

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Årsmöte CSS 2015
- Saabfestivalen i Trollhättan
- Sveriges Goodwood Revival?
- Ny statistik för kalenderbitare

3

2015



## Från ordförandens skrivbord



### En riktig Sonettsommar

Denna sommar har det blivit mycket Sonettåkande för vår del. Det började med årsmötet och Saabfestivalen i Kinnekulle och Trollhättan. Om dessa båda evenemang kan ni läsa mer på annan plats i tidningen.

Första helgen i juli var det dags för Västerås sportvagnsklubbns traditionella kaférrally, som i år avverkades på vackra sörmländska vägar och avslutades med mat och prisutdelning på Anundshögs kafé.

Ett par veckor senare ringde Johan Brusewitz. Det var familjedagar i Möklinta med veteranbilstutställning och -cruising. Ville vi hänga på? Klart vi ville! Efter sillunch i Johans och Marias sommarhus åkte fem Sonetter i kortege till centrala Möklinta. Tillsammans med andra samlarfordon avslutades cruisingen vid Möklinta traktor och nostalgimuseum, en dittills okänd liten pärla bara några stenkast hemifrån.

Liksom förra året sålde jag program vid starten av Midnattssolsrallyt. Klubbens förre ordförande Micke Lindström anslöt med sin Sonett III och vi hade en trevlig dag med många som var intresserade av våra bilar.

Dessutom har det naturligtvis blivit några vändor till Westerqwarns måndagsträffar och sportvagnsklubbens torsdagsfika. Liksom den årliga fika- och loppisutflykten med grannarna och deras gammalbilar. I år gick färden till Norberg och Elsa Andersons konditori - och i morse vaknade vi upp med nyheten att Elsas över 100 år gamla etablissemang brunnit ner till grunden.

Under sommaren har jag också hunnit fixa en hel del på bilen, bland annat en elfläkt, snyggat till motorrummet och satt på originalblinkers.

I skrivande stund sitter jag på en balkong på Kreta och tittar ut över Medelhavet och de vackra bergen. Under ett par dagar har vi haft en hyrbil och åkt omkring på de hisnande vägarna. Där hade det varit härligt att ha Sonetten!



### 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](http://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

Johann Schemat tog den här bilden på Saabmuseet i Trollhättan i samband med Saabfestivalen. Redaktören saknar dock en Saab Sonett V4.

### 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 mitten av december

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober



# Årsmöte för CSS 2015

Johann Schemat



Klubbmästare Hans Jonsson och medhjälparen Hans Eklund, styrde och ställde!

Vår klubbmästare Hans Jonsson och hans medarrangör Hans Eklund hade förlagt årets årsmöte till lördagen på Kinnekulle Ring under Saabfestivalen It's my Saab.

De hade sett till att våra Sonetter samlades inne vid banan och när det blev dags för årsmötet åkte vi i kottege till en klubblokal på andra sidan banan. Vår Sonettflagga vajade stolt över Kinnekulle Ring.

Cirka 15 medlemmar kom i sina Sonetter medan några medlemmar kom i andra bilar. Vi hade även besök av en tysk medlem som hade tagit med sin kompis och sin son som ville bli medlemmar.

Detta var mitt första årsmöte som ordförande och dessutom var vår eminenta sekreterare frånvarande så det gällde att ha alla papper med sig. När årsmötet öppnades kom det första problemet, årsmötessekreterare! Det var ingen som vill ställa upp och jag förklarade att utan en mötessekreterare kan vi inte genomföra årsmötet. Efter cirka tio minuters tystnad ställde Annelie Blom upp och vi kunde genomföra

mötet utan vidare problem, eller i alla fall nästan för vi saknade en skriftlig revisionsberättelse bland mina utdelade papper. Årsmötet såg dock inga hinder för detta då den ekonomiska redovisningen gav allt man behövde.

En fråga kom upp om klubben kan sponsra lokala arrangemang och årsmötet beslutade så under förutsättning att det gäller våra medlemmar och inom rimliga gränser.

Vi hade även celebret besök av Jan Tägt från MHRF eftersom vår träff var en av finalisterna i tävlingen Kultur på väg. Det vinnande evenemanget genomfördes på mc-museet Gyllene Hjulet i Surahammar. Diplom tilldelades Saab Bilmuseum, Svenska Saabklubben, Club Sonett Sweden och Klubb Saab Turbo för Saabfestivalen i Trollhättan/Kinnekulle Ring samt Jämtlands Veteranbilklubb för Storsjöallt utanför Östersund. Jan tog tillfället i akt att informera vad MHRF sysslar med förutom försäkringen.

I omröstningen om årets finaste Sonett så vann Gösta Jakfors med sin Sonett I och priset var en Sonettavla



Pristagarna fr vänster: Kjell Arne Andersson, Gösta Jakfors och Inge Ivarsson. Nedan Gösta Jakfors med vandringpriset.



gjord av Rony Lutz. På andra plats kom Kjell Arne Andersson med sin Sonett V4 från 1968 och på tredje plats kom Inge Ivarsson med sin Sonett III från 1971. Stort grattis till pristagarna!

Så var det dags att ta sig till hotellet för att ladda inför söndagens begivenheter i Trollhättan. Om dessa kan du läsa på följande sidor i detta nummer av Sonettvärlden.

I frånvaro av ordinarie sekreterare sköttes "papperen" av Anita Skantz, till vänster och Annelie Blom, längst till höger, skrev årsmötets protokoll.



# Saabfestivalen i Trollhättan

Johann Schemat, komplettering text och bild Hans Eklund och Johnny Johansson



Erik Carlssons dotter Susie Rawding med sina två döttrar, delade ut pris till Inge Ivarsson

Första helgen i juni 2015 var det dags för den årliga Saabfestivalen i Trollhättan.

