

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Reservdelslistan
- I sitt rätta element
- Äntligen, jakten på en Sonett
- SONEAT at Speed

4
2004

Från ordförandens skrivbord



Jag ska börja med en påminnelse, medan jag fortfarande kommer ihåg det själv... Tänk på att informera klubbens kassör, Johnny Johansson, när ni flyttar. En del gör det säkert, men då vi efter varje nummer får 5-10 kuvert i retur för att adressaten flyttat så känns det inte riktigt som att alla gör det. Visst, det är mycket att tänka på när man flyttar och många att informera, men ni gör oss själva och er en tjänst när ni informerar Johnny om er nya adress. Ni får Sonettvärlden snabbare, vi slipper betala porto två gånger för samma utskick. Nog om detta.

Vi närmar oss med stormsteg 2005. Vi bifogar ett inbetalningskort på 250:- som vi ber er ha vänligheten att betala i slutet av december. Det är en marginell höjning sedan tidigare och vi hoppas verkligen att vi nu slipper höja på ett tag. Även här kan ni underlätta Johnnys arbete genom att betala i tid, han ska inte behöva påminna någon medlem i vår om medlemsavgiften!

-Vi håller nu på att planera för nästa säsong. Som det ser ut nu blir det ett års- och vårmöte i Småland. För er som långtidsplanerar kan jag nämna att den tyska Saabklubben 1. Deutscher Saab-Club e.V. bjuder in alla till ett internationellt Saabmöte i Ruhrområdet den 5-7 augusti 2005. Om ni vänder er till redaktionen så sänder vi er gärna det informationsmaterial vi själva fått, som det preliminära programmet, anmälningsformulär med kostnader samt förslag på övernattningsmöjligheter.

Jag kan tänka mig att en del av er håller på att renovera sina Sonetter nu under vintern. Då kan det komma väl till pass att se vad CSS har att erbjuda i reservdelsväg. Kolla därför in vår reservdelslista i detta nummer!

I mitten på oktober var Göran Sundin och jag på Motorhistoriska Riksförbundets årsmöte. Det var ett "smärtfritt" årsmöte där egentligen det enda värt att berätta är att en Saaborienterad person nu valts in i styrelsen, nämligen Martin Bergstrand från Svenska Saabklubben, grattis! Man ska dock komma ihåg att MHRF:s styrelse arbetar mer övergripande med t.ex. kontakter med myndigheter som Vägverket och Svensk Bilprovning, så det är inte de enskilda märkena som är viktigast. Det är dock alltid nyttigt att vara med och en del av den information vi fick får ni separerat i detta nummer.

Jag passar på att önska er en riktigt bra helg och ett gott nytt år!

Jan-David Skaven

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens adress

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

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:–/år

Tidningens adress

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

Besiktningmännen för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Nävekvärn
0155-535 60
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Tomten önskar er med detta fotocollage en riktigt bra helg och ett fint Sonettår 2005!

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 20 januari.



Automobil Classic Car vid Rosersbergs slott

Jan-David Skavén text och foto, Lennart Sahlén foto

Den 28 augusti var det åter dags för den stora sportvagnsutställningen vid Rosersbergs slott mellan Stockholm och Uppsala. Evenemanget har funnits ett bra tag nu och börjar bli ett begrepp. Kombinationen av många sköna sportbilar och själva slottet i den vackra miljön gör träffen extra intressant.

När jag åkte dit regnade det men det är jag å andra sidan ganska van vid att det gör när jag tar ut Sonetten. Men väl vid slottet så klarnade det upp och suffletterna kunde fällas ner på de bilar som hade det. Stämningen blir på något sätt helt annorlunda när det är uppehåll eller till och med sol. Jag menar, hur kul är det på en skala ett till tio att gå runt och titta på bilar i hällande regn?!

Det var inte vilka bilar som helst heller: De flesta var sportbilar som olika Ferrari, Maserati, Lamborghini,

Mercedes, Alfa Romeo, MG, Jaguar, Austin Healey och så vidare, nästan alla kända märken och modeller fanns att beskåda i parken. En ny 6,2 meter Maybach fanns också där, man sitter nog ganska bra i baksätet... Det är där man ska sitta förresten om man äger en sådan bil, kombinationen av glas, läder och trä är sant klassisk även om bilen var ny. Ja, så fanns det två Sonetter också, dels min egen Sonett V4 och till min glädje hade även Lennart Sahlén från Västerås kommit med sin Sonett III.

Det var många som kom och tittade på våra Sonetter.



Ett extra trevligt inslag i år var att ekipagen från AHKs arrangemang "I Roslagens Famn" tog nästan två timmars paus i sitt rally mitt på dagen framför slottet. Jättekul att se helt andra bilar än de som visades i parken. Där var till exempel gamla Bentley och Austin, Bugatti och Chrysler. På det sättet kunde vi som ställde ut våra sportbilar i parken se dem och de våra bilar. Perfekt!

Efter lunch hade Automobiljuryn valt ut ca. 15 bilar som presenterades för publiken i Concours d'Elegance. Till min förvåning och glädje hörde min Sonett till de som hade valts ut. Bengt Dieden presenterade kunnigt de olika fordonen med hjälp av ägarerna. Naturligtvis passade jag på att kort berätta om de olika Sonettmodellerna och som tur var stod Lennarts III:a nära publiken, de behövde bara vända sig om för att se ytterligare en Sonettmodell.

Jag var mycket nöjd att min Sonett hade valts ut för presentation i en konkurrens på flera hundra bilar. Döm om min förvåning när jag senare ombads att igen köra fram för prisutdelningen! Det visade sig att min Sonett kom på 3:e plats, fantastiskt! Först kom en Pontiac Trans Am och på andra plats en vacker Jaguar E-Type.

Förutom äran fick jag en pokal, presentcheckar på OK och en kartong med helsyntetolja. Jag som bara åkt till träffen för att ställa ut min Sonett men framförallt se på alla andra fordon som var där... Självklart blev jag glad personligen för utmärkelsen men jag såg det också som en utmärkt möjlighet att göra lite PR för Sonetten som bilmodell.

Sensmoralen av detta är: Låt era Sonetter rulla, åk till olika träffar; man vet aldrig vad som kan hända!

Efter en strålande dag var det dags att bege sig hemåt. Behöver jag skriva, att när träffen tog slut började regnet att vräka ner, himlen öppnade sig en kvart så det var bara att vänta till det värsta var över innan jag åkte hem. Inom mig lyste dock fortfarande solen efter en sådan dag!

Tredje priset delas ut till en stolt Jan-David Skavén.



I sitt rätta element

Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor Album nummer 7 från december 2003 och publiceras med deras tillstånd.

Paul Perry i Santa Clara, Kalifornien, gillar Saab. Favoritmodellen är Sonett, och han äger flera stycken sådana.

-Nu kör jag en med V4-motor eftersom jag tröttnade på att alltid bli stoppad av polisen. De tyckte att tvåtaktaren jag körde innan rykte alldeles för mycket.

Nu blir han lämnad i fred av polisen, men knappast av nyfikna förbipasserande som undrar vad i hela friden det är för en sorts bil han kör omkring i.

