

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



Tre glada pristagare framför Saabmuseet

- En Saab så nätt och lagom
- CSS vår- och årsmöte, Trollhättan
- Saabfestivalen, Ljungbyhed
- Sonett blir Fasett

3
2006

Från ordförandens skrivbord



Jaha, det var den säsongen det. Vad snabbt den försvann, men vad bra den var! De flesta av oss har nog kunnat njuta av riktigt fin sommarvärme med mycket sol. Ja, med undantag av alla som var med på den Internationella Saabfestivalen i Ljungbyhed förstås. För där hade arrangörerna lagt ned ett gediget förberedelsearbete och träffen var bra och varierad. Men så var det vädret; det regnade tyvärr mer eller mindre alla tre dagarna festivalen ägde rum. Inget att göra åt och man såg få sura miner. Men nog tyckte man synd om såväl arrangörerna som de drygt 700 som deltog från 19 länder.

Vårt eget vårmöte i Trollhättan var inte heller regnlöst, men vi var mycket nöjda ändå. Intressant föredrag om Aero X, museibilarna, alla som kom dit, årsmötet, tipsfrågorna, dansuppvisningen, Sonettårtorna, omröstningen om Finaste Sonett 2006 och slutligen färden till Sonett I museet i Åsaka. Jag hoppas att jag med några korta ord kunnat sammanfatta vårt välmatade jubileumsmöte, CSS fyller ju 25 år som klubb i år. Men givetvis finner ni även artiklar med bilder om såväl denna träff i Trollhättan som Saabfestivalen i Ljungbyhed i detta nummer av Sonettvärlden, en del till och med i färg.

Dessa möten är nu historia och det är även de andra evenemangen i somras. Nu håller vi på att planera för vårt års- och vårmöte 2007 som kommer att vara i norra Småland, förmodligen i maj 2007. Mer information kommer i Sonettvärlden och på vår hemsida i vår. Där hittar ni förresten nu bilder från årets vårmöte.

På tal om möten så fyller Saab 60 år 2007, jubileerna avlöser varandra. Det kommer man att fira och preliminärt blir det en Saabfestival i Trollhättan i mitten av juni nästa år. När vi så småningom får fylligare information ska förstås även ni få det.

-Vi har nu påbörjat ett arbete att uppdatera och modernisera vår hemsida för Club Sonett Sweden. Den information som ges där kan förbättras och vi siktar också på att det ska bli lättare att hitta det man letar efter. Gissningsvis tar det ett par månader till innan vi är klara, men när vi är det så ska ni få information, både i Sonettvärlden och förstås på hemsidan.

Vi hörs igen i december!

Jan-David Skaven



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
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besikningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Pristagarna vid vårmötet i Trollhättan.
Fr v. Kjell Arne Andersson, Gösta Jakfors och Lars-Åke Haraldsson. Glada minner trots regnet!

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober

En Saab så nätt och lagom

Lasse Swärd.

Denna artikel har tidigare publicerats i DNs Motorbilaga den 24 januari 2004



Följ med på en åktur i Saabs fräcka sportbil Sonett II V4 med rattväxel!

"Hej, det här är Jan-David Skavén, ordförande för Club Sonett Sweden. Jag ser att ni har en Volvo P1800 i ert stall. Ska vi träffas?"

En sådan inbjudan kan man inte säga nej till. Vem vill inte se och få möjlighet att köra en Saab Sonett? I likhet med Volvo tog Saab fram en sportbil på 1950-talet. Men till skillnad från Volvo valde Saab att bygga en öppen, tvåsitsig sportvagn avsedd för tävling.

Saab Sonett Super Sport, eller Saab 94 som den också kallades, premiärvisades på Stockholms bilsalong den 16 mars 1956. Så mycket mer blev det inte. Tyvärr. Villkoren för biltävlingar ändrades plötsligt, vilket gjorde att Saab kunde ställa upp med trimmade standardbilar istället. Endast sex Super Sportbilar byggdes.

Men drömmen om en egen sportbil levde vidare på Saab. Hetsade av Volvos framgångar med P1800 väckte Saab nytt liv i projektet i början av 1960-talet.



Sonett II introducerades 1966. I princip var det en Saab 96 med glasfiberkaross, men med sportigare stolar och fräckare instrument. Kombinationen framhjulsdrift, frihjul och längsmonterad trecylindrig tvåtaktsmotor gjorde Sonett II till en mycket udda bil på den växande marknaden för kompakta sportbilar. Produktionen inleddes på hösten 1966 i Malmö, men endast 258 exemplar hann tillverkas innan bilen gjordes om. V4:an gjorde entré i Saabs bilar och självklart skulle den maskinen också in i Sonetten. Bytet tvingade fram en designförändring av motorhuven: en elegant formgiven bula för att få plats med den större motorn.

V4:an gav viss draghjälp åt försäljningen, särskilt i USA som var huvudmarknad. Men riktigt ordentligt lossnade det inte förrän version III kom

1970. Den hade en mer slimmad kaross med uppfällbara strålkastare och den kanske viktigaste förändringen för att passa amerikanska krav: golvväxel.

Jan-David Skavén har en Sonett II med V4 från 1968. Han köpte den 1976. Då hade den rullat endast 6200 mil. I dag visar mätaren 19200 mil, vilket innebär en årlig körsträcka på drygt 460 mil.

-De första åren använde jag den som bruksbil, men numera kör jag inte så mycket med den. Det blir några turer under sommarhalvåret, säger han.

Totalt tillverkade Saab drygt 10 000 Sonetter av version II och III. I Sverige finns omkring 300 bilar kvar, varav 250 finns med i Sonettklubbens register, som omfattar 375 medlemmar.

-Det visar vilket starkt intresse som finns kring bilen och klubben, säger Jan-David Skavén.



Sonett II är betydligt mindre än P1800, blott 3,77 meter mot Volvons 4,5 meter. Inredningen är tuff med hårda sportstolar, fyrekrad ratt, runda instrument utspridda över hela brädan och rattväxel! Frihjulen ger extra krydda åt körningen: när man släpper gasen rullar bilen utan motorbroms. Coolt!

Karossen släpper igenom en del ljud, men det är inget som stör; i en gammal bil ska man känna elementen.

-Inget går upp mot att köra en sväng i Sonetten, särskilt en fin sommarkväll. Man behöver inget mål, man bara kör och njuter, säger Jan-David Skavén.

Kanske inte Sonettens fördelaktigaste vinkel, men en kul bild!

Saab Sonett II V4

Produktionsår: 1967-69

Motor: Längsmonterad, fyrcylindrig motor i V-form, 1,5 liter, 65 hk.

Transmission: Framhjulsdraft, fyrväxlad låda med frihjul. Rattspak.

