

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Eskilstuna Veterandag
- Sonett 550 och 950
- Medlemsmatrikel
- MHRFs förbundsstämma



4
2008



Från ordförandens skrivbord



Hej igen.

Hoppas att säsongen varit till belåtenhet och att er Sonett fått rulla "lagom" många mil och tekniken varit med er. Personligen så har vår egen Sonett fått stå tillbaka denna säsong, tiden räcker inte alltid, men nästa år så....

Detta har det skrivits om förr men tål ändå att belysas igen.

Vad kostar en Sonett?

Frågan kommer mer eller mindre ofta till oss i styrelsen och helst vill vi inte ha sådana frågor och vad svarar man när den väl kommer?

Att bedöma och värdera en bil man aldrig sett i verkligheten, eller i bästa fall på Internet är verkligen inte lätt. Självfallet är det roligare om bilen man funderar på att köpa blir en bra affär, men köper man Sonett på spekulation?

Ibland kan man undra, för studerar man prisutvecklingen senaste tiden så blir man väldigt fundersam. PÅ CSS hemsida finns en liten vägledning med priser m.m. Där kommer priserna på modellerna justeras, mest för att ge en grov indikation. Varje affär som görs med en veteranbil oavsett slag har ju sina unika förutsättningar.

Vad händer mer i CSS?

Ni kanske inte vet vilket arbete reservdelsgruppen i CSS lägger ner, jag blir mäkta imponerad av deras arbete. Det är nytillverkning av delar utifrån gamla ritningar och även "reverse engineering", d.v.s rita av befintliga delar.

Vi avvaktar också med en viss spänning hur reservdelsförsäljningen via Svenska Saabklubben kommer se ut i framtiden. Som en del av er kanske vet så gick ju Rolf Jensen bort under sommaren. Jag kände inte Rolf på något sätt men har fått berättat för mig att eldsjelen Rolf genom åren hjälpt många ägare till Sonetter att hålla igång sina bilar, antingen med delar eller goda råd.

Givetvis börjar planerna för nästa års vårträff smidas och i detta nummer kommer också en rapport från MHRF årsstämma 2008.

Glöm nu inte att ge er själva och era Sonetter en välförtjänt vintervila. Vår egen Sonett ska få en torrboll, alltid något när den inte fått sniffa på vägnarna.

Micke Lindström



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:--/år

Tidningens adress

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

Magnus Emilsson från Märsta ställde ut sin orangea Sonett III från 1972 på Gärdesloppet i Stockholm den 1 juni. Den blänkte ikapp med de andra rariteterna denna sköna försommardag.

Styrelsen

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

Jan-David Skavén, redaktör
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, reservdelsförv.
0240-76746
peja10@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet
av februari

Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 25 januari

Eskilstuna Veterandag

Jan-David Skavén

Hur ska man beskriva allt man såg den 24 augusti på Eskilstuna Veterandag? Nej, det går förstås inte men jag kan ju ta en del. Vi åkte dit ganska tidigt för att slippa de värsta köerna vid inläppet. Vi, det var två kompisar och jag och denna gång blev det av naturliga skäl ingen Sonett utan vi åkte rymligt och värdigt i en Rolls Royce Silver Shadow från 1970.



Vid halvniotiden var vi där och ställde oss där alla måste passera för att komma till sina platser. Det betydde att vi såg många intressanta bilar, motorcyklar och traktorer passera revy och det är ju faktiskt extra trevligt att se dem i rörelse. Vilken skillnad i motorljud det är mellan alla dessa fordon!

Nå, så småningom hade de flesta passerat och det var dags för oss själva





att röra på oss. Men en fika först sitter ju alltid bra, så det fick det bli. Därefter gick vi rad upp och rad ned och tittade på många oerhört intressanta, vackra, fula, renoverade och orenoverade fordon. Hur många det var?



Ingen aning, men många var det, jag lovar. Ett och annat dollargrin med häftiga kylarprydnader fanns förstås också där. Vi såg några Sonetter vi kände igen och några vi inte kände igen, räknade jag rätt blev det totalt 7 stycken. Däremot var det svårare att hitta ägarna eftersom även de var ute och kollade de andra fordonen och marknaden.



Marknaden ja, den har jag inte nämnt. Den var stor men kanske inte alltid direkt knuten till fordonshobbyn, för att uttrycka det diplomatiskt. Saabdelar fanns det inte heller mycket, ska man finna något där är nog Gistadmarknaden i Linköpingstrakten i början av september mycket mer innehållsrik.

En ägare av Saab Sonett gjorde dock ett bestående intryck på mig, det var Bo Persson i sin röda Sonett III från 1974 med reg.nr. NDJ 309. Honom såg jag direkt när han kom på morgonen och anledningen var att han är så lång, 1,93, att hans huvud delvis stack upp genom det dubbla soltak han har! Det såg faktiskt ganska dråpligt ut.



En sann entusiast måste jag säga som inte låter sig avskräckas av att han var lång och bilen trång.

En annan Sonettägare som faktiskt fanns på plats vid sin bil var Magnus Emilsson från Märsta med sin Sonett III från 1972 och med reg.nr. FBP 381. Magnus var ju dessutom på plats som enda Sonett vid Gärdesloppet i Stockholm, det var fin reklam för Sonetten med tanke på hur många det var som var där.

Men det var många i Eskilstuna också, oerhört många även om jag inte har några siffror. En som var där var Rune Stranne från Västerås som hade kommit med sin Sonett III, också från 1972, reg.nr. GGG 668. En annan bil kände jag igen, det var Tomas Gustafsson med sin röda Sonett II V4 från 1968 och med reg.nr. BXX356. Tomas såg jag dock inte en skymt av på



hela dagen men det var som sagt var inte så konstigt. En som jag faktiskt såg några sekunder var Lennart Sahlén när han kom med sin röda Sonett III från 1973 med reg.nr. NXW 271 men det var också allt jag såg av honom under dagen.

