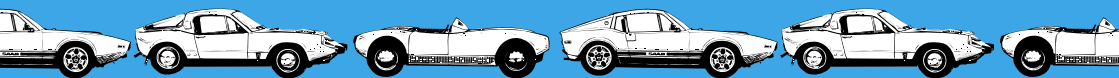


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



## Glada vinnare i Norge

- Lyckat möte i Västerås
- CSS vår- och årsmöte
- Buying that Sonett
- Nackstöd på stolar till Sonett II

**3**  
2004

# Från ordförandens skrivbord



Hej på er!

Ännu en sommarsäsong ligger bakom oss, en säsong där vi faktiskt har anordnat två möten. Det ena, vårt vår- och årsmöte arrangerades av Ketil Bjørnebekk i Norge och det andra mötet i Västerås av Lennart Sahlén, stort tack till båda! Träffarna var välarrangerade, hade ett varierat program med sköna vägar i fin natur och dessutom hade vi tur med vädret. Däremot var de inte speciellt välbesökta, speciellt inte det i Norge där vi som mest var sju Sonetter. Visserligen brukar jag säga, att vi som var med hade en fin träff och det stämmer nu med men jag kan inte låta bli att tycka synd om arrangörerna när det kommer så få medlemmar. Visst, Norge är förvisso en bit bort men har vi inte våra Sonetter för att köra dem ibland? Bor man i mellansverige är det inte längre till träffplatsen nära Hamar än det är att åka till Trollhättan eller kanske Skåne. Nog om detta, ni kan i alla fall läsa om träffarna i detta höstnummer av Sonettvärlden.

I Norge framfördes förresten berättigade önskemål om att vi skulle ange värdet på vårt reservdelslager i den ekonomiska berättelsen. Vi hade redan då planerat att inventera vårt reservdelslager i augusti, en förutsättning för att kunna ge ett korrekt svar. Nu är detta gjort och ni kan läsa lite om detta på reservdelssidorna.

På tal om reservdelar vill jag kort nämna, att vår reservdelsgrupp gjort en fysisk jämförelse mellan en Highgate- och en Ronalfälg. Ni kanske har läst på någon hemsida, att verktyget för Highgatefälgerna som i stort liknar Ronalfälgerna har varit till försäljning. Vi kommer att lägga ut denna jämförelse på vår hemsida så kan ni själva bilda er en uppfattning om likheter/olikheter. Då verktyget var alldeles för dyrt att köpa för CSS och då efterfrågan för denna fälg får bedömas som osäker har styrelsen i CSS beslutat att avstå från att köpa det och följaktligen kommer vi inte att sälja Highgatefälgar från vårt reservdelslager. Men det kan ändå vara intressant att se jämförelsen om ni erbjuds att köpa sådana fälgar från annat håll.

Vi kan redan nu nämna, att vi planerar att ha vårt vår- och årsmöte 2005 i Småland. Men då det uttrycktes ett intresse i Västerås för ännu ett sensommarmöte så frågar styrelsen er, om det är någon/några som kan ha intresse att arrangera ett sådant. I så fall, hör av er till mig eller klubbmästaren!

*Jan-David Skaven*

**CLUB  
SONETT  
SWEDEN**

### Klubbens adress

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

Klubbens postgiro  
35 87 30-0

Medlemsavgift 225:-/år

### Tidningens adress

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

Besiktningmännen för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Nävekvärn  
0155-535 60

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:

Finaste Sonetterna i Norge hade Kjell Arne Andersson, första pris Rolf Haugmo andra och Jan Hartz tredje pris.

### Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande  
08-93 15 65

fam.skaven@swipnet.se

Mats Phersson, sekreterare  
013-631 67

mats\_ph@hotmail.com

Johnny Johansson, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50

johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-611 39 42

ble@brevet.se

Erland Johansson, reservdelsförv.  
013-27 04 12

er.j@telia.com

Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.  
0303-74 03 11

andreas.hillby@telia.com

Lars Eriksson, klubbmästare  
0240-202 32

lars.olov.eriksson@swipnet.se

Åke Olsson,  
0495-405 95 suppleant  
ake-o@algonet.se

Mikael Sjögren, suppleant  
0707-618 958

mpr.sjogren@telia.com

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

Nästa nummer av

### SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober

# Två Malmöminnen

Kjell Wihlborg

---

I Malmös utkant tillverkades Sonetten och i en annan utkant fanns Kockumskranen. Mycket fakta kan vi om Sonetten, men lite om kranen kunde kanske också intressera.

---

1974 togs världens största bockkran i drift. Högsta höjd 138 m., lyftkapaciteten 1500 ton, totalvikt 7200 ton, lyfthöjd 105 m. Benparets boggisystem 74 m. långa med vardera 48 hjul, avstånd mellan spåren 174 m. och spårlängd 710 m. Kranbalken 185 m. lång, 14,5 m. hög och 10,5 m. bred, vikt 4200 ton. Texten Kockums på balken 6,7 m. hög. 12 km ställinor ingick i lyftsystemet. I varvs-krisens skugga sjösattes sista fartyget på Kockums sommaren 1987 och sommaren 2002 lämnade kranen Malmö med destination Sydkorea.

Det fanns ytterligare en bockkran på Kockums. Den klarade 800 ton och gick under namnet "Plutten". Kockums hade under 1970-talet nära 7000 anställda.

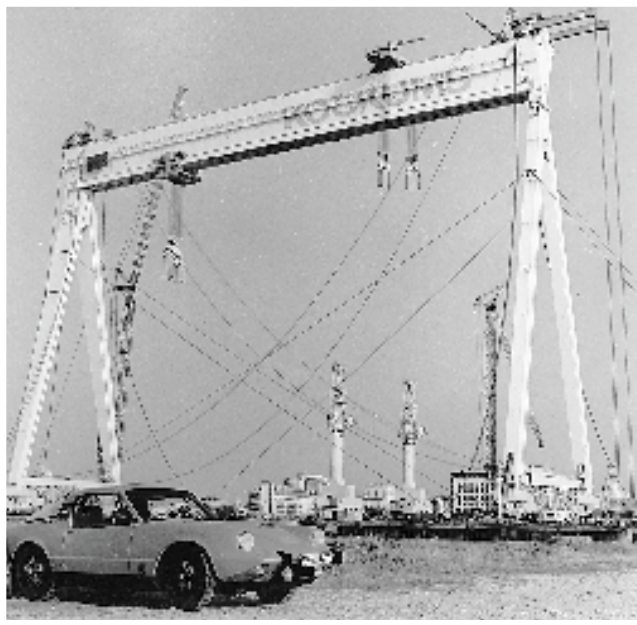
En annan gigant, som fortfarande finns i Malmö är "Svanen" som lyfte ut de 50 st. 140 m. långa och 6400 ton tunga vägsektionerna till Öresundsbron. "Svanens" maximala lyftkapacitet är 9400 ton. Är 72 m. bred, 100 m. hög, djupgående 6 m. och den har en motoreffekt på ca. 5000 hk.

## Swen Westberg avliden

Klubbens förförre ordförande Swen Westberg har gått bort i en ålder av 74 år. Han var ordförande i CSS i början av 80-talet då klubben var ny-startad. Swen var till yrket en mångsidig jurist och hovrättsråd, något som vi hade nytta av då han till stor del formade de stadgar som CSS fortfarande har. Att skriva att han var med om att forma grunden till vår nuvarande verksamhet är inte att ta till överord. Hans repliker var snabba och hans humör gott. Vi minns med tacksamhet de insatser han gjorde för klubben.



