

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

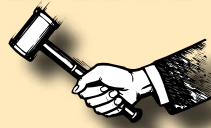


- **Vårmöte i Vimmerby**
- **Saabfestivalen 2010**
- **Båstad Classic Motor 2010**
- **Ny sekreterare/klubbmästare**

3
2010



Från ordförandens skrivbord



Hej,

Jag hoppas sommaren har förflutit till belåtenhet och att det blivit några problemfria mil med Sonetten. Det har varit en hel del aktiviteter som varit värda att besöka. Jag tänker först och främst på CSS vårträff i Vimmerby som var mycket välordnad av Åke Olsson tillsammans med Tomas Gustafsson och Stefan Gustafsson.

På vårträffen fattades flera viktiga beslut, däribland att höja medlemsavgiften med en femtiolapp. Höjningen motiveras med att vi styrelsen vill behålla klubbens goda ekonomi samt trycka tidningen i färg utan att äventyra nyproduktion av reservdelar. Styrelsen fick också två nya medlemmar då Åke Olsson och Mats Phersson valt att lämna över till Hans Johnsson som ny klubbmästare och Mattias Arvidsson som ny sekreterare, de två sistnämnda kommer att presentera sig i Sonettvärlden.

Jag vill också tacka Åke och Mats för allt jobb de lagt ner under åren och samtidigt hälsa Hans och Mattias välkomna. En punkt som också diskuterades var tidpunkten på året för vårträffen eller årsmötet om man vill kalla det så. Det är ju enda gången på året som vi i CSS träffas formellt med allt som hör till. En vårträff bör ju vara på våren medan ett årsmöte kan ske senare. Sammanfattningsvis kan man säga att det finns ett intresse för tankegången. Våren är hetsig för de flesta av oss med alla andra aktiviteter som inte alltid är relaterade till bilar. Mötet gav i alla fall ett JA till att eventuellt planera för detta, men ingenting är beslutat och frågan lär återkomma. Den 6:e juni var det ju Motorhistoriska dagen så jag hoppas ni hade era Sonetter ute, många gamla bilar var ute och rullade. Själv var jag ute med en haltande Sonett och jag log en smula när jag körde förbi en kokande PV 444, leendet var inte orsakat av skadeglädje, visar bara att även fina gamla bilar kan ha vissa skavanke. Saabfestivalen 2010 var nästan som vanligt, det vill säga ett imponerande antal gamla Saabbilar som stod i regnet, den ena finare än den andra. Påfallande få Sonetter i mitt tycke. För Saabs del hoppas jag det nu vänt och att de fortsätter sin linje, för stunden är i alla fall de mest dystra tidningsrubrikerna borta så man får ju hoppas på mer hoppfulla rubriker i framtiden. Saab ska ha ett stort tack själva för att de var med och organiserade evenemanget.

PS/ Min egen bil blev till sist klar och det kommer en helt egen artikel om alla vedermödor.

Mickel Lindström



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:--/år

Tidningens adress

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

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:

Här står Gunnar Lindells Sonett åter hemma efter fyra dagars tävlande i Midnattssolsrallyt 2010. Medtävlade var sonen Lars Erik. Läs om tävlingen i detta nummer av Sonettvärlden!

Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober

Vårmöte i Vimmerby



Text o bild Mikael Lindström

Dagen med stort D hade kommit, det vill säga om man gillar att se en massa Sonetter samlade på ett och samma ställe och vid samma tillfälle. Lördagen den 29:e maj var det dags att bege sig med bruksbilen mot Vimmerby, den egna Sonetten var visserligen klar från lackering men visade dagen innan upp vissa svajigheter som total brist på tomgång och misstänkt oljud från urtrampningslagret.

Sträckan Ekerö-Vimmerby är ca 30 mil och borde klaras av på dryga tre timmar med stopp i Linköping. Stoppet i Linköping berodde på inköp av blommor till två avgående ledamöter. Mats Phersson och Åke Olsson hade valt att lämna styrelsen. Att köpa blommor är ju en lätt uppgift kan man tycka, men klockan 8:30 i ett regnvått Linköping som man inte hittar i resulterade i ett och annat varv runt innan torghandeln hade vaknat. Vädret för dagen

var nog bästa tänkbara, ingen värmebölja, lagom med moln och låg risk för regn. Varken ösregn eller 30-gradig värme är idealiskt för att åka Sonett. Framme i Vimmerby samlades vi vid Arla Foods anläggning och där stod ett antal Sonetter samlade, vi hade nog kommit rätt. Arrangörerna med Åke Olsson i spetsen hade ordnat med välbehövliga smörgåsar och kaffe. Några dagar innan årsmötet hade jag rätt många telefonsamtal med Åke om an-

talet deltagare, det var oroväckande få anmälda veckan före men det löste sig. Ungefär sexton Sonetter hade tagit sina ägare med passagerare till mötesplatsen utan mankemang.

Efter sedvanlig inspektion av bilarna var det dags för det formella mötet som avhandlades effektivt. Styrelsen fick ansvarsfrihet i år också och vi fick också igenom förslaget på en höjning av medlemsavgiften från och med 2011 till 300:-. Dessutom fick styrelsen två nya medlemmar. Mattias Arvidsson från Kungsängen blir ny sekreterare och han efterträder Mats Phersson som hållit ut i 17 år. Hans Johnsson från Kode efterträder Åke Olsson som klubbmästare efter många år.

Mats och Hans presenterar sig själva på sidorna 12 och 13 i detta nummer.

Jag vill härmed också passa på att hälsa de nya styrelseledamöterna väl-

De tre arrangörerna Tomas Gustafsson, Åke Olsson och Stefan Gustafsson



komna till gänget som driver klubben efter bästa förmåga samt tacka Mats och Åke för allt arbete de lagt ner under åren.

Tyvärre kunde inte hela styrelsen närvara på vårmötet, vilket var synd.

Efter det formella mötet var det dags för färden mot Målilla och mat men färden innehöll även en tipsrunda av det "rullande" slaget, det vill säga frågorna fick man på förhand och skulle besvaras efter bästa förmåga på vägen. Fördel för dom som var två i bilen och tuffare för de ensamma förarna. Färden mot Målilla tog dryga timmen på små fina vägar som var mycket lämpliga för en Sonett och plötsligt var vi i norra Småland. Målet var Moliljan som har varit ett gammalt sanatorium vilket byggdes 1915 och som numera används som konferenscenter med fina faciliteter som hotell och restaurang.



Första pristagare Hans Eklund



Andra pristagare Mats Phersson



Tredje pristagare Bengt Folkesson



Ovan, Hans Eklund får pris av Åke Olsson för bästa resultat i tipsrundan. Nedan, avgående klubbmästaren Åke Olsson och sekreteraren Mats Persson



vädrets makter var på vår sida. Efter prisutdelning gavs det möjlighet för de som ville att besöka hembygdsmuseet men vi valde att styra hemåt istället. Inför nästa års träff blir det spännande att se vad den nye klubbmästaren hittar på.

