

SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen



- Kalldrage 2015
- Saab Sonett II 1967 number 271
- Sonett #29, 1966
- Maserati & Mustang

2
2015



Från ordförandens skrivbord



När ni läser det här är entusiastbilsäsongen i full gång och förhoppningsvis har ni alla fått ut era Sonetter ur garagevilan. Jag har lite som behöver fixas innan det är dags men har åtminstone planerat några utflykter redan. Club Sonett Swedens årsmöte - som denna gång äger rum tillsammans med och under Saabfestivalen - är ett givet tillfälle. Lite närmare geografiskt tänker jag vara med på de måndagsträffar som anordnas på Westerqvarn utanför Kolbäck där det en bra kväll kan komma upp till 400 bilar och 100-talet motorcyklar. Jag rekommenderar er som bor i närheten och inte har besökt Westerqvarn att göra det; med Sonetten är man verkligen inte "mainstream". Sedan är vi i Västerås även i år värd för Midnattssolsrallyt och på onsdagen den 24 juni är det en specialsträcka inne på Rocklundaområdet som är spännande att se på. Jag har hjälpt Västerås Motorsällskap att sälja program och förra året tog jag med min Sonett och ställde den som publikmagnet vilket resulterade i mängder av besökare och intresserade så det ska jag göra även i år.

Om det är någon som vill komma med sin Sonett och kolla in starten av Midnattssolsrallyt så är ni välkomna att ställa upp den vid infarten där jag säljer program. Droppa bara ett mejl några dagar före så att vi kan informera parkeringsvakterna och de kan visa er vart ni ska ta vägen.

Under den mörka delen av året får man i avsaknad av möjlighet att köra entusiastbil hålla sig till att skruva i garaget eller drömma sig bort på nätet. Jag vill slå ett slag för en trevlig Facebookgrupp som heter Saab Sonett och som i skrivande stund har 396 medlemmar från hela världen som har ett intresse i Saab Sonett. Där kan man utbyta tankar och idéer och se Sonetter från hela världen. I vintras la någon upp ett videoklipp där en amerikan skulle ta sig till jobbet när det hade fallit rejält med snö. Det enda fordon som tog sig fram i snön var hans Sonett III. När jag nu ändå är inne på ämnet internet undrar jag vad ni medlemmar tycker om vår omgjorda hemsida? Vi har en fantastisk webbmaster, Bo Sehlberg, som har gjort ett utmärkt jobb - men det är till syvende och sist er medlemmar vi gör sidan för, så har ni förslag till hemsidan; skicka ett mejl till någon i styrelsen.

Hoppas vi ses därute på vägarna, min Sonett är röd och har registreringsnummer JOHANN så den är enkel att känna igen.



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 MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22
Lennart Björk, Alingsås 0322-506 39
Mark Sjölin, Trelleborg 0410-332280
Mikael Lindström, Ekerö 073 2312175
Bengt Edlund, Östersund 063-30921

Omslagsbild

Den här Sonetten från 1967 ägs av Roel Valkema som bor i Roden i Holland. I tidningen kan du läsa en artikel om bilen som faktiskt är till salu.

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, webbmaster, suppleant
090-12 99 15
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Välkommen till Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff 6 juni!

I år är årsmötet och träffen förlagd till

Kinneulle Ring

i samband med

Saabfestivalen 2015

(Se sid 15)

Vi träffas inne på Kinneulle Ring

Samling: 14.00 -15.00 så det finns tid att titta på bilarna inför bedömningen av finaste Sonett.
Prisutdelning efter årsmötet.

Vägbeskrivning.

Kommer du E20

tag av vid trafikplats Kinneulle, kör mot Lidköping.
Vid stora rondellen kör mot Kinneulle Ring.

Kommer du från Lidköping

kör R44 mot Götene.

Vid stora rondellen i Götene, kör mot Kinneulle Ring.

GPS-koordinater: Latitud 58.5453, Longitud 13.4044

Årsmötet börjar 15.00

Från kl. 14.00 finns det kaffe och tårta som Club Sonett Sweden bjuder på vid lokalen.

I samband med Saabfestivalen på Kinneulle 6 juni finns det möjlighet att ta ut Sonetten på motorbanan och köra under ordnade former.

Att tänka på vid körning på banan:

Du behöver ha ett festivalpass; finns att köpa på Saabmuseets hemsida, <http://saabcarmuseum.se/event/saab-festival-2015/>
Där hittar du även tider om insläpp, besiktning av bil och körtider.
Man får inte ha onödiga saker i bilen och allt ska vara väl fastsatt.

Vill du enbart vara med på årsmötet...

kommer vi att skylta från insläpp till lokalen; där kan du titta på aktiviteterna inne på Kinneulle Ring. Festivalpasset behövs inte om du bara närvarar vid Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff på Kinneulle men inte kör på banan.

Obligatorisk anmälan

senast 31/5 till Hans Johnsson 0708-82 48 68
eller maila hasse.johnsson@hotmail.com

Välkomna önskar

Hans Johnsson och Hans Eklund.

All information om Saabfestivalen hitta du på Saabmuseets hemsida och sidan 15 i detta nummer av Sonettvärlden.





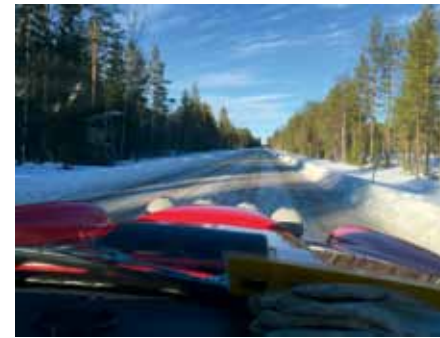
I början av februari blev jag uppringd av Johan Brusewitz, som undrade om jag ville vara kartläsare åt honom på veteranbilstävlingen "Kalldrage 2015" arrangerat av Umeå Veteranbilsklubb, som fyller 40 år i år. Med tanke på att jag är en av mycket få medlemmar i Sonettklubben som inte har någon riktig Sonett, fanns egentligen inget val för detta "once in a life time offer". Jag tackade förstas "JA". Tävligen skulle gå av stapeln lördag den 21 februari vid Bilbolaget på Teg.