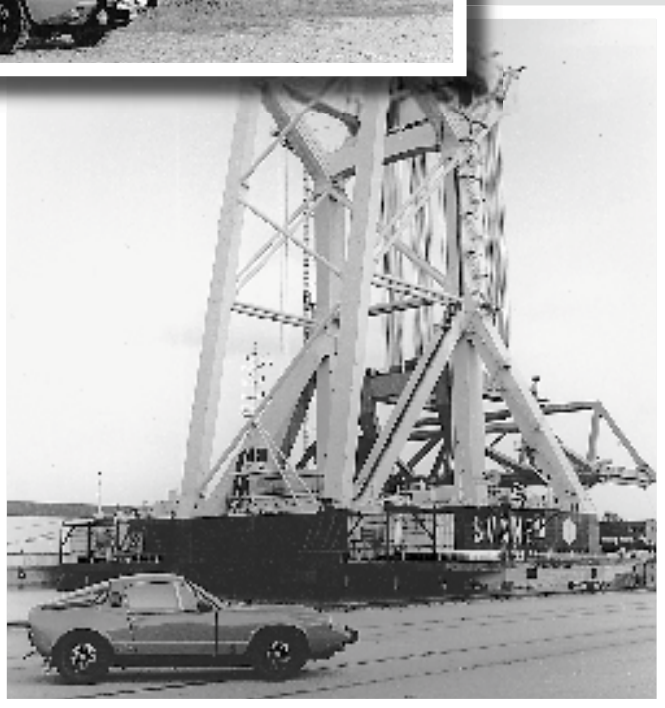
*Jan-David Skavén*



---

Den imponerande Kockumskranen under nedmontering sommaren 2002. Ett något mindre minne som också svensk industri producerat syns i förgrunden, nämligen en Saab Sonett II V4 från 1968.

---



# Sonettfotografering i Arlöv 13 juni 2004

Bengt Åkesson

---

Tidningen Automobil håller på med en diger artikel om Saab Sonett och har bland annat besökt Saabmuseet i Trollhättan för information om de verkligt gamla Sonetterna, prototyper och annan kuriosa.

---

Arlöv utanför Malmö är förknippat med Sonetten eftersom bilen tillverkades där. Saabklubbens Skåniasektion blev tillfrågad om att ställa upp med ett antal olika modeller av Sonetten och det är klart vi ställde upp. Det hela gick ut på att fotografera de olika modellerna dels vid före detta Saabfabriken och längs teststräckan där de



nya bilarna provkördes. Det hela blev ett ordentligt jobb med fotograf hängande ut genom takluckan och krypan runt för att dokumentera.

När vi stod och småpratade vid Saabfabriken så kom en äldre gentleman på cykel och stod avvaktande och tittade på våra bilar med något nostalgiskt i blicken. Det visade sig att denna



mycket trevliga och humoristiska person hade arbetat med att ta fram pressverktygen för plåten mm för tillverkningen av Sonetten. Han hade mycket att berätta och ordföranden bjöd in honom att hålla föredrag vid något kommande möte med Saab Skånia.

Tidningen bjöd även på en bit mat och det säger ju aldrig en skåning nej till. Tack för det! Artikeln beräknas att gå i tryck hösten 2004.



# Lyckat möte i Västerås

*Jan-David Skavén*



Ovan, Lennart Sahlén framför de Sonetter han lockat till Västerås och samling vid Björkmans bil i väntan på start.

Nedan till vänster, Här gäller det att backa så nära pinnen som möjligt. Övriga bilder från mc- och leksaksmuseerna vi besökte under dagen.





Två som fick pris under dagen, till vänster Johan Schemat som totalsegrade och fick en högtryckstvätt. När det gällde att köra 10 meter var Sture Johansson bäst och fick en hink med bilvårdsgrejer.

## Lyckat möte i Västerås

Det var flera år sedan vi hade två Sonettmöten samma säsong men i år var det åter dags. Det första mötet i år var ju i Norge, så det kändes rätt att även ha ett möte i Sverige. Det var Lennart Sahlén som generöst erbjudit sig att arrangera det i Västerås.

Vi samlades utanför Björkmans Bil som ligger vid väg 67 mot Sala. Vi var 20 stycken eller om man så vill, 11 Sonetter. De flesta var av någon anledning röda, men man kunde också se en vit tvåaktare och en malakitgrön V4. Vi började med ett manöverprov som inte var helt lätt, det var två moment. Först skulle vi backa mot en pinne och komma så nära som möjligt utan att snudda den för då skulle det genast bli ett tillägg på en hel meter! Därefter skulle vi köra fram så nära 10 meter som möjligt. Vare sig det ena eller det andra var så lätt, det såg vi

när resultaten senare presenterades vid prisutdelningen.

Därefter var det dags för fika inne på Björkmans Bil. Vi passade på att fylla i tipsfrågorna, som bitvis var ganska knepiga. Eller vad sägs om frågan "Var ligger Sveriges geologiska nollpunkt, Stockholm, Forsmark eller Varberg?" En annan fråga var "I dag får Du en sexa på krogen, förr fick man en jungfru, hur mycket fick Du då, 6, 8 eller 12 cl?" Det var faktiskt ganska skönt att "slippa" frågor med anknytning till Saab eller Sonett utan få helt andra. När vi hade fyllt i alla svaren startade



vår Sonettkortege med Tidö slott som mål. Väl där ställde vi upp i en V-formation av fotografiskäl. Vi var självklart inte de enda som besökte en sådan pärla som Tidö slott denna dag och våra Sonetter fångade definitivt allmänhetens intresse; många kom fram och pratade med oss. Så småningom drog vi oss mot slottet och började med att se det mycket intressanta leksaksmuseet. Där fanns allt, modellbilar, dockor med fina gamla dockhus, trampbilar, flygplan, tåg, klippark, mekaniska leksaker och mycket mer. Jag behöver väl inte skriva att det var jättekul att se på det och många av oss blev väl lätt nostalgiska när man kände igen en del av sin barndoms leksaker. Lennart hade även ordnat så att vi fick en guidning i slottet och det var grevinnan Catharina von Schinkel själv som mycket kunnigt guidade oss. Hon kunde förstås allt om slottets alla vinklar och vrår och dess eleganta inventarier. Det var ett nöje att lyssna på hennes guidning, med humor men också ibland med en vass tunga. Hon lärde oss dessutom, att om man vill se på ett objekt där belysningen är dålig så kan man forma handen som en kikare och hålla den framför ögat. Det fungerar faktiskt, det objekt man vill se blir ljusare, förmodligen därför att ögat inte distraheras av ströljus.

### *Dags för mat på värdsbuset*

Kalvsteken med herrgårdssås och potatis satt fint då hungern gjorde sig påmind. I samband med maten så förrättade vår klubbmästare Lars Eriksson även prisutdelningen för såväl tipsfrå-

gorna som manöverprovet. Tipstävlingen vanns av Johan Schemat med fru Britta. De hade svarat rätt på 10 av de 12 frågorna, det var strongt! De belönades också rikligt, med en högtryckstvätt! Anita Skantz fick tröstpris, en hink fylld med bilvårdsartiklar. För manöverprovet delades tre priser ut, alla fick hinkar. Bäst när det gällde att köra 10 meter var Sture Johansson som körde 10.87 meter och jag själv kom närmast pinnen när jag backade med mina 9 cm. Hasse Eklund fick ett tröstpris för att han körde allra längst innan han bromsade men det kan man ju förstå att en gammal tävlingsförare har svårt att hitta bromsen...

Vi lämnade nu Tidö och körde tillsammans till Surahammar på fina vägar i vacker natur. Där stannade vi vid MC-muséet. Club Sonett Sweden stod för entrén så det var bara att kliva in. Där väntade en guide som kort berättade om museet och dess samlingar. Sedan gick vi runt på egen hand och såg på såväl gamla motorcyklar som mopeder och cyklar. Ja, det fanns till och med två bilar där, en replika på Gustav Eriksons första svenska bil från 1897 och en VABIS från 1903, en av sju byggda i en provserie.

Nu var det dags att skiljas efter en omväxlande dag där vi fått se allt från leksaker till slott, MC-museum och vacker natur, dessutom med ett bra väder. Att säga att vi var nöjda behövs väl egentligen inte, men jag gör det ändå. Stort tack till Lennart Sahlén med medhjälparna Johan Schemat och Lars Eriksson!



Vinnare för andra året i rad, Kjell Arne Andersson, Sonett II V4, i mitten, tvåa Rolf Haugmo Sonett III och trea Jan Hartz, Sonett II V4.

# Club Sonett Swedens vår- och årsmöte

Jan-David Skavén, text o foto, Rolf Haugmo, Christian Helgesson foto.



Ovan, den obligatoriska  
Sonettårten



På kvällen var det  
en trevlig grillning  
vid Hersjøens camping



## Sonettparkering vid vår- och årsmötet i Norge!

Så var det dags att packa Sonetten för färden från Stockholm till Norge. Datumet var lördag den 29 maj. Innan dess hade vi gjort allt i vår makt för att så många som möjligt skulle komma till vårt möte. Redan i nummer 1 av Sonettvärlden hade vi haft den stora kallelsen, följt av kompletterande information i nummer 2. Dessutom fanns all information på CSS hemsida. Jag visste redan innan, att trots all "PR", så var det inte många som anmält sig innan, men vi hoppades förstås att en del skulle anmäla sig i sista stund.