Längd: 3,77 meter.

Axelavstånd: 2,15 meter.

Bredd: 1,5 meter.

Höjd: 1,16 meter.

Tjänstevikt: 845 kilo.

0-100 km/tim: 12,5 sekunder.

Toppfart: 160 km/tim.

Björn Karlström avliden

Jan-David Skavén



En tråkig händelse har inträffat sedan sist, vår hedersmedlem, designern Björn Karlström har avlidit. Han föddes 1921 och gick bort, nästan 85 år gammal 2006. Jag träffade ju honom i augusti förra året och då vi så sent som i nummer 1/06 hade med en artikel om hans livsgärning kommer jag inte här att upprepa allt han producerat under sitt mycket aktiva yrkesliv. Men gå gärna tillbaka till det numret och beundra hans skaparkraft, hans tekniska kunnighet oavsett vad han ritade och hans mångsidighet. Det som var mest intressant för Club Sonett Swedens del var den Sonett II som han ritade eller sn-

rare prototypen till den, MFI 13. Personligen är jag mycket glad över, att två gånger, med 15 års mellanrum, ha fått träffa denna mycket tillbakadragne "strömlinjetecknare", båda gångerna resulterade det i artiklar i Sonettvärlden så att även andra kunnat ta del av mötena. Den första träffen resulterade även i den artikelserie han själv skrev till vår klubbtidning och som gav hans syn på den del av Sonettproduktionen som han var involverad i. Björn var definitivt en av de viktigaste personerna när det gällde att dra igång Sonettproduktionen, vem vet om och vad det blivit utan honom?!

Club Sonett Swedens vår- och årsmöte 2006

Jan-David Skavén

Foto Johannes Wagner, Berndt Eliasson
och Jan-David Skavén



Vi i styrelsen ville verkligen göra något extra av detta möte, för det var ju ändå vårt 25-årsjubileum som klubb. Dessutom var det 50 år sedan Saab Sonett Super Sport eller Sonett I presenterades på Stockholms Bilsalong, även det ville vi gärna celebrera. Det visade sig, att alla programpunkter inte var klara när det var dags för tryckning av 2/06 av Sonettvärlden, men som tur är så har vi vår hemsida, så de som gick in där kunde läsa om allt som skulle hända. Men låt mig börja från början:

Klockan 05.30 på söndag morgonen åkte Göran Sundin och jag iväg från Stockholm, vi hade ju drygt 40 mil framför oss i Sonetten. Ni kanske kommer ihåg att jag skrivit förut, att det brukar regna när jag tar ut Sonetten. Sagt och gjort, det regnade och regnade både till och från Trollhättan som

var målet. Ja, det var till och med så, att när jag skulle ta ut Sonetten dagen innan för att tanka den så började det vräka ned... Så tankningen fick dröja. Om någon bonde har bekymmer med torka så kan de engagera mig, jag ställer upp med Sonetten, det är säkrare än indianernas regndans!



Saabmuseet
bjöd på välmatade
Ciabatas
med kaffe eller
läsk.

Nog om detta. Vid 07.45 träffade vi Berndt Eliasson och Per Jansson något söder om Örebro, vi hade bestämt att slå följe resten av vägen och det klafade perfekt, vi kom mer eller mindre samtidigt till mötesplatsen och då hade vi ändå åkt 20 mil. Resten av färden var bekymmerslös och vid 10.30 var vi framme vid Saabmuseet där det redan stod ett par Sonetter med ägare och väntade.

De är alltid kul att träffas igen, tänk vad tiden går fort mellan mötena! Saabmuseet bjöd på välmatade Ciabatas med kaffe eller läsk, så kunde vi prata vid och pusta ut efter färden. De som hann kunde även gratis gå in på det moderniserade museet, normalt kostar det 60 kronor. Samlingen består av totalt drygt 100 bilar varav ca. 45 ställs ut på museet. Det är verkligen sevärt, här finns inte bara bruksbilarna utan även prototyperna och konceptbilarna som visats tidigare på bilutställningar runt världen.

Föredrag om Aero X

Vi var mycket glada över, att Erik Rocke som arbetat med Aero X ställ-



Erik Rocke håller föredrag.

de upp och berättade om designprocessen innan denna konceptbil blev klar. Vid tolvtiden började han och Peter Bäckström, intendent för Saabmuseet stöttade både med att visa bilder och flika in med kommentarer. Erik är ju en av de tre i designteamet bakom bilen, så han var förstas precis rätt per-

Vi lät oss väl smaka av Sonettårterna, främst i ledet vår kassör Johnny Johansson.



son. Vi hade också möjlighet att ställa frågor till honom. Det blir enligt Erik ingen mer bil än just denna som nu turnerar på utställningar runt världen, men däremot kommer designelement och vissa tekniska lösningar att hitta vägen in i produktionsbilar.

Man kan ju tycka, att det är dyrt att bara bygga en konceptbil och det är det förstås, minst 10 miljoner har det kostat att ta fram den. Men den PR det ger varumärket Saab är värt mer än så och det är bra PR då det är i form av redaktionell text. Att man sedan drar nytta av den i kommande produktionsbilar är en extra bonus.

Tyvärr var inte själva Aero X på plats, den var på en mäsia i Detroit, men det visste vi innan. Självt har jag sett den i verkligheten och jag kan bara intyga, att det är en av de vackraste konceptbilar jag sett, så harmoniska linjer exteriört och interiört, dessutom kryddat med avancerade tekniska lösningar.

Årsmötet 2006

Vid halvvetiden var det dags för årsmötet och vi följde den dagordning vi



har haft de senaste åren, den fungerar bra. Jag valdes till mötesordförande och Göran Sundin till sekreterare. Därefter valdes Hans Eklund och Lennart Sahlén att justera protokollet. Efter att ha gått igenom och godkänt föregående årsmötesprotokoll var det dags att göra detsamma med verksamhetsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen för 2005. Då mötet ansåg att allt var sin ordning gavs sedan styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Sedan kom vi till punkt 10-13 som var de förslag som valberedningen, bestående av Jan-Owe Nilsson och Sture Johansson lade fram, det var Sture som drog förslagen på mötet. Övertecknad, Jan-David Skavén omvaldes till klubbordförande vilket jag i sig uppskattar då jag känner medlemmarna förtroende. Men jag har varit ordförande sedan 1990 och innan dess har jag varit medlem i styrelsen sedan 1982. I ett par års tid har jag försökt att lämna ordförandeskapet och "bara" vara redaktör för Sonettvärlden, något som egentligen är mer tidskrävande än att vara ordförande för klubben. Men valberedningen har inte funnit någon som vill ta över och på de senaste stämmorna har man kunnat höra en knappnål falla när frågan kom upp. I ärlighetens namn känner jag mig lite som en gisslan. Jag vill helst inte fortsätta mer än till nästa stämma, men vad händer om vi inte hittar en efterträdare? Skulle det innebära att Club Sonett Sweden läggs ned? Eller att den skulle bli en sektion av en annan klubb? Det får inte vara svaret, en klubb ska inte vara så beroende av



Många lyssnade intresserat, på såväl föredrag som årsmöte.

att en person ställer upp år efter år. Valberedningen har lovat att leta vidare och årsmötesdeltagarna ombads också att fundera på hur vi kan lösa ordförandeskapet framöver.