Vädret var en fullträff med klarblå himmel och någon plusgrad. Jag kom till starten strax för kl 9 och började titta efter Johans röda Sonett V4. Det var ganska enkelt att hitta den, trots att den är så liten och nätt så stack den ut bland de andra bilarna. Kl 9 samlades alla deltagare för lite instruktioner om tävlingen som startade halv tio. Vi hade startnummer 37 av 96 anmälda, varav c:a 10 inte dök upp vid starten.

Turen gick österut efter olika småvägar mot ett samhälle som heter Gräsmyr. Efter vägen fick vi svara på olika frågor, allt från bilfrågor via varumärken till kändisar. Vägslaget var varierande allt från torra asfaltvägar till osandade isvägar även om vinterväglaget dominerade.

Det där med kartläsning var inte alldeles enkelt, inte för att karta och beskrivningar var dåliga, utan för att jag ibland glömde bort kartläsningen och mest lyssnade på Johan. Det fanns mycket att prata om, det mesta förstås om Sonett och jag fick lära mig mycket nytt av Johan. Vi mellanlandade i samhället Gräsmyr där det var fikapaus i deras hembygdsgård. Självklart fick vi också möjlighet att titta på andra veteranbilar.

Efter fikapausen fick vi köra en ny slinga och besvara nya kluriga frågor. Trots ett par kartläsningstabbar hitta-



de vi tillbaka utan större problem och vi hittade även alla frågor. Vid 15-tiden kom vi så tillbaka till Gräsmyr och hembygdsgården igen för en avslutande prisutdelning. Tyvärr vann vi inga priser på våra svar, men Johan fick 2st Västerbottensost Mittbit (<http://www.norrmejerier.se/produktkatalog/vasterbottensost/vasterbottensost.mittbit/184>) eftersom han var den mest långväga deltagaren. Efter prisutdelningen skjutsade Johan tillbaka mig till Umeå och jag kunde

fortsätta till ett för min del nästan två timmar försenat 60-årskalas, men det var det värt.

En sak jag noterade under hela tävlingen var vilket intresse bilen väckte. När vi stannade för rast kom genast flera nyfikna åskådare med frågor och tog foton. När vi var ute och körde vände sig alla om och tittade efter bilen och vinkade. Något jag aldrig varit med om med min 9-3:a.

Ett litet äventyr jag gärna gör om. Tack Johan!

Vi har fått tre nya besiktningsmän!

Efterlysningar kan ge resultat! Tre nya besiktningsmän för MHRF-för-säkringen har anmält sig efter vår förfrågan i såväl Sonettvärlden som på hemsidan. På sidan tre i Sonettvärlden hittar ni alla namnen på våra sex besiktningsmän som nu på ett betydligt bättre sätt än tidigare täcker upp stora delar av Sverige. Här är de nya namnen, tack för att ni ställer upp!

Mark Sjölin, Trelleborg, 0410-332280

Mikael Lindström, Ekerö, 073 2312175 08-56036802

Bengt Edlund, Östersund, 063-30921

Saab Sonett II 1967 number 271

Roel Valkema, Roden, Netherlands



the car was sold to the first owner in the state of New York for \$ 3,779. I have the original bill. You could buy an American sports car like a Ford Mustang for about \$ 2,500. So the Saab Sonett was very much too expensive for the American market.

From 1968 up to 1990 the car was driven by father and later on by daughter Elisabeth, also in NY. During these years the car was modified by placing football wheels and chairs from the Sonett III.

The car was exported to the Netherlands in 1991 and bought by a doctor in Huizen. He used the car for fun but did not care, only the car was repainted in 1995. I bought the car from him

By spring 1966 AJS in Arlov had built 24 prototypes of the Saab 97, called Sonett II. After one year of production only 258 were built, all with the 2-stroke motor of the Saab 96 Sport. Most of the cars were shipped to the USA, only some have been sold in Europe.

But the American market asked for a four stroke motor, maybe because of the need for an air conditioning. Like the 96 the V4 from Ford was used. As some 40 Sonetts already were built as a 2-stroke, Saab built the V4 in this cars. You can recognize these cars from the wooden dashboard.

My Sonett is VIN-number 271, so one of the first after the 10 pre production cars. This car is probably used by the USA importer as a demonstration car. Somebody showed me a photo of the car in the same color in a book from the USA. However on Sep 23, 1968



in 1996 when I owned already a Saab 93B from 1959.

Because this car could never win a price on an exhibition according to Erik Carlsson on the Jubilee of the Saab Club Netherlands in 1994, I wanted to buy an original Saab Sonett II, which I did indeed.

After two years - when cleaning the car with high pressure water I discovered many holes in the bottom and that the car had been repaired in the USA by using pieces of metal from different cars. Also the steering wheel was broken and bad repaired. What to do? Repairing by a dealer was too expensive. But I found somebody who could rebuild the car and he had many donor cars. He lifted the hood, repaired the bottom (30% of the metal was missing) and wheel housings and placed a renewed V4 that could run on normal petrol without lead. On the scanned photo you can see the car was very bad under the nice painted hood.

After some four months I got the car back and it drove good. Because I had only place for one car the 93B went to my son and the Sonett stayed at home. There is a scanned photo of both of them in front of our house.



The years after, the car was used not only 1.000 km each year, mostly for some trips around our village Roden in the north of the Netherlands. As a member of the Saab 96 club North, now Saab Classic Club, I joined meetings and other activities. Because most of the activities were in the neighborhood my wife and I went together because of long distant drives did not feel good. As also a member of Saab Club Netherlands I joined the activities later on with my Saabs 9-5. So

metimes my son came with the 93 or Sonett, also at the jubilee of the Saab Club Netherlands in 2012. I never attended meetings of the Saab Sonett club because of the distance.

Only in 1997 I joined the jubilee of Saab in Trollhattan, staying with my Citroen XM and the caravan on the camping place in Trollhattan. We did like this event very much, the photo of the Sonetts in the high grass near the factory is still on my office at home. We met Erik Carlsson at the museum. He did know us and the 93B still. He had a very good memory! After we met a director of Saab at the museum, he offered my son and me to make a test drive in one of the 40 built Saab 9-5's when at the end of the day some time was remaining. So we made a trip of 40 km around Trollhattan in a dark blue 2,3 SE and after I decided to buy a Saab 9-5 when the Citroen was sold. However next year I bought a Saab 9000 Anniversary dark blue and after the 9000 I owned 3 Saabs 9-5. Only last year I had to decide to sell the 1,9 diesel after big problems with the exhaust gasses.