Men det fanns ju mycket så mycket att titta på för oss alla; segelflyg som drogs upp i skyn, ett ånglok som åkte fram och tillbaka på en kort ut-





lagd räls, stationära motorer, den 96:a som framgångsrikt deltog i en historisk Le Manstävling under sommaren, husvagnar, gräsklippare, ja nu får det räcka med uppräknningar, nästan allt fanns där. Men inte skulle jag vilja sit-

ta i det gamla öppna segelflygplan som stod på fältet, det överlåter jag med varm hand till någon annan.

Bli man trött? Ja. Saknades det något? Nej. Var det kul? Ja! Vill man åka dit igen? Ja!



Sonett 550 och 950

Tomas Gustafsson

Det hela började 2003 med att min son Fredrik funderade på om han skulle skaffa sig en bil som han kunde renovera. Att det skulle bli en Saab var väl inte helt klart men jag hade själv en 96:a -64 sen tidigare och har alltid varit Saabfrälst så det låg väl nära till hands. På något sätt så kom vi in på att en Saab Sonett kunde vara kul. En sportbil tyckte nog Fredrik var roligare än en vanlig Saab.

Sökandet efter en bil

Det började med att vi tittade på E-bay där det fanns ett antal Sonetter. Pratare en del med Mats Jonsson i Katrineholm och fick många bra tips vad man skulle se upp med. Mats har också erfarenhet av att ta hem bilar från USA sen tidigare. Sent en natt satt vi uppe och bjöd på en Sonett III:a. Fredrik la ett bud 5 minuter innan sluttiden för auktionen men blev överbjuden när det var några sekunder kvar. Jag lovar att pulsen och besvikelsen var hög när det inte blev någon affär. Vid ett annat tillfälle så fungerade inte "budfunktionen" på E-bay som den skulle så där blev det inte heller någon affär. Någonstans så kändes det ändå att det skulle vara bättre att se objektet innan man köpte det. Sonetter kan vara otroligt rostiga då man var sparsam med rostskyddet från fabriken i Arlöv. De bilar som är skapliga är de som kommer från det torra ökenklimatet i västra USA.

Oktober 2003 Sonett #950

Via ett annonstips på Saabklubben i oktober så hittade Fredrik en Sonett V4 -68:a som stod i en lada nära Hallstavik i Uppland. Det var en bil som hade importerats från Lancaster Kalifornien några år tidigare. Bilen hade tagits hem på spekulation och utannonserats tidigare till ett ganska högt pris. Följden blev att den inte blev såld. Folk som hade varit och tittat på den tidigare sa att den såg "för djävlig ut", man skojade om att den förmodligen hade stått i öknen vid något atombombsprov. Vi ringde på annonsen och bestämde tid med ägaren. Jag hämtade Fredrik efter jobbet, sen åkte vi upp till Hallstavik. Bilen hade chassinummer 950 och det stämde att bilen var i ett utseendemässigt dåligt skick, motorn var uttagen och isärplockad med en kamaxel som var av. Bilen hade förmodligen stått uppställd i öknen med nosen åt söder då all färg på huven och taket var solblekt och bortblästrad, det



var bara gelcoaten kvar. Det var bara bakstammen som hade lite "Blue metallic" lack kvar. Vi kollade chassiet noga och det var mycket ytrost men vi kunde bara hitta lite genomrostat i botten på batterilådan.

Jag diskuterade lite med Fredrik och han konstaterade att han ville ju faktiskt helrenovera en bil så då kunde ju den här vara ett bra objekt. Problemet var ju då priset. Fredrik la ett bud vilket inte säljaren accepterade. Vi sa att vi också skulle fundera på det och sedan höras senare i veckan. Ett par dagar senare så hördes vi igen på telefon och han kunde tänka sig att gå ner lite, så vi enades till sist. Priset kändes lite högt men vi resonerade så att slipper man "toksvetsa" bilen så är det mycket värt. Kommande helg så

hämtade vi bilen med en hyrd trailer. Resan hem till Tyresö gick bra och vi täckte över bilen med en stor presenning. Jag höll på med att bygga ut garaget och bygget var inte alls klart så bilen fick vänta ute så länge.

December 2003, start på renoveringen

Till saken hör att varken jag eller Fredrik hade någon erfarenhet av renovering av bilar. Jag har väl alltid gjort mindre jobb med mina bilar, bytt bromsar och koppling på någon V4 och topplockspackning på en 99:a men jag hade aldrig renoverat någon bil. Vi upptäckte snart att man kunde få bra hjälp genom att söka, fråga och läsa inlägg på Saabklubbens forum. Jag själv har aldrig varit rädd för att



fråga om jag inte kan själv. I början var säkert frågorna av det enklare slaget vilket säkert fick en del att dra på smilbanden. Själv fungerar jag nog så att jag gör ofta fel men jag brukar sällan göra samma fel två gånger.

I december 2003 så var garaget klart och vi kunde nu ställa in bilen i garaget för att börja plocka isär den.

Hur ska man då dokumentera hur



allting sitter ihop? Reservdelshandbok hade vi köpt och sen gjorde vi så att vi la delarna vi tog bort i genomskinliga plastpåsar. Vi la också en lapp i påsen där vi skrev vad det var för någonting. Det jobbiga med det var att alla bultar och delar som sen skulle förzinkas eller lackas låg inpackade i påsar så det var inte så lyckat.

