

SONETT

- Organ för CLUB SONETT SWEDEN -

världen



- Sonett II #114
- The Saab Sonett III convertible story
- Saabs tuffaste sportbil
- MHS "Snösvängen"

1

2015



Från ordförandens skrivbord



Våren nalkas med stormsteg. Vi har nu passerat den mörkaste delen av året och vi börjar alla fundera på sommarsäsongen för våra bilar. Jag får väl erkänna att jag har en hel del att fixa innan sommaren är här, bland annat alla gummibussningar i bakvagnen som behöver bytas. Ett hästjobb att se fram emot under våren.

När sommaren kommer är det skönt att ha bilen helt klar, att bara kunna dra iväg. Som till exempel i augusti förra året. Vi är ett gäng grannar med gammelmilar (bortsett från min Sonett V4 finns t ex en Austin Healey 3000, en Riley Lynx, en Fiat Barchetta, en BMW Z3, etc.). En lördag kväll hade vi årligt grillknyttis hemma hos oss och vid kaffet började vi prata loppis. Det hela slutade med att vi på söndag förmiddag träffades på gatan med våra gamla bilar och drog iväg norrut mot Sala på småvägar. Vi passerade både Sala och Norberg innan vi hamnade i Ängelsberg för en mycket sen och god lunch. Tilläggas kan att det här var bara en vecka innan den stora skogsbranden.

Men tillbaka till Club Sonett Sweden. På det senaste styrelsemötet planerade vi årets vårträff med årsmöte. Det kommer att äga rum den 6 juni tillsammans med Saabfestivalen 2015. Läs mer om festivalen på saabmuseum.se. Var träffen äger rum återkommer vi till i nästa nummer, men räkna med att ta er till Västergötland! Vi hoppas naturligtvis att många av er har möjlighet att komma. Gå gärna in på www.sonettclub.se, därefter Information och underrubriken Media och titta på fina gamla filmer från tidigare träffar!

Har du synpunkter och idéer på annat vi kan göra, hör av dig till någon av oss i styrelsen. Du hittar våra epostadresser och telefonnummer på www.sonettclub.se.



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-580 262 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Omslagsbild

Bilden är tagen utanför Sten-Arvid Larssons garage i Perstorp för ett par vintrar sedan och visar förstås den välkända Sonetten Kermit i vintermiljö.

Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande
021-30 05 54
johann.schemat@gmail.com

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

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-581 703 03
mackarvid@gmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare
0303-542 10
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
019-32 29 75
joakim-eliasson@spray.se

Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-767 46
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
090-12 99 15
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av SONETT VÄRLDEN beräknas utkomma i början av maj. Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 mars.

Sonett II #114 del 1

Kim Terp og Dorte Rasmussen.

Artiklerien har förut varit publicerad i SAAB entusiasten, organ för SAAB Klubben i Danmark och publiceras med deras tillstånd.



Her starter historien om Saab Sonett II 1967, stelnummer 114. Vi vil her i klubbladet følge renoveringen fra vrug til trimmet banebil og forhåbentligt kaste lidt lys over det usynlige netværk af Saabentusiaster i klubben med speciel viden om Saab to-takt og renoveringen af disse biler. Det vil blive en blanding af historie, en masse billeder og to-takt mekanik og med et lille krydderi af motorsport, som jo også er en stor del af historien fra Saab's storhedstid i tresserne og halvfjerdserne. Det vil måske få nye og gamle medlemmer til at starte små som store projekter i garagen.

Som for alle andre Sonetter starter historien om #114 i Arløv, som er en lille forstad til Malmø. Her blev Sonetterne samlet på ASJ (Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna), som Saab havde valgt til at stå for Saab's



Sportvognsproduktion fremfor hjemme i Trollhättan. Bygningerne, hvor de 258 to-takt Sonetter blev lavet, eksisterer stadig.

Billedet er fra samlehallen i Arløv. Den hvide bil er en meget tidlig bil fra 1966. Alle 28 producerede biler i 1966 har status som førseriebiler, og der var der store variationer mellem de enkelte biler. Man kan kende en 66-model på bl.a. hjelmlåsene på siden af hjelmen, forkromet styrtøjle og firebolts fælg svarende til Saab Sport og Monte Carlo. Den egentlige serieproduktion i 1967 blev således til kun 230 biler før Saab året efter lagde V4 motoren i og modellen kom til at hedde Sabb Sonett II V4. Herefter øgede man produktionen til 1500 biler om året.



Som hovedparten af Sonetterne i 1967, skulle #114 også en tur over Atlanten til USA, som var det "store" marked for de små sportsvogne.

Bilen som i teorien kunne være en i rækken af disse 67-modeller på lastbilen bliver solgt til en læge i Pasadena i Californien i 1967.

Han dør i midten af halvfjerdserne og sønnen stiller bilen om i baghaven, hvor børnene får lov at lege i den "gamle bil". På det tidspunkt har bilen kørt 40 000 miles. Sonetten står herefter i 20-25 år på en skråning uden forrude, efter at ungerne har trykket den ud. Trods begrænset regn i Californien samler vandet sig bag instrumentbrættet, og rusten arbejder sig langsomt gennem pladen og videre til den forreste del af bunden, som også langsomt rustet, mens ungerne sikkert har haft en rigtig sjov legeplads i Sonetten, hvilket man vel egentlig ikke kan fortænke dem i. Flere forsøger gennem tiden at købe bilen af ejeren, som dog ikke vil sælge. På et tidspunkt lykkedes det dog Glenn Roberts at købe bilen mod at love, at den vil blive renoveret. Glen vidste godt hvad han gik ind til, da han tidligere havde renoveret sine forældres Sonett til meget høj standard.

Sonett # 114 finder nu vej til et meget interessant SAAB værksted i Orange County, LA. Her har Bud Clark i en menneskealder haft sit firma J and B Imports, som i alle årene har været et kultsted for Saab folk på USA's vestkyst. Bud Clark er en meget gæstfri mand, som gerne fortæller om sit liv med Saab på væddeløbsbanen og i værkstedet.



Bud Clark med telefonen i hånden. Bud er ikke så meget for e-mails, men taler gerne i telefon. Her bliver han ringet op fra Alaska af en kunde, som har et problem med sin to-takt Sonett. Mens vi var på værkstedet kom der besøgende fra Holland og Belgien. Et helt fantastisk sted.





De to ovenstående billeder er Buds øjsten, en Saab Quantum 3, som var den amerikanske licensbyggede "Sonett". Der er lavet to af eksemplarer af denne model. Har man set Quantum 3 må man også se en Quantum 4. Bud griber sin telefon og ringer til en ven og 1 time senere bliver jeg lukket ind i en racetrailer med en fantastisk Quantum 4. Denne model er produceret i et ukendt antal som kit-car på basis af Saab Monte Carlo dele.



Quantum 4

Jeg har tidligere besøgt Bud, og da muligheden igen var der i 2010, stod

der blandt de mange Sonetter en gammel totalt adskilt to-takt Sonett i hjørnet, som ikke var der sidst.

Bilen var rusten men komplet og måske til salg og Bud kontaktede ejeren som var gået i stå med projektet. Med lidt overtalelse lykkedes det at få lov at købe bilen mod at renovere den, "nut and bolt".