Of cause we had some minor problems with the Sonett, mostly after the winter when the car would not run easy. But the car never ran out during driving, so driving was fun. Driving along the small streets and lanes in the neighborhood gives fun. The motor has only about 60 hp, but the car has a big exhaust pipe and people think there is a strong motor in it.

There is only one thing remaining to do: when the car was rebuilt in 1998 the upholstery was almost gone. Only



the doors have an upholstery, but not the original. In the past years a new upholstery should be fitted, but up to now I never found somebody who could fix this in a good way and for a reasonable price.

Next year I own the Sonett 20 years. As my wife has big problems with her back, she cannot go in and out anymore in the Sonett. Also the exhaust gasses give a problem for her. I don't care because it is an old car and that used to be so. To join activities in my own is not very nice, so I have the intention to sell the car. If you know a buyer, my mail is Roel.Valkema@hetnet.nl

The new photo's were made next street in my village on March 19, 2015. One older picture show the Sonett, the 93B, my son and two grandchildren. The grandchildren like to sit in the car while driving, however only one can sit in the Sonett of cause.

The photo of the 2 Saab 96,s and the Sonett is taken at the Prison Museum in Veenhuizen, about 20 km from our home.

All information about the Saab Sonett, especially the Saab Sonett II, I gathered into three books and some



200 photo's on my computer. There is also a database of still existing Sonett II's in the USA and Europe. Of course this information is not very reliable, because of many owners are not members of any club.

We have a good memory of Sweden. We went on holiday to Sweden about 10 times, always with our car and caravan. We did stay on a camping place



some days and went to next one. The camping place in Trollhattan near the river was our favorite. We made trips around, even on the Kinekulle racing track. But one famous animal we did only see on the road signs : the elk! After my wife got an heart attack in Linkoping 10 years ago, we did not visit Sweden again, but maybe in the future we will do so.

Vi fick ett mail...

från Bengt Edlund i Ås som svar på redaktörens fråga i nummer 1/15 av Sonettvärlden:

"Tack för en bra tidning!

På sidan 23 har du lite information om husbilsföreningen saab92h som upplöstes i höstas. Sonetten i bakgrunden är min så har vi löst den frågan.

Att jag är just där beror på att jag varit aktiv i renoveringen av husbilen och det var ju husbilens 50 årsdag som vi firade på förra sommars träff i Ramsele. Bilden av lastningen är tagen på gårdsplanen nedanför verkstaden hos Biltjänst i Ramsele där Torsten Johannesson byggde bägge husbilarna.

Saab92h står under vintern parkerad i Lenheden utanför Borlänge hos Anders, son till byggherren Torsten.

Vill man se mer av renoveringen så finns detta på www.saab92h.se."

Tilläggs kan att Bengts III:a som syns på bilden i förra numret är av årsmoddell 1973.

Saab Sonett, # 29, årsmodell 1966

Jan-David Skavén/Sverker Dahl



Eriks bil utanför tävlingsavdelningen i Trollhättan sommaren 1966.

Vi har ju redan i nummer 4, 2012 haft med en artikel med rubriken Saab Sonett #000029 . Det är Sverker Dahl som äger bilen men i det förflutna var det den bil som Erik Carlsson körde parallellt med hustrun Pat Moss Carlsson i Coupe des Alpes 1966.

I olika publikationer, som t.ex. Gunnar A Sjögren (Gas): Bilar på Saabvis, Per-Börje Elg: Motorhistoriskt magasin Nr 3-1997 och Björn Svallner: Alla SAABs Sportbilar så står det likadant, nämligen att chassinummer 1-28 är från 1966 och 29-258 är från 1967. Även reservdelskatalogen som producerades av Technical Publica-

tions, Saab-Scania, Trollhättan säger detsamma.

Men nu kommer vi till det intressanta. Sverker Dahl som äger nummer 29 idag säger att korrekt årsmodell är en 66:a även om chassinumret borde innebära att det är en 67:a! Låt mig få citera Sverker:

"Saab Sonett II chassi # 29 är av 1966 års modell. Utöver det originaldokument som finns med i detta mail har jag också av Bengt Karlsson, som jobbade på Saab med Sonett till 1964, blev chef för Bilprovningen i Trollhättan det året och som registreringsbesiktigade bilen, inte bara fått bekräf-

CHASSIS-NUMBER		
Saab Sonett II	1966:	1 - 28
Saab Sonett II	1967:	29 - 258
Saab Sonett V4	1967:	259 - 328
Saab Sonett V4	1968:	329 - 1.228
Saab Sonett V4	1969:	1.229 - 1.868
Saab Sonett III	1970:	70500001 - 70500303

Del av reservdelskatalogen.

Registreringsbevis för P 9978

tat att min bil är av 1966 års modell, utan också varför. Bilen gjordes under våren/sommaren men sedan slog tävlingsavdelningen klorna i den och därför dröjde det ända fram till augusti 1966 innan den godkändes av samme Bengt".



Sverker fortsätter: "För min och alla på den tiden inblandade parter råder ingen tvekan om att det är en 1966 års modell. För säkerhets skull kollade jag i dag (2015-03-21) med Erik och han vet också att det är en 66:a. Hela idén var att köra med två Sonetter i tävlingar på hösten 1966 och att 1967 lansera Sonett som (ungefär) "Sportbilen byggd på rallyerfarenhet".

Jag fick ännu ett mail från Sverker vilket ytterligare ökar spänningen och möjligen förklarar skillnaden mellan vad som står i Saabs reservdelshandbok och verkligheten:

"Utöver att vi redan vet att min bil #29 är en 1966 års modell, har jag i dag kontrollerat med ytterligare en Saab-människa hur denna diskussion kan ha uppstått – och vilket gör saken ännu

Bengt Karlsson Saab & AB SBP vidimerar att Sonett #29 är årsmodell 1966; det var 2013-06-06.



På bilden ser vi i samband med Coupe des Alpes Elizabeth Nyströms och Pat Moss P9954, troligen med chassinummer 30.

mer spännande – även Pats röda bil var en -66:a...

Det troligaste är att sedan min Sonett provkörts av Erik i Arlov, har den gått raka spåret till tävlingsavdelningen i Trollhättan och där fanns den under ganska lång tid i samband med dess metamorfiska förändring till tävlingsbil...