Färden gick bra och vi hittade Hersjøen camping utan problem men så hade vi också fått en utmärkt vägbeskrivning av Ketil Bjørnebekk. Vi packade upp i vår stuga på camping- en, de var verkligen enkla, inte ens en kudde eller filt fanns det där eftersom en del tidigare gäster tagit med sig det. Men det fanns i alla fall en lyx, nämligen ett kylskåp och det var bra i värmen. Vi hade kört ca. 55 mil med Sonetten för att komma fram och snart började den första uppgiften, en tipsrunda. Ja, nog blev det en runda alltid, innan vi hade kört klart blev det yt-

terligare 23 mil i Sonetten. Puh. Tipsfrågorna var mer eller mindre knepiga men det ska de vara. En fråga om hur många smörjnipplar Sonetten har ströks dock då det visade sig att alla svarsalternativen var fel! För er som undrar är rätt svar sju. På kvällen kunde vi dock alla pusta ut vid middagen i Letohallen.

### *Söndag 30 maj*

Vi vände åter till Letohallen efter en god natts sömn. Det var tid för vårt årsmöte. Vi gick förstås igenom de sedvanliga punkterna på dagordningen

och bland annat godkändes verksamhetsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen för 2003. Dessa dokument publiceras i anslutning till denna artikel. Vi ombads att till nästa år komplettera den ekonomiska berättelsen med värdet på klubbens reservdelslager. Det ingår redan i planeringen, och för att ge ett så korrekt värde som möjligt ska vi i augusti i år inventera lagret. När ni läser detta ska alltså detta vara klart. Styrelsen fick också ansvarsfrihet för förra året. Bra, då har vi skött oss. Inte heller valen till styrelsen blev dramatiska utan valberedningens förslag enligt följande godtogts:

*Till ordförande på 1 år*

Omval Jan-David Skavén

*Till sekreterare på 1 år*

Omval Mats Phersson

*Till kassör på 2 år*

Omval Johnny Johansson

*Till ledamot på 2 år*

Omval Hans Eklund

*Till klubbmästare på 2 år*

Omval Lars Eriksson

*Till suppleant på 2 år*

Omval Mikael Sjögren

*Till revisor på 1 år*

Omval Göran Sundin

*Till revisorsuppleant på 1 år*

Omval Göran Ollerstad

Dessutom omvaldes valberedningen bestående av Jan-Owe Nilsson och Sture Johansson på ett år.

Enda diskussionsämnet blev vilken årsavgift vi ska ha 2005. Styrelsen föreslog, motvilligt, en höjning med 25:- till 250:-/år. Anledningen till detta är att den höjning vi gjorde till 2004 med

50:- inte mer än till hälften täcker de dramatiskt ökade kostnader vi har haft för tryckningen av Sonettvärlden. Som ni förstår täcker då ytterligare 25:- inte helt de ökade kostnaderna, men vi anser att vi vare sig kan eller vill höja mer. Årsmötet accepterade styrelsens förslag och ny årsavgift nästa år blir alltså 250:- eller motsvarande i EUR/USD. Vi får hoppas att vi kan hålla detta oförändrat ett tag.

Styrelsen hade inga ytterligare förslag och det hade inte heller kommit in några motioner. Under ordet fritt diskuterade vi mest reservdelar och vilka delar vi skall satsa på härnäst. Därefter avslutades årsmötet där vi totalt var 17 personer.

I samband med årsmötet ställde vi upp våra bilar inför omröstningen av "Finaste Sonett 2004". Resultatet fick vi reda på lite senare under träffen.

### ***Eidsvollbygningen***

Nu var det dags att gemensamt köra till Eidsvollbygningen. Det var i detta charmiga hus som Norge skapade sin grundlag 1814. Vi fick en bra guidad tur i denna pampiga privatbostad, på den tiden ägd av Carsten Anker. Detta var faktiskt början till den union med Sverige som fortsatte i nästan 100 år till 1905.

Efter guidningen gick vi en liten bit till ett kafé vid en älv. Där intogs kaffe och Sonettärtan som smakade förträffligt! Solen lyste och det gjorde även de tre pristagarna för "Finaste Sonett 2004". Stolt vinnare för andra året i rad var Kjell Arne Andersson med sin Sonett II V4. Stort grattis! På andra och tredje plats kom två norr

män. Tvåa kom Rolf Haugmo med sin Sonett III och trea Jan Hartz med sin II V4. Alla pristagarna hade, precis som 2003, röda bilar, det tycks vara ett framgångsrecept. Vi passade även på att med diverse olika presenter tacka våra arrangörer, Ketil Bjørnebekk, Jan Hartz och Klaaspeter Kuperus för fantastiskt fina arrangemang.

Därefter körde vi en härlig serpentinväg i Hurdalsområdet med stopp på "Bygdetunet" för fotografering. Bygdetunet är som det låter en gammal hembygdsgård. Det var nog bland de roligaste Sonettvägar jag kört, så mycket har jag nog aldrig svängt på så kort tid. Bilens väghållning kom verkligen till sin rätt här.

På kvällen var det en trevlig grillning vid Hersjøens camping. Vi hade det riktigt gemytligt, maten smakade härligt och stämningen var på topp. Det kändes verkligen som en norsk-svensk union igen... På kvällen delade arrangörerna ut priser för den tipsrunda vi hade haft dagen innan. Vinnare var, igen, Kjell Arne Andersson, på andra plats kom Sten-Arvid

---

Årsmötet besöktes inte av så många Sonetter!

Larsson och på tredje plats jag själv med fru Lena. Ettan och tvåan fick en påse med olika bilvårdsmedel och själva fick vi en trevlig emaljskylt. Den är blå och vit, 10 x 10 cm med namnet SAAB och flygplanslogotypen. Den går säkert att köpa från Gammelsaabens vänner.

### *Måndag 31 maj*

Dags för avsked men ändå inte riktigt än. Först åkte vi tillsammans till ett mycket sevärt flygmuseum vid Gardermoen's flygplats utanför Oslo. Där visade två kunniga guider, varav en gammal stridsflygare, militärflygets utveckling från början till slutet av förra seklet. Det fanns över 30 flygplan där, de flesta i ett mycket fint om än inte flygbart skick. En hel del av dem skulle säkert kunna flyga igen, men det krävs många tillstånd och kostar bara för mycket per flygtimme för att det ska vara försvarbart.

Nu var det ändå dags att vända kossan hem igen och summera träffen. Arrangemangen var perfekta, naturen både vacker och omväxlande, trevliga människor, kanonväder och Sonetten gick bra alla 145 milen. Så vi som kom till mötet var helnöjda!



# Verksamhetsberättelse för Club Sonett Sweden 2003

Samtliga medlemmar har kunnat ta del av klubbens aktiviteter och verksamhet i klubbtidningen. Vad som speciellt kan kommenteras är följande:

## – Klubbstyrelsens sammansättning under året har varit:

Jan-David Skavén	Stockholm	Ordförande, redaktör
Mats Phersson	Ljungsbro	Sekreterare
Johnny Johansson	Vargön	Kassör, matrikelhållare
Hans Eklund	Grästorp	Rådgivning reservdelar
Berndt Eliasson	Örebro	Layout
Erland Johansson	Linköping	Reservdelsförvaltare
Andreas Hillby	Alafors	Ordf. reservdelsgruppen
Lars Eriksson	Grängesberg	Klubbmästare
Åke Olsson	Silverdalen	Suppleant
Mikael Sjögren	Sjuntorp	Suppleant

## Utanför styrelsen:

Göran Sundin	Järfälla	Revisor, webmaster
Göran Ollerstad	Mörbylånga	Revisorssuppleant
Jan-Ove Nilsson	Kalmar	Ordf. valberedning
Sture Johansson	Varekil	Valberedning

Fyra nummer av Sonettvärlden har kommit ut och distribuerats till alla medlemmar, vissa bilklubbar, universitetsbiblioteken samt till en del biltidningar. Vi publicerade en medlemsmatrikel i nummer 1. Där hade vi även med en artikel av Andreas Hillby som berättade om sitt besök hos Henrik Thor-Larsen som arbetat med stolar och inredningsmaterial till Sonetterna. I nummer 2 hade vi t.ex. med en artikel av vår flitige medarbetare Mats Jonsson om "Förgasare i trimmade Sonetter". Dessutom skriver han för varje nummer "Snack i Tvåtakt". I nästa nummer 3 berättade vi om vårt vår- och årsmöte i Trollhättan i samband med den gemensamma klubbträffen där. Vi

hade även med en komplett reservdelslista för vårt lager, den läggs också ut på vår hemsida. I nummer 4 hade vi med något så ovanligt som ett faxsimil av vårt första nummer av klubbtidningen från 1981, tryckt som en inhäftad bilaga med samma papperstyp som då. Dessutom en artikel av David Nameri om hur han installerade luftkonditionering på sin Sonett II. Den var på engelska och ambitionen är att ha med en engelsk artikel i varje nummer av Sonettvärlden för att våra utländska medlemmar också ska ha behållning av den. Redaktör och ansvarig utgivare har varit Jan-David Skavén.