En kæmpe opgave at få den ud at køre igen på danske veje. Det er sjældent at møde muligheden for at bygge en Sonett II helt fra bunden, så hvorfor ikke tage udfordringen op.

Efter en del transatlantisk korrespondance var Sonetten solgt til Danmark. Aftalen var, at bilen skulle samles igen inden turen over Atlanten af hensyn til transporten og toldbehandlingen i Danmark.

Det tog et års tid før bilen var samlet igen og klar til at blive slæbt til havnen i Los Angeles til det danske Shippingfirma. Efter 3 uger stod Sonetten i Taulov klar til afhentning ef-



ter en omladning i New York og Bremerhaven Her står bilen fortoldet og momset uden skader efter den lange transport. Imponerende.

Hjem i garagen med bilen, hvor man lover sig selv ikke at pille før, man er færdig med de to-tre-fire andre projekter, man har i luften.

Ugen efter var den dog igen adskilt og lagt i kasser. Alle de vigtige dele var der. Karburator, svømmehuset, som står i bunden af motorrummet, ekspansionsbeholder, oliebeholder og termostathus og så videre. Det var en fornøjelse at skille bilen ad. Alt var monteret med alle originale skrue og

bolte - alt på rette plads ned til mindste detalje. Den var komplet.. Derefter et gensyn med rusten, som var bekendt. Det mest bekymrende var pladen bag instrumentbrættet og tæring i toppen af panelerne ved A-stolpen.

Inderskærme, motorrum og bagagerum var helt uden rust. Nogle af pladedelene nyfremstilles faktisk og kan købes af Club Sonett Sweden, og derudover findes enkelte originale pladedele, og resten kan fremstilles efter originaltegningerne, som den svenske klub også ligger inde med. Diverse bundplader blev bestilt og tegningerne til instrumentbord og torpedopladen kom





i kopi fra Per Jansson fra den svenske Sonett klub.

Nu kom der overvejelser om, hvorvidt bilen skulle laves til original bil til at pudse på eller man skulle springe ud på det helt dybe vand og lave en historisk racer til baneløb inspireret af besøget i Buds garage. Det blev til det sidste.

Tilbage til rusten og træffe en aftale om sandblæsning og planlægge svejs-



ning af chassiet over vinteren. Men nok allervigtigst er det at vække alle de sovende celler i klubbens usynlige netværk samt deres kontakter her og der og alle vegne. Der vil utvivlsomt dukke navne op som Vagn Bruncke, HC Thing, Lars Dalby og mange flere.

Næsten opdatering vil indeholde vores overvejelser om motor, gearkasse og undervogn og forhåbentligt vise lidt fremgang med chassiet.

Til afslutning lidt flere stemningsbilleder fra Aladdins hule.

I de kommende blade vil I kunne følge reoveringen af bilen. Forhåbenligt vil vi kunne vise jer det endelige resultat i løbet af et års tid (ca...)

Forts. næste nummer:



Träff på Orust

Bilder och text: Björn Åberg, Gullholmen

Olssons i Ellös har sedan 1957 varit ledande leverantör av reservdelar till lantbruket. Man brukar årligen på västra Orust arrangera Ols-sondagen på Tofta med samling av veterantraktorer och veteranbilar. Den 8 juni -13 deltog jag för första gången med min återigen fungerande Sonett -74 nr 2499. Till min glädje kom ytterligare en Sonett med Peter Bryntes-

son vid ratten. Av kostnadsskäl blev det ingen Olssondag 2014 och det är osäkert vidare framöver.

Tofta gård är numera vandrarhem och restaurang. Gården har en lång historia, även före 1658 när Bohuslän tillföll Sverige. Carl Bildts släktingar på Morlanda Säteri var ägare från början av 1600-talet.



The Saab Sonett III convertible story

The article was sent to us by Lennart Jarenbäck, Blonay, Switzerland. It was published at "Saabism, all the good Saab things" with the link <http://saabism.blogspot.se>



Yes, you see correct. It's a Sonett III convertible. And it seems to be the only one worldwide. The story behind is partially foggy but also a wonderful example of how coincidences can develop. Imagine to be a Saab mechanic with your own workshop, loving the Saabs and having enough work. One day you break your arm and are forced to sit home and doing nothing. So you surf the internet, the Saab scene and so on. And then you find an ad for selling a Saab cabriolet, without stating a model. But for some reason you start to be curious.

Exactly this happened to the owner Michael. He thought that it would be a classic 900 cabriolet before the definitive end. But after a call with the owner and seeing the documents, it was clear, that someone wants to sell a gem without knowing

it and it's even in the same country. What would you do then? Jump into the car, drive there and buy it.

This Sonett was built in 1970 as a normal Sonett III. It's unknown who did the rebuild. But it is known, that it was intended for the Detroit Auto Show in 1972. The drums are drumming, that there were two pieces rebuilt, a burnt orange one and a silver grey. Nobody knows what's with the other. For some "paper" reason these Saab 97 Sonetts never came to the States. And it's very likely, that the orange one was repainted to Monte Carlo Blue, that's why the blue soft-top. A 40 years old soft top! The car was then bought by a Saab dealer from Corsica, imported there and drove 30 years as a beach and fun car. How it came to Germany is unknown.



What Michael found was a blue Sonett III cabriolet in surprisingly good condition of the car but not very good condition of the colour. He found out, that the original colour was Burnt Orange, so he returned it back. Otherwise only brakes and clutch hydraulics needed a repair, everything else was fine. No welding etc.

So here it is. If the accident with the broken arm didn't happen, who knows, where this unique Sonett would end. Nice, nice...



Saabs tuffaste sportbil

Mats Andreasson (text och foto).

Artikeln var införd i nr 2, 2007 av Nostalgia och publiceras med deras tillstånd.

Ibland känns det som om Sonett III, den sista upplagan av Saabs sportvagn, har blivit litet bortglömd. I så fall är det hög tid att ändra på det, för den här bilen har allt. Körglädje, väghållning och vettig teknik. Och, inte minst, en underbar 70-talsstil som nästan kräver att föraren har v-jeans och platåskor. Nostalgia har fått provköra Jan-Ove Nilsson's exemplar från 1972.

Vägen slingrar hit och dit. Ganska smal, men ändå asfalterad. En typisk svensk sommarväg med blommor och humlor och annat fint i dikeskanten. Fast just nu är det inte läge för några naturromantiska betraktelser – för tillfället är det bilkörning som gäller.

Aha, dags för en kurva, tänker jag och låter handen falla den korta biten från ratten ner till växelspaken. Ner med kopplingen, växla ner, upp med kopplingen igen och möt med gasen

– sådärja – och så drar vi på igen – den ligger verkligen som ett frimärke i kurvorna, den här bilen. Ojdå, redan ute ur svängen, det gick kvickt –

Sonett III var den sista och kanske den bästa versionen av Saabs sportbil. Byggs mellan 1970 och 1974 och fick redan från början ord om sig att vara bland det roligaste som fanns på fyra hjul. Jan-Ove Nilsson njuter av varje sekund bakom ratten. Är det Tio-i-topp med Kaj Kindvall vi hör i bilradion?



Jan-Ove Nilsson har kompletterat sin Sonett III med tidstypiska fälgar. Resten ser ut precis som när den lämnade fabriken 1972. Klart den ska vara orange!

vilken skön sång från motorn när den får varva litet - och strax, strax, strax – nu! – är det dags att växla upp igen.