... och vad visste pappersvärdarna i Trollhättan om den bilen/de bilarna när de under våren och sommaren 1966 blev genmanipulerade? Kanske det är där misstaget begås av dem som skriver den felaktiga verkstadshandboken/

Sverker Dahls Sonett står våren 2015 på FABAS bilmuseum i Karlskrona; till hösten flyttas den till Autoseum i Simrishamn och nästa år till Motala Motormuseum.



Interiören i Pats bil, fotograferad på tävlingsavdelningen, sommaren 1966. Tyvärr är bilen idag skrotad då den totalkraschades mot ett träd i Finland vid ett senare tillfälle.

reservdelskatalogen, som de fristående författarna hänvisar till. Inte vet jag, men möjlig förklaring är det. Den som vill kan ju gräva fram registreringsbeviset för Pats röda P 9954 och se att även det är en 1966 års modell; de var ju klara samtidigt.”

Slutligen, vad tycker då redaktören för Sonettvärlden? Jo, för mig är det avgörande att det klart i besiktningssinstrumentet står att det är en 66:a och då var det ju faktiskt Saab AB som ägde bilen. Man kan ju tycka, att de borde ha protesterat om de ansåg att bilen borde ses som en 67:a. Ja, inte bara protesterat utan även haft möjligheter att påverka årsmodellen i besiktningssinstrumentet. Hade de varit konsekventa så hade de också lagt in rätt uppgifter i reservdelshandboken. Fast då hade det ju inte funnits någon anledning att skriva den här artikeln...

Saabfestival 2015

Följande information är hämtad från Saabmuseets hemsida och länken: <http://saabmuseum.se/event/saab-festival-2015/>

Planeringsarbetet med Saabfestivalen den 5-7:e juni fortsätter tillsammans med de Svenska Saabklubbarna och vi skulle vilja ge er lite information om evenemanget. Temat är ännu inte fastslaget men det kommer att handla om Saabandan och det sätt som vi älskar att köra våra bilar och hur vi håller dem igång!! En extra krydda är ju det faktum att Saab 9000 har funnits 30 år på marknaden... och naturligtvis, Mr Saab själv, Erik Carlsson kommer att vara på plats!



Fredag 5 juni:

Aktiviteter i och runt Saab Bilmuseum, utställningen öppen, Saabföreläsningar. I konsthallen Trollhättan, 200 meter från museet, kommer premiären på Rony Lutz utställning med hans röntgenteckningar från Saabtiden och mycket mer att genomföras. Naturligtvis kommer Rony att närvara på festivalen i egen hög person! Känner ni för en tur med er Saab på landsbygden runt Trollhättan? Nu är det som allra finast. På kvällen är det fritt program.

Lördag 6 juni:

Kinneulle Ring är med på Saabfestivalen igen! Ta med din Saab och prova den på en riktig racerbana, under ordnade omständigheter naturligtvis. Du som vill ta det lugnt med din bil runt banan kommer att få möjlighet till det med. Och vill du utforska den fantastiska naturen runt Kinneulle så har du en utomordentlig möjlighet till det. All verksamhet på banan är organiserad av den erfarna Saab Turbo Club of Sweden, stöttade av Svenska Saabklubben och Club Sonett Swedens funktionärer. Till kvällen åker vi tillbaka till Trollhättan och vi samlas i Trollhättans Folkets Park och äter en bit mat och pratar Saab...

Söndag 7 juni:

Den traditionella söndagen med Saab Bilmuseum i centrum på Innovatumområdet. Utställning av Saabar, bedömning av de finaste bilarna i olika kategorier. Saab Bildelsmarknad, Saabföreläsningar och mycket, mycket mer...

Var skall jag bo, äta etc.:

Visit Trollhättan/Vänersborgs hemsida ger dig mycket matnyttig information. Dom hjälper dig gärna om du har några frågor.

<http://www.vastsverige.com/sv/visittrollhattanvanersborg/>



Maserati & Mustang

Inspiration till Saab Sonett Super Sport 1956



Robert Gustavsson, text och foto.

Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 7, 2009 av Classic Motor och publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse.

Redan när Saab var i sin linda fanns det tankar på att bygga en sportbil, utöver de vanliga personbilarna. Mannen bakom tanken var nyligen avlidne konstruktören Rolf Mellde. Saab deltog i Midnattssolsrallyt 1950 men att vinna det med den tvåcylindriga personbilen 92 var förstas omöjligt. Då kom de första tankarna på en specialbyggd sportbil, men de lades på is till 1954.

Då hade den nya trecylindriga modellen Saab 93 redan projekterats och var på väg att bli verklighet. Rolf Mellde började så smått skissa på sitt nya projekt och fick Saabs ledning med på noterna. De satsade en summa pengar och modellen fick ett eget modellnamn – Saab 94.

Trots att Saabs ledning hade gett sitt godkännande fick arbetet med den nya sportvagnen ske på fritiden. En lada i Åsaka strax utanför Trollhättan hyrdes för att inte väcka onödig uppmärksamhet och där höll bland andra Rolf Mellde Lars Olov Olsson, Olle Lindkvist och Gösta Svensson på med den nya bilen.

För det var en helt ny bil även om de mekaniska komponenterna hämtades från Saab 93. Dåtidens sportbilar hade ofta rörramar men den konstruktionen imponerade inte på Mellde. Han och hans stab konstruerade istället en självbärande lådkonstruktion i lättmetall som fick utgöra grunden till bygget. Ingenjörerna hade goda erfarenheter av lätt-

metall efter allt konstruktionsarbete med flygplan.

Ute i vida världen brukar Lotuskonstruktören och legenden Colin Chapman få äran för att ha varit den första som använde lådkonstruktion i sina sportbilar, men det var årtal efter att den använts på Saab Sonett. När So-



Saab Sonett skulle byggas i England, men efter bara sex byggda exemplar blev glasfiberracern överflödig. Alla finns fortfarande kvar och Gösta Jakfors har det enda privata exemplaret i Sverige.

netten presenterades 1956 hade ingen dittills sett något liknande, kanske med undantag för Alec Issigonis Lightweight Special som i sig var en mästerlig framtidsstudie.

På Saab vurmade man för säkerhet redan i mitten av 1950-talet. Bilarna skulle hålla och vara säkra att åka i och eftersom Sonetten var en Saab ställde Gunnar Ljungström, som då var chef för bilkonstruktionerna, krav på att den skulle tåla att köra emot en hög trottoarkant, och att den skulle klara

fritt fall som motsvarade 2 G vid landningen. Det klarade det nya chassiet av utan några problem trots att tomvikten på chassiet bara var 71 kilo.