– Den 13 juni-15 juni var det ett gemensamt Saabklubbmöte i Trollhättan,

istället för den internationella Saab-festival som blev inställd. Den 13 var det fabriksvisning, den 14 körning på Kinnekulle och den 15 arrangerade Club Sonett Sweden ett kombinerat års- och vårmöte på Företagens Hus bredvid Saabmuseet. Ett 35-tal medlemmar kom till mötet och man kunde också se mellan 15 och 20 Sonetter spridda på parkeringen tillsammans med alla andra Saabar. Vi tog bland annat beslutet att höja medlemsavgiften till 225:- eller 25 EUR/USD, framförallt på grund av väsentligt ökade kostnader för Sonettvärlden. Efter årsmötesförhandlingarna passade en del på att åka den vackra tipsrunda som Svenska Saabklubben och Turboklubben lagt i Trollhättans omgivningar. Självklart passade också de flesta på att gå runt i Saabmuseet. Vi röstade även på "Finaste Sonett 2003" och den vanns av Kjell Arne Andersson från Hedekas med sin II V4.

– Under året har vi kompletterat vårt reservdelslager med av klubben framtagna detaljer som kåpor till III:ans bakruta och vissa inredningsdetaljer. Vi säljer även bakrutan till II:an, en artikel som varit mycket svår att få tag på tidigare. CSS förmedlar också hjälp med att t.ex. klä om stolarna eller att renovera bromsok. Vi arbetar mer strukturerat med framtagning av reservdelar under ledning av Andreas Hillby. Detta har också gett resultat. Våra ambitioner i styrelsen att ta fram nya delar begränsas dock av klubbens ekonomi, höga verktygskostnader som ska slås ut på relativt få delar och de kvalitetskrav vi alla har rätt att ställa. Erland Jo-

hansson har varit ansvarig för vårt reservdelslager.

– De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive IF har väl tillgodosett de skiftande kraven hos våra medlemmar. Premierna har varit oförändrade under 2003.

Club Sonett Sweden har under året distribuerat MHRFs försäkringsinformation till dem som önskat få den, utan kostnad för medlemmarna. Ordförande i försäkringskommittén har varit Göran Sundin.

– Club Sonett Sweden har dator, skrivare och scanner i sin ägo för tidningsproduktionen.

– Medlemsantalet låg 2003-12-31 på 388 medlemmar varav 314 i Sverige och 74 i andra länder. Dessutom skickar vi tidningen till såväl svenska som utländska klubbar eller tidningsredaktioner samt till 7 universitetsbibliotek. Medlemsavgiften har för medlemmar i Sverige varit 175:- och för medlemmar i utlandet USD 20.

– Styrelsen i Club Sonett Sweden har under 2003 hållit tre protokollförda sammanträden. Protokollen från dessa möten finns förutom hos sekreteraren hos de andra styrelseledamöterna.

Styrelsen vill som vanligt rikta ett varmt tack till er som hjälpt till att arrangera träffar, bidragit med artiklar i Sonettvärlden eller på annat sätt bidragit till Club Sonett Swedens verksamhet.

*För styrelsen  
Stockholm 2004-02-15*

*Jan-David Skavén*  
Jan-David Skavén  
Ordförande

# Årsredovisning 2003

## Club Sonett Sweden

Nya medlemmar under 2003	29 st
Totalt antal medlemmar 2002-12-31	388 st

### ***Balansräkning per 2003-12-31***

#### **Tillgångar**

Kassör	Bank	16 124,73	
	Postgiro	37 317,45	
	Kassa	8 746,00	
Reservdelsförvaltare	Kassa	6 875,75	
	Postgiro	8 936,78	
<b>Summa tillgångar</b>		<b>78 000,71</b>	

#### **Skulder och eget kapital**

Eget kapital	158 081,92
Kortfristiga skulder	1 101,65
Årets underskott	81 182,86
<b>Summa</b>	<b>78 000,71</b>

#### **Resultaträkning**

##### ***Inkomster under 2003***

Medlemsavgifter	74 660,08	
Bidrag från MHRF	910,00	
Ränta	51,03	
Diverse	1 700,00	77 321,11

##### ***Försäljning av reservdelar, m.m.***

Reservdelar	55 681,00	
Mappar	920,00	
Dekaler	25,00	
Litteratur	1 475,00	
Modellbilar	2 485,00	
Ränta	19,43	
Diverse	150,00	60 755,43
<b>Summa inkomster</b>		<b>138 076,54</b>

##### ***Utgifter under 2003***

Sonettvärlden	40 062,00	
Resersättning	11 439,00	
Medlemsmöten	1 986,00	
Årsavgift MHRF	5 655,00	
Porto, telefon, postgiroavgifter	4 405,00	
Diverse	2 505,00	66 052,00



### *Utgifter för reservdelar m.m.*

Inköp reservdelar, m.m.	124 996,00	
Lagerkostnader	5 500,00	
Försäkring	2 479,00	
Omk., emballage m.m.	9 130,65	
Rese/dagsersättning	3 956,00	
Frakt, porto	905,75	
Diverse kostnader	6 240,00	153 207,40
<b>Summa utgifter</b>		<b>219 259,40</b>

*Vargön 2004-05-16*

*Johnny Johansson*  
*Johnny Johansson, kassör*

## **Revisionsberättelse**

Har granskat årsredovisning och bokföring samt styrelsen verksamhet i Club Sonett Sweden för räkenskapsåret 2003. Det är styrelsen som har ansvaret för räkenskapshandlingar och verksamhet. Ansvaret för revisorn är att uttala sig om årsredovisning och verksamhet på grundval av genomförd revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions sed. Det innebär att undertecknad planerat och genomförd revisionen för att i rimlig grad försäkra sig om att årsredovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade information i årsredovisningen och andra handlingar.

Som underlag för undertecknads uttalande om ansvarsfrihet har undertecknad granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i Club Sonett Sweden för att kunna bedöma om styrelsen agerat i enlighet med klubbens stadgar.

Tillstyrker att årsmötet fastställer resultaträkning och balansräkning samt beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2003.

*Järfälla den 2004-04-19*

*Göran Sundin*  
*Göran Sundin*

*Av årsmötet vald revisor*

# Buying that Sonett

By Jim Williams

Reprinted by permission from The NEWS, North East Writings on Saab, the newsletter of the New England Sonett Club and New Jersey Saab Owner's Club.

---

I'm not an expert, and I'm sure you'll get good advice from the experts who get this newsletter. But I thought I'd give my thoughts since a couple of years ago, I too went through the exercise of buying a 1974 Sonett as my -first "vintage" Saab. (I say "sorta" because years before I had owned a string of 96's -- very similar to the Sonett underneath -- but that was long enough ago that they were considered just weird cars... not old, weird cars.)

---

Here are some tentative thoughts, based on what I found out and what I wish I'd known:

## *How will it drive?*

--One thing you've gotta keep in mind from the start: Saab already had a competition-proven sports sedan in the 96. It designed the Sonett not so much for better performance, as for people who wanted their driving experience to be packed full of the unfiltered, fully-caffeinated "flavor of car." This is a polite way of saying that compared to a modern car -- or even the commodious 96 -- a Sonett is loud, rough, crude and Spartan. Luxury, sophistication and elegance are all qualities that are conspicuously absent from the interior. The seats are hard and don't have a tilt adjustment; the dash is bare, black, unpadded fiberglass; the interior is cramped (although thanks to the

front drive there's lots of leg room by sports-car standards) and with NO power assist on ANYTHING, the brakes take a strong leg and the steering is heavy when parking.