Mats Phersson omvaldes till sekreterare på 1 år till 2007, han har ju länge velat hålla sin mandatperiod i just ettårsintervaller och det kan vi acceptera så länge han fortsätter! Vår kassör Johnny Johansson omvaldes på 2 år till 2008 och det är jag mycket nöjd med, det fungerar hur bra som helst på denna post. Att Per Jansson tagit över efter Erland Johansson som reservdelsförvaltare har väl inte undgått någon vid det här laget och det innebär ett fyllnadsval på 1 år som ledamot till 2007.

Hans Eklund är ansvarig för teknisk rådgivning och det han inte kan om Sonetten behöver man inte veta. Han omvaldes på 2 år som ledamot till 2008.

På klubbmästarposten blev det ett nyval på 1 år där Åke Olsson tar över efter Lars Eriksson. Det var ju Åke som var med och arrangerade vår- och årsmötet i Frödinge 2005 och

han har även arrangerat möten tidigare för klubben.

Andreas Hillby hoppar av sin post som ansvarig för reservdelsgruppen av tidsskäl. Tyvärr har valberedningen inte hittat någon efterträdare, så posten är vakant tills vidare vilket förstås innebär att nyframtagning av reservdelar kommer att minska. Det underlättar om man har en gedigen kunskap om Sonettens delar, gärna kombinerat med goda leverantörskontakter, för att kunna arbeta med reservdelsframtagning. Om någon känner att man kan göra en insats är ni välkomna att kontakta styrelsen.

Mikael Sjögren arbetar just med reservdelsframtagning och valdes om på 2 år som suppleant till 2008. Han har även visat oanade danstalanger i gruppen Dansverket och när han dessutom visade att han har osviklig smak när det gäller tårtanskaffning har han gjort sig outhärlig för styrelsen!

Revisor Göran Sundin och revisorssuppleant Göran Ollerstad väljs av hävd på ett år och så blev det även nu till 2007. Detsamma gäller valberedningen Jan-Owe Nilsson och Stu-

re Johansson, även de valdes på 1 år till 2007. De har ingen lätt uppgift, då våra medlemmar inte direkt står i kö för att göra en insats i styrelsen.

Vi hade nu kommit fram till punkt 14, fastställande av årsavgift för 2007. Det beslutades av mötet att årsavgiften ska bli oförändrad, 250:- för medlemmar bosatta i Sverige och EUR 30/USD 35 för medlemmar bosatta utomlands.

Under ordet fritt avhandlades framförallt reservdelsfrågor, men i stort kände vi nog att de som kom till mötet var nöjda med hur styrelsen arbetar.

Därefter avslutades årsmötet och vi kunde ägna oss åt huvudbry och ögonfägnad, med andra ord Hans Eklunds kluriga tipstävling och att se på de 13 Sonetter som kom till mötet, för vi skulle ju utse Finaste Sonett 2006!

Tipsfrågetävlingen

Om vi börjar med tipsfrågorna, så var en del av dem riktigt kluriga. Man tror att man vet svaret men så är plötsligt flera av alternativen rätt och så har man missat. Jag ska ge ett exempel: Från vilken Saabmodell kommer bakljusen på en Sonett? A) 93 B) 95 eller C) 99. Själv svarade jag B men det var bara delvis rätt. Hade jag tänkt lite till så hade jag insett att Sonett I:ans bakljus kommer från Saab 93, II:ans i och för sig rätt från 95 och III:ans från 99. Det visste jag ju, men inte just då bara...

Att pedalerna på en Sonett ska smörjas 2 ggr/år, i alla fall när man använder den som bruksbil hade jag dock ingen aning om och inte många andra

heller. Handen på hjärtat, hur många har smörjt dem överhuvudtaget?!

Medan vi svarade på tipsfrågorna kunde vi vandra runt i museet för att så småningom även ta en sväng ut för att försöka komma fram till vilken Sonett som skulle utses till finaste i år. Det var precis lika svårt som vanligt, vilket tyder på att de Sonetter som kommer håller en mycket hög standard. Kul var att alla olika Sonettvarianterna fanns på plats för bedömning.

Fika och även dags för dansen.

Vid tretiden drog Dansverket igång med dansuppvisning i Filmsalen medan vi mumsade på delikat Sonettårta, alltså tårtor med Sonettmotiv på. Klubben bjöd på både det och fika och vi lät oss väl smaka medan vi kunde beundra de duktiga medlemmarna i dansgruppen. Ja, inte bara beund-



Stämningen var hög under dansen. Övre bilden initiativtagaren Mikael Sjögren



Lars-Åke Haraldsson med danspartner.



Gösta Jakfors vann med sin Sonett I.



Sonettårten smakade förträffligt

ra, för de såg till att de medlemmar i CSS som ville även själv kunde testa att dansa med dem! Det har väl aldrig dansats så i Saabs Filmsal!

När Dansverket gått så pustade vi ut och väntade med spänning på prisutdelningen. Vi började med första pris i Finaste Sonett 2006. Det var hårfint, både ettan och tvåan hade åtta poäng, så vi fick ta till lottdragning. Gösta Jakfors hade turen på sin sida och han vann med sin röda Sonett I:a från 1956 och fick förstås både pokal och vandringspris. På andra plats kom Lars-Åke Haraldsson med en tvåtaktssonett från 1967. På tredje plats kom slutligen den tidigare vinnaren Kjell Arne Andersson med sin II V4

Nöjd pristagare, Lars Stenberg.



från 1968. Modellerna skiljde sig alltså men alla pristagarna hade det gemensamt att de hade röda bilar! Ett koncept som visat sig framgångsrikt även i det förflutna.

Tipstävlingen då? Jodå, Nöjd vinnare var Roger Åkerblad med 15 poäng, på andra plats kom Per Jansson med 14 poäng och på tredje plats kom Lars Stenberg, också med 14 poäng, där fick utslagsfrågan i form av hur många muttrar som låg i en glasburk avgöra. Prisbordet var rikligt, så även vi som kom längre ner på listan fick pris, i mitt fall en magnetisk bitshållare, den är riktigt praktiskt.