Sen fotade vi en hel del också. Det visade sig senare att vi tog bilder med för dålig upplösning. När vi senare skulle se hur saker skulle sitta ihop vid monteringen så gick det inte att zooma tillräckligt utan att det blev suddigt. Sen tog vi för få bilder, det är ju bättre att ta för många och sen gallra bort dom dåliga.

Vi började vid lucia 2003 att plocka



ner bilen. Det märkliga var att nästan inga bultar eller muttrar satt fastrostade, det verkar som man kan tacka Kalifornienklimatet för det. Det fanns en hel del ökensand och spindlar i skrymslen när vi plockade isär bilen. Vi jobbade hela julledigheten med bilen och strax efter nyår så skickade vi chassiet på blästring. Vi lämnade in chassiet hos en firma som heter Blästrix ute i Jordbro. Dom blästrade och grundlackade med 2 komponentgrund och det blev jättebra. Vi lämnade något som hade ytrost och var skitigt och fick tillbaka en nylackad skinande gul plåtlåda.

Vi hade missat att ta bort karosserikitt på en del ställen och det rår inte blästern på. Nu fick vi ta bort kittet i efterhand och slipa och grunda dom ställena för hand istället.

En överraskning blev att tröskellådorna var genomblästrade, dom såg ut som tesilar. Det märktes inte utifrån men naturligtvis så rostar dom inifrån. Dom gamla tröskellådorna skar Fredrik bort och nu kunde man ju se hur det såg ut på insidan. Det fanns lite ytrost där även på övriga ytor så det blev till att blästra även där. Vi blästrade dom delarna själva utom-



hus. Fördelen var ju att nu kunde man lacka insidan på tröskellådorna innan vi svetsade dit locket. Jag åkte till en lokal plåtverkstad och med den gamla tröskeln som mall så bockade dom till två nya trösklar. Det är ett antal bockningar som ska göras på en sån plåt men resultatet blev perfekt. Billigt blev det också, dom ville ha 300:- för båda plåtarna. Fredrik svetsade dit dom nya trösklarna och nu var hela bilen helt rostfri.



Juli 2004 Sonett #550

Nu är vi framme vid sommaren 2004 och jag kände mig lite sugen på att köpa mig en Sonett jag också. Att det skulle vara en Sonett II eller Sonett V4 var jag helt inställd på. Med tanke på tillgången och priset så var det väl en Sonett V4 som låg närmast till hands. På Blocket hittade jag en bil i Småland som var en påbörjad renovering. Det fanns också mycket nya delar som följde med. Det var Åke Olsson i Silverdalen som skulle sälja sin bil. Jag ringde på annonsen och jag förstod att det var rätt köp utifrån vad han berättade att han gjort med bilen och vilka delar som följde med. Bilen hade chassinummer 550, alltså 400 nummer innan Fredriks. Åke och jag kom överens om priset och det blev affär. Jag var på landet på semestern i juli och jag hyrde ett möbelsläp i Nyköping. Fredrik följde med när vi körde ner till Småland för att hämta bilen. Bilen och delarna såg bra ut så det var bara att göra upp affären. Åke hade lagt ner ett enormt arbete med att svetsa bilen, det var mycket plåt som var utbytt men det var rik-





tigt snyggt gjort. Det tog flera timmar att lasta släpet. Det var inte lätt att lasta allt på ett bra sätt, det känsliga var ju att inte få plastkarossen att brytas sönder. Vi riggade brädor som stöd mellan väggarna i släpet. Åke och hans fru bjöd på kaffe och smörgås och sen började vi färden hemåt. Resan hem gick bra och på kvällen var vi hemma i Tyresö igen.

Augusti 2004, parallell renovering

Nu stod vi plötsligt med 2st bilar som båda var lika långt gångna i renoveringen. Dom stod efter varandra i garaget ungefär som dom en gång stått



i Arlov 35 år tidigare. Den gången så var det i och för sig 400 bilar emellan men ändå. Så det var alltså en ren tillfällighet att bilarna nu kunde renoveras parallellt.

Jag lade in båda bilarna som projekt på en egen hemsida också (www.saabsidan.tk). Hemsidan fungerade som en sporre både att dokumentera arbetet och att fortsätta vidare med renoveringen. Det var många som hörde av sig, både med frågor om renoveringen och med uppmuntran.

September 2004, lackering av chassi

Efter en del kompletteringar med grundlack på #550 så var det dags att spruta den gråa chassilacken. Vi kollade vilken kulör det skulle vara och det visade sig att RAL 7016 var den rätta. Vi byggde ett tält i garaget



av plastfolie och sprutade först Fredriks bil, sen min. Resultatet blev bra men det var inte kul att arbeta inne i tältet. Vi hade en bra mask och dräkt men det var svårt att se vad man gjorde efter ett tag när färgdimman blev tätare och tätare. Vi försökte att göra lite korsdrag men det hjälpte inget vidare. Hade det varit stabilare väder så hade man kunnat vara ute istället. Det är ju inte många ställen som är synliga på chassiet, i stort sett bara trösklarna och partiet under bagageluckan så kravet är ju inte så högt på lackeringen.

Oktober 2004, underredsbehandling

Vi funderade på om vi skulle underredsbehandla bilarna eller inte. Snyggt att ha lackat underrede kanske men samtidigt mer känsligt om man kör på grusvägar. Vi bestämde oss för att underredsbehandla bilarna, det ger ju bättre ljudisolering också. Vi valde Hagmans tunnflytande i alla hålrum och den tjockare varianten under

och i hjulhusen. Vi köpte en speciell spruta som passar direkt på burkarna och som man sen kopplar till tryckluft. Det var lätt att spruta och resultatet blev snyggt.

November 2004, bantering av delar

Man förstod snart att det var lika mycket jobb med planeringen, att hålla reda på vad man har och att skaffa delar, som att skruva i garaget. Jag gjorde listor på alla nya delar som jag fått med bilen och försökte samtidigt att fundera ut vad som saknades. Det fanns en hel del dubbletter av delar till min bil som Fredrik kunde använda till sin bil. Vi försökte att sortera ut allt som skulle blåstras, pulverlackas, elförzinkas osv. Man tyckte ibland att man hade koll på läget var man hade allt men gjorde man uppehåll med renoveringen ett tag så glömde man var delarna fanns. Att det dessutom handlade om två bilar gjorde ju inte saken lättare.

Forträttning i nästa nummer.



MHRF vill ha en rullande årsmodellgräns för skattebefrielse – även i framtiden!

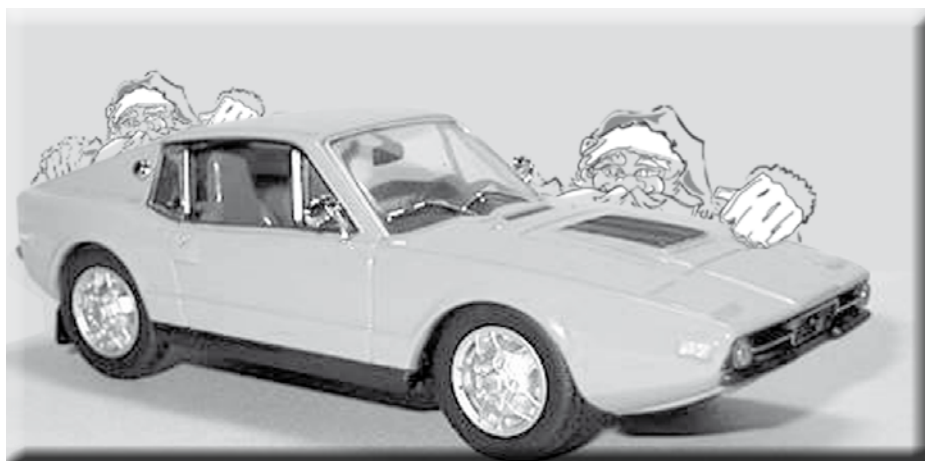
Georg Magnusson, remissansvarig i MHRF:s styrelse. Från PåGång 3/08

MHRF har i många år drivit den till slut framgångsrika kampanjen för skattebefrielse av äldre fordon. Sedan vi berättat att denna skattebefrielse är hotad när det gäller framtidens historiska fordon (bland annat i Classic Motor 4-08) har vi fått ta emot ett flertal oroliga telefonsamtal och e-postbrev.

Förslaget finns som vi tidigare nämnt i Vägverkets rapport över ett regeringsuppdrag att överse reglerna för entusiast- och veteranfordon. Vägverket skulle bland annat undersöka om den nuvarande skattebefrielsen för fordon som är äldre än 30 år kunde villkoras med krav på veteranfordonsförsäkring.

Vid de möten Vägverket under utredningens gång höll med hobbyorganisationerna framkom att man ansåg att den nuvarande gränsen för skattebefrielse medför att ett tämligen stort antal 70-talare används i dagligt bruk vilket kan komma att skada hobbyn. Anledningen till detta skulle vara att dessa fordon körs mera än motsvarande hobbyfordon, och dessutom kanske inte alltid är lika väl underhållna som hobbyfordon förväntas vara.

En fast gräns för skattebefrielse kommer dock att medföra att sentida delar av vår motorhistoria inte kommer att bevaras. MHRF kommer därför att fortsätta kämpa för ett bibehållande av en rullande gräns!





Annonsmagasinet

Motorhistoriska Riksförbundet har sedan 1972 gett ut Annonsmagasinet. Från och med i år är magasinet inte längre en del av det material som MHRF erbjuder medlemmarna. Huvudorsaken är att merparten av annonseringen nu för tiden sker via Internet. För CSS del kan man lägga till, att det var väldigt få av våra medlemmar som annonserade i Annonssbladet. Men det går fortfarande utmärkt, och är gratis för medlemmarna, att annonsera i Sonettvärlden eller på vår hemsida www.sonettclub.se

MHRFs förbundsstämma

Jan-David Skavén. Foto Morgan Gustafsson, Classic Chevy Club of Sweden

Så var det dags igen, det är inte klokt vad ett år går fort! Vi samlades som vanligt i Täby Park Hotel utanför Stockholm, det har blivit en tradition det med. "Vi" var ett antal representanter från de flesta av de 156 klubbar som är med i MHRF och som representerar 94000 medlemmar, inte dåligt! För att bättra på inramningen hade ett antal delegater kommit med sina samlarfordon, jag ville inte vara sämre utan tog ut Sonetten för en av de sista höstturerna. Som vanligt väcker den uppmärksamhet i trafiken och bland en del fotgängare med.



MHRFs styrelse sitter på podiet, beredd att svara på frågor.

Själva stämman börjar efter lunch, förmiddagen brukar ägnas åt information från både MHRF och olika klubbar.

Den avgående förbundsordföranden Horst Brüning inledde med lite tankar om verksamheten och medlemsavgifterna till Motorhistoriska Riksförbundet, låt mig återkomma till det. Därefter diskuterade vi hur vi skulle uppmärksamma att MHRF, som grunda-

des 1969, fyller 40 år nästa år. Självklart vill man dra nytta av detta faktum, det gäller att profilera hobbyen. Man måste på olika sätt visa vilka kulturbärare vi är. Det kan man t.ex. göra genom att informera på bibliotek, ha utställningar på museer och informera i olika skolor, inte minst de med fordonsteknisk linje. Det är förstås viktigt att nå yngre människor, majoriteten av dem som idag ägnar sig åt fordonskultur är män i mogen ålder. För att trygga hobbyns framtid måste det till både en förnyring och gärna även att fler kvinnor får intresse; att tro på en helt jämlik könsfördelning är tyvärr inte realistiskt.