What does that all mean to the Sonett driver? Well, when I first drove one I was struck immediately by how physically painful it was to drive this car: my butt hurt and my arms stung and my ears rang. But worst of all was the ache in my cheek muscles - - caused by the big, stupid grin that I couldn't get off my face. I wouldn't want to drive such a "full-flavored" car ALL the time... but in small doses it sure is fun!

## *Will it be reliable?*

-- On the one hand, a 1974 Sonett (last year of Sonett) it's new enough that it more or less qualifies as a "modern" car -- it has (if still in original condition)



---

The man knows of what he speaks. Here's Jim's Sonett III shortly after purchase.

---

such modern-car features as emission controls, sealed ball joints, shoulder belts, radial tires, etc. And because it was based on a high-volume conventional sedan (the Saab 96) the underlying engineering and design are basically sound -- you're with something that was designed to be practical and reliable, not a squirrely Italian exotic or homebrew British "Etceterini."

You can enhance its maintainability even further by some simple additions (e.g. replacing the ignition points with a Pertronix Ignitor) and subtractions (e.g. converting the water-heated automatic choke to a manual choke); the previous owner may have done some or most of these already. Thanks to experience (and the Internet) we've also learned a lot more about keeping them going than was available back in my 96-driving days: for example, we now know that it is NOT a good idea to "quiet down" a noisy transaxle by filling it with heavier gear oil (the bearings inside depend on lubricant being flung off the gears -- anything much thicker than the recommended SAE80 EP won't get flung far enough, ruining the bearings.)

All this means that keeping a 1974 Sonett isn't nearly as effort-intensi-

ve an experience as resurrecting and keeping, say, a 1964 two-stroke 96. Car design and materials really made a lot of progress in those 10 years. If the Sonett is in good shape now and has been well-maintained, it should be almost as reliable as a "regular" car: typically it'll start whenever you want to go for a drive, won't leave you stranded, and won't require any driving skills outside of what you need to handle a regular car.

On the other hand, these cars are now old enough that even with a good one, you WILL have to spend more time on maintenance than you would with a current car: you've gotta change the engine oil and transaxle oil religiously, keep the valve clearances and rear brakes adjusted, etc. And even if the car is basically sound, you'll always spend a certain amount of time chasing minor problems that crop up: electrical stuff not working (common on the Sonett because the fiberglass body can't be used as a ground, so everything needs TWO wires instead of the usual one); small bits breaking, etc.

And because the Sonett is now more than 25 years old, was uncommon to begin with (production never exceeded 2,500 per year) and doesn't have a

big collector following, you'll find it a challenge to run down some parts that would be routine on most other cars. It's not like owning a Model A or an old muscle car, where legions of devoted enthusiasts have inspired aftermarket suppliers to remanufacture just about every part you could possibly need.

Even though most of the chassis stuff was shared with the more-common 96 and the engine is a German Ford unit (also widely used in the US as an industrial engine) you can't expect to just walk into an auto-parts store on Saturday afternoon and pick up such seemingly-mundane items as gaskets and filters... at least not without a certain amount of effort and knowledge about what can be substituted for what. Again, the Internet in general and this list in particular are real life-savers when it comes to tracking down hard-to-find items, and it's surprising how much you can still order from the parts department of a cooperative Saab dealer (if you can find one that IS cooperative.) But if you're looking for a sports car with a readily available supply of parts and service, do yourself a big favor and buy a Miata instead.

### *Am I just dreaming?*

-- It's certainly a lifestyle adjustment compared to owning just a regular current-model car. On the other hand, I've been pleasantly surprised with how practical my Sonett has been as a "hobby car": there's always something that could use doing when I get the urge for some garage therapy, and

on the other hand it doesn't require constant fussing when I'd rather just get in and go for a drive.

That's assuming you get a car that's already running well and basically sound. If it's not, you're in for major work, made more annoying by the difficulty of finding parts. What I think is the one crucial piece of advice is to know what you want: Do you want your car to be a "driver" that just requires some tinkering occasionally, or do you want a challenging "project" that you can take apart, refresh, and put back together? A Sonett can fill either of these needs, but make sure you don't buy a "project" car when what you really wanted was a "driver" car!

### *What should I look for?*

-- First, the basic stuff you'd check on any older car. Is it straight? Is it all there? (Remember that body parts, trim bits and glass are hard to get. A missing front bumper is often a tip-off that the car's been hit on the front corner -- the bumper mounts get bent and the bumper won't sit straight, so the owner just takes it off. This isn't necessarily bad in itself -- the '74 bumpers are the original Ugly Stick -- but should be a cue to look underneath for unrepaired structural damage.)

Does it start, run and drive OK? Are there any strange noises? (It's not uncommon for a high-mileage transaxle to whine a bit, but it shouldn't be loud enough to drown out conversation.) Do the brakes and steering work smoothly? If the car has been driven regularly these things should all be

fairly acceptable; a car that's sat for a long time might be squirrelier, and it'll be hard to tell whether it's just because it hasn't been driven lately or because there's a more serious problem. Personally, I feel that "sitters" are good for project cars, but if you want a "driver" car you're better off with one that's been driven regularly.

Once you've been through the regular-car stuff, start checking for that four-letter word that's the bane of every vintage Saab : RUST. This can be especially deceptive on a Sonett, since the fiberglass body can look great even though the Rust Trolls have practically devoured the chassis. And since this is a stressed-platform car rather than one with separate frame rails and sheet metal, serious rust anywhere weakens the whole structure.

Rather than trying to tell you where rust is bad, it's easier to tell you where it's NOT so bad: small rust holes in the flat floor sections of the passenger compartment don't seem to be too serious. This often happens when snowy shoes track in water, which soaks into the carpets, which eventually rust the floor. Naturally it's better if you DON'T have this kind of rust, but at least if you do it's not too hard to weld in patches.

Any other rust is bad: along the rocker panels (which provide much of the stiffness of the chassis), the joints in the passenger-compartment floor and the transverse stiffener that runs across it, the area in front of the center mount of the rear-axle tube, the tops of the

spring towers and shock mounts, etc. Surface rust -- the kind you can clean off with a wire brush -- isn't a problem; but structural rust is bad news because these are the areas that bear the load of the car.

Of course you can fix these areas too -- it could be a lot of fun if you really enjoy welding -- but unless you really want a restoration project, you probably DON'T want a car that would require thousands of dollars worth of metal fabrication before you can even drive it safely. Spend a lot of time crawling around under the car with a flashlight, checking under the carpet (you can remove the seats by sliding them forward off their tracks, then lift the carpet out), poking with a screwdriver, etc., to make sure you're not getting one that will need more metalwork than you want to tackle.

My last piece of advice would be to remember that even though Sonetts are fairly scarce, this will NOT be your only chance of a lifetime to buy one; they come on the market regularly (watch the classifieds on the various Saab websites) and even pretty nice ones are surprisingly inexpensive compared to old Porsches, Austin Healys, Alfas, and other more "pedigreed" sports cars. In other words, you can afford to be a bit choosy: if you're not quite comfortable with the condition, history or price of one particular example, you might want to pass and keep looking for a better one.

A lot to think about, I know, but I hope it helps...

# Reservdelar till din Sonett

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

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,  
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 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.autosite.se/sonett](http://www.autosite.se/sonett). Upp till 4 veckors leveranstid.

OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



## Reservdelstips huvudcylinder koppling

För den som är behov av att byta huvudcylindern till kopplingen finns idag följande alternativ:

1. Köpa en ny originalcylinder. I skrivande stund kan klubben INTE få tag på dessa! De senaste cylindrarna fanns att få tag på för > 2000 kronor.
2. Köpa en sprillans ny kopplingscylinder modifierad för att passa på Sonetterna. Denna cylinder har samma borrning och slag som originalcylindern så den fungerar hydrauliskt på samma sätt men ser annorlunda ut. Se bifogad bild med en ny originalcylinder och den modifierade.
3. Införskaffa en renoveringssats, hona loppet, byta packningar etc. Detta förutsätter att cylindern är möjlig att renovera vilket inte är självklart. En renoveringssats kan beställas från Karl-Anders Carlsson, Frändefors, Tfn: 0521-431-33. Fax: 0521-431 33. Beställningsnummer 784608.

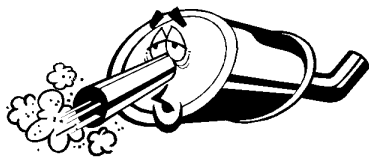


Till vänster, originalcylindern. Till höger, modifierad cylinder som passar på Sonetten.