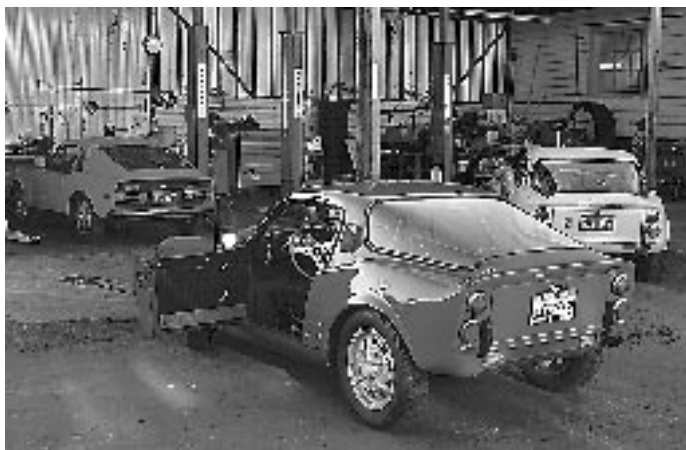
Den röda Sonett II V4:an köpte Paul redan 1989, och han använde den som bruksbil i fyra år.

Då gick huvudcylindern till koppningen sönder. Egentligen hade jag bara tänkt byta ut den, men det slutade med att jag rev ner hela bilen.

Det var inga problem för Paul, eftersom han driver en bilverkstad, Swedish Auto Factory, som specialiserat sig på Saab och Volvo.

Renoveringen av 1968:an gjorde Paul helhjärtat och allt som inte gick att få tag i nytt renoverades och han

Saab var inte helt okänt märke för Paul eftersom han har sina rötter i Finland. Idag driver han en bilverkstad i Kalifornien som specialiserat sig på Saab och Volvo och även om favoritmodellen är Sonett så lagar han det mesta från Amazoner till Saab 9-5.



tillät sig även att göra en del modifieringar.

-Saab ville ju själva att Sonetten skulle haft golvväxel redan från början så jag byggde om en från en Sonett III och monterade in i min II:a.

Anledningen till att Sonetten hade rattväxel var tidsbrist. När Saab 1965 äntligen tog beslutet att bygga en sportbil bestämde de att den skulle visas på bilutställningen i New York i mars 1966 och till dess skulle 24 förseriebilar vara klara.

Det var alltså bråttom i Arlöv, men man klarade av det genom att förenkla modellen på flera punkter. Bakrutan var tänkt att fungera även som baklucka, men den ersattes av en enkel lucka i bakstammen. Förgasarna var ett annat problem. Det fanns inga som fick plats under huven och som samtidigt var okänsliga för hastig kurvtagning. Det löste Saabs tekniker genom att sätta ihop tre stycken Solexförgasare avsedda för bilmärket Glas och sedan modifiera dem, samtidigt som man tog fram egna luftfilter. Solex började sedan tillverka förgasarna efter Saabs anvisningar.



Man hann bygga klart alla bilar till utställningen, men tio av de 24 förseriebilarna såldes aldrig. Saab behöll sex stycken för egna prover och de andra fyra hamnade hos olika underleverantörer där de kunde prova sina produkter.

Saabs försäljare i USA ville ha en bil av högsta kvalitet, som samtidigt var billig. Det var lite så och så med det förstnämnda och det sistnämnda stämde inte alls. I USA var man chockad över det höga priset. Högst 500 om året spådde USA-chefen Ralph Millet vilket var ett bakslag för Saab som själva räknade med omkring 3 000 bilar det första året.

1966 startade den riktiga serieproduktionen, och bilarna hade förändrats en del från förseriebilarna. Till exempel hade grillen och huvlåsen fått nytt utseende.

Ventilationen förbättrades genom



I Kalifornien är man van vid udda bilar, ändå är det många som vänder sig om och kollar en gång extra när Paul Perry glider förbi i sin Sonett II V4.

att en kåpa placerades framför vindrutan och ett par luftutsläpp på sidostolpen bakom dörren.

I början var det lite si och så med enhetligheten på Sonett. Tog någon detalj slut och man behövde det kvickt hände det att någon av gubbarna på fabriken cyklade iväg till någon av traktens biltillbehörsfirmor för att köpa in de saknade delarna. Glasfiberkarossen ställde också till problem. Ibland hände det att plasten – som är ett flexibelt material – ”satte” sig efter att bilen lämnat bandet. Glaset i rutorna var mera stabilt och höll formen, alltså upplagt för problem a la läckande rutor, kärvande dörrar med mera.

-Min första Sonett var en tvåtaktare. Jag har förresten den kvar, men jag tröttnade på att bli stoppad av polisen hela tiden.

-Här i Kalifornien har vi stränga avgaskrav och en tvåtaktare ryker alltid lite grann när den är kall. Polisen brukade stoppa mig och ge mig en böteslapp och en uppmaning att fixa till avgasreningen. Jag brukade bara köra bilen varm så att den inte rykte längre, och visa upp den på polisstationen så rev de böteslappen. Men till slut tröttnade jag på det och köpte den här Sonett II V4 istället. Det var faktiskt en kundbil som jag skulle laga, men så undrade kunden om jag ville köpa den av honom för 600 dollar. Det var ett bra pris så jag slog till.

Saab 96 presenterades med V4-motorn officiellt på hösten 1966. Fram till dess hade de varit väldigt förtegn om det kommande motorbytet och inte ens sonettbyggarna i Arlöv hade

fått veta något. Nu gällde det att ställa om hela produktionen till den nya motorn. I Saab 96 var det inga problem att få V4-motorn att passa och det gjorde den även i Sonett II – fast bara inte på höjden.

Men genom att helt enkelt göra en stor, och i mångas tycken ful, bula på huven fick den plats. Till formgivarnas försvar kan sägas att de ritade den i trappsteg så att ögat blir lurat av storleken, liksom det smarta draget att placera ett emblem ”Sonett V4” i dess framkant. Bulan är dessutom placerad lite åt höger för att inte skymma sikten så mycket för föraren.

Nackdelen med motorn var också att den var cirka 35 kilo tyngre än tvåtaktaren.

-Det mesta av tyngdökningen hamnade då framför framhjulen. Tvåtaktarna var mer välbalanserade och roligare att köra.

-Fast väghållningen var fortfarande bra och jag gillar att köra den. Jag har förresten en blå Sonett II V4 som jag tävlar med på bana.

I Sonetten hade V4-motorn modifierats bland annat med starkare ventilfjädrar, och för att man över huvudtaget skulle kunna ha luftfilter fick de placeras bakom motorn och förse förgasaren med luft genom två ”snablar”. Avgassystemet var dubbelt vilket gjorde att motorn andades lättare. Accelerationen var densamma som i tvåtaktaren, men toppfarten ökades med tio procent, från 150 till 165 kilometer i timmen.

-På min 1968:a har jag pillat lite extra med motorn när jag ändå renoverade den. Jag har bland annat satt i en

gatkam och större ventiler, och nu ger motorn närmare 100 hästkrafter.

Att det blev Saab som favoritmärke för Paul är inte så konstigt. Hans föräldrar är ursprungligen från Finland och efternamnet Perry är en amerikanisering av Pärvi.

-Svenska bilar var alltså inte så udda för mig. 1962, när jag hade slutat skolan, började jag som lärling på en Saabverkstad här i närheten. Sedan dess är det Saab som gäller för mig, och jag har alltid kört Saab, säger Paul och tillägger:

-Utom ett par år då jag hade en verkstad med engelska BMC-bilar som specialitet. 1978 startade jag upp min Saabverkstad och var så att säga tillbaka på rätt spår igen. 2001 tog jag över min bror, Ron's, Volvoverkstad och slog ihop båda så nu fixar jag både Saab och Volvo.