Sonett I-museet i Åsaka

Officiellt var mötet nu slut men för de som ville så kunde man åka i kortege till den mytomspunna ladan i Åsaka. Det var det många som ville, även om en del valde att åka hem. Åsaka ligger ganska nära Trollhättan, så vi var där snart. Det är alltid något speciellt att åka i en Sonettkortege och att den dessutom leds av en av sex byggda Sonett I:or, nämligen Gösta Jakfors, är något extra. Det var också Gösta som



hade lånat nycklar så att vi kom in i ladan. Där har Klaus Müller-Ott skapat ett Sonett I museum där han så mycket som möjligt försökt efterlikna hur det såg ut på femtiotalet. På väggarna hängde bilder från produktionstiden, ritbrädan som stod där då är åter på plats och det hängde till och med en galge med Saabemblem där.

En man kom även in i ladan och berättade hur han, ombedd av Saab, hade tvingats slänga/skrota verktyg och formar efter det att den lilla produktionen var klar. Så synd!

Men en form fanns faktiskt kvar där men den var inte till en bil utan var en form för att gjuta en glasfiberbåt. Om Saab hade något finger med i spelet där vet jag inte, den båt jag förknippar med Saab tillverkades i aluminium.

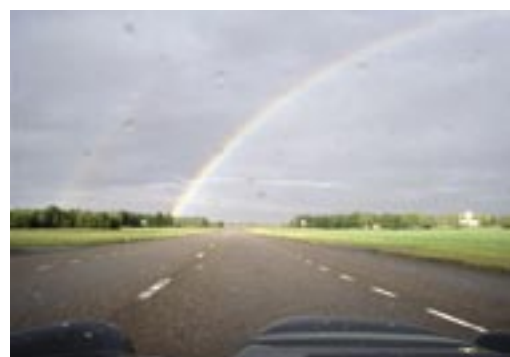
Gösta stod länge kvar utanför och berättade om sin egen bil och även en del om produktionen och hade vi inte haft så långt hem så hade vi gärna stannat en stund till.

Men nu var det oåterkalleligen dags att vända hem till Stockholm. Det reg-

Gösta Jakfors berättar minnen framför ladan i Åsaka.



nade igen men annars gick färden utan bekymmer, förutom den trötthet man kände mot slutet, 85 mil på en dag i en Sonett sätter sina spår. Men vi var mer än nöjda med dagen, allt hade klaffat, det var kul att snacka med dem som kom till mötet och vi hade fått uppleva mycket. Stort tack till alla som bidrog till att mötet blev så bra, bättre kunde vi inte ha hedrat klubben på dess 25-årsjubileum!



Saabfestivalen

11-13 augusti

Jan-David Skavén

Saabfestivaler är inget man planerar över en kafferast. Redan för mer än ett år sedan började Svenska Saabklubben ha interna möten för att framförallt genom Saab-Skånia förbereda träffen. Det gällde att få ihop en massa funktionärer, planera en rutt i omgivningarna, boka logi, flygfältet i Ljungbyhed, få ut information till de olika Saabklubbarna; ja ni förstår säkert att det var detta och mycket mer som behövde arrangeras.

Jag ska på en gång säga att vi inte tog Sonetten denna gång utan vår Saab cabriolet från 1987. Anledningarna var flera, vi behövde mer plats eftersom vi även skulle till Köpenhamn och hade en hel del bagage med, det var Saab cabbens 20 års jubileum eftersom den introducerades 1986 och om jag ska vara ärlig, så ville vi åka lite mer bekvämt också... Det fick räcka att jag tog Sonetten till vårt eget vårmöte i Trollhättan.

Som tur var så hade vi i god tid bokat vandrarhem i Skärälid några kilometer söder om flygplatsen i Ljungbyhed, för det visade sig att rummen via Svenska Saabklubbens samarbetspartner Activus snabbt tog slut och en hel del hade problem att boka logi innan det löste sig. Ja, det var verkligen många som kom, över 700 personer från 19 länder så det var riktigt imponerande!

Fredagen den 11 augusti

På fredagen var det mest att anmäla sig och få sin välkomstpåse med ett mycket proffsigt tryckt program med bl.a. 9 milarutten i omgivningen och en deltagarförteckning. Dessutom fick varje gäst en T-shirt med träffens logotype, en Sonett II och texten International Saab Club Meeting 2006. Eftersom det inte var något direkt program på dagen så åkte vi en omväxlande och trevlig rutt i Ljungbyheds omgivningar. Det var vår medlem Sten-Arvid Larsson som hade planerat rundturen och gjort de mycket proffsiga väganvisningarna. Redan vid Ljungbyhed stannade vi till vid gästgivargården "Kalle på Spången", som är känt från Edvard Perssons filmer. Vi åt dagens lunch där, både gott och prisvärt och överallt kunde man se affischer och bilder från filmerna. Det var sedan



mycket annat att titta på när vi körde vidare men speciellt häftig var utsikten från nationalparken ovanför Skärallid, Kopparhatten. Inte visste jag att Skåne hade sådana skogsklädda berg



och raviner! Vädret var dock inte det bästa, för att uttrycka det diplomatiskt men det var ganska läckert att se små molntussar här och där nedanför sig och runt bokskogen.

På seneftermiddagen hade vi åkt klart och passerat både slott som Knutstorp och kyrkor som Stenestad. Det började bli dags för kvällens evenemang, alla deltagarna fick pyttipanna och Saab-snacket kunde börja med både kända och okända. Kön till maten var lång men det var ju också många som skulle få sin mat. Vi höll till i en av flyghangarerna och det var vi tacksamma för,



vädret var ju inte nådigt under träffen. Det visade sig att det i princip var tre dagars regn med smärre uppehåll. Nå, Erik Carlsson som var en av hedersgästerna fick snabbt börja skriva au-



tografer, det var många som ville ha hans signatur på en bok, en T-shirt eller till och med i bilen. I vimlet kände man igen en hel del som Gösta Jakfors med sin Sonett I:a och Svenska Saab-





Saabfe Ljungb





estival
yhed



klubbens ordförande Martin Bergstrand, som hade en Saab cab med en 92:a på släpet.

Lördagen den 12 augusti

På lördagen var det ett späckat program. Man kunde göra det mesta, åka 9 mila rutten om man inte gjort det tidigare, gå på seminarier, åka tävlingsbil eller själv köra på flygbanan och barnen kunde färglägga olika Saab-modeller eller köra rallysimulator.

Vi gick på två seminarier, det första var Erik Carlsson som på sin oefterhärmliga engelska berättade om sitt och Torsten Åmans äventyrliga rally 1969 i Baja 1000 i Mexico. Sedan hörde vi även när Bert Gran som var konstruktionschef i Arlov för Sonettproduktionen kunnigt och humoristiskt



berättade om sina erfarenheter från produktionstiden. Jag hoppas verkligen att vi framöver även kan få en artikel av Bert, för han har verkligen mycket intressant att berätta.

