

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

*världen*



-25 år-

CLUB  
**SONETT**  
SWEDEN

1981-2006

- Sonetten hånad, hatad – och älskad
- MHRFs förbundsstämma
- Reservdelslistan
- The tale of 137



# 4

2006

# Från ordförandens julbord



För att Sonettvärlden ska bli så läsvärd som möjligt så ska olika personer skriva artiklar till den. När jag inte själv skriver så är det allra vanligaste sättet att få material att man ber att få använda en artikel med Sonettanknytning vilken redan publicerats i någon annan tidning. Oftast går det bra att få använda materialet. Nackdelen är möjligen att en del läst artikeln redan när vi publicerar den i Sonettvärlden, fördelen är att de flesta kanske inte gjort det.

Man kan ju tycka, att det borde finnas en hel del medlemmar som gärna skulle skriva en artikel om varför de önskade köpa sin Sonett, hur de sedan köpte den och kanske därefter renoverade den. Men det kommer förvånansvärt få sådana artiklar direkt till Sonettvärlden. Varför? Jag kan ju gissa att det beror på tidsbrist, att man inte tror att man skriver bra, att man inte känner att just ens eget köp/renovering/försäljning av en Sonett skulle intressera andra. Men det gör det! Vi på redaktionen skulle verkligen uppskatta att få fler artiklar av er, utan att "behöva tjata". För närvarande är det uppemot ett tiotal personer i eller utanför klubben som jag mer eller mindre ofta är i kontakt med för att få deras utlovade alster. "Jo, det kommer, någon gång", eller "det är nästan klart" är väl de standardrepliker jag hör mest. En del har lovat mig en artikel sedan 1995, andra sedan 2001. Jag försöker sporadiskt ha kontakt med dem som lovat mig en artikel för att "hålla trycket uppe" i en from förhoppning att få den utlovade artikeln. Jodå, visst får jag ibland artiklar jag länge väntat på, men lika ofta blir jag besviken över att "det bara lovas"... Å andra sidan får jag ibland artiklar jag inte alls väntat på, så det kanske jämnar ut sig.

Roligt är, att ni är så flitiga att sända mig material till "Det skrivs om oss och våra bilar", gemensamt fångar vi nog upp det mesta som skrivs om Sonetterna i olika media. Vem vet, kanske den här ledaren får några av er att trots allt även skriva en egen artikel till Sonettvärlden?!

Med det önskar jag er en riktigt god helg så hörs vi nästa år!

Jan-David Skaven



## Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:-/år

## Tidningens adress

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

Besiktningsmän för MHRF-försäkring  
Åke Olsson, Silverdalen  
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm  
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås  
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413-708 00

## OMSLAGSBILD:

Mats Phersson från Ljungsbro i sin Sonett III från 1974. Läs mera om Mats och hans Sonett på sidorna 25-29.

## Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande  
08-93 15 65  
fam.skaven@swipnet.se

Mats Phersson, sekreterare  
013-631 67  
mats\_ph@hotmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

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

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

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

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

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

Nästa nummer av

## SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 25 januari

# MHRFs förbundsstämma

Jan-David Skavén



---

Det här blev en intressant stämma, fast kanske inte på det sätt man förväntade sig, men låt mig ta det från början. Den 14 oktober åkte Göran Sundin och jag till Täby Park hotell utanför Stockholm. Efter fiket så började förmiddagsprogrammet.

---

Det brukar ägnas åt information av olika slag, så också denna gång. Först avtackades MHRFs mångårige medarbetare Björn-Eric Lindh med såväl blommor som present. Många av er har säkert i något sammanhang varit i kontakt med honom, kanske när ni tecknade en försäkring eller fick utbildning som besiktningsman. För att sammanfatta, han har betytt väldigt mycket för att utveckla fordonshobbyn i Sverige, inte minst genom sina böcker. Fler blir det säkert nu när han får tid som pensionär. En separat artikel om Björn-Erik finns på sidorna 16 och 17.

Därefter informerades om årets Sverigeklassiker, som delades mellan ett rally i Blekinge med 100 deltagare och MCHK som hade en mcträff med 145 deltagare från 8 nationer. Båda arrangörerna var nöjda med sina rallyn. Nästa års Sverigeklassiker anordnas den 11 augusti av Hälsinglands Motorhistoriker i Söderhamn.

Därefter avslöjade Gunnar Elmgren som företrädare för Bertil Lindblads stiftelse vilka som fått pris i år. Det

blev Erik Ahlsén som skrivit boken "Vägen tillbaka – en Bentley". Den handlar inte bara om hur han återställde sin Mark VI från 1949 utan även hur renoveringen blev som en terapi i hans utbrändhet. Dessutom fick en ung man som heter Edward Isakson Niregård ett stipendium för sin bok om Jensen Motors Ltd., den första på svenska. Båda fick 5000:-.

Martin Bergstrand berättade om det internationella Saabmötet på Ljungbyhed, inte minst om allt som man behövde förbereda innan. Ekonomiskt gick mötet back, han nämnde att det regnade 50 mm (vi som var med kan bara bekräfta det...) men som arrangemang var det uppskattat.

Vi hann även få reda på en del nyheter från våra myndigheter, vissa är bara förslag än. Det blir högre premie för trafikförsäkringar vilket även berör MHRF-försäkringen, hur mycket är inte klart än. Vidare nämndes, att avställningen ska upphöra efter ett år om den inte förnyas för fordon yngre än 30 år. Administrativ skrotning ska upphöra och fordon ska endast kun-

---

Horst Brüning (som blev omvald som ordförande) och Göran Kölbörn i en kaffe-paus.

---



na avregistreras om det skrotats av en behörig firma.

Vad detta innebär för reservdelstillgången och tillgången på reservdelsbilar är för tidigt att säga, men det lär påverka utbudet på olika marknader. Det talades om alkollås i samtliga bilar från 2015 och tidigare i t.ex. bus-sar. Syftet är förstås gott, frågan är väl bara om det inte kommer att bli en stor uppfinningsrikedom för att kunna gå runt detta krav. Det nämndes också om en utredning för entusiastfordonen (i samverkan med MHRF) som skulle behandla definitionen av dem, särskilda skyltar, fordonskontroll och skatt.

MHRFs ordförande Horst Brüning berättade sedan kort om resultatet av FIVA-enkäten, den får vi säkert anledning att återkomma om. En detalj

kan nämnas redan här, nämligen körsträckan i snitt för våra entusiastfordon. Den tycks ligga på 80-90 mil/år oavsett land i Europa.

### *Dags för lunch*

Efter en välbehövlig paus med lunch så tog MHRFs förbundsstämma vid. Jag tänker inte trötta er med rutinfrågorna utan endast uppehålla mig vid det som väckte uppeende. Det största, både på MHRFs kansli och bland stämmodeltagarna, väckte definitivt att två ledamöter i styrelsen för MHRF inte ville skriva på verksamhetsberättelsen för den förra perioden fram till 2006-06-30 då de ansåg att de inte varit informerade om den ersättning som ordförande Horst Brüning fått. Man ifrågasatte inte det stora jobb han lagt ned, både i och utanför

Sverige utan just att han fått ersättning som man inte vetat om. En sak är säker, efter debatten på stämman så är detta säkert en fråga som kommer att belysas betydligt mer inom styrelsen för MHRF så att inga oklarheter finns. Personligen tror jag, att med ökande myndighetskrav och de krav en numer mycket stor hobby ställer, så kommer MHRF framöver inte att få tag på kompetent personal som ideellt har möjlighet att sätta av all den tid som krävs.