Temat för årets festival var "It's my Saab", men stora delar av festivalen kom att präglas av Erik Carlsson "på taket" som avled bara en vecka innan.

Som vanligt var det priser för bästa bil av de olika Saabmodellerna och bästa Sonett hade Inge Ivarsson från Lilla Edet med sin röda III:a från 1971. Tidigare har ju Erik Carlsson varit prisutdelare, nu var hans dotter Susie Rawding där istället med sina två döttrar; det blev en känslös stund.

På Innovatumområdet fanns plats för närmare 1000 bilar och där fanns

allt – från gamla 92-or till de senaste årsmodellerna.

Festivalen inleddes på fredagen med öppnandet av två utställningar. På Saabmuseet visades Saabentusiasiter, bland dem Sonettklubbens medlem Hans Eklund i dubbel upplaga och i Konsthallen ställde Rony Lutz ut illus-



trationer och "röntgenbilder" från sin tid på Saab. Det var också Rony Lutz som gjorde tavlan som blev förstapriset till snyggaste Sonett på årsmötet.

Under lördagen kunde den som ville prova på bankörning på Kinnekulle



ring. Där hölls också Sonettklubbens årsmöte (se separat artikel).

På söndagen var det gigantisk bilträff på Innovatumområdet i Trollhättan – bara Saabar så långt ögat nådde. Utanför Saabmuseet stod Hans Eklund med sin Sonett och bland dem som sålde bildelar stod vår klubbmästare Hasse Jonsson med ett välfyllt bord. Vår klubbmästare är framgångsrik, förra gången vann han med sin 95:a, nu vann han igen klassen 92-93-95. Dessutom vann han klassen 96 med sin GT 750 från 1961.

Peter Bäckström, intendent på Saabmuseet, var den som höll ihop dagen

från en estrad utanför museet. Han pratade naturligtvis mycket om Carlsson "på taket" och det var även många andra som tog tillfället i akt att dela med sig av sina minnen.

Peter Bäckström berättade bland annat att Erik Carlsson "på taket" före sin död sagt till honom att "när jag är borta ska det inte vara tyst och tråkigt. Ställ till med lite buller." Och så blev det. I stället för en tyst minut samlade arrangörerna ett antal tvåtaktare utanför museet, bara röda bilar utom en som var vit. Erik Carlsson "på taket" körde ju alltid en röd Saab utom i Safarirallyt, då han valde just en vit. Främst bland 96-orna stod Carlsson "på takets" egen bil, utrullad från museet. Den startades först, sedan mull-



rade de andra igång. Det blev en ljudhälsning som hette duga.

Efteråt bjöds alla på korv med bröd, Erik Carlsson "på takets" favoritmat. Så här berättade Peter Bäckström:

– Erik skulle komma hit till Trollhättan för ett tag sedan. Han var sen och sa att han hade blivit sugen på korv. "Och du vet, i närheten av Karl Johan i Oslo finns det en korvkiosk med världens godaste korv." "Åkte du ända till Oslo för att köpa en korv?", frågade jag. "Nej, du är tokig", svarade Erik. "Jag köpte tre."

# Erik Carlsson har avlidit

Jan-David Skavén, komplettering Hans Eklund, bilder Sverker Dahl

Vår hedersmedlem, Erik Carlsson har gått bort. Han föddes den 5 mars 1929 i Trollhättan och avled den 27 maj 2015 i England vid 86 års ålder.

Givetvis bör man i en nekrolog räkna upp en rallyförare framgångar men de var så många för Erik att vi nöjer oss med att räkna upp några av dem:

1959 vann han både Midnattssolsrallyt och Tyska rallyt. Tre raka segrar i engelska RAC-rallyt 1960-62. Två raka vinster i Monte Carlorally 1962-63. Vann Akropolisrallyt i Grekland 1961. Seger i San Remorallyt i Italien 1964. Tvåa i Safarirallyt 1964 och seger i tjeckiska rallyt 1967.

Han var som ni ser fantastiskt framgångsrik när han tävlade med oftast röda Saabar, ibland dock som i Safarirallyt vit med svart huv så att inte solen skulle reflektera. Att resten av bilen var vit berodde på att solljuset skulle reflekteras för att inte bli så varm. Duktiga rallyförare kör ofta olika märken under sin karriär. Erik höll sig hela tiden till Saab. Ja, inte bara under rallykarriären utan efteråt var han den absolut främste Saabambassadören och PR-mannen som man kunde tänka sig. Hade det bara varit för Erik så hade Saab funnits kvar än idag. Han åkte jorden runt, pratade varmt om Saab och gjorde många uppvisningskörningar. Eller för den

Erik  
Carlsson  
1929-2015



delen rekordkörningar som på Talladega 1986 där Erik och kolleger körde 10000 mil med tre Saab 9000. När man kom i mål hade den snabbaste bilen kört sträckan med en medelhastighet av 213,299 kilometer i timmen. Rekordkörningen på Talladega resulterade i två världsrekord för standardbilar.

Erik var ju dessutom en stor flygentusiast och hade under en period ett eget flygplan (Saab Safir) som han flög själv.

Nu skulle man kunna tro att Erik som träffade så oerhört många människor jorden runt på PR-evenemang och Saabfestivaler skulle ha ett diffust minne av personerna han mött. Men han hade ett otroligt minne för människor och ofta även deras namn. Hur han bar sig åt vet jag inte men han fick verkligen människor att känna sig igenkända.

Han bjöd verkligen på sig själv vid dessa evenemang och hur många autografer han skrivit i böcker, på tak och handskfacksluckor är det förstå ingen som vet. Men de måste ha varit tusentals, ja kanske tiotusentals.