Vill Du annonsera i MHRF:s annonsmagasin 2004, gå in på [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se) senast 15 oktober eller kontakta red. för blankett.

# Inventering av reservdelslagret



Helgen den 21-22 augustigenomfördes en inventering av klubbens reservdelslager. Lagret har inte varit inventerat på flera år så det var dags nu.

Under senare år har vi nytillverkat vissa efterfrågade delar. En av svårigheterna vi har när det gäller nytillverkning är att det är mycket dyrt.

Vi har ju också ett mycket begränsat kundunderlag, ca 400 Sonetter i Sverige. Försäljningen av delar utomlands är mycket begränsad.

Ett försäljningsvärde på lagret har vi räknat fram men det är ju bara teore-

tiskt för vissa delar har inte sålts alls på 13 år och kommer troligtvis inte att säljas i framtiden heller. Andra delar säljs bara sporadiskt, ett exempel, vi har drygt 1000 st slangar till expansionskärlet och kylaren som bara är sålda i ett litet antal. Priset är 40 kr/st värdet för alla blir 40000:- som vi aldrig kommer att få ut. Så värdet på lagret får vi ta med en nypa salt.

Försäljningsvärdet på lagret efter inventeringen blev: 1.110.751:- Lagret är försäkrat till 850.000:-

---

Reservdelslagret under luppen, Hasse Eklund och Andreas Hillby i färd med att inventera klubbens reservdelslager.



# Nackstöd på stolar till Sonett II

Nils Holmqvist

---

Har under ett par helger roat mig med att montera nackstöd på stolarna till min Sonett V4 av 68 års modell. Som så mycket annat som man vill göra, så har det varit ganska segt att komma igång. Tanken har hela tiden varit att göra det på ett sådant sätt, så att man inte förstör eller våldför sej alltför mycket på originalinredningen. En annan viktig sak som påverkat min lösning, är att jag inte vill ha några fästdetaljer inuti stolen som eventuellt skulle kunna brytas loss och skada ryggen istället för nacken vid en olycka.

---

För att vara lite fin i kanten har jag hållit mig till Saab originaldelar och då valt att använda mig av ett par begagnade nackstöd som förr fanns i V4 resp. 99an. Dessa nackstöd, med eller utan kudde, finns säkert i junkboxen hemma hos den välsorterade Saabfreaken eller på skroten. Självklart kan andra fabrikat av nackstöd också användas efter viss modifiering.

Om jag inte missminner mig, så har någon tidigare haft förslag om nackstöd i Sonettvärlden, men det var nog en mer avancerad historia. Min lösning är mycket enkel, billig och dessutom så kan den demonteras utan bestående men. Alla ingående detaljer är standardmateriel som är lätta att få tag på var som helst. För min personliga del, så har jag inte satsat på att göra nackstöden justerbara i höjd, utan valt en "skraddarsydd" lösning. Här finns dock mycket att uppfinna för den som

är lite klurig, om man önskar kunna justera nackstöden.

## *Utförande:*

Grundmaterialet består av 20 mm tjockväggigt stålrör, vilket är ca 16 mm invändigt. Därtill kommer 4 st bitar av 16 mm tjockväggigt rör eller alternativt rundjárn (axelstål).

Principen är att montera de "tillknökade" järnrören alt. rundjárn bak till i den befintliga rörkonstruktionen under stolen. Om man inte är proffs på att böja rör med hjälp av gassvets, så tror jag nog att det är lättare att använda 16 mm rundjárn istället. Till den ena stolen använde jag tjockväggigt rör och till den andra rundjárn. Rör har ju gärna en tendens att platta till sej, om man är lite för ivrig i böjarna. Om man har ett rejält skruvstád och är tillräckligt muskulös, så går det säkert att böja även rundjárn



utan gassvets. (Har av vissa skäl inte provat denna metod, men det beror inte på skruvstället).

För att sedan få dessa böjda 16 mm delar att passa i befintligt stolsrör, som är 19 mm invändigt, så svarvade jag ner ett par 20 mm rörstumpar till strax under 19 mm och knackade in dessa i ändarna på stolsröret. Därefter är det bara att märka upp var hålen skall borras.

OBS! Här gäller det att tänka till, beträffande de skruvar som är monterade uppifrån sitsen och som håller fast den. Jag borrade dessa hål lite mindre (5,2) och "slögängade" upp dessa med en M6 gängtapp. Tidigare var det skruv och mutter på denna plats, men nu har man ingen möjlighet att få dit någon mutter, så det är M6 skruv som gäller. Även om man använder tjockväggigt 16 mm rör, så blir nog gänglängden tillräcklig.

Det är nu dags att passa till längden på de parallellgående rören i vilka nackstödet monteras. Längden på rören blir ju lite individuell beroende på hur reslig Sonettägaren är.

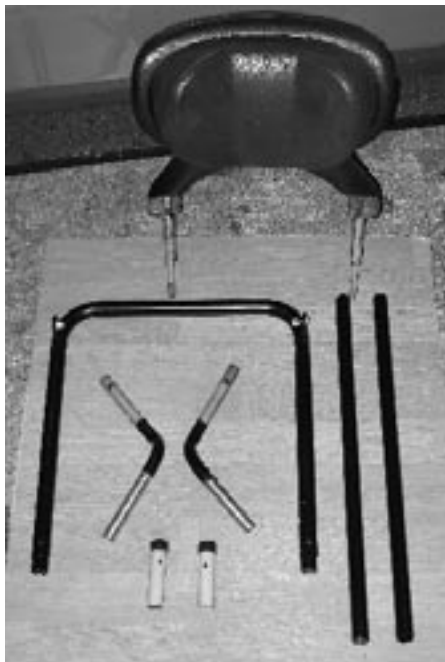
Sedan är det bara att montera ihop det hela och eventuellt efterjustera någon böj så det hela passar bra ihop. På mina nackstöd så skar jag bort lite av plasten nertill, så att de ligger dikt an mot stolens bakkant. Gör man denna justering lite snyggt, så ser det faktiskt ut som om nackstödet är integrerat med stolen.

---

Ovan till höger. Samtliga rördelar omonterade. U-format detalj är stolens originalfäste.

Till höger. Samtliga rördelar ihopmonterade

---





Synliga rördetaljer på stolens baksida. och utseende på stol med nackstöd.



Vänster stol med nackstöd och kudde monterad i bilen.

Om man önskar få det riktigt stadigt bakåt, så rekommenderar jag att man borrar hål i nackstödet fästen och sedan drar ett par plåtskruvar in i bak-kanten på stolens kraftiga glasfiber-stomme. Dessa skruvar hindrar samtidigt att nackstödet kan röra sej upp-åt. Eventuellt kan man också bocka fästena på nackstöden, så att man får rätt lutning.

Utseendemässigt tycker jag personligen att stolen ser bekvämare och säkrare ut, samtidigt som bakåtsikten inte försämras nämnvärt.

Tyvärr är mina nackstödsuddar lite defekta, men det är enkelt avhjälpt med ett överdrag av något lämpligt tyg. Självfallet så målar man ju till metall-delarna innan slutmonteringen sker. I övrigt är det inte så mycket som syns av "rördragningen" när sätena väl är på plats.

Av bilderna framgår enkelheten i konstruktionen, även om "krokusarna" ser lite knepiga ut. Har gjort en enkel mall som ev. kan vara till viss hjälp vid tillverkning. Det finns säkert många i klubben som är duktiga

på att "kröka" och kanske kunde någon göra en grundsats med ingående detaljer, som Club Sonett Sweden sedan kunde sälja.

Enligt Bilprovningens besiktningsingenjör i Stockholm, så är det inga som helst problem med att ändra på Sonettstolarnas utformning t.o.m. årsmodell 1968. Från och med 1969 års modell gäller andra regler, där ska ett så kallat "stötprov" vara utfört på den typ av stol som finns som standard i bilen. Men då de redan har inbyggda nackstöd så finns inget behov av modifiering/komplettering.

Jag har nu monterat mina modifierade stolar och tycker att man sitter mycket bekvämare när man kan luta huvudet bakåt under färd, oftast till eller från någon långväga Sonetträff. Dessutom kanske man kan minska risken att få nackskador i samband med en eventuell trafikolycka.