Även om kaliforniaborna är vana vid udda bilar är det ändå många som är nyfikna på Sonetten.

-Den vanligaste frågan är vad det är för bil. De flesta har ingen aning om att modellen finns. De som köper Saab i dag är en helt annan kategori av människor än de som köpte Saab under tvåtakts- och V4-tiden, ja kanske även under 99:a-tiden. Då ansågs märket vara lite obskyrt och anti, minns Paul och fortsätter i sin tankebana:

-Men hos mig fyller Sonetten fortfarande en av funktionerna som den var tänkt att fylla – nämligen att locka in kunder.

Inte så konstigt kanske, med tanke på hur udda den måste te sig med amerikanska ögon. En del tycker den är snygg och andra att den är väldigt ful

...varenda detalj ser ut antingen ha klistrats på, skruvats fast, pöst upp eller skurits ut ur grundformen. Det finns inte någon detalj som smälter samman...". Amerikanska Road & Track var inte nådiga när de testade Sonett II V4.





Paul har kommit över en av förseriebilarna och är nu stolt ägare till vagnen med chassienummer 6. Lagom till sommaren 2004 beräknas bilen vara klar och redan nu är chassiet blåstrat och klart.

och det senare tyckte även den amerikanska tidningen Road & Track när de testade en ny Sonett II V4:

”Vi menar att formgivningen kan få vilken seriös blivande designer som helst att brista i tårar. Det är rena tragedin att utseendet är så miserabelt – speciellt när Saab hade chansen att komma med något från grunden nytt och fräscht.

Grundformen är OK och drar intresse till sig. Plastjobbet, finishen och lacken är också av högsta klass. Men varenda detalj ser ut att antingen ha klistrats på, skruvats fast, pöst upp ur eller skurits fram ur grundformen. Det finns inte någon detalj som smälter samman med basformen så att det bildas en enhet...”

-Jag tror att Saabs ledning var medvetna om detta och för dem var nog Sonett II V4 bara en mellanmodell. Man skissade redan på en efterföljare, Sonett III, och därför lade man inte ner någon större energi på att förbättra modellen. Visst, växellådan fick en högre slutväxel 1969, instrumentpanelen byttes ut, stolarna fick högre rygg och chassiet förstärktes upp med bland annat kraftigare fjädrar, kraftigare stötdämpare och bredare fälgar,

men man gjorde knappast något för att snygga till den.

Då är de första Sonetterna med tvåtaktsmotorer snyggare och Paul har förutom sin gamla lyckats få tag i en av förseriebilarna, den med chassienummer 6. På förseriebilarna satt blinkersen antingen ovanpå framskärmarna eller på sidan. Huvnen hade två förkromade lås, precis som på Triumphs sportbilar. Instrumentbrädan var av trä och tillverkad av mahognyplywood med valnötsyta, mätarna kom från Saab Sport, handskfack sänkades helt, och som kronan på verket hade bilarna en förkromad störtbåge.

-Nu håller jag på att renovera den och har just fått tillbaka chassiet från blåstringen. Snart ska jag montera ihop den och lackera bilen. Förhoppningsvis blir den klar till sommaren 2004.

Vad som egentligen hände med bilen mellan utställningen i New York 1966 och till Paul fick tag i den för ett par år sedan är höljt i historiens dunkel.

-Den stod övergiven i Texas och polisen auktionerade ut den. Ingen visste riktigt vad det var för en bil, så jag gav ett skambud på 25 dollar och fick den.

Lycka!

Text Ulf Stenson, foto Daniel Skavén

Vad är lycka? Dom olika svaren står säkert i proportion till hur många man frågar. Självklart kan lycka vara en massa olika saker. Nu vill jag berätta om min senaste lyckokänsla, Saabnörd som jag är. Kanske andra vill delge sina lyckostunder i senare nummer av Sonettvärlden, så jag inte känner mig ensam.

Till saken. Jag är en lycklig (!) ägare av en Sonett V4 –68 och som dom flesta i denna klubb säkert vet ska det sitta askkoppar på dörrarnas insida. Mitt problem är att jag bara haft en. –Men jämfört med andra Sonett V4 så är det 100 % mer än vad de flesta V4 har i askkopsinnehav. Nåväl, jag lät mig inte nöjas med detta konstaterande utan bestämde mig för att få tag i ytterligare en. Men den tanken var inte så lätt att genomföra i praktiken. Dock är jag av den åsikten att förr eller senare dyker det upp det man gärna vill ha.

Jag har frågat gurus inom CSW och dom bara skrattade åt mig. Jag har mailat kors och tvärs i världen, mest USA för min tanke var att de flesta Sonetter gick dit och då borde askkopparna göra det också. Där hade man lika roligt åt mig.

Men jag gav inte upp.

En kväll pratade jag med Hans Willebrand i Svenska Saabklubben och tänkte, "jag får väl fråga honom också" och äntligen hade jag nått fram till mitt mål. Hans hade en, NOS, till ett oförskämt billigt kompispris. I Trollhättan bytte så askkoppens ägare mot

en smärre summa pengar och en kram. DET var en lyckokänsla att stå där med den hett eftertraktade askkoppen i min hand.

Nu sitter den snyggt monterad där den hör hemma, d.v.s. i min Sonett. Frågan är väl hur länge den får det. Det finns ju en grund till att askkopparna är borta i de flesta Sonetter. Vad jag har förstått så sitter dom precis i bulls eye, alltså mitt i prick som på en datttavla på dörren som gör att man gärna knäar av dom, och då jag själv är för lång för Sonetten så lär det inte dröja många gånger förrän olyckan är framme. Säg den lycka som varar för evigt!

Här är föremålet för Ulf's lycka, en (oanvänd) askkopp som också sitter i en II V4 från 1968 men framför dörren på sidan där den är mer skyddad för ofrivillig beröring.



Äntligen - jakten på en Sonett

Andreas Hillby

Hallå hej. Tänkte här passa på att berätta om hur det gick till för mig att bli Sonettentusiast. På 1900-talet, närmare bestämt 1995, så arbetade jag på Saab i Trollhättan. Jag hade flera kollegor som kan definieras som sanna bilentusiaster men jag tänker speciellt på en kollega som var en riktig 2T-fanatiker. På den tiden letade han febrilt efter en bra 92:a av årsmodell 52 eller 53 och han lyckades med tiden.

Själv hade jag på den tiden en entusiastbil av det andra svenska bilmärket, men man kan ju inte låta bli att bli påverkad att allt allmänt Saabsnack och då inte minst av alla 2T-diskussioner. Det som talade emot 2T var, för min egen del, prestanda. Även med de bästa förutsättningar på en 2-tak-

tare kan man inte få ut mer än ca 90-100hk, och det tyvärr på bekostnad av körbarheten.

Mina personliga favoriter av Saabarna är den gamla 900 Aeron från 80-talet samt 9000 Aero från mitten

Vy från vägen upp på Pikes Peak.





av 90-talet. De båda vagnarna står än idag för en körupplevelse av det bättre slaget. Båda vagnarna hade en motor som var kul att köra. Ketchupeffekten fanns till stor del kvar och motoranpassningen var lätt brutal i jämförelse med den anpassning som görs idag på moderna turbomotorer. I vilket fall som helst räknas dessa fortfarande mest som bruksbilar men kommer med all säkerhet att bli betraktade som riktiga klassiker med tiden.