Många testade också att åka en 9-3 turbodiesel på 168 hk som är en tävlingsbil avsedd för långlopp. Det var Michael Rasmussen som tryggt och snabbt tog oss runt flygfältet och ett antal chikaner. 168 hk kanske inte lå-

ter så mycket idag, men bilen var förstås lättad och vilket vridmoment den hade! Ja, väghållningen och bromsarna var också superba, så när man trodde att nu åker vi in i däckerna så vek Michael bara elegant runt dem. En härlig åktur, det tyckte nog alla som provade.

På kvällen var det dags för den stora banketten. Stämningen blev snabbt hög, maten var riktigt god med tanke på att 700 personer skulle "utfodras". Som seden är så överlämnade de gästande klubbarna gåvor till den arrangerande klubben och Martin Bergstrand fick ta emot allt från flaskor till megafoner. Som gåva från CSS överräckte jag Klaus Müller-Otts bok om Sonett I samt två jubileumsmuggar som ni kan se på bild på annan plats i tidningen. Många köpte för övrigt dessa muggar och har ni inte gjort det än så skynda på, vi har endast tillverkat 108 stycken!

Givetvis var det även underhållning, det var två tjejer och en kille som sjöng och dansade mycket proffsigt. Eller vad sägs om den här Tina Turner ko-



pian? Underhållarna avtäckte allteftersom fyra fina bilar som doldes under skynken, den allra första Saab cab prototypen, en Saab 92 och 96 samt en 97 eller i klartext familjen Nilssons två-



taktssonett. Även Erik Carlsson fick en gåva, en specialritad tavla av Ronny Lutz. Det var också prisutdelning i de olika klasserna för finaste modell



och lottdragning där första pris var en flygtur dagen därpå i en Saab Saphir. Under kvällen fick Club Sonett Sweden två nya engelska medlemmar, kul! Klockan blev mycket innan vi lämnade banketten.

Söndagen den 13 augusti

Dagen inleddes med en höjdpunkt för många, nämligen att köpa eller sälja



reservdelar. Av väderskäl pågick kommersen i en hangar vilket var helt ok. Många delar bytte ägare och nöjda minner kunde ses.

Ordföranden i de olika Saabklubbarna passade även på att hålla ett möte där vi bland annat beslöt om kommande större Saabarrangemang: 2007 blir det en Saabfestival i mitten av juni i Trollhättan då Saab firar 60 år som biltillverkare. Dessutom blir det en repris på Nordkapsturen i Norge nästa år. 2008 hålls ett internationellt Saabmöte i Litauen, 2009 i Holland, 2010 i Polen eller Schweiz och 2011 i Finland. Så det är bara att börja boka in i almanackorna!

Nu var dock 2006 års Internationella Saabträff i Ljungbyhed slut, bilarna för iväg eller lastades på släp och vi kunde summera mötet. Det var välarrangerat och genomtänkt, funktionärerna gjorde ett mycket gott jobb i bitvis jobbiga förhållanden och vi som kom trivdes med både arrangemangen och att träffa varandra. Men visst var det snopet för alla att det råkade bli tre dagars regn efter en sådan kagnonsommar vädermässigt. Men få surade för det och varför skulle vi det när vi hade haft så roligt!

En Sonett I säljs inte varje dag...

Jan-David Skavén

Med endast sex tillverkade Sonett I:or på femtiotalet så kan man förstå, att det inte är så ofta som någon säljs. När det väl händer är det förstås en nyhet värd att nämna i Sonettvärlden.



Ovan: Klaus Müller-Ott, Tyskland, vid den Sonett I:a, chassinummer 4, som han tidigare ägde.

Till vänster: Den modell av I:an som tillverkades av Tin Wizard i skala 1:43 framför den bok som Klaus Müller-Ott gav ut om Sonett I.

Klaus Müller-Ott visar upp Sonett I:an framför scenen vid Saab-festivalen 2006.



Det gäller den mycket kända gröna Sonett I:an, nummer 4 som ägdes av Klaus Müller-Ott i Tyskland. Senast sågs den på svensk mark under Saab-festivalen i Trollhättan 2005. Det är nog den mest omskrivna Sonett I:an och kanske den som har den mest intressanta historien. I korthet så byggde Sigvard Sörensson om den till en täckt sportkupé med plåtkaross, den så kallade Saab Facett i början av sextiotalet. (Se sidan 26 i detta nummer av Sonettvärlden.) Sedan användes den mycket av både Sörensson och senare ägare, krockades, lagades, ställdes undan och så småningom köptes den av Klaus Müller-Ott som lät renovera den och återställa den till en Sonett I igen. Bland annat som gjordes så fick den tillbaka sin gamla originalkaross där lacken var så välbevarad att en omlackering var helt onödig. 1998 i september var det dags för återinvigning av den färdigrenoverade bilen, att skri-

va att Klaus Müller-Ott var stolt är ingen överdrift. 1999 tillverkade Tin Wizard en mycket begränsad serie modellbilar av just denna Sonett i skala 1:43 i bara 30 exemplar. 2005 gav Klaus Müller-Ott ut en bok om Sonett I i allmänhet och den gröna nummer 4 i synnerhet. Att han nu sålt sin Sonett I kom verkligen som en överraskning. Ja, inte bara Sonetten förresten, det ryktas om att det som återstod av Facetten, karossen och ett ganska dåligt chassi till den också följde med transporten.

Nu undrar ni förstas hur mycket han fick för sin Sonett I och vem som köpte den? Ja, vad han fick vet vi inte och vi har inte heller ställt frågan. Däremot kan vi berätta vem som köpt den, nämligen Firma Hirsch i Schweiz, alltså det företag som trimmat en hel del framförallt nyare Saabbilar. Gissningsvis kommer den att ställas ut i deras försäljningslokal där den kan beses av allmänheten.

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.autosite.se/sonett.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Club Sonett Swedens jubileumsmugg



Då Club Sonett Sweden fyller 25 år 2006, har vi tagit fram en jubileumsmugg i en mycket begränsad upplaga; för att vara exakt, 108 stycken. Många av dem såldes på Saabfestiva-

len men ni har ännu chansen att köpa dem. Ett måste för en Sonettägare! Muggen är mikrovågs- samt diskmaskinsäker och priset är endast 85:-/styck + frakt.

Avgassystem till Sonett III

Rören är i originalutförande. Aluminiserade och målade svarta. Exklusive rörklammer och gummikuddar.
Pris för komplett system, 4 500:-.



Gummiplugg för stöd mellan motorhuv och kaross framför vindrutan.
Plugg. Art 7406945, pris 27:-/st



*Ring Per
och beställ!*

Äntligen Sonett II-ägare...