*Nils Holmqvist*

*Movägen 8, 352 49 VÄXJÖ*

*Tel. hem: 0470-65734*

*Tel. arb: 0470-727411 (direktnr)*

*E-mail: nils.holmqvist@micropower.se*

# Gröna träffen 2004

Bengt Åkesson, Sonett III 1973

En tradition bland Skånes veteran- och entusiastbilägare är "Gröna träffen" på Trolleås slott utanför Eslöv. Alltid på Kristi Himmelfärdsdag och i regi av Motorhistoriska klubben i Skåne. Budkavlen gick och vi fick ihop 10 st Skånesonetter plus ett antal andra Saabmodeller.

Efter att ha samlats utanför slottsparken rullade vi in i kolonn och ställde upp på den fina gräsmattan framför slottet. Alla Sonettmodeller var representerade förutom "Ursonetten" från 50-talet. Vädret var skapligt med sol och en kanske lite väl kraftig vind men det gjorde att Saabklubbens fana fladdrade fint i vinden.

Det var många som kom och tittade på våra små Arlövsprodukter; även en och annan som hade anknytning till Arlöv och fabriken som ju faktiskt inte ligger mer än en halvtimmes bilfärd från Trolleås.

En lyckad dag i goda vänners lag!



Picknickutrustningen kom fram och fika intogs i det vackra vädret. Närmast den gröna "Kermit".



"Lineup" utanför slottsparken med "en katt bland hermelinerna".





## Sonettdebut på bana...

*Artikel hämtad från BilSport nr 12, 1966.*

...detta skedde inte i Sverige som man kanske hade väntat sig, utan i Schweiz. Mannen bakom projektet dr är Paul Macchi, generalagent för den svenska vagnen i Schweiz. Debuten skedde långt före det att fabriken här i Sverige ens en gång tänkt på att köra vagnen i något banlopp ...

Namnet Paul Macchi säger kanske läsaren av svensk motorlitteratur inte så mycket, men inom sitt lands gränser bedriver han för oss svenskar ett PR-tävlande av stort format. Macchi tävlar nämligen med svenska SAAB, för vilken han även är schweizisk generalagent. Paul har länge tävlat med både vanliga SAAB 96 och SAAB Sport, men har även, långt före SAAB:s tävlingsavdelning i Sverige provat på att tävla med SAAB Sonett.

Macchi, som började sälja SAAB 1961 har sedan dess tävlat flitigt med vagnen, såväl i rally som på rundbana. Sammanlagt har han på sin meritlista inte mindre än ca 85 klassegrar,

mest i baktävlingar och i en för oss obekant tävlingsform, slalomkörning. Slalomkörning bedrivs för det mesta på flygfält och kan väl bäst beskrivas som små banlopp.

Paul Macchi säljer i Schweiz ca 400 bilar per år och använder sitt tävlande till att få reklam för varan, samtidigt som han lär känna vagnen in i minsta detalj.

Paul Macchi fick en av de första Sonettvagnarna till Schweiz och satte genast igång med att tävla. Eftersom vagnen vid den tiden inte var klassad som annat än som prototyp, fick han i sin klass en hel del betydligt extremare vagnar än Sonetten. Trots detta klarade Sonetten sig betydligt bättre än man väntat och Macchi har från det han började tävla med Sonetten inte missat en klasseger, bortsett från någon enstaka gång.

Senaste tävlingen med Sonetten var en baktävling i Elgental den 24-25 september, där Macchi sin vana trogen

---

Formula-S, en formelvagn  
med Saabmotor

---



vann klassen. Sammanlagda tiden på två åkningar blev 5.40,4, medan bästa Mustangen i standardvagnsklassen avverkade två omgångar på 5.34,0.

Av dessa tider kan man klart utläsa att SAAB:n står sig mycket gott i konkurrensen, trots att den i sin klass har både Abarth och en mängd italienska byggen att kämpa emot.

Formel-V har i Schweiz en mycket stor spridning, men trots detta finns det plats för nya klasser, vilka har intresserat Macchi, som importerat en

amerikansk formel-S till Schweiz.

Formel-S, som vid sidan av Formel-V i Amerika fått en mycket stor spridning, kan väl närmast betecknas som ett mellanting mellan F-V och F-3. I jämförelse med Formel-V har formel-S betydligt fler hk att tillgå, varför farterna blir betydligt högre.

Som synes finns det gott om SAAB-projekt på gång i Schweiz och tydligt är att SAAB har fler förare än Erik Carlsson och Pat Moss som skapar PR för den svenska vagnen.



GRATTIS

Anders Hed  
Djura

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!



Bilderna till denna artikel är avscannade från de diabil-der Sten-Arvid tog för snart 40 år sedan. Kvalitén på diabil-der blir ju inte bättre med åren men vi tyckte ändå att dessa unika bilder förtjänade att få vara med i detta färg-nummer av Sonettvärlden.



## Premiärvisningen av Catherina skedde i sporthallen i Linköping



# Första mötet med Catherina

Sten-Arvid Larsson, Sonett #405

---

De flesta av er känner ju säkert till "sagan om Sonetten" som började med de 6 st 94:orna år 1956. Jag såg faktiskt den första i Linköping det året! Fortsättningen är säkert lika bekant. Jag kan dock komplettera med några tidiga bilder som jag tagit på Catherina.

---

Året 1965 var jag 22 år ung. Uppvuxen i Linköping och med en far som var anställd på SAAB därstädes, givetvis körandes SAAB samt ordförande i Motorklubben Scandia, så är det inte konstigt att sonen blev "Saabfreak".

Detta år presenterades de två prototyper som skulle tävla om att bli förlaga till Saab 97 Sonett; dvs MFI 13 (Björn Karlström och Malmö Flygindustri) samt Catherina (Sixten Sason och ASJ i Katrineholm). Det går att läsa mer om dessa bilar i många böcker, så jag går inte in på vidare detaljer om dem.

Premiärvisningen för allmänheten av Catherina skedde i sporthallen i Linköping i slutet av april, efter det att den först visats för Saabdirektionen på danskrogen Cupolen. Givetvis var jag på plats med min kamera och förevigade visningen. Jag tror att det var då som mitt stora intresse för Sonetterna föddes. Visserligen blev min första bil i den vevan en "hundkoja"; 1 liters BMC Cooper med grupp II trim. Men redan ett år senare köptes en 96 1965 och på den vägen är det.

Det skulle dock dröja till sommaren 1992 innan drömmen kunde förverkligas med köpet av "Kermit", min grönna Sonett V4 1968.

Det blev bara en Catherina! MFI 13 med en del förändringar fick bli anfadern till våra 97:or. Båda prototyperna finns idag att beskåda på Saabmuseet i Trollhättan.



# det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



## *Bilsport Retro*

Anders Pettersson i Jönköping har som vanligt ögonen med sig. Denna gång hade han uppmärksammat att den nystartade tidningen Bilsport Retro i nummer 2, 2004 hade mycket om Saab. Redan på omslaget ser vi den första 99 turbon, den som står på museet i Trollhättan och givetvis handlar en artikel i tidningen om den. Museichefen själv, Peter Bäckström, berättar om dess historia. Den var för övrigt inte så rolig på senare år, en polsk journalist som provkörde den "lyckades" kvadda fronten ordentligt. Men då detta verkligen var en bil värd att bevara så har Saab återställt bilen i ett skick som av bilderna att döma måste vara minst lika fint som när det begav sig 1977.

Sonetter då? Jodå, även här får man sitt lystmäte. På mittuppslaget är det en dubbelsidig utvinkningsbild. På ena sidan är det en interiörbild från Torslandafabriken 1964 där man byggde både Amazoner och P 1800. På den andra sidan finns en charmig fabriksbild på en Saab Sonett III med ett lyckligt par som stuvar in golfbagen i bagageutrymmet, det framgår inte riktigt om de lyckas...

Dessutom ser vi en stor bild på dansken Jesper Olsen när han vann publi-



Jesper Olsen och hans Sonett

kens hjärta med sin gula Sonett II V4 från 1969. Kortet var taget på den glada pristagaren på Saabfestivalen 2001. För att göra Saabbilderna kompletta kan jag nämna att det även fanns en fin bild på en röd Saab 95 från 1978 som även var sista året den producerades. 96:an fick ju sedan vara kvar två år till.