Värt att nämna annars från stämman var att fyra nya klubbar valdes in och att det nu finns totalt ca. 150 klubbar med 93000 medlemmar i MHRF, inte dåligt.

För mig var nästa stora diskussion väldigt udda, nämligen vilka som skulle ingå i valberedningen till nästa stämma. Den nuvarande valberedningen var som de tre musketörerna, en för alla, alla för en. Med andra ord, de vil-

le bara väljas om alla tre valdes om. Så skedde också även om en del på stämman ansåg att det inte var bra då man tidigare haft som tradition att minst en ny person skulle väljas in i valberedningen för att få förnyelse.

Slutligen blev det en diskussion om Annonsmagasinet. Många ansåg att den spelat ut sin roll på grund av möjligheterna nuförtiden att snabbt få ut annonser på Internet, andra ville ha den kvar. Det hela slutade på ett mycket svenskt sätt med att frågan skulle utredas!

Med det var stämman avklarad, inte utan friktioner men man kan ju vända det till något positivt och säga, att debatterna blev klargörande och att det är naturligt, att det på en förbundsstämma kommer fram olika åsikter.

Jag tror dock att alla var överens om, att MHRF spelar en allt större roll gentemot myndigheterna för att främja vår hobby.

## Medlemsavgiften 2007

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec./jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/06 av Sonettvärlden.

Årsmötet 2006 beslöt att medlemsavgiften blir samma som i år, med andra ord **250:- för medlemmar som är bosatta i Sverige**. För medlemmar bosatta utomlands är avgiften EUR 30/USD 35 eller motsvarande i annan valuta. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln. Gör det inte det ber vi Dig kontakta honom. Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com. Ett flyttkort per post till hans adress Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

# Nytt från MHRF-försäkringen



## *Renoveringsavtal*

En nyhet som kan vara mycket värdefull är det nya Renoveringsavtalet som du hittar under fliken "Vanliga frågor" på [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se).

Det är många som har efterfrågat ett avtal som går att använda i samband med att man lämnar in antingen ett helt fordon eller delar, till en firma eller en privatperson.

Det händer alldeles för ofta att parterna blir oense under arbetets gång eller när det är färdigt om det nu blir färdigt.

Många har tvingats anlita jurist och juristen ska naturligtvis ha betalt. Kanske hade det varit roligare att lägga pengarna på fordonet istället.

Läs avtalet, skriv ut det och fyll i det tillsammans med renoveraren!

## *Missbruk av MHRF-försäkringen?*

På senaste tiden har det inträffat ett antal skador på Stormmarknadsparkeeringar med MHRF-försäkrade fordon.

MHRF-försäkringen är en mycket förmånlig försäkring som endast kan tecknas av medlemmar i MHRF-anslutna klubbar. Försäkringspremierna är mycket låga och har kunnat hållas mycket låga tack vare att medlemmarna har följt reglerna, hittills.

Nu verkar det alltså som att fler och fler använder sitt MHRF-försäkrade fordon och åker till olika stormarknader och andra stora parkeringar som t ex golfbaneparkeeringar.

Det är väl känt att många onödiga skador inträffar på parkeringar och det har vi inte råd med i vår försäkring.

Detta är skador som över huvudet taget inte ska inträffa i vår försäkring.

Ta inte ditt MHRF-försäkrade fordon till sådana platser om du vill att vi ska kunna ha kvar våra låga premier!

Saxat ur PåGång 3/06  
Helen Elmgren  
Jan Seglert

# The tale of 137

Peter Briggs, photo Jan-David Skavén

The article was first published in June 2006 of Saab Enthusiast, the magazine of the Saab Enthusiast Club in UK.

---

This tale starts back in 1967 when Saab were building a little two seat sports car called the Sonett II, powered by a three cylinder two-stroke engine. This little car had a fibreglass body on a shortened 96 chassis and a slightly tuned Sport/Monte Carlo engine, total production was 258 and all but the first twenty made in 1967. Most of these were imported to the United States and chassis number 137 was one of these spending the 70's in Selma, North Carolina. In 1989 it was owned by a Rick Parr in Lititz PA. Later, No 137 was purchased by Lennart Jarenbäck, a Swede living in Switzerland. The car then had 66,090 miles on the clock. For the next 17 years No. 137 lived in Switzerland and covered just 500 miles, receiving a new windscreen, front and rear lights and a new set of Ronal alloy wheels with tyres.

---



Peter Briggs washing his Sonett II at the Saab Festival in August 2006 at Ljungbyhed.



In June 2005 Glenn Ellis, John my regular co-pilot and myself attended the Saab Festival at Trollhättan and while waiting to hear Per Eklund's talk on his rally cross and Pikes Peak cars Glenn introduced me to the same Lennart Jarenbäck - a man who had four Sonett II stroker's! He told us he was going to sell two of them in the autumn, so his e-mail address was obtained. I had always said the only car I would replace my 1966 96 stroker with was a Sonett two-stroke and the dream now looked like it could become a possibility. I exchanged many e-mails with Lennart over the next 10 months until early May 2006 when he invited me over to Switzerland to pick my Sonett, the dream was getting even closer!! At this point price was mentioned, it was quite high but within my budget, one has to remember these cars are very rare and seldom come up for sale and I had a choice of two (surely something quite unheard of).

So on May the 16<sup>th</sup> I took an Easyjet flight to Geneva, Lennart picked me up at the airport in another of his many Saab's, a classic 900 cabrio and we drove to Blonay where he lives. We called in at his rented garage to have a first look at the two Sonett's he was selling. They shared the garage with two other Sonett stroker's, two Sonett III's, a 96 Monte Carlo, a part restored bullnose 96 African rally car, a 99 Turbo, a 900 Turbo and loads of spares. I had the choice of number 47 in white and number 137 in bronze metallic. It was not going to be an easy decision but the next day I was

to have the chance to drive them! We spent the evening eating, drinking and talking Saab, he showed me the Sonett registers he keeps and some of his many photo albums. He is truly a Saab nut!!

Next day we returned to the garage and pushed No. 47 out and started it. We set off up the road but it was soon clear that only two cylinders were firing and we returned to the garage. After a couple more attempts all the plugs were changed and 47 came alive and started to perform like only a stroker can, Lennart flung it round the bends and we flew up the hills. It was my turn next. With the pedals offset well over to the right (left hand drive) and firm bucket seats it was an experience - but one I am sure I could get used to. We returned to his garage to try 137 but we had no luck in starting it so I had to content myself with taking a load of photos (it did go later in the week, it was an earthing problem). So armed with the many photos taken and information gained, Lennart returned me to the airport in a 9-5 Aero estate and I was back in the UK by six o'clock with lots to think about.

By the time you read this, 137 is now in the UK. As the car had no registration plates (the plates belong to the person, not the car in Switzerland) I have paid for it to be picked up and delivered to my house and it arrived on the 13<sup>th</sup> of June. Before it left, Lennart replaced some brake cylinders, hoses, seals etc as he said they had been affected by damp in the fluid. Since delivery I have replaced near-

ly all of the coolant hoses, re-carpeted most of the interior, recovered the trims above the doors and fitted new left hand dipping headlights. In August 2006 we covered 1100 miles attending the International Meeting of Saab clubs, a slightly damp floor and a small leak from one hose I had not replaced being the only problem. Over

the winter I intend to get the car re-sprayed, fully rust proofed and more general tidying up. How much did it cost you ask? Lets just say I could have purchased a very nice 9-5 for the same money but there are thousands of those in the UK whereas there is only one other Sonett II two-stroke on the road.