... slipper Du de för korta och stumma gummistroppar som har funnits på marknaden och som skall hålla motorhuvven på plats!

Club Sonett Sweden har nu tagit fram gummistroppar till Sonett II med den rätta längden och elasticiteten.
Huvlås. Art 7404312
pris 250:-/par



Artikeln hämtad från
Illustrerad Motorsport
nummer 7, 1964



Saab Sonett blir Facett

Saab-motorns lämplighet för sport och tävlingar är världsbekant. För ett par år sedan stod Saabanställda Sigurd Sörensson inte ut med att vänta längre på en GT-vagn med Saabmotor och framhjulsdrift. Han beslöt att göra en själv, och för ett par veckor sedan blev den färdig.

Facett, som Sörensson kallar sin bil, avspeglar hans beundran för italiens formgivning. Taklinjen är av den typ som slog igenom vid bilutställningen i Turin senhösten 1963 - men har ritats långt tidigare.

Chassit är hämtat från sportvagnen Sonett. Rolf Melde har hela tiden visat intresse för Sörenssons projekt, och

Facett är låg, det ger den här bilden med konstruktören i bakgrunden en uppfattning om. Springorna i motorhuvun ungefär i höjd med hjulen bereder utrymme för strålkastarnas fästen.

hjälpste honom att få köpa ett Sonett-underrede, som sedan fick en motor från Saab Sport med separatsmörjning. Karossen är inte bärande, och underredet är körbart utan kaross. Den är byggd helt i karosseriplåt, och formgivningen har fått anpassas efter tillverkningsmetoden.

Strålkastarna är under körning i dagsljus infällda, och sitter då under motorhuvun. När de skall användas, måste man öppna huvun och fälla upp dem, men det är en operation som tar bara något tiotal sekunder i anspråk.

Fortf. sid 28



Med dörrar och baklucka öppnade avslöjas en lyxig interiör. Stolarna är specialgjorda och mycket bekväma. Träratten är från Saab Sport, och växelspaken specialgjord, placerad ovanför golvet till höger. Den inbyggda störtbågen har också fäste för säkerhetsdelen.

Bilden nedan visar vinklarna och de plana ytorna i bakpartiet, de torde vara en av anledningarna till att vagnen döpts till Facett. Bakljus, stötfångare - allt är specialtillverkat.



Rullande renoveringsförsäkring



Från och med den 1 november kan MHRF-försäkringen erbjuda en ny försäkringsform, den så kallade rullande renoveringsförsäkringen. Den inför vi, efter initiativ från klubbar, som tyckte att deras medlemmar skulle kunna teckna en försäkring på ett fordon, som inte var i originalskick.

Försäkringen kan endast tecknas för personbilar som bevisligen är på väg att renoveras till fullgott skick. I övrigt gäller samma krav som för en vanlig MHRF-försäkring. För att fordonet ska få den-

na försäkring måste det vara i trafiksäkert skick. Med det menas att el-dragningar och bromsar måste vara i fullgott skick. Fordonet får inte heller innehålla partier där genomrost förekommer.

Man kan maximalt ha denna försäkring under 2 år. Därefter sker en uppföljning av fordonets status och är då inte fordonet renoverat till originalskick, ändras försäkringen till en vanlig Folksamförsäkring.

Jan Seglert

Försäkringshandläggare MHRF

Underredets lådkonstruktion medför höga dörrtrösklar, så det är inte särskilt lätt att komma i och ur. De specialgjorda stolarna är bekväma, och har särskilt fint stöd mot knävecken. Bagageutrymmet bakom stolarna är åtkomligt både inifrån och utifrån. De tre förkromade avgaspiporna på sidan är inte attrapper, utan kommer från ljuddämparen, och avgasljudet är förresten mycket civiliserat.

Facett går inte att köpa. Den är en bil som byggts av en perfektionist för honom själv, och som kostat mycket i arbetstimmar. Troligen kommer en del detaljer att ändras undan för undan, så vidstående specifikation får gälla som preliminär.

Fasettens uppbyggnad:

Kaross: GT-typ hantverksmässigt helt utförd i stål (0,6–1,0 mm karosseriplåt) med två sittplatser och bagagerum åtkomligt genom öppningsbar bakdel.

Motor: Saab Sport, grupp 1, 60 hkr
Växellåda: Saab Sport.

Dimensioner:

Längd 3.70 m.

Bredd 1.45 m.

Höjd 1.12 m.

Markfrigång, belastad 0,14 m.

Tjänstevikt: 765 kg.

Prestanda:

Hastighet vid 600 rpm: 160 km/tim.

Tillverkare:

S. Sörensson, Thunborgsgatan 2,
Trollhättan.

Regeringen lyfter fram fordons hobbyn i trafikpolitisk proposition



Den 22 mars lade regeringen och samarbetspartierna fram sin trafikpolitiska proposition, Moderna transporter, Prop. 2005/06:160. Bland annat konstaterar regeringen att: Ett kundperspektiv bör vara vägledande för samhällets hantering av frågor rörande äldre fordonstyper och hobbyfordon. Medborgarna har rätt att kräva en effektiv och god service av de myndigheter som ansvarar på området samtidigt som krav på miljö och säkerhet kan bibehållas. Vidare vill regeringen att en rad regler för import och besiktningar av entusiastfordon ses över. Bland annat Vägverkets pågående utredning av privatimport nämns, liksom en önskan av översyn av en legal definition av entusiastfordon med möjlighet till särskilda skyltar, liksom lättnader i beskattning och besiktning kopplade till entusiastförsäkring.

Att man i en regeringsproposition lyfter fram fordons hobbyn och dess betydelse för samhälle och ekonomi är unikt och har vad vi vet tidigare inte skett. Initiativet är mycket bra och visar att regeringen och samarbetspartierna förstår värdet av en levande och kulturbevarande fordons hobby.

MHRF:s styrelse är dock kritisk till idén om att koppla skattebefrielse till försäkringsform. Att även andra fordon än de som är 30 år eller äldre kan få skattelättnader är självklart bra, men att koppla detta till vilken försäkring fordonsägaren har valt, är kanske mindre lyckat. Det riskerar att öka belastningen på de befintliga entusiastförsäkringarna och därmed också påverka premierna. Vissa försäkringar ställer krav på föreningstillhörighet och förslaget väcker frågor om såväl föreningsfrihet som konkurrensförhållanden.

Frågan om särskild definition och skyltar för entusiastfordon har ofta diskuterats inom MHRF och man har alltid tagit ställning mot särskiljande skyltar. Bland annat finns en oro för att entusiastfordon enkelt skall kunna skiljas ut, vilket i framtiden kan komma att underlätta för införandet av begränsningar för verksamheten. Redan idag finns i många europeiska länder särskilda skyltar för historiska fordon, men i dessa är det vanligt med stora begränsningar av brukandet, begränsningar som vi inte kan acceptera på svenska vägar.