Svenskt fullblod

Jag sitter ordentligt fast i förarstolen, bekvämt och ganska upprätt men ändå rejält fixerad i sidled. Framför mig har jag en stor varvräknare med en nål som glatt åker upp och ner längs skalan, en lång knallorange motorhuv och en asfaltremsa som ringlar iväg mot horisonten. Hur själva vägbanan är beskaffad behöver jag inte ens titta efter, det känner jag direkt i ratten. Och

En 70-talsdröm. Sonetten är förvånansvärt bekväm, med bra körställning och sköna stolar. Ingen kit-car-känsla här inte!



i öronen har jag en motor som verkar tycka det är minst lika kul som jag att leka racerbil på småvägarna runt Kalmar.

Det här är verkligen bilkörning som njutningsform – att försöka växla i rätt ögonblick, att försöka pricka exakt rätt i ingången till nästa kurva.

Men vad tror ni det är för bil jag kör, egentligen? En Lotus? En Porsche, kanske? Eller något fullblod från Italien? Nä - en alldeles svensk Saab.

En riktig sportbil

Genom åren har det funnits två svenska sportbilar som sålt i litet större antal: Volvo P1800 och Saab Sonett. Av dem är Volvon mest känd och det är också den som har byggts i flest exemplar, närmare 50.000 stycken mot drygt 10.000 för Saaben.

Att det blev så var inte så konstigt. Volvon var tyst, bekväm och hade gott om plats för bagage. Lätt att leva med även till vardags, skulle man kunna säga, eftersom den till stor del byggde på Amazonen. Fast det innebar också att den var ganska tung – kanske litet väl tung för att vara en sportbil.



Motorerna är samma V4 som i Saab 95 och 96 och som köptes in från tyska Ford. Här något trimmad av ägaren. Lägga märke till förstyvningsröret som också är expansionskärl.

Det tyckte åtminstone en del av de inbitna sportvagnsfantasterna, de som i första hand var ute efter själva körupplevelsen. För dem var det Saaben som gällde. Den var betydligt mer kompromisslös: hårdare fjädring, kompaktare mått, inte så civiliserad i stilen. Men å andra sidan var den nästan 400 kilo lättare än Volvon och hade köregenskaper och väghållning som var något alldeles i hästvåg. En riktig körmaskin, hade vi väl sagt idag.

Ett komplement

Historien hade börjat i mitten av 60-talet när Saab bestämde sig för att ta upp en sportbil på programmet som komplement till de vanliga personbilarna. Det var framför allt de amerikanska återförsäljarna som hade tjuvat om att de kunde sälja hur många sportbilar som helst om de bara haft några. Dessutom borde en sportbil med namnet Saab vara ett bra sätt att skapa publicitet även runt de andra bilarna.

Projektet hade egentligen börjat som ett samarbete mellan formgiva-

ren Björn Karlström och Malmö Flygindustri, MFI. Tanken hade redan från början varit att använda motorer och andra delar från Saab och efter en del turer slutade det med att Saab tog över hela projektet.

Framhjulsdrift såklart

På den tiden var det fortfarande tvåtakt som gällde hos Saab så den motor det handlade om var en trecylindrig djungeltrumma på knappt 850 kubik, i stort sett samma maskin som satt i de vanliga personbilarna. Även kraftöverföringen kom från det ordinarie sortimentet och det innebar att den nya bilen blev en av de första framhjulsdrivna sportvagnarna någonsin.

Chassit skilde sig däremot en hel del från de vanliga Saabarna och bestod av en svetsad plåtlåda, eller snarare plåtbälja, där övriga komponenter skruvades fast. Låter kanske litet vedbodaktigt men var i praktiken en mycket stark och vridstyv konstruktion som i något annorlunda form också användes av Lotus.



Orange och mattsvart – 70-talet i ett nötskal, förlåt plastskal. Öppningsbar ruta över bagageutrymmet och sköna stolar gör att Sonetten funkar bra även på längre turer.

Karossen, till sist, var en enkel tvåsitsig sportkupé av glasfiberarmerad plast och skruvades även den fast på chassibaljan.

Från tvåtakt till V4

Monteringen lades ut på Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlov strax utanför Malmö och framåt årsskiftet 1966-67 kunde de första seriebyggda bilarna rulla ut genom fabriksporten. Vid det laget hade modellen också fått sitt namn: Saab Sonett. Eller, om man skulle vara petig, Sonett II. Namnet hade nämligen figurerat redan på 50-talet, om än på en bil som aldrig gick i produktion.

Tillverkningen av Sonett II hann knappt komma igång innan det var dags för den första stora förändringen. Saab gick över från tvåtakt till fyrtakt i sina andra bilar och efter bara några hundra tvåtaktssonetter fick även sportbilen den nya motorn. V4:an på 1,5 liter köpte Saab in från tyska Ford och den återfanns också i vissa versioner av Ford Taunus.

Sedan rullade produktionen på under ett par år utan några större ändringar. Ett och annat exemplar blev kvar i Sverige men de allra flesta skeppades över till USA, som ju var den marknad bilen var tänkt för redan från början.

Face-lift

Men trots att alla var lyriska över bilens vägegenskaper och tyckte att den var hur rolig som helst att köra ville försäljningen inte riktigt ta fart. Efter tre år hade det inte ens blivit 2.000 exemplar totalt, och det var inte mycket att hänga i julgranen. Inte ens för en nischbil som den här.

De amerikanska handlarna menade att det berodde på formgivning, och kanske låg det något i det. De här tidiga Sonetterna hade en helt annan kaross än den orange bilen på bilderna här intill – kortare och knubbigare - och skulle man vara riktigt ärlig så var det faktiskt litet kit-car eller hemmabyggt över den. Personligen tycker jag den ser ganska kul ut,

men de amerikanska köparna var förmodligen ute efter något litet mer seriöst och elegant.

Så inför 1970 bad Saab den italienska formgivaren Sergio Coggiola om hjälp med några förslag på hur man skulle få fason på Sonetten. Efter en del bearbetning av Saabs egen formguru GAS, Gunnar A Sjögren, hade man fått fram en helt annorlunda bil – längre, kantigare och med ett helt annat flyt i linjerna. En helgjutten 70-talsdesign, som gjord för knalliga färger, mattsvarta fartränder och vida v-jeans.

Snyggt jobbat

Prestationen blev knappast mindre om man tog en riktigt noggrann titt på Sonett III, som den nya modellen kallades, och insåg att det egentligen mest var detaljer som hade ändrats. Det var inte bara chassit och mekaniken som var kvar från II:an - faktum var att hela mittpartiet av karossen också var så gott som oförändrat. Snyggt jobbat!

Det tyckte tydligen kunderna också, för nu hände det saker i försäljningsstatistiken. Efter ett år hade antalet sålda bilar gått upp till nästan 1.300 stycken – per år, alltså – och fortsatte sedan stiga för varje år till nästan 2.500 stycken 1974. De allra flesta hamnade även nu i USA. Det var egentligen bara 1972 som det såldes något större antal här i Sverige.