När chassiet i största hemlighet hade byggts klart skulle det provköras. Det skedde innan bilen hade fått kaross och för att inte väcka något otillbörligt intresse skedde provturerna nattetid.

Fast det väckte förstås en del intresse ändå, även om det inte var så som man befärade. En skollärare som bodde inte långt från ladan klagade över att några "motorstollar" körde förbi hans hus exakt var tionde minut nätterna igenom.

Under tiden byggdes karossen, eller rättare sagt göts. Den var i glasfiber som inköpts av Svenska Oljeslageriet AB, SOAB, och som även ställde upp med kunskap om hur materialet skulle hanteras.

När karossen var på plats lär, enligt legenden, Saabs formgivare Sixten Sason tittat på bilen och sagt "Så nätt den är" och därmed skulle han vara upphovet till att Saab 94 fick namnet Sonett. Helt sant är det nog inte eftersom Sason hade velat döpa Saab 92 till Sonett redan på 1940-talet.

Sixten Sason brukar få äran för att ha ritat Sonettens linjer, men enligt Mellde var det han själv som stod bakom karossen. De enda förändringar som Sason bidrog med var en lätt omdaning av bakpartiet. Men Mellde klagade aldrig på att Sason fick äran, kanske för det kändes bra att ha en man som Sason bakom sig i projektet.

De smäckra linjerna på Sonetten byggde enligt Mellde på två rena designstöder. Den ena var sidolinjen som



Kylargallret, format som en mun kallade självaste Rolf Melde för designstöld – från flygbranschen. Titta på en North American Mustang så förstår Du.

mer eller mindre kopierats från Maserati. Den andra stölden är luftintaget under fronten som hämtats från flygplanet North American Mustang, vilket kanske var helt naturligt med tanke på Saabs koppling till flyget.

Drivlinan hämtades som tidigare nämnt från Saab 93, en trecylindrig 750kubikare på 33 hästar. Det skulle förstås inte räcka långt i en sportbil så motorn trimmades till 57,5 hästar. Sedan var det ju det här med viktfordelningen. På Saab 93 satt motorn och halva växellådan framför framhjulen. På Sonetten vände man helt enkelt på steken – fast då blev problemet att bilen fick tre växlar bakåt och en framåt.

På en tvåtaktsmotor är det dock enkelt att ändra rotationsriktningen och på så sätt kunde man använda samma växellåda som i Saab 93.

Rolf Melde var tveksam till hur en växellåda skulle fungera om den så att säga gick baklänges och beslutade sig för att testa det hela. En Saab 93 plockades ur förserien och man änd-

rade motorns rotationsriktning. Den kommande rallylegenden Erik Carlsson som ännu inte hade fått epitetet ”på taket” beordrades att backa testbilen i full fart i flera hundra mil, vilket väckte en del uppmärksamhet i Trollhättan med omnejd eftersom det skedde på allmänna vägar. Efter testet

Högerstyrningen kom sig av att Saabs ingenjörer tvingades vända styrväxeln för att få ihop konstruktionen. Bilens växellådan är även de omvända på grund av konstruktionsförfarandet.



plockades växellådan ner, fingraskades i varje detalj, och när man konstaterat att den inte hade tagit skada fick lådan godkänt. Mellde fick också tag i en experimentlåda från ZF som senare skulle hamna i Saab 95, och den använde han i sin Sonett. Växelföraren fick, på grund av motorns bakvända montering, monteras på högra tröskeln. Bilen var högerstyrd eftersom man av konstruktionstekniska skäl hade vänt upp och ned på styrväxeln.

Premiärvisningen av Saab 94, eller Sonett Super Sport, som den nu kallades var kuppstartad. Den 16 mars 1956 öppnades Stockholms bilsalong och en kort stund innan öppnandet körde en gaffeltruck med en låg låda fram till Saabs monter. Några kvicka bändtag i en gavel av lådan, och sedan rullades den nya sportbilen ut till konkurrenternas stora förvåning.

Inte mindre än 75 000 kronor kostade hela bilen enligt samtida intervjuer med Rolf Melde. Det kan exempelvis jämföras med en ny Volvo PV 444 som betingade 9 200 kronor samma år.

Melde menade att toppfarten borde ligga på minst 210 kilometer i timmen med hardtop men eftersom någon sådan inte byggdes så toppade den öppna bilen bara 160 kilometer i timmen i sitt dåvarande utförande.

När Sonetten hade testkörts i 500 mil summerade Melde bilen för företagsledningen. Accelerationen var god, men en högre toppfart var önskvärd – däremot så var väghållningen bättre än till exempel Mercedes 300 SL, Alfa Romeo Zagato och Porsche.

Om företaget var villig att avsätta lämplig arbetskraft till projektet skulle han kunna bygga en tävlingsbil av Sonetten. Då skulle samtidigt tomvikten på 500 kilo minskas eftersom den enligt Mellde var onödigt hög. Eftersom man använde komponenter från Saab 93 var delarna gedigna men alldeles för tunga för en tävlingsbil.

Det såg ljusst ut för projektet och Saab beslutade att bygga fem exemplar till av Saab 94. På ASJ:s verkstad i Linköping nitades stommarna ihop, och karosserna monterades på ASJ:s verkstad i Katrineholm. De fem bilarna blev klara under vintern 56/57 och hade mer ståldetaljer i chassiet än prototypen.

Nu var man nära en serieproduktion och ägarna till engelska biltillverkaren Jensen, bröderna Richard och Alan Jensen, kontaktades. De hade redan 1953 tillverkat bilar med glasfiberkarosser och därför borde de klara av arbetet ypperligt. De båda hade dock drabbats av sjukdom och var på väg att sälja sitt företag. Följaktligen var de inte intresserade, och de åkte inte ens till Sverige. Några år senare hade bröderna dock fortfarande kvar Jensen och började tillverka Volvos nya sportbil P 1800.

Från Saab:s sida tog man inte Jensens ointresse så hårt eftersom ”amerikanarna i viss mån äro misstänksamma mot engelsktillverkade vagnar” och de menade att det var bättre att tillverkningen stannade i Sverige då tillverkningen var ”så begärlig och passande för ASJ”.