I vilket fall som helst. Våren 1997 var vi i USA på expedition med 9-5:an och var bland annat i Colorado på höghöjd. Vi gjorde en avstickare till Mount Evans och på väg upp för berget så fick vi se en Sonett III utefter vägen. Kul, jag hade bara sett en Sonett ett par gånger i verkliga livet tidi-

Vår med +25 grader i dalen men vinter på berget.

gare (förutom på museet förstås). Hur hade en sådan bil hittat hit? Bilen stod parkerad utanför huset och var en röd 72:a, men när vi närmade oss staketet så såg vi skyltar i stil med:

“Trespassers, stay out!, owner carries a gun!”

Vi såg inte till någon i närheten av huset men vi vågade inte öppna grinden och gå in och knacka på. Under expeditionen for vi förbi vid flera tillfällen och jag började seriöst fundera på detta med att skaffa en Sonett. En V4:a kan man ju bevisligen få fart på och få ut lite pulver.

En bakgrund till detta resonemang är att jag är värmlänning och har minnen från 70-talet och V4:an med Per



Det var inte mycket däck kvar efter lite hårdkörning.....

och Stig. Rally var stort då och Svenska Rallyt kördes ganska långt söderut på den tiden i närheten av där jag bodde. Under 80-talet var det fortfarande gott om V4:or i Värmlandskogarna och det fanns många delar i omlopp både vad det gällde kompletta bilar och trimgrejor.

Pikes Peak, definitivt en utmaning!

Tillbaka till nutid och hur som helst så var vi på Saab tillbaka i USA hösten 1997 på ännu en expedition med en uppdatering av 2.3 liters turbon för att uppfylla nya avgaskrav och var då också i Colorado. Vid detta tillfälle gjorde vi en avstickare till Pikes Peak, som på den tiden var ett helt okänt begrepp för mig, för att göra höghöjdsstarter och verifiering av turbinvarvtal på turbon. Toppen ligger på 14110 fot dvs. drygt 4000 meter över havet.

Numera vet alla Saabfantaster vad Pikes Peak är p.g.a. Per Eklunds starter och klassvinst samt totalseger i det-

ta klassiska race. Vi var bland annat på Pikes Peak museet och tittade på en del av alla de bilar som har byggts och som finns på museet.

Som kuriosa kan nämnas att amerikanerna inte alltid har varit så positiva till att icke amerikaner, främst européer har ställt upp i detta lopp. Anledningen är att de ofta har blivit ifrånåtkta tidsmässigt av, med amerikanska förhållanden, motorsvaga bilar. I USA ligger alltid första prioritet på motor, helst en stor sådan och chassi och vägegenskaper har sällan lika hög prioritet. Exempel på europeiska förare som har varit över och slagit rekord på Pikes Peak är bland annat Walter Röhrl, Ari Vatanen och Michelle Mouton.

I botten av backen till Pikes Peak ligger en kombinerad Saab/Subaru verkstad, Cascade Saab Subaru Specialist. Staden heter Cascade och ägaren till verkstaden hette Jim Mongel- low. Utanför verkstaden stod det vid detta tillfälle 2st III:or, en vit samt en blå '74:a. En Sonett V4:a stod inne i verkstaden för reparation plus flera andra Saabar.

Jag kommer ihåg att vi talades vid en lång stund. Jim ägde de båda

Vy från halva vägen upp på Pikes Peak.



III:orna vars tidigare ägare hade tröttnat på bilarna. Jag provsatt den vita III:an och fick veta att den var körklar förutom att kopplingscylindern (huvud eller slav) var trasig. Bilen hade en hel del rost i trösklarna.

En Sonett III för 1000\$, kan det vara något?

Den blå III:an var i bättre skick, körklar med OK lack, om än ej original, med en schysst inredning. Jim ville ha 1000\$ för bilen och där stod jag. De pengarna skulle jag kunna ta direkt på plats med VISA-kortet. Jag diskuterade med min kollega om det var möjligt att lösa det rent praktiskt med att köra den hela vägen ner till Phoenix och provbanan. Min kollega var positiv till att jag skulle köpa bilen på plats och ta den med. Jag tackade dock nej till bilen, jag hade ingen aning om hur jag skulle lösa transporten från Phoenix till kusten och vidare med container till Sverige samt kostnader för att registrera in bilen etc. Hade jag fått samma erbjudande idag så skulle jag nog ha tagit det!!

I vilket fall som helst åkte vi tillbaka mot Phoenix och nu var jag helt fast. Nu skulle jag till varje pris ha tag på en Sonett!

Tiden gick och jag började jobba för Bosch i Tyskland och det fanns varken tid eller pengar över för ett Sonettprojekt. Väl hemkommen till Sverige så började jag att leta efter bil på nätet. Jag letade efter en III:a av årsmodell 71, anledningen till att söka efter en 71:a är att det är första årsmodellen med 1700 kubikaren samt att den har den snygga ribbgrillen. De senare

årsmodellerna har ju 99-grillen samt inte minst de stora stötfångarna! Smaken är ju som sagt olika, jag har träffat flera personer som tycker att de stora stötfångarna passar perfekt på III: an! Otroligt...

Det finns ju gott om Sonetter i USA men till slut fick jag kontakt med en teknisk doktor i kärnteknik på Chalmers som hade en 71:a. Han hade återimporterat bilen från USA 1992. Under sina år med bilen hade han lackat om den och hade sedan år 1999 sålt bilen till sin norske kollega på institutionen. Kollegan hade kört bilen under ett par månaders tid och sedan parkerat den i ett parkeringshus i Göteborg. Anledningen till att köpa bilen var att kollegan hade velat ta med den hem till Norge och bräcka sin bror med att komma i en sportbil. Tyvärr så hade kollegans bror gått och köpt en Lotus och då tyckte han att han inte hade tillräckligt att komma med så bilen blev stående i parkeringshuset!

När jag kom till parkeringshuset och tittade på bilen i början av 2001 hade bilen varit parkerad i ett par år. Bilen var rejält smutsig på både in och utsida och såg eländig ut, men vi monterade ett batteri och krankade igång bilen. Den gick igång och gick att köra men inte mycket mer...

Bilen blev min!

Ett par veckor senare så åkte jag och doktorn i kärnteknik tillsammans och besiktade den och den gick igenom besiktningen men fick ett par anmärkningar gällande avgassystemets upphängning. Han var noga med att bilen skulle få ett gott hem och det lovade



jag honom att den skulle få. Pengarna överlämnades och bilen var min!

Nu är ju inte historien slut där men jag får väl återkomma med en artikel när bilen är renoverad om sådär 10 år!

Våren 2003 var jag tillbaka i Colorado för att testa en ny motor till den andra biltillverkaren och vi åkte även denna gång upp till Pikes Peak. Vi kom inte hela vägen upp till toppen men väl 14000 fot, skälet att vi inte kom upp till toppen var att det var massor av snö och full storm trots att det nere i dalen var +25 grader och sol.