Ovanstående borde ju egentligen ha räckt för att bli hedersmedlem i Club Sonett Sweden men han gjorde ju faktiskt mer än så för Sonetten. Som testförare av nya modeller var Erik med i utvecklingen av Saab Sonett på femtiotalet. Vidare tävlade både han och hans lika rallyintresserade hustru Pat Moss med två Sonetter i Coupes des Alpes 1966. Slutligen så satte Erik 1996 nytt hastighetsrekord för klassen upp till 750 cc med

159,4 km/h i en Saab Sonett I från 1956. Normalt sett är förra årets modell redan för gammal att tävla med. Erik satte ett hastighetsrekord 40 år efter det att bilen byggdes! Ännu ett bevis på hans storhet.

Erik, vi saknar dig!



Erik hamnade inte bara på taket, han fick även skriva sin autograf på biltak, här på ett Sonettak både i naturlig storlek och som här bredvid, på en modellbils tak!



# Sonetter på Saab Skånias månadsträff

Bengt Åkesson

På Saab Skånias månadsträff på Biarlitt den 11 juni 2015 hade vi tur med vädret och det fikades i trädgården.

Fyra Sonetter dök upp faktiskt och det var näst intill rekord.



Sten-Arvid Larssons "Kermit" V4, min "plommonfärgade" trea och Kjell Erikssons trea.



Håkan Asps V4.

# Sveriges Goodwood Revival?

Jan-David Skavén, text/foto; flyginfo/foto Micke Lindström

Jo, jag vet att det finns en träff i Ronneby som delvis speglar Goodwood Revival men frågan är väl om inte träffen i Skå på Ekerö utanför Stockholm är en väl så fin retroträff? Nu har jag inte varit på Nostalgias träff i Blekinge men däremot den 13 juni 2015 på den härliga träffen på Skå flygfält.

Vädret var perfekt; något man inte kan säga om alla dagar i vår/sommar. Det var också ännu viktigare denna dag eftersom det skulle bjudas på flyguppvisningar. Vi var ju faktiskt på ett flygfält om än gräsbevuxet. Nu när allmän/sportflyget mer eller mindre jagats bort från Stockholm är detta en av få flygplatser där mindre plan kan få vara. Detta utnyttjade man till max denna dag: Från 10-tiden till 17-tiden så hade man i princip hela tiden flyguppvisningar. Imponerande timing, för en del plan kom från annat håll som

t.ex. den Spitfire som kom från Östersund. Det är Biltema som äger den och den är den enda flygande i Sverige.

Men där fanns annat också i flygväg som Piper Cub, YAK 52, North American T6 Texan eller SK16 på svenska, Sjöfartsverkets helikopter Augusta Westland AW139, SK61 Bulldog och på marken, ett antal Piper PA28 samt någon Cessna 172.

Väldigt duktiga piloter och en del av planen var specialtillverkade för avancerad flygning. När man såg dem snurra på himlen var jag ganska glad att jag var på landbacken...

Givetvis fanns där Volvo P1800, Ferrari, Packard, Ford Thunderbird, Morgan och MG; alla i fint skick.

Som ni förstår var det inte svårt att få den här dagen att gå. Precis som på Goodwood Revival hade en del be-

Det var många som beundrade och fotograferade Spitfiren.



En del flög så nära varandra att man både blev imponerad och rädd att det skulle ske en olycka.



Planen var ibland riktigt nära när de låg-sniffade över oss.

sökare klätt upp sig i kläder från 40- och 50-talet och givetvis var då också frisyrerna som på den tiden. Inte konstigt att man fick Revivalvibbar men här flögs det hela tiden; På Goodwood då och då.

Ja, det var en dag som gav mer smak och jag och Lena var tacksam att Micke hade tipsat oss om träffen. Skulle inte förvåna om det blir en repris nästa år, bara vädret är lika nådigt.

Där fanns mycket annat i fordonsväg att titta på också. Eller vad sägs om hela tre Sonetter: Micke Lindström röda Sonett III från Ekerö, Ulf Fogelklous gröna Sonett III från Stenhamra och min egen malakitgröna Sonett V4 från Sköndal.



Vidare kunde man i detalj se på den luftkuddefarkost som Sjöräddningen visade upp. Säkert ett praktiskt fordon för sin uppgift att kunna ta sig fram på både land och vatten.

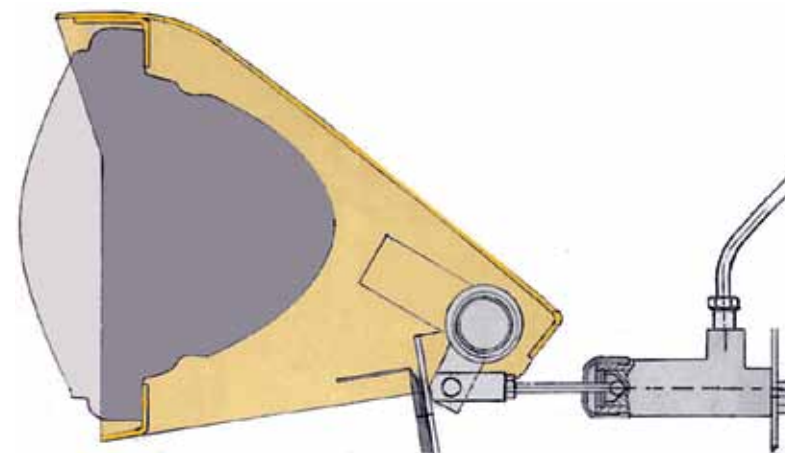


En bil som stack ut ordentligt var ett riktigt ladugårdsfynd, en Chevrolet från 20-talet. Vilken patina!