Rätt från början

Under fem års produktion ändrades Sonett III nästan inte alls – ännu ett tecken på att formgivarna hamnat



Jan-Ove Nilsson i Kalmar har haft bilen sedan den var nästan ny. "Jag har provat allt från Jaguar till Ducati, men Sonetten säljer jag aldrig".

rätt från början. Och de ändringar som gjordes berodde nästan helt på att reglerna på den amerikanska marknaden började skärpas just vid den här tiden. Kompressionen i motorn fick exempelvis sänkas för att klara avgaskraven, en åtgärd som i sin tur innebar att slagvolymen måste ökas till 1.700 kubik för att bibehålla effekten.

Den mest synliga förändringen kom 1973 när Saab tvingades montera stora gummistötfångare på bilen. Med ännu hårdare krav på gång bestämdes sig Saab för att lägga ner Sonetten efter modellåret 1974. Samma sak hade förresten Volvo gjort redan året innan med sin 1800-modell.

Sedan blev det inte fler sportbilar, varken från Saab eller Volvo, och i Arlövsfabriken fick man i fortsättningen nöja sig med att skruva ihop vanliga personbilar.

Välskött

Ungefär samtidigt som Sonetthistorien tog slut i mitten av 70-talet började den på allvar för Jan-Ove Nils-

son i Kalmar, som äger den orange Sonetten på bilderna.

När han köpte den våren 1976 var den inte mer än fyra år gammal och naturligtvis inte alls aktuell som något slags klassiker eller veteranbil. Han köpte den för att köra med den och njuta av den ett tag, men blev så förtjust att han behöll den.

Jag har egentligen aldrig renoverat bilen, säger Jan-Ove. Den var ju

Tekniska data för Sonett III:

Modell: Saab Sonett III 1972.
Motor: Fyrcylindrig 60° V-motor, block och topp av gjutjärn, vattenkylning.
Ventilsystem: OHV, 2 vent/cyl.
Cylindervolym: 1.698 cc.
Borr x slag: 90 x 58,6 mm.
Kompression: 8,0:1.
Effekt: 68 hk/4.700 rpm.
Bränslesystem: Enkel förgasare.
Transmission: Fyrväxlad manuell låda med golvspak, frihjul.
Elsystem: 12 volt.
Chassi: Svetsad lādkonstruktion av stålplåt med motorn på längden fram och framhjulsdraft.
Hjulbas: 215 cm.
Framvagn: Parallelogram med spiralfjädrar.
Bakvagn: Stel, U-formad axel med spiralfjädrar.
Bromsar: Skivor fram, trummor bak.
Däck: 165-15.
Mått och prestanda: Tvådörrars kupékaross av glasfiberarmerad plast, uppfällbar bakruta.
Längd: 390 cm. Bredd: 150 cm. Höjd: 119 cm.
Tjänstevikt: 880 kg.
Acc 0-100 km/tim: Cirka 13 sek.
Topp hastighet: Cirka 165 km/tim.
Nypris 1972: 28.500 kr.

ganska ny när jag köpte den så jag har bara försökt hålla den i bra skick. Enda större åtgärden är att karossen lackerades om för 10-15 år sedan, glasfiber rör sig ju en del efter hand. Annars har jag mest kört.

Det där är förstås en sanning med modifikation – en bil som är så här fin efter 35 år har naturligtvis skötts oerhört väl hela tiden. Dessutom har Jan-Ove en del pågående projekt, så som det lätt blir med bilar som verkligen används.

-Motorn som ligger i just nu har jag försökt trimma litet lagom. Inte mycket, bara så att man får litet extra skjuts ut ur kurvorna. Just nu ger den knappt 100 hästar, skulle jag tro. Fast originalmotorn har jag förstås sparat, den står undanställd helt orörd i garaget.

Säljer inte

Idag är det förstås ingen tvekan om att Sonetten är en klassiker. Jan-Ove har hunnit med en hel del roliga fordon genom åren, både bilar och mc, men medan de har bytts ut efter hand har Sonetten blivit kvar.

Jag kommer nog aldrig att göra mig av med den, säger Jan-Ove. Trots att jag haft den så länge tycker jag fortfarande att den är fantastiskt rolig att köra. Dessutom finns det ännu en anledning att ha just en Sonett III för mig som bor i Kalmar eftersom karosserna till just III:an tillverkades på Kalmar Verkstad, sedan tillverkningen av postbilen Tjorven upphört.

Sonett mot konkurrenterna

Åren runt 1970 innebar ett uppsving för den här typen av sportbilar, mer

CLUB SONETT SWEDEN

Club Sonett Swedens årsmöte

...kommer att äga rum den 6 juni i samband med Saabfestivalen 5-7 juni 2015 i Trollhättan. Som vanligt kommer fyllig information i nummer 2/2015 av Sonettvärlden. Den 6 juni är för övrigt även den Motorhistoriska Dagen då Motorhistoriska Riksförbundet önskar se så många samlarfordon som möjligt på vägarna för att visa vilken stor hobby vi har i Sverige.

eller mindre baserade på personbilsdelar och ofta med plastkaross. De flesta försvann när det blev besvärligare att sälja bilar i USA. Här kan du jämföra Sonetten med några av konkurrenterna:

Saab Sonett III

I korthet: Tvåsitsig sportkupé med plastkaross, motor fram/drivning fram.

Motor: Ford V-fyra på 68 hästar.

År: 1970-74.

Pris i Sverige: Cirka 28.500:-.

Lotus Europa

I korthet: Tvåsitsig sportkupé med plastkaross, mittmotor/drivning bak.

Motor: Renault radfyra på 78 hästar.

År: 1966-71. **Pris i Sverige:** Cirka 23.300:-.

Opel GT

I korthet: Tvåsitsig sportkupé med plastkaross, motor fram/drivning bak.

Motor: Opel radfyra på 90 hästar.

År: 1968-73. **Pris i Sverige:** Cirka 27.000:-.

VW-Porsche 914

I korthet: Tvåsitsig sportkupé med targatak, stålkaross, mittmotor/drivning bak. **Motor:** VW 411 boxerfyra på 80 hästar.

År: 1969-75. **Pris i Sverige:** Cirka 28.300:-.

Volvo 1800 E

I korthet: Tvåsitsig sportkupé med stålkaross, motor fram/drivning bak.

Motor: Volvo radfyra på 120 hästar.

År: 1970-72. **Pris i Sverige:** Cirka 31.400:-.



Sonett i november

Jan-David Skavén

Jag hade nog inte tänkt åka Sonett mer i slutet av 2014, ännu mindre som min egen har hastighetsmätaren urplockad för renovering. Men ack vad fel jag hade! Min vän Johan Brusewitz frågade mig om jag hade lust att hänga med till Västkusten för att leverera två växellådor som även de skulle renoveras. Ja, i alla fall den ena; den andra var mest med för att eventuellt ta delar från.

Jo, det kunde ju vara kul så jag hängde med. Vilket innebar att jag fick ta 9-5:an 8.5 mil till Strängnäs, för det är där Johan bor. Väl där så stod en nytvättad Sonett II V4 och väntade. Växellådorna låg redan i bagageutrymmet. Kanske inte det allra bästa bilvalet att frakta växellådor i skulle det visa sig men absolut ett av de charmigare.