Tyvärr var vi på Pikes Peak över helgen så Saab/Subaru verkstaden var inte öppen. Jag passade dock på att gå ett varv runt verkstaden men såg tyvärr inte till några Sonetter men däremot massor med gamla 900:or. Det finns dock ganska gott om Sonetter i Colorado, ett skäl är naturligtvis framhjulsdraftens fördelar i områden med

En bild från delen första delen som är asfalterad. Här går det fort under tävlingen.

mycket snö och förhållandevis dåliga vägar. Vi fick förresten punktering på vägen ner från berget men det var odramatiskt som tur var.

En kommentar till Pikes Peak highway. Från botten av berget är det asfalterad väg med mycket bra beläggning för att sedan bli grusunderlag för att därefter bli en del varierande underlag på vägen till toppen. Det går att köra ganska hårt den första delen upp till trädgränsen men därefter är man inte så modig när det är grusväg med fritt fall ett par tusen meter. Jag förstår faktiskt inte hur man kan eller vågar hålla plattan i mattan under dessa förutsättningar?

I vilket fall som helst, så passa på att besöka Pikes Peak om nu någon skulle befinna sig i närheten vid något tillfälle!

Att bli infekterad av Saabism

Tom Tanninen

I en låda av Fazer Wienerougat-choklad sover en Saab Sonett II. Jodå, den är en aning tävlad, - kanske också filad och reparerad. Nu ser den trött och sömning ut.

En dag var dess förebild i tidningen AJA (Saab och Scantias kundtidning för Scan-Auto i Finland), varifrån jag tog mått för elbilen som skulle tillverkas i skolan; i kalendern skrevs det kanske då vintern 1967 och mtontören var knappt tonåring. Om jag minns rätt var där två bilder i tidningen och en ritad skiss om bilen som blev snickrad.

Bilen är i skala 1/24, fick en motor Mabuchi 45 med 6500 r/min. Naturligtvis är bilen framhjuldriven. I lådan finns det ännu några bitar av PVC varav karossen är tillverkad. Där tycks också finnas några "sponsor" dekaler och redskap för att tillverka ett scoop – aningar för 4-takt, kanske? Modernt, va?

Inget dåligt hembygge från sextioalet, verkligen en unik modell!



Den första original Sonetten såg jag i Helsingfors hos Scan-Auto, det var Rafu Huhtas bil. Oj, vad den var liten, men den såg aggressiv ut! Det var något som drog mig i kroken den andra gången.

Senare blev det ett par 96:or. Av dem finns den ena kvar, tyvärr en aning murken och spröd. Gnistan om Sonetter har levt hela tiden utan att ha fått tag i elden. Det har hela tiden varit ont om... vi vet alla, listan är lång.

Nu har det några år funnits en III:a i garaget, det är vinter och bilen vilar tryggt och väntar att det ska bli gjort något också under denna vinter ...

Tom Tanninens vackert gula Sonett III:a, här dock i sv/v.



Reservdelar till din Sonett

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

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen SonettVärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida www.autosite.se/sonett. Upp till 4 veckors leveranstid.

OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Nyinkomna reservdelar

Hårdare Framfjädrar

Klubben har tagit fram hårdare framfjädrar till våra Sonetter. Fjädrarna är 15% hårdare än motsvarande standardfjädrar till Sonett III. Du som tycker att din Sonett är lite mjuk i framfjädrarna passa på att uppgradera din Sonett med klubbens nya "sportfjädrar". Montera samtidigt nya stötdämpare, dämpare till Saab 96 V4 passar på Sonetterna.

Pris: 725:-/st



Kopplingscylinder

I förra numret av klubbtidningen skrev vi om en ny modifierad kopplingscylinder som passar på Sonett. Klubben har köpt in några som vi säljer för 1000:-/st.

**Reservdelslistan,
klicka på länken Reserv-
delar på startsidan**

SONEAT at Speed

Stefan Vapaa, text and photo

Reprinted by permission from Seth D. Bengelsdorf at The NEWS, North East Writings on Saab, the newsletter of the New England Sonett Club and New Jersey Saab Owner's Club. It was first published in Volume 7, Number 1, fall 2001.



Soneat owner Stefan Vapaa puts his yellow convert through its paces. (Photos by the author).



The month of March in my area of Virginia makes me think that Murphy (of "Murphy's Law" fame) might have been a meteorologist. I took the snow tires off my cars and had to rush them back on... twice. I scheduled a new set of Kumho Ectsa Supra 712s for my Saab 900T on the first day of spring, and it snowed in Blacksburg! Considering March's penchant for madness in the atmosphere over the mountains of Virginia, I felt fantastically lucky to have great weather for the first autocross of the season.

New Racecar, Old Racecar to New Towcar

For the past couple of years I've been running my '86 900 Turbo in autocrosses. As a G-stock class car it has good power and grip, but it's too heavy and softly sprung for the tight and twisty courses favored by the local club. So I was thrilled to have SONEAT as my mount for this season. The 900 Turbo has been reassigned to tow-car duties.

Setup

SONEAT, for those who haven't

been correctly introduced, is a 1968 Saab Sonett V-4 that my father restored in 1984-85. The roof and rear bodywork have been modified and now the only protection from the weather is the windshield. The engine is heavily modified and my best guess on the horsepower is somewhere around 110hp. It still rides on the stock suspension but it rolls on Minilite style wheels from a 1980 Saab model 96. Stretched over those wheels is some serious autocross rubber, Yokohama 008 RS II tires, 225-50-15 in front and 205-50-15 in the rear.

ETA

It is a two-hour tow from my home in Blacksburg to the event lot in Lynchburg. My caravan (me and a buddy with a Saturn) leaves at 7:30 in the morning - half an hour late already. When we arrive I roll the Sonett off the trailer, raise the idle a bit (for autocross driveability), and then go register... \$15 bucks, let's hear it for cheap thrills!

Walkabout

The course is already set up so I take a walk. Actually, I take 8 walks! I walk around the course to get an idea of what I'll be trying to drive in about an hour. There are no practice runs, so every walk around the course helps to burn it into memory for later, when it will be whizzing by like my puppy after my cat.

By The Way

At 11 o'clock the first runs start and so do I. I hop in SONEAT and roll off down the street to warm up the engine and transmission. Why do I need to warm up the transmission you ask? Well, understand that this is a Sonett and it still has the functioning freewheel in the transmission. I've found that if I don't warm up the transmission, I'm in danger of, at some point, ending up sitting on the course like I have no transmission at all, all vroom, no zoom, and no forward motion.

Please sir, may I have some more?

So it is my time to run... the start line is on an uphill slope so my start is

a mess of spinning and spitting front tires... rubber and asphalt having a spectacular disagreement. When I finally get some forward motion, it's forward motion in a big way! Shift to second gear, up through a bus-stop chicane flat out and then turn right and head across the parking lot. This leads me into a very narrow left hand turn with no room for mistakes. No problem this time through (that would come later).