# Huvudstrålkastare Sonett III

Berndt o Joakim Eliasson



Hydraulisk strålkastaruppfallning, här i uppfällt läge. Ett elegantare sätt att fälla upp strålkastarna på, än att dra i den något otympliga spak, som blev standard på treorna!

Så här gick tankarna från början, när den då nya Sonett III planerades. Strålkastararrangemanget, för att fälla upp och ner huvudstrålkastarna på Sonett III skulle bli hydrauliskt! Detta enligt en ritning daterad 6 augusti 1969.

Det hela skulle som sagt fungera hydrauliskt med en kopplings-slavcylinder som skulle monteras på en konsol och via stag fälla upp och ner huvudstrålkastarna. Eller som det står i

skissförslaget på ritningen, där också två alternativ beskrivs.

*"Slavcylinder manövreras via huvudcylinder och fjäderbelastad spak eller via eldriven miniatyrramp och strålkastarkontakt"*

Om det var av kostnadsskal eller dålig funktion som förslaget förkastades framgår inte.

Men kanske någon händig Sonettägare nappar på idén och bygger om sin Sonett III till detta tänkta utförande.

## Har du något förslag...

på träffplats för CSS 2016? Det kan gälla årsmöte eller en helt annan träff. Hör i så fall av dig till vår klubbmästare Hans Johnsson, tel. 0303-54210 så fort som möjligt.

# Träff i Möklinta!

Jan-David Skavén

En träff i Möklinta vill man ju inte bara missa... Så när vår medlem och min vän Johan Brusewitz ringde mig och föreslog att jag också skulle dit så måste jag ärligt säga att jag frågade honom om var det låg... Det visade sig att det låg lite norr om Sala-Heby i Västmanland. Inte alltför långt från Stockholm, så det var bara att åka dit söndagen den 12 juli 2015. Men först samlades ett gäng på fem Sonett V4 (!) i Ingbo som ligger i närheten. Där har nämligen Johan och Maria en gård med såväl lada som ett antal garage; perfekt om man är bilintresserad.



De första två Sonetterna på bilden ägs av Johan Brusewitz, den tredje Malakitgröna ägs av mig, den fjärde av Johann Schemat från Västerås och slutligen den sista av Mats Ekman från Heby, så han hade nästan lika nära till träffen som Johan och Maria. Det var i alla fall en riktigt fin samling av II:or som samlats där, ganska unikt faktiskt. Efter att vi ätit lunch tillsammans åkte

vi vidare i kortege till samlingsplatsen i Möklinta. Det kändes som att vi var den enda Sonettkorten i Sverige just då, möjligen i världen...



Vid samlingsplatsen fanns amerikanska och svenska klassiker som Volvo PV och Duett. Men det vi visar bild på är inredningen på en så kallad Rat Rod, alltså en fungerande bil som kan se ut hur som helst; vad sägs om en Kalles Kaviarburk runt rattstängan och knogjärn som växelspaksknopp?



Vi visar också en bild på en fin Saab 900 cab som faktiskt var till salu. Årsmodell 1987, miltal 13 500 och det begärda priset var 100 000:-.



Vi hann också att ta en gruppbild på alla Sonetterna med tillhörande förare.

Nu var det dags för ytterligare en kortege men med alla fordon, kanske ett trettiotal totalt. Vi skulle nämligen åka till Möklinta traktor- och nostalgimuseum. Där fanns allt. Förutom ett antal fordon, mest med lantbruksanknytning, så hade ägaren av gården byggt upp charmiga miljöer på hur det kunde se ut förr i tiden. Som gamla kläder, bensinstationsförsäljning, motorsågar, mjölkmaskiner, godisförsäljning och mycket mer. På tal om godiset, det man såg i glasskålar var virkat!

Som ni förstår fanns det mycket att titta på och det var inget som helst problem att fördriva ett par timmar där. Ännu mer som man kunde fortsätta att kolla in alla fordonen som hade kommit med kortegen från Möklinta.

Nu var det i alla fall dags att åka hem och efter totalt 30 mil där Sonetten skött sig med den äran kunde man blicka tillbaka på en riktigt trevlig dag där vädret hade varit perfekt. Ibland gäller det bara att få en liten puff (tack Johan) så att man får uppleva något nytt.





# Gärdesloppet i Stockholm

Jan-David Skavén

I år valde jag att inte delta med min Sonett vilket jag inte ångrar av flera skäl. Ett var att vädret den 31 maj inte var det bästa; kyligt och blåsigt samt lite duggregn. Ett annat var att den sedvanliga kortegen var dåligt organiserad, så bilarna kom inte samlade utan väldigt splittrat. Det var ingen kortege, snarare klumpar av fordon

som kom då och då. Däremellan kom de vanliga fordonen som får vänta 30-40 år innan de själva är samlarfordon...

Den enda Sonett jag lyckades se i kortegen var Håkan Johanssons men visst fanns det mycket annat att se vilket bilderna visar lite av. Vi får hoppas på bättre väder och organisation nästa år.



# Ny statistik för kalenderbitare

Jan-David Skavén

Kommer ni ihåg att vi i nummer 4, 2009 av Sonettvärlden hade en artikel med rubriken "En liten artikel för kalenderbitare"? Nu ska vi inte gräva ned oss i den artikeln, men så mycket kan väl nämnas som att det fanns 393 Sonetter registrerade i Sverige då.