## Vägverket skall utreda entusiastfordonen

I den svenska fordonshobbyn finns både kunnande och intresse för såväl samlarfordon som för att bygga om eller bygga ett fordon från grunden. Jag vill på detta sätt bidra till att förtydliga och förenkla regelverket för den verksamheten - en verksamhet som är en tillgång för landet både ur ett hobby-, men också ur ett näringslivsperspektiv, säger förre infrastrukturminister Ulrica Messing i en kommentar i samband med att hon i juli gav Vägverket i uppdrag att göra en översyn av reglerna för entusiast- och veteranfordon.

Bland annat skall Vägverket se över reglerna om återkommande fordonskontroller av entusiast- och veteranfordon, om möjligt ta fram ett förslag på en legal definition av entusiastfordon samt se över möjligheten att förse sådana fordon med en särskild registreringsskylt. Vägverket ska också se över och lämna förslag på hur en eller flera organisationer som godkänner ombyggda och amatörbyggda fordon kan få ansvar för så kallade byggsatsfordon. Slutligen ska även frågan om att villkora den nuvarande skattebefrielsen för fordon som är äldre än 30 år med krav på veteranfordonsförsäkring ingå i översynen.

MHRF är mycket kritiskt inställt till utredningsdirektiven. Det är svårt att se hur de skulle kunna initiera några förenklingar, utan synes förutsäga fler villkor och regler. Vägverkets nyligen införda förbud mot fler passagerare än vad fordonet är registrerat för, ligger inte heller i linje med vad som normalt menas med förenklingar. Vägverkets utredning skall dock enligt direktivet ske i samarbete med bl.a. MHRF, så vi ser med spänd förväntan fram emot ett samarbete med möjlighet att påverka utredningsförslaget till något positivt för hobbyn. Uppdraget ska redovisas för regeringen senast den 1 december 2007.

Saxat ur PåGång 4/06

*Carl Zeidlitz*

# Björn-Eric Lindh pensionerar sig med böcker och bilar

Gunnar Elmgren, från PåGång 4/06

---

En av motorhobbyns portalgestalter, Björn-Eric Lindh, går efter lång och trogen tjänst i pension vid 68 års ålder.

---

Han har mer än någon annan enskild person skapat förutsättningarna för samlarfordonshobbyn i Sverige. Med rätta kan han kallas både arkitekt och byggmästare för Motorhistoriska Riksförbundet som byggts upp på två verksamheter, dels att skapa en fungerande relation med olika myndigheter, dels att erbjuda hobbyns utövare förmånliga försäkringar.

Arbetet på klubbnivå började redan under 1960-talet. Under 1970-talet var Björn-Eric Lindh intendent vid Tekniska Museet. Genom ett avtal mellan museet och försäkringsbolaget FolkSAM skapades förutsättningarna för federationen Motorhistoriska Riksförbundet som idag har ett 150-tal med-

---

Björn-Eric Lindh med sin M.G. NB 1936



lemsklubbar med sammanlagt 90 000 medlemmar. Internationellt är därmed den svenska federationen en av de allra största i denna globala hobby.

Det första steget när det gäller myndighetskontakter togs i början av 1980-talet. Redan 1984 kunde Motorhistoriska Riksförbundet offentliggöra att finansdepartementet beviljat bilar som var av årsmodell 1950 eller äldre skattebefrielse. Sedan följde fler lättnader, till exempel en rullande 30-årsgräns för skattebefrielse och avsevärda lättnader i både registreringsbesiktning och den obligatoriska kontrollbesiktningen. Björn-Eric Lindh har mer än någon annan enskild person drivit dessa

frågor inte bara för Motorhistoriska Riksförbundet utan för hela samlarfordonshobbyn.

I sitt nya liv som pensionär kommer Björn-Eric Lindh att ta upp sitt redan framgångsrika författarskap som hittills resulterat i ett tiotal böcker om bland andra Saab, Scania och Volvo. Ett nytt bokprojekt väntar.

Så gör även ett nygammalt bilprojekt. Efter att ha ägt samlarbilar med tillverkningsår från 1920-talet till 1970-talet med tonvikt på ett sammanlagt innehav av ett tjugotal M.G. väntar nu ett stort renoveringsobjekt i form av en sexcylindrig M.G. NB från 1936.

## Fortsatt katalysatorlöst i storstan

2003 kunde vi rapportera att Länsstyrelserna i Stockholms och Göteborgs län föreslagit förbud mot bilar utan katalysator i innerstäderna. Länsstyrelsernas förslag skickades till regeringen som ville få in konkreta åtgärdsförslag för att snabbt och kraftfullt förbättra luftmiljön i vissa storstadsregioner. Åtgärdsförslagen reviderades senare av Miljödepartementet och utmynnade i åtgärdsprogram som de respektive storstadsregionerna nu har att tillämpa.

I de luftmiljöförbättrande program som nu har startats i Stockholm och Göteborg, finns inte längre förbudet mot katalysatorlösa bilar kvar. Bland annat genom MHRF:s remissvar och informationsinsatser insåg Miljödepartementet och Länsstyrelserna att luftmiljöproblem på grund av stor andel äldre bruksbilar utan katalysator, är ett problem som försvinner i takt med att bilparken i landet förnyas.

För tillfället kvarstår dock Malmö-Helsingborgsregionen vilken nu som den tredje storstadsregionen har fått regeringens uppdrag att presentera ett åtgärdsprogram för bättre luftmiljö. I september 2006 skall det presenteras för Miljödepartementet. Vi hoppas och tror att man denna gång redan från början avstår från förslaget om förbud mot bilar som saknar katalysator.

Saxat ur PåGång 3/06

Carl Zeidlitz

# Korsord för julhelgen

Det var ett tag sedan sist, men nu har Susanne Westman igen knåpat ihop ett korsord för att vi ska få lite huvudbry under den kommande julhelgen. Som ni ser står frågorna i nummerordning, sedan är det

The crossword puzzle grid is 10 columns wide and 10 rows high. The central illustration shows a steering wheel with a horn and a dashboard with a speedometer. The grid contains the following numbered squares:

- Row 1: 1 (down), 2, 3, 4, 5
- Row 2: 10 (down), 11, 12, 13, 14, 15
- Row 3: 17, 18 (right), 19, 20
- Row 4: 26, 27, 28, 29, 30
- Row 5: 31, 32, 33, 34, 35, 36
- Row 6: 37, 38, 39, 40, 41, 42
- Row 7: 46, 47, 48, 49, 50, 51
- Row 8: 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60

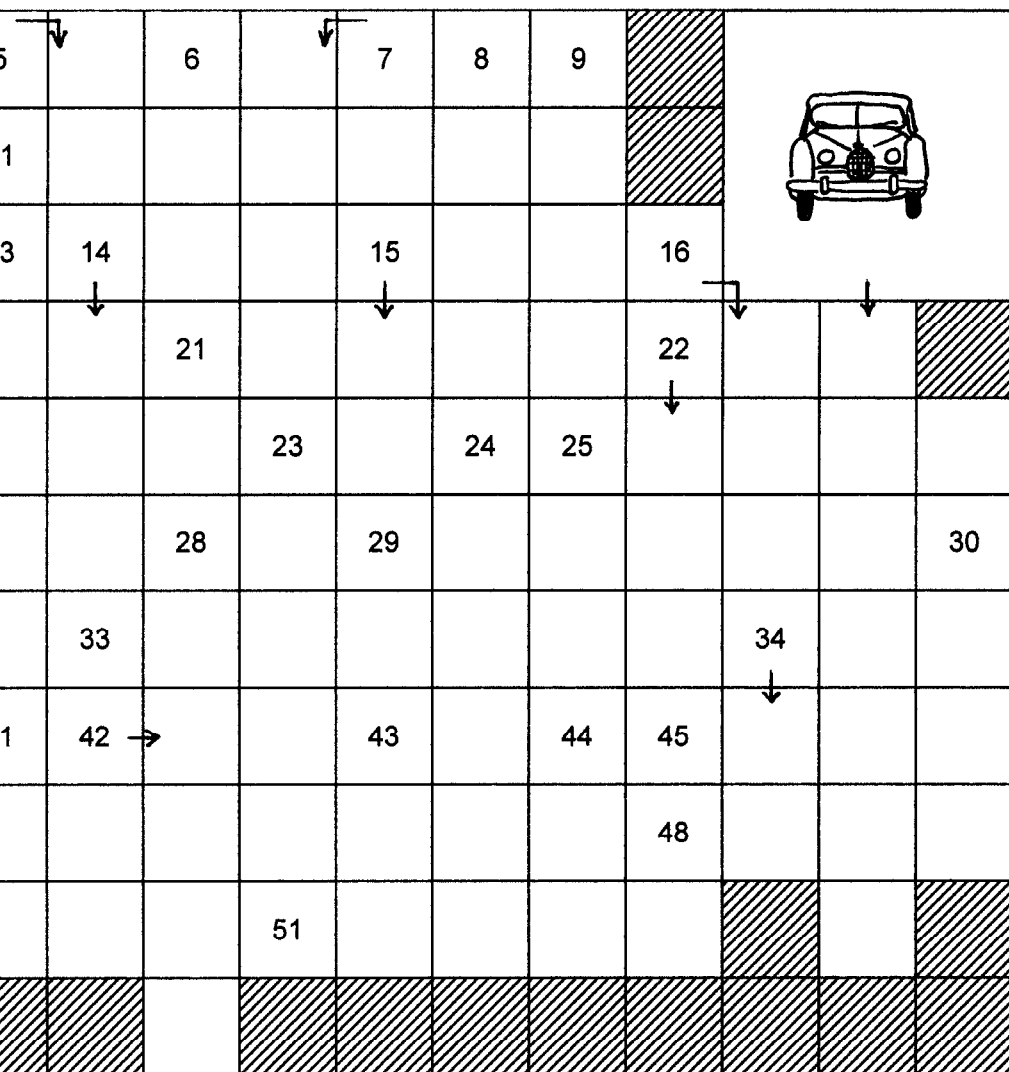
- |                    |                   |                    |                      |
|--------------------|-------------------|--------------------|----------------------|
| 1 På väg           | 8 Fabrik          | 15 Bensinbolag     | 22 Sonettägare       |
| 2 Samer            | 9 Spå             | 16 Över älv        | 23 Är scout          |
| 3 Idrottsbladet    | 10 Hederlig       | 17 Spel            | 24 Gör myggbett      |
| 4 Framåtanda (eng) | 11 Krigsbränsle   | 18 Politiskt parti | 25 Roredskap         |
| 5 Silver           | 12 Husvagn        | 19 Maka            | 26 Rede              |
| 6 Buske            | 13 Kan ge vinst   | 20 I fördelare     | 27 Matfat            |
| 7 Orm              | 14 Kan skada göra | 21 Litet hus       | 28 Skicka meddelande |

"bara" att fylla i rätt svar i korsordet. Ni skickar in era svar till tidningens adress senast den 25 januari 2007.

Vi visar er lösningen av korsordet i nästa nummer av Sonettvärlden. Där ger vi er

även namnen på de tre pristagare med rätta korsordslösningar vilka dragits som vinnare. Stort tack till Susanne för själva korsordet!

Jan-David Skavén



- 29 Att dricka ur
- 30 Flicka
- 31 Lynx Lynx
- 32 Utan kapital
- 33 Rolf
- 34 Senior
- 35 Tog fram bilprojekt 13

- 36 Pappa
- 37 Fraktbolag
- 38 Gör tupp
- 39 Flygplan
- 40 Lugn
- 41 Träd
- 42 Svärjes

- 43 Äga
- 44 Natrium
- 45 Nederbörd
- 46 Slår
- 47 Volvofiasco
- 48 Blomma
- 49 Sixten

- 50 Bar
- 51 Hästras
- 52 I centrum

# Valet är fritt av Saab:s nya!

---

SAAB har nu också fått fram prototyp nr 2 till en sportvagn. Det första förslaget har tidigare presenterats och är signerat Björn Karlström och byggt av Malmö Flygindustri (MFI) – typ nr 2 har ritats av Sixten Sason, tillverkats av AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ). Två erkänt skickliga formgivare har således satts in på projektet, som nu kommit så långt att SAAB har två saker att välja på för en eventuell serieproduktion. Testningarna pågår för fullt. Vilken version kommer senare att representera SAAB i sportvagnsklassen?

---



---

Den av ASJ framställda prototypen har fått en extremt utformad sportvagnsfront, men man blir fundersam över grillen. Det verkar som om man till varje pris skulle ha med den när allt det andra var färdigt. Den smälter helt enkelt inte in i de för övrigt rena och väl avvägda linjerna.

---

---

Prototyp nr 1, byggd av MFI, hade inte fronten helt färdig när den släpptes ut. Grillen saknas liksom stötfångare, vilket ger ett något ödsligt intryck. Med lite fantasi kan man dock föreställa sig att fronten blir snygg i färdigt skick. De ofyllda strålkastarhusen stör också helheten.

---





---

Prototypen från ASJ har fått sin akter helt färdig före premiärvisningen. Den är tvärhuggen för att få ett bättre luftsläpp, dock inte så markant som på prototyp nr 1. Att formen blivit snyggare beror på att ASJ-vagnen har större längd än MFI-upplagan.

---

---

Även MFI-vagnen skall få kaross av glasfiberplast om den går till serieproduktion. Måtten: Längd 3,70 (47 cm kortare än ASJ-vagnen), höjd 1,12 och bredd 1,53 m. Bakrutan fyller också funktionen som bagagerumslucka.

---



ASJ-byggda prototypen i profil. Längden är 4,15 m, höjden 1,18 och bredden 1,48 m. Hjulhusen mäter 2,20. Onekligen en snygg profil, men är inte taket alltför platt? Karossen av glasfiberplast, taket avtagbart.

---

Inte heller bakdelen på MFI-vagnen var färdig när den släpptes ut till offentligheten. Den vertikala delen av karossens bakparti skall nämligen få en utskjutande skarpt konturerad inramning. Den extremt tvärhuggna utformningen gör att luftsläppet blir effektivt.

---



SAAB:s ledning är till ytterlighet försiktig med yttranden om sportvagnens framtid i fabriken's produktion. Att man över huvud taget lagt ner tid och pengar på projektet tyder emellertid på att SAAB-ledningen inte är

opåverkad av det intresse som finns för en SAAB-sportvagn på flera håll i världen, framför allt då i USA. Mycket talar för att SAAB förverkligar sportvagnsprojektet och sätter i gång en serietillverkning. Kan bara priset hållas



på rimlig nivå så torde inte avsättnings-  
svårigheterna vara så stora. Man får  
väl heller inte bortse ifrån att många  
SAAB-frälsta svenskar kan sälla sig  
till spekulanterna.

Båda prototyperna är byggda på  
SAAB-standarddelar, men trots det-  
ta skiljer de sig avsevärt från varan-  
dra i linjerna. Gemensamt för båda  
är dock den korta, något bulliga och  
tung formen.

SAAB:s sportmotor i vanligt standard-  
utförande är tänkt som drivkälla även  
i en sportvagnsmodell. Med effektutta-

get 60 hk DIN skulle vagnen prestera  
omkring 160 km/tim. För tävlingsbruk  
är det givetvis i minsta laget, men så  
mycket torde redan nu vara klart att  
SAAB-ledningen inte är främmande  
för att ta fram också en högrtrimmad  
tävlingsvagn.

Prototyperna är förstas framhjuls-  
drivna och 4-växlade. Instrumentbrä-  
da och ratt är desamma som i SAAB  
Sport. Skivbromsar fram och broms-  
system av tvåkretssystem finns på båda  
prototyperna.

---

## En tråkig sida leder till många trevliga!

Jan-David Skavén

Att rabbla upp länkar är ju inte så  
spännande men förhoppningsvis kan  
ändå denna sida leda till att ni hit-  
tar en del matnyttigt med Saaban-  
knytning på Internet. Materialet är

[www.saabnet.com](http://www.saabnet.com)

USA site med upplysningar om alla  
typer av Saab, drivs av entusiaster.

[www.partsforsaab.com](http://www.partsforsaab.com)

Amerikansk försäljningsställe för delar.

[www.saabmuseum.com](http://www.saabmuseum.com)

Det officiella Saabmuseet i Trollhättan.

[www.saabclub.co.uk](http://www.saabclub.co.uk)

Klubbsida från Storbritannien.

[www.saabentusiasts.co.uk](http://www.saabentusiasts.co.uk)

Entusiastsite från Storbritannien.

[www.mamut.com/clubsaab](http://www.mamut.com/clubsaab)

Klubbsida från Norge

[www.saabclub.com](http://www.saabclub.com)

Klubbsida från USA

[www.thesaabsite.com](http://www.thesaabsite.com)

Amerikansk site med försäljning och tek-  
niska info om alla typer av Saab.

hämtat från Saab Entusiasten i Dan-  
mark, det är klubbtidningen för Saab  
To Takt Klub och Saab V4 og Sonett  
Klub Danmark.

[www.astro.ruhr-uni-bochum.de/klw/  
Saab-Club.htm](http://www.astro.ruhr-uni-bochum.de/klw/Saab-Club.htm)

Tysk klubbsida med bl.a. länkar till an-  
dra klubbar

[www.vsaab.com](http://www.vsaab.com)

Amerikansk hemsida, klassiska Saabar

[www.vintagesaab.com/sonett](http://www.vintagesaab.com/sonett)

Amerikansk site för Sonettintresserade

<http://www.saabklubben.com/>

Svenska Saabklubbens hemsida.

[www.vagnssaabmuseum.dk](http://www.vagnssaabmuseum.dk)

Hemsidan för Vagn Brunckes Saabmu-  
seum

[www.motorbase.com](http://www.motorbase.com)

Databas om klassiska bilar och deras mo-  
torer, också många Saabar.

[www.autosite.se/Sonett](http://www.autosite.se/Sonett)

Club Sonett Swedens hemsida.

# Historien om Björn Karlströms autograf

Åke Larsson samt kommentarer av Jan-David Skavén

---

Det började med att Åke Larsson hade tänkte göra en trämodell av en Sonett II, så han började med att göra en ritning direkt på ett trästycke. Men låt oss citera Åkes egna ord från 2000-03-12 ur hans numer ganska kända dagbok, de ger en god bakgrund:

---

"Jag satt och läste Sonett klubbtidningen och då medlemsmatrikeln. Namnet Björn Karlström finns där och i Sonettsammanhang ett av de stora namnen. Jag tänkte nu eller aldrig så jag ringde upp Björn Karlström. Jag berättade bland annat om ett eget konstverk med Sonetten i skala 1:25 inritad i ett trästycke och jag ville ha Björn Karlströms namnteckning på trästycket, ett så kallat allkonstverk. Jag skulle resa till Stockholm i slutet på april för att hjälpa min bror flytta från Stockholm till Nynäshamn och då kunde jag eventuellt träffa Björn Karlström.

En så total tystnad i andra ändan av en telefon har jag aldrig tidigare upplevt men till slut kom hans röst till-

---

Trästycket med Björn Karlströms namnteckning. Till höger, sett från sidan.



baka. Det gick inte då han åker till och från sjukhuset för behandling av en sjukdom men han kunde kanske skicka en namnteckning."

Där tog dagboksanteckningen slut men inte historien. Björn Karlström, som gick bort våren 2006, sände inte bara en namnteckning utan ett helt brev som Åke Larsson har haft vänligheten att ge oss så att vi kan visa det för er i Sonettvärlden. Inte minst Björns långa PS i brevet är av intresse och ger i kortversion hans åsikter om prototypen MFI 13 och Sonettproduktionen. I det förflutna har Björn Karlström skrivit en artikelserie för Sonettvärlden om hans minnesbilder av utvecklingstiden, en bitvis ganska bitter sådan förresten. Även i kortversionen så skriver han om samarbetssvårighe-





Björn  
KARLSTRÖM

FINE ART STUDIO OF AIRCRAFT DRAWINGS

2000-03-14

Åke Larsson  
Hantverksgat. 21E  
280 22 V I T T S J Ö

Åsropande vårt telefonsamtal översänder jag den önskade namnteckningen. Skulle det behövas går den att skala-åsnras på en kopieringsanstalt.

Med hopp om att den är enligt önskemål.

Bästa hälsningar

PS: Jag har noterat att många anmärkningar har gjorts på vissa detaljer på SONETTEn, men faktum är att den ursprungligen togs fram för att på billigaste sätt åstadkomma en liten sportbil för tillverkning utan pressverktyg - i huvudsak genom plåtbockning, av en liten - ganska penningssvag firma - nämligen MFI (MALMÖ FLYGINDUSTRY). Därav saknades också golvväxel - och till en början även komfortdetaljer.

När SAAB köpte projektet blev det ganska bråttom, och i första hand ågnades tiden åt att passa in pressdelar från standard-SAABEN 93 Sport! SAAB frände sig också villigheten att hjälpa till med bygget, och all hjälp kom i huvudsak via ASJ-Årlöv.

Långt senare - när produktionen kommit i gång - och jag lämnat "bygget" - blev det en bättre kontakt med SAAB, och senare modeller togs fram...Även kross- och motorbyte.

Då hade jag, av samma skäl som Rolf Mellidå, (samarbetsvårigheter) lämnat projektet, tSots att jag hade en mängd utvecklings- och design-erbeten på gång...!

DS

ter i brevet till Åke. Björn var inte mycket för datorer, så det förvånade mig inte att även detta brev skrevs på hans skrivmaskin.

Vi tackar Åke för att han både visat oss sin modell som hittills inte skurits ut ur trästycket samt korrespondensen till och från Björn Karlström!

# Saabs särling

## Sonetten: hånad, hatad – och älskad

Text: JENS JOHANSSON Foto: ROLAND BRINKEBERG

Publicerad med tillstånd av tidningen Retro.

---

– Nej fy f-n. Inte en sådan. Det är ju världens mest horribelt knäppa bil! Kommentaren fälldes av en kollega när reportaget om en Saab Sonett kom på tal. Kommentaren var allt annat än oväntad, och lika väntad var den snabba repliken från en annan kollega som tyckte precis tvärt om. För så är det med kultklassikern. Ingen glömmer den och alla har en åsikt om den. För Mats Phersson har Saabs särling blivit en passion.

---

Mats Phersson från Ljungsbro utanför Linköping är en hjälte.

Inte bara för att han rattar en poolblå Sonett från slutårgången -74. Han är en hjälte för att han klarar av att först stiga i och sedan – ännu värre – träckla sig ur sin klenod, med 30 mil på cykel i benen.

Vi snackar motionsklassikern Vätternrundan som Mats tog sig igenom dagarna innan vi träffas vid Ljungs slott strax utanför Ljungsbro.

Testa den och försök sedan komma ur den trånga dörren från ett säte belä-

get en så där 35 centimeter över asfalten. Inte mumma för lårmuskulerna om man säger så...



---

Mats Phersson är tredje ägaren till en bil med klart udda historia. År 1974 köptes den ny av en amerikansk marinsoldat från Texas, USA, som tog med sig bilen när han fick utlandstjänst i Berlin. Där såldes den snabbt vidare, men tysken som tog över Sonetten fick problem med intypningen och bilen blev stående orörd ända tills Mats hittade den för drygt 15 år sedan.

---



Förutfattade meningar ska man strunta i och folk som säger att Saab Sonett är ful borde ta en ny titt. Den här är ju läcker!

---

– Äh, det går rätt bra säger Mats med ett lätt plågat leende och berättar varför han blev en av dem som tagit på sig att förvalta och bevara Saabs bidrag till sportvagnsfloran.

Som ofta började allt med draghjälp från äldre kompisar och släktingar. Svågern och hans polare började åka rally på 70-talet och Mats hängde på tillsammans med bästisen Erland Johansson. Det rattades mycket Saab i rallyskogarna på den tiden så märkesvalet var inget att bråka om.

– Vi brukade följa med och titta och ibland fick vi provköra lite. 1980 började vi köra själva i Standard B. Först i en tvåtaktare och sedan i en V4.

Men det tidigaste Saabminnet är betydligt äldre än så. Den första modellen med V4-motorn hade inte ens kom-

mit ut till försäljningshallarna innan en Mats i knatteupplaga fick en förhandstitt.

Förhandslyssning kanske passar bättre förresten.

Grannen var en höjdare på Saab i Linköping och den första i Östergötland som fick äran att glida runt i det nya underverket.

– Jag minns att han kom in till oss och sa att vi skulle få lyssna på något helt nytt. Det var motorljudet han menade och jag minns det tydligt fortfarande. Men då visste jag inte att jag skulle hålla på och greja med en sådan motor än i dag...

Mats och Erland fortsatte tävla tillsammans i rallyskogarna i fem år, men sedan tog energin slut:

– Klasserna började flyta ihop tyckte jag. När det kom en massa Starlet och Polo blev det svårt att hänga med i toppen med V4:an. Jag menar, när



Trångt så det förslår under den lilla luckan i plasthuven. Här ligger nästa projekt och väntar på behandling. Motorn, idag i fullt fungerande bruksskick, ska få finish och Weber. Men när det sker är en annan historia. Mats har ett gäng till gamla Saabar att ta hand om.

---

hastighetsmätaren slår över (160 km/h) och man ändå inte hakar på täten, då är det jobbigt, säger Mats.

Men suget efter bilhobbyn går förstås inte bara att stänga av så där. Erland kom med idén om att leta upp och ställa i ordning den första rallybilen de tävlat med.

Problem direkt.

– Den fanns visserligen kvar. Nedgrävd bakom en ladugård, säger Mats och skrattar åt minnet.

Så vad göra härnäst?

Införskaffa en Saab Sonett så klart. Erland var först ut. Mats hittade sin pärla vintern 1988, en 74:a av tredje generationen, i Tyskland via en tidningsannons. Bara 6.000 mil på mä-

taren och enligt fotot verkade den välhållen.

– Den såg fin ut på bild men han ville ha ganska mycket pengar och det satt ingen motor i. Men jag tog färjan från Göteborg och åkte till Kiel för att kolla.

Väl framme visade det sig att fotot inte riktigt stämde med verkligheten. Sonetten hade stått på en snickeriverkstad i tio år och använts som papperskorg.

– Hur skitig som helst och fullt med skräp i hela kupén. Det låg delar överallt och rättorna hade gnagt på sätena. Huven var omlackad och kulören matchade inte med resten. Nej, det såg inte roligt ut, men jag bjöd honom halva priset och han slog till.

Det blev bogsering till färjan och efter det trailer hem till Ljungsbro. Sedan började Mats med operation Sonettsanering – och förstod snabbt att han gjort ett riktigt fynd:

– Varken han eller jag fattade nog att



den var så fin som den var. När allt skräp och lösa delar var borta och hela bilen noggrant rengjord såg jag ju att den var nästan felfri. Hade killen lagt ett par dagar på att snygga upp bilen hade han fått rejält mycket mer pengar.

Allt var dessutom original och helt oskruvat. Till och med några glödlampor från årgång 1974 har fortfarande lyskraften kvar. Mats var inte bara nöjd, han var supernöjd och kompisen Erland tvingades erkänna att han nog var lite avundsjuk.

Det som krävdes var dock en motor. Men V4 ordnar man lätt och sommaren efter var Sonetten ute på vägen igen - tio år efter den förre ägaren glömdes bort pärlan i en snickeriverkstad i norra Tyskland.

Sedan den dagen har Saab, och framför allt alla Sonetter, en särskild plats

Originalstereon med en högtalare på instrumentbrädans ovasida ger ett härligt burkigt ljud. Undrar ni var rattväxeln från II:an tagit vägen så är den utbytt mot golvspak i Sonetten. Bilen skulle ju betraktas som en riktig sportvagn på den viktiga amerikanska marknaden.

---

i hjärtat hos Mats. Han har länge varit en drivande kraft i märkesklubben och sköter nuförtiden sekreterarsysslan.

– Det var ju det största som fanns när det gällde Saab förr, och det är en bil som verkligen sticker ut i mängden. Men det fina är att allt ändå är byggt på grejer som vi kan. Bilen är som ett hemmabygge av en massa Saabdelar brukar jag säga.

Även om en hel del förstås är komponenter som är helt unika för Sonetten, karossen det mest iögonfallande exemplet, är beskrivningen klockren.

För överallt sitter det prylar man känner igen från farfars gamla V4:a och morbrors tidiga 99:a. Att spana detaljer och pricka av vilken komponent som kommer från vilken Saabmodell är ett rent nöje för dem som någon gång rattat någon vagn ur vagnparken från 60- och 70-talen.

Tillsammans bildar alla dessa delar en helt unik enhet. Kryddad med speciallösningar för att foga ihop skapelsen blir det en riktigt rolig och spännande anrättning.

Men sportbil?

Sett till det yttre finns förutsättningarna där. Linjeskön lättviktskaross i plastmaterial, tvåsitsig, extremt låg, sportstolar, tvåpipigt avgassystem och så vidare.

Men hallå, det där är ju bara förklädnad säger den skeptiske. Det är ju bara en 96:a i nya kläder vi snackar om!

– Då har de aldrig kört bilen, säger Mats och drar i väg på en uppvisningstur.

Raskt visar sig fler sportbilsmarkörer: Bullrigt kupéljud, distinkt direktstyrning, en varvvillig motor och till sist – jodå – riktigt hygglig prestanda.

Nu är det förstås så att en gammal rallyräv inte kan hålla sig från att bättra på motorkraften en aning. I originalutförande puttar motorn ur sig 65 hästar. För dåligt tyckte Mats och för tre år sedan tog han sig tid att få lite bättre krut under huven. Han ursäktar dröjsmålet med att han har haft massor av andra Saabar att lägga kraft på genom åren.

Den nya motorn är ett hopplock från diverse V4:or från eget och kompisars reservlager.

– Vebodstrimning, kommenterar han med ett skrott.

Huvudsaken är att det fungerar i alla fall. Ökad borrning till 1720 kubik, 7:6 kamaxel, grupp A-toppar och Solex tvåportsförgasare och avgassystem från Ferrita hjälper sammantaget till att krama ur ytterligare cirka 35 hästkrafter.

– Nu går den som en sportbil också. Man måste köra lite tufft bara. Inga problem att varva upp till sjutusen, (där sitter rödmarkeringen, reds anm.) grejerna håller, det lovar jag.

Egentligen finns det bara en nackdel med att digga Saab Sonett:

Dessa ständiga tråkningar och påminnanden om den klassiska sketchen med Rolv Wesenlund.

Ni vet den där denne norske skådespelare, mer känd som Fleksnes, spelar sadistisk tandläkare som tvingar sin stackars patient att erkänna att det finns en bil som heter Volvo Sonett. Och att nämnda bil dessutom är italiensk och utrustad med sex förgasare.

Mannen i tandläkarstolen protesterar, men då borrar den illvillige doktorn bara djupare ända tills mannen ger med sig.

– Det är lite tjatigt faktiskt. Den där sketchen har växt ihop med bilen, kommenterar Erland.

Just då rullar det in en stor Toyota Landcruiser och parkerar framför slottet.

Ut kliver en nästan lika stor man. Han tittar på oss och på bilen en liten stund, liksom tänker efter och sorterar i hjärnans hårddisk. Så spricker han upp i ett brett leende och utbrister: "Volvo Sonett!"

– Du ser, suckar Mats.



# det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



## *The complete Encyclopædia of Sports Cars*

1998 gavs en tjock bok ut på engelska om all världens sportbilar och det ex. jag har i min hand trycktes så sent som 2005. Men det hindrar inte, att avsnittet om Sonetterna har en hel del sakfel eller vad säger ni om denna engelska text, först om I:an: "The car did 0-100 km/hour in twelve seconds and had a top speed of 200 km/hour". (Nej, det stämmer inte, men ca. 160 km är mer korrekt). Vi fortsätter: "This car was named the Saab Sonett Super Sport and was launched in 1956 at the New York Motor Show. The firm only made seven prototypes." Som ni vet så visade Saab bilen först på Stockholms Bilsalong 1956 och man producerade

bara sex exemplar. Man fortsätter sedan med en del korrekt information om Catherinan och Sonett II men sedan kan man inte hålla koll på fakta där heller. För man hävdar att Sonett II producerades 1966-1970 istället för till 1969 och att man totalt tillverkade 1510 istället för 1610 med V4 motor. Vidare att man totalt tillverkade 1768 stycken Sonett II istället för det korrekta 1868 bilar, inklusive 258 med tvåtaktsmotor. Av någon outgrundlig anledning lyckas man dock pricka rätt med III:orna, 8368 stycken. Fast där är man å andra sidan ganska elak när man citerar den amerikanska tidningen Road & Track: "It's a tragedy the styling is so miserable" och "...the styling may bring tears of despair and frus-



tration to the eyes of the serious student of automobile design.”

### *Sports & Exotic cars*

Axel Boey mailade mig två artiklar, den här är från marsnumret 2006. Den handlar om den svenskättade amerikanen Chris Mobergs Sonettägande, Han har haft ”runt ett dussin” eller så. Den första köpte han 1978 i Kalifornien och körde den ända till New York på premiärturen, som tyvärr också inkluderade ett kopplingsras. 1992 köpte han den Sonett III från 1971 som artikeln mest handlar om, den som trimmades vilket även gav artikeln dess rubrik: ”Beast of Sweden”. Chris ville nämligen ha en motor som matchade bilens yttre. Efter trimningen gav motorn 138 hk eller mer än det dubbla som fanns i original. Bilan lackerades också om i en Monte Carlo gul färg och fick sedan namnet ”Yellow Thunder”. Till det yttre skulle dock bilen se ut som original så mycket det gick, men under skalet, wow! Det gick dock inte att dölja däckstorleken, 205/50. Det är inte helt lätt att trimma 25 år gamla sportbilar, visserligen hade Chris idéer, men ingen kunde sälja de delar han behövde... 0-100 ska enligt uppgift gå på 7,1 sekund, inte dåligt för en bil från 1971. Chris har inte bara installerat mätare för oljetemperatur, oljetryck och vattentemperatur på instrumentbrädan, han kan mäta det mesta under en tävling i Autocross med hjälp av datorn han monterat. Den är inte helt lättkörd och han har tre regler: 1) Håll i ratten för allt du är värd. 2) Om du ändå tappar greppet, försök inte ta fast

det igen. 3) ”Eat your Wheaties” vilket verkar vara någon stärkande mat. Avslutningsvis säger han: ”Sonetten såg ut att gå snabbare än den någonsin gjorde. Jag såg till att den gick så bra som den ser ut att göra”.

Om någon av er vill fördjupa sig i artikelns tekniska detaljer om ombyggnaden sänder jag er gärna artikeln som en Pdf-fil. I så fall, maila tidningens adress!

### *Classic Monthly*

Det här är det andra klippet Axel Boey sände mig, från juninumret 2006. Under årens lopp har man ju sett Sonetten jämföras med ett antal andra bilar, typ P 1800, men det här var nog första gången den jämfördes med en Toyota Sports 800. Konstigt att det inte gjorts förr, men det kanske beror på, att i princip alla 3131 ex. som producerades stannade i Japan. Den producerade mellan 1965 och 1970, vägde 570 kg, hade bara 49 hk i sin 790 cc tvåtaktsmotor och liknade Lotus Elan. Ja, så hade den targatak också, som Catherinan. På grund av sin ringa vikt vann den på sin tid många race i Japan och var enligt journalisten mycket trevlig att köra. Till och med trumbromsarna fick beröm.

Sedan var det dags för att testa Sonett II:an. Från Japan till Sverige, vilket kulturbyte som journalisten skrev. Ska man vara riktigt korrekt bär det sedan vidare till England, för det är där ägaren och klubbmedlemmen i CSS David Barrow bor. Ivan Ostroff som journalisten heter, tycker att Sonetten ser bra ut från vissa vinklar men han tycker inte att den

är snygg. Bilen importerades av Dave från Utah i USA 1997 och den är ombyggd för racingbruk. Ivan tycker att det är mycket lättåtkomligt under huven, men det han ser är inte standard, Dave har trimmat motorn och istället för originalets 60 hk så har den nu mellan 85 och 90 hk. Mycket annat är förstås också modifierat för att matcha motorn som avgassystem (stick-er ut framför höger bakhjul), fjädring, koppling och växellåda. Sedan kommer en lång förklaring om fördelarna med frihjul, men det känner ni ju redan till. Så länge man håller varvet uppe är den en glädje att köra, men växlar man upp för tidigt så händer ingenting. Att den är bullrig behöver väl knappt skrivas, Sonetten var ju inte ens speciellt ljuddämpad i standardutförande. Låt mig även direkt citera på engelska vad han skrev om körupplevelsen: "Front wheel drive it may be, but its handling characteristics are bloody marvellous". Motorn sjunger på höga varv och det sätt bilen reagerar på minsta förändring gör att man ler.

Som en sorts slutkläm på jämförelsen skriver han att Toyotan är mer praktisk men att Sonetten ur prestandasynpunkt ger mer.

Samma sak gäller även här som för artikeln ur "Sports & Exotic cars" ovan. Vill någon ha artikeln som en Pdf-fil i färg, maila tidningens adress!

### *Skånskan*

Ulf Stenson sände mig några klipp varav detta är det första. Den 14 augusti hade man nämligen en artikel om den internationella Saabträffen på Ljung-

byhed den 11-13 augusti. Skribenten, Peter Dontsov intervjuar Ulf som ju är ordförande i Saab Skånia. Ulf berättar om träffen och vilka länder som det kommit besökare ifrån och flera av dessa kommer till tals. Om Sonetterna står det: "Olika versioner av sportbilen Saab Sonett var väl representerade på träffen. – Min bil är en specialbyggd Sonett 2 från 1968. Den tillverkades på fabriken i Arlov och ägdes tidigare av dåvarande fabrikschefen. Den har glasfiberkaross och motorn är på 90 hästkrafter. Sitter jag i bilen väger den 760 kilo, det innebär att det går undan, säger Jan Nilsson från Bjärnum." Det visas även en bild på Jan i sin Sonett och i bildtexten citeras han: "Bilen tillverkades för att väcka uppmärksamhet i USA, för att de skulle köpa andra Saabmodeller".

### *Samlarguiden*

Den här tidningen hade i alla fall inte jag hört talas om tidigare men då Ulf Stenson stod bredvid sin Sonett II V4 redan på omslagsbilden i nr. 10, 2006 så väcktes förstås mitt intresse. Rubriken inne i tidningen var "Samlar Saab i stort och smått" och det är en träffande beskrivning av Ulf som på ett dubbeluppslag står med sina bilar. Sonetten i förgrunden (1968), flankerad av en 900 cab (1987), en 99 (1975), en 99 CC GL (1978), en 900 Turbo Lyx (1984) med påmonterad Toppola campingskåp, en 9-3 Viggen cab (1999) samt en 9-5 2,3T (1999). Bakgrunden är den före detta brandstationen i Gryttinge i Skåne, det är där Ulf bor och har såväl sin bilsamling som alla Saabprylarna. Uppenbarli-

gen är huset belamrat med affischer, modeller, broschyrer, askfat, klockor, pins, klistermärken och nyckelringar, givetvis allt med Saabtema. Bilder visas förstas på en hel del av detta i artikeln. Som journalisten Jens Olander så fyndigt skriver: "Med tanke på den något speciella typen av samlingslokal – tillika bostad – ligger det nära till hands att säga att Ulf Stenson brinner för Saab".

Självklart finns det dock fler objekt att samla på framöver, som t.ex. en Saabbåt eller varför inte det enda kvarvarande exemplaret av tre framtagna husbilssaabar från 60-talet. En 96:a i fullstorlek skulle inte heller sitta fel, för det är faktiskt den enda Saabmodell Ulf Stenson inte ägt, hittills...

### *Vintage*

Jag har ju förut skrivit att jag gillar denna klubbtidning från Motorhistoriska klubben i Skåne. Det intrycket bekräftar ännu mer när man läser ett reportage om den 10:e Thulinträffen som ställdes upp vid det pampiga, historiska Citadellet. Där kunde man finna det mesta i såväl bil- som motorcykel- och mopedväg, både från Europa som USA. Inte att förglömma de veteranhusvagnar som också kunde beundras. Att en Thulinbil stod där



var väl inte heller så konstigt, dessutom kunde man se på Tumme-Lisa och till och med höra när det gamla flygplanet provstartades. En av de större bilderna från träffen visar en vackert röd Sonett och bildtexten under lyder "En svensk sportvagn med underbart ljud: Kenneth Nilssons Saab Sonett II 1966 med tvåtaktsmotor". Det var Bengt Sahlström som skrivit artikeln, han är en känd krönikör med stort Volvointresse (och tillika innehav) men frågan är väl om det inte även finns ett Saabintresse hos honom?

### *Metro*

Tack Brigitte Wilczek som försåg mig med denna tidning då hon vet att Sonetter ligger mig varmt om hjärtat. Den 11 oktober hade Metro nästan en hel-

---

När Saab Sonett II bytte från slö tvåtaktsmotor till slö V4-motor tvingades man göra en bula på huven för att få plats med V4:an.





Supersportbilen som har släktskap med en superhjälte.

sida om Sonetten så det ska vi självklart uppmärksamma. Rubriken var "Saabs framtids-Sonett. Sonett II fyller 40 år och bogserar in Saabs sportbil i framtiden".

Det hävdas att Sonettentusiasterna i USA jublar men Saab rycker på axlarna åt jubileet. "-Vi försöker vara framåtinriktade, säger Örjan Åslund, informationschef på Saab Automobil". Nåja, om man nu är så framåtinriktade, varför konstant blicka tillbaka

på sitt flygarv t.ex. undrar redaktören för Sonettvärlden?

Innan man berättar den för oss välkända historiken om Sonetterna spekuleras det om att Aero-X trots allt om ett par år ska bli den nya Sonetten. Ett litet "bevis" på det skulle vara att bakpartiet på bilarna liknar varandra... För I:an omnämns Rolf Mellde, för II:an Björn Karlström och för III:an Sergio Coggiola. Efter att ha berättat om Sonethistoriken så kommer man in på framtiden och att biltillverkare behöver ha en sportbil i sortimentet för att profilera varumärket. Flera höga Saabchefer som t.ex. Bob Lutz har också sagt, att de gärna ville se en ny Sonett från Saab. Vi får väl se, artikeln av Billy Andersson avslutas med orden "På Saab jobbar det bilfolk som har arvet från Saabs enda sportbil Sonett att ta med sig in i framtiden".

GRATTIS

Mats Miller  
Huddinge

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post. Grattis och lycka till vid dragningen!





## Köpes

Luftrenare till Sonett III.  
Mats Eriksson, Hässelby,  
telefon 08-739 35 55.

Saab Sonett II, tvåtakt alt. Saab Monte Carlo tvåtakt. Bruksskick  
Jan-Eric Hallberg, Moholm  
Tel 070-606 39 37 eller 0506-202 48  
(kvällstid).

## Annonsera i Sonettvärlden

Jan-David Skavén

Här kunde det ha stått flera annonser om Sonetter och Sonettdelar under rubrikerna säljes, köpes eller bytes. Men det gör det inte, det är förvånansvärt få annonser trots att de är gratis för våra medlemmar. Varför? Det kan man bara gissa. Antingen är det väldigt få delar som florerar eller så är de som har delar över rädda om dem och vill gärna ha kvar dem "i reserv". Detsamma gäller MHRFs annonsmagasin, det är nästan inga annonser alls som berör Saab Sonett. Men svaret är kanske helt annat, de bilar och delar som faktiskt byter ägare gör det ofta numer via Internet och de olika annonssajterna. Det får man ha förståelse för, man kan annonsera hela tiden och inte behöva ta hänsyn till presstopp och att t.ex. Sonettvärlden "bara" kommer ut fyra gånger per år. Dessutom når man förstås en större publik, om än kanske inte alltid så Sonettintresserad. Fördelen med att annonsera i Sonettvärlden är just att man når precis rätt målgrupp. Så varför inte kolla i gömmorna hemma, det är kanske något ni vill bli av med, tjäna en slant och dessutom kan ni glädja någon som behöver just det ni vill sälja! Ni som önskar köpa en del ni saknar, varför inte slänga in en annons och testa om ni får tag på den eftertraktade delen? Det är dessutom gratis för medlemmar i CSS!

# Sonettshoppen

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



Jubileumsmugg. Pris: 85 kr/st + porto



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

## Modellbilar:

### Autosculpt 1:43

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

### Autosculpt 1:92

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

### Tin Wizard 1:43

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

## Sonettprylar:

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

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

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