Så blev det också och ASJ lämnade en offert på en mindre extrem variant

på Sonetten med nödvändiga detaljer som bagageutrymme, sufflett och körbar motor. För en serie på 20 bilar med plast- eller aluminiumkaross ville de ha 11 500 kronor per bil, och beställde Saab 100 exemplar kunde de leverera dem för 8 500 kronor stycket. Höll man sig till stålkaross och producerade 100 bilar i månaden sjönk priset ytterligare till 6 500 kronor per bil.

Det sista seriösa räkneexemplet kom i november 1957. Då räknade Saab på 2000 bilar om året med lättmetallkaross och sufflett och då skulle karossen tillverkas i Trollhättan.

När sedan tävlingsreglerna ändrades inför 1958 års säsong blev Sonetten onödig. Saabs ledning föredrog istället att bygga vidare på en vassare variant av Saab 93, senare kallad Saab Gran Turismo 750, som man fick köra i Grupp 3. Motorn och instrumentbrädan hämtades i princip rakt av från Sonetten. En renodlad sportbil i modellfloran ansågs då inte längre ekonomiskt försvarbart och projektet upphörde definitivt 1958. Sonetterna hann dock tävlas en del innan dess på Karlskoga GP, Kristianstads GP, Falkenbergs Västkustlopp och Solvallas 1000 meters grusbana. Bilarna kördes av bland andra Eric Carlsson, Carl-Magnus Skoogh, Harald Kronegård och Erik "Ockelbo" Lundgren.

De vackra sportbilarna kom på undantag och glömdes bort. De var inte längre användbara och 1964 sålde man till och med ut ett par exemplar. En ung man som arbetade med motorutveckling på Saab, fick höra talas om det hela och han la ett bud på en av bilarna.



-Då visste jag inte riktigt vad det var för en bil, och det var inte någon direkt konkurrens om att få köpa den. En del tyckte också att jag var tokig som ville ha en, eftersom det inte var en "riktig" bil, förklarar Gösta Jakfors, som fortfarande äger och kör den bil han köpte då. Gösta bor för övrigt i Sjuntorp, bara ett par rejäla stenkast från ladan i Åsaka där den första Sonetten byggdes.

-Det tog ett par veckor innan jag fick något besked men i slutet av april fick jag klartecken om att jag kunde dra hem min bil.

Redan samma kväll bogserade Gösta hem sin Sonett, den med chassi-nummer 3, efter sin Saab 96, eftersom den då saknade drivlina.

En motor och låda plockade ifrån en Saab 96 och motorn kröntes av en dubbelsplex från en GT750. En hel del annat smått och gott fixades innan den i början av sommaren registreringsbesiktades.

-Med största sannolikhet hade mitt exemplar aldrig varit registrerad och på besiktningen var de till att börja med tveksamma. Trots typskylt och chassienummer var jag tvungen att skaffa ett intyg från Saab att



Ursprungligen hade Sonetten en hårdvässad 750-kubikare hämtad ur en 93:a. Gösta Jakfors bil har dock en 96-maskin, eftersom motor och låda saknades vid köpet.

det verkligen var de som hade tillverkat bilen.

-Den första sommaren och hösten använde jag Sonetten väldigt mycket. Att den var svårkörd och inte hade sufflett spelade inte någon roll – bilen användes ändå.

Svårkörd är något som alla trimmade tvåtaktssaabar är men har man en dubbelsplex är den än värre.

-Dubbelsplexen saknade choke och stannade man motorn var det ibland lögn att få igång den. Hade man varit och fikat och skulle fräsa i väg i sin sportbil var det ganska pinsamt om den inte startade, och det hände tyvärr allt för ofta.

Till nästa säsong byttes den trilskande förgasaren ut mot en standardsplex från Saab 96 och Gösta som tröttnat på att frysa under kalla sommarkvällar monterade även in ett värmelement.

Nästa stora förändring kom säsongen 1966 då en modifierad hardtop från en Triumph Spitfire monterades, och därmed blev bilen användbar även vid regning väderlek.

-Man gjorde så många dumheter då..., lackerade om karossen och hade sig, men det var andra tider då och man tänkte inte så mycket på att det var en nästan unik bil.

Ett par år senare flyttade Gösta till USA och arbetade för Saab där. Sonetten ställdes undan och stod i garaget till 1994.

Karossen är byggd i glasfiber medan chassit är tillverkat som en kraftig lådkonstruktion i aluminium. Saabfolket hade ju god erfarenhet av lätta byggen i det materialet från flyget. Avgassystemet mynnar ut i tröskeln bredvid föraren. Värmen från ljuddämparen sprider sig då förstås till aluminiumplåten. Varning för brännskador!



-Min son, Joakim, skulle ta studenten då och jag lovade att ha bilen klar till dess. Då hade bilen varit ute ur registret så länge att jag fick registreringsbesikta den en gång till.

Chassiet och karossen hade klarat sig fint och efter en genomgång av det mekaniska gick bilen igenom besiktningen. Sedan dess har Gösta använt bilen med jämna mellanrum, för bilar mår bäst av att användas.

Hur står sig då en mer än 50 år gammal sportbil idag? Jodå, den klarar sig ganska bra. Tack vare att Gösta har en så gott som orörd Saab 96-motor är den dessutom lättkörd. Men den är riktigt låg och när man sitter i bilen är huvudet i höjd med moderna bilar dörrhandtag, ibland ännu lägre, nu när allt fler bilar blir högbyggda.

Motorn mullrar gott tack vara avgasröret som i princip bara är grenröret, en böj och så en jättelik ljuddämpare som är gömd i hö-



gra tröskeln. Den blir förresten så varm att man får akta smalbenen efter en tids körning så man inte bränner det mot aluminiumstycket på tröskeln.

Instrumenteringen är samma som på Saabs sportvarianter GT750, Sport och Monte Carlo 850, med



en väsentlig skillnad. Den är utrustad med dubbla tempmätare: en till motorn och en till växellådan. Måne litade inte Melde riktigt på att lådan skulle hålla men Gösta har aldrig lyckats få lådan het.

Att växla är en ovan procedur eftersom ettan ligger där man vanligtvis hittar fyran.

-Jag fick aldrig fason på originalet så jag byggde om en växelförare från en Volvo P 1800 och den fungerar utmärkt.

Golvet av lättmetall är lackerat i samma gröna färg som flygplanen grundas med och det är fräckt slitet. Rattstängan och handbromsen har stora lättningshål.