Våren 2015 bad vår ordförande Johann Schemat Transportstyrelsen att få färsk statistik. Som ni ser så har totalantalet Sonetter ökat till 446 stycken eller med 53 bilar! Riktigt kul med tanke på att man lade ned bilmodellen i och med 1974 års modell. Det är givetvis importen som står för ökningen. Men en trend håller i sig: Det är ungefär hälften, eller drygt hälften beroende på årsmodell, är avställda.

Det finns en del konstiga avarter på hur en Sonett är registrerad och ska man hitta varenda av dessa måste man nog beställa ett utdrag av alla Saabar som har tillverkats mellan 1966 - 1974 och sedan manuellt gå igenom dem. Det avstår vi gärna från. Men det kan i alla fall förklara varför en Sonett har årsmodell 2002... Då är det lättare att förklara varför 1967 års modell är uppdelade på två rader. Det beror på att 18 stycken är tvåtaktare och 4 stycken har V4-motorer.

Johann Schemat anser dock att vi med denna statistik nog har täckt in 99 % av alla Sonetter som existerar i Sverige (det vill säga som finns registrerade i Transportstyrelsen databas). Det får man nog vara nöjd med.

Årsmodell	Antal	Direktimport	Svensksålda	Avställda	I trafik
1956	2	0	2	2	0
1957	1	0	1	0	1
1966	10	1	9	7	3
1967	18	8	11	11	8
1967	4	1	3	3	1
1968	136	7	129	69	67
1969	15	12	3	7	8
1970	20	1	19	12	8
1971	32	13	19	16	16
1972	108	8	100	54	54
1973	46	19	27	26	20
1974	53	25	28	30	23
2002	1	0	1	1	0
<b>Summa</b>	<b>446</b>	<b>95</b>	<b>352</b>	<b>238</b>	<b>209</b>
Sonett I	3	0		2	1
Sonett II	28	9		18	11
Sonett V4	155	20		79	76
Sonett III	259	66		138	121

# Sonett II #114

Del 2

Kim Terp og Dorte Rasmussen. Artikelserien har forut varit publicerad i SAAB entusiasten, organ för SAAB Klubben i Danmark och publiceras med deras tillstånd.

Der er nu gået 6 måneder, siden vi startede renoveringen af Sonett II, #114, og der er nu sket så meget, at det er tid til en opdatering.

Nogen tror der et sket mere end andre!!



Der går nok lidt endnu inden sædet skal i. Bilen ankommer, klar til pladearbejdet. Bilen er sandblæst, de steder der var rusten.

Vi var fra starten klar over, at rustarbejdet ville blive den største opgave. Vi vidste, at bunden, paneler og pladerne bag instrumentbordet var slemt angrebne. For at få fuldt overblik sendte vi bilen til sandblæsning. Som det ofte går, selv om man blæser forsigtigt, viste skaderne sig at være mere omfattende end først antaget. Specielt bund og paneler var meget tynde

i pladen, og vi besluttede at gå grundigt til værks. Chassiset blev målt op og spændt op, før vi begyndte at skære i panelerne, da det er kendt at man let risikerer skævheder i chassiset på en Sonett, når man skærer større dele ud som paneler, bund og torpedoplader.



Vi startede med panelerne, hvor en mindre del kunne bevares og resten blev bukket i 2mm plade og svejset kant til kant. Specielt den forreste del af panelet blev en stor udfordring, fordi her var bunden og den tilstødende del at hjulkassen var væk.



Som man kan se af de to ovenstående billeder, slap vi af sted med æren i behold.

Vi havde håbet at kunne "lappe" bunden med de kvarte og halve skarringssdele der fortsat kan købes. Men efter sandblæsningen så vi, at pladen var meget tynd over det hele. Det bedste ville være at skifte hele bunden. Vagn Bruncke havde selvfølgelig en helt ny bund til en 96'er, som kan tilpasses

Sonetten ved at tage et stykke ud på midten.



Når vi nu var i gang, valgte vi også at skifte det tværgående panel foran sæderne dels for at gå op i pladetykkelse men også for at kunne sænke højden, så der blev mere plads til andet sæde, som er godkendt til baneløb. Samtidigt flyttede vi beslaget til håndbremsen mod højre for at kunne flytte sædet lidt længere mod midten.

Den sidste del af pladearbejdet blev at skifte pladerne bag instrumentbordet. Det viste sig at være en større udfordring end forventet dels på grund af rusten, men også fordi pladerne betyder meget for styrken i chassiset. Da vi startede med at fjerne pladerne "tabte" Sonetten næsen og måtte rettes



op, før der kunne svejses ny plade i.

Med opmåling og kopi af originaltegninger lavede vi nye pladestykker.

Afslutningen på torpedopladen, som hjelmen hviler på, viste sig også at være meget vigtig for justeringen af hjelmen mod chassiset, og vi endte med at lave det om for at få optimal tilpasning af hjelm mod resten af karrossen og dørene.

En glasfiberbil og en Sonett i særdeleshed har ofte en dårlig tilpasning af karrossen med gabende døre, skæve hjelme og ruder, der ikke passer helt. Det viste sig også at hjelmen, selv om den var uden skader, var pilskæv, og det var nødvendigt at skære og spartle for at den kunne blive ens i begge sider. Der er blevet bandet en del i forbindelse med tilpasningen, men resultatet er blevet rigtig flot.



Den sidste del af arbejdet med chassiset har været at forstærke det omkring tårne, støddæmperfæster og bærearmer da der flere samlinger, der her er under stor belastning i både rally og baneløb.



Her er bilen råsamllet og klar til at komme til Eskilstuna. Og få bur i. (alle større plade dele, der er skiftet, er samlet i forgrunden).

Ny bund og panel i venstre side.



Nye inderskærme, forplade og varmekasse.