Vi åkte iväg tidigt lördagen den 9 november. Vägbanan var blöt, dimman låg kvar här och där men det var plusgrader, ingen snö och sommardäck. Ganska speciell känsla att åka med en Sonett i november; det känns som att man är i den enda Sonett som rör sig i hela Sverige, rätt eller fel. Vi diskuterade om allt mellan himmel och jord och milen rullade på. Paus i Laxå och solen sken så skönt att vi faktiskt satt ute och fikade. Vi åkte vidare och så småningom kom vi till Skaraslätten. Någonstans där, vid en tvåfilig vajerväg hände det som inte fick hända. I alla fall inte när man har två växellådor bak: Vi fick punktering. En ordentlig en vilket säkert bilden visar.

Johan ställde sig så långt ut på vägrenen han kunde; att åka vidare till



nästa avfart var inte att tänka på. Det är väl inte första gången och förmodligen inte sista som en jobbig händelse efteråt blir till en god historia/artikel men när man är mitt uppe i det tråkiga så ser man det inte riktigt så. Garanterat inte. För här blåste bilar och framförallt långtradare så nära förbi att man bokstavligen fick hålla i sig för att inte försvinna ner i diket. Det var ju inte bara att ta ut reservhjulet som ni förstår. Ovanpå det stod ju två växellådor. För att ens få ut dem så var Johan tvungen att skruva bort täcklocken.

Samt att en i taget vicka/lyfta ut dem utan att det rann ut olja från dem, täcklocket var ju av. Tyvärr gjorde det



dock det från en av dem men en filt och papper hindrade merparten att nå täckmattan på bagagerumsgolvet. Min uppfostran förhindrar mig att citera Johan vid det tillfället.

Nå, så småningom var både växellådorna och reservhjulet ur bilen och Johan kunde göra den enkla biten, nämligen att skifta hjul. Alltmedan långtradarna och bilarna blåste förbi i mer än maxfart. En viss tur i oturen var det ändå att det var ett hjul på högra sidan som hade punktering; hade det varit på vänster sida så vill jag inte ens tänka tanken på att byta det.

Så var det "bara" att lasta in växellådorna igen, skruva på täcklocken och köra vidare...

När vi väl kom fram så åt vi i alla fall en mycket god lunch med tillhörande smaskig efterrätt; det var vi värda efter den pärsen. Efter lunchen så skulle växellådorna ur bilen vilket innebär att Johan igen fick skruva bort täcklocken, vika/lyfta ur växellådorna; ja, ni har hört det förut.

Så småningom var det dags att åka tillbaka till Strängnäs efter det att vi lagt in ett begagnat reservhjul under bagageutrymmet. Det var betydligt



enklare än när växellådorna låg där, det lovar jag...

Många Sonettmil senare var vi tillbaka i Strängnäs och Johan som gillar rena bilar tvättade av sin Sonett vid tiotiden på kvällen. Jo, det var mörkt men inte så kallt.

På tal om temperatur så kanske jag ska nämna också, att det var något fel med kylningen på hans Sonett, så hela färden på 66 mil tur och retur till Strängnäs företogs med full värme i bilen. Samt delvis öppna fönster kanske jag ska tillägga, för det var absolut inget fel på värmen, tvärtom! Jackan åkte av, tröjan med och nästan skjortan.

Nu återstod det endast för mig att ta 9-5:an tillbaka till Stockholm. Totalt blev det alltså 83 mil på en dag. Sens moralen av resan är förstås att alltid ha ett riktigt reservdäck i bilen, oav-

sett bil. En sprayflaska med skum hade vi inte kommit långt med. Sedan underlättar det förstås om man inte har två växellådor ovanpå reservdäcket.

Avslutningsvis vill jag citera den tyske författaren och poeten Goethe: När man gör en resa har man något att berätta!



MHRFs dialoger med Transportstyrelsen ger resultat

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF. Från PåGång, 4/2014.

Motorhistoriska Riksförbundet har under många år framfört önskemål till Transportstyrelsen att anpassa dagens föreskrifter avseende krav på utrustning och beskaffenhet på äldre fordon så att dessa bättre stämmer överens med de villkor som gällde när fordonen konstruerades och togs i bruk.

När kraven på utrustning och beskaffenhet på äldre fordon har varit för höga för fordonsägarna har lösningen varit att söka dispens. Dispensförfarandets avgifter har dock under de senaste åren stigit från 300 kronor till 2 600.

Vätrafikregisteravgiften har samtidigt genererat betydande ekonomiska överskott i Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsen har därför beslutat att hänföra intäkterna av VTR-avgiften till andra kostnader.

Från den 1 januari 2015 slopas därför dispensavgiften på 2 600 kronor avseende undantag från krav på fordon i fordonsförordningen eller föreskrifter meddelade med stöd av förordningen. Avgiften slopas även för undantag från avgaskrav enligt avgasförordningen. Lika så dispensavgiften på 1 700 kronor avseende undantag för fordon för tävlingsverksamhet.

Avgiften för ursprungskontroll sänks från 700 kronor till 600.

Även om det numera inte kostar något att ansöka om dispens kommer MHRF att fortsätta arbetet med rimliga föreskrifter. Att söka dispens innebär fortsatt – i många fall ett oproportionerligt – merarbete för såväl fordonsägaren, Transportstyrelsen som besiktningföretagen.

Endast registreringsbevis vid ursprungskontroll

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF. Från PåGång, 4/2014.

Transportstyrelsen meddelar att efter den 1 januari 2015 kommer bara dokument som klassas som registreringsbevis att accepteras vid en ursprungskontroll (gäller fordon som tidigare varit registrerade i annat land).

Transportstyrelsens beslut innebär att exportcertifikat eller liknande dokument inte accepteras från något land efter den 1 januari 2015. Not från MHRF;

– Vad TS klassar som registreringsbevis är i dagsläget oklart. Historiskt har TS krävt registreringshandlingar för alla fordon som någon gång varit eller är registrerade i exportlandet. I handlingen uppgiven identitet måste helt överensstämma med densamma på fordonet.

Föreningen saab92 H

Den numera upplösta föreningen saab92 H har haft som uppgift att rädda och renovera den mycket tidiga husbil som Torsten Johannesson byggde 1963-64 och som återfanns som en skogskoja. Husbilen med smeknamnet "Storebror" har efter renoveringen deltagit på flera träffar i Sverige; ibland med, ibland utan sin efterföljare, "Lillebror", som Claes Johansson på tidningen Klassiker äger. Gå gärna in på <http://www.saab92h.blogspot.se/> och läs mer om dessa två husbilar. På bilden ser vi den när den lastas för en



träff med över 400 fordon den 20 juli 2014 i Ramsele. Årets tema var svenskbyggda fordon och motorer och det passade ju bra. Väl där så kördes den helt på egen hand. Men vems är Sonett III:an?

MHRF anordnar hearings kring kontrollbesiktning

Peter Edqvist, förbundsordförande MHRF. Från PåGång, 4/2014.

Under januari och februari kommer Motorhistoriska Riksförbundet att genomföra så kallade hearings med medlemsklubbarna angående kontrollbesiktning för de äldsta fordonen. Syftet är att diskutera hur alternativa regelförändringar kan komma att påverka kontrollbesiktningen av historiska fordon.

I Sverige har vi nu haft samma inställelseregler för kontrollbesiktning i många år. Dels har vi haft en rullande 30-årsregel som medger kontrollbesiktning varannat år och dels har vi haft besiktningssbefrielse för fordon från 1950 och äldre.