*Saxat ur PåGång 5/06
Carl Zeidlitz*

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Dagens Industri

Den 30 mars hade DI:s nätupplaga en artikel om den kommande bilmässan och vad det kostade för de deltagande bilföretagen att ställa ut. I samband med det räknade man upp tidigare bilsalonger i Stockholm genom tiderna, från 1903 (!) och framåt. När man kommit till 1956 stod det: S:t Eriksmässan, nya lokaler i Storängsbotten (premiär för Saab Sonett). Ja, det är väl vad som var värt att nämna från den mässan. Som sagt, det innebär ett 50-årsjubileum för denna bil som fortfarande känns så modern i formerna.

Pressmaterial om Aero X

Självklart har pressen fått stöd av Saab i form av en liten bok samt en CD skiva med i princip allt man vill veta om Aero X och lite till. I materialet finns även en historisk tillbakablick med rubriken "från plan till bilar". Där återfinns bland andra följande rader som jag citerar rakt av: "Ytterligare en innovativ bil från Saabs färskva bildivision var Sonett I, en sportbil i lättviktsutförande för tävlingsbruk

som presenterades för exakt 50 år sedan (på Stockholms Bilsalong). Den hade en monocoupe-konstruktion enligt flygspecifikationer med nitade aluminiumpaneler i stället för den gängse lösningen med rör och strävor i stål. Vanlig i flygsammanhang, men Saab använde tekniken i en bil mer än sex år innan den först dök upp i dåtidens Formel 1."

Metro

Den 5 april skrev motorjournalisten Christer Gerlach en artikel om Saab med rubriken "Från dödsdömd till succé". Den handlade om att det var medvind för Saab igen med hjälp av t.ex. 9-5 Bio Power och Aero X. Han passade då på att nämna 5 avgörande ögonblick i Saabs historia. På första plats kom Saab 92, andra turbon, tredje 9-5 kombi, fjärde rallyframgångarna för framförallt Erik Carlsson och slutligen på femte plats stod det så här om Saab Sonett Super Sport: "Det såg så lovande ut, men Saab Sonett från 1956 hade för klen motor och var för dåligt hopskruvad. Saab har aldrig lyckats bygga en billig och bra sportbil".

Att jag inte höll med Christer om detta behöver jag väl knappt nämna här även om han förstås har rätt att tycka och skriva vad han vill. Jag kunde inte låta bli att maila honom och tala om vad jag tyckte om såväl Sonett I som de följande Sonettmodellerna. Det var betydligt mer positiva rader än de Christer skrivit. Jag fick faktiskt ett svar men det var bland det ynkligare jag fått, jag citerar hela mailet här:

Hej Jan-David och tack för dina kommentarer ang. Sonett.

Med vänlig hälsning!

Christer Gerlach

christer.gerlach@swipnet.se

Nu fick ni på köpet hans mailadress, så är det någon annan som orkar maila honom så har ni chansen!

Saab magazine

I nummer 1/2006 av Saabs kundtidning så fanns det flera hänvisningar till Sonetter, trots att tidningen i första hand är ett livsstilsmagasin, det var Anders Pettersson i Jönköping som tipsade mig om artikeln. Där kan man till exempel finna artiklar om mat, superdesignade cyklar, test av nya Saabar och resor. Men även gamla Saabar hittar in i tidningen. Peter Bäckström, chef för Saabs bilmuseum som privat kör en Saab 99 syns i bild framför en massa gamla rariteter, det finns ju över 100 bilar på museet även om inte alla visas samtidigt. Vi kan bland annat se Saab Catherina och den vita Sonett I:an. På frågan om vilka andra Saabmodeller än 99:an som är särskilt sevärda på museet svarar Peter: "Alla! Men måste jag välja säger jag Saab Sonett Super Sport som fyller 50 år i år.

Den tillverkades bara i sex exemplar, vi har chassinummer 1 och 5. Det är en besvärlig bil att köra men när man behärskar den är belöningen stor – det är körupplevelse till 101 procent."

På nästa sida blir det ännu mer Sonett för där intervjuas Tomas Gustafsson och hans son Fredrik som båda håller på att renovera var sin Sonett II V4 från 1968. Vi citerar frågor och svar från artikeln:

"Vad gör en Saab Sonett speciell?"

Sonett II/V4 är tillverkad i endast 1800 exemplar under åren 1966-1969. Den har ett lite udda utseende som tilltalar oss.

Vad skiljer era bilar åt?

400 chassinummer. Fredriks bil har nummer 950 och min har 550. Det intressanta är att se hur smådetaljerna skiljer dem åt. Historien säger att man vid tillverkningen ibland tog cykeln till tillbehörsaffären i Arlov och köpte någon liten del som fattades. Dessutom exporterade Fredriks bil till Kalifornien 1968 för att sedan återvända hit år 2000. Det märks att den rullat i ett ökenklimat eftersom den inte var rostig till skillnad mot min bil som var svetsad en hel del.

Har ni någon speciell upplevelse kopplad till era Sonetter?



Det är själva renoveringsarbetet – bilarna är nerplockade i minsta detalj. Vi började med Fredriks bil 2003 och dokumenterade vårt arbete. Det underlättade när jag köpte min Sonett. Den hämtades i delar och burkar fyllda med muttrar och skruvar. Vi har sedan renoverat bilarna parallellt. Det har inneburit mycket detektivarbete och många kontakter med andra Saab-entusiaster.”

Norra Skåne

Den 28 maj hade tidningen en artikel om en marknad i Perstorp med rubriken ”Här kunde barnen tjäna en slant”. Det var Sten-Arvid Larsson som uppmärksammade att det stod en artikel om marknaden som verkar ha innehållit allt en marknad ”ska ha”. Varor till



nedsetta priser, hunduppvisning, karuseller och lotteristånd, ja ni vet själva. Vandrade man några meter till den gamla BP-macken så kunde man dessutom beundra gamla fordon som till exempel en Volvo PV lastbil, mopeder, en Chevrolet Master från 1936 och sist men inte minst Sten-Arvid Larssons gröna Saab Sonett från 1968. Citatet från Sten-Arvid i tidningen löd: ”Jag är uppvuxen i Linköping och är lite av Saabfantast.

Att höra trummandet från en tvåtaktsmotor är speciellt, sa Sten-Arvid som också har en Saab 93 från 1958.”

Bilden här är dock tagen vid Saab-festivalen 2006.

