

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Vårträff och årsmöte
- Saabfestivalen
- Karosstillverkningen Sonett III
- Vårutflykt i Strängnäs

3
2013



Från sekreterarens skrivbord



Sommar, sol och Sonett. För alla oss som har våra Sonetter i trafik har det inte varit brist på tillfällen att nöjesåka. Tyvärr har jag inte luftat Gittan sedan årsmötet i slutet av juni. Inte förrän idag. Efter hemkomst från årsmötet föll låscylindern på förardörren isär i atomer, bortom all räddning. Detta blev inledningen på en reparation som drog ut på tiden. Med dörrskalet borta ville jag passa på att fixa en fullagning som gjorts tidigare av både dörrskalet och dörramen men så fick vi tillökning i familjen och Gittan blev stående i garaget. Nu var det inte ett litet spädbarn utan en SAAB 9-3 Cabriolet.

Sedan årsmötet saknar klubben en ordförande. Micke Lindström kände att han hade gjort sitt som ordförande och valberedningen lyckades inte hitta någon ny kandidat till posten. Det blir en speciell situation att inte ha någon vid rodret även om styrelsen fungerar utan ordförande. Jag får känslan av att vi kommer att gå lite på sparlåga även om det är en del saker på gång under andra halvan av året; styrelsen kommer att inventera klubbens reservdelslager och vi kommer att skicka två representanter till MHRF:s förbundsstämma. Vi kommer också att hinna med ett par styrelsemöten innan årets slut.

I detta nummer kan ni läsa om vad sades på årsmötet i Norrtälje och på den efterföljande vårträffen. En sak som kom upp på årsmötet var avsaknaden av ett forum på klubbens webbplats. Nu har ju Svenska SAAB-klubben ett forum med en avdelning för Sonett som går att använda utan att vara medlem, så helt utan möjlighet att utbyta erfarenheter och tankar över nätet är vi Sonettägare inte. Jag brukar med jämna mellanrum se efter om det skrivits något intressant men det är glest mellan Sonettinläggen. Slutligen. Idag såg jag till att svetsa den trasiga dörramen för att få Gittan på vägen igen. Det återstår förstås en del arbete med målning, lagning av dörrskal och montering av ny låscylinder men jag kunde inte låta bli att ta en kvällstur. Någon tanke på att montera dörrskalet ordentligt fanns inte men jag ville inte åka utan. Lova att inte berätta detta för någon, men jag satte fast dörrskalet i ramen med hjälp av silvertejp. En riktig fullagning men innan vintern ska Gittan vara på vägen igen. Utan silvertejp!

MATTIAS ARVIDSSON



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Omslagsbild

Alf Sjövall checkar ut från campingen vid Trollhättan efter Saab-festivalen med sin Sonett III -74 och Saabo husvagn.

Styrelsen

Ordförande, vakant

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

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

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

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

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

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

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

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.

Saabfestivalen 2013

Text och bild, Johnny Johansson

Saabfestivalen hölls i år fredag 31 maj till söndag 2 juni. Den här gången var inte Saab Automobile AB med som arrangör, men Saabmuseet och ANA, i samarbete med Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden, gjorde ett mycket bra jobb, det blev en trevlig och välar-



rangerad festival. Ett stort tack till Peter Bäckström och alla funktionärer!

Under festivalen kunde man t.ex. köpa begagnade Saabbilar, reservdelar och tillbehör från ANA. Även museet sålde delar till äldre Saabar. Ett antal seminarier hölls, man berättade olika minnen från tiden på Saab eller från rallyepoken. Ett seminarium jag deltog i på fredagen hette "Hembyggda Saa-



bar". Motorjournalisten Claes Johansson berättade först om cykelbilar, t.ex. cykelbilen Fantom, som var omöjlig att bygga enligt den ritning som såldes. Sedan berättade han om sin husbil, den byggdes 1965 av Torsten Johansson i Ramsele på en Saab 95. Torstens son Anders har hjälpt Claes med renoveringen.

Lördagens program innehöll bl.a. ett familjerally med olika manöverprov och frågor att besvara utmed vägen. I perfekt cabväder fick vi en trevlig resa, drygt 10 mil, på fina, smala och krokiga vägar i det dalsländska landskapet. Perfekta Sonettvägar!

Efter familjerallyt åkte vi till Saabmuseet, där såg jag den 9-3:a som Roar Lindland kör för Team Tidö i STCC-serien.



Översta raden två norska III:or, Kjell B. Grytdal och Stein Ove Haugen, i mitten med ombyggd front Christoffer Mattsson. Nedre raden fr v. Magnus Emilsson, Peter Bryntesson, Greger Lönnergård och Tore Frøyse Norge.

På söndagen fortsatte festivalen med seminarier och försäljning av reservdelar, nu också Saabentusiasternas egen försäljning, här står vår klubbmästare Hasse Johnsson med sin fru Ingela och säljer Saabdelen.

Det var också Saabutställning på området utanför museet. Vi Saabentusiaster kom på morgonen med våra bilar som placerades i olika klasser efter ålder, 1950-tal, 1960-tal, 1970-tal, o.s.v. Under dagen bedömdes bilarna

av en jury, i varje klass utsågs en vinnare. När jag parkerat min 9-3 Cab (2010-tal), gick jag runt på området och letade upp alla Sonetter jag kunde hitta. Det blev totalt arton, av dom var tre norska och en polsk.

Sen var det dags för ett nytt seminarium. NEVS vice VD Mattias Bergman gav oss en uppdatering av läget och arbetet med att starta tillverkningen av Saabbilar igen. Man räknar med att starta produktion av dagens 9-3:a



Ett antal II V4:
 Övre raden,
 Marianne Christensson, Thomas Broborn, Hasse Eklund.
 Andra raden,
 Berndt Eliasson, Arne Johansson, Anders Dahl.
 Till vänster, Uno Dahl och Olof Ekman.
 Nedan, WN 65Y från Polen och så har Jan-Erik Nilsson parkerat sin EGE 723 bredvid en inte helt färdigrenoverad 99:a.



NEVS vice VD Mattias Bergman gav oss en uppdatering av läget och arbetet med att starta tillverkningen av Saabilar igen.



med facelift till hösten, dom ska ha bensin- och dieselmotorer med turbo, 'Turbo tillhör Saabs DNA'. Nästa år kommer den första elbilen.