Hjelmen var som sagt uden skader, og Vagn Bruncke fik den til Als og har nu lavet en fin støbeform, så vi og andre kan få lavet en ny hjelm hvis uheldet er ude.



Vagn har også renoveret motoren, som er en gammel væddeløbsmotor som både Keld Hansen og hans far har kørt med. Den er voldsomt filet og var oprindeligt monteret med Porsche 911 karburatorer, som var homologeret til Saab Monte Carlo fra 1966 samt højtydende og justerbar oliepumpe.

Cylindrene var slidt til ukendelighed og måtte bores op til 72.5 mm for at blive "rene". Der er boret til en tolerance på 12/100 mm, hvilket er meget

omend nødvendigt på en hårdt trimmet motor, hvor stemplerne udvider sig meget ved belastning. Endelig er der monteret specielle stempelringe, som også er hårdt belastet ved høje stempelhastigheder og høje temperaturer omkring udstødningsportene.

Krumtappen var nyrenoveret og var i balance, oliepumpen testet og motoren er faktisk klar.

Gearkassen har også givet anledning til mange overvejelser. Det var dog klart at Erik Pedersen skulle renovere den hvis han kunne lokkes til det, og det kunne han heldigvis. Erik, som tidligere har kørt trimmede totaktere, har været til stor hjælp med sin store tekniske viden.

Efter mange overvejelser og gode råd fra de få, der tidligere har kørt Sonett på bane for mange år siden faldt valget på en såkaldt Spec. II gearing, som var en Saab Sport og Rally (SSR) option. Det er en close ratio gearing med et meget langt 1. gear og en nedgearing af 4. gear. For at kunne holde en fornuftig tophastighed på langsiden uden at løbe tør for omdrejninger, har vi valgt at kombinere det med en slutgearing på 8:39. Det hele er monteret i et støbt gearkasse hus fra en tidlig Saab 95, da det er stærkere end huset i aluminium. Vi ved først, om vi har ramt rigtigt, når vi prøver det med motoren for at se, om den kan trække det lange 1. gear med en slutgearing på 8:39.

Mens vi har tumlet med chassiset, motor og gearkasse, har vi samlet de nødvendige stumper til undervognen og bremses. Det bliver bremses fra Saab Sport for dels at få en tostemp-

let kaliber, men også for at få 4 huls nav som giver et større udvalg af fælge i bredden 51/2 tommer som for eksempel minilite fra den Saab 99, som har samme boltmønster Saab Sport.



Stumperne er sandblæst og malet og klar til montering, og der er også fundet tid til at kæle lidt for detaljerne som nye beslag i aluminium og en lille fin bue i inderskærmen for at få plads til en XP-ekspansionspotte.

Skal bilen ud at køre på bane, skal der monteres et bur. Det kan man i princippet godt gøre selv ud fra et lidt indviklet FIA reglement. Men skal man køre i for eksempel Sverige, skal det være et bur som er certificeret af en FIA godkendt burbygger. Dem er der ikke mange af til historiske biler, og vi har derfor bidt i det sure æble og kører bilen til Eskilstuna i Sverige i juni måned, hvor Fitness.se har specialiseret sig i den slags.

Næste gang håber vi at kunne vise billeder af det færdige chassis med bur. Før vi kan starte monteringen af undervogn, skal chassiset males i den originale antracitgrå farve. Karrossen skal også males, og vi har haft flere

diskussioner om farve og er kommet frem til at den skal have samme sølvgrå farve som Erik Carlsons Sonett II fra Coupes des Alpes 1966.



Den overstående bil som har #29 findes stadig og er netop færdigrenoveret i Sverige.

Mens bilen er i Sverige og senere til maler, vil vi klargøre ledningsnet, begynde at renovere smådele som instrumenter, starter, generator og al det andet, som nu ligger og roder i kasser.

Vi synes selv, at vi er kommet godt fra start takket være stor hjælpsomhed fra mange både i Danmark og i udlandet, som har hjulpet med stumper og gode råd. Tak for det.

Vi vender tilbage, når der er lidt mere bil, end på dette billede!!



# Saabkväll vid Årstaviken

Jan-David Skavén

Varje måndagskväll under sommaren så arrangerar AHK träffar vid Årstaviken i Stockholm. Varje måndag har ett visst tema, typ Morgan, Rolls Royce, Volvo eller Saab. Men oftast är det fler andra märken och modeller respektive temakväll än just den som Automobilhistoriska Klubben anger som kvällens bilmärke...

Så var det också den 20 juli då det var Saab som temakväll. Trots att vi informerat om träffen på en halvsida i Sonettvärlden och även bett Svenska Saabklubben informera om träffen så kom det bara 4 Saabar av totalt cirka ett trettiotal samlarfordon. Trösten var då att man också kunde se

på annat intressant. De som kom var Micke Lindström med sin röda Sonett III, Åke Berglin med sin röda Sonett V4 och jag med en Malakitgrön Sonett V4. Dessutom en 96:a från 1975. Kanske var det vädret som avskräckte för under dagen hade det både regnat och åskat men kvällen var riktigt lugn och fin.

Men det fanns annat att titta på som t.ex. en vacker Rolls Royce Corniche och en Studebaker Champion Starlite coupe som faktiskt har en avlägsen Sonettanknytning. Det var nämligen så, att Björn Karlström som ritade prototypen MFI 13 ägde en sådan bil. Jag kan tänka mig att den ovanliga formgivningen lockade hans de-



# Vi har provat Saab Sonett II Snabb bra och billig i drift - men en halvmesyur

Reportage: Gunnar Elmgren – PeO Eriksson (foto)



Micke Lindströms röda Sonett III glänste i kvällssolen.