Det är viktigt att ha en bra kontakt med politiker, både lokalt och centralt för att se till att inte nya lagar införs som på olika sätt begränsar möjligheten för oss att använda våra fordon. Men då måste vi också se till att vår miljöpåverkan är så liten som möjligt. Detta var ett genomgående tema hela förmiddagen. Det pratades etanolkonvertering, hur lite vi använder dem per år (under 100 mil i snitt) och att köpa utsläppsrätter. Det är ingen tvekan om, att miljön är ett tema som diskuterades mycket mer nu än tidigare år.

Viktigt för MHRF är förstås också att ha fortsatt goda relationer med myndigheter och verk som påverkar hobbyen samt andra intresseorganisationer.

För att manifestera jubileet kommer man att anordna MHRF sanktionerade rallyn, utlysa en motorhistorisk dag och ordna utställningar. Representanter från olika klubbar hade ytterligare



Horst Brünig visar upp vandringspokalen där varje arrangerande klubb lägger till en reservdel.

idéer som att göra en film/bok, alltså något mer bestående än en träff. En kul idé som någon klubb redan hade praktiserat var att bygga en mindre kopia av favoritfordonet så att även barnen får upp ögonen för att det är kul med gamla bilar. Man föreslog också en fräschare grafisk profil för MHRF och gärna en yngre styrelse... Någon tyckte till och med att man skulle skapa "Motorhistoriska Partiet; ja inte var det någon brist på idéer!

Traditionella pressreleaser är också viktiga och då är det viktigt att även vända sig till den vanliga pressen och inte bara till motortidningarna. En annan idé som framfördes var att bjuda in någon av TV kanalerna till ett lämpligt motorhistoriskt evenemang, för då når man verkligen många människor. MHRF kommer att utvärdera ovanstående förslag och återkommer till klubbarna, för det är ju trots allt klubbarna själva som ordnar mycket av detta.

Ursprungskontroll

Därefter informerade MHRF om de problem som en del stöter på när de ska "få igenom" ursprungskontroller hos Vägverket. MHRF är visserligen remissinstans, men köerna är långa och vissa personer stöter på både okunnighet och byråkrati hos Vägverket, andra får en snabb och korrekt behandling. Speciellt när vissa originaldokument saknas blir det problem. Samtidigt ska man komma ihåg, att en del mindre ärliga personer försöker utnyttja systemet och byta identiteter på fordon, så det gäller att hitta en balansgång. Som tur är så berör detta knappast CSS, det gäller oftast äldre fordon som t.ex. hopplockade motorcyklar.

MHRF försäkringen

Totalt finns det nu 32500 försäkringar som är försäkrade hos Folksam via klubbarna och MHRF. Av dessa är det 17000 bilar, 12000 MC och 2000 mopeder, resten går under "övrigt".

Skadeutvecklingen som under en följd av år varit gynnsam har försämrats 2007 samt hittills 2008. Inte minst är det 80-tals motorcyklar som bidrar till det. Dessutom har verkstadskostnaderna ökat mycket. I övrigt har det varit ett hyfsat skadeutfall, för mopeder till och med strålände med ingen skadad i år. Ungefär 3000 ansökningar görs varje år, en hel del av dem är dock bristfälliga för såväl ansökan som själva besiktningsprotokollet och måste därför kompletteras. Självklart förorsakar detta merarbete på försäkringskansliet hos MHRF.

I sammanhanget vill jag även påminna om, att besiktningsprotokollen gäl-

ler i tio år, därefter ska de förnyas, oavsett om skicket förändrats på fordonet eller inte under dessa år! Vet Du med Dig att det var länge sedan Du besiktade Din Sonett och kanske inte har något underlag kvar hos Dig, kontakta gärna MHRF:s försäkringshandläggare och kolla, tel. 08-32 03 54.

Från 2009-05-01 blir det smärre premiehöjningar, ca. 4 % på kaskodelen. Man informerade också, att man gärna utbildar nya besiktningsmän i sina nya lokaler då det finns konferensrum där, de ligger i Solna nära Stockholm. Normalt sett är det runt 25-30 % av medlemmarna i klubbarna som har MHRF-försäkringen. Det borde vara fler, försäkringen är förmånlig för medlemmarna och finns i flera olika varianter, dessutom får klubbarna en ersättning per försäkring på 20:- vilket delvis täcker den medlemsavgift vi i vår tur betalar till MHRF.

Klubbinformation om träffar

Därefter informerade Studebakerklubben om en träff i Vänersborg, Norrlands Motorhistoriker om Polarrallyt och slutligen Austin Healeyklubben om ett en veckas internationellt möte i Tylösand. Man har ca. 300 medlemmar i Sverige men till träffen kom det 224 bilar och 470 personer från 17 länder, imponerande.

Förbundsstämman

Trots rubriken på denna artikel kommer jag att skriva minst om själva stämman. För det är faktiskt inte så mycket att skriva om att styrelsen fick ansvarsfrihet samt att budgeten och styrelsens verksamhetsplan godkändes.



Horst Brüning avtackas med en silvervas av nye ordföranden Peter Edqvist, det är han som håller i mikrofonen.

Men en del ska jag ändå nämna. Som att vi valde in hela åtta nya klubbar, varav en som har Saab som tema, nämligen Östgöta Saabklubb. Alla klubbar som valdes in fick presentera sig med ord och bild vilket är givande och ger stämmodeltagarna en bra uppfattning om respektive klubbs verksamhet. En klubb med lastbilsanknytning uteslöts faktiskt, SLAM då de inte skött betalningarna till MHRF och inte heller lämnat in begärda handlingar. Ovanligt men helt korrekt att de uteslöts.

Värt att nämna är också att Horst Brüning som varit ordförande i MHRF i sju år avgick och framöver kommer att leda FIVA, den internationella organisationen som företräder historiska fordon. Det är en stor fördel för oss att Horst får denna post då han snabbt kan berätta om vad som är på gång bland EU-politikerna. Vi måste alla vara medvetna om, att det finns hot mot

hobbyn då den bland vissa politiker inte anses vara riktigt rumsren, eller med andra ord smutsar ned naturen. Självklart är inte heller de gamla fordonen så säkra som dagens fordon. Så det gäller att tala för sin sak och förmedla, att det lilla dessa fordon används innebär ett mycket marginellt tillskott till miljöförstöringen.

Den som efterträder Horst heter Peter Edqvist och då han redan tidigare satt som vice ordförande i MHRF har han i lugn och ro redan kunnat skolas in på sin post, dessutom kommer Horst i mån av tid att även framöver stötta den nya styrelsen.

Den enda punkt som det blev diskussion om var klubbarnas medlemsavgifter till MHRF. Idag och fram till mitten av 2009 är den 15:-/medlem. Styrelsen förordade en höjd avgift med minst 2:- och helst 5:- för att inte riskera ett underskott och för att kunna genomföra allt från lobbyarbete till arbetet med försäkringarna. Ett fåtal klubbar ville bibehålla den nuvarande medlemsavgiften men en stor majoritet, inklusive CSS röstade för att höja vår avgift per medlem till 20:- för budgetåret 2009-2010. Denna avgift ingår i den avgift på för närvarande 250:- som vi alla betalar till CSS.

Det sista beslut som togs var datumet för nästa års MHRF-stämma och det blir 2009-10-10. Därefter avslutades stämman och vi tog en kopp kaffe innan vi åkte hem. Och tänk, vi har faktiskt världens största medlemsantal i fordonshistoriska klubbar i Sverige i relation till den totala storleken på befolkningen!

Kung för en dag

Åke Larsson

Slaget om STCC kan börja. Jag befinner mig på Ring Knutstorp. Ett ytterligare förstärkande inslag samtidigt med att STCC körs, Porsche Carrera cup med Prins Carl-Philip som debutant. Häftigt så det förslår.

Det känns nu att jag kan använda uttrycket "kung för en dag". Det kändes verkligen så efter det korta mötet med "prinsen". Nu är min Sonett i kungshuset också. Nåja, ett fint kort på Sonetten åtminstone. Redan vid inpassagen såg det ut som en jättestor cirkus som skulle dra igång här på Knutstorp. Det var packat med depåtäkt och rekordmycket mediafolk, fotografer m.m. Så det var inte svårt att hitta prinsens depåtäkt, där stod på avstånd 3 stationära fotografer.

Redan innan jag gav mig iväg till Knutstorp hade jag försett ett Sonettfotografi med text som prinsen skulle få, i utbyte mot en autograf

av honom. Kanske bröt jag mot en oskriven lag när tillfället gavs... (jag såg ingen privatperson överhuvudtaget som kommunicerade med honom. Men allt kändes naturligt och självklart).

När jag öppnade utflyktsdagboken flög ett papper och det textade fotografiet ut och landade framför prinsens fötter. Han var hygglig och böjde sig ner och tog upp fotografiet som han givetvis behöll sedan. Prinsen frågade mig lite kring fotografiet, om det var min bil osv.

Jag frågade om han ville sätta en "kråka" i min bok, han kom med en i princip krystad förklaring. Nej!



Det foto som Prins Carl-Philip fick.

SAAB ENTUSIASTEN

Blad nr. 3 – September 2007 – Udgives af Bladkompagniet Saab Entusiast Danmark



Min Saab Sonett III fra 1970

Bent og Lars Dalby, från Saabentusiasten nr 3, 2007

En mand fra Venderup havde en Sonett III, som var importeret fra USA til salg. Den var ikke samlet. Vi tog den hjem i Bents garage, og det tog os lidt over et år at samle den. Vi fik renoveret motoren og gearkassen, og der kom nyt indtræk i. De andre dele blev pudset, rengjort og gjort klar til at blive samlet.

Der manglede dog nogle originale dele, såsom Sonett III skilt til instrumentbordet og de originale lys og blæsekontakter. Det er ikke lykket os at finde dem endnu.

Till daglig står Sonetten ude ved Lars, den er ikke ude og køre ret tit, for den kan ikke lide at få våde tæer, og det har jo regnet ret meget denne sommer.

Den er lige blevet synet, der skulle laves lidt, batteriet skulle skiftes, og der var et par andre småting som skulle laves. Den er nu så gammel, at det er blevet en veteranbil, så det skønt, for så skal der først kigges på den igen om 8 år...



Reservdelar till din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Nytt på lagerhyllan!

7032506 **Bakaxelrem**, Pris 75 :- /st

7032506 **Stop strap**, Price 75 SEK/each

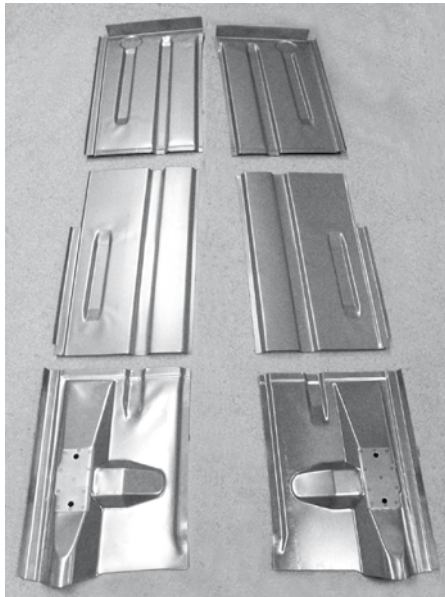
7903164 **Bult**, Pris 5 :-/st

7903164 **Bolt**, Price 5 SEK/each

Reparationsplåtar golv

Detta är plåtar pressade i Saab:s gamla pressverktyg.

Kontakta Per för mer info!



Sonett och Matra i Paris

Bild och text är hämtade från nummer 23, 1967 av Teknikens Värld



Höstens kontinentala bilsalonger är för männen vad de lyxiga modevisningarna är för damerna. I mode-staden Paris är intresset riktat på gatubilden istället för de unga damerna, åtminstone när det är bilsalong i stan.

Den ena exklusiva bilen efter den andra rullar nerför paradgatan Champs-Élysées i en inofficiell men mycket prestigebetonad privatvisning av årets nyheter. På bilden tävlar den nya Matra 530 med vår egen Saab Sonett V4 om trottoarpublikens gunst.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Vintage

Motorhistoriska klubbens tidning *Vintage* hade i nummer 2/2008 en talande rubrik: "Gröna Träffen blev Blöta Träffen". Den säger väl allt om deras sedvanliga vårträff. Men det hindrade inte att ett 80-tal glada entusiaster att komma med både cabrioletter och täckta bilar. Under bilden som visar två Sonetter står det "Saabar tål tydligen regnigt väder bra och var riktigt representerade, här med Sonetter". Det tror jag det, det fanns väl skäl varför karossen gjordes av glasfiber?! Den vinröda III:an hör till Bengt Åkesson, den röda II:an med svart huvparti ägdes



förut av Bert Grahn på Arlövsfabriken, idag vet jag inte ägarnamnet.

Dagens Nyheter

Under rubriken "Än sitter charmen i" hyllas vår medlem Lasse Lönndahl på 80-årsdagen. Hyllningen publicerades



den 18 augusti, men födelsedagen var dagen efter. Han beskrivs som "lika charmerande än" av Christina Zaar som skrivit artikeln och det vill inte säga lite det om en person som totalt 10 gånger valts till Sveriges populäraste sångare! För ni minns väl "Volare", Piccolissima serenata" och "Tulpaner från Amsterdam"?!)

Lasse har även ägt fyra Sonetter men på frågan om han "fortfarande kör sportbilen Saab Sonett, som han alltid gjorde förr, svarar Lasse att han sålde sin sista för fyra år sedan.

– Jag kör fortfarande sportbil, men nu har jag ett annat märke, en som jag kommer i och ur". Tack Sigge Skavén för klippet.

Classic Monthly

Journalisten Paul Bossey skriver trevligt på engelska i julinumret 2008 av Classic Monthly under rubriken "Swedish Stunner" om Sonettens historia i allmänhet och Saabentusiasten Derek Fletchers Sonett III i synnerhet. Saabklubben i England tror att det kan finnas runt 20 Sonetter där, en av dem är, eller snarare var Dereks gula III:a från 1973. För Derek bor numer i Spanien, i Costa Blanca. Dereks bil har kanske den bästa bakgrund en Sonett kan ha om man nu inte köpt den ny. Den har nämligen köpts en gång i tiden av Erik Carlsson till sin fru Pat Moss. Mellan 1999 och 2002 har den både renoverats och trimmats och sägs nu ha 125 hk samt avverka 0-100 km på 8,5 sekunder. Den är inte bara snabb, den går långt också. 2007 körde Derek med fru från Spanien till Trollhättan och hem igen i samband med Saab-



jubileet. Där träffade de Erik Carlsson som fick återse Pats bil.

Paul skriver att man måste lära känna Sonetten för att få ut det mesta av den men att helhetsintrycket är att den är solid och att den har stil.

Om ni vänder er till redaktionen så sänder vi er gärna hela artikeln som en pdf-fil.

Dagens Industri Weekend

I numret från den 12-13 september intervjuar Håkan Matson Mark Adams, GM:s designchef i Europa. I samband med det har man även med olika listor över de viktigaste GM-modellerna under 100 år. Dels finns den officiella GM-listan över produktionsmodeller, den Saab som nämns där bland tio bilar är Saab 92 från 1950. På Mark Adams designerlista, likaledes på tio bilar nämns bl.a. Saab Aero X (2006)

och Saab 900 Black Turbo (1978).

Att jag nämner artikeln överhuvudtaget i denna spalt beror dock inte på dessa två listor utan Håkan Matsons egen kultbilslista. För han nämner bland annat Saab Sonett från 1966, kanske inte helt konstigt eftersom Håkan själv har ägt en Sonett II, dock en V4 från 1968. Både Aero X och Saab 92 föräras med bilder, men inte Sonetten. Men totalt var det ju trettio bilar som nämndes, så allt kan ju inte visas på bild.

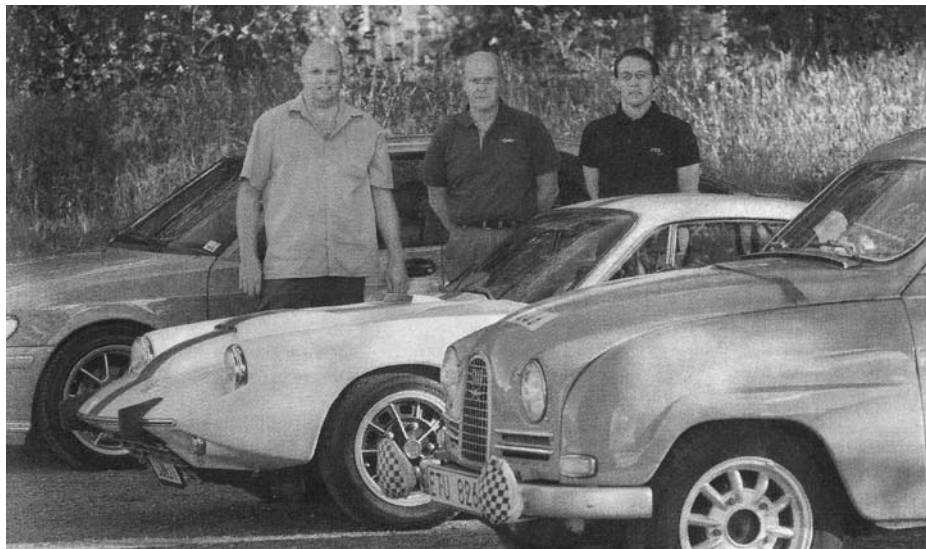
Katrineholmskuriren

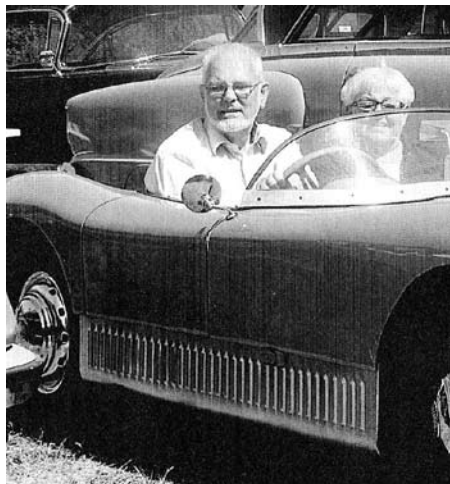
I Trafik & Motor från den 5 september så hittade man ett helt uppslag om Saab med rubriken "De är frälsta på Saab". Dels handlar den om far och son Zeipel och deras sju Saab-bilar, dels om Christer Melwinssons Sonett II V4. Det är också Christer som sänt artikeln till redaktionen, tack för det!

Alla tre är medlemmar i Turbo Dragons, en klubb där Saabintresset förenar medlemmarna och där man äger allt från tvåtakt till turbo. Det är en Internetbaserad klubb med uppåt 1000 medlemmar, varav en del utomlands. Den som vill gå med kan registrera sig och bl.a. få kallelse till träffar som den på Djulö i våras. Christer, som är vice ordförande i klubben "har en Saab Sonett, en sportig sak som nyligen firats med 40-årsårta. Den har varit utställningsbil i Kalifornien. – Jag har haft den i drygt ett år. Den är lätt att serva. Jag har haft alla fyra Sonettmodellerna, berättar Christer". Sex bilder på de olika bilarna illustrerar den trevliga artikeln.

Bakrutan

I nummer 3/08 berättar redaktören Christer Gebo om en träff i Gräfsnäs, "Hjulets Dag" där det mesta på hjul och larvfötter är med. Även Club So-





nett Sweden har en gång hållit i en träff där vi delvis var i Gräfsnäs. Av naturliga skäl så var det många Saabar med där, det ligger ju inte långt från Trollhättan. En av deltagarna var vår medlem Lars-Göran Hansson med sin hembyggda Sonett I replika; på bilden som Christer tagit ser vi ekipaget när det lämnar träffen.

Sonetter kan vi dock hitta varstans i vårt avlånga land. Saabklubbens Norrlandssektion anordnade en

träff, "Ramsele Classic & Veteranfordonsdag", en skön mix av engelska och svenska. Det fanns inte bara "vanliga" Saabar där, utan även de två unika husbilar som byggdes av en privatperson för många år sedan och som drivs av Saabmotorer. En är färdigrenoverad, en har en lång renovering framför sig då den hittades som ett vrak i skogen.

Två andra Saabar stack också ut från mängden, nämligen Bengt Hallenståls gula Sonett II V4 från 1969 och Ola Söderlinds röda Sonett II V4 från 1968. Det fina vädret hjälpte också till att göra träffen lyckad.



Medlemsavgiften 2009

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 4/08 av Sonettvärlden.

Årsmötet 2008 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 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 bilnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i detta nummer av Sonettvärlden. 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.

Slutligen, i år fick vår kassör påminna ca. 25% av alla medlemmar pga obetalda medlemsavgifter, det är inte rimligt. Vänligen betala omgående medlemsavgiften så slipper han påminna!

GRATTIS

Inge Ivarsson

Lilla Edet

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!





Köp Sälj och Byt

Säljes

Sonett III 1970, Sveriges äldsta med tillverkningsnummer 70500027.

Bilen är i mycket gott originalskick. Jag har ägt den sedan 1979. Alltid förvarad i bra garage.

1980 omlackerad i originalfärg, ny fabriksstrimlad 1700cc motor med ny grupp 2 koppling. Växellådan renoverad, rullbälten installerade och stolarna omklädda. Rostfritt avgassystem. I övrigt allt original. Aldrig några anmärkningar hos bilbesiktningen.

Ge ett bud till, Jan Andersson:
0431-245 85, 070- 752 74 96,
jan.tg.andersson@ektv.nu



Har Du fastnat i Din renovering för att Du saknar delar?

Börja med att kolla om den saknade delen finns i Club Sonett Swedens reservdelslager. Finns den inte där, sätt in en annons i Sonettvärlden genom att sända den till tidningens adress/mail, se sid. 3. Den kommer därefter in både i nästa Sonettvärld och på vår hemsida.

Sonettshopp

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



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

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:	40:-
Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
Vykort med två olika		
Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-
Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-

OBS! Frakt tillkommer.

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