Efter seminariet gick jag en ny runda på området, bland hundratals fina Saabar fanns en del ovanliga exemplar, som t ex. en ombyggd 95:a. Eller några 900 med "husvagnen" Toppola på taket. Här tre på rad, till höger om dom Berndt Eliasson vid sin och sonen Joakims nyinköpta Toppola med tillhörande 900 S.

Temat för årets Saabfestival var "Saab Sport & Rally", och det fanns några häftiga byggen där, som t.ex. den här 96:an, byggd av den engelska Saab reservdelsspecialisten Neo Brothers, med en hel del av dagens 9-3 under karossen, bland annat en något trimmad motor (c:a 500 hk).





Trollhättebon P-A Johanssons 9-3-bygge med över 1000 hk.



En mycket speciell bil, min 9-3 Aero Grif-fin Cabriolet Independence Edition. Den blev, som nya 9-5 Kombi, mycket mer speciell och ovanlig än den var tänkt att bli, den skulle tillverkas i 366 nummerade exemplar under ett år, men p g a. konkursen blev det bara 37, ett fåtal av dom finns kvar i Sverige. Den sista, nr 37, är högerstyrd, den här, som är nr 36, är den sista vänsterstyrda Saab Cabriolet som tillverkades av Saab Automobile AB.

Klockan tre på eftermiddagen var det dags för prisutdelning. Här en bild på vinnarna i dom äldsta klasserna, 50-, 60- resp. 70-tal. 95-an i mitten tillhör vår klubbmästare Hasse Johnson. En sak jag inte är helt nöjd med, är att bara vinnaren i varje klass fick pris. Jag tänker då först och främst på dom äldre årsklasserna. Dom vinnande bilarna är mycket fina, kanske bättre än när dom var nya, ägarna har lagt ner mycket pengar och hundratal, kanske tusentals timmar på sina

klenoder. Men dom som kom tvåa och trea har kanske lagt ner lika mycket på sina bilar, men dom fick ingen uppmärksamhet. Det tycker jag är tråkigt.



Den nya 9-5 Kombi hann inte komma i serieproduktion, men några provbilar byggdes. Dom såldes av konkursförvaltarna och skulle inte kunna inregistreras för att köras i trafik, men här står sju av dom på rad, alla inregistrerade.



Årets vårträff och årsmöte var förlagda till Roslagen och Pythagoras industrimuseum i Norrtälje. Samma helg skulle vår dotter på klassresa till Barnens Ö på Väddö och jag hade lovat att följa med. Vilket sammanträffande. Nu kunde jag vara med på båda aktiviteterna under en fullspäckad helg. Liksom i fjol kom min Sonett Gittan ur vinterdvalan förhållandevis tidigt så jag hade gott om tid att göra översyn och nöjesköra innan det var dags att åka norrut till mötet. Precis som i fjol höll det på att sluta i förskräckelse - två dagar innan mötet lossnade slutröret från sista ljuddämparen. Min fullgning från i fjol hade släppt. Det blev att ta fram svetsen och göra en ordentlig lagning!



Välkomstfika.

Årsmötet

Redan på fredag kväll bar det av till Väddö och när vi passerade Norrtälje kunde jag se efter var museet låg och klocka hur lång tid det tog att åka till/

från Väddö. Lördagen bjöd på strålende sol och jag åkte i god tid ned till Norrtälje och Pythagoras. Bland de första kunde jag parkera på fabriksgården för att se Sonetter rulla in en efter en. Det bjöds på välkomstfika i museets café och när alla hade anlänt passade museets guider på att informera lite om Pythagoras innan årsmötet drog igång.

Årets möte blev lite speciellt eftersom vår ordförande Mikael Lindström hade valt att inte ställa upp för omval och valberedningen inte hade lyckats hitta



Ovan. Svärstartad tändkulemotor.
Nedan. Den stora motorn i drift.



någon ersättare. Dessutom uppdagades ett mer än 10 år gammalt misstag rörande styrelsesammansättningen. Klubbens styrelse har haft ordförande, 7 ordinarie ledamöter samt 1 suppleant istället för de i stadgarna angivna ordförande, 6 ledamöter samt 2 suppleanter. Till detta årsmöte hade valberedningen fått med 2 suppleanter vilket skulle göra att styrelsen växte med en ledamot. För att få någon ordning och kontinuitet beslutades att utöka styrelsen med 2 suppleanter jämfört med dagens stadgar. Klubben kommer alltså att få en styrelse bestående av ordförande, 6 ledamöter och 4 suppleanter.

I övrigt bjöds det inte på några stora överraskningar. De vanliga punkterna på dagordningen avverkades snabbt och den enda synpunkten som fanns på föregående protokoll, verksamhetsberättelse, revisionsberättelse och den ekonomiska redogörelsen var en felnumrering av punkterna i förra årets årsmötesprotokoll. Vid genomgång av

verksamhetsberättelsen kunde Mikael berätta att Svedea har sagt upp avtalet med CSS. Styrelsen beviljades sedan ansvarsfrihet för det gångna året och vår revisor påpekade att styrelsen gör ett utmärkt jobb.

Angående styrelsen så valdes den enligt valberedningens förslag; Ordförandeposten står vakant, Mattias Arvidsson, Berndt Eliasson och Per Jansson valdes om som ordinarie ledamöter på 2 år och som nya suppleanter valdes Johann Schemat och Mikael Lindström på 1 år samt omval på 2 år för Joakim Eliasson och Hans Johnsson.

Ett förslag från en oenig styrelse på höjning av medlemsavgifter till 350SEK/år godkändes av mötet.

Höjningen motiverades av att mycket av klubbens kapital binds upp av reservdelsinköp som ger långsam återkastning. Utan pengar i kassan kan klubben inte låta tillverka eller köpa in nya reservdelar. Senaste höjningen av medlemsavgiften gjordes 2010. Under övriga frågor framfördes önskemål om ett forum på klubbens webbplats. Efter lite diskussioner kom ett förslag från Mats Olsson att vi kan använda SSK:s forum där det finns en speciell

Sonettsida. Förslaget gillades av mötet. Magnus Emilsson tipsade också om ett antal träffar för de som bor runt Uppsala; tisdagar vid Ulva kvarn och torsdagar vid Gottröra. Efter detta tackade ordföranden för sig och mötet avslutades.

Efter mötet fick vi vara med när en av museets tändkulemotorer skulle startas. Det var lite besvärligt att få igång den och tillslut gavs försöket upp. Istället lovades vi en visning av en större motor som skulle startas senare och blev nu indelade i två grupper för att bli guidade i museets lokaler. Det var både intressant och spännande att se och höra om verkstadslokalerna och för att få lite känsla av hur det var när tillverkningen var i full gång startades några maskiner. Förutom verkstadslokalerna fick vi se kontorsdelarna och ett uppbrutet kassaskåp som hade en spännande historia bakom sig.

Sonettrundan

Efter guidningen samlades vi vid bilarna för att i samlad tropp åka vackra vägar ut mot Blidö och Haraldsgård där vi skulle serveras lunch. I år fick vi ingen roadbook att följa utan



Sonettparkering vid Haraldsgård på Blidö.



Dyrbar last.

Sonetter på grönbete.



Fullsatt på Haraldsgård.



Visst var väl Sonettårtorna dekorativa!?

vi höll ihop hela gänget på härliga vägar i Roslagen. Solen strålade och hela turen var bara ren njutning. Jag tror inte att någon hade problem med sin bil. Bengt Folkesson som stod för arrangemanget hade delat ut ett frågehäfte under årsmötet som skulle besvaras och lämnas in vid ankomst tillsammans med röstsedel för att utse årets Sonett.

Efter att ha kört via flera öar och åkt med två vägfärjor kom vi fram till Haraldsgård där vi parkerade bilarna på ängen framför huset. Det väcker alltid uppståndelse med många Sonetter på samma plats och många vill prata lite. En man fick syn på våra bilar nerifrån vägen och svängde av för att titta lite närmare. På Haraldsgård blev vi bjudna på Gubbröra på kavring, Citron- och rosmarinfilé med Fransk potatissallad och till efterrätt en Rabarberpannacotta med mandelbiscotti.

Efter en trevlig måltid med mycket god mat samlades vi vid bilarna för prisutdelning. Dels för finaste Sonett

och dels för tipsraden. Överlägsen segrare i frågetävlingen blev Mikael Lindström med Anna Tinnis i passagerarstolen. Alla deltagare fick sedan välja ett pris i tur och ordning efter tipsresultat. Hans Eklund hade också tagit med Sonettmuggar som skulle finnas att köpa på den kommande SAAB-festivalen nästföljande helg. Dessa kunde intresserade köpa så nu dricker jag mitt kaffe på jobbet i en orange Sonettmugg med en fotbollsfälg på. Priset för finaste Sonett blev en spännande och annorlunda upplevelse – Det visade sig att det blivit dött lopp mellan Hans Eklunds Sonett V4 och Bengt Folkessons Sonett III. Lotten fick avgöra och den utföll till Sonett III:ans fördel. När första och andra pris var utdelade fick det bli lottning igen. Hans Gudmunds Sonett V4 och Magnus Emilssons Sonett III hade också fått lika många röster! Denna gång drog Sonett V4:an det längsta strået. Tänk att vi har så många fina bilar i klubben att lotten måste avgöra första till fjärde plats. Inte illa!



Avslutning

Som vanligt avslutar detta våra träffar och deltagarna började åka hem. Arrangemanget och vädret hade varit perfekta så det känns lite synd att åka hem men det kommer fler träffar. Efter förra årets träff skrev jag att det vore trevligt att ha en kväll tillsammans före eller efter träffen för att förlänga det hela lite. Magnus Emilsson hörde faktiskt av sig och tyckte att det var en bra idé. Nu bor vi båda förhållande-

De finaste Sonetterna 2013.
Fr v. Hans Gudmunds, Bengt Folkesson
och Hans Eklund.



Gult är inte fult!



Svårt val.

vis nära Norrtälje och jag skulle dessutom tillbaka till Väddö och dotterns klassresa så det blev ingen förlängd träff, men nästa år kanske...

Rolf Wesenlund har avlidit

Den 18 augusti 2013 gick den norske komikern (Fleksnes), skådespelaren, musikern och debattören bort i en ålder av 76 år. Vi vill gärna hedra honom med dessa rader, för han har förmodligen mer än de flesta gjort Saab Sonett känd i icke Sonettkretsar, eller "Volvo Sonett" som han kallade den. Kanske flera av er har hört kommentaren att Sonetten har sex förgasare och det är allt-

så Rolf Wesenlund som ligger bakom det påståendet. Men vad gör det, oavsiktligt gjorde han ett bättre jobb för bilmodellen än de dyraste reklambyråer. För er som gärna vill se om sketchen hänvisar vi till YouTube och: <http://www.youtube.com/watch?v=mMLokprH304> Som den komiker han var, så sägs det att hans sista ord var: "Hur gammal blev jag?"



A rare Italian Sonett III

Antonio Pellegrino, Vicenza, Italy



I bought my car (a 1974 Sonett III chassis no. 97745002399) last September in New York, USA after I saw the interior conditions at E-bay. It arrived in Italy end of last year and a complete restoration to 100 % original took place.

The car had a perfect interior upholstery as the previous owner (husband and wife) always kept it covered by some sheep leather (see picture) and only had one owner from the purchase in 1975.

I had to wait (after the terrible storm in New York last winter) until December to meet my darling...

The car completed my Saab collection (a 1987 Saab 900 cabrio cherry red and a 1978 Saab 99 turbo right hand drive) and I hunted for many months until I found this car.

Frankly speaking, the car had many problems in the sheet metal due to the salt and also there was a problem to fix the exhaust system due to the lack of strong points.

After 4 months of work, my body worker restored it to 100% as original (Per Jansson can show you a long list of parts I bought from the club...)

I think the car is one of few (2 or 3 maximum) that I suppose are in Italy.

I believe I'm the proud owner of one of the most beautiful. I also think that to rebuild an old-timer car to 100% as



original is an act of love towards the people who can still admire it as if you were in a time machine...

I also love Karmann Ghia (I'm the founder of the Italian Club, please see www.karmannghia.it and maybe only few people know that Sergio Coggiola also cooperated to the Karmann Ghia design) but the story and technique of Saab hits my fantasy since I saw the picture of a 900 cabrio (same color as mine). The Sonett is now on the road in Italy!



Färder horisontellt och vertikalt

Jan-David Skavén

Ni kanske kommer ihåg att vi i nummer 3, 2012 presenterade vinnarna i en fototävling. På fjärde plats kom vår medlem Rolf Gauffin och för er som inte har tidningen tillhands återupprepar jag raderna jag skrev då:

”På fjärde plats kom Rolf Gauffin med en bild på sin Sonett, tryggt omringad av tre helikoptrar som hört till Försvarsmakten. De är idag avvecklade ur deras organisation och civilt registrerade. Målsättningen är enligt Rolf att helikoptrarna skall delta vid museala arrangemang och vid militära/civila flygdagar. Helikoptrarna ägs numer av Flygvapenmuseum och underhålls genom en förening som Rolf startade år 2007.”

Rolf har en Sonett som han renoverat under en längre tid, men inte kontinuerligt. Då han behövde lite råd så frågade han mig i slutet av våren om jag inte hade lust att hälsa på honom i Nykvarn. Han bifogade en bild på en av helikoptrarna parkerad på FMVs



helikopterlandningsplats intill Filmhuset på Gärdet i Stockholm, det gjorde ju det hela ännu mer lockande.

Det kanske rent av skulle kunna resultera i en tur med en helikopter om vädret var nådigt. Jättekul tänkte jag men kände samtidigt att jag nog inte var den rätta personen att ge tips. Så jag bad Micke Lindström att följa med. Han har renoverat en III:a, håller på med en II:a och har flygcertifikat, om än ej på helikopter. Vi åkte till Nykvarn i var sin Sonett, Micke i sin III:a, jag i min II:a. När vi kom fram visade Micke sin III:a och gav många tips till Rolf.

Efter det gick vi in i garaget. Och vilket garage sedan, det är mer åt hangarhållet så förstår ni. 11 x 15 meter och högt i tak. Men det behövs om man ska få plats med tre helikoptrar med mekplats och reservdelar, dessutom Rolfs Sonett III:a.



Bredvid Rolf, Micke och Rolfs renoveringsobjekt står en av Arméflygets HKP 5 från 1987. Rolf hade ju kommit mycket längre med renoveringen av Sonetten än jag trodde innan. Det som var klart och det var säkert 80 % var gjort på ett mycket noggrant sätt men det kanske inte är att förvånas över, för håller man på och mekar med helikoptrar så krävs en precision utöver det vanliga.

Erkänn att ni blir lite avundsjuka när ni ser rymden i detta garage/hangar/maskinhall. Men det behövs, helikoptrar tar plats, inte minst rotorerna är utrymmeskrävande.

Nu började det bli dags att förbereda för vår flygtur. Det gör man noggrant enligt en checklista. Det var många



luckor som Rolf öppnade och kollade att allt såg ok ut och själv var jag givetvis nöjd med det för den fempersoners helikopter vi skulle flyga med, en Augusta Bell 206 var ju faktiskt från 1970. Idag ägs den av Flygvapenmuseum i Linköping även om den är stationerad i Nykvarn.

Efter alla kontroller så körde Rolf ut helikoptern med hjälp av en liten traktor. Det gick hur smidigt som helst. Sonetterna stod i hedersvakt när den passerade.



Vi lyfte raskt i riktning Mariefred. Men innan dess passerade vi fängel-seanstalten Mariefred, i dagligt tal har den alltid kallats för Bondängen. Jag gissar att en del boende där hade givit en hel del för ett lyft med en helikopter...





Nu närmade vi oss i rask takt Mariefred med dess välkända Gripsholms Slott som Rolf tog ett extra varv runt. Mariefred är en charmig liten stad och från luften dessutom riktigt vacker. Ännu mer som vi hade så fint flygväder.

Här visar vi två koncentrerade minner i luften, piloten Rolf Gauffins och Micke Lindströms. Självt satt jag rym-



ligt i baksätet så att jag lätt kunde fotografera. Man har ju vissa förpliktelser som redaktör för Sonettvärlden.

Efter en sväng över Stallarholmen var det dags att återvända till Nykvarn. Flygturen tillbaka var lika vacker som



ditvägen. Visst bullrar det en del men man har ju hörlurar (med mikrofon) som både skyddar öronen och gör att man kan lyssna på sina medpassagerare. Flyghöjden var mellan 1000 och 2000 fot (300 / 600 m) vilket gör att man både har en god sikt och ändå ser ganska stora detaljer på marken.

Vi landade tryggt på ängen bredvid garaget och ställde upp våra Sonetter bredvid.

Givetvis blev det även eftersnack, det är inte varje dag man flyger helikopter. Tänk vad intresset för Saab Sonett kan leda till, en fin färd både horisontellt och vertikalt!



Saab Sonett var på väg tillbaka – som konkurrent till Audi A5

Under rubriken Bil och trafik citerade Mattias Rabe på Teknikens Världs hemsida 2013-04-15 en artikel från Autocar och vi återger den här:

Nu kommer uppgifter om att nya Saab 9-3, som aldrig blev av, var tänkt att återuppväcka klassiska Sonettnamnet när den skulle presenteras i coupéformat. Vem minns inte Saab Sonett I, Sonett II och Sonett III? Tre klassiska Saabmodeller med massor av sport i blodet. Första generationen såg dagens ljus 1956, tredje och sista lades ned 1974. Sedan dess är det många som önskat sig en ny Sonett, men så blev det aldrig.

Men om Saab inte hade försatts i konkurs 19 december 2011 av Victor Müller hade vi haft stora chanser att få uppleva en ny, fjärde generation Sonett. Det rapporterar brittiska Autocar. Enligt deras källor var det tänkt att Saab med designchef Jason Castriota i spetsen skulle bygga en coupéversion av Phoenix-plattformbaserade 9-3 som skulle lanserats nästa år. Halvkombiversionen skulle alltså tap-

pa två dörrar och i stora drag göras om baktill. Sätteskonfigurationen skulle ha varit av 2+2-layout. Siktet var inställt på att konkurrera med Audi A5.

Under huven var det tänkt att olika versioner av BMW/Minis 1,6-liters turbobensinare skulle ta plats och fyrhjulsdraft skulle möjliggöras med hjälp av en elmotorkonfiguration som driver bakhjulen.

Autocar har en illustration som visar hur nya Saab Sonett skulle ha kunnat se ut. Illustrationen är baserad på ett fotografi som visar en fullskalig modell.

Redaktören för Sonettvärlden tar sig friheten att lägga till att han under åren sett ett antal idéer och designskisser på nya Saab Sonett och som vi alla vet har tyvärr ingenting blivit av det. Framförallt av ekonomiska skäl, Saab hade inte råd att satsa på en ny sportbil när man inte ens fick ekonomi i bruksbilarna.

Detta är Autocars illustration av hur en kommande Saab Sonett skulle ha kunnat se ut. Bilen skulle baseras på Phoenixplattformen och vara en variant av Saab 9-3.



Vårutflykt i Strängnäs

Jan-David Skavén



Den 5 maj var det dags för den första träffen för säsongen för Sonetten. Men det var inget renodlat Sonettmöte som Johan Brusewitz med Maria och Andreas Uddling med Hanne kallat till utan ett allbilmöte med olika fordon vilket definitivt har sin charm. För visst är det kul att se lite annat än Sonetter också!

Vi träffades hemma hos Johan och Maria där Johan berättade hur träffen var upplagd.

Johans Sonett fick dock vackert stanna hemma, istället åkte de med deras Citroën 2CV.



Träffen var välplanerad, från början till slut. Vi började åka genom centrala Strängnäs där vi följde noter med intressanta beskrivningar av gamla platser och hus vi passerade. Det var till och med så klurigt att vi hade olika noter vilket innebar att man ofta mötte till exempel gamla Citroën 2CV, Renault 4CV eller MG Magnette, jättevilt. Trots att jag körde själv denna dag så hade jag inga problem att följa noterna vilket är ett gott betyg. För säkerhets skull fick vi även en Strängnäs-karta i A4-format, däremot inga frågor att svara på utefter vägen. Ja, förutom de med bianknytning då men det var ingen tävling och tur var det för hur ska man veta hur många flygturer bina gör för att få ihop en burk med 700 gram honung? Det rätta svaret var 8 miljoner men vem har kontrollräknat?!

Så småningom kom vi till Stenby gård som är privatägd och inget museum.

Men våra duktiga arrangörer hade utverkat att vi fick komma in i denna



privatbostad som var speciell då den i två av rummen hade mycket ovanliga målningar, skickligt utförda omkring 1840 i olja på uppspänd papp på väggarna och direkt på dörrarna. Det är inte läge att hänga upp tavlor på de väggarna!



På gångavstånd från gården låg det en fornborg och nedanför den så intog vi vår lunch i det härliga vårvädret, allt medan en deltagare spelade dragspel.

Styrkta av mat och musik for vi sedan vidare och nu åkte vi på något dammiga grusvägar till en herre som



samlat och renoverat ett tiotal traktorer vid gården Grinda. Märkena var olika men det märke som brukar väcka mest frågor är Porsche. "Va, gjorde de traktorer"? En intressant samling, visst är det kul att folk renoverar ofta tufft använda brukstraktorer.

Vi körde sedan vidare till träffens avslutning som ägde rum vid en ruin från slutet av 1200-talet, nämligen Vårfru-



berga kloster, som drevs av Cistercienserorden. Den låg vackert mot en vik av Mälaren, nog kunde de välja platser förr i tiden för sina slott och kloster.

Stort tack för en riktigt fin träff!



Karosseritillverkningen till Saab Sonett III

Jan-Owe Nilsson

Karosserna till Sonett II och III är som bekant tillverkade i glasfiberplast, ett då relativt nytt material för användning till bilkarosser. Materialet togs fram under 2:a världskriget i USA och kom först till användning för militära ändamål, men började snart användas inom båtindustrin.

Chevrolet Corvette som lanserades 1953 var den första bilen som producerades i det nya GRP (Glass Reinforced Plastic) materialet. Det var inte tänkt att man skulle producera mer än 300 bilar med glasfiberkaross, för att sedan gå över till ett nytt lättviktsmaterial i stål. Men verktygen blev dyra och inte färdiga i tid så man fortsatte med glasfiber, och gör så än i dag 60 år senare! Produktionen var inte problemfri, karosserna sjönk ihop och passade inte vid monteringen. Jordningen fungerade inte heller då plast som bekant inte leder ström – något som vi Sonettägare fått känning av!

En annan tillverkare som också provade på materialet var Volvo till sin nya sportvagn P 1900, som blev en lågseriebil i mitten av 50-talet med endast 67 stycken producerade. Plastkarosser har ju främst använts till bilar i små serier exempelvis Lotus, TVR, Ginetta med flera. Mycket beroende på att det är mycket kostsamt att ta fram pressverktyg till plåtkarosser, se-

dan är det relativt enkelt att forma glasfiber, efter en modell eller rent av en befintlig bil.

Karosserna till Sonett II och Sonett II V4 tillverkades av Trelleborgsplast. Men utseendet på Sonett II hade fått en hel del kritik, främst ifrån USA dit de flesta Sonetterna exporterades.

Sonett III ritades i Italien

Man arbetade fram en ny version - Sonett III, som ritats av italienaren Sergio Coggiola, sedan gjorde GAS, Gunnar A Sjögren den sista touchen på den.

Produktionen av den nya karossen, fram- respektive bakparti gick ut på anbud, bland annat till Kalmar Verkstad AB (KVAB). KVAB hade ju skaffat sejerfarenheter av plastkarosser genom tillverkningen av bilen Tjorven – en beställning från Posten. KVAB var ett statligt företag som bland annat tillverkade tåg och perrongtruckar.

Posten beställde under våren 1967 1000 bilar, och man beslöt att karossen



skulle göras i glasfiberarmerad plast. Personalen på KVAB fick utbildning av bland annat plastbåtstillverkaren Fabola i Ronneby. Den första Tjorven levererades 21/6 1968. Totalt tillverkades ca 2000 stycken Tjorvenbilar, 1000 till Posten och 1000 till övriga kunder. Priset sattes till 15 000 kr och då ingick fri service i 5 år!

KVAB liksom SJ var statliga företag som hade gott om pengar till utvecklingsidéer. Via Svelast (SJs bilspeiditionsföretag) kom man fram till att man borde rationalisera lastning och lossning från järnväg och lastbil. KVAB fick därför i uppdrag att ta fram en prototyp till en ny typ av lastbil som var självlossande, det vill säga med inbyggt last- och lossningssystem.

De stora aktörerna Volvo och Scania på lastbilsmarknaden var kallsinniga till projektet.

På bara två år fick KVAB fram två fungerande prototyper med inbyggd gaffeltruck och trailerfunktion. Det unika var också att insteget till hytten var från fronten. Lastbilarna fick namnet Kalmar Terminal. Dessa prototyper användes sedan till att transpor-



tera Sonettkarosserna mellan Kalmar och Arlöv. Karosserna transporterades stående på en specialbyggd ställning, tio på bilen och tio på släpet.

Tyvärr blev det bara dessa två lastbilar producerade.

Jag träffar Jan Thuresson, ingenjör som blev anställd på KVAB 1966 för att arbeta med verktygskonstruktioner till tågproduktionen. Han berättar att en dag kom verkstadschefen in och ropade "Vi fick anbudet på Sonettkarosserna", han nämner då en summa som var en bra bit under självkostnadspriset, dessutom fritt levererat Arlöv. En av Jans uppgifter blev att ta fram de tryckluftsdrivna vagnar som karosserna hanterades på under produktion.

Mitt under den pågående produktionen av Sonett III karosserna 1971 tog staten ett beslut att lägga ner KVAB, alla anställda blev kallade till en informationsträff i Folkets Park Kalmar. Men i direkt anslutning till informationen klev Per G Gyllenhammar upp och berättade att men tänkte bygga en helt ny Volvofabrik i Kalmar. Bygget kom igång direkt och den nya fa-

briken blev klar 1974. Den första bilen som byggdes där var modell 164, som man också fortsatte tillverka efter det att 260 serien lanserats. Motorn till nya 260:an var inte godkänd i USA, så därför fortsatte man att exportera 164:an till USA.

Jan Thuresson nappade på erbjudandet att börja arbeta för Volvo, först i Göteborg, och sedan med den nya Kalmarfabriken. Jan blev efterhand platschef för Volvofabriken, och var kvar där tills den lades ner 1994. Fabriken hade som mest cirka 1000 anställda.

KVAB lades inte ner i början av 70-talet som tänkt, utan fortsatte med nya ägare, så produktionen av Sonettkarosserna pågick där ända tills slutet av 1974.

Tjorvenbilarnas karosser hade tillverkats genom att man sprutade glas-



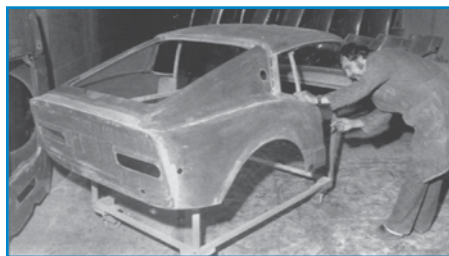
Bilarnas plastkarosser tillverkades hantverksmässigt med hjälp av stora formar.

fibermassa mot en träplugg, Sonettkarosserna genom att man lade ut glasfibermattor i flera lager formar och sedan rollade man i plastmassan.

Jag träffar Göte Jonsson som arbetat många år med produktutveckling

inom KVAB, både med Tjorven, Kalmar Terminal och en parkeringshiss!

Göte Jonsson berättar: "Frampartiet gjordes som en enhet, takdelen och bakskärmarna som en del och bakstammen för sig. Sedan limmades delarna ihop.



Plastdelarna limmades samman till färdiga karosser.

I karossen skulle också ett antal stål förstärkningar plastas in, infästningar för axeln till de uppfällbara ljusen, runt om i taket och en speciell infästning till solskydd och backspegel som satt i samma fästpunkt."



Göte Jonsson studerar foton från tillverkningen.

Det var svårt att få de här stål-läggningarna att inte flytta på sig under plastningen, en hel del karossdelar gick därför inte att använda. På min Sonett III som jag haft sedan 1976 var det rejäla bulor vid infästningarna till strålkastarna. När jag gjorde i ordning karossen efter ett antal år fick jag såga ur dem och sänka infästningarna ca 4 mm.

Göte Jonsson berättar vidare att det var ca 30 personer engagerade i karosseritillverkningen under 4 år. Efter det plastdelarna tillverkats blev det mycket renskärning för att få dem att passa ihop till limning och påföljande spackling och slipning. De grövsta ojämnheter slipades med bandslip och slutfinishen oftast för hand.

Arbetsmiljön för ca 40 år sedan var inte på samma nivå som idag, både plastning och slipning utfördes utan direkta utsug och andningsskydd – inte direkt hälsosamt!

När jag tankar min Sonett på Preem-macken i Kalmar träffar jag Ronny, som säger:

"De karosserna arbetade jag med när jag var anställd på KVAB under 70-talet! Jag arbetade med stål-läggningarna främst i taket och även en hel del slipjobb, det dammade som fan! På sommaren när det var fint väder rullade vi ut karosserna utomhus för att få lite friskare luft.

En gång fick vi som jobbade med karosserna åka ner till Arlöv och titta på när man satte samman Sonetterna. Det var kul att få se karosserna målade och skinande blanka, vi hade ju bara sett råmaterialet. De flesta bilarna och karosserna var gula eller orangea, och monteringen gick i ganska makligt tempo.

-Vi blev bjudna på kroppkakor, det var bra tänkt men de smakade inte som de småländska!"

(Motorluckan och dörrbladen tillverkades inte i Kalmar).

Läste i en bok, kommer tyvärr inte ihåg vilken, om karosseritillverkning under 70-talet där det stod att de dyraste karosserna produktionsmässigt var till Aston Martin och Sonett III!



Färdiga motorhuvar till III:an, klara för leverans.

Kalmar Verkstad AB

Lennart Persson, Kalmar Terminals Vänner



Föregångaren till Kalmar Verkstad var Kalmar Järnvägs reparationsverkstad, den kom till 1874 då Kalmar-Emmaboda Järnväg byggde lokstall och en reparationsverkstad i Kalmar. Utrustningen kompletterades under åren, verksamheten växte och tidvis var bristen på lokaler och utrymmen så svåra att det försenade och fördyrade reparationen av lok och vagnar.

1898 beslutade Kalmar Järnväg att uppföra en större byggnad för vagnarreparationer. Den 17 februari 1902 hölls konstituerande bolagsstämma i det nya bolaget "Kalmar Verkstadsaktiebolaget" dess första verksamhet kom att inrymmas i denna byggnad.

Kalmar Verkstad var under flera årtionden tillverkare av lok, motorvagnar, person- o godsvagnar, spårvagnar mm. SJ var Kalmar Verkstads största kund och vid järnvägarnas förstatligande övergick aktiemajoriteten i SJ:s ägo och redan 1940 var SJ största ägaren. Under åren fortsatte tillverkningen av lok och vagnar, snöröjningsredskap, specialtrailers för tunga transporter mm. mm.

På 1960-talet minskade beställningarna av järnvägsfordon och man började se sig om efter alternativ tillverkning. På företaget fanns en konstruktionsavdelning för dressiner och platt-

formstruckar, posten var stor kund hos KVAB på just sådana truckar.

När Posten i början av 60-talet var i behov av en speciell brevbärbil var det naturligt att uppdraget gick till KVAB. Planerna växte och snart hade man ambitionen att bygga en bilfabrik av betydande storlek. VD Erik Hammerlund hade storstilade planer för biltillverkningen, åren 1970-71 skulle man sälja 20 000 Tjorvenbilar och 8 000 Daf-bilar. KVAB köpte ett stort markområde av Kalmar stad, där det skulle uppföras en fabriksbyggnad med en fasad på över 800 meter!

Här är ett citat ur reklamen för den kommande bilfabriken:

"God service över hela landet!"

Kalmar Verkstad som också är generalagent för Holländska Daf, har grundlagt en bilorganisation som redan 1969 skall omfatta ett 80-tal återförsäljare och totalt 200 verkstäder. Redan nu finns ett 50-tal återförsäljare och ett 80-tal verkstäder från Kiruna i norr till Ystad i söder."

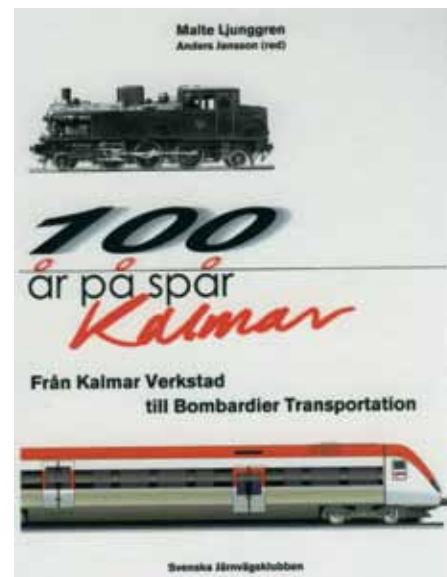
Hur det gick vet vi. Trots de storstilade planerna kom det bara att byggas drygt 2000 Tjorven och 2 stycken prototyper av distributionsbilen Kalmar Terminal.

Nu följde en tid av ägarbyten. 1990 övertogs KVAB av ABB och 1996 slog

ABB och Tyska Daimler-Benz ihop sina järnvägsrörelser till ett gemensamt bolag, Adtranz. Nästa ägareförändring kom 2001 då Adtranz infördes med Bombardier.

År 2004 efter 102 års verksamhet lades slutligen Kalmar Verkstad ned.

De här raderna är en mycket koncentrerad berättelse om ett av våra mer fascinerade industriföretag. Ett företag fyllt med Svensk industrikultur, visioner, uppfinningar och hårt arbete i med och motgång.



I boken, 100 år på spår Kalmar Från Kalmar Verkstad till Bombardier Transportation, kan man följa företagets fantastiska utveckling, från starten till slutet.

Det är ca 220 sidor fyllda med intressanta bilder, ett unikt industrihistoriskt dokument.

PS från redaktören för Sonettvärlden:

På sidan 124 kan vi läsa följande: "Saab hade en liten sportbil i sitt modellprogram. Karossen av plast legotillverkades på 1970-talet av

Kalmar Verkstad. Den aktuella modellen kallades Saab Sonett III och byggdes i drygt 8000 exemplar under åren 1970-1974. Legotillverkningen i Kalmar sysselsatte cirka 30 personer."

Vi ska lägga till, att det var vår medlem Lars Gismar som uppmärksammade raderna och bilderna i denna bok som huvudsakligen dokumenterar produktionen av järnvägsmateriel på Kalmar Verkstad under 100 år.

Reservdelar till Din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:
 Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.
 Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.
 PlusGirokonto 487 74 84-8
 Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager

Mugg
 Pris 80:-/st, plus frakt
Cofee cup
 Price 80 SEK/each, plus freight.



Till/For Sonett II och/and V4
Bakre ljuddämpare, art 7400724
 Pris 1450:- plus frakt.
Rear muffler, art 7400724
 Price 1450 SEK, plus freight



det skrivs om oss och våra bilar
 av Jan-David Skavén

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

Vintage

Ni kanske kommer ihåg att Bengt Åkesson hade med en artikel i nummer 4-12 om olika träffar i Skåne, "Sonetter i Syd". Både Svenska Saabklubbens Skånesektion och Motorhistoriska Klubben i Skåne är ju väldigt aktiva och arrangerar ett antal träffar varje säsong. En av dessa träffar, arrangerad av den sistnämnda klubben är Gula Träffen. Namnet anspelar på lövens färg och är följaktligen en av de senare träffarna på säsongen. Gula Träffen är en allfordonsträff, med andra ord man kan få se många

olika märken och modeller. Bland ett antal bilder av Staffan Hanson så ser vi ett antal Saabar och tittar man noga efter så ser vi en orange Sonett II V4 med delvis svart huv. Den ägs idag av Jan Nilsson och har tidigare ägts av Bert Grahn som modifierade den med bland annat ett litet baksäte och golvväxelspak. Dessutom med en inredning som delvis normalt sitter i en Sonett III.

Alekuriren

Johnny Johansson i Vargön berättar att han den 1 december 2012 fick en

Saabarvet i Trollhättan
 - Från ur-Saab till umytt på bilmuseet

Ett uppslag i Alekuri-
 ren visar många
 Saabar.

extra tjock bunt med reklam, den innehöll bl.a. ett ex av Alekuriren. Det är en lokaltidning för Ale och Lilla Edet kommun, och Vargön ligger ju flera mil längre norrut, så man brukar inte få den. Att man nu fick den beror på att det var en specialutgåva som till stor del handlade om ett av Sveriges största infrastrukturprojekt, Bana Väg i Väst. Under fem och ett halvt år har man byggt dubbelspårig järnväg och fyrfältsväg mellan Göteborg och Trollhättan, nu är de färdiga och ska invigas. I Alekuriren fanns ett reportage från Saabmuseet, se bifogad bild. Man skriver inte direkt om Sonetterna, men man har ju haft god smak vid valet av bilder att illustrera artikeln med. Både den vita I:an och replikan av tvåtaktssonetten från Monte Carlo rallyt var med på bild.

Nostalgia

I nummer 1, 2013 så skriver Leif Tapper som vanligt om nya bilmodeller och då menar jag i skala 1:43. Han skriver inte bara om själva modellen utan även lite kort om den riktiga bilens historik och det är förstås extra kul att läsa. Nu skrev han bland annat om den nya modell av Saab Sonett II, 1967 som Neo producerat: "Saab Sonett II utvecklades av flygplanskonstruktören Björn Andreasson vid Malmö Flygindustri och fick plastkaross från ASJ i Arlov. Bilen presenterades i januari 1966 och sent under modellåret 1967 kom V4-motorn med högre motorhuv. Neo anger felaktigt modellen från 1966.

I bakgrunden Sommervilles version 1966 (från 1995) med blinkers ovanpå



framskärmarna som bättre fångat formen. Neos modell har utomordentlig finish och detaljkvalitet men upplevs som för stor och alltför bred." Priset för denna resinmodell är ca. 650 kr.

Lite konstigt är det dock att Aero X, en vacker prototyp gjord i 1 exemplar finns som modell men en Sonett II V4 gjord i 1610 exemplar finns inte som modell hos någon tillverkare. Då menar jag en modell som t.ex. Neos eller Sommerville, inte en helgiuten som Autosculpt.

Metro

Johnny Johansson är på hugget igen och såg att tidningen Metro den 27 december 2012 hade en stor artikel med rubriken "Här är framtidens Saabrariteter".

Jag citerar några rader ur artikeln: "Vissa modeller är högre värderade



än andra. Modellerna 92, 750 GT, 96 Sport (årsmodell 1962-64) och Sonett II är hett eftertraktade. Problemet är att det finns få exemplar och att de som äger en ogärna säljer. –Det görs väldigt få affärer och därför är de svåra att prissätta, sade Peter Bäckström, chef på Saabmuseet i Trollhättan." Under bilden med Saab Sonett II med tvåtaktsmotor står det att det var det tuffaste man kunde köra i Sverige för 45 år sedan och att det är en av de mest eftersökta modellerna.

Svenska Dagbladet

Den 27 februari citerade Svenska Dagbladets nätversion Saabsunited.com och skrev bland annat följande:

"Men för att en ny ägare skulle våga satsa de miljarder som behövdes, krävdes förutom den färdiga 9-5:an, åt-



minstone en prototyp av den nya och mindre volymbilen, Saab 9-3. Den nya 9-3:an baserades på en teknisk plattform, som Saab utvecklat under General Motors ägarskap, Phoenix. Phoenixplattformen skulle förutom olika varianter av Saab 9-3 även vara basen för suven 9-4X och en liten prestadabil med det klassiska namnet, Saab Sonett." Tänk vad det hade kunnat bli om Saab hade överlevt ekonomiskt...

Hemmets Veckotidning

Johnny Johansson i Vargön bläddrade i Hemmets Veckotidning nr. 35/2012 från 2012-08-21 men när han såg den här notisen blev det tvärstopp. Rubriken var "Lars – en bilmotorgiker" och texten under bilden lyder som följer: "Gärdslösa. Lars Karmlid kan inte få nog av Saab-bilar. Nu har han slagit upp portarna till ett eget museum, rapporterar Barometern. Han är uppfödd med det svenska bilmärket. En likadan



Lars – en bilmotorgiker

Gärdslösa Lars Karmlid kan inte få nog av Saab-bilar. Nu har han slagit upp portarna till ett eget museum, rapporterar Barometern. Han är uppfödd med det svenska bilmärket. En likadan modell som den hans pappa hade när Lars var liten står nu i den nybyggda bilhallen. Här visar han förutom

mycket annat sina sju Saabar, och kan berätta historier om alla. Bl.a. att både Lasse Lönnstahl och Åse Kleveland kört samma modell som en av hans bilar. Eller om hur jakten på olika rostiga bilvrak gått till och hur de sedan förvandlats till blänkande pärlor. FOTO: VERONIKA KARLSSON

modell som den hans pappa hade när Lars var liten står nu i den nybyggda bilhallen. Här visar han förutom mycket annat sina sju Saabar och kan berättat historier om alla. Bl. a. att både Lasse Lönndahl och Åse Kleveland kört samma modell som en av hans bilar. Eller om hur jakten på olika rostiga bilvrak gått till och hur de sedan förvandlats till blänkande pärlor." Fotot är taget av Veronika Karlsson

TTELA/Dagens Nyheter/Sydsvenskan/Smålands-Tidningen/Jönköpingsposten

På familjesidan i TTELA (Trollhättans tidning/Lilla Edet-Posten och Elfsborgs Läns Allehanda) från den 16 augusti 2013 (Tack Johnny Johansson), Dagens Nyheter den 18 augusti (övertecknad), Sydsvenskan den 19 augusti (tack Thorbjörn Brännström) Smålands-Tidningen (tack Bernt Larsson) och Jönköpingsposten (tack An-



ders Pettersson) uppmärksammas vår f.d. medlem Lasse Lönndahl i samband med hans 85-årsdag den 19 augusti. Jag citerar: "Han som en gång kallades Sveriges äldsta tonåring är numera för trött för skidåkning, bilfärder med sportbilen Saab Sonett, flygturer i enmotoriga Cessnan, promenader eller sång". Det är alltså identiska artiklar som är införda i åtminstone dessa fem tidningar, distribuerade av TT Spektra.

Saab-kalender

Svenska Saabklubben bifogade med nummer 1-2013 av deras klubbtidning Bakrutan en Saab-kalender med den något ovanliga omfattningen mars 2013 till maj 2014. Olika Saabträffar markeras på respektive datum i kalendern; bra sätt att påminna. Det var ju tur förresten att den sträcker sig ända till maj 2014 för just den månaden finns en Sonett som kalenderbild och bildtexten lyder: "Den röda bilen är en SAAB Sonett -97 (Sonett III V4) årsmodell 70 som är importerad från Kalifornien och är helrenoverad. Eftersom det är ny motor i den så har den endast gått 2500 mil. Fotot är taget av ägaren Göran Johansson utanför Falköping".



KÖPES

Sonett II gärna tvåtaktare i bra skick utan behov av insatser till ett realistiskt pris.
Tel. 0472-70128
alt e-post le.kallin@telia.com
Lars-Erik Kallin

Registrerings-skyltar

Från årsskiftet kommer man enbart att kunna beställa registreringsskyltar med EU-symbol. Den som vill ha skylt utan EU-symbol måste beställa denna under hösten



Bilder från förr

- tema Saab Sonett III



Den vita Sonett III:an som då ägdes av Hans Regné var försynt på utsidan men insidan stack verkligen ut med sin helröda läderinredning.



Mark Sjölin's Sonett III med husvagn. Bilen är som ni ser ett mellanting mellan en Sonett II och III, bland annat saknar den bakre sidorutor; jämför med III:an framför. Dessa bilder togs på Visingsö 1988 och Mark äger bilen än!



Thomas och Annalill Gustavsson från Vimmerby har stannat för att svara på en fråga vid tipstävlingen på CSS vår- och årsmöte den 26 maj 2007.



Bilden som togs på vårträffen 2011 på väg till Fiskebäckskil visar två stycken Sonett III från 1972; i förgrunden Torsten Åmans och i bakgrunden Stig Bergqvists.