Downhill into the tightest turn on the course, an off-camber-decreasing-radius-left ... hard on the brakes to make SONEAT stand on her head, toss her left, shift down to first (here's why I leave the freewheeling engaged) and scrabble through the turn. Use full "welly" to climb out of the turn, shift to second and get ready to flick right-left into a 180-degree left. Get through that and go back the way I came. Back through the tight off-camber-decreasing-radius-left that is now a tight increasing radius right... for which I shift down to first gear again and once again, I thank Saab for the freewheeling transmission. Roll onto the throttle and take off up the hill with all I've got. Now, instead of going back the way I came, I drive through a 4-cone slalom with progressively-decreasing-spacing. This was a disaster! I don't hit any cones but it isn't very pretty. While trying to catch a slide and still make the gate I wallop my elbow on the door... OW! Ignore the pain... ignore the pain... man that HURTS! But it's okay because the lap is almost over. I only have one more gate before the finish... I dive through it and haul

on the binders to slow down to walking pace. I drive past the timing trailer to check my time. The whole thing only took a hair over 42 seconds!

Result?

I get three more runs at the course, eventually bringing my time down to 40.862 seconds. I push hard and almost "lose it" once, but at the end of the day I finish second in my class, 0.873 seconds behind the first place Honda CRX. I am satisfied with that result, considering the CRX's level of preparedness and the highly skilled driver racing it. 2nd to that pairing is probably the best I could have expected.

Low Points?

Without a doubt, a bad day of autocrossing is still better than the best day of work. So, there isn't much that I'd complain about but I want to mention a couple of interesting car problems that challenged me.

- One, the car tends to "bounce and weave" through some turns some of

the time. I think this is shock related. I will have to ask my dad what the deal is with the shocks on the car and see about replacing them.

- Two, the car has an engine "hiccup" when braking and turning hard to the left. It wants to stall and appears to be starved for fuel. I can generally feather it through until it picks back up but this is not optimal for fast lap times. I'll be looking into some carburetor modifications to see what I can do about this.

Some statistics on the event:

- I finished 2nd in C- Street Prepared.
- My time was the 7th fastest time overall.
- That time was also 25th in the PAX (handicap time).
- The CSP class had 6 cars representing 3 manufacturers. (2 Hondas - a CRX Si and a Civic Si, 3 Mazda Miatas, and my lone Saab Sonett)
- There were 75 drivers entered in total.

Visste Du...

...att av de 456 Saabar som har en försäkring hos MHRF/Folksam så är 73 Sonetter! När vi ändå skriver om denna försäkring vill vi passa på att påminna er, att ni som har just en av dessa försäkringar måste se till att ny besiktning och nya bilder görs på er Sonett vart tionde år. Är ni osäker om när ni senast besiktigade er Sonett hos Club Sonett Sweden, kontakta MHRF:s försäkringskansli så hjälper de gärna till. Mailadressen är helen.elmgren@mhrf.se eller så kan Du ringa Helen på tel. nummer 08-320354.

Bästa däcken ska sitta bak

Göran Schüsseleder, saxat ur PåGång, nr. 1, 2004



Tro det eller ej: Däcken med bästa mönsterdjupet ska sitta bak, enligt Vägverket. Anledningen till att de bästa däcken ska monteras bak är att man därigenom minskar risken för sladd vid inbromsning och sväng. Detta gäller både fram- och bakhjulsdrivna bilar, oavsett om det är vinter- eller sommar däcken som ska på visar tester utförda av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Terje Eklund, teknisk sakkunnig på Motormännens Riksförbund bekräftar detta. Genom att sätta däcken med det bästa greppet bak undviker du att bakvagnen släpper, förklarar han. Detta gäller oavsett om du har radial- eller diagonaldäck. Terje Eklund tillägger att mönsterdjupen naturligtvis inte ska skilja sig allt för mycket då man bör överväga att köpa nya däck.

Beträffande mönsterdjup gäller följande enligt Vägverket: Däck ska ha ett kvarvarande profildjup av minst 1,6 mm i däckets huvudmönster. Vid färd på väg under perioden 1 december - 31 mars när det är vinterväglag ska däck till personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3 500 kg samt släpvagn som dras av ett sådant fordon, ha ett kvarvarande profildjup av minst 3 mm i däckets huvudmönster.

Kravet på 3 mm mönsterdjup gäl-

ler dels vinterdäck, dels sommar däck som får användas enligt de undantag som anges i Trafikförordningen (4 kap. 18a§).

På tal om vinterdäck; Tänk på att de alltid ska rulla i samma riktning. Anledningen är att dubbarna annars riskerar att krängas av efter att ha "satt" sig efter fjolårets färd. Då däcken ska slitas jämnt spelar det ingen roll om de hamnar fram eller bak, förutsatt förstås att däck med bäst mönsterdjup hamnar bak.

Tvärtom är det bra om man skiftar fram- och bakdäck varje säsong för att få så lika slitage och dubbutstick som möjligt, rekommenderar Terje Eklund.

Ibland anges färdriktningen på däcksidan. Om inte får man gå efter mönstrets riktning. Är du osäker kan du alltid kontakta din återförsäljare för att få klarhet.

Nya sportvagnar från Saabfabriken

Från tidningen BilSport nr 3, 1965

En ny, extrem sportvagn av prototyp har under månaden visats upp av SAAB, Linköping. Vagnen är mycket låg, lätt och modernt utformad och har plats för två personer. Bilen är av kupétyp och endast försedd med ett fönster på vardera sidan. Den stora, sluttande bakrutan är välvd nedåt på sidorna och upptar större delen av en

lucka, som är upphängd vid takkanten. Strax under bakrutan är de svepande karosserilinjerna tvärt avhuggna och övergår i ett vertikalt nedre parti. Detta ger vagnen ett mycket modernt sportvagnsutseende och är även väl lämpat för bra luftsläpp.

Ännu så länge är bilen helt att betrakta som en av flera försöksmodel



ler och kommer troligen att både ändras och förbättras i flera avseenden. Huruvida den kommer att nå någon slutgiltig form som prototyp för framtida serietillverkning är ännu icke bestämt. Framhållas må emellertid, att stort intresse för en vagn av denna karaktär, i största möjliga mån baserad på SAAB-standarddelar, finns på flera håll, kanske främst Amerika.

Bilen är naturligtvis försedd med framhjulsdraft och en 3-cylindrig 2-taktsmotor av SAAB standardtyp. Effekten kommer att bli ca 60 häst-

krafter, alltså aningen mer än vad det kan utvinnas ur den SAAB-Sport standardmotor, som nu sitter i vagnen. Likaså kraftöverföringen är i det mesta av standardtyp. Differentialutväxlingen kommer dock att ändras på, så att motoreffekten bäst ska komma till sin rätt i den lätta vagnen – tomvikten är endast ca 650 kg. Toppfarten beräknas ligga omkring 160 km i timmen. Vid eventuell serietillverkning kommer karossen att vara utförd i glasfiberplast.

Viktigt att tänka på när du säljer ditt fordon

Göran Schüsseleder, saxat ur PåGång, nr. 1, 2004



Skriv aldrig på rapportdelen på registreringsbeviset och ge den till köparen! Den sista tiden har vi fått samtal från ett antal ägare som har sålt sina fordon, skrivit på rapportdelen och lämnat den till köparen. Meningen är ju att köparen också ska skriva på och omedelbart skicka den till Centrala Bilregistret.

Detta händer inte alltid. Köparen bryr sig inte om att göra detta. Det är ju praktiskt för honom/henne att bilen står registrerad på någon annan. Speciellt när fordonet är påställt för då är det ju den registrerade ägaren som har försäkringsplikten. Dessutom är det den registrerade ägaren som får stå för eventuella parkeringsavgifter (böter).

