett tack till

klubben att vi hjälpte till kommer vi att få publicera köpguiden i Sonettvärlden så småningom.

Kristianstadsbladet

Åke Larsson i Vittsjö hör nog till dem som absolut bidrar mest till Sonettvärlden, antingen i form av egna artiklar eller att andra skriver om honom och hans Sonett. Ingela Rutberg skrev en trevlig artikel i Kristianstadsbladet den 6 oktober 2010 där den första rubriken var "Ett eget rum" och det var förstås Åkes garage. Som hon skriver: "Ett ställe att tänka medan man skruvar, en fristad där man glömmar tid och rum, ett territorium där man kan skapa sin egen världsordning. Ett garage har många funktioner". På nästa sida fortsätter hon: "Som mest har Åke Larsson klämt in tre bilar och en båt i sitt dubbelgarage i Vittsjö, varav minst två Saabar. Att förklara vad garaget betyder är svårt, eftersom det är så självklart. –Man njuter väl, kopplar av. Det är inget tidsfördriv. Hellre detta än en god middag."

Ingela fortsätter: "Den röda Saab Sonetten renoverade han själv när han köpt den 1986. Det tog ett år och betydde mycket mer än att bara lacke-



Säljes

Sonett III, 1972. Den är helt renoverad och uppgraderad med många ändringar. På begäran kan jag berätta om vad som gjorts. Begärt pris £12,500 vilket är mycket mindre än den kostat. Vänligen kontakta Robin Eardley, Delraye@doctors.org.uk

For sale

Sonett III, 1972. It has been fully restored, and uprated with many modifications. I can supply full details of all the work done if you will tell me what you require.

The asking price is £12,500, which is a lot less than it actually cost. Please contact Robin Eardley, Delraye@doctors.org.uk

ra om bilen. Det blev långa stunders avkoppling, då inget annat än Sonetten existerade. För Åke var det självklart att renovera bilen själv." Artikeln som var på tre sidor i vanligt kvällstidningsformat var en intressant betraktelse över samlarfordonsägandet, där inte bara det tek-

niska kom fram utan den var också lite filosofiskt betraktande, en lite ovanlig infallsvinkel. Slutligen vill vi betona att det inte var Sonettvärlden som tog bort Åke Larssons huvud utan det gjorde redan Kristianstadsbladet som dock visade andra bilder där hela Åke var med!

Sonettbutikken

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

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

Ny klubbdekal, en stor och två små 30:-



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:92

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

1:43

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

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp pris: 25:-

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

Tygmärke med klubbens logotyp pris: 40:-

Jubileumsaffisch
30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg pris: 30:-

Inplastad Jubileumsaffisch Pris: 40:-

Vykort med två olika Sonett-motiv
4 st pris: 15:-
8 st pris: 25:-

OBS, frakt tillkommer!

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