En sak till om denna tidning. Den hade även med en mycket trevlig artikel om det veteranbåts- och modellbilmuseum som ligger precis vid Göta Kanal på väg 36 mellan Linköping och Motala. Artikeln fick mig och Erland Johansson att åka dit och det var verkligen kul att bland annat se sin barnoms leksaksbilar igen! Storsamlaren och entusiasten Hans Vaernéus guidade oss personligen bland såväl båtar som bilar, tåg och flygmodeller. Vem vet, vi kanske kan ha en Sonettträff där så småningom?!



## VG

Det här borde vara en förkortning av "Verdens Gang" som är en välkänd norsk tidning. Vår medlem Susanne Westman som sedan ett tag bor i Norge uppmärksammade att VG den 18 april i år hade med bild och text om Åse Kleveland och hennes Sonett. Vi citerar raderna som de står på norska: "-Jag var 19 år og Mustang-eier, men falt pladask da den nye Sonetten ble presentiert. No har vi holdt sammen i 36 år. Bilen er totalrenovert to ganger og er inne på sin tredje motor og fjerde girkasse. -Jeg er glad i bilen fordi kjøreegenskaper og utseende stemmer overens. Jeg sitter lavt, ingen ser-vo eller elektronikk, maks veifølelse

---

Åse poserar vant på sin Sonett



– som å kjøre motorsykkel – og forhjulsdrift.

Fremdeles vekker bilen oppsikt. Ingen spinnende ny bil kan måle sig med Sonetten, med sitt "vroom, vroom". Sånn skal ordentlige biler låte!"

## TV2

Bosse Bildoktorn känner nog de flesta till vid det här laget. Förutom tips om hur man lagar sin bil så tycker han även om att blicka bakåt, det kan vara allt från historien om Peugeot till en gammal sketch. Den 11 maj i år så visade han den för oss välbekanta sketchen från 1967 med Rolf Vesenlund som tandläkare. Ni kommer säkert ihåg den; han tvingade en stackars patient att hålla med om att bilen hette Volvo Sonett istället för Amazon och dessutom att den hade sex förgasare. Sketchen håller än och framförallt har den faktiskt bidragit till att folk som inte känner till så mycket om bilar ändå har hört ordet Sonett i bilsammanhang.

## Jönköpingsposten

Jodå, jag fick ännu ett bidrag från Anders Pettersson i Jönköping, stort tack. Det var Jönköpingsposten som den 17 maj hade en artikel med rubriken "Fynd och nostalgi på veteranmarknad". Den handlade just om det rubriken beskrev, hur säljare och köpare möts för att fynda gamla delar, mest till bilar. Ja, inte bara gamla förresten. Den Sonettmodell som fortfarande låg i sin kartong verkade helt ny. Tillverkaren är Jumbo Way och i kartongen låg det en orange Sonett III:a. Bildtexten var: "Kaxigt. En sportig Saab Sonett fanns med på försäljningsbordet".

## *Bilsport Classic*

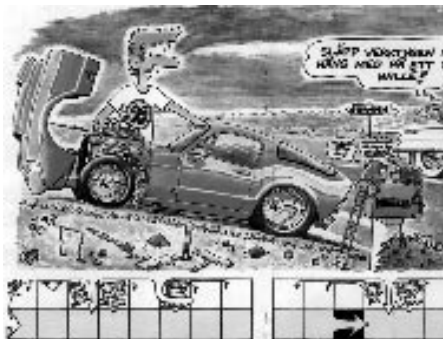
En kollega, Julle Leiner, lånade ut nummer 6 från juni till mig. Det fanns förstås en tanke bakom, nämligen att man kunde finna Sonetter på två ställen i tidningen. En artikel handlade om de personer som arbetar med att hitta bilobjekt i USA till köplystna svenskar. Självklart är det mest amerikanare som efterfrågas och då mest från femtiotalet och framåt. På en av bilderna som illustrerar artikeln ser man också en hel massa amerikanare på rad. Men flyttfåglarna "leds" av en udda fågel, nämligen en blå Sonett III:a. Av bilden att döma krävs nog att en framtida ägare renoverar den, men vad gör det när man äntligen fått tag på sitt drömobjekt!



Vi hittar bild på ytterligare en Sonett III, nämligen en orange 73:a som var till salu i Stockholmstrakten. Begärt pris var 65000:-. Det kanske var ett större fynd än den blå III:an från USA, det brukar kosta en del innan man har sin importbil här och ännu mer när den är färdigrenoverad.

## *Wheels Magazine*

Hasse Eklund uppmärksammade att man i nummer 7 kunde hitta ett korsord med bild på en häftig Sonett i. Vi har ju själva genom Susanne Westman haft flera Sonettkorsord i Sonettvärlden, men att en allmän biltidning har



det är minst sagt ovanligt. Att det är en II "V4" är klart, men vad som sitter under huven är väl inte helt klarlagt. En gissning på en V8 är kanske inte alltför djärvt.

## *Västerås Tidning*

Självklart sände lokaltidningen ut en reporter, Jessika Kristiansson, när man fick så celebert besök som ett antal Sonetter i Västerås! Under rubriken "Bilträff för Saab Sonettentusastert" berättade hon om vår träff och att vi besökte såväl Tidö slott med dess leksaksmuseum som Motorcykelmuseet Gyllene Hjulet i Surahammar. Vår klubbmästare Lars Eriksson uttalade sig även om såväl denna som kommande träffar. Slutligen berättade hon om Club Sonett Swedens verksamhet i allmänhet. Givetvis illustrerades artikeln med en skön bild där ett antal röda och orange Sonetter flankeras av en malakitgrön och en vit, alla snyggt uppställda i V-form. Artikeln har vi fått av Lennart Sahlén.

Stort tack till bidragsgivarna, utan er skulle "det skrivs om oss och våra bilar" inte vara möjlig. Visst kan man fånga upp en del själv, men självklart inte allt ovan!



## Säljes

**Sugen på vinterjobb ?**

På grund av sjukdom avyttrar jag min

orange Sonett -74 med div. delar samt dokumentation En del arbete krävs

Pris: Bud.

Svar till Hans Linderson

hlinder3@tiscali.se

---

## Reservdelstips fjädrar

Andreas Hillby

Nu när flitens lampa åter lyser i garagen så kan vi ju tipsa om att klubben har nya friska fram- och bakfjädrar till bilarna i lager. Framfjädrar finns nytillverkade med originalspecifikation. I skrivande stund skall vi precis beställa nya så när du läser detta så finns de i vårt reservdelslager.

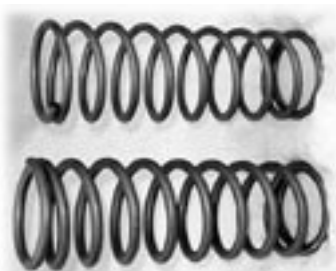
Bakfjädrar finns både som Saab original samt nytillverkade med en liten styvare specifikation.

Vi har vid ett tidigare tillfälle hos fjäderleverantören provat och vid deras prov kommit fram till följande.

Vid en kompression av  $\Delta = 50\text{mm}$  så har vi följande resultat. För proportionella fjädrar gäller följande.  $F = k * \Delta$

Nya Saab originalfjädrar med  $\text{Ø}10\text{ mm} \Rightarrow 700\text{ N} \Rightarrow k1 = 14.0\text{ N/mm}$ .

Nyttillverkade fjädrar med  $\text{Ø}10.5\text{ mm} \Rightarrow 860\text{ N} \Rightarrow k2 = 17.2\text{ N/mm}$ . Innebär en styvhetsökning med + 23%.



Gamla uttjänta fjädrar från en Sonett III med  $\text{Ø}10\text{ mm} \Rightarrow 580\text{ N} \Rightarrow k3 = 11.6\text{ N/mm}$ . Innebär en sänkning av vstyvheten gentemot nya originalfjädrar med - 17%!

Detta innebär att om du har en Sonett med originalfjädrar så är ett bra tips att byta fjädrarna då de gamla fjädrarna är trötta och utmattade.

För den som vill ha en lite sportigare Sonett finns möjligheten att uppgradera sig till den styvare varianten. Självfallet bör ett par friska stötdämpare höra till ett byte!

# Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, erj@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Sonett III 1970, grön. Tillverkad i skala 1:43 av Tin Wizard. Pris: 995:-



Äldre nummer av Sonett Världen. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar. Pris: 20 kr/st inkl. porto



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

## Modellbilar:

### Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

### Autosculpt 1:92

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

### Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

## Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-
Jubileumsdekal CSS-20 årpris:		10:-

**OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.**

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.