Inom EU aktualiserades frågan om gemensamma kontrollbesiktningssregler för några år sedan och det fanns farhågor om kraftigt försämrade villkor för de historiska fordonen. Efter mycket stora insatser från FIVA liksom från Motorhistoriska Riksförbundet samt motsvarande organisationer i andra länder, så blev EU-beslutet att för just de historiska fordonen så får varje land, liksom hittills, utforma regelverket själva.

Under 2015 kommer Näringsdepartementet och Transportstyrelsen att arbeta fram nya svenska bestämmelser som även kommer att innefatta de historiska fordonen. Motorhistoriska Riksförbundet kommer förhoppningsvis att kunna påverka hur de nya reglerna utformas.

Vi söker minst en ny besiktningsman!

En av våra besiktningsmän för MHRF/Folksamförsäkringen, Kenneth Nilsson i Teckomatorp slutar besiktiga våra Sonetter. Stort tack för de gångna årens insatser!

Det betyder förstås att vi vill ersätta honom med en annan person, gärna i södra Sverige eftersom det är där många Sonetter finns. Men råkar ni bo norröver och gärna vill besiktiga Sonetter så är ni också varmt välkomna att höra av er för Club Sonett Sweden har tyvärr ingen besiktningsman norr om Stockholm vilket är tråkigt.

Förslagsvis hör ni av er, oavsett om det gäller södra eller norra Sverige till Göran Sundin som leder besiktningsmännen.

Kontaktuppgifter: gorsun@passagen.se eller tel. 0733146668 alternativt 08-58026222.

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

Vi söker två nya valberedare!

Efter många år avgick Club Sonett Swedens valberedning, Mats Phersson och Erland Johansson i samband med årsmötet 2014. Vi söker nu minst en och helst två valberedare som ska ge förslag till årsmötet på lämpliga personer för olika uppdrag i styrelsen. God personkännedom hos valberedarna underlättar men självklart försöker styrelsen också att hjälpa till när vi behöver ersätta någon person i styrelsen.

Vad kul det vore om någon/några tänker att "det här vore en uppgift för oss" istället för att "det fixar säkert någon annan"... För vår klubb blir inte bättre än vad vi gör den till och då behöver olika personer i klubben ställa upp och göra en insats.

Med andra ord; vill ni ha en livskraftig klubb, ställ upp som valberedare!

Ni som är intresserade, hör av er till klubbens ordförande Johann Schemat. Kontaktuppgifter: johann.schemat@gmail.com eller tel. 021-30 05 54.

MHS "Snösvängen" 31 januari 2015

Maria Lundberg/Johan Brusewitz



Väderleksrapporten lovade oss riktigt besvärligtinterväder; snöfall och +-0, så valet av bil för MHS vinterutflykt var lätt.

Stora hjul och framhjulsdrift borrar för god framkomlighet. Saab Sonett – en riktig vinterbil!

En gammal kunskap som numera är bortglömd är att anpassa hastigheten efter omständigheterna. Vi sänkte farten och tog det försiktigt i backar och kurvor. Så trots sommardäcken körde vi de 5 milen, med start och mål i Järna, utan missöden.

En fantastisk tur på underbara vägar i ett vintrigt Sörmland.

Vår placering är inget att skryta med men vi hade en trevlig dag med vår Sonett.



Ancient Grease: Cool Saabs Stay Alive in California



One ride in a 1959 Saab started a lifelong devotion.

By Phil Berg, photography by Pej Behdarvand. Thorbjörn Brännström sent the article to Sonettvärlden.

A Saab changed Bud Clark's life in 1961 when, as a senior at a trade school in Springfield, Massachusetts, he started an apprenticeship in a Saab/Volvo/Studebaker dealership. Clark recalls: "I didn't like the Saabs. They were ugly, they smoked, and the doors opened the wrong way. The boss sensed that, plunked me in a 1959 customer car, and took me for a ride. Scared the hell out of me; I didn't know a car could do that around corners—I had a 1954 Mercury. After that ride, I eventual-

ly became the head Saab technician there, and I bought my first Saab in 1962." By 1964, Clark had moved on to work in a Chevy dealership, fettling Corvettes and later racing a Yenko Camaro. He worked on Saabs in his spare time. In 1968, he moved to Southern California where he drag-raced Corvettes and, later, Dodges; but he still couldn't shake his obsession with Saabs.

In 1982, he opened J&B Imports. Today, he works exclusively on



Saabs—mostly Sonett coupes—out of a 6500-square-foot shop in Orange, California. Business is booming for service, restoration, and parts, even though Clark has never advertised. We drove to his shop to chat about his secret to longevity.

You gave up racing a Yenko Camaro paid for by a Corvette dealer to instead fix 750-cc, two-stroke Saabs?

Sure. What's the problem with that?

How many Sonetts are there?

There were only six Sonett Is made. They were two-strokes, and so were the [early] Sonett IIs. There were a total of 258 two-stroke Sonetts made, and I can account for about 200 survivors. Including the V-4, there were 1868 Sonett IIs made, and with the Sonett III, the total number is roughly 10,300. I'd guess there are a couple thousand that could run. The rest are gone due

to accidents or whatever.

Can you survive working only on Saabs?

I don't want to diversify to other cars. I overbook now. It is a problem—I'm overwhelmed.

How long can Saabs last?

I have a 1987 9000 that was driven off the boat onto a trailer but not tied down right, which bent the unibody, and so it was totaled. I bought it at auction for \$3625. I cut everything around the floor and built a new chassis. After 110 new body parts, it runs beautifully and now has more than 750,000 miles on it.

What causes a Sonett to die?

Rust. The orange Sonett we've had here since 1979—there's not a spot of rust on it. It's from Temecula [California]. Beach cars rust. Florida cars

rust. East Coast cars rust. You start taking them apart, and they just fold.

How hard is it to get two-stroke parts?

You can get more parts now than you ever used to be able to. I supply head gaskets; I used to supply pistons. We have the heads redone, although I supply the cutter to the machinists. Guy in Virginia makes the crank pins. The roller bearings in the engine are the same as those for a Honda automatic transmission. We get the crankshaft's ball bearings locally. They're quite common. Saab designed it that way.

What do you do when you're not fixing Saabs?

I drive on the Angeles Crest Highway every Sunday. Also the Glendora Mountain Road. The longest straight is maybe 100 feet—what a workout. When I go home, my significant other's Sonett is in my garage. She bought one brand-new in '73, but nobody could fix it. So she bought other cars but didn't like them. Eventually got another '73 Sonett, and that's how I met her. She needed someone to work on it.

•Ralph Millet, the first president of Saab Motors in the U.S., was originally a buyer for aircraft parts. In 1946, he was asked by the Saab aircraft com-

pany to find machinery that could be used to build a car in the States. Millet later tasked the Quantum company to build IBM computer-whiz Walter Kern's front-drive roadster design as a concept for the first Saab Quantum sportscars.

•SAAB is an acronym for "Swedish Aircraft Corporation", or Svenska Aeroplan Aktiebolaget.

•The 1.5-liter V-4 engine Saab bought from Ford of Germany was tuned for 90 hp in the first concept Mustang in 1962.

•Willys-Overland, one of the builders of the World War II Jeep, was considered as a manufacturer of early Saabs for the U.S.