Efter maten (som vi fick vänta länge på), var det dags för prisutdelning av vinnarna för årets finaste Sonett och tipsrundan. Vinnare av Finaste Sonett 2010 blev Hans Eklund med sin Sonett II V4 följt av Mats Phersson på andra plats och Bengt Folkesson på tredje plats, båda med Sonett III:or. Hans tog för övrigt storslam genom att även vinna tipsrundan, stort grattis!

Sammanfattningsvis kan man säga att även denna träff var mycket lyckad och välarrangerad av Åke Olsson tillsammans med Stefan Gustafsson och Tomas Gustafsson. Till och med

Frågor Club Sonett Swedens vårträff 2010-05-29.

Rätt svar har rödmarkerats.

1) De sex Sonett I som byggdes, vad hade de för typ av växellådor?

- A. 3 vxl
- B. 4 vxl
- C. De 2 första 3 vxl och de 4 sista 4 vxl

2) I Målilla finns ju ett speedway-lag, vad heter de?

- A. Dackarna
- B. Skepparna
- C. Njudungarna

3) Vem var mannen bakom den Sonett I som byggdes om som "Facetten"?

- A. Sigvard Sörensson
- B. Rolf Melldede
- C. Sixten Sason

4) Vilket år kom 1700cc motorn i Sonetten?

- A. 1970
- B. 1971
- C. 1972

5) Hur är tändföljden på en SAAB V4:a motor?

- A. 1-2-4-3
- B. 1-3-4-2
- C. 1-2-3-4

6) 1966 tillverkade SAAB Sonett ett antal förseriebilar, hur många?

- A. 35 st
- B. 45 st
- C. 25 st

7) Vad hette Volvos motsvarighet till SAAB Sonett I?

- A. P1800

- B. P1900
- C. P2000

8) Hur många smörjpunkter finns det på en SAAB Sonett II V4-68 enl. instruktionsboken?

- A. 7 st
- B. 8 st
- C. 9 st

9) Hur många medlemmar är vi i Sonettklubben i Sverige enligt medlemsmatrikeln 2009?

- A. 302 st
- B. 312 st
- C. 322 st

10) Hur många tätorter finns det i Vimmerby kommun?

- A. 5 st
- B. 6 st
- C. 7 st

11) Hur stor är Vimmerby kommuns folkmängd?

- A. 15 551 st
- B. 14 750 st
- C. 16 873 st

12) Vad är vikten på en tom SAAB Sonett I?

- A. 575 kg
- B. 550 kg
- C. 500 kg

13) Vilket år använde SAAB en färg som hette "Sunset Yellow"?

- A. 1973
- B. 1970
- C. 1968

Skilje fråga:

Hur många skruvar är det i burken?

Svar 90 st

Saabfestivalen 2010

Jan-David Skavén

Denna artikel kommer inte att vara heltäckande för årets Saabfestival. För vi var bara där en av årets fyra dagar och knappt det förresten. Vi tog nämligen en dag på årets festival "i flykten", på hemresa från Skåne men bättre det än inte alls!

Vi var där lördagen den 17 juli och när vi kom fram var förstas festivalen i full gång, allt var sig likt från tidigare år. Av olika skäl åkte vi med vår 900 cab från 1987 och följaktligen så stod vi med cabbarna. Annars fanns förstas alla tänkbara och en del nästan otänkbara Saabmodeller där. Med "otänkbara" menar jag de hembyggen som fanns där som en 900 stationsvagn eller en 96 cab t.ex., annat inte att förglömma. Så det mesta fanns där bland alla hundratals bilar men jag fick nog ett intryck att det inte var rekord, om man nu ska mäta en festivalframgång i antalet fordon, det kan ju diskuteras.



En som alltid finns på plats vid sådana här evenemang var Erik Carlsson som självklart fick skriva autografer och intresserat tittade på deltagande fordon där en del gäster gärna ville diskutera någon detalj med "den store". Så roligt att han fortfarande kan vara med trots rygg- och benproblem och hans minne för namn och ansikten är imponerande!

Jag fick ihop det till 12 Sonetter om nu alla som var där stod tillsammans. Även det lite färre än tidigare då jag vill minnas att det varit över 20 stycken, ja som mest på jubileumsfestivalen 1997 var vi nog ett 50-tal. Varför det inte var fler vet jag inte, vi var ju delvis själva "skyldiga" som inte kom med Sonetten. Men de som kom var jättefina och finast ansåg man att Inge Ivarssons röda Sonett III från 1971 var. Det är en orenoverad bil som endast har gått drygt 5000 mil under alla år. Det är inte bara på Saabfestivalen man tyckte den var fin, Teknikens Värld gjorde ett reportage om den i ett nummer från augusti i år. Bland de 12 Sonetterna fanns en som var



På muséet stod för första gången hela tre Spykerbilar varav detta var en



långtifrån originalskick, det var Jonas Kullgrens tävlingsbil med 132 hk som förstås var riktigt ombyggd. Uppenbarligen framgångsrikt också eftersom han kom på första plats i RHK Cupen 2009.

Annars fanns alla andra modeller representerade från Saab 92 fram till 9-5. De 9-5:or som stod där var oftast väldigt ombyggda som t.ex. den som i bagageutrymmet hade en kraftig högtalarlåda som liknade fronten på en Saab 96:a, riktigt häftigt gjort. Då är man märkesfreak!

På tal om 9-5 så kunde man se några stycken av den helt nya modellen som ett bevis på att Saab finns kvar, det ska bli mycket intressant att följa den vidare utvecklingen av nya modeller och av hela företaget. Vad kul det vore för såväl anställda, kunder som andra intressenter om man började gå med vinst, något som GM inte måktade med. Visserligen pumpade GM in mycket pengar i Saab och täckte många års förluster, å andra sidan anser jag att man inte i tid fick ut rätt modeller på marknaden. Tänk till exempel på vad mycket försäljning man missade när det tog två år från det att 9-3 Sedan presenterades till det att kombin kom.



Något som var riktigt roligt var att hälsa på och snacka med alla vänner sedan tidigare, tyvärr var tiden lite kort denna gång men som jag skrev i början, bättre än inte alls.

Saab's bilmuseum var öppet alla festivaldagarna och som vanligt var det gratis entré. Alltid trevligt att gå runt där, även om man sett det mesta förut. Definitiva nyheter var de Spykerbilar som stod där; inte utan att man skulle kunna "offra" sig på en sådan om man hade råd... På tal om Spyker så kunde man se dess ägare, Victor Muller i vimlet, han måste ha uppskattat den entusiasm han för första gången upplevde på en äkta Saabfestival.

På förmiddagen hade de som ville åkt på ett familjerally på vackra vägar runt Trollhättan, man kunde köpa olika artiklar som motorolja med rabatt hos Ana i Trollhättan och man kunde bevista seminarier om såväl Spyker som om Mille Miglia. På kvällen var det stor festivalmiddag med underhållning men då hade vi redan lämnat Trollhättan för färden tillbaka till Stockholm. Stort tack till arrangörerna, inte minst Peter Bäckström, som med förhållandevis kort varsel efter beslutet om att Saab får fortsätta hunnit med att ordna en så omfattande och lyckad festival!

Båstad Classic Motor 2010

Thorbjörn Brännström

Under helgen 30/7 till 1/8 hölls Båstad Classic Motor, en liten mässa för historiska fordon av alla slag.

Där fanns motorcyklar, tre- och fyrehjuliga bilar, tändkulemotorer, husvagnar och mycket annat.

En stor grupp var Saabar från 93or till cab (inte att förglömma en Toppola) organiserade genom Svenska Saabklubben.

Och naturligtvis fanns där Sonetter, en Sonett II och en II V4, båda i mycket gott skick som sig bör.

Mässan var i övrigt en måttligt stor samling motorhistoria, som var välbesökt, möjligt beroende på hant-

verksmässan som ingick i samma entrébiljett.

Ville man inte se bilar så kunde man få sitt lystmäte av tovade tomtar och annat beroendeframkallande.



Ny sekreterare i CSS

Tyvärr kunde jag inte vara med på det kombinerade årsmötet/vårträffen i Vimmerby på grund av en elak bacill men det hindrade inte att jag blev vald till sekreterare i klubben.

Valet hade föregåtts av några samtal med vår ordförande som ringde mig i våras för att höra efter om jag var intresserad av posten som sekreterare.

Mina tidigare erfarenheter av föreningsarbete sträcker sig till en suppleantplats i den lokala fackklubben samt en sekreterarpost i en idrottsförening på en tidigare arbetsplats. Efter lite betänketid accepterade jag anbudet och blev föreslagen och vald.

Vem är jag – mina bilar

Jag heter Mattias Arvidsson, är jämn-gammal med min Sonett (1968), och bor med min familj i Kungsängen nordväst om Stockholm. Bilar har varit ett intresse sedan barnsben, säkert till en del beroende på att min far ofta höll till i kedjehusets garage och mekade. På uppfarten stod alltid en Volvo 145/245 och en VW Bubbla. Några Saabar var inte aktuella i min familj. Saab betraktades med ett visst löje. Grannen hade två stycken vita 2-taktare och längre ned på gatan fanns en SAAB-familj som alltid hade nya bilar. När andra började drömma om moppe drömde jag om bil. Det hade ju kunnat bli en A-traktor men istället började jag plocka ned min farmors gamla Morris Minor för att göra i ordning den. Mina pengar gick till reservdelar men innan jag lyckats spara ihop



till nya skärmar fick jag en Audi 50 som var i bruksskick. Audin rostlagades och lackades om från "Televerkso-range" till vit – en Saabfärg som het- te "Cirrusvit". Saab började smyga sig in i mitt liv. Morrisen hamnade i malpås och flyttades från garaget till ett skjul. I början av 90-talet införskafades en 1971-års Volkswagen Kleinbus för att göras i ordning till semester- och festivalbuss. Svetsen fick gå varm och bussen gjordes bäddbar med nedsänkbart matbord. Något år senare blev jag erbjuden att köpa min farbrors Saab 99 för en billig peng. Det var en norrlandsbil som hade fått ny lack. Obetydligt med rost och blänkande lack – jag var såld. Sedan dess har det inte funnits något annat märke. Alla bilar har varit Saabar. I Sonett- världen 2010/1 finns en artikel om hur

Ny klubbmästare i CSS

Jag heter Hans Johnsson och blev vald till klubbmästare vid senaste årsmötet. Jag är 53 år och bor i Kode strax norr om Kungälv. Är gift och har 2 vuxna barn. Jag har hållit på med Saab sedan 1975 som mekaniker och utbildning av Saabmekaniker, bland annat.

Jag är även medlem i Svenska Saabklubben och har även ett antal äldre Saabar, t.ex. 95 -61.

I november 2009 köpte jag en Sonett II V4 som jag gjort i ordning i vinter och det har blivit några fina turer nu till bland annat Saabfestivalen i Trollhättan.

Jag ser fram emot att jobba som klubbmästare i klubben.

Hans Johnsson



jag blev ägare till Sonetten "Gittan".

Se på din bil – andra gör det

För mig är min bil som en familjemedlem. Alla mina bilar har haft namn och jag har inte kunnat skilja mig från dem, så därför är det långt mellan bilbytena. Bilen är dessutom som en ytterrock eller ett par skor. Det bär mig emot att åka runt i en smutsig bil och är det dammigt eller stökigt inuti bilen känns det inte bra. I julstöket ingår givetvis bilen som också ska vara fin till jul. Har jag inte hunnit med det innan får det bli GDS-hallen dagen före julafton medan hustrun ordnar skinkan. Jag ser mig inte som en renoverare utan snarare som en vårdare. Bilen ska vara hel och ren och alla saker ska finnas på plats. Lite ori-

ginal- eller tidstypiska tillbehör ska- dar inte heller.

Första uppdraget – alla pärmar

Sedan årsmötet har det inte förekommit något gemensamt styrelsearbete eller styrelsemöte när jag skriver detta. Min insats hittills har begränsat sig till att hämta upp de pärmar fyllda med gamla protokoll och korrespondens som mina företrädare har samlat på sig genom åren. Jag har börjat gå igenom detta för att se om något kan sorteras om eller eventuellt långtidsarkiveras.

Det är spännande läsning och jag får bilden av en aktiv klubb med många duktiga och intresserade medlemmar och styrelseledamöter. Hoppas att jag kan bli en av dessa.

Mattias Arvidsson

Saab Sonett Vittsjö Arlöv

Åke Larsson, text och foto, hämtad ur hans dagbok

Då jag har semester och vädret nu på morgonen är strålande (men väderprognosen säger mest blåst från öst) kör jag mot Arlöv kl. 8.00 för att ta den klassiska testrundan på 15 km från forna ASJ-Saabfabriken i Lomma över Alnarp växtförädling, Åkarp och tillbaka till Arlöv.



Jag körde den 15 km (långa eller korta) testslingan 29/4 2008 dvs. exakt 40 år efter att den kördes första gången då bilen lämnade produktionsbandet 29/4 1968.

Första stopp blir Shellmacken i Hässleholm; där får Sonetten 30 l V-Power. Nästa stopp blir Shell i Gårdstånga där jag dricker kaffe. Mellan Hässleholm och Gårdstånga kör jag in på ett tiotal parkeringsplatser för att undvika vindstötter från lastbilar med släp, grusbilar och mycket annan tung trafik. (Inom parentes kan jag lugnt säga, att på hemfärden blir det betydligt mindre uppehåll på parkeringsplatser då ostanvinden består dagen ut).

Efter kaffet på Shellmacken kör jag gamla vägen Gårdstånga Getinge för att komma ut vid La-Strada innan Lund. Nu nära La-Strada har jag bara lagt märke till en väderkvarn och då på höger sida, men jag har för mig

att för 35-40 år sedan låg det en väderkvarn på vänster sida av vägen också. Åter igen en parkering och på andra sidan landsvägen promenerar en spänstig kvinna; hon korsar landsvägen efter att jag kallat på henne.

Hon har bott här nära vägen med sin man ett par år, hon visste inget om väderkvarnen. Jag berättar lite om mina

Birgitta Forsberg som omnämns i texten, på parkeringen innan La-Strada.



eskapader med Sonetten och om dagens utflykt, vi står och pratar i 45 minuter trots blåsten. Hon säger att det är bäst jag går nu, annars efterlyser nog min man mig. En kilometer bort ligger La-Strada som nu är ännu mer förfallet trots det bara gått ett år sedan jag var här sist, mycket tragiskt.

Arlöv: Jag står nu mellan järnvägslinjen och ett öde och tomt forna ASJ.



Jag sitter vid sidan om Sonetten vid ett öde och tomt forna ASJ.

Mellan den täta tågtrafiken är det alldeles tyst; man hör koltrasten, det är lä, sol och 17 grader. Allting här verkar vara före detta, ett verksamt logistikföretag finns etablerat här, men ett antal andra företag verkar vara igombomade. Då jag ger mig iväg på den så kallade testrundan har jag redan

avverkat en tredjedel av den mellan Åkarp Arlöv. Efter en besvärlig körning i Lommarondellen så missar jag vägövergången till Alnarp men tur i oturen så vänder jag och parkerar 100 m bort på blå kaféet. Lägligare än så kan inte ett middagsuppehåll bli, kl. 12.00 och jag äter dagens rätt; fläsk med löksås och kaffe med äppelkaka och vaniljsås.

En timme senare har jag passerat Alnarp och är återigen framme i Åkarp, det vill säga 15 km testrunda är avverkad. Resten av resan går stilenligt; jag missar infarten till Lund med 200 m. och svänger in på ett område där en skylt visar välkommen till "Sankt Lars" (legendariskt psykiatrisjukhus i Lund) men i vilket fall som helst, efter Sankt Lars blir det en klassisk körning genom Lund, trodde jag. Det är nästan omöjligt att köra genom Lund, återvändsgränder, fordonstrafik förbjuden och mycket enkelriktat och följdriktigt hade jag först kört till Lund och sedan till Sankt Lars hade jag nog stannat där. Sonetten har nu gått 6963 mil.

Motorhistoriska dagen 6 juni 2010

Saxat från MHRF:s Klubinfo 2-10, 16 juni 2010

Antalet medlemsföreningar, museer och ägare av historiska fordon som i år deltog i Motorhistoriska dagen var samlat många gånger fler än andra dagar på året. Den geografiska spridningen visade även den på en stor uppslutning över hela landet då det på mer än 50 orter genomfördes arrangemang. På många håll deltog lokalpolitiker och uppmärksamheten i press har varit omfattande.

Variationen har varit stor och alla fordonsslag har funnits representerade. MHRF:s styrelse och personal deltog i ett flertal av arrangemangen och ser redan nu med spänning fram emot nästa års Motorhistoriska dag.



Förr i tiden åkte nog en del mycket motvilligt till Långholmen; det var på den tiden det fanns ett fängelse här. Ja, det finns faktiskt fortfarande kvar men är omgjort till vandrarhem. Med andra ord, idag betalar man för att få prova på att sova i en cell! Ön, för det är en ö, ligger mycket centralt i Stockholm, endast avskuren från Södermalm av Pårsundet där fritidsbåtar ligger förtöjda.

Anledningen till att jag skrev några rader om Långholmen är att AHK, Automobilhistoriska Klubben numer anordnar sina måndagsträffar där. Man kan då se det mesta i fordonsväg och dessutom har den nya platsen fördelen att man kan fika där om man vill. Den 21 juni åkte vi dit på den för oss första träffen på den nya platsen och den var väl vald, precis vid Pårsundet så man kunde njuta av såväl gamla träbåtar som fordon.

Det roliga med en sådan träff är den stora variationen av fordon, alltifrån Bentley, Jaguar, Auburn, Cadillac, MG, Triumph, BMW och Mercedes, för att nämna några märken. Samt min Saab Sonett II V4 förstås! Givetvis fick man som vanligt höra antydningar om Fleksnes gamla tandläkarsketch, men det bjuder jag på för det finns nog ingen Saabannons som gjort Sonetten så känd i Sverige som denna sketch!



Retrorun i Haninge

Jan-David Skavén

Förra året ställde jag ut Sonetten på denna träff som jag skrev en artikel om i Sonettvärlden med rubriken "En fin dag på löparbanan". Nu, närmare bestämt den 13 juni, var inte dagen lika fin, det var ganska molnigt, dock med en och annan solglimt.

I år ställde jag inte ut Sonetten, nackdelen är att man binder upp sig hela dagen och det hade vi inte lust med när vädret var så ostadigt. Men vi åkte i alla fall dit med den, det var gott så.

Som vanligt pratade Bosse "Bildoktorn" Andersson nästan oavbrutet om de bilar som var där, inte alla men många. Han är förstås kunnig själv, dessutom är han en lyhörd lyssnare som låter deltagarna berätta om sina fordon. Men en som blev intervjuad undrade om det inte var bättre att Bosse berättade om hans bil för "du kan ju ändå mer än jag om den"!

Det som är kul med en sådan träff är mångfalden av fordon, märken och modeller. Det vore väl falskt att skriva att allt fanns där men nog fanns det mycket att titta på. Många amerikanare, en del hembyggen som AC Cobra, gamla Fiat, Citroën och Mercedes för att nämna några; ja där fanns förstås också exklusiva bilar som Lamborghini Countach, ISO Griffon, Lotus och Jaguarer. En helt fantastisk Auburn fångade också mitt intresse. Det fanns även en hel del engelska bilar,

allt ifrån Hundkojan till olika MG och Austin Healey. Japanska bilar var få, några Mazda Miata bara och det var faktiskt inte heller så många svenska Volvo och Saab. Volvo representerades förstås med PV, P 1800 och Amazon, Saab med 92:a, 93:a och Monte Carlo; det var allt. Jag ångrade nästan att jag inte ställde ut Sonetten, det var verkligen alltför få Saabar där. Några som trimmat sina bilar testade hur många hästar det blivit hos Meca.

Innan vi vände hem igen så kom det också en skur; för mig kändes det som den sedvanliga regnskuren som ofta kommer när jag tar ut Sonetten på en tur. Det hjälpte inte ens att jag inte ställde ut den i år...



Fulaste Sonetten någonsin?

Jan-David Skavén



Axel Boey i Belgien sendte mig en link til en forsalingsannonse for en Sonett og som han skrev til mig, "den borde få pris for fulaste Sonetten någonsin". Jag håller med honom även om man sett en del andra Sonetter genom åren som skulle kunnat ge en hård kamp om priset.



Låt mig citera delar av själva annonsen: "Till salu eller bytes: Saab Sonett 1967, ursprungligen en tvåtakare, den tidigare ägaren satte in en annan motor, en från en Subaru och gjorde ett snyggt jobb. Endast 258 av dessa bilar byggdes med tvåtaktsmo-



tor och detta är nummer 141 av 258. Den tidigare ägaren hade också sönder bakrutan på bilen och beslöt att göra en roadster. Förutom det är bilen i original och i princip rostfri. Bilen har inte använts på två år men har stått torrt under en lång tid. Ägaren begär \$5000 eller byte mot Forddelar."

Jag kan ju lägga till att bilen och säljaren befinner sig i USA, om han lyckats sälja den när ni läser detta vet jag förstås inte. Min egen kommentar är att det är synd på så rara ärtor som en tvåtaktssonett att bygga om den på det sätt som beskrivits i annonsen, men den kan förstås återställas om man har pengar, plats, kunskande och tid.

Min Saab

Af Karsten Pedersen, Skibby.

Artikeln är hämtad från Saabentusiasten, organ för V4 og Sonett Klub Danmark och publiceras med deras tillstånd. Tack till redaktör Annelise Brincker for hjælp med bilderna! Vi har valt at endast ta med de delar i artikeln som handlar om Karstens Sonett.

Sonetten er fra 1972. Da jeg købte den, var bilen orange – ruderne grøntone – indtrækket smukt vissebrunt – og Saab-emberne på front og hjul lyseblå. Det var da en farveforvirring, der ville noget. Jeg var ikke i tvivl om, at vognen skulle males grøn, og de lyseblå emblemer lægges ned i en skuffe. Desuden væk med de bageste sidemarkeringslygter, jeg synes ikke de klæder vognen. På med sidelister og Saabemblem fra 96'eren for at bryde den lidt nøgne side, derudover fire hjemmelavede narvcaps – ler i sort – plus kofangere fra en 99'er (bageste). Farven er Volvos cypressgrøn fra 140 serien samt en kopi af lydpottesystemet i rustfrit stål.

Nogen vil nok kalde det, jeg har gjort for "blasfemi", men i mine øje er Sonetten nu mere stilren end den var fra fødslen.



Tek9keren – Sonett genopbygning og reparation

Del I

HC Thing.

Artiklen var først publiceret i nummer 2 og 4, 2008 av Saab entusiastene, klubbtidning for Saab V4 og Sonett Klub Danmark samt Saab To Takt Klub Danmark och publiceras med deras tillstånd.

Resume: Siden Saab V4 og Sonett Klubbens første blad udkom i 1991, er klubben blevet udvidet med mange nye Sonett ejere, der alle med stor entusiasme er gået i gang med at restaurere og reparere deres nyanskaffelse.

Men der kommer stadig nye medlemmer og derfor må det nu være på tide at vi genoptrykker en artikelserie "Sonett – genopbygning og reparation". Artikelserien der er baseret på "gør det selv" startede i det første "introduktionsnummer" i efteråret 1991 og vil i dette genoptryk løbe over de næste 3 numre af Saabentusiastene.

Indledningsvis skal jeg ikke undlade at fortælle, at netop i dette første danske Sonett klubbblad, var der en lille artikel af klubbens nu afdøde medlem nr. 27, Erik Cordius, der på daværende tidspunkt var klubbens alderspræsident og eneste medlem der ejede en Sonett 2T fra 1966.

Jeg kendte på daværende tidspunkt ikke Erik Cordius; men nogle år efter blev jeg ringet op af Erik idet han ønskede at sælge sin bil. Vi havde en del samtaler over nogle måneder og i løbet af disse samtaler blev jeg klar over at bilen var identisk med den

Sonett, Fredericia Autoservice havde haft til genopbygning i 1968. Som bekendt kørte min far Saab og brugte Jacobs værksted jævnligt. Her stod jeg en sommer aften med næsen flad mod værkstedsvinduet, for at få et blik af denne fantastiske sportsvogn.

At jeg blev klar over at det var den selv samme Sonett, var da Erik fortalte, at netop hans Sonett var en special model, fordi den havde letvægtsbagrude i plexiglas og ikke som alle andre, lamineret glas.

Mange år senere, hvor jeg i perioder arbejdede på værkstedet hos Jacob, vidste jeg fra mange frokostpauser med svendene, at det var gået helt galt med den genopbygning af Sonetten, dengang i 1968. En ny front hjelm uden bule var ikke til at skaffe, så man fik en V4 front! Og da man skulle montere bagruden revnede de første to, fordi man ikke havde sikret sig den rigtige højde af styrtbøjlen (der er shims under bøjlen for justering).

Jacob der ellers var en omgængelig mand, havde sagt stop for flere forsøg på hans regning, men med en ny plan i baghånden, ringede Jacob til den lokale rugbrødsbager (der var kunde hos Jacob) Asmussensbrød. Aftalen blev, at Jørgen Rabæk, der i alt beskedenhed var Østjyllands bedste karrosserismed, at han skulle lægge den gamle knækkede rude bag i varerbilen, køre forbi trælasten og købe et par kvadrat meter 4 mm. kraftig Plexiglas, fortsætte ud til Asmussen og låne hans bageovn!

Efter et par forsøg kunne Jørgen nu returnere til værkstedet med en "original" bagt Saab Sonett 2 bagrude, der ikke knækkede ved montage og som holdt de næste 25 år.

Jeg kan i dag, ikke huske om jeg nænnede at fortælle Erik om denne hændelse; men Erik havde ret i at det var speciel original Sonett 2T han var den lykkelige ejer af.

Jacob glemte heller ikke den gamle Sonett, så i 1984 fik han etableret en Sonett import via Skovby Autohandel i Vojens og i de følgende år rullede en del godt brugte Sonetter gennem Fredericia Autoservice, flere som jeg fik overdraget ansvaret for at genopbygge. Hos Jacob var det ikke tiden eller omkostningen vi blev målt på, i hvert fald ikke når det var Mesters projekter der skulle klares, og således fik jeg mange gode arbejdstimer de kommende år, gode spændende pauser fra ingeniørstudiet!

Jeg sendte den første Sonett-glasfiber videre til Max Kjølhede i Børkop, han var manden bag Jespers Bangs første rekord både og mesterskaber.

Her hos Kjølhede lærte jeg de tricks, der skulle til for at få et lidt bedre karrosseri ud af de spinkle Saab skaller, vi med forsigtighed demonterede af de importerede US-modeller.

Alt dette er nu over 40 år siden jeg stod og drømte om den røde Sonett 2T, og 20 år er det siden jeg selv købte min gule Sonett - næppe til Ritass største tilfredshed. Vi ventede vores første barn og Rita mente ikke at en to personers bil, var netop det vi manglede mest, når den eneste bil vi havde, var en gulplade 4-hjulstruktet Volvotraktor på 2 tons! Men aftalen blev, at den førstefødte kunne overtage Sonetten ved sin 18 års fødselsdag. Et løfte jeg de sidste par år har forsøgt at handle mig ud af – indtil videre med held.

Efterår 1991.

Som det er de fleste Sonett-ejere bekendt, er en importeret "rustfri" US-Sonett ikke nødvendigvis ensbetydende med en bil, der umiddelbart kan synes af de danske myndigheder, endsi-ge det er et brugbart og acceptabelt

Jacob's Sonett, foto fra første prøvekørsel, juli 1989. 4 års arbejde er afsluttet, med genopbygning, galvanisering, nyt interiør, ny teknik og 900 design og Tine er i vente.





Første tur til Trollhättan i 1992., Rita kørte Jacob's røde Tine3 år var co-driver hos mig i den gule. Dommerkomiteen med Erik Carlsson som interesseret dommer.

køretøj. Sonett-ejere må være entusiaster med sans for tekniske detaljer og snurrige konstruktioner, foruden at de må være i besiddelse af en god portion humoristisk sans, tålmodighed og en lun garage.

Det være sagt med det samme: Sonett er ikke "A Mass Product". En amerikansk motorjournalist omtalte den respektløst som "en svensk vittighed". Min vurdering er, at Sonetterne (det være sig IIéere eller IIIéere) med god vilje kan betragtes som en stor samling interessante prototyper.

Ved en let gennemgang af opskriften for en Sonett, kan man se, at de enkelte komponenter oprindeligt stammer

fra tidlige 96ére (2T og V4) og enkelte 99ére. Som jævning er der tilsat et par længder båndjern og noget pladeclip fra en restproduktion af gamle stålforstærkede mellemkrigsfly (jeg tænker her på Sonettens karakteristiske kantbukkede dørpaneler). Hele soufleen er sammenkogt; erfarne medarbejdere, smede og svenske altmuligmænd.

Ingeniøren, eller muligvis de to ingeniører, der var afsat til projektet, var konstant beskæftiget med at rette, hvad altmulig-mændene konstruerede af forstærkninger og smarte lygtevippe-systemer. Muligvis var der som supplement til ingeniøren tilknyttet en pensioneret, piberygende designer, der iklædt alpehue og ruskindsvest trak streger på bordpapir og servietter, alt imens en gruppe unge formagere udførte deres svendeprøve i krydsfiner, pap og en del gips, til en

Sonettbroschyrer

Nu kan Du se och läsa flera av Sonettens försäljningsbroschyrer på klubbens hemsida! <http://www.sonettclub.se>, under rubriken sonettmodeller. Fler kommer!



fuldskala model for støbning af glasfiberkarosserier.

Sonettén blev et sammenkog af gammelt og nyt. Her i landet blev den kun præsenteret på foto i glinsende kataloger. Alligevel blev Sonettén en uopnåelig og utænkelig drøm for drengen, når far (det var før mor fik kort!) købte ny Så-b (det hed det i Jylland), eller blot overvejede og i stedet købte et par nye dæk til den gamle Saab og havde salgsbrochure med hjem som en sidegevinst.

Jeg skal ikke i denne første artikel afsløre yderlige detaljer og resultater fra mine mange års arkæologiske studier af Sonettens ego og oprindelse; men forsøge i disse spalter analytisk og konstruktivt at gennemgå Sonettens struktur på en forståelig måde. Ideen er, at danske Sonett-ejere bliver i stand til at færdig justere de mange gode intentioner, der var tænkt repræsenteret i Saab's første og måske sidste sportsvogns-forsøg.

Forts. i nästa nummer.

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!

Gummi till sidomarkeringljus.

Pris 185 :-/st.

Dom här är höger och vänster versioner, ej parallella som original, dessa är kilformade så det skiljer 5 mm.

Passar väldigt bra.



Rubber for side position lights

Price 185 SEK/each

Right version and left version, not parallel like the original, these are a little wedgeformed around 5mm difference.

They fit very good.

Sidomarkeringsljus III

Även här höger och vänster version.

Pris 745 :-/st

Side position lights III

Same here right and left version

Price 745 SEK/each



Midnattssolsrallyt 2010 - några minnesanteckningar

Av Gunnar Lindell

Efter tre ganska lyckade tävlingar diskuterade vi om vi skulle ställa upp igen eller inte. Men eftersom sista dagen skulle bjuda på helt nya sträckor norr om Mälaren och det därför var ganska nära att traila hem bilen (eller bilvraket) till Falun beslöt vi att anmäla oss.



Lars Erik och Gunnar Lindell vid starten i Jönköping.

Det var intressant att konstatera att just klassen Regularity, där det gäller att köra så exakt som möjligt med en medelhastighet tycks bli allt populärare. Arrangörerna hade meddelat att max 40 ekipage skulle få starta. När anmälningsstiden gått ut hade 54 bilar anmälts och endast 2 gallrades bort. I rallyklassen hade man tvingats gallra 75-80 anmälda bilar.

Den sedvanliga servicen som gjordes noggrannare än vanligt kompletterades med en kontrollbesiktning. Inte en prick! Men det har det å andra sidan inte varit någon gång under de 10 åren som jag haft bilen. Rallyt skulle starta onsdagen den 14 juli, men vi ville som vanligt se till att vara vid starten i god tid. Därför trailade vi ner till Jönköping på tisdagen och fick över oss ett



Kartläsarens arbetsplats.

monumentalt åskväder efter Gränna med massor av regn. Vi checkade in på ScandicElmia som också är rally HQ. Vi anmälde oss, kontrollerade licenser och körkort och fick ut nummerlappar, dekalerna, roadbook mm och fixade alla övriga detaljer. I övrigt blev det ett stort igenkännande av tidigare deltagare som vi känner sedan tidigare år.

Onsdag

På onsdagen besiktigade jag bilen medan Lars Erik (ekipagens suveräne co-driver) åkte och hämtade upp vår servicepersonal. Det är nästan nödvändigt att ha ett par duktiga personer som



Klart för SS1 i Jönköping.

följer med och planerar servicestoppen, eftersom tiderna som har beräknats vanligtvis är mycket knappa. En av bilarna fick exempelvis transportprickar därför att de tvingades att tanka vid en mack och därför inte hann fram till tidskontrollen (TK) i rätt tid!

Vid 16-tiden ställdes alla bilar upp på Elmia inför dagens enda sträcka som var samma som föregående år, dvs en superspecial på Elmia på 1,7 km. Den räknades dock inte in för oss i regularityklassen utan vi körde den enbart som uppvisning.

Torsdag

SS2: Signebo.

En katastrofal start på tävlingen. Vi blev överraskade av en hårnål vänster och fick backa. Det var smalt och krävde flera små vändor fram och tillbaka, och då växlar (frijhulet) strulade tog det en förskräcklig tid att komma på rätt väg igen. Vi åkte vidare men märkte inte att norrmännen efter oss kom ifatt oss och ville köra om. De försökte ta sig förbi i ett vägbyte med påföljd att de körde in i vår sida. Vi släppte förbi dem senare och de var inte glada. Sedan fick de släppa förbi oss. Vi tog massor med prick på sträckan. Men detta var också tävlingens svåraste sträcka och många tog faktisk fler prick än vi. Flera andra hade också fått backa i samma hårnål.

På transporten fixade vi frijhulet så att vi resten av tävlingen körde med frijhul. 42:a på sträckan.