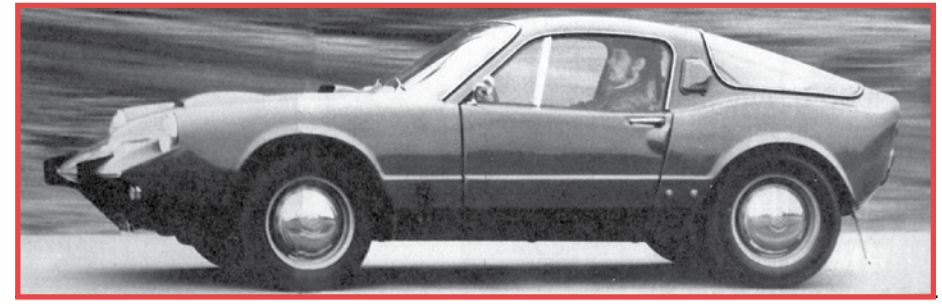
En Rolls-Royce Corniche väcker alltid uppseende.

Vi nämner för säkerhets skull att bilden på Studebaker Champion Starlite Coupe är tagen bakifrån...



signsjäl. Kommer den — eller går den? Det var frågan en del bilköpare ställde sig vid åsynen av denna bil...

Man är där ett par timmar, kanske äter något, kollar runt och pratar med folk. Som sagt, väldigt opretentiöst men trevligt.



Den har en helt egen stil, Sonetten. Finishen har med åren blivit allt bättre. Om man ska anse bilen snygg eller inte är helt upp till den individuella betraktarens omdöme.

Det ger en viss status att äga en sportvagn. Det ger också en viss status att tillverka sportvagnar. Många köpare är känsliga för den saken. Och de flesta biltillverkare är medvetna härom. Så även vår svenska stolthet Saab. Trollhättans bidrag till sportvagnsfloran kallas Sonett II, har typnummer 97, V4-motor och i stort sett samma mekaniska komponenter som 95 och 96.

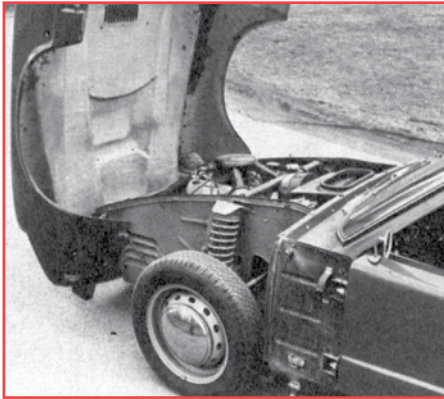
Just nu har man inte den där verkliga nyttan av en snabb sportvagn i vårt fartbegränsade fosterland. För att verkligen känna Sonett på pulsen har vi kört både i Sverige och Tyskland, stadstrafik, motorväg och till och med några varv på Nurburgring hann vi med på 250 mil.

### Uppseendeväckande

Sonetten hör till de ovanligare sportvagnarna. Den väcker stort uppseende — både här hemma och på kontinenten. Om det beror på karosslinjerna eller något annat kan vara osagt. Utan att ge något omdöme om bilens utseende kan man väl i alla fall slå fast att den är — uppseendeväckande.

### Snabb och ekonomisk

Trots att motorn fortfarande bara är på 65 DIN-hästar är Sonetten en snabb vagn. Den gör utan vidare 180 kilometer, mätarfart. Men de dryga 160 som ligger sanningen närmare är inte heller fy skam. I kombination med Saabs erkänt goda vägegenskaper gör det



Motorhuv och skärmar är gjorda i ett stycke och när man lyfter på sjoket blottläggs allt man kan behöva meka med. Skönt för den som mekar själv, i synnerhet som V-4:an tar upp allt tillgängligt utrymme.

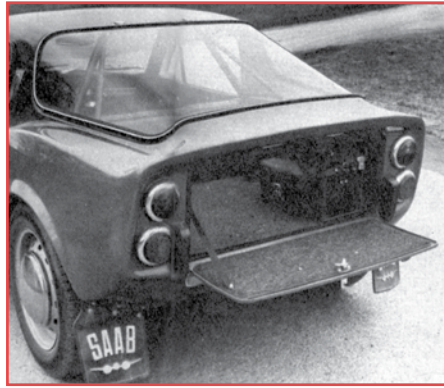
ta Sonetten till en bil som man verkligen trivs att köra fort i. Oavsett om vägen är rak eller krokig är det få bilar som hänger med.

Det bästa av allt är att man åker billigt också. Normal landsvägskörning i begränsnings-Sverige tar inte mer än 0,6–0,7 liter per mil! Inte ens på tyska motorvägar med genomsnitt på 130–140 kan man få upp förbrukningen till stort mer än litern per mil!

### *Märklig blandning*

Sonett II är en märklig blandning av praktiska och opraktiska påhitt. Karossen är gjord i plast och har med åren fått en ganska god finish. Den är lättare att reparera än en plåtbit. Det är bra att man kan fälla upp motorhuv helt och hållet. Inga problem att komma åt vare sig motor eller bromsar fram.

Men bakpartiet är desto tokigare. Bagageluckan är så liten att man har



Bagageutrymmet är för att sitta i en sportvagn ordentligt tilltaget. Men varför är luckan så liten? En normalstor resväska går inte in genom den.

verkliga problem med att få med sig mer än en hyggligt stor resväska. Utrymmet finns, men luckan är helt enkelt för liten. För tio år sedan hade man kunnat säga "en sportbil ska ha dåligt bagageutrymme". I dag är det svammel. Varför inte göra en rejäl tredje dörr som MGB GT och Jaguar E-type har?