-Glasfiberkarossen har en passform som är något sämre, men så är det också en prototyp. Dörrarna, som märkligt nog är av trä, kräver en del lirande innan de går igen, förklarar Gösta.

Väghållningen är förmodligen lika bra som Melde påstod. På de kurviga, backiga småvägarna kring Sjuntorp ligger bilen som ett strykjärn och känslan som kommer är att få bilar från mitten av 1950-talet var lika bra och den står sig riktigt bra fortfarande. Prestandan står sig också förvånansvärt bra med dagens mått mätt och måste ha varit oerhörda 1956 då en vanlig personbil kunde behöva närmare en halv minut från noll till hundra.

Efter att ha ägt bilen i 45 år – tröttnar man då inte på den?

-Nej, den är fortfarande lika rolig att köra och det bästa med Sonetten är att den är så pass udda, både i utseende och uppbyggnad, förklarar Gösta.

Tekniska specifikationer:

Motor

Vätskekyld, frontmonterad trecylindrig tvåtaktsmotor, cylindrarna i rad. Slagvolym: 748cc.

Borrning/slaglängd: 66/72,9 mm.

Solex 44 P II fallförgasare

Effekt 57,5 hk vid 5 000 varv/minut.

Vridmoment 93 Nm vid 4 000 varv/minut.

Kraftöverföring

Fyrväxlad manuell låda. Osynkroniserad etta, frihjul, golvspak.

Framhjulsdrift.

Utväxling: 5,1:1.

Chassi & kaross

Öppen glasfiberkaross på lättmetallstomme.

2 passagerare (inklusive föraren).

Separat framvagnsupphängning med triangellänkar, teleskopstötdämpare, spiralfjädrar.

Stel bakaxel med framåtriktade bärarmar, teleskopdämpare, spiralfjädrar.

Bromsar

Hydrauliska trumbromsar runt om. Servo saknas.

Mått & vikt

Längd: 3 485 mm.

Bredd: 1 420 mm.

Höjd: 825 mm.

Tomvikt: 500 kilo.

Prestanda

0-100 km/tim: 12 sekunder

Toppfart cirka 160 km/tim

Produktionsår

1956-1957

Antal tillverkade

Saab Sonett Super Sport: 6

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

Golvlåtar

Åter i lager. Från samma pressverktyg Saab använde.

V-främre, art 737887, pris 525:-

V- mittre, art 737889, pris 495:-

V- bak, art 737891, pris 525:-

H- främre, art 737888, pris 525:-

H- mittre, art 737890, pris 495:-

H- bak, art 737892, pris 525:-

Plus frakt.

Floor panels

In stock again, original from same tool Saab was using.

L-front, art 737887, price 525 SEK.

L- middle, art 737889, price 495 SEK

L- rear, art 737891, price 525 SEK

R- front, art 737888, price 525 SEK

R- middle, art 737890, price 495 SEK

R- rear, art 737892, price 525 SEK

Plus freight.



*det skrivs om oss
och våra bilar*



av Jan-David Skavén



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

Nostalgia

I nummer 3, 2014 så kan man få in notiser och några bilder på sitt eget fordon. Så har Adam Nestor gjort vilket Johan Brusewitz i Strängnäs och Bernt Larsson i Cranulla, Australien, noterade. Adam är mest känd för motorcykelrenoveringar som han även har som yrke men nu har han påbörjat en renovering av en Sonett III från 1972. Bilen är demonterad, motorn ska vässas, karossen lackas och chassiet rostlagas. Eftersom karossen satt ihop med popnit och enstaka skruvar finns det en del att göra. Förutom motorn ska bilen återställas till original.



LT Motor

Den 8 mars 2014 publicerade Läns-tidningen en Motorbilaga med bland annat en tvåsidig artikel som hade rubriken "Saab köper man med hjärtat". Även här var det Johan Brusewitz i Strängnäs som försåg mig med artikeln. Den handlade om Johnny Schmidt som i 50 år sålt bilar, varav 49 som Saabhandlare och hjärtat klappar fortfarande för Saab. Favoritbilen är Saab Cabriolet och förutom de vanliga bilarna i bilhallen i Järna Bilcentrum AB så har han fyra veteranbilar från årsmodell 1959 till 1980. Samt tre vanliga. Alla Saab förstås. Uppenbarligen är en av dem en Sonett III av fotot att döma men artikeln handlade mer om hans upp-



växt och liv som Saabhandlare än om samlarbilarna. Artikeln ger också en snabb resumé om Saabs historia och rubriken där är passande "Från flygplan till elbilar".

Polymervärlden

Dan Gyllensten i Tygelsjö sände mig ett klipp från nummer 5, septembernumret 2014 av Polymervärlden. Den handlar om Henrik Thor Larsen, nu 81 år, som tillverkade stolar till Saab Sonett. Han experimenterade friskt men endast en möbel, förutom Sonettstolarna, blev en kommersiell framgång, nämligen "Ovalia". Den tillverkades i en första serie på nära 3000 exemplar fram till 1978 och i en andra serie på 900 exemplar. Stolen tillverkas fortfarande och kostar 39.000 exkl. moms. Möbelexperimenten fick bekostas av tillverkning av bland annat stolar och instrumentbrädor för Saab Sonett och en jordkällare, som även skulle fungera som skyddsrum! Låt oss citera lite mer ur artikeln: "Det började med en sportbilskaross och



sedan stolar av glasfiberarmerad polyester för Malmö Flygindustri, som tillverkade Saab Sonett, säger Thor Larsen. De köpte i första hand en provserie på 20 och jag fick sedan en order på enorma summan 1,3 miljoner SEK, vilket garanterade en serietillverkning ett år framåt."

Bakrutan

Svenska Saabklubben ger ju ut tidningen Bakrutan och i nummer 4-2014 hade man med en artikel från "Dale-Carlia Saab Meeting 24:e maj 2014"



eller Dalaträffen som man lokalt kallar den. Där fanns det mesta i Saabväg representerat, alltifrån Saab 92 från 1950 till en NG 9-5 Aero. Totalt ett trettiotal Saabar och en Saabo. Samt en enda Sonett, nämligen Johnny Helghe som kom med sin röda Sonett III från 1973. På bilden ser ni ett urval av de många olika modeller som kom till träffen som 2015 återkommer då man firar 5-års jubileum.

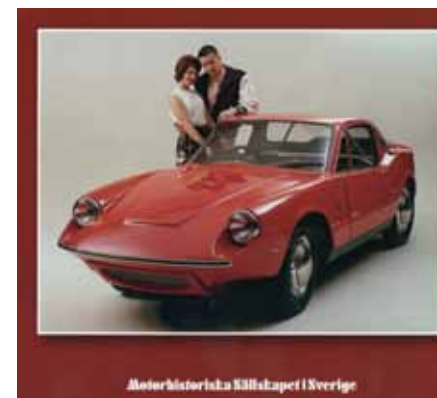
Motorhistoriskt Magasin

Motorhistoriska Sällskapet ger ut en väldigt trevlig tidning med en mycket Saabkunnig redaktör; nämligen Per-Börje Elg. Han har ju arbetat på Saab så han kan sin historia. Ärlig som han

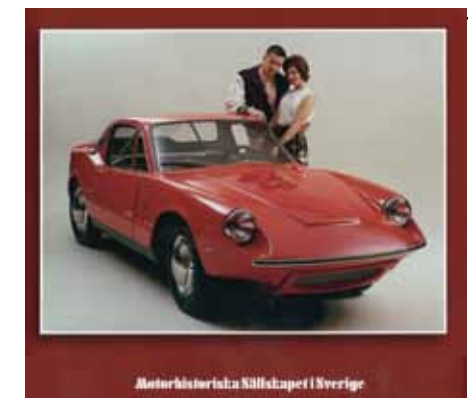
är så sände han mig julnumret, nummer 6, 2014 av detta magasin trots att det var ett ordentligt fel på baksidan. Ja, egentligen var det ju rätt att ha med en fin tvåtaktssonett där, en gammal reklambild. Problemet var bara att den var felvänd och ratten var följaktligen på höger sida. Så i nummer 1, 2015 skriver Per Börje: "Som redaktör har jag naturligtvis som ambition att allt som kommer med i Motorhistoriskt Magasin blir så rätt som möjligt. Men ibland blir det fel. Och ibland dröjer det riktigt länge innan jag ens själv upptäcker att något blivit fel. Som bilden av en Saab Sonett på baksidan av nr. 6-2014. En röd bil, så läcker att man nästan skulle önska sig en i julklapp, som jag skrev i bildtexten. Men den har ett fel. Den är spegelvänd. Ratten sitter ju på höger sida!"

Jag upptäckte det inte förrän jag letade bilder till det här numrets artikel om Saab Sonett. Anledningen är enkel: Originalen till färgbilden är ett diaduplikat som jag fått till mina

Felvänd!



Rättvänd!



*Gert-Jan Arijjansen
Hoogstraten, Belgium*

You are the winner in "Sonettdraget" this time.
This entitles you a
lottery ticket
which will be sent to you the nearest days per post.
Congratulations and good luck by the draw!



samlingar för länge sedan. Att vända en diabil fel kan hända, men jag borde ju ha upptäckt det innan bilden trycktes.

Bilen är i själva verket en mycket tidig Sonett II, troligen en av de tre provbilar som visades i januari 1966 innan förserien på 25 bilar byggdes. Serietillverkningen kom inte igång förrän på hösten 1966, då som årsmodell 1967 med bland annat ändrad grill. Den här bilden är en av flera liknande studiofotograferingar som gjordes och som bland annat publicerades i ANA-Nytt nr 1-1966.”

Vi återkommer med mycket information från nummer 1, 2015 av Motorhistoriskt Magasin för i princip halva numret handlar om Saab Sonett! Den går även att beställa via www.mhs.se eller från klubbens kansli tel. 08-7020706 måndagar 18-21 och torsdagar 9-12.

Saabkalendern 2015-2016

Svenska Saabklubben ger ut en trevlig kalender med motiv på olika Saabmodeller för de olika månaderna. I år har man valt att hedra Saab Sonett genom att placera den



på omslaget. Det är Anders Dahl i Hägersten som äger bilen som är från 1968 och för kalenderbitare kan vi tala om att chassinumret är 818. I bakgrunden på bilden kan vi för övrigt skymta Stockholms Stadshus vid kajen av Riddarfjärden, en del av Mälaren.

Expressen

På Expressen.se, alltså nätupplagan så finns det quiz om bland annat fordon på sjuttio-talet. Johann Schemat skickade mig följande länk och det var inte så konstigt, för fråga sju handlade om vilken sportbil Saab lade ned 1974. Jag gjorde hela testet och slutade på sex poäng av tio. Inte så lysande kanske men jag hade i alla fall rätt på fråga sju...

<http://www.expressen.se/motor/quiz-minns-du-70-talets-folkbilar/>



Säljes/for sale

I decided to sell my Saab Sonett III (see your magazine 3/2013 pages. 16 and 17). The car is in perfect running order.

The price I ask for it is euro 20.000.

Contact me trough my e-mail: apellegrino@pellegrino.com

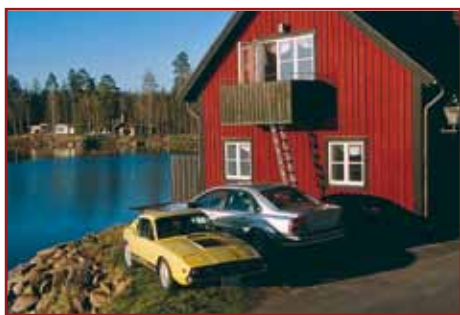
Antonio Pellegrino - Vicenza - Italy



Kolla gärna i matrikeln i detta nummer att uppgifterna om er och er bil stämmer. Om inte, vänligen kontakta vår kassör och matrikelförare Johnny Johansson på johnny0521221250@telia.com

Please check that the information in the member file in this number about you and your car is correct. If not, please contact our treasurer Johnny Johansson at johnny0521221250@telia.com

Hooks Herrgård



Hooks Herrgård, med anor från 1300-talet, söder om Jönköping är ett klassiskt konferenscentrum med två golfbanor, bland de äldsta i Sverige. Huvudbyggnaden med flyglar är från 1786. Svensk Öronkirurgisk Förening har sitt årsmöte i april. Lämplig tidpunkt på året för att lufta Sonetten på en längre körtur. För min del från västkusten. Och jag brukar bo i Strandstugan med Sonetten utanför dörren.

Bilder och text: Björn Åberg, Gullbolmen