Kvällsposten

10 juni hade man i sin motorbilaga en väldigt trevlig artikel om Åke Larssons Monacoröda Sonett från 1968. Rubriken var: ”Sonett – så lätt och nätt!” Ingressen börjar så här: Sveriges finaste Saab Sonett finns förmodligen i skånska Vittsjö. Med 6700 mil på mätaren har den aldrig körts i regn. Hade får vi nog säga nu...”

Att den är en mycket fin Sonett är förstas sant, om den är Sveriges finaste ska jag låta vara osagt. Den har i alla fall placerat sig i vår tävling om Finaste Sonett och det tyder ju på att den håller hög klass. Journalisten Kenneth Larsson berättar om såväl Åkes Saab-bil- som Saabflygintresse och den kombinationen har vi ju sett flera exempel på tidigare i Sonettvärlden. Bilder visas på såväl hela Sonetten som detaljer i den och självklart finns det även en ruta med teknisk specifikation. En bra korrekt artikel som verkligen gav PR åt Sonetten! Det är Åke själv som gav mig tidningen, jag kände inte till artikeln innan vi sågs på Saabfestivalen i Ljungbyhed.

Motorsport

Anders Pettersson i Jönköping har sänt mig flera klipp varav detta är ett. I nummer 13 uppmärksammade man att ”Saabmuseet hade tagit med sig några fina klenoder då Saab Sonett fyller 50 år i år. På plats fanns de tre



första som någonsin har byggts. Även de grå gentlemännen som fanns i Saabdepån var historiska.

Fem gamla fabriksförare, Erik Carlsson "på taket", Carl-Magnus Skogh, Gösta Pettersson, Erik Berger och Stig Blomqvist fanns på plats." Tilläggs kan, att den tredje Sonett I:an som fanns på plats ägs av Gösta Jakfors och inte Saabmuseet.

Vintage

Denna klubbtidning är Motorhistoriska Klubbens tidning, som jag verkligen uppskattar, den håller en hög klass. Redan på framsidan ser man med lite god vilja en orange Sonett III framför Trollenäs Slott och med ännu mer god vilja kan man se samma orangea



III:a samt en röd II:a på bilden med en massa andra samlarfordon på. Jag tror mig veta vem som äger III:an, (kan det vara Bertil Magnusson?) men II:an kan jag inte ens gissa och de omnämns inte heller i texten. Men det är

bra att våra Sonetter är med på olika träffar, som sagt, PR är alltid nyttigt och så har man ofta så trevligt själv också.

Svenska Dagbladet

Den 26 juli intervjuade Nils-Olof Ollevik Saabs VD Jan-Åke Jonsson som var väldigt positiv på grund av den ökade försäljningen av nya bilar. Han ombads även att kommentera tidigare Saabmodeller där han ansåg att den viktigaste bilen var Saab 900 cabriolet som kom 1986. "Den hjälpte till att vända bilden". Även några andra klassiska Saabmodeller kommenteras i artikeln som Saab 92, 96 och 99 och även Sonetten. Om den skrevs det: "Saab Sonett var ett sätt att odla en sportig image. Bland annat rattade Lasse Lönndahl ett exemplar". Vilket i och för sig var sant, men inte komplett, han har haft fyra olika Sonetter under årens lopp. Tack Sigvard Skavén för artikeln.

Practical Performance Classics

Axel Boey i Belgien mailade mig en bild på en III:a från juli 2006 där tidningen hade fått allt om bakfoten. Jag citerar bildtexten som Axel förstås reagerade på: "Brazilian-built Saab Sonnet. 60 bhp 841cc two stroke. Shame." Ja, den enda som ska skämmas är tidningen. För Sonetten är som de flesta motorkunniga vet svenskbyggd, den stavas Sonett och inte Sonnet, III:an har 65 hk och inte 60 och den har en fyrtaktsmotor och inte en tvåtaktare. Få ord men många fel! Eller som Axel skrev: "How many mistakes can you possibly get in a short article". Axel



kontaktade tidningen som tog in hans rättelse i nästa nummer och bad om ursäkt, redaktören skyllde på sin ålder... Förmodligen hade han lyckats förväxla Sonett III:an med den brasilienbyggda VW SP2 som har en viss likhet med III:an.

Teknikens Värld, Klassiska bilar

I början av sommaren ringde Johan Hofrén från Teknikens Värld mig med andan i halsen och frågade om jag snabbt kunde få fram en Sonett för fotografering, gärna samma dag då tryckningen av denna tjocka specialtidning skulle ske veckan därpå. Man skulle visst ha fotograferat en annan Sonett men det hade spruckit. Den Sonett jag kunde få fram snabbast var min egen, så det var bara att åka hem efter jobbet och tvätta och vaxa den. På kvällen kom Johan med fotograf Daniel Nordenskjöld och gjorde reportaget. I princip kan man säga, att tidningen gör en fyllig artikel om varje samlarbil man avhandlar och det resulterade i en sex sidors artikel om min

Sonett. Artikeln avhandlade körupplevelsen, historiken, ägaren, rivaler, priser, fel & fällor, reservdelar, klubbar och böcker. Det blev många bilder på Sonetten och dess detaljer. Jag hoppas, att vi ska få möjlighet att publicera hela artikeln från nummer 2, 2006 av Klassiska bilar i Sonettvärlden så småningom.

Klassiker

Anders Pettersson sände mig även en artikel från nummer 4, 2006 med rubriken "Så nätt, Sonett" och den har man ju sett förut. Många gånger. Journalisten Dieter Günther skriver annars initierat om historien bakom att Sonett I:an konstruerades och varför det aldrig blev mer än sex exemplar. Ja, i original vill säga, för Bengt Carlén skriver också en anslutande artikel om de två replikor som Gunnar Johansson och Lars-Göran Hansson med stark vilja och mycket engagemang byggde under tio respektive åtta år. Totalt blev det åtta sidor om Sonett I:orna och även här är det min förhoppning, att vi ska kunna visa er hela artikeln eller snarare artiklarna med åtföljande bilder.

Det har verkligen skrivits mycket om Sonetterna i olika media på sistone, så vi får avsluta här av platsskäl men övriga bidrag som jag fått av er kommer med i nästa nummer av Sonettvärlden. Stort tack för allt ni sänt mig!



Säljes

Samtliga rör och dämpare med klammer och upphängningar förutom de bakre ljuddämparna, allt till Sonett III (dubbelt system)

Bertil Magnusson

Tel. 0410-45027 eller 0733-125333.

Köpes

Pohlhemsknutar på stång från växelspak till låda enligt listan Pos 33 Joint, gear shift rod artikel nr 8315 954 för en Sonett III -73

Lennart Sahlén

Tel 021-52948



GRATTIS Bertil Maununen Vintrosa

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!



Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan: Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken
Tel. 0240-76746, peja10@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 år	pris:	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.