Så länge man står som registrerad ägare i Bilregistret och fordonet är på-

ställt måste det enligt lag ha en trafikförsäkring.

Viktigt är att se till att skicka in rapportdelen själv. Om man av någon anledning inte vill skicka in rapportdelen själv bör man kryssa i rutan för avställning i samband med försäljningen. Ett avställt fordon behöver nämligen ingen trafikförsäkring. Enda problemet i det läget är att man fortfarande står som registrerad ägare till ett fordon man inte äger.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Autostyl Uamk klubový magazín

Aldrig förut har vi omnämnt en tjeckisk tidning men nu är det dags. Det var skribenten, Pavel Husak som skickade tidningen till mig. Jag förstod förstås inte ett ord av artikeln som heter "Sonett – snéhový princ". Numer vet jag att rubriken betyder "Sonett – snöprinsen". Det jag kunde se var de fina designskisser som Pavel gjort på framtida Sonetter samt en bra teckning på en Sonett I från 1956. Jag har förstås bett Pavel att översätta artikeln, det blir nog till tyska så får jag översätta till svenska sedan. Så går allt vägen ska vi så småningom kunna publicera såväl artikeln som bilderna.

Jag kanske ska nämna också, att Pavel Husak faktiskt inte är någon ny bekantskap för Sonettvärlden. Redan i nummer 4 från 1984 hade vi med andra designskisser på Sonetter. Ni som har numret kvar kan skåda tillbaka i tiden för att se framåt på hans dåtida framtidsförslag!

Saab missions

Bernt Larsson i Ägersgöl sände mig en tidning jag aldrig sett, nämligen den australiska Saabklubbtidningen. Anledningen var en artikel på ett härligt tyskt hembygge. Det är en Sonett III som inte är sig riktigt lik längre, den har visserligen kvar grundragen från

I Saab missions kunde man läsa om denna Ferrariinspirerade Sonett.



en Sonett men den är breddad och med motorn bak! I mina ögon liknar den en vacker Ferrari, andra kanske gör andra liknelser. Jag hoppas att vi ska kunna publicera även denna artikel separat med en del av bilderna, dock förmodligen på engelska som det ser ut nu.

Vi Bilägare

Det är inte bara Wheels Magazine som har med en tecknad Sonett i en frågetävling. I nummer 10 från den 8 juli så hade även Vi Bilägare med en sommartävling där det gällde att hitta rätt siffra med hjälp av olika teckningar. Bl.a. kunde vi se en röd 99:a och längst ned en gul Sonett III. Det var kanske inte så svårt för en Sonettkännare, men har man aldrig sett den förut så kanske det var knepigt, inte



minst kanske för yngre läsare. Så småningom ska man med hjälp av de olika talen få fram en slutsumma. Det var Sigvard Skavén och Göran Sundin som var uppmärksamma och gav mig tidningen.

Automobil

Redan på framsidan av nummer 8 från augusti ser vi en röd Sonett II V4 i profil och texten "Därför älskar vi Sonett, hela historien om Saabs ettriga sportbil". Ser jag inte fel är det Ulf Stenssons och det var ingen dålig inledning på 11 sidor med artiklar om de olika Sonettmodellerna! Dessa sidor börjar med rubriken "En svensk sportvagnsdröm" och den handlar om Sonett I i allmänhet och den vita I:an på Saabmuseet i synnerhet. Den kallas "vrålgetingen" i en rubrik på nästa sida och det var väl ganska välfunnet! Efter sex sidor om I:an och dess historia informerar man på de följande tre sidorna om historiken för Sonett II, V4 och III, inklusive MFI 13 och Catherina. Det är med andra ord en gedigen genomgång man gör. Extra kul är det att man även publicerar några bilder från produktionen av Sonett III och visar en karta med den testslinga man körde Sonetterna på i närheten av fabriken i Arlööv. De sista två sidorna visar ett antal skånska Sonetter utanför fabriken, t.ex. Ulf Stenssons, Sten-Arvid Larssons, Mikael Isakssons och Kenneth Nilssons bilar. Ägarna berättar förstås lite om sina bilar, några i originalskick, andra har en gång i tiden modifierats.

För att sammanfatta; det här var imponerande, både i omfång och i kvali-

tet! Självklart hoppas jag att vi får möjlighet att så småningom kunna publicera hela eller delar av materialet.

Dagens Nyheter

Den 8 september hade DN en blänkare om ett TV program som hette Svenska Kungsrallyt. Det är som ni kanske känner till ett veteranrally med kungligt deltagande. Kungen och drottningen åker med sin Volvo PV 60 från 1946, kungens födelseår. Han fick för övrigt bilen som 50-års-present. Att denna blänkare hamnade här har dock inte ett dugg med den bilen att göra utan under rubriken "kunglig klass på Ölandsrally" så illustrerade man texten om programmet med en bild på den blå Sonett I:a som deltog i rallyt. Texten under bilden var "Även rallyrävarna Erik Carlsson" på taket" och Gunnar Palm medverkade i bland annat "blindkörning".

TV 2

Själva programmet om Kungsrallyt lär

nog ha intresserat de flesta med minsta intresse för gamla fordon. Intervjuaren Sven Strömberg pratade framförallt med de två kungarna, Carl den XVI Gustav och rallykungen Erik Carlsson. Om vi håller oss till Erik (och kartläsaren Gunnar Palm) med den blå Sonett I:an så fick han frågan "Den här bilen är väl inget att hamna på taket med?!" Erik sade att "nej, då får Du nog gå ut först". –Berätta om den här bilen då. Erik: "Den här bilen är en av sex tillverkade 1955-1956 och de skulle användas som tävlingsbilar egentligen, men motorsporten, precis som idag, de ändrade ju reglerna innan vi var färdiga. Den första bilen visades på Stockholm Bilsalong 1956, det var en vit bil. Vi har två kvar och alla sex är i livet, privat är några stycken också." –Det är ett härligt ljud Erik! "Det är det bästa men det är inte så bra för mig som kör för folk hör ju när jag släpper på gasen." –Tror Du att den startar nu då, det var ju lite bekymmer? Erik "Det

Kunglig klass på Ölandsrally

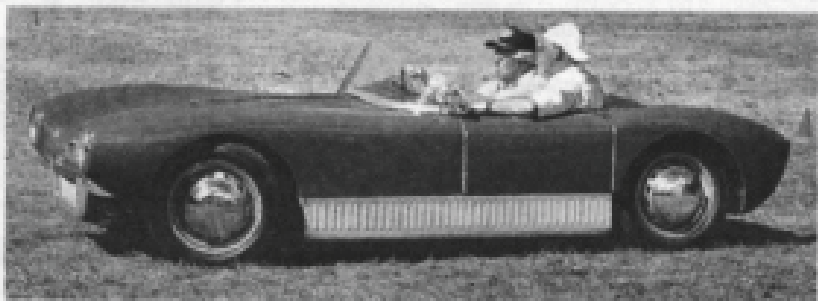


FOTO: FILMPOINT

På Öland anordnas sedan 1997 Svenska kungsrallyt (SVT 2 18.15) var-
je sammanlagt deltog 120 utställare och 1000 åskådare. Carl XVI G

får vi se...” –Det är inte lätt att komma i... Erik: ”Gammal bil och gammal gubbe...” –Det verkar som Saab Sonetten inte vill sjunga riktigt rent, vi får väl vänta lite på den. Efter ett tag klipps Sonetten in i igen och Sven säger ”Men snälla Carlsson, har Du inte kommit upp i varv än? Erik ”Det är så fint väder att vi tyckte att vi kan sitta kvar en stund, vi har ju egentligen ingen brådska.” Då kom Sonetten plötsligt upp i varv och ekipaget kunde köra iväg.