•There were only six Sonett Is made. They were two-strokes; Saab didn't start using V-4s until 1967.

•The first two-stroke, 750-cc three-cylinder 93 came out in 1956; from 1950 to 1955, the cars were two-cylinder two-strokes called the 92. The "9" designations represented project numbers.

•Factory number 94 is for the first six Sonett Is, created in 1956. Almost all of the two-stroke, three-cylinder 92s were painted green, with transverse-mounted engines. These had no water pumps but were cooled by "thermal cycling" (heat rises). The 95 in 1959 is the wagon body style. The 97s were the Sonett II and III models.

Måndagen den 20 juli är det Saabkväll vid Årstaviken i Stockholm!

Samling efter 18.00. Arrangör är Automobilhistoriska Klubben, AHK.

Kom med din Sonett eller annan Saabmodell till parkeringen bakom Eriksdalsbadet, nedfart från den lägsta Skanstullsbron. Det finns en restaurang vid vattnet där man kan köpa alltifrån glass till räksmörgås.

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!

Övre sidoklädsel för Sonett III, art. 7422504 och 7422512.

Pris 250:-/styck, plus frakt.



Side lining for Sonett III, art. 7422504 and 7422512

Price 250 SEK/each, plus freight.

Instrumentbräda för Sonett II och V4.

Art. 7409469, endast skivan utan hål. Material är björkplywood med valnötspaner. Går även att låna vår mall om ni vill.

Pris 2495:-, plus frakt.

Instrument panel for Sonett II and V4. Art. 7409469, only the board without holes.

Material is plywood with walnut veneer. You can borrow the template if you want.

Price 2495 SEK, plus freight.





det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Teknikens Värld

Peter Klemensberger på Teknikens Värld skrev i nummer 6, 2014 en helsida om Saab Sonett med rubriken "Sport på svenska – Sonett en Saab i träningsoverall". Det uppmärksammade Johnny Johansson i Vargön och Johan Brusewitz i Strängnäs; tack för det.

Artikeln börjar med Sonett I och behandlar sedan även de övriga Sonetterna. Lite roligt var det att han även

har med en kuriosaspalt där det till exempel framgår att Sonett II skulle väga 200 kg mer om karossen hade gjorts i plåt. Ja, man har till och med en frågenöt: "Sonett är även känd under två andra modellnamn. Vilka? Svaret ges upp och ned i Teknikens Värld men ni behöver inte vända Sonettvärlden: "94 och 97" men det visste ni ju redan.

Expressen

Mikael Sjögren, Berndt Eliasson och Johnny Johansson uppmärksammade att Peter Fredriksson på Expressen den 15 februari 2014 skrivit en artikel på nätupplagan om vår medlem Lars Karmlids Saab Sonett II V4 från 1968. Länken var: <http://www.expressen.se/motor/saab-sonett-sjunger-inte-pa-sista-versen/> Rubriken var likaledes: "Saab Sonett: Sjunger inte på sista versen" och artikeln börjar så här: "Lars Karmlid älskar Saab i allmänhet och Sonett i synnerhet. Sportbilen väcker uppmärksamhet även i veteranbilkretsar. Att den lätta men motorstarka bilen kan köra ifrån betydligt modernare prestandavagnar gör inte saken sämre." Lars har haft bilen sedan 1997 och redan 1998 fick han pris som tredje bäst-

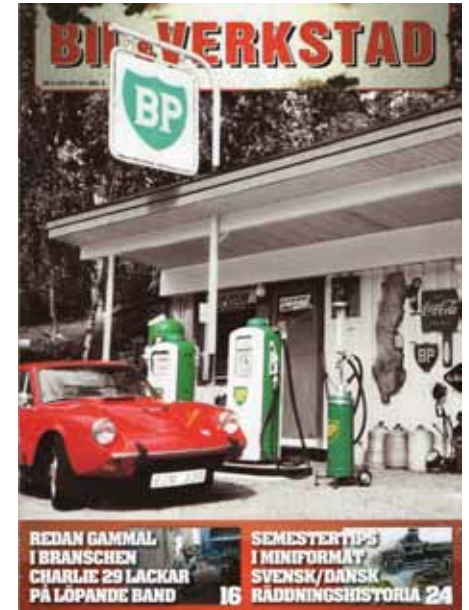
ta Saab på Vallåkraträffen. Förutom att berätta om motorn, priser och kuriosa (Rolf Wesenlunds sketch), historia och prestanda så nämner Peter på slutet av artikeln att "Väghållningen är av allra högsta klass samtidigt som den fyrväxlade, rattväxlade lådan inbjuder till snabba nedväxlingar."

Gentlemen

Ja, så heter en aktuell film som har Mikael Marcimain som regissör. Jag tänker inte orda så mycket om filmen, speciellt som jag mest tyckte att de rökte och krökade i mer eller mindre varje scen. Dessutom anser jag att den var för lång och hade vunnit på att klippas ned mer, 2 timmar och 22 minuter var för mycket. Nej, det som gör att jag ändå nämner filmen är att på slutet så kunde man se två bilar mötas uppifrån och såg jag inte helt fel så var den ena bilen en gul Sonett III. Men det gick blixtsnabbt, jag var förstas inte beredd på det men det skulle kunna stämma, för fordonen i filmen var från slutet av sextioalet/början av sjuttioalet. Nå, var det en Saab Sonett som snabbt passerade revy så var det ett försonande drag i alla fall.

Bil & Verkstad

Både Bernt Larsson med sommarbörande i Hult och Hans Eklund, Grästorps hade vänligheten att sända mig ett ex. av juni numret 2014 av denna tidning. Tidningens titel täcker väl vilka den vänder sig till och den har artiklar om allt från däckmaskiner till en 50 år gammal Toyota Crown. Men det var framsidan av tidningen som väckte deras intresse, för där stod en



Saab Sonett II framför BP macken i Björkfors. Macken byggdes 1955, Sonetten 1968. Sonetten nämner man dock inte ett ord om, men vi vet att bilen idag, till skillnad från vid fototillfället, ägs av vår klubbmästare Hans Johansson. Bensinen kostade för övrigt 62 öre när macken var ny och en liter olja 2,25 men ingetdera vill man egentligen veta när man känner till de nuvarande priserna... 2001 återinvigdes macken som en BP Nostalgimack men någon bensin säljer man inte. Trevligt ändå att en del gamla mackar bevaras.

Expressen

Expressen hade den 18 maj 2014 i sin nätupplaga en liten artikel: "Bilreklam från då till nu – härlig nostalgitripp" <http://www.expressen.se/motor/bilreklam-fran-da-till-nu--harlig-nostalgitripp/>

Saab Sonett i däck spegeln

Peter Klemensberger dokumenterar bilmodeller som har varit med i Teknikens Värld.

SPORT PÅ SVENSKA
Sonett – en Saabi i träningsoverall

NER OM SAAB SÖRSTY

En renodlad sportvagn för den som älskar att köra bil.

NOTEN

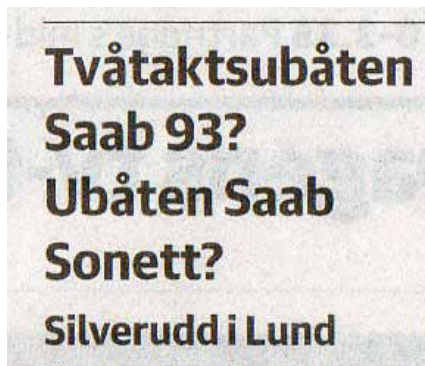
94 www.inklart.se



Det var ett bildspel med 10 bilder på gamla bilannonser, bild 4 är en annons om Sonett III; den såg ut att vara från USA, skrev Johnny Johansson i Vargön.

Dagens Nyheter

Det är ju inte alltid det skrivs spaltmeter om Sonetten när de omnämns i media. Men på Namn och Nytt där folk kan skicka in egna bilder och texter såg jag den 11 juni 2014 följande lilla lustighet. Givetvis var bakgrunden att försvarssaab köpte Kockums



varv så att företaget åter hamnade i svensk ägo.

Nostalgia

I nummer 7, 2014 av Nostalgia kunde man läsa följande text, illustrerad med ett foto: "Serienummer 1 av 6 byggda Saab Sonett Super Sport. Årsmoddellen är 1965 (de har vänt på siffrorna, skulle förstås ha stått 1956, red.) och bilen står till vardags på Saabs museum i Trollhättan där den tas om hand av Ture Stam och Rolf Ebefors, båda med långa yrkesliv hos nämnda tillverkare". Sonetten var med på

Mikael Einarsson
Trollhättan

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!





Knutstorp Revival 23-25 maj i Kågeröd öster om Helsingborg. Namnet på evenemanget antyder att man fått idén från Goodwood Revival i England och nu har man gjort en svensk variant på det.

I samma nummer hade man även med ett reportage från Gärdesloppet i Stockholm den 18 maj 2014. Har man skarpögonen på sig kan man faktiskt se överdelen av min Sonett i mängden. I förgrunden rullar bilar som har hört eller hör till Hovet.

Gazoline

Den evigt uppmärksamme Axel Boey i Belgien sände mig en Pdf-kopia av en artikel i julinumret 2014 av den franska motortidningen "Gazoline". Som Axel skriver: "A Swiss Sonett owned by an Italian speaking architect in a French magazine. It rather gets complicated". Eller om jag översätter: "En schweizisk Sonett ägd av en arkitekt som talar italienska i en fransk tidning. Det börjar bli komplicerat".

Nu är den lilla franska jag en gång lärt mig glömd, så jag avstår från att ens försöka översätta delar av artikeln. Men Sonetten ägs i alla fall av en person som heter Paolo Kauffmann och det är en gul III:a från 1971. Om jag sedan skriver att Sonetten inte bara



kan ses på framsidan av tidningen utan även på ett sex sidors reportage i den där man ser den från alla olika vinklar, till och med uppifrån, så förstår ni att det var en seriös artikel. Om någon önskar få artikeln som en Pdf-kopia så går det bra att höra av sig till redaktören för Sonettvärlden.

Nostalgia

I nummer 9, 2014 så skriver SL Sjöberg om den tjugonde Thulinträffen, döpt efter flygoraklet Enoch Thulin. Där fanns förstås många gamla bilar, samt någon enstaka buss och lastbil, givetvis även de med en anseelig ålder. Samt en grön Sonett III och bildtexten under den var "Möbelhandlare Lindberg från Bjärnum gillar Saab och kom till Thulinträffen i sin Sonett". Thulinträffen arrangerades som vanligt av Motorhistoriska Klubben i Skåne i samarbete med tidningen Nostalgia.



Nostalgia

Under rubriken Nostalgiskt i nummer 10/2014 så skriver Mats Andreasson om den ambitiösa utställningen Katrinetorp Classic Cars som ägde rum söder om Malmö i mitten av augusti 2014. Vädret var väl inte det bästa men det hindrade inte Gösta Jakfors att komma med sin Sonett I och Göinge Bil med sin nästan oanvända Volvo P 1900. På bilden ser vi även arrangören Kenneth Pilo. Utställningen hålls i samband med en av Sveriges största antikmässor och nu var temat sportbilar. Varje bil hade en väl-skriven skylt som beskrev både modellens och det enskilda exemplarets historia vilket var mycket uppskattat.

Nostalgia

Lars Gismar i Malmö tipsade mig om en artikel av Maria Jansson Sjödin, med bilder av Michael Engman i 11/2014 av Nostalgia om en Saab-familj där Sonetten står i fokus. Som det står i ingressen till artikeln: "När Carina Jonsson till vardag och fest kör sin glänsande, lackröda Saab Sonett II V4 från 1968, är det många som vrider nacken ur led och tittar lite extra. SAAB = Se Alla Avundsju-ka Blickar, säger Carina och myser". Carina och hennes sambo Leif Sjödin bor i Ramsele och har tillsam-



mans nio Saab-bilar av olika modeller. "Men den Saab som utan tvekan drar ögonen åt sig är den Monacoröda sportbilen Saab Sonett II V4 med 65 pigga hästkrafter. Bilen köptes från Bjärred i Skåne för två år sedan och har endast gått 13000 mil. Allt är original och dessutom i ett mycket gott skick. Det har blivit min sommarbil. Jag använder den till jobbet inom äldre vården, som shoppingbil när jag åker och handlar samt när jag ska på utflykt", säger Carina. Skribenten fortsätter med att skriva att det inte finns så många som rullar på de svenska vägarna då många gick på export till USA. Carina fortsätter: "Många har aldrig sett en sådan här bil så vi väcker alltid mycket uppmärksamhet där vi dyker upp på olika bilträffar". Den drar inte mer än halvlitern milen och man kommer



"Den har blivit min sommarbil. Jag använder den till jobbet inom äldre vården, som shoppingbil när jag åker och handlar samt när jag ska på utflykt."



Säljes:



lätt upp i 160 kilometer i timmen... om man vill. Min mamma som är 82 år börjar tycka att den är väl låg när hon ska ur bilen, i kommer hon alltid". Man har även haft en Sonett III från 1974 men tråkigt nog började bilen brinna i garaget. Leif fick ut bilen ur garaget men kvar blev bara ett sorgligt skelett. Leif sade att tanken ju hade varit att de skulle glida omkring i var sin Sonett.

Orange Saab Sonett III –73

Den har ett rostfritt avgassystem. Säljes som renoveringsobjekt.
Pris 20 000:-
Ring för info, 0240-76746 kvällstid.

Saabfestivalen i Trollhättan
5-7 juni 2015
För mer info.
Besök Saabmuseets hemsida!

Åke Larssons garage i Vittsjö

Bilder: Åke Larsson, Vittsjö, text: Jan-David Skavén



Gott om plats i Åke Larssons garage. På väggen ser vi bilder av inte bara hans egen Saab Sonett från 1968 utan även några svart/vita bilder på Rudolf Caragiola, som var aktiv som tävlingsförare mellan 1922 och 1952 och bland annat tävlade med Mercedes Silverpilar. Han var gift med Alice, bördig från Vittsjö och de var ofta där på somrarna.

Den andra bilden visar Åkes skåp med modeller. Hans intresse för såväl flyg som tävlingsbilar och sportbilar som Saab Sonett och andra Saabmodeller är omvittnat. Något som också följer med på köpet är den litteratur som man måste ha om man har det här intresset. Vi är övertygade om, att det finns en och annan Sonettägare som också har åtminstone några modeller av bilen i sin ägo.