SS4. Mösseberg

Inga större problem. Ösregn och åskskurar. 25:e på sträckan. Det går inte att köra Regularity med frijhul



Snabbservice. Tomgångsjustering, tankning och fönstervätt på max 3 minuter

eftersom man absolut måste kunna motorbromsa i nedförsbackarna. Egentligen skall motorn gå med ett varvtal som ligger inom plus minus 50 rpm.

Lunch i Vedum

SS5. Torestorp.

Motorstopp en gång på grund av att tomgången är så låg att när bilen rullar i nerförsbackarna så stannar den. Sedan vägrade bilen att starta förrän den stod helt stilla. Vi kom ikapp ide-

Etappmål vid SAAB-museet i Trollhättan



TK-kö

altiden på slutet men fick mycket prick på hemlig TK (HTK) på sträckan. 43:e på sträckan

SS6. Simbo

Två motorstopp inträffade på sträckan. Vi lyckades inte komma ikapp tiden till målet och tog mycket prick. 40:e på sträckan.

På transportsträckan efteråt ringde vi till servicen och bad dem att planera så att vi skulle kunna justera tomgången, tanka och tvätta rutorna på mindre än 2-3 minuter. Det lyckades och vi höjde tomgångsvarvet till 1500 rpm.

SS7. Kabelvägen.

Inga problem. 9:e på sträckan.

Etappmål i Trollbättan - Fredag

Hela fredagen fungerade bilen utmärkt och vi plockade placeringar undan för undan. Det var väldigt varmt och jag var glad att jag tidigare monterat en elektrisk fläkt i stället för den ordinarie. Trots det stod tempmätaren på rätt när vi stod i kön till TK:n.

Kilafället.

Väldigt krokigt. Varmt och långt men den gick bra. 20:e på sträckan.

SS14. Karlstadtravet.

Nästa katastrofsträcka! Jag fick inte i växlarna vid starten trots att jag försökte på alla sätt. Reglerna säger att man måste passera startklockan senast 20 sekunder efter starttiden, annars diskvalificeras man. Vid 14 sekunder lyckades jag dock krypa förbi startklockan. Resten gick som man kunde förvänta sig och vi blev sist på sträckan.

Etappmål i Karlstad - Lördag

Även denna dag fungerade bilen utan anmärkning. Vi hade omväxlande sol och regn och vi körde ungefär som tidigare det vill säga att vi kom mellan 4:de och 20:e plats. Anledningen att det inte blev bättre skyller jag på frihjulet. Åren innan har vi varit mycket jämnare sträcka efter sträcka. Vi passerade Filipstad med massor av folk på torget, genom skogarna i Värmland och Västmanland till Stora Torget i Arboga, där det var service och lunch. Ett trevligt möte hade jag med

den legendariske Rally-Harry Bengtsson, över 80 år, som tyckte att "pojkarerna" (Stig Blomqvist och Björn Waldegård) borde kunna köra lite bättre. Kul. Upp igen till Skinnskatteberg för att sedan avsluta med ett gatlopp i Västerås. Specialsträckan (SS20) var känd i förväg och vi var flera som lade in en protest då banan på ett ställe var så smal att vi skulle ha svårt att ta en 180-graderssväng. Efter någon dag fick vi veta att sträckan bara skulle gå som uppvisning.

Därmed var tävlingen över och eftersom SS2 gick som den gjorde och vi då var på 42:a plats lyckades vi, trots ytterligare tre misslyckade sträckor, klättra till en slutlig 33:e plats. Ingenting att skriva hem om, men bilen var hel, och det var det viktigaste. Felet med frihjulet var att plastsektorn ovanpå kopplingshuset som reglerar frihjul eller inte hade vridit sig några millimeter och drevven rappade därför över. Inte obehagligt för SAAB-ägare.

Slutsats:

Med erfarenhet av fyra rallyn med Sonetten kan jag konstatera att det inte är några problem att hänga med i täten trots att i dessa tävlingar hela den internationella eliten har ställt upp. Därför uppmanar jag Sonettägare: Använd era bilar till det de är gjorda för. Låt de inte stå, eller använd dem inte bara till tipspromenader och polerade utställningar. De håller och ni har som ägare mycket trevligt. Det skulle vara kul att se fler Sonetter 2011 både på Midnattssolsrallyt och andra regularitytävlingar.

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



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

Smålandsposten

En journalist som heter Ulph Karlsson på Smålandsposten bad CSS om någon bild på ett antal olika Sonettmodeller för en kommande artikel. Jag sände honom en bild och den bilden och en till var med när de den 13 mars hade en helt korrekt artikel med rubriken "Saab sportiga arv Sonett tillverkades fram till 1974". Utgångspunkten för artikeln var förstås Spykers köp av Saab. Vår medlem Åke Olsson från Silverdalen intervjuas: "Tror du att det kommer att tillverkas någon sportbil hos Saab framöver? – Det är svårt att sja om det. Det vore väldigt kul om Saab fick chansen men det är nog mycket annat som måste göras först."

Vidare: "Vad tror du om Saabs framtidsutsikter? – Jag är hoppfull men



ingenting är givet. Det återstår mycket arbete. Dessutom måste bilden av Saab i massmedia förändras. Det är alldeles för mycket negativt som gör att folk kanske drar sig för att köpa en Saab. Det är jätteviktigt att det blir positiva vibbar kring Saab", säger Åke Olsson.

Dagens Industri

Den 16 mars uppmärksammade Daniel Skavén att motorjournalisten Håkan Matson skrev en artikel med rubriken "Supportrar stärker Saab". Vilket innebär att en del som gillar Saab kritiserat motorjournalister som inte varit lika positiva till märket eller en viss modell från Saab i alla fall. Håkan menar att han en gång varit väl okritisk, när då nya 900 kom 1994, en bil som visade sig ha en hel del barnsjukdomar. Men för att ändå visa sitt Saabengagemang skriver han på slutet av artikeln: "Det jag möjligen kan ångra när det gäller Saab är att jag, av olika skäl, sålde min Sonett av 1968 årsmodell, chassinummer 824." Och det kan man ju förstå!

Jönköpingsposten

Den 31 mars hade Jönköpingsposten en artikel om den utställning som skul-



le ske på Elmia under påsken, Bilspport Performance & Custom Motor Show. Projektledaren, Lasse Theander som varit med och anordnat mässan i 30 år hade medverkat till att Saab "som i sista stund kunde räddas" fick en egen utställningshall med ett 30-tal olika Saabmodeller. Detta illustreras med en stor bild där Lasse han "ses sittande i en klassisk föregångare till Saab Sonett". Det ordvalet kan ju diskuteras anser redaktören för Sonettvärlden men vi låter det bero och tackar istället Anders Pettersson i Jönköping för klippet.

Metro

I bostadsdelen den 1 april hade man en artikel om stolar med rubriken "Slå dig ner i ett ägg". Artikeln handlar om olika äggformade stolar och att vi omnämner den i Sonettvärlden beror



faktiskt på att den har en viss anknytning till våra bilar. En av stolarna som nämndes i artikeln var Ovalia, som premiärvisades på Skandinaviska möbelmässan i Stockholm 1968. Fåtöljen som designats av Henrik Thor-Larsen, blev mycket populär och såldes fram till 1978. År 2005 bestämde man sig för att sätta igång produktionen igen och fåtöljen har bland annat blivit uppmärksammad då den figuretrade i filmen Men in Black, med Will Smith och Tommy Lee Jones. Sonettanknytningen då? Jo, som mycket riktigt Lars Gismar nämnde som sände mig klippet, det var Henrik Thor-Larsen som stod bakom Sonett II:ans stolar. De är kanske inte så kända som Ovalia, men runtomsikten är mycket bättre, jag lovar!

Norra Skåne

Den 12 april skrev Stefan Franzén en artikel om författaren Klas Östergrens besök i Norra Mellby, det kommer en separat artikel om det i Sonettvärlden. Det som är lite ovanligt med Klas författarskap är att han inte skriver på dator utan på en Facit skrivmaskin, tillverkad i Ätvidaberg. "Jag fick den av min mor och far när jag fyllde tio år. Och faktum är att jag skrivit tjuugo böcker, femtio pjäser, 1500 artiklar/brev och tv-serier på maskinen". Vi fortsätter att citera från artikeln: "Åke Larsson från Vittsjö var en av dem som åkt till Norra Mellby för att träffa huvudpersonen. – Klas skriver på ett sätt som skapar en speciell atmosfär och känsla." En av bilderna i artikeln visar Klas och Åke och bildtexten löd: "En av dem som ville träffa



författaren var Åke Larsson som för dagen kört med sin Saab Sonett årsmodell 1968."

500 sportbilar

Ja, så heter den bok som är utgiven av förlaget Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft i Köln, Tyskland. I linje med en massa andra produkter är den dock tryckt i Kina... Det tyska förlagsnamnet till trots så är detta praktverk översatt till svenska. Boken kan ses som ett praktverk, ett uppslagsverk som behandlar sportbilens historia genom tiderna, från klassikerna till de moderna. Som man skriver "en oumbärlig bok för alla sportbilsälskare". Min fru bläddrade i den i bokhandeln och när hon såg att den även innehöll Sonetter så slog hon till och köpte den. Det tackar jag för, annars hade jag missat att boken på sid. 89 skrev om Saab Sonett II: "Efter flera misslyckade försök på Saab började

man 1966 äntligen att tillverka en liten sportbil med plastkaross. Bilen, utvecklad på basis av ett experimentfordon med en hjulbas på endast 215 cm, kallades Saab Sonett II och utrustades med en trimmad 3-cylindrig motor. För att öka stabiliteten förstärktes bilens konstruktion med hjälp av stålstag". Förutom att nämna några rader om tekniken och hur många som byggdes så visar man en bild som vi haft med i Sonettvärlden flera gånger, den där Erik Carlsson står bredvid bilen och där hans hjälm är på taket på Sonetten.

Fortsätter man sedan till sid. 148 så finner man raderna om Saab Sonett III: "Med Sonett III, lanserad 1970, gjorde Saab ett sista försök att etablera denna modell på marknaden. I jämförelse med Sonett II hade bilen moderniserats både utseendemässigt och tekniskt och den utrustades nu dessutom med en 4-cylindrig motor samt med en modern manuell växellåda och lättmetallfälgar. Ansträngningarna var inte förgäves – äntligen blev Sonett intressant för Saab-vännerna". Även denna text illustrerades,



med den gula III:an och ett segelflygplan i bakgrunden som vi också visat tidigare i Sonettvärlden. En liten kommentar från redaktören: Texten låter påskina, att det först var 1970 som Sonetten fick en 4-cylindrig motor och det vet vi alla att den redan kom från och med ch. nr. 259 på Sonett II:an. Men det bjuder vi på, trevligt att se Sonetterna med alla andra mer eller mindre intressanta sportbilar i detta verk på mer än 250 rikt illustrerade sidor.

Autoretro och Klassiek e3 Technik

Axel Boey i Belgien är som ni vet en flitig bidragsgivare till Sonettvärlden, inte minst till "Det skrivs om oss och våra bilar". Denna gång sände han två artiklar som jag i ärlighetens namn inte förstod mycket av, den ena var på franska (Autoretro) och den andra på holländska (Klassiek & Technik). Han stöttade dock genom att i sitt mail skriva att "den holländska tidningen från mars 2010 gjorde en jämförelse mellan en Matra M530 och en Sonett III där Matra är en tillverkare även av raketer och Saab av flygplan. Slutsatsen är att Matra är idealisk för rallyåkande och Saab för racing. Matra är enligt tidningen "för riktiga män" och Axel ställer sig då frågan om Sonetten "är för hårfrisörer"?

Den franska tidningen Autoretro från november 2009 kallar Sonett III:an för en leksaksbil men finner mekaniken ganska "lantlig".

Som Axel skriver: "Om vi lägger ihop omdömena från båda tidningarna skulle det innebära att Sonetten är den ideala tidningen för en hårfrisör som bor

på en ladugård". Redaktören anser att det var en logisk om än udda sammanfattning av dessa artiklar.

Sydsvenskan

Den 19 juni hade Sydsvenskan en artikel om Andreas Graflunds Sonett II V4 med rubriken "Borde Saab bygga en ny Sonett"? Det är Lars Gismar som uppmärksammade artikeln, skriven av Lasse Holmström. Det var Andreas far som 1969 köpte bilen av årsmodell 1968 och använde den för att pendla mellan Örebro och Stockholm. Det udda sedan är att fadern överlät den till sin far, alltså Andreas farfar som hade den som tjänstebil



till 1974 då den ställdes av till 2002 då Andreas blev ägare till den. Normalt brukar fordon inom familjen överlåtas till något barn och så blev det ju här med men med omvägen över farfar Karl-Fredrik. Efter 2002 har en omfattande renovering ägt rum som bland annat inbegreper en omlackering. Idag har bilen bara totalt rullat drygt 2000 mil och får i sammanhanget betraktas som en lågmilare.

Jo en sak till, rubriken på artikeln får förstås ett svar och det var: "Så klart, Saab är inget volymmärke och kunde mycket väl satsa på en ny Sonett, som är en del av Saabs rötter".



Säljes:

Funderar på att sälja min röda **Sonett II V4 1968.**

Svensksåld. Köpt 1975, använd som bruksbil till 1981, ej körd sedan dess. Renoverad i original bl a svetsad, underreddsbehandlad, bytt all belysning o avgassystem, lackad. Småskador finns

i lacken. Några saker saknas t ex gummilister runt dörrar och "bagagegolvet" dvs. ovan reservdäcket. Lämna bud.

Maria Jensen, Ängelholm
Tel 0431 – 164 09.



Sonettbutik

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



Modellbilar, se högerspalten.



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:92

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

1:43

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

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp pris: 25:-

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

Tygmärke med klubbens logotyp pris: 40:-

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

Inplastad Jubileumsaffisch Pris: 40:-

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

OBS! Frakt tillkommer.

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