Auto Motor e³ Sport

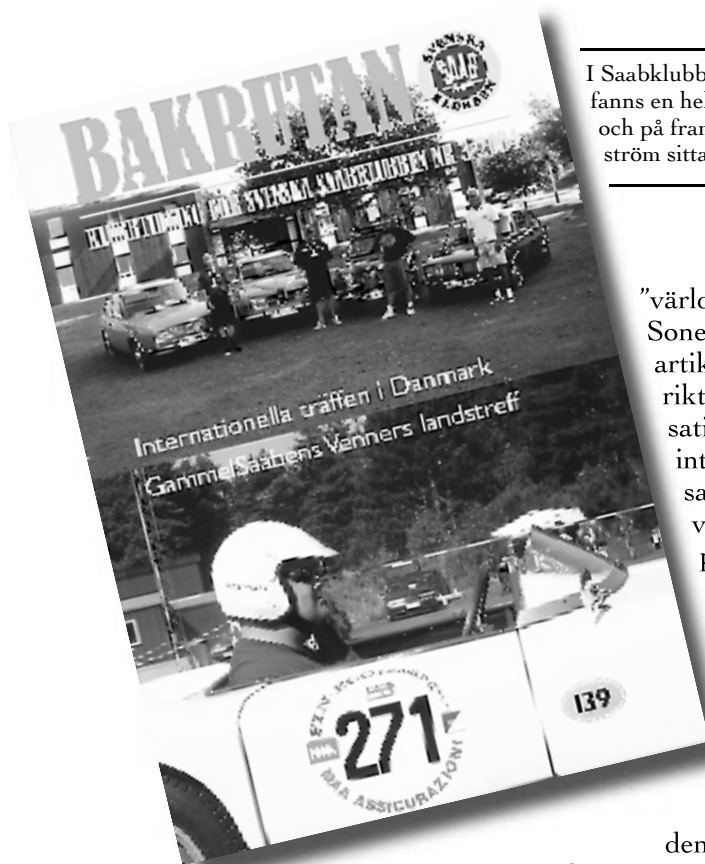
Anders Pettersson i Jönköping har igen sänt mig ett klipp. Det var tidningen Auto Motor & Sport som i nummer 19 hade ett långt reportage om Saab med rubriken ”Full gas med sargat Saab”. Huvudillustrationen var en fastbackversion av nästa generation 9-5, men det kanske stannar vid drömmar. Man går igenom vilka nya Saab-modeller som presenterats den senaste tiden, även om inte tanken är att alla ska säljas i Sverige. 9-2X eller 9-7X lär inte säljas av Saabhandlarna här i alla fall. Gunnar Dackevall skriver även om modeller som inte blev av som den bakhjulsdrivna, V8 försedda P108 och det var kanske lika bra det. Han touchar även Sonetten när han skriver om ännu ett havererat Saabprojekt, P105: ”I en liten modern Sonett hade Saab haft en riktig imagebooster, men stora Opel vann (som vanligt) den dragkampen och bilen kom ut som en Opel Speedster, som blev en obegriplig särpling i Opels modellprogram. Hos Saab hade den däremot suttit väldigt gott”.

Classic Motor

I nummer 11 från november skriver Robert Gustavsson åter om Saab Sonett, artikeln kallas ”En dag på Sonettfabriken”. Det var för övrigt Ulf Stenson i Gryttinge som tipsade mig om den. Den handlar om produktionen av Sonett III sista produktionsåret 1974. Bilderna som illustrerar artikeln är tagna av Thor Fjugstad som hade som arbetsuppgift att under 18 månader övervaka produktkvalitén. Det var Saab i Trollhättan som ville ha bättre inblick i verksamheten i Skåne. De här bilderna har i alla fall varit okända för mig tills nu och det är bara att gratulera Robert till att ha fått fram materialet. Övervägande delen av de fyra sidorna i artikeln består av bilder och bildtexter som bra förklarar vad man arbetade med. Lokalerna de byggde Sonetten i är ju inte alltför imponerande, men det var snyggt och rent runt linan och resultatet blev ju bra, inte sant? Så småningom kommer vi att ha med även denna artikel med de intressanta bilderna i Sonettvärlden.

Bakrutan

Vår kollega Bakrutan som är organ för svenska Saabklubben verkade plötsligt vara organ för Club Sonett Sweden. Redan på framsidan i nummer 3, 2004 ser vi Peter Bäckström sitta i den vita Sonett I:an från museet, det var på den internationella träffen i Danmark. På sidan 4 kan vi läsa den artikel även Sonettvärlden haft med, nämligen artikeln om Sonettfotografering i Arlööv, givetvis som rubriken antyder illustrerad med tre bilder på Sonetter. På



I Saabklubbens tidning Bakrutan fanns en hel del bilder på Sonetter och på framsidan ses Peter Bäckström sittande i en Sonett I:a.

”världssensationen SAAB Sonett Super Sport” och artikeln handlar mycket riktigt om den stora sensationen på Stockholms internationella Bilsalong samma år. Vi bläddrar vidare i Bakrutan och på sidan 35 hittar vi ytterligare en bild från Danmark och den internationella träffen. Bilden visar klubbrepresentanter från hela världen framför och i den vita I:

an. Sonettkavalkaden avslutades med ytter-

ligare en artikel av Bengt Åkeson, Gröna träffen 2004 och även den har vi haft med i Sonettvärlden. Som sagt, en imponerande samling Sonetter var det hos vår kollega.

Stort tack till er som har bidragit till ”Det skrivs” denna gång!

nästa sida ser vi en bild från Gammelsaabens Venners landstreff i juli vid Lofoten och längst fram bland Saabarna ser vi en vackert blå Sonett III. På sidan 28 och 29 hittar vi ett nyhetsklipp från 1956 med underrubriken

Redaktionen för Sonettvärlden
önskar er alla
God Jul och Gott Nytt År!



Säljes

5 stycken begagnade Sonettfälgar (fotbollsfälgar målade med grundfärg. Pris 2000 kr + eventuell frakt.

1 st luftrenare original Sonett V4 utan filter omålad pris 200 kr+ eventuell fraktkostnad.

Göran Gustafson

031-265889, 0707201994

gorangustafson@telia.com

Garagestädning!

2takts-delar: Motorer, växellådor mm.

Ring, jag kanske har vad du söker.

Gus Jakfors

0705-414191, 0520-440083



Sonettshoppen

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



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



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I pris 295:-

Sonett II pris 295:-

Sonett II V4 pris 295:-

Sonett III pris 295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I pris 65:-

Sonett II pris 65:-

Sonett II V4 pris 65:-

Sonett III pris 65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön, pris: 995:-

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp pris: 25:-

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande pris 15:-

Tygmärke med klubbens logotyp pris: 25:-

Jubileumsaffisch

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

Inplastad Jubileumsaffisch Pris 40:-

Vykort med två olika

Sonett-motiv 4 st pris: 15:-

8 st pris: 25:-

Jubileumsdekal CSS-20 årpris: 10:-

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

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