### *Är det verkligen planerat?*

Saab har gått in för att bygga en genuin sportvagn. De har lyckats — för första gången i svensk historia. Men tyvärr har man skaffat sig en jätteplump i protokollet. Planeringen av inredningen är virrig.

Instrumentbrädan är ett virrvarr. Reglageknappar sitter i en klunga i mitten. Det är nästan omöjligt att hitta rätt knapp i mörker. Instrumenten sitter riktigt, men speglar sig tyvärr i vindrutan. När man ändå besvärar sig med att göra panelen svart borde



Inredningen och instrumenteringen innehåller allt man har rätt att förvänta sig av en sportvagn. Läderratt (tack för den), varvräknare och allt annat som behövs. Tyvärr har man inte lyckats så bra med placeringen och reglagen är svåra att skilja från varann när man kör i mörker.

det inte ha varit svårt att få bort alla reflexer?

Stolarna är försedda med ett svankstöd. Som säkert inte är bekvämt för värst många typer av förare. De flesta torde få ont i ryggen. Mera negativt:

Mattan på golvet sitter inte fast. Sidorutorna går inte att veva ner helt. Askkopparna sitter på dörrsidorna. Störtbågen — en mycket lovvärd idé

## **Sedan 2014...**

saknar Club Sonett Sweden valberedare. Vi söker fortfarande 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.

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.

## 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](http://www.sonettclub.se).



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**



### Originalklädsel

#### *Original klädsel till Sonett II*

Dom 3 yttre bitarna av klädsel över tanken, höger + vänster.

100:-/st, plus frakt.

#### *Original upholstery for Sonett II*

3 small pieces on each side over the tank, right + left.

100 SEK/each, plus freight.



*Klädsel framför dörrarna, lika båda sidor.*

100:-/st. Plus frakt

*Upholstery in front of the doors, same on both sides.*

100 SEK/each, plus freight.



*Klädsel för stolarna, sits+ rygg.*

600:-, plus frakt

*Upholstery for seats, bottom + back*

Price 600 SEK, plus freight.



*Sidoklädsel bak, höger + vänster.*

Pris 400:-/st, plus frakt

*Upholstery rear, right + left.*

Price 400 SEK/each, plus freight



## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

### Editions Atlas 2015

Johnny Johansson i Vargön samlar inte bara stora Saabar utan även små. Därför var det inte förvånande att han frågade mig om jag kände till modellserien "Saab Car Museum Collection" från Editions Atlas? Det gjorde jag inte. Men Johnny prenumererar förstås på den serien och får ungefär en modell i månaden. Nr 13 i serien (men de kallar den 14, kanske av vidskeplighet) var en Sonett II. Det följer med ett blad med information om varje modell och här gavs en information som både var intressant och förmod-



## Visste du det?

Saab Sonett fanns också med svansmotor – men i form av ÚVMV I 100 GT eller Škoda I 100 GT. Saab Sonett II användes faktiskt som bas i ett tjeckoslovakiskt projekt med en liten kupé. Den lokala Saab-återförsäljaren och forna rallyföraren Zdeněk Treybal hade sålt två Saab Sonett: den första till en tävlingsförare, den andra till AZNP (Automobilové závody, národní podnik), ett statligt företag som byggde tävlingsbilar och var knutet till Škoda. Det var denna Sonett som användes som bas till den första prototypen av I 100 GT. Bilen ställdes ut på bilmässorna i Plzeň och i Genève

1970. Den återanvände den självbärande ramen från Saab Sonett II, men utrustades med en svansmotor från Škoda I 100. Denna lilla kupé med svansmotor och bakhjulsdrift kom aldrig i serietillverkning, endast sju prototyper byggdes.

Den aerodynamiska I 100 GT illustrerar Saabs historia som flygtillverkare.



ligen ganska okänd. Se bifogade bilder som visar både en Sonett II modell och en intressant text/bild. För visste ni att Sonetten använts som stomme till en Skoda med svansmotor?

### Vi Bilägare

Även nästa klipp är från Johnny Johansson. I nummer 1/2015 av Vi Bilägare påminner man på sidan 68 om vilken stor sensation man avslöjade för exakt 50 år sen: Prototypen till Saab Sonett. Se bifogad bild. Men inte är det en Sonett på bilden, den påminner väl mer om den där Skodan. Jan Ullén, som skrev artikeln på 60-talet, visste väl inte hur Sonetten skulle se ut, så han hittade på något själv.

### Bakrutan

I nummer 1-2015 så hade man med ett litet träffreportage skrivet av Ken-

I BAKSPEGELN

## Avslöjad Saab Sport!



► För exakt 50 år sedan, i nummer 1 1965, avslöjade Vi Bilägare den svenska bilindustrins stora sensation: Saab Sport. "Prototyp i Malmö kostade 250 000 kronor", löd de inledande raderna i den välkände motorjournalisten Jan Ulléns artikel om den nya svenska sportvagnen. Ullén hade sin vana trogen illustrerat artikeln själv (ovan) och fått med inte så lite drag av både Fords och Ferraris samtida racervagnar.

"Saab håller på med en ny sportbil. Prototypen som tillverkats av en karosfabrik i Malmö, kostar 250 000 kronor. Den levereras till Saab i december. Karossen är byggd på en förkortad bottenplatta till Saab 96. Motorn i prototypen är en Sportmotor. Man kan höja effekten upp till 70 hk och det är inte uteslutet att maskinen förses med slidmatning. Bilen är tvåsitsig och avsikten är att den ska tillverkas både som kupé och öppen. Prototypen är av kupémodell och har omgivits av största sekretess. Transporten till Saab skedde på kvällen i en täckt lastbil. Karosserifirman i Malmö har svarat för allt karosbygge och lackering av vagnen. Den är röd."





neth & Birