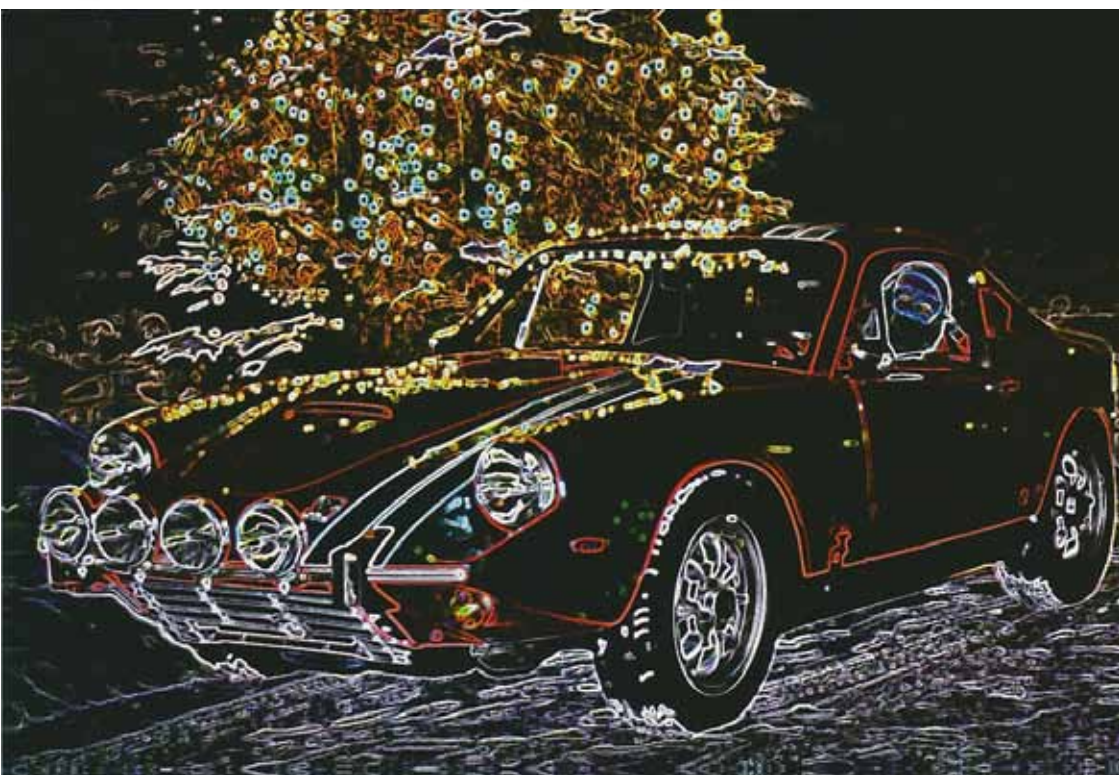


SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen



- Sonett två och en halv
- Gregers ungdomskärlek
- Sasons GT-Saab
- Möte med Björn Ranelid

1

2012



Från ordförandens skrivbord



Hej alla medlemmar i CSS,

Det har varit en förvirrad höst, i alla fall för oss som följt turerna runt Saabs framtid. Kina, Indien och senast Turkiet och vad som händer i framtiden vet ingen men Saabs dagar som biltillverkare som vi är vana vid är nog till ände, tyvärr. Historiskt har många andra bilmärken kommit och gått, vad har då hänt med de bilar som finns kvar? De allra flesta vårdas ömt av sina ägare och det ska vi göra också med våra Sonetter. Jag vill här "sparka" på er som kanske har ett renoveringsobjekt halvfärdigt i garaget men som aldrig blir klart. Endera slutför man allt så bilen kan börja rulla, eller i värsta fall säljer man till någon som kan ta över.

Att se gamla rullande bilar på vägen under sommaren är ofta roligare än att betrakta bilarna på ett museum. Behöver ni inspiration? Läs då gärna historien om hur en Sonett I förvandlades till en Facett GT i 4/2011. På tal om museum, det gick många rykten om Saabmuseets framtid och nu vet vi hur det är tänkt att bli. Vi får nu hoppas att den nya ledningen kan förvalta detta industrihistoriska arv på ett värdigt sätt och att museet kan hålla bilsamlingen intakt och få en sund ekonomi. Ett skräckscenari som fanns med i diskussionerna innan var "hur skulle det bli om samlingen skingrades?" Nu slipper vi förhoppningsvis det!

Försäkringar, det försöker vi hjälpa er med. På annan plats i detta nummer kan ni läsa om CSS avtal med Svedea och vi är mycket glada för detta. Vi kommer under 2012 givetvis att ha ett årsmöte och det blir i Karlskrona, Blekinge den 2: juni, trevligt då omväxling förnöjer.

På reservdelssidan pågår alltså ett frenetiskt arbete med att jaga leverantörer som kan nytillverka de delar vi gärna vill ha.

Jag vill också påminna er som under förra året bytt postadress/tel. att informera vår kassör Johnny Johansson om detta. Det är lätt att glömma men ger oss merarbete då ex. tidningar kommer i retur och ni kanske också går miste om senaste numret av Sonettvärlden.

Några slutord, ladda batteriet, kontrollera luften i hjulen, vrid om nyckeln för att provstarta, om så bara för att höra ljudet. Det blir en sommar i år också, det törs jag lova er så jag hoppas att vi ses under året, på årsmötet, på vägen eller på macken.

Micke Lindström



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:-/år

Tidningens adress

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

Hubert Szyman'ski, medlem i Klub SAAB GT-Classic i Polen önskar oss ett gott 2012 med denna lite ovanliga bild på en Sonett. Han har själv två Sonetter, en II V4 från 1969 och en III:A från 1973.

Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av
SONETTVÄRLDEN
beräknas utkomma i början av maj.
Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 27 mars.

Sonett två och en halv

Lennart Larsson/Johnny Johansson

Johnny Johansson sände styrelsen några nytagna bilder av en Sonett två och en halv, med andra ord ett mellanting mellan en Sonett II och III samt några följerader:

”Jag bifogar några bilder, som jag fått från en ny medlem i klubben. Det är en Saabhandlare i Tomelilla, Otto Olssons Bil AB, som har köpt den och tänker renovera den till nyskick. Enligt Transportstyrelsen är den registrerad som en 'SAAB 97 SPECIAL III', årsm.-71, med chassinr. 70AKG73. På bilderna kan jag se några detaljer som inte stämmer. Det vänstra avgasröret saknas, hålet i karossen också. Det sitter fyra bultar med stora brickor under bakre stötfångaren. Karossens bakre hörn, vid radioantennen, ser ut som II:an. Grillen är från -72. Färgen är väl också -72. Dropplisterna över dörarna ser ut som på II:ans kaross och



den saknar ventilationsrutorna bakom dörrarna.”

Vad vi kan se är det samma Sonett som Lennart Larsson en gång i tiden byggde och som Lennart skrev en artikel om till nummer 1/1990. Då vi fått många nya medlemmar i CSS sedan dess är det på sin plats att vi igen tar med artikeln från Lennart, kompletterad med några nytagna bilder.

”I Sonettbladet 2/88 fanns en artikel om de två Sonetter som jag byggde hemma i mitt garage. Vi som var med i konstruktionsteamet för Sonetterna fick möjlighet att övertaga återstoden av krocktestbilar och de i prototyputförande som strippades efterhand.



Dessa bilar ägdes av ASJ som hade att besluta om dessa. Detta övertagande gav oss en unik möjlighet att lära känna Sonetten i alla beståndsdelar. Vi fick uppleva helheten i bilbygge, inte bara det avsnitt av konstruktionen som var ens dagliga uppgift.

Bygget av III:an mod 70 är omtalad i den tidigare artikeln. En tid efter mitt första bygge tog jag över en krocksonett i andra hand efter en kollega på produktionstekniska avdelningen. Han hade inte möjlighet att fullfölja bygget men hade gjort en del av grovjobbet. Bilen var demonterad i sina beståndsdelar, skrottet bortrensat och främre delen av chassiet bortkapat.

Jag kontrollerade chassiet och riktade in det nya frampartiet och svetsade till detta i höjd med brandskotet. Karossen var av den korta typen med plan bakruta utan bakre sidofönster och med ”ankstjärt”, övre bakre sidoflyglar, ett mellanspel på några provbilar mellan mod 69 och 70. Det nya frampartiet var mod 70 så bilen kunde kanske kallas Sonett två och en halv.

Motorn hade här fått en rejäl smäll, fästörönen för motorblocket avslag-

na, kåpan över kamaxeldrivningen intryckt mm. Jag funderade ett tag på att försöka svetsa fästörönen, men fann det bästa vara att köpa nytt block, kåpa och kamaxelhjul. Nu fick jag också en möjlighet att lära känna motorn i sina beståndsdelar. Jag kollade och flyttade över alla rörliga delar som var helt intakta. Motorn snurrade igång fint så tydligen fick jag alla delar på rätt plats.

Bilen lackades orange, en färg som var aktuell vid denna tid. ”Bulan” på huven lackades mattsvart på sidokanten och de konkava spåren på toppen, ett signum för mitt bilbyggande. Den tidigare gula Sonetten hade samma utförande.

Bilen hamnade hos en bilhandlarhustru i Lund. Hon skulle ha den ”att leka med” över sommaren. Till hösten skulle hon ha en 99:a ”fastback” som kom det året. Hon äger Sonetten ännu (alltså 1990, reds. anm.), avställd sedan 1986. Jag minns att hon imponerades över den låga bensinförbrukningen och den uppmärksamhet som bilen väckte.

Nu efteråt inser man att man skulle sparat på Sonetter.”

Greger fick sin ungdomskärlek till sist

Jan Stohr, text och Johnny Samuelsson, bild.

Artikeln har varit publicerad i Hallandspostens motorbilaga den 28 oktober 2011 och vi publicerar den med deras tillåtelse.

När kärleken väcktes var den ouppnåelig. Men ödet ville annorlunda. Nästan 40 år senare ropade bilen med stort B på honom i en annons. Saabfrälste Greger Lönnergård tvekade inte en sekund.

Det första mötet mellan Greger och Sonetten skedde i Karlskrona. Han gjorde lumpen och Saabs sportbil stod uppställd i skyltfönstret hos den lokala handlaren. Bilen slog direkt an strängar som skulle komma att vibrera inom honom under många år.

På den tiden var Saabs ansikte utåt i dag, Victor Muller, blyga tio år och tillbringade sorglösa dagar hemma i uppväxtstaden Amsterdam. Biltillverkaren Saab stod på topp och hade precis lanserat sin tredje version av den egna sportbilen. Saab Sonett III var ett tydligt märke av sin tid och lade bakom sig den mer 60-talsinfluerade version II.

Gregers väg fram till den röda pärlan började med att han lånade pappans Opel. Hans första egna bil var en Simca 1000. I dag minns Greger den mest för det enorma glappet i växellådan.

Man fick dra spaken runt hela Halland för att få i backen, säger han och sveper i en yvig gest med högerarmen.

Raden av bilar han ägt fram till dagens 9-3 innehåller Saabs tvåaktare,



Återfunnen kärlek. Första mötet skedde 1970, i ett skyltfönster i Karlskrona. Nu har Greger Lönnergård en egen Saab 97, eller Sonett som den också kallas.

ett par modeller av 99:an, en 900 GLE, en 9000, ännu en 900 och en 9-5 com-bi. Hans bestämda uppfattning är att Saab är originalet och att bilar som till exempel Volvo är bleka kopior.

Volvo har bara presenterat trepunktsbältet. Allt annat är taget av andra biltillverkare. Jag har själv haft

Alien? Sonett har haft flera olika ansikten under sin tid. Greger Lönnergårds 72:a är i stort sett identisk med modellen från året före. Då fick bilen ny motor, ny front, nya fälgar och svartlackerad akterspegel. Pop-up-strålkastarna kom till i samband med att Sonett III presenterades 1970.



två Volvo-bilar, för att kunna jämföra. En 245:a och en 740. Jag brukar skoja och säga att om man vill köpa ett konstverk av en viss konstnär, då köper man inte en kopia och betalar lika mycket för den. Så är det mellan Saab och Volvo också.

Förr körde Greger Lönnergård motorcykel på fritiden. Men tillfällena när han och hustrun kunde dela intresset blev allt färre. Så när annonsen om att den röda skönheten från 1972 var till salu vägde Greger så klart in möjligheten att åter få med sig hustrun på turerna.

Det är fyra år sedan nu. Jag ringde 20 minuter efter att annonsen lades ut. Jag var först men fick skynda mig. Bilen stod i Uppsala.

Greger ordnade släp och hittade ytterligare en Sonett som var till salu i Stockholmsområdet.

– Men när jag tittat på båda var det ingen tvekan. Den andra var väldigt fin invändigt, men sliten i lacken, hade rostigt avgassystem och en hel del andra saker som behövde fixas. Det var ett lätt val att betala 5 000 kronor mer och få den här bilen.

Greger Lönnergårds ungdomskärlek till Saabs sportbil väcktes till liv igen av att hans sväger också hade en. I perioder stod den hemma hos Greger.

Han hade den uppställd i ett fuktigt garage där katter kunde kliva rätt över huven. Jag sade till honom att han inte fick ha den så, att jag skulle ta den ifrån honom om han inte förvarade den bättre.

Hotet verkställdes aldrig. Annonser kom emellan och Greger fick en egen skönhet att bry sig om.

Saab Sonett har funnits i tre olika skepnader. Ursprunget skapades redan på 1950-talet och kallades först Saab Sonett Super Sport. Den kallades också Saab 94 och fick senare namnet Sonett I. Bilen var ett försök att ta fram en egen tävlingsbil. Den gjordes bara i sex exemplar.

Nästan tio år senare såg Saab Sonett II dagens ljus. Den ser inte alls ut som Gregers bil. I stort sett hela karossen har en annan form. När Sonett III kom 1970 ändrades utseendet både på fronten och i bakänden. Greger sticker inte under stol med att han föredrar bakänden. Fronten är inte alls lika lyckad.



Häriifrån och bakåt, säger han och pekar mitt på dörren, är bilen perfekt.

Han tycker särskilt om den lite kantiga linjen som börjar ungefär vid dörrhandtaget och löper längs med bilen ovanför hjulhuset och som avslutas vid den rakt avhuggna bakändan. Att likna formspråket med Ferraris lösning är kanske att ta i, men man ser utan tvekan att samma tankar funnits hos den som designade bilen.

Med facit på hand har det dock visat sig att eventuella likheter med ännu förnämmande vrålåk inte spelar någon som helst roll. Hustruns vilja att åka med Greger i hans fritidsfordon ligger nästan kvar på samma nivå som när han tog ut hojen.

Hon tränade till och med hemma i garaget på att komma i och ur bilen med stil. Men hon tycker att den är skumpig och att det dånar och luktar när man åker i den.

Hon har rätt. Gregers bil har stummare fjädring än originalet. Och öronpropparna som hänger över rattstäng-

Bästa delen. Omgörningen inför premiären på bilsalongen i New York i april 1970 innebär att både fronten och bakändan gjordes om. Greger gillar bakändan bäst, fronten tycker han är "sisådär".

en talar sitt eget tydliga språk. Greger liknar Sonetten vid att köra en go-kart.

– Det ska vara lite skumpigt. Fjädringen ger bilen sin väghållning. Och när det gäller bullret blev det mycket bättre efter att jag lagat ett par rosthål. Den är tystare i kupén nu, försäkrar han.

Greger Lönnergård har bilen inregistrerad året om. Men han kör aldrig med den på vintern. Under den kommande vintern ska han laga en skada i nederkanten på bakluckan. Den kom till när han råkade backa på något. Stora delar av karossen är i glasfiber och därför är han inte ett dugg orolig över att skadan ska kunna lagas på ett sätt som gör att misstaget försvinner spårlost.

När vi träffas har Saab just fått nobben till det första försöket att rekonstruera bolaget.



– Då går det antagligen åt Häcklefjäll. Det är för jädra synd, tänk så många arbetstillfällen som är i fara, säger Greger och ser uppriktigt ledsen ut.

För hans egen del spelar Saabs ekonomiska problem mindre roll. Värdet på hans 72:a varar utan tvekan.

– Det är ju ingen märkvärdig bil egentligen. Men den är himla rolig. När min son lånade den en gång för att åka på ett bröllop och kom med tjejen till stället där de skulle äta middag trodde alla att det var brudparet som kom.

Sonett III. 1970 fick Saab Sonett en rejäl ansiktslyftning. Bilen var ursprungligen tänkt för den amerikanska marknaden och slutade tillverkas 1974 när de amerikanska myndigheterna införde striktare utsläppsregler för personbilar.

– Jag har sett folk som försöker sälja sina Sonetter för över 100 000 kronor, till och med 120 000. Men jag säljer den inte. Den ska stanna i familjen, min son har sagt att han gärna tar över den.

Vårträffen

Reservera redan nu *den 2:a juni* i er almanacka, för då ska vi ha vårt års/vårmöte i *Karlskrona i Blekinge!*



Möte med familjen Björn Ranelid

Åke Larsson

Jag och Ingvar Lindberg kör den 11 juni 2011 till GP- bil (Gösta Pettersson bilförsäljning), en bilförsäljning i Halmstad med våra Sonetter (den fula ankungen och grodan). Vi kör långa rundor i Halmstad då vi letar efter GP- bil.

Oturen är framme, jag kör aningen för fort i ett farthinder med följd att framändan på utblåsningsröret slår i och hela rörsystemet förskjuts bakåt och sprickbildning av rören uppstår. Bilen har plötsligt förvandlats ljudmässigt både till traktor och tävlingsbil. Det blir ett kärt återseende då vi till slut hittar GP- bil.

Jag känner förre tävlingsföraren och bilförsäljaren Gösta Pettersson sedan 40 år tillbaka. Då hade han Saabförsäljning och verkstad först i Skånes Fagerhult och sedan i Markaryd. Jag tror Ingvars Sonett levererades 1970 som ny i Kristianstad men såldes för 4:e gången 1974 hos Gösta i Markaryd. Nu i Halmstad visar Gösta stort intresse för våra Sonetter, han vill att vi fotograferar bilarna framför bilförsäljningen som firar 50 års jubileum.

På väg hem från Halmstad är grodan vägvisare och vi passerar tjädern, svarta katten, tranan och älgen vid Shells bensinstation i Strömsnäs Bruk. Det fodras en förklaring, tjädern, svarta katten, tranan och älgen är träkonst-

verk av samma konstnär placerade på vägen mellan Knäred, Vivlunga, Hinnersyd och Strömsnäs Bruk. Vi stannar och fikar på Shellmacken i Strömsnäs Bruk där älgen är placerad.

Ingvar frågar mig om jag ser att en Jaguar med skylten RANELID svänger in här. Det bara blev så, vi fikar vid gemensamt bord med familjen Ranelid, frun, Björn och hunden. Dom var på väg från Stockholm söderut och skulle först till Helsingborg och träffa sin dotter, sedan blir det Österlen och Kivik.

Möte med familjen Ranelid



Sonetterna står snyggt parkerade utanför Shellmacken i Strömsnäs Bruk.

Saab Sonett och Volvo P1800 tillhör de få bilar som ligger nära Björn Ranelids hjärta. Jaguaren med skylten RANELID stod nu ett stenkast från den fula ankungen och grodan. Jag kunde inte motstå frestelsen att låta Björn skriva i min utflyktsbok. Det dög inte med en vanlig penna; ursäkta säger han och tar några snabba steg med sina cowboystövlar till sin Jaguar och hämtar en specialpenna.

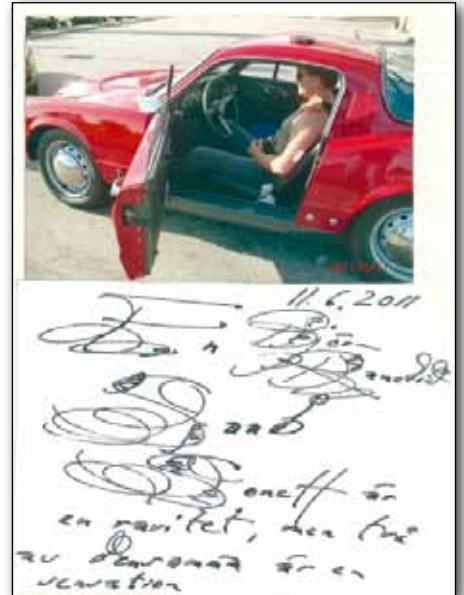
Sedan blev det poesi, några spretiga rader med fina volanger, en lovsång till våra Sonetter.

Björn provsitter min Sonett och han sa många trevliga saker under tiden. På 60 talet i Malmö kom Björn i kontakt med Saab Sonett genom sin fars syster som var gift med en man som job-

På vår irrfärd passerar vi tjädern (träkonstverk)



Ingvar Lindberg berättar en rolig historia för Gösta Pettersson utanför GP-bil i Halmstad



Björn Ranelids plånbok ligger tryggt på taket. Själv sitter han i bilen och uttalar sig lyriskt och poetiskt om Sonetten. Senare skriver han vidstående text.

bade i Arlövfors på Sonettfabriken, mannen i fråga ägde givetvis en Sonett.

Till slut fick jag och Ingvar gissa vilket bilnamn i världen som var det mest poetiska, Karman Ghia säger Björn i en lång betoning.

Nytt försäkringsavtal mellan Svedea och CSS

Micke Lindström

Vi i styrelsen tycker att det är mycket viktigt att ni som medlemmar i CSS kan försäkra era Sonetter med en bra försäkring och till en vettigt prissatt premie. Sedan många år tillbaka har vi möjlighet att ansöka och sedan teckna en försäkring via MHRF som samarbetar med Folksam. Denna möjlighet kommer fortsättnings finnas kvar, ingen förändring förutom de som MHRF själva gör.

Som komplement till MHRF har CSS sedan flera år tillbaka ett avtal med IF som medlemmar i CSS kan utnyttja. Skillnaden mellan dessa två försäkringar är kort att MHRF kräver en besiktning av bilen, medan IF inte gör det.

Vad är då en bra försäkring?

En bra försäkring ska kännetecknas av en rimlig premie, som inte alltid kanske måste vara den absolut lägsta men det viktigaste måste ändå vara ersättningsnivåer och hur eventuella ärenden hanteras. Vår förhoppning är att du som medlem ska kunna hitta en försäkring som du tycker passar just dig.

Det nya avtalet med Svedea ger dig som medlem i CSS ytterligare ett val och Svedea presenterar sig bäst själva på www.svedea.se.

Kort kan man säga att Svedea vänder sig till oss med gamla och udda bilar och har detta affärsområde som sin specialitet. Den stora fördelen är förutom marknadsmässiga premier att de erbjuder en högre grad av flexibilitet för ersättningsnivåer. Svedea erbjuder utöver detta även garageförsäkring och renoveringsförsäkring. Som medlem i CSS får du 10% rabatt på Svedeas premier och denna rabatt gäller även om du har flera entusiastbilar, alltså inte enbart Saab Sonett.

Avtalet med Svedea löper ett år taget och började gälla 2011-12-01.

Har du frågor eller funderingar runt våra försäkringsalternativ så är du välkommen att kontakta någon av:

Micke Lindström, CSS ordförande

Tel 08-56036802, 0732-312175, e-post: m-lindstrom@telia.com

Göran Sundin, CSS samordnare försäkringar

Tel 08-58026222, e-post: gorsun@passagen.se

Keith Eliasson, Svedea

Tel 0470-700663, e-post: keith.eliaasson@svedea.se

Mail från Tore Frøyse



Vi fick ett mail från Tore Frøyse som gladdede oss så mycket att vi gärna återger det i Sonettvärlden. Varför inte sända ett eget mail till redaktören med några rader text och en bild eller två på er Sonett, det behöver inte vara en lång artikel som ni ser.

Adressen till redaktionen är: skaven@comhem.se



"Hei!

Tusen takk for hjelp med deler og informasjon i forbindelse med restaurering. Sonettclub er kjempefin for alle som er interessert i eller restaurerer Sonett.

Jeg kjøpte Sonett III årsmodell 1971, chnr.71500227 i september 2009. Etter full restaurering ble den godkjent og registrert i mai 2011. Sommeren 2011 regnet nesten bort

så det ble ikke så veldig mye kjøring men det ble noen turer. Håper vi får fint kjørevær i 2012.

PS. På høsten kjøpte jeg prosjekt 2 (konebil). Samme årsmodell men produsert en måned senere, chnr.71500274. Begge bilene kommer fra California.

Hilsen Tore Frøyse som bor v/Lillehammer Norge.

Saabmuseet räddat!

Lars Gismar

Ingress från redaktionen: Inom Saabklubbarna har diskussionen varit livlig den senaste tiden om och i så fall hur vi kunde bidra till att rädda Saabmuseet. Det visade sig att det snabbt skulle bli alldeles för stora pengar för klubbarnas ekonomiska möjligheter. Som ni ser nedan så skulle det bli väldigt höga belopp för att köpa samlingen och därigenom undvika att den skingrades. Dessutom skulle driften årligen för lokaler, uppvärmning, städning o.s.v. bli stora. Att obligatoriskt höja klubbavgifterna för detta ändamål är inte förenligt med många Saabklubbars stadgar; att göra det frivilligt skulle inte ge så mycket ekonomiskt. Vi är därför mycket nöjda med hur det hela löste sig till slut, låt oss följa det nedan med Lars Gismars rader:



Det har talats mycket om Saabmuseets framtid. På SVT text TV följde man upp det med stängningen fredagen den 30.12.2011 kl. 16. Fler besökare än vanligt var faciten för helgens mellandagar. Trollhättans stad och Region Västsverige beklagade stängningen och funderade om framtiden för ett bevarande men förväntad kostnad ingav farhågor.

Museet blev utlagt till försäljning genom budgivning av konkursförvaltarna Hans Bergqvist och Anne-Marie Pouteaux, antingen som helhet eller enskilda objekt. Lördagen den 21.1. 2012 höll konkursförval-

tarna en pressträff i Göteborg. Angående Saabmuseet sade man att över 500 anbud inkommit, de flesta på enskilda bilar. Att den unika samlingen på cirka 120 bilar kan hållas ihop tog man ingen hänsyn till. Konkursförvaltarna är ingen kulturvårdande myndighet sades det.

Söndagen den 22.1.2012 visades inslag med Saabmuseets Sonetter i SVT Aktuellt. Måndagen den 23.1.2012 visas inslag och talas om den röda Sonetten från 1967 i SVT Aktuellt. Tisdagen den 24.1.2012 i TV4 nyheter visas inslag med bland annat Saabmuseets Sonetter och att Saabmuseet är räddat.

Trollhättans stad vann budgivningen ihop med försvarskoncernen Saab AB och stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs minnesfond. Partnerskapet betalar 28 miljoner för museet inklusive dess inventarier.

Ett lyckligt slut på ett ovisst drama.

Sonett – så lätt och nätt!

Under vinjetten "Mitt garage" skrev Kenneth Larsson en artikel om Åke Larssons Sonett II V4. Bilderna är tagna av Lasse Svensson och artikeln har tidigare varit införd i Kvällsposten den 10 juni 2006.

VITTSJÖ. Sveriges finaste Saab Sonett finns förmodligen i skånska Vittsjö.

Med 6 700 mil på mätaren har den aldrig körts i regn. Hade, får vi nog säga nu...

För så är det, när KvP Motor hälsar på ägaren, Åke Larsson, så hänger regnmolnen i luften. Men Åke tvekar inte, han rullar ut den vackert röda V4-bestyckade Sonetten ur garaget och bjuder på en härlig åktur med skön, mullrande motorsång runt Vittsjön.

Regnet kom

Och då händer det som inte får hända, det börjar regna.

Åke mulnar men håller färgen. Han är påtagligt stolt över sin fina sport-

Lätt val. När Åke Larsson väljer bil är det lätt – Saab. Hans fina Saab Sonett från 1968 är en nätt bil. 6 700 mil står det på mätaren i den välbevarade bilen.





Visst smälter den in fint i naturen, Åke Larssons extremt välbevarade Saab Sonett från 1968!

En man och hans garage - hos Åke Larsson i Vittsjö handlar det uteslutande om Saab.



bil, byggd på den dåvarande Saabfabriken i Arlov 1968.

–Jag är Saabfantast, erkänner Åke. Som om vi inte förstått det, hela hans lägenhet är fullproppad med både bil- och flygbilder. Saab har ju som bekant även en spännande flyghistoria och den intresserar sig Åke också för.

Just i år är Saab Sonett extra intressant. Ursprungssonetten fyller 50 år. Då, 1956, kom en serie med endast sex Sonetter och sedan dröjde det tio år till, 1966, innan nästa Sonettserie tillverkades. Så i år är det dubbla jubileer, kan man säga.

Under alla år byggdes Sonetterna i Arlov. Den allra sista så sent som 1974.

Just Åkes exemplar är i extremt fint skick. Bilen har bara haft en ägare före Åke, en dam från Lund.

–Jag har kört Saab i 40 år och haft den här Sonetten i 20, berättar Åke.

–Allt på bilen är original. Och den är underbar att köra, som en gokart. Man får växla en hel del men behö-



Visst är den snygg - Saab Sonett 1968!

ver inte frikoppla, det är bara att utnyttja frihjulet, säger Åke och demonstrerar den speciella körtekniken för KvP:s utsände.

Åke är med både i Sonettklubben liksom i Saabklubben i Sverige.

För dagbok

Han noterar ständigt allt som händer Sonetten i en särskild dagbok för bilen.

Och Saabarna har kommit och gått i Åkes liv. Förutom Sonetten äger han just nu även en fin Saab 900 Aero och tidigare har han haft ett antal tvåtaktssaabar, några V4:or och en och annan 900. Det är Saab som gäller för Åke. Och nu har Sonetten rullat även i regn!

Fakta om Åkes Saab Sonett 1968.
Ritning: Den här Sonettserien är ritad av Saablegenden Björn Karlström

Ett helt rent och blankt underrede - Åke Larssons Saab Sonett har aldrig körts i regnväder.



Med hjälp av ett bajonettvred går det att ta loss de fina askkopporna i Saab Sonett.

Motor: Fyrtakt, Ford V4, 1498 cc
Effekt: 65 hk/4700 rpm
Kaross: Glasfiberarmerad plast
Interiör: 2-sitsig sportbil
Transmission: Fyrväxlad låda med rattspak. Framhjulsdriven, frihjul
Fjädring: Skruvfjädrar fram och bak.
Teleskopstötdämpare
Bromsar: Skivor fram, trummor bak
Axelavstånd: 2149 mm
El: 12 volt
Tjänstevikt: 845 kg
Prestanda: 0 - 100 km/tim på 12,5 sek.
Toppfart 160 km/tim.
Färg: Monacoröd
Tidigare reg. nr: MB 36537
Tillverkat antal: 1610 stycken (V4-modellen)

Dagbok för en bil - Åke Larsson antecknar och ritar allt som händer.



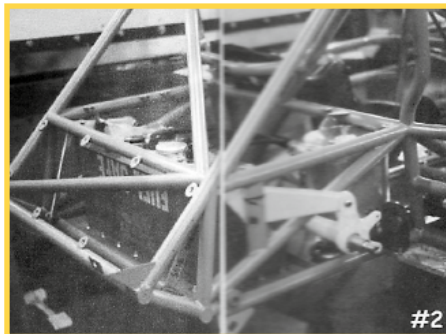
Sonett "Tube Racer" Tuned to Perfection

Jack & Pat Lawrence, from number 2, summer 2008 of Vintage Views, Vintage Saab Club of North America.

In attendance at this years Carlisle, PA show, were Jack & Pat Lawrence showing their phenomenal tube-framed Sonett. Here are their comments about this spectacular car.

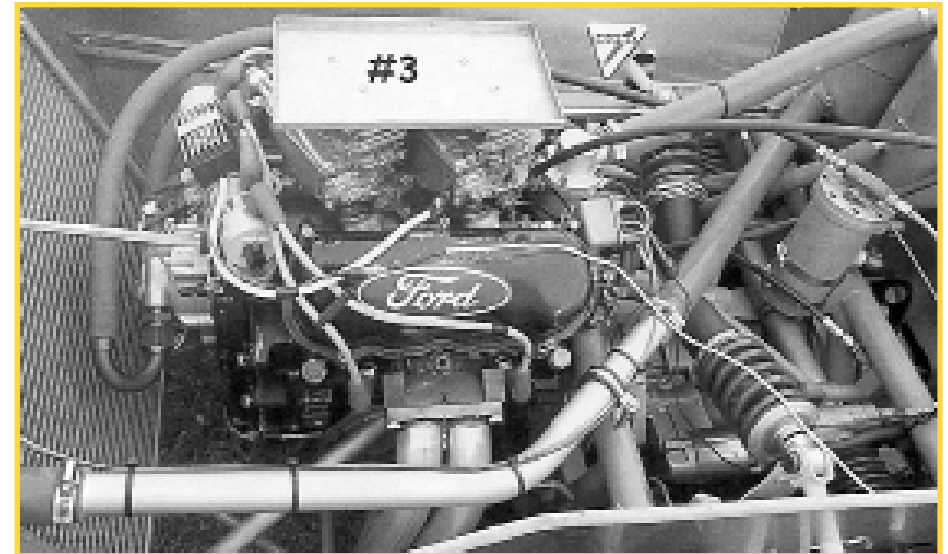


Figure #2 shows the rear end assembly during construction shows 12 gal. fuel cell, oil tank with return line from scavenge pump entering tank tangentially to induce centrifuge action to help separate gasses from oil and return them to catch tank. Capacity is about 10 qts. 10W30. Shortened 900 rear axle located by levers terminating behind fuel cell and actuating Koni steel coil over single adjustable shocks (not shown, the static setup bars or links are installed.) Axle center lower located in bay by a front to rear tie rod and a diagonal tie rod to L/front cor-



ner of bay. I made it adjustable and never changed it.

Interesting side: After chassis was designed on old fashioned drafting



board, the tube frame was assembled and welded on a small hydraulic die table approx. 3 ft. square using the eyed for horizontal alignment and diagonal measure for square. All necessary brackets, components, etc. were assembled to unpainted frame for fit and function, then the frame was stripped, cleaned and painted, then final assembly proceeded without any welding or changes to the tube frame. Many of the original parts were used from the old chassis, plus about \$4500 worth of material and new components plus about 1700 hours labor paper to finished car. The finished car came out lighter than expected and required 240# of lead to meet a weight of 1915# with driver.

In Picture #3, note the oil pump L/H center. This is our own design and incorporates scavenge and pressure pumps on one input shaft and housing. The pressure pump is a low pulse to avoid breaking the relief val-

ve springs. The fancy U fitting line is the scavenge return line to the tank. The lower house in this photo is the supply line to the high-pressure pump suction side. The 3rd line visible in photo #2 is the pressure line to the engine, passing under the shock absorber down to the oil cooler filter bracket. The adjacent line going forward to a connector feeds the engine system. In place of the filter on a stock engine, we have installed an aluminium cap that has one line going in from the connector and 3 hoses going, 1 each to the main bearing caps. The center retaining bolt threads into the 3/4 - 16NF hole in the block and feeds the oil gallery in the block. The holes to the main bearings are plugged as they are lubricated from the bottom.

The oil gallery then feeds the cam, balance shaft, and rocker arm assemblies. The advantage of the separation is that the oil pressure to the up-

per components is restricted to about 45 p.s.i by an orifice in the retaining bolt. This allows the crankshaft to run with about 10 p.s.i. per 1000 RPM, or 85 p.s.i. max.

Picture 3# has the aluminium receiver tank, left center, fitted with a blue T fitting on top, braided line to the fuel pressure gauge and the black hose to the dual 44DCNF Weber carbs. Electric connection on top of the tank provides 12V to a 4 1/2# - 5# in tank fuel pump. Due to the tank and fuel line location in the center of the car, fuel pressure does not vary significantly from cornering centrifugal forces.

The carbs are happy with this pressure range. If an emergency arises with low carb pressure, a small valve on the floor behind the seat can be closed partially to increase carb pressure by not allowing volume of return fuel to the tank, thus using two rear pumps to boost the front pump.

The intake manifold is welded up from 9 castings and is dry – no coolant. The coolant exits the head via the head soft plugs and is routed into the stat housing in the center of the photo and requires air bleed lines into the upper gallery in the heads to eliminate an air pocket.

The coil over Koni shock absorbers were relocated to essentially a pushrod location to reduce unsprung weight by 1/2 stock coil spring weight plus a percentage of shock weight dependent on original fitment. Shocks are Koni double adjustable aluminium units. Upper and lower A arm pivots are 5/8" spherical joints fitted with elastic seals. The oil filter and cooler are bu-

ried under the coolant tank near the bottom of the chassis. It is not an easy access design, but necessary to move all components closer to the front to rear centerline to lower the center of gravity. Note the Tilton starter, which I have never had to modify (hope it's not due), unlike Bosch starters. To use O.E.M. starters it is necessary to disassemble and silicone the field windings and the leads to the casing, plus some silicone on the brush wires, just to dampen vibrations, and also to fill the gap generously between the solenoid and the casing encapsulating the battery cable and solenoid wires.

The acid used in off the shelf clear silicone is supposed to be harmful to connections, but I have had no problems.

The ignition system basically motor cycle is a lost spark system with hall effect sensors mounted on adjustable plates in slots cut in the timing cover on radius with magnet set in the aluminium can gear. No advance or retard. The engine starts and runs on full advance. A RPM limiter is to be fitted.

Picture #4 shows the ignition system photo (from old chassis) shows two Accel coils, ignition box and Hall effect sensors mounted on adjustable plates to allow timing change.



Orkesterplass

Karl Eirik Haug

Vår medlem Björn Åberg fann denna artikel i D2, en helgbilaga till norska Dagens Naeringsliv.

Sjefen for Rikskonsertene, Åse Kleveland, kan knapt tenke seg en bedre låt enn den som kommer fra V4-motoren i sin Saab Sonett 1968-modell.

Evig kjærlighet. Åse Kleveland har vært sammen med sin Saab Sonett i 43 år, til tross for at den gir litt møkk under fingrene. – Det litt av bilens identitet. Jeg trives med at den ikke er spesielt sofistikert teknisk sett.



Det sekreste beviset på at Åse Kleveland (61) er blant Norges beste på selvstendig tenking, er at hun slo opp med en tøff Ford Mustang til fordel for en pinglete Saab Sonett. Etter over 40 års samliv med sportsbilen fra Trollhättan, blir det naturlig nok noe slitasje. Nylig ble forholdet styrket med en kraftig rehabilitering.

-Får man flat sveis i en så lav bil?

Åse: Det er årsaken til at den har vært hos Salmaker Karlsnes. Duken i taket sank stadig lenger ned som en hengekøye, og jeg ble nødt til å kompensere med å ligge flatere og flatere i setet. Det ble så fysisk krevende at noe måtte gjøres.

-Hender det at kjolen blir sittende fast i døren?

Åse: Sjelden. Men bilblemme nummer én går ut på å sette håndvesken på taket når jag åpner døren, har mye pikkakk og dårlig tid. Nylig skjedde det utenfor Ikea på Slependen. Etter to kilometer innså jag fadese og kjørte tilbake. Utrolig nok hadde noen tatt vare på den.

-Hvor ofte har du lånt bort bilen på 43 år?

Åse: Bare til min søster. Oddvar er for høy. Men få har spurt om å få prøve – heldigvis.

-Hvordan er den å lukeparkere?

Åse: Strålende, om man betrakter det som en sport hvor meningen er at man skal svette. Gleden ved servoløs tilværelse er å være ett med bilen. Å ratte moderne biler føles som å stikke fingeren i fløte.

-Hvilket stell får den?

Åse: Jeg bruker ganske enkelt en god bilsjampo. Ellers er vask og puss

fort gjort, ettersom den er så liten.

-Er det lov å spise i bilen?

Åse: Det er helt ålreit med både iskrem og pølse med lompe når trangen melder seg. Såpass må en bil tåle. Den er først og fremst en bruksgjenstand.

-Gir den utløp for aggresjon?

Åse: Nei, har man sånne behov bør man kjøpe noe sterkt og raskt? Det kan være et plaster på selvtiliten. Sonetten oppfyller ikke dagens sug etter akselerasjon og fart, men gi meg en svingete grusvei, så kommer kickene tett. Gleden over å være ett med bilen, og mestre veien fremkaller samme "godfølelsen" som i en noe ville ungdom.

-Hvilken person ligner Sonetten mest på?

Åse: Uten tvil Keith Richards. Ur-gammel, råtøff, men kan fremdeles "take you for a rock'n'roll ride".

-Har det noe gang vært tent en sigarett i bilen?

Åse: Aldri.

-Når blir den til salg?

Åse: En mann har ringt meg nesten hver vinter i 17 år og spurt om å få kjøpe den. Ifor sa jeg at om den slutter å gå, parkerer jeg den i hagen og planter blomster i den. Han tok hintet.



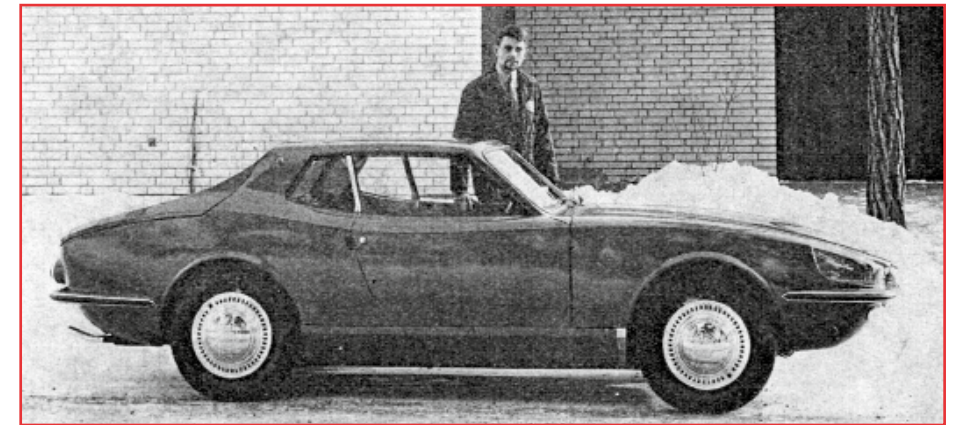
CV
1967 Ford Mustang
1967 Saab Sonett V4
1974 Saab 95
1978 Volvo P 1800 ES "Helgenenbilen"
1980 Saab 95
1984 Lada 4X4
1987 Mitsubishi Pajero
1990 Mitsubishi Pajero
2007 Toyota Camry

Sasons GT-SAAB

OBS. Färgbilderna i artikeln är från senare tid.

Teknik
för alla.
nr 8/1965

Den andra av de två prototyperna till en GT-vagn från Saab har kommit. Den har ritats av Saabs rutinerade formgivare Sixten Sason och byggs i glasfiberarmerad plast av AB Svenska Järnvägsverkstäderna. (Karlströms prototyp kom från Malmö Flygindustri).



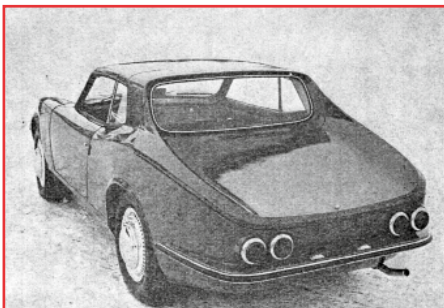
Även på Sasons prototyp bildar motorhullen och skärmarna en uppfällbar enhet, som blottar hela framvagnen. En snygg profil, inte sant?

Sasons vagn är betydligt större. Den har en hjulbas på 220 cm mot 212 för Karlströms, och total längden är 415 cm jämfört med 370. Motorn blir en Saab Sport-motor på ca 60 hk DIN, samma som för Karlströms.

Sasons prototyp har en form som vittnar om ingående kännedom om plasten som karossmaterial. Den är modern i linjerna – påminner något om 1965 års OSCA – och är betyd-

ligt mer tilltalande för ögat än Karlströms prototyp. Frågan är om plexiglasbublorna över strålkastarna kan vara praktiska, men i övrigt är fronten verkligen lyckad.

Ratt och instrumentbräda är från Saab Sport, och passar bra till bilen i övrigt. Att använda navkapslarna och kromdekorationerna i hjulen från standardvagnen är inte lika lyckat, för de är alldeles för påvra och gammaldags för att smälta in i den för övrigt extremt moderna formen. En liten detalj som väl troligen kommer att ändras är det fult oppkrökta avgasröret bak.



Bakluckans egenartade form beror bl a på att den måste få en viss styvhet, vilket fordrar andra metoder i plast än i stål. Stötfångaren är gjuten i ett stycke med karossen.

Saab binder sig inte för att börja någon tillverkning, åtminstone ges inga bestämda löften i det meddelande som sänts ut i samband med visningen av den senaste prototypen:

"Tills vidare måste de båda bilarna



betraktas som rena experimentvagnar. Huruvida någon av dem i slutgiltig version kommer att stå som modell för en serietillverkad sportvagn är ännu ovisst. På flera marknader – och bland dem USA – råder dock ett starkt intresse för en SAAB-modell av den här karaktären och inom SAAB är man angelägen om att kunna tillgodose detta intresse".

Om tillverkningen kommer till stånd, hoppas vi att det blir prototyp nr 2 som kommer att produceras. Den verkar fullblod och inte hembygge.



Miniatyrgrillen i fronten och navkapseln är det enda som för tanken till Saab

Reservdelar till Din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

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

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager

Gummi till sidomarkeringljus

Pris 185 :-/st.

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

Passar väldigt bra.



Rubber for side position lights

Price 185 SEK/each

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

Gummistroppar

till Sonett II med den rätta längden och elasticiteten.

Art 7404312, pris 250:-/par

Rubber strap for Sonett II with the right length and elasticity.

Art 7404312, price 250 SEK/per pair



det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

Kvällsposten

Här gäller det att vara skarpögd om man ska se en Sonett! Det var Lars Gismar i Malmö när han såg en Sonett långt bakom det objekt som skulle vara blickfånget, en Borgward Isabella. Det var den 6 augusti som man rapporterade om en av torsdagsträffarna på Frostavallen nära Höör. Alla sorters motorentusiaster träffas där för att snackas vid och ta en fika.



Kolla nu i det övre högra hörnet av fotot så ser ni en vinröd Sonett III och med tanke på var träffen var så är kanske inte gissningen alltför vild om vi säger att det är Bengt Åkessons pärla från 1973.

Expressen

I nätdelen av Expressen fann både Mikael Sjögren och Göran Sundin en Sonett, kolla gärna om länken fortfarande fungerar:

<http://www.expressen.se/motor/1.1158298/min-bil-slot-1?entryId=665871&image.archive.page=1>

Alltid kul att finna Sonetter i de stora medierna som når många betraktare. Texten under bilden på den blå Sonetten var: "Min Saab på Sebring, bulan på huven är ett resultat av korsintag." Inget namn på ägaren dock. Givetvis kommer det lite kommentarer och vi väljer att citera denna: "Tveklöst den coolaste bilen som kommit från Sverige, vill ha".

Vintage

I nummer 3, 2011 kan man se en vinröd Sonett III om man har skarpögögen på. Artikelns rubrik "Sista Gröna Träffen på Trollenäs" vilket ju är lite beklagligt med tanke på att man hållit träffen där sedan 1965. Ja,



kanske inte riktigt, för första gången var man på Johannamuseet med dess grundare Manfred Almqvist. Men som jag nämnt tidigare så flyttar Motorhistoriska Klubben i Skåne klubblokal från just Trollenäs Slott till Hemvärnsgården i Kyrkheddinge och därför kommer framtida träffar att hållas på klubbens nya adress. Många bilar med ägare slöt i alla fall upp den 2 juni på Kristi Himmelsfärdsdagen och bland dem vår medlem Bengt Åkesson. Allbilsträffar har också sin charm, det finns så många olika fordon att vila blicken på.

Uppsalatidningen

Denna tidning som ges ut i ca. 80000 exemplar i Uppsalatrakten var en av sponsorerna för vår jubileumsträff i just Uppsala. När de då bad oss att skriva en artikel om CSS träff till sin motorbilaga den 9 september så var det en självklarhet att göra det. Det fick bli en variant av den artikel ni redan har kunnat läsa i nummer 3, 2011 av Sonettvärlden. Förutom texten så fick vi även plats med tre bilder på olika Sonetter, så det var riktigt fin PR för såväl våra bilar som vår klubb. Ja, till och med för de smarriga Sonettårtor som Anna Folkesson hade gjort till vår träff.

E24

Så heter den nättidning som framförallt handlar om ekonomi. Att man då skriver om Saabs öden är kanske inte så konstigt för nuförtiden handlar det mer om företagets ekonomi än om bilarna, tyvärr. Fast lite handlar det gudskelov om bilarna också för man har en



hel Saabkavalkad, från början till förhoppningsvis inte slutet utan vi skriver nutid istället. Eftersom denna tidning är ganska nischad så håller vi oss till 1956 och Saab Sonett. Det står: "Saab Sonett, en sportmodell, tillverkas i sex exemplar i skånska Arlöw. Toppfarten är 160 km/h." Fast på den raden lyckas man ändå smyga in ett fel, för I:an är faktiskt den enda Sonettmodellen som inte byggdes i Arlöw.

TTELA

Johnny Johansson gav mig ett klipp från TTELA från september med rubriken "Dagen då kronofogden



kom". Det lät inte muntert och var det inte heller. Inte så konstigt då att museichefen Peter Bäckström såg mycket bekymrad ut på bilden. I bakgrunden ser vi för övrigt Sonettprototypen Catharina. Att Kronofogden kom för utmätning förvånade i alla fall inte Peter. Den omfattade alla bilarna, de 22 utställningsmotorerna och ett antal större verkstadsredskap.

Kronofogden och de 10-tal personer som kom skötte utmätningen på ett snyggt sätt men som Peter sade: "Affektions- och kulturvärdet på en enskild bil är omöjligt att beräkna och här handlar det om en komplett samling. – Samlingen får inte skingras. Och den måste stanna i Trollhättan. Den är en stor del av vårt kulturella arv". Peter hoppas att samlingen ändå kan förbli intakt vilket även Kronofogden önskar och i så fall skulle en

möjlig köpare kunna bli ett rekonstruerat Saab Automobile eller Trollhättans stad.

Bakrutan

I nummer 3, 2011 så täcktes hela baksidan av denna fartfyllda bild på den blåa Saab Sonett II V4 som Gunnar och Lars Åke Lindell körde i Regularityklassen i Midnattssolsrallyt. Bilden har tagits av redaktören Christer Gebo.



Det var för övrigt mycket material med Sonettanknytning med i detta nummer, nästan så att man kunde tro att det var en Sonettvärld man höll i handen. En annan bild visade en biluppställning på Gustav Adolfs Torg i Göteborg i samband med en Nationaldagsträff den 6 juni. Bland de andra gammelsaabarna kunde man se en röd II V4 och den ägs av vår klubbmästare Hans Johnsson i Kode. Bilden har tagits av artikelförfattaren Mats Kadmark.

Vi fortsätter: På en måndagsträff i Västerkvarn som ligger mellan Strömsholm och Kolbäck så dök en flitig deltagare till våra egna möten upp, nämligen Lennart Sahlén från Västerås. Men det var inte nog med det: Jan Nilsson fick för sig att han skulle köra



upp till Riksgränsen i Midsommartid för att på natten åka skidor i midnattssolen. Med på resan följde Anders Dackemyr i en 900 cabriolet. Den ena med skidorna på taket, den andre på bakluckan; vilken syn. Ännu mer som det var i midsommartid och man skulle åka tur och retur genom hela Sverige! För att göra en lång historia kort, resan gick bra, man nådde målet och kom tillbaka igen. Vad som inte framgår av den fem sidor långa artikeln är att Jan Nilssons bil tidigare har ägts av produktionschefen i Arlööv, Bert Grahn och inte ser ut som andra Sonett II:or. Ser man noga på bilden så sitter tanklocket på vänster sida, den har höga framstolar och den har sidomarkeringsljus trots att den är en 68:a. Vad som inte syns är att den faktiskt har ett litet baksäte, golvväxel och delvis III:ans inredning! Bert byggde bilen själv så att den skulle passa hans behov men det är en annan historia.

GRATTIS
Christer Claesson
Tjörnarp

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

Saab Sonett II eller III

Svar till Johan Brusewitz, tel. 0705-591220



Sonettbutiken

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

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

Ny klubbdekal, en stor och två små 30:-



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:92

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

1:43

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

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
---	-------	------

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

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	40:-
-------------------------------	-------	------

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

Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
----------------------------	------	------

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

OBS, frakt tillkommer!

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