

# SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

## *världen*



## Winter Drive i franska alperna



- In the spirit of Rolf Melde
- CSS årsmöte och vårträff 29 maj
- Med Sonett i österled
- Sonett 254 som jag minns det

2  
2010



# Från ordförandens skrivbord



Hej,

När detta skrivs är vintern på väg ut för den här säsongen. Vintern är inte min årstid, för man kan ju inte hur som helst ta ut Sonetten för en spontan tur. Hur kul är det först gräva fram garageporten, sedan väcka bilen som sover en välförtjänt vintersömn och sedan avsluta turen med att borsta av all snö och is. Finns det inga fördelar med vinter då?

Jo, man kan ägna tiden åt att fixa det som borde fixas på Sonetten eller planera träffar. Bredvid mig ligger Evenemangskalendern för 2010. Evenemangskalendern ges ut av MHRF varje år och som namnet antyder försöker man samla ihop alla evenemang med motorhistorisk anknytning. Jag blir mycket imponerad över alla människor som engagerar sig. Evenemangskalendern innehåller sida upp och sida ner, bakom dessa enkla rader så finns det människor som lägger ner väldigt mycket tid för sin hobby, Saab Sonett eller gamla speedwaycyklar spelar ingen roll, alla jobbar för samma sak.

CSS vårträff/årsmöte finns också med, 29/5 träffas vi i Vimmerby och det får ni inte missa. Alla uppskattar att få se så många Sonetter som möjligt på samma gång. CSS träffar har alltid haft hög kvalité och är mycket värda att besöka. Åter till Evenemangskalendern, det finns två saker till som jag tycker är väl värda att fundera över. Sverigeklassikern är ett årligt rally som någon av MHRF's medlemsklubbar arrangerar, denna gång är det Jemtlands Veteranbilklubb som 12/6 arrangerar Storsjörallyt. Säkert något för våra medlemmar norröver. Motorhistoriska Dagen är ett annat evenemang som äger rum den 6/6, tillika nationaldagen. Ett av syftena med dagen är att helt enkelt visa upp sitt fordon på vilket ställe som helst, eller att delta i något av alla arrangemang som kommer att finnas, läs mer på [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se). Med andra ord den 6:e juni dammar ni av Sonetten och kör en runda vart som helst och bli inte förvånade om ni den här dagen ser många andra veteranfordon på vägarna. Är Sonetten inte körbar? Det gör inget, öppna garageporten så den syns i alla fall.

Sonettvärlden i färg, det har ni sett i två nummer nu, hoppas ni tycker att den har blivit trevligare med färg samt att det nya utseendet uppskattas, det gör i alla fall jag.

*Michael Wetherin*



## Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:-/år

## Tidningens adress

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

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen  
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm  
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås  
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413-708 00

## OMSLAGSBILD:

Visst ser det härligt ut när Lennart Jarenbäcks tvåtaktssonett deltog i Winter Drive i franska alperna!

## Styrelsen

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

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

**Mats Phersson**, sekreterare  
013-631 67  
mats\_ph@hotmail.com

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

**Hans Eklund**, rådgivning reservd.  
0514-272 22

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

**Åke Olsson**, klubbmästare  
0495-405 95  
ake-o@telia.com

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

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

**Club Sonett Swedens hemsida**  
**[www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)**

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



## *In the spirit of Rolf Melldde*

Marc Swart, Jelger Groeneveld, translation to English: Nic Schellekens  
Pictures: Saab, Jan Willem Brinks, Meriam Bauman, Jan Wessel Hovingh, Jelger Groeneveld, Marc Swart and personal collection of Rein van de Velde  
The article was sent to us by our Belgian member Axel Boey who found it in "Saabberichten" the magazine of SCN, the Saab Club Netherlands and we publish it with their permission and support.

---

At the end of the 1990's during a trip to Trollhättan Rein van de Velde and Folmer Kamminga find themselves looking at a Sonett I in the Saab museum. "Hey Rein, listen...", "Folmer...?", "We could try ourselves to...", "What", "Well, build our own Sonett", "Well, why not"...

---

It is possible this conversation never took place but the fact remains it was decided then and there to build a replica of one of the most famous Saabs of all times, the very first Sonett.

Now this is not a decision to be made lightheartedly. Suppose Jelger and I were to have this conversation, quite a lot of irony or indeed a decent laugh about ourselves would



*The old barn in Åsaka where it all began*

---



*The semi monocoque exposed)*

---

be appropriate. But if one like Rein who has been a research fellow at the Technical University Delft at the Material Development Non-Ferro as well as vice president of the Aluminium Center the Netherlands, or one is involved in the designing and constructing of mobile drilling platforms, capable of drilling over a kilometer deep like Folmer, then the whole story becomes a lot more fea-

sible. Add the excellent contacts in the Swedish Saab community into this mix and all of a sudden it all becomes very realistic. This however did not mean that the road from dream to reality did not meet some very practical problems.

From the beginning of the project, assistance from Trollhättan is at a minimum. The two quickly find that in order to get their hands on technical

data as well as dimensions, other sources are to be found. This proves to be a difficult task. Two Sonetts can be found in the Swedish museum, two are in America, one is in private ownership in Sweden as is the famous Sonett number 4, owned and restored by Dr. Klaus Müller-Ott, who also has all blueprints and technical specifications. One would think that here Folmer and Rein would have the best chances.

The two men do not achieve much. Several visits later it turns out to be extremely difficult to get Müller Ott to help with information or indeed to measure the chassis. The reason behind this can only be guessed, perhaps because of the fear of competition? Eventually they are allowed to look at the chassis but that is all. Much to their amazement Müller Ott later all of a sudden decides to offer them Sonett nr 4 for sale. The lack of suitable budgets forces them to decline the offer and the contact sort of vanishes in the background.

Is it because of their decent contacts, the help they have offered the Swedish Saab club or is it simply because someone feels they need a break? No one can answer that one. All changes favourably when they get the news they are allowed to measure up the only privately owned Sonett in Sweden. The show is on. Now for some history...

### *History repeating*

In 1954 Saab's Chief Engineer Rolf Mellde (together with his partners Lars Olov Olsson, Olle Lindquist and

Gösta Svensson) wanted to develop a sports car to seriously compete (and if possible win) in races like the Midsummer night rally.

Although the factory is not really interested, Mellde got type number 94 after quite some effort. The development however had to take place in their spare time and outside of the factory walls.

Place of this event was the well-known barn in Åsaka, 60km from Trollhättan. This place was renovated a couple of years ago thanks to Dr Klaus Müller Ott. He found out which barn it was, that it still existed and rented it from the owner.

The car was supposed to be as light as possible, so a combination of lightweight material and a strong construction was needed. And what better way to achieve this than going back to Saab's point of excellence, i.e. aviation? Aluminium was chosen for the chassis resulting in it weighing a mere 70 kg. And as if this wasn't advanced enough, fibreglass was looked at for the body.

The engine was mounted back to front due to building requirements and a better weight distribution (it gave the Sonett in fact a mid engine configuration). It meant however that the three cylinder two stroke had to run in the opposite direction. That is not a problem for such an engine, apart from sourcing a starter motor that can turn the other way.

Sources contradict each other in why Mellde decided for right-hand drive. Some say it gave the car a lower build but it is also said that Mellde simply



*Rolf Melldé in Sonett number 4*

felt right hand steering looked more authentic and tougher.

The unique body as designed by Sixten Sason was built using poly glassfibre, something that was pretty rare during those days. Fabricating the body parts and panels was done in a pioneering way. For instance the amount of hardening compound to be used was not known. This effect in that some of the panels did refuse to leave the moulds. One of the reasons why the Sonett is a lot heavier than really needed is the thickness of the materials used. Melldé and his crew did not have the foggiest idea about the thickness of the material, and therefore decided to

make it “thick enough”. The word podgy springs to mind!

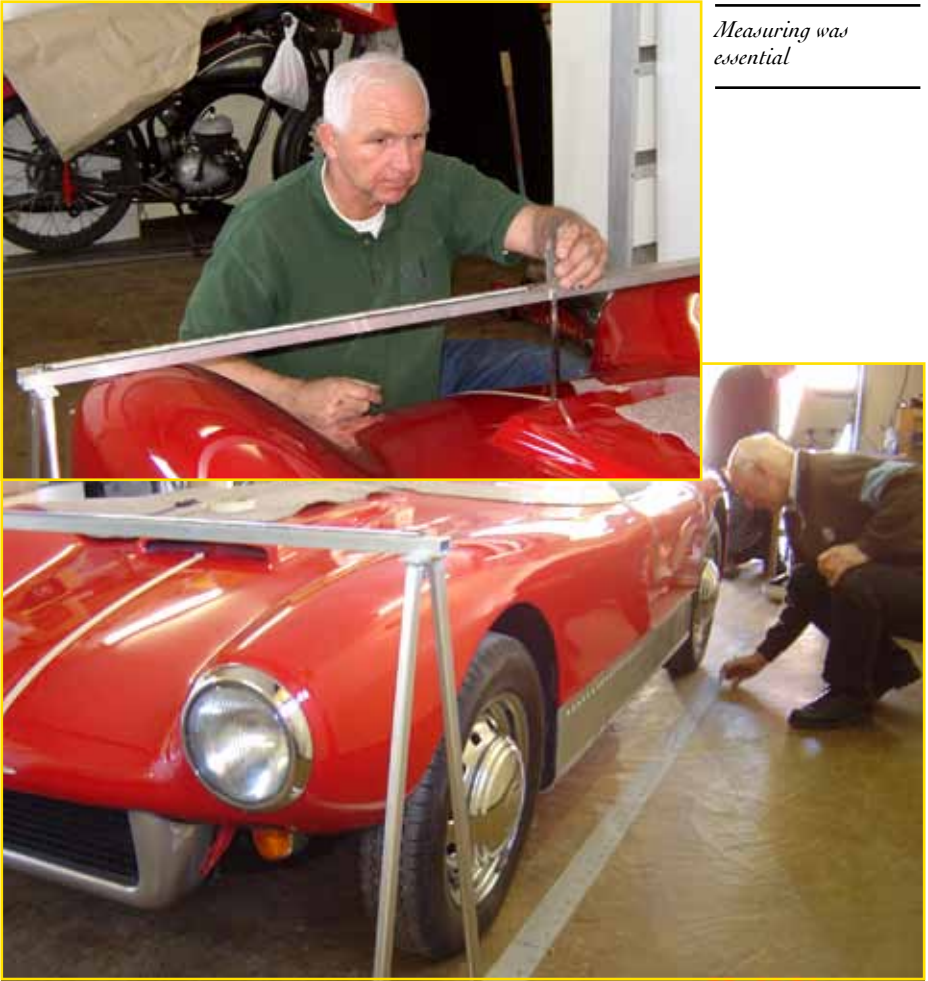
Saab started to pick up on the enthusiasm on the finished car and 5 more Sonetts were built. The bodies for these came from ASJ. During the following years several plans were made to come to a production run. Jensen in London were contacted to build 100 Sonetts but because (amongst other reasons) the bad reputation of British products in the USA it was decided not to go that way.

A larger production run was nearly contracted out to ASJ after several points of improvement were put

---

*Measuring was  
essential*

---



forward by this company. ASJ suggested using metal bodies when building higher numbers. In 1957 Saab were still calculating production costs based on 2000 per year using aluminium bodies. The whole project was shelved after a major change in racing rules in 1958, allowing the use of tuned production cars... Back to the replica...

### *A Sonett, but different*

It became obvious at an early moment in time the replica would differ seriously from the original design. Especially the application of innovative materials makes Folmer and Rein's Sonett steer away from the original design. The idea however is exactly the same as Rolf Melde once had. He also employed innova-



tive techniques and materials. In his era this included a box chassis produced out of aeroplane grade aluminium and a fibre glass reinforced polyplastics. It will take years before Colin Chapman embraces these techniques.

The idea behind the usage of these new techniques was aimed at different goals. Using the experiences with the first Sonett allowed the solving of several weaknesses. Apart from that, the Sonett replica could be used as a 'proof of concept' for the application of these new materials in an "automotive application".

Keeping Rein's background in mind as well as Saab's as an aeroplane manufacturer, there was no other way than Rein and Folmer's first choice would be... Glare Glass reinforced aluminium.

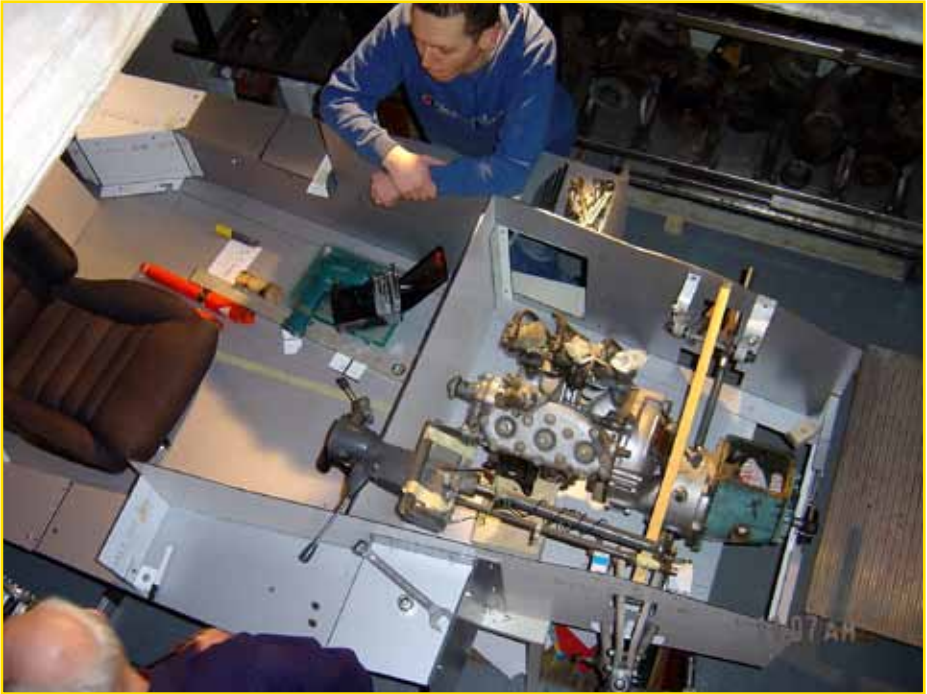
### *Glare*

During the 1970's Boud Vogelsang, in his position as professor at the TU Delft, developed the idea of a fibre-metal laminate being strong as well as lightweight. The idea is born due to ever increasing costs of aeroplane maintenance costs. This new material had to meet the following demands: no metal fatigue, non corrosive and impact resistant.

Glare's predecessor was called Arall, consisting of a combination of glued aluminium plates combined with a composite based on aramid fibres (think plywood). Glare sees the light of day by replacing the aramid fibres by much cheaper glass fibres in the beginning of the 1990's.

The good thing about Glare is that the layers of fibres bridge any fatigue cracks (caused by different loads) in





the actual fuselage of an aeroplane. Apart from that Glare is lightweight and fire resistant.

After 10 years of testing and improving the breakthrough comes in 2001 when Airbus decided to use this material in the construction of their Superjumbo, known as the Airbus A380. This would close the circle: using material sourced from the world of aeroplane manufacturing to build a car just like Mellde did. However this time it did not happen.

Producing Glare is a complicated task. The aluminium and fibre layers are glued together under high pressure in one of the world's biggest autoclaves. The production process of Glare is complicated. Glare has to meet the very high demands as imposed by

*Some discussion before continuing with the Sonett I replica*

---

the aeroplane industry. That makes it overly expensive to be used by Rein and Folmer. What also caused a problem was the fact Stork (Fokker Aerostructures in Papendrecht) would not release this material for any application other than the aeroplane industry.

An alternative however is found by means of using it on a roll and gluing the separate layers under pressure and weight. This fibre-laminate end product is less strong than in the other form, but seeing the application for which it was produced that does not cause too much of a problem. Eventually it is found that it cannot be produced in the size as required. This puts

Rein and Folmer right back at the beginning of it all, as far as the material to be used is concerned.

### *Research*

In order to see if a certain material can be used in your idea one needs to research. One does not simply get a few plates Glare or any other laminate and start messing around like it was clay.

Folmer and Rein need to find out whether their idea of using fibre-laminate materials is viable or not. They set out and find research capacity both at the TU Delft and the Hogeschool Utrecht. By using the Sonett project as a topic for studies, they can serve more than one goal, their students can do research to their heart's content and Folmer and Rein obtain research data that they can use in the construction of the Sonett.

As time went past this project was used by many a student and ended up delivering a wealth in research data for the application of laminates in automotive projects. But still no suitable material has been developed!

### *Cardboard and glue*

Often a breakthrough is based on sheer coincidence. In case of the building of the Super Sport Sonett things are not different. The solution is found... in the cardboard industry.

Rein meets Rene Snel on (of all places) a builder's exhibition. This resourceful entrepreneur has years of experience in the cardboard industry and nowadays uses his knowledge applying cardboard techniques outside of the normal boxes! This results in in-

teresting findings like the wrapping house, a cardboard house produced on site on a trailer. Bigger in size are Shomes, a modular system allowing you to produce a fully recyclable house in two days, made of steel, aluminium, wood and... cardboard. The next step is easy to guess, aluminium panels built up in exactly the same way as cardboard!

If corrugated cardboard is strong enough to build houses then it becomes easy to imagine what one can produce out of aluminium built up in the same way... but with a crucial adaptation.

Rene Snel's Smetall consist of aluminium with a wave pattern glued together with two sheets of aluminium and, sometimes, executed as VML (Fibre metal Laminate). The biggest difference with cardboard is that the wave (sinus shaped) is formed in two directions therefore increasing the strength and rigidity. This laminate is easier to produce than Glare. The epoxy glue does not have to harden out in an autoclave and the basic specifications are more than enough to produce a strong, rigid but lightweight chassis.

Another difference with the original Sonett will be the way in which the chassis panels will be attached to each other. One could imagine Melde would have done the same had he had the choice. The chassis will be glued together instead of riveted. Here another link with the aviation industry surfaces. There isn't a company that has done so much breakthrough development than... Fokker!

The Fokker F27 Friendship was for a large part glued together. Nearly not needed to explain that gluing instead of riveting produces a much more rigid chassis. Needless to say one does not use Bison kit or something like that.

### *Specifications*

For the body Folmer and Rein use the original idea behind the 'production Sonetts' aluminium. Lightweight, strong and easy to glue. This choice, combined with what is being chosen for the chassis should bring the whole car close to the 500 kg the original Sonett never weighed. The first engine in the Sonett produced 57.5 bhp (pay attention to the .5 bhp please). Folmer expects that using current technology, the output would be around 85 to 100 bhp. The specific power would then be 113 to 133 bhp per liter (when using 750 cc!!) 100 bhp would mean that the engine per bhp has to carry only 5 kg. Looking at those figures, one quickly finds that this is exactly the same as the Turbo-X produces and we all know what that car is capable of?

### *Current affairs*

An where does project Sonett Super Sport stands these days? Both Folmer and Rein couldn't imagine the project would take this long, that so many challenge would be met and that they would have to be this smart. That in itself is another parallel with the original project as Melde and his team faced many a problem. It is not a question if the Sonett will hit the road, but when. Rein and Folmer wisely based on their experiences no longer state

when. One never knows what obstacles will have to be conquered. But to stop is not an option! For the tenacious no road is impossible.

### *Making Glare*

On the top of the first layer of aluminium the so called prepreg is added. These are sheets of fibreglass with a two component epoxy glue. These sheets are heavily cooled stopping the glue's hardening process. On top of that technicians place the second layer of primer coated aluminium sheets. In places where extra strength is needed, such as doorways, windows, extra sandwiches layers are glued in. The connection area of plates shows a stepped form, which makes for a good distribution of strength.

When the panel itself has been built up and is put in the mould, the heated part of the production process follows. Taking about 5 hours, the mould is placed in a huge autoclave. This measures 17 meters in length and has an internal diameter of 5 meters. Whilst all parts of the sandwiched panel are wrapped in a foil which is then pumped to a vacuum an enormous amount of air pressure is applied to the outside pressing the assembly against the mould. During that process the temperature is raised, making the glue to start flowing. Any air trapped can escape through the liquefied glue. After a certain amount of time the temperature is slowly lowered allowing the glue to solidify. The aeroplane part made of Glare is finished, in the right shape.

Source: Natuur, wetenschap & techniek nr. 7 2003, Erick Vermeulen

# Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff den 29/5



*Vi samlas* vid Arlas Mjölkpulverfabrik i Vimmerby med start kl. 10.00, anläggningen syns när ni kommer till första rondellen i Vimmerby. Vi blir bjudna på fika och årsmötet börjar klockan 11:00.

*Om intresse finns* så ska vi försöka få till en enklare visning av anläggningen efter årsmötet.

*Efter aktiviteterna* på Arla så åker vi ner till speedwaytokiga Målilla via lite trevliga småländska byvägar.

*I Målilla* stannar vi till vid "Slottet i skogen", Hotell Moliljan där klubben bjuder på mat för medlem i CSS med respektive i Sonett.

*Vi avslutar* träffen i Målilla Hembygdspark där vi börjar med prisutdelning. Därefter kommer vi att få guidad visning av deras museer, där bl.a. kan nämnas motor-, brandkår-, jordbruks- och vagnsmuseet. Vi kommer säkerligen även att få ta del av speedwayens utveckling. Kostnad 25:- per person.

Vi kommer inte att ha någon officiell avslutning utan man åker hem när man har sett sig mätt på allt som finns att se i hembygdsparken.

*Obligatorisk anmälan* senast 20/5 till Stefan på 0492-40354, 070-351 33 10 eller stefan.gustaf@ebox.tninet.se

*Välkomna*

önskar Tomas Gustavsson, Stefan Gustafsson och Åke Olsson



# Två Sonetter på utflykt i Skåne

Åke Larsson

---

Som tagen ur en tecknad film kom "den fula ankungen" och "Grodan" körande in på Ravlunda Bränneri en fantastiskt solig långfredag. Åke skrev i sin dagbok att Martin från Köpenhamn lyckades gissa årgångarna!. Vi fortsätter att citera delar av den:

---

## *Saab Sonett II V4 1968*

En tidigare ägare Svea Maria Waldemarson från Lund. Inköpt i december 1968 hos Saabförsäljaren i Lund. Nuvarande ägare Åke Larsson, Vittsjö. Inköpt maj 1986. Originalrenoverad 1986-1987. Mätarställning 1986: 3288 mil; 2009: 7115 mil.

## *Saab Sonett III, 1970*

Nuvarande ägare Ingvar Lindberg, Bjärnum, inköpt februari 2009.

Jag och Ingvar Lindberg kör våra Sonetter den 10 april 2009 då trafiken är som tätast på Österlen eftersom den stora konstrundan pågår. Ingvar sade, att det är som att köra transportsträckan i en rallytävling, fast ro-

ligare, när vi hade stannat på parkeringen på Ravlunda Bränneri. Där låg Peter Haventons Speed museum, det är numera nedlagt som museum, men finns kvar som kafé och restaurang.

-Ingvar frågade mig om jag visste vad det sämsta var att ligga bakom min Sonett? "Det är att bli bländad av den stora bakrutan som vid den här årstiden avger stora solkatter", sade han.

Inne på fiskrestaurangen Maritim fortsätter vi lugnt att äta den stekta spättan då våra ögonstenar står tryggt utanför på ögonavstånd.

Efter en mycket trevlig tur på 27 mil kan vi runda av en riktigt fin vårutflykt.





---

*"Tankar för dagen". Ingvar har precis tankat sin Sonett på Shell i Kristianstad.*

---

---

*Vilken privilegierad parkering vi fick utanför Maritim där vi åt middag.*

---



---

*Sista stopp innan vi kör hem. Solen står lågt på Vankiva fältet.*

---



## Winter Drive i franska alperna

Redaktionen fick följande rader från vår medlem Lennart Jarenbäck i Blonay, Schweiz:

Jag sänder några bilder från förra årets Winter Drive nere i de franska Alperna SV om Grenoble. Magnus Björk och jag turades om att köra Sonetten, så jag sitter inte alltid bak-

om ratten. Jean-François Bouvard (Jeff) stod också och videofilmade på en av sträckorna. Winter Drive 2009 gick av stapeln den 23-25.01.2009 med utgångspunkt från Villard de Lans i alpmassivet Les Vercours strax SV om Grenoble.







# Finska vinterrallyt eller med Sonett i österled

Rune Stranne

---

Våren 2009 började snacket gå i den lokala veteranklubben i Västerås, Aros motorveteraner, om vi inte skulle köra det Finska vinterrallyt 2010 som enligt ryktet skulle gå av stapeln i Jyväskylä i januari 2010. Ett visst intresse fanns men det stod inte först i turordning då det fanns massor med olika evenemang under sommaren/hösten.

---

I oktober väcks frågan åter och min kompis Stig säger till "gubbarna" att vi, han och jag, ska köra med min Sonett. Något omtumlad kunde jag konstatera att "kamrattrycket" gjorde att jag inte kunde backa ur.

Vi blev 10 "gubbar" i fem bilar som anmälde oss till rallyt. Det blev min Sonett -72:a, med undertecknad och Stig. En DKW F12 63:a, med Gunnar E och Björn J, 2st Ford Victoria 56:or, med Torbjörn B och Henry W, (enda finsktalande i församlingen), samt Gunnar S och Janne och en Volvo P1800 71:a med Göran T och Göran A.

Eftersom Sonetten stod inställd i vinterideten och naturligtvis saknade vinterdäck började jakten efter dylika. Nu finns ju inte 155 x 15 vinterdäck i överflöd så att säga. Det fick bli 165/65x 15 dubb fria på 4½ tums plåtfälgar.

Jag tog Sonetten till Västerås Bil o Båtel för vi skulle koppla om belysningen så att jag fick varsellyktor istället för de extra helljusinsatserna. Lasse där kan berätta mer hur han kopplade in de nya halvljusinsatserna innanför grillen. Det blev kanonbra. Tack Lasse för all hjälp.

Där inne i värmen på verkstan kunde vi dessutom byta värmekranen som



*Vinteröver:syn*

inte ville bestämma sig om den skulle ge värme eller kyla i kupén. Vi hade ju hört att dit vi skulle kunde det bli rejält kallt så värme i hytten ville (måste) vi ha.

En vecka före avfärden så träffades vi alla i en verkstadslokal, tillhörande en av deltagarna, där vi gjorde service på bilarna. Kollade glykolen och konstaterade att jag hade skydd för -25 Celsius. Vi passade även på att byta oljan i växellådan till en mer lättflytande sort. Innertaket hade fått en chock och släppt, så detta fick vi limma fast.

Nu var alla förberedelser gjorda och det var bara att invänta avresedagen.

*2010-01-28*

Avresedag, samling kl 13:30 för gemensam avfärd mot Stockholm och Viking Line för resa till Helsingfors kl 16:45. Resan till Stockholm gick utan missöden men Björn, som åkte med Gunnar i DKW:n, klagade över att han frös om fötterna då det var -10 grader ute. Vi som hade de minsta bilarna fick åka ombord först och hann installera oss i hytterna innan de

---

*Samling inför avfärd*



*På Stadsgrändskajen*

---

andra fick åka ombord. Det blåste minst sagt kallt på Stadsgrändskajen så det var en skön känsla att titta ut genom hyttfönstret och se de andra stå och frysa på kajen.

Efter en tax-free runda, bufféätande och tjatande i en pub ombord så blev det en tidig kväll där alla drog sig tillbaka till sina hytter.

*2010-01-29*

Helsingfors, -15 och snö. Då en av deltagarna i en av Ford Victoriorna hade en GPS så tog han tåten genom Helsingfors, tyvärr så stämde inte verkligheten med GPS:en utan det blev flertalet kringelkrokar och massor av trafikljus innan vi kom ut ur Helsingfors på motorvägen mot Jyväskylä. Bara 32 mil kvar...

På båten fick vi sällskap med en Volvo PV 47:a och en Volvo "sugga" 51:a så det blev en karavan som rullade norrut i ca 80km/tim. Efter ca 20 mil blev det dags att tanka, Björn frös fortfarande om fötterna och de konstaterade att det var -20 utanför bilen och ca + 3 i baksätet. Efter att de täckt hela fronten med en pappskiva blev det lite mer drägligt. Vindrutan



*DKW F12 1965, fullsatt!!*



*Rejäl vinter, träden bugar mot gammelbilarna*

och främre sidorutorna var isfria men i övrigt så var det is på fönstrens insidor på DKW:n, allt medan vi satt ganska lätt klädda i Sonetten där den nya värmekranen såg till att vi hade gott om värme.

Rallyt går i Saarijärvi ca 6 mil nordväst om Jyväskylä och det är där vi skall bo. Karavanen är nu splittrad och de sista sex milen kör vi alldeles ensamma genom storskogen i mörkret efter att ha svängt av från motorvägen.

När mörkret föll kunde Stig och jag konstatera att det ordinarie lyset på SAAB:en höll väldigt bra klass och ytterligare en tanke gick till Lasse på Bil o Båtel som fixat med reläerna o kabelhärvorna i fronten.

Hotellet som ligger på en ö har flera stugor vid strandkanten och vi blev inkvarterade i en fyrbäddsstuga tillsammans med Gunnar och Björn. Stugan var fin och låg ca 200 meter från hotellet där alla måltider skulle förtäras. Alla som bodde i stugorna hade även tillgång till hotellets bastu och spaanläggning.

Efter ytterligare en buffémiddag och ett par pilsner så var det ett trött svenskgäng som somnade in.

### *2010-01-30*

Rallydags, -20 grader kallt och drygt 10 cm nysnö. Ryktet sa att det varit ca -25 grader tidigt på morgonen. Vi hade kommit överens om att först starta bilarna och sedan äta frukost och sedan köra direkt till starten i Saarijärvi, dit det var ca 10 km. Naturligtvis så startade varken DKW:n eller Sonetten utan hjälp. Det visade sig att de andra fuskat genom att ta in batterierna i stugvärmern samtidigt som man hade ordnat med extra värmefläktar i motorrummen.

Framme vid startplatsen, kommunalhuset, samlades alla deltagare för kaffe med tilltugg och en massa frågor i form av en tipsrad före själva starten.

Starten skedde med en minut mellan varje fordon. Äldsta fordonet startade först och det var en T-ford 23:a och sista fordonet var en Porsche 911 81:a. Totalt var det 114 startande varav fyra motorcyklar.

Björn som är freak på franska bilar, förutom DKW förstas, var i nära extas över de gamla Peugeoterna som deltog i rallyt. Bland rallybilarna noterades att det var mycket fordon från öst, ryssbilar som Zim, Popeda, Moskovitsh



96:a, 1962 års modell



Är det en riktig SAAB? Har aldrig sett någon så-  
dan tidigare

och Lada. Det närmaste DKW-liknande var en Wartburg 63:a i nyskick.

Det var flera finskbyggda SAAB:ar med både 96:or och 99:or. En otroligt fin 96:a 62-årsmodell gjorde ju inte saken sämre. Men Sonetten var nog ganska exotisk och flera funderade på om det var en "äkta" SAAB.

Rallyslingan var ca 10 -12 mil och gick i skogarna runt Saarijärvi. Vägar var plogade men någon sand eller salt fanns inte, allt var vitt. Träden var snöbehängda och det fanns inga käppar som markerade diken och vägsträckning.

Ibland undrade vi om vi var rätt då rallypiloteringen endast fanns vid vägbyten.

Längs rallyslingan fanns några kontroller där man skulle identifiera bland annat fordonsdelar och bruksföremål. Mitt på slingan hade man ordnat med ett uppehåll där man fick gå in på en bygdegård och värma sig samtidigt som man bjöds på soppa och smörgås.

På sista tredjedelen av slingan måste vi ha kört på vägar som används på Jyväskylä-rallyt, otroliga vägar, rakt genom storskogen, backe upp och backe ner. Inte ett sandkorn på vägarna, så

fäste fanns inte någonstans, bara hård packad snö/is. Någon form av vägskrapa hade kört och gjort vägbanan otroligt skrovlig bitvis. Att inte alla skruvar lossnade var ett under. Det stod folk utefter vägarna mitt på storskogen och vinkade glatt när vi åkte förbi, det var ju bara 15 till 20 minusgrader ute, snacka om motorintresse!

Rallyslingan avslutades med en körning med tidtagning på en upplogad slinga på 1800 meter på en sjö. Eftersom jag körde med dubbfria däck körde jag i klassen utan "spikar". Det var otroligt halt ute på sjöisen och jag fick se mig slagen av mina kompisar med c:a 10 sek, de hade dubbdäck!!

Vid målet, vilket var vid hotellet, var det ett prov på tid där det gällde att styra ett oljefat försett med hjul och styrning runt utlagda däck i en åtta.

Provet gick ut på att en sköt på och en styrde. Problemet var dock att när man styrde vänster så svängde man till höger och viceversa. Svårt när huvudet säger en sak och det blir tvärtom.

Kvällen avslutades med middag och prisutdelning. Vi svenskar fattade inte mycket då nästan allt tal var på fin-



*Rejåla vintervägar*



*Vid matuppehållet*

ska och efteråt konstaterade vi att ingen svensk hade fått något pris. Men vad gör det, huvudsaken är att man deltagit.

Då vi bestämt en tidig avfärd nästa dag så blir det tidig sänggång.

Vis av skadan så tar vi dock ur batterierna ur både DKW:n och Sonetten och sätter dem på laddning i stugvärmen.

### *2010-01-31*

Hemfärd. Nästan -20 grader och ännu mer snö. Med det varma och laddade batteriet gick Sonetten igång alldeles själv utan hjälp.

Snabb frukost och iväg mot Helsingfors. Fruktansvärt med snörök de första sex milen in till Jyväskylä. Vid varje möte blev det totalt vitt, det var bara att ta ett stadigt tag i ratten och hoppas att vägen var rak. Milen rullade på och ca 10 mil före Helsingfors tog vi en matpaus innan vi körde mot färjeterminalen. Direkt där stadsgränsen var upphörde snöröjningen och alla gator i Helsingfors var en sandfärgad snösörja, ca 15 cm djup.

Om hemfärden är inte mer att säga än att det var festligt att sitta i baren och lyssna på finsk karaoke, måste erkänna att blyga är inte finländarna när de har lite innanför västen.

### *2010-02-01*

Måndag förmiddag, endast -6 grader och gråväder i Stockholm. Ut på E18 och bara 11 mil hem. Alla hade nog lite hemlängtan för nu låg vi och körde i 90 km/tim helt plötsligt. Efter att bilarna varit rena hela färden så blev de nu desto mer nedsmutsade och välsaltade. De såg inte roliga ut när vi kom hem. Den sista biten upplevdes nog av alla som den längsta delsträckan under de dagar som varit.

#### *Lite data:*

Rune Stranne	förare/ägare
Sonett III -72	GGG 668
Stig Winblad v Walter	bisittare
Körd sträcka	110 mil
Bensinåtgång	70 liter

# Sonett 254 som jag minns det

Åke Olsson



---

Vi stod och pratade en kväll utanför garaget några rallykompisar och jag, vi kom in på vilka bilar vi önskade att vi hade, jag sa att en tvåtaktsonett vore en höjdare. Jag såg en till salu i senaste Teknikens värld sa en, vilket jag tvivlade på. Dagen efter kom min kompis med tidningen och mycket riktigt så var det en Sonett II:a till salu. Jag provade genast att ringa, inget svar, likadant dagen efter. I över fyra veckors tid så ringde jag till detta Trollhättanummer dagligen när jag kom hem från jobbet och även några försök i helgerna.

---

Så en dag var det en engelsman som svarade och visst han hade en tvåtaktsonett till salu. Det visade sig att när han skickade in annonsen så hade han begärt att den skulle komma in i tidningen i augusti eftersom han var i England på semester i juli. Vi kom överens om att jag skulle åka till Trollhättan och titta på bilen, jag fick en vägbeskrivning på engelska hur vi skulle åka.

Vi åkte i väg i Britts 96:a från 1962 med ett ganska högljutt tvåtumssystem. Vi kom till Trollhättan och försökte hitta till Tim Bishop men förgäves, vi hittade ingen bil, vi åkte varena gata i Trollhättan men kunde inte hitta bilen.

Vi åkte upp mer än en halvtank på gatorna i Trollhättan, vi frågade över-

allt men ingen visste något om någon tvåtaktssonett, det låg nog lika mycket tvåtaksrök på gatorna den dagen som det gjorde dom tidigaste Saabträffarna som var på Saabmuseet när det låg i källaren under macken.

Vi var även vid "vakten" till Saab och frågade, han visste inget om någon Sonett men han trodde att det bodde någon engelsman i utkanten av Trollhättan.

Jag var på väg att ge upp och hade nog gjort så om inte Britt hade varit med när vi åkte ut på en mindre väg förbi en grusfotbollsplan och vi fick syn på en liten bil under ett stort träd, det kändes som att det var den minsta bil jag någonsin sett. Det visade sig att jag hade fått vägbeskrivning från ett helt annat håll än det vi kom ifrån.

Vi gjorde en provtur och blev ännu mera sålda på bilen, den var liten, trång, lågt i tak och bullrig men ack så rolig att köra, vi försökte komma överens om ett pris men han hade en intressent till som han skulle prata med, han ringde ett par dagar senare och jag höjde mitt bud 1000kr till 37000kr och blev lovad att få köpa den eftersom jag hade högsta budet.

Under tiden som gick innan jag fick tag i Tim så var vi på Saabträff på Öland hos Saabjanne, där hörde jag några diskutera Sonetten och dom tyckte den var alldeles för dyr.

Min svåger lovade att åka med och hämta Sonetten, vi åkte en dag mitt i veckan. Sonetten skulle då vara svenskregistrerad och besiktigad, Tim tog in den som flyttgods för att det blev billigast så.

När vi kom till Trollhättan så visade det sig att bilen var avställd och oförsäkrad, jag kände att denna bil inte får glida mig ur händerna utan det är bara att chansa.

Vi gjorde upp affären, jag hade dispositionsrätt på bilen i ett års tid, därefter så var bilen min, Tim hade skrivit ett antal sidor "bra att veta" och vi fyllde i alla blanketter inklusive ett intyg om att jag disponerade bilen under året. Vi åkte hem från Trollhättan till Silverdalen dagtid i en avställd och oförsäkrad tvåtaktsonett; vilken känsla och vad nervös jag var att vi skulle träffa på någon polis, särskilt när vi åkte igenom Jönköping.

Det gick bra, även första året gick bra, jag ville inte att det skulle bli allmänt känt under det året att jag hade köpt Sonetten.

Vi var på några Saab-träffar detta år i en Saab Sport och vi fick aldrig någon fråga om Sonetten så det var nog inte många som visste vad som stod hemma i garaget.

Vi använde bilen några år under somrarna, den fungerade bra men jag visste från första början om ett antal rost-

---

*Bilen hemma i Lönneberga.*





lagningar som i mina ögon inte höll rätt klass.

Sommaren 1985 körde vi SMK Eksjöns minirally i vår rally 96:a; när vi kom hem på kvällen så demonterade vi växellådan som skulle ses över.

Vi lastade Sonetten för en semestertripp till Dalarna och lastade även in växellådan, resan upp gick via Hyltebruk där växellådan lastades av, detta var en otroligt varm dag så resan var både lång och varm. Väl uppe i Siljansnäs så regnade det mycket den veckan och det regnade in i Sonetten, det var då beslutet om renoveringen togs.



*Nerplockningen påbörjad.*

Vi använde Sonetten sommaren ut innan vi började plocka ner bilen. 1985 hade jag råkat köra upp mig till A-förare i tvåtakts 96:an och vi köpte en 99:a EMS för att försöka köra fortare i skogen. Detta tog mycket tid i garaget så Sonettrenoveringen gick mycket långsamt; när vi dessutom blev utslängda ur garaget då bruket behövde utrymmet till trädgårdsmästaren, ett garage som bestod av tre "mekarplatser", ett stort kontorsutrymme och kallförråd som rymde fem bilar.

Det fick bli att hyra en ladugård för

att tillfälligt härbärgera alla bilar och delar.

Det fick även bli husköp och garagebygge samt avveckling av rallyverksamheten. När väl garaget var färdigt tog Sonettrenoveringen fart ordentligt. Det var mycket letande efter nya delar, jag fick möjligheten att följa med "Möllan" i Virserum och gå igenom utskrotade reservdelar hos Saabhandlaren i Vetlanda, det blev ett flertal värdefulla besök.

Den renplockade bottenplattan satte jag upp i min gamla riktbank för att



*Uppstätt i riktbank för att få alla mått att stämma.*

vara säker på att bilen skulle bli rätt i alla mått.

Det blev mycket plåt som fick bytas ut, båda tröskellådorna, stora delar av kupégolvet, bagagerumsgolvet, plåtarna bakom dörrarna och bitar av hjulhusen. Därefter så slipades hela bottenplattan ren från färg och motorutrymmet blästrades innan målningsarbetet påbörjades.

Först så grundmålad bottenplattan innan alla plåtskarvar kittades, undersidan fick ett lager av utspädd "body" för att stå emot stenskott bättre, ytterligare ett lager grundfärg innan



*Överblivet material.*

topplacken lades på, Volvos malmgrå som stämde perfekt med färgprovet från undersidan på plåten som sitter vid pedalerna. Nu började den roligaste delen av renoveringen när man får börja montera ihop allting. Nya bromsledningar drogs, montering av blästrade och målade hjulupphängningar med nya bussningar, nya bromsar och nya lager. Montering av elsystemet och nyrenoverad instrumentpanel som tidigare hade haft för många mätare.

Montering av nyrenoverad växellåda med utväxling från en V4-Sonett



*Instrumentpanelen på plats.*



*Förberedelser innan lack.  
Nedan. Nylackad*



tillsammans med en special 1 drevsats, mycket trevligt. Motorn var på 940cc, grupp 2 trimmad av Ström i Trollhättan försedd med nya förgasare och ny oljepump.

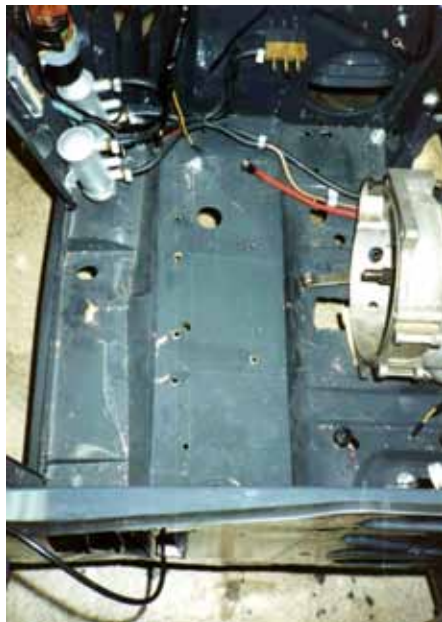
Torsten Åman sa vid en träff i Linköping: det är gott drag i din pysburk, det är väl ett av dom bättre betygen man kan få.

Karossen gjordes ren från all kitt och underredsmassa innan den monterades på en jigg för att lämnas in på lack, lackeringen utfördes på en firma i Oskarshamn, dom fick bakläxa ett par gånger innan jag var nöjd.

Jag var ute i garaget på nyårsaftonskvällen för att "pilla" lite, när jag skulle ställa ner bilen på golvet så välte domkraften och motorrumsgolvet fick sig en rejäl tryckare, det var bara att lyfta ur motor rikta plåten och lackera om delar av motorutrymmet, jag tror inte att jag har varit ute i garaget någon mer nyårsafton efter detta.

Karossen monterades på plats med nya tätningslistor och nya skruvar tillsammans med nya gummitätningar som Gotlands gummi hade hjälpt mig att ta fram, dom hjälpte mig även med nya bussningar mellan förgasare och luftrenare. Jag hade även fått fram nya främre blinkers samt ljuspottor från England som monterades i huven som försågs med ny list i framkanten som jag köpt av Mats Jonsson.

Dörrstommen fick precis rum i blästerskåpet på jobbet, därefter lackades den hemma. Jag hade sökt spolarpump i flera år och till slut så fick jag hjälp av Mats Jonsson som tog hem en från USA, det gick inte lång tid efter att jag hade fått den då jag var på Grahns



*Aldrig mer jobba i garaget på nyårsafton.*



bilar i Kisa och fick gå upp på vinden, där låg det tre nya spolarpumpar.

Jag hade ett komplett nytt avgasystem som jag tog med mig till jobbet och fick det flamsprutat med zinkaluminium, det lär hålla i många år.

Nu var det dags att sy upp ny inredning, Mikael Myrsäter drev vid denna tid en firma i Järforsen där vi tillbringade några dagar. Han sydde upp

en ny inredning och renoverade stolarna som var skinnklädda.

Under tiden som bilen låg nerplockad i det gamla garaget så lossnade en hylla som säker hängt där i över 20 år ner från väggen och naturligtvis så låg bakrutan där på golvet, så både fram och bakrutan fick lov att bli nya vid monteringen.

Jag hade fyra "RAC-fälgar" som hade varit med ett tag som skickades på riktning och lackering, jag var på en däckverkstad och provade lite olika däck och vi fick fram en trevlig kombination som fick plats under skärmarna.

Det var dags att fylla på vatten och bensin för att försöka provstarta motorn, det var inga större problem, det som tog längst tid var att veva oljepumpen. Därefter var det dags för framvagnsinställning och senare samma dag tid på Bilprovningen.

---

*Äntligen uppstart*

Det var inga problem, bilen gick rakt igenom besiktningen.

Dagen efter så åkte vi på Sonettklubbens vårträff som detta år var på Öland, 254:an blev framröstad som "vårens finaste sonett", detta tyckte jag var jättekul, det var ett kvitto på allt arbete som var nerlagt på bilen.

I augusti så åkte vi ner till Skåne för att MHRF-besikta bilen hos Kenneth Nilsson. När vi var där nere så passade vi på att besöka Vallåkraträffen, det var mycket Volvo. Carlsson på taket och Pelle Rudh undrade hur jag kunde ha sådana fälgar på bilen, dom tyckte det hade varit bättre med Ronalfälgar.

Det blev ett antal träffar med många trevliga minnen och många roliga mil.

Det var dock stora problem med bestyckningen av förgasarna, jag provade alla möjliga och några omöjliga kombinationer men han ville gärna "spika" i mellanregistret runt 90km/h. Så fort





man gasade på så försvann spikningarna, toppfarten var helt ok, när han fick gå på Aspen plus, ca 102 oktan så gick han som en klocka, dock lite dyrt och omständligt. Efter att ha ägt bilen i 20 år så växte beslutet fram att sälja Sonett till förmån för en Saabcab.

Det var inte lätt att sälja, det var väldigt få intressenter, ett av samtalen var

---

*Enda problemet med Bilprovningen var att chassinumret bara hade tre tecken.*

---

mindre trevligt det var ett 08-nummer som frågade om det var jag som hade en tvåtaktssonett till salu, jag svarade ja och han frågade om jag var hjärndöd och så la han på luren; Sonetten såldes senare till Katrineholm.



---

*Pelle Rudb och Carlsson på taket tyckte inte om mitt fälgval.*

---

# Reservdelar till Din Sonett

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

**Per Jansson**, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

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

Du kan även hitta listan på vår hemsida

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



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

## Åter i Lager. In stock again



**Stötfångare till Sonett III** årsmo-  
dell -70-72.

Art 7415698. Bakre. Pris 3985:-

Art 7415706. Främre. Pris 3985:-

**Bumper to Sonett III** model -70 to  
-72

Art 7415698 Rear. Pris 3985 SEK

Art 7415706 Front. Pris 3985 SEK



**Knapp till sidobakruta**

Art 7417017, Pris 60:-

**Button, plastic nut rear side window,**

Art 7417017, Price 60:-



**Knapp till bakruta**

Art 7416290, Pris 60:-, plus frakt

**Button, plastic nut rear window,**

Art 7416290, Price 60:-, plus freight

# det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



## Norra Skåne

I nätbilagan av Norra Skåne så hade Peter Paulsson den 28 december en artikel där han intervjuade vår medlem Sten-Arvid Larsson med rubriken "Saab ligger i respirator. GM är på väg att dra ut sladden." Sten-Arvid berättar där om hur han blev så Saabintresserad, det var genom sin far det började, han var verkstadschef på Saab i Linköping. Vi citerar lite ur artikeln: "Bilen han ratar till vardags i dag är Saab nummer 13 för Sten-Arvid.

Ögonstenen – en Sonett V4, årsmodell -68 – har han ägt sedan 1992.



– Jag såg prototypen 1965 och sedan dess har jag drömt om att äga en. Jag köpte den när jag var 49 år. Vissa köper stora motorcyklar när de ska fylla 50, jag köpte den här. Jag torskade direkt, inget prutande eller så, säger Sten-Arvid."

Vi citerar vidare: " – Det är tragiskt. Jag har ju växt upp med Saab och levt med Saab hela livet. Men framförallt är det tragiskt för alla människor som är beroende av Saab i yrkeslivet, säger han.

Sten-Arvid har trots sin passion för Saab en klok och balanserad syn på krisen. – Jag blev inte förvånad när Saab var till försäljning, det har gått dåligt sedan GM tog över."

Det sista citatet är inte heller svårt att hålla med om: " – Vi har bilmuséet i Trollhättan med hela Saabs historia. Det är vi väldigt rädda om och det ska leva vidare."

## Auto Classic

Vår medlem Bernd Schubert från Nürnberg hade vänligheten att maila en artikel från den tyska tidningen Auto Classic, nummer 1, 2010. Den har rubriken "Alter Schwede im Sportanzug" med underrubri-

ken "Coupé-Rarität aus dem hohen Norden". Den är skriven av Bodo Wistinghausen och berättar på två sidor om Sonetten i allmänhet och vår medlem Norbert Breitbachs gröna Sonett III från 1972 i synnerhet. Norbert, som bor i Lüdinghausen i Tyskland, köpte den 1990 efter att ha tjatat sig till att få köpa den av den förre ägaren. En speciell detalj på hans III:a är det stora glastaket vilket visas på en av de totalt sex bilderna som illustrerar artikeln. Bra reklam för Sonetten var det, synd bara att de konsekvent stavat den "Sonnet" i texten. Men det har vi överseende med, en sådan artikel når verkligen en stor läsekrets och kanske kan fånga fler tyskars intresse för denna bil som är så ovanlig i Tyskland.

### TVI

I samband med de olika kortegenarna med Saabbilar runt om i Europa där man protesterat mot GM:s planer på att lägga ned Saab så hade man även en stor kortege med flera tusen bilar i Trollhättan. Den sträckte sig hela vägen från Saabmuseet till fabriken. Vår medlem Gösta Jakfors intervjuades i Rapport, sittandes i sin röda öppna Sonett I:a. Han fick bl.a. frågan om han trodde att manifestationen skulle göra någon skillnad men han trodde inte att GM skulle låta sig påverkas. När ni läser detta vet ni svaret. Starkt jobbat Gösta, att sitta i en öppen bil mitt i vintern i minusgrader, det är strongt och tyder på stort engagemang, precis som hos så många andra denna dag, den 17 januari.



### TTELA

Den här gången är det TTELA som skriver om Gösta Jakfors och hans Sonett I, som var med i konvojen från Saabmuseet till Saabfabriken den 17 januari. Han blev också intervjuad i de lokala TV-nyheterna (Västnytt), han trodde inte konvojen hade någon betydelse, GM har redan bestämt sig. Det var för övrigt inte bara i Västnytt man kunde se och höra Gösta Jakfors intervjuas, detta inslag sändes i hela Sverige. På bilden ser vi att Gösta till och med har poliseskort och det kan man förstå med en sådan raritet.

Är det inte fantastiskt att se en äkta Sonett I köra runt i snödrivorna, mitt i vintern?! Jag lovar, denna syn är och förblir mycket ovanlig. Tack Johnny Johansson för klippet. Johnny och Lisbeth åkte för övrigt också med i konvojen bland de andra ca. 2000 Saabbilarna, men som Johnny skrev, "vi satt varmt och skönt i 9-3:an."

### TTELA

Johnny Johansson sände mig ett klipp till från TTELA från den 28 januari 2010. Nu var affären i hamn, Spyker hade köpt Saab och Claes Roberts-



son som är ordförande i Saab Turbo Club of Sweden intervjuades om den konvoj som han var med och arrangerade i Trollhättan. Den var en, men en av de större med sina 2000 bilar av de 50-talet konvojer som arrangerades runt om i världen för att rädda bilmärket från nedläggning. Om dessa konvojer påverkade GM att sälja Saab istället för att lägga ned vet endast de närmast invidiga men att engagemanget runt om i världen bland de som gillar Saab är stort visades med all önskvärd tydlighet. Även denna artikel har en bild på Gösta Jakfors Sonett I:a i blickfånget.

### *Norra Skåne*

Vår medlem Sten-Arvid Larsson är också en person som syns mycket i media på sistone och även han intervjuades om att Saab sålts till Spyker. Han menade att de gångna 18 månaderna varit en berg- och dalbana för all med någon form av relation till Saab och att det nu känns fantastiskt bra, inte minst för de som arbetar på Saab eller dess underleverantörer. Sten-Arvid anser som så många andra att Saabs VD, Jan-Åke Jonsen gjort ett enormt jobb och varit så positiv under hela processen.

Han lägger dock till att det fortfarande återstår att få lönsamhet i verksamheten igen och att bilförsäljningen måste öka. Ett steg att nå detta vore att satsa på gasbilar och elhybrider.

För några år sedan i Stockholm i samband med att Saab Aero X så visades även en Saab 9-3 cab med elhybridmotor. Vart tog den vägen undrar redaktören och framförallt när kommer

produktionsbilarna, för självklart var utställningsexet en koncept/provbil.

### *Teknikens Värld*

Nu har Teknikens Värld i nummer 4 också skrivit om Saabkonvojen. Av åtminstone 2000 bilar har även de siktat in sig på Sonett I:an körd av Gösta Jakfors. Men ok, konkurrensen av Sonett I:or i kortegen var väl inte mördande bland alla mer vanliga Saabar. Tack Gösta för att Du tog ut denna raritet mitt i vintern och tack Johnny Johansson för klippet.

### *Dagens Industri*

När det gäller denna tidning, i detta fall från 3 februari, är det förstås ekonomin som det skrivs om, eller i detta fall, frågetecknen för Spokers ekonomi och om de får fram pengarna som behövs för köpet av Saab. Men bland all denna ekonomidiskussion så kunde man läsa att Spokers VD, Victor Muller sagt att "han lovar också att utveckla en ny, mindre Saab, 9-1, liksom en sportbil liknande den gamla Saab Sonett". Detta ingår dock ej i affärsplanen och det ska nog till en betydligt bättre ekonomi hos Saab innan man vågar satsa på en ny Saab Sonett, gissar redaktören.

### *SF 2*

I mitten av januari hade Lennart Jarenbäck i Schweiz besök av en reporter från den tysktalande schweiziska TV-kanalen SF 2 och bilprogrammet MotorShow. Resultatet kan ni se om ni följer länken:

<http://www.motorshow.ch/index.cfm?rub=114>

Se under: Thema der Woche/Saab: Die Geschichte der Marke!

Jag hoppas att programmet fortfarande går att se när ni läser detta. Vi får bland annat se Lennart åka med sin silverfärgade tvåtaksonett i vintermiljö och uttala sig om Saab. Det mesta av programmet är på tyska, men Lennart säger faktiskt någon mening på svenska. Fast när det pratas schweizertyska börjar det bli knepigt, men bilderna kan man ju alltid se på. Det är inte bara Sonetten vi ser, en 9-3 XWD testas med och den får goda omdömen, förutom för bensinförbrukningen.

### *Auto Motor & Sport*

Johnny Johansson köpte nr. 4 av Auto Motor & Sport, för de skulle skriva om Saab och Saabs framtid. Det gjorde de verkligen också, hela 22 sidor om Saab! Bland annat en intressant artikel med bilder om den nya 9-3:an, som ska



komma om ett par år. De skriver också om manifestationen med bilkonvoj från muséet till Saabfabriken. I likhet med Teknikens Värld nämner de inget om Sonetter i texten, men har, som TV, lyckats fånga Gösta Jakfors på bild, de har också en bild på Sonetterna i muséet. Kul ändå att de har med några Sonetter, för denna gång var ju inte Sonetten huvudtemat utan just Saab och företagets framtid. Tack Johnny för klippet.

**GRATTIS**

*Johan Josefsson  
Lilla Edet*

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!

### *Dagens Nyheter*

Den 26 februari hade Saab en annons i Dagens Nyheter med rubriken "Till alla er som aldrig slutat tro". Den var ett tack till alla som ställt upp för Saab under den svåra tiden med ekonomiska bekymmer, om den nu är över förstås. Man tackar Saabägare, medlemmar i Saabklubbar och entusiaster som "kört i karavaner jorden runt". Givetvis tackar man även alla medarbetare som vägrat att ge upp. På en av bilderna som illustrerar annonsen och som visar just ett stort engagemang hos så många människor ser vi en blå Sonett och som vanligt känns det extra roligt att man visar en Sonett i en annons som uppmanar folk att köpa en ny Saab.

### *Nostalgia*

I nummer 2, 2010 så har man en femsidors artikel om Anders Källquist och hans Saabar. Rubriken var "Rallyåkaren som aldrig ger upp" och den var skriven av Bengt Aronsson. Den handlar mest om Anders tidigare tävlingsverksamhet med såväl tvåtakta-



re som V4 96:or men det finns förstås en anledning att artikeln omnämns här, nämligen att på en av bilderna ser vi även hans blå Sonett III med vita stripes. Den nämns inte speciellt i texten, men jag skulle inte bli alltför förvånad om den är trimmad med tanke på att han renoverat och trimmat mellan 20 och 25 Saabar genom åren. En sak till är värd att nämnas, nämligen den Saabkaka som bakas varje helg, i en navkapsel från Saab förstås, vad annars?

### *Classic Motor*

Helt otroligt. I nummer 3 från mars 2010 kryllar det av olika Saabmodeller redan på framsidan, bland annat Marie-Louise Rudhs. Sedan fortsätter det i tidningen med olika artiklar om Saabbilar, på totalt 19 sidor! Det är framförallt motorjournalisten Robert Gustavsson som ska hedras för detta, han har gjort ett mycket gediget jobb för att dels skildra enskilda modeller, dels Saabs historik i kortform och som vanligt när han skriver med ett stort kunnande. Det börjar med en artikel som har rubriken "Saab lever!" och avslutas med en artikel rubriksatt till "Saabs plastleksak". Den handlar som sig bör om Saab Sonett i allmänhet och Marie-Louise Rudhs Sonett i synnerhet. Robert är ju alltid mycket tillmötesgående, så vi kommer att publicera denna artikel i sin helhet så småningom i Sonettvärlden. Jag kan bara buga för alla dessa Saabartiklar, imponerande! Och det ryktas att det kommer mer...

# Sonettbutiken

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



Modellbilar, se högerspalten.



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

## Modellbilar:

### Autosculpt 1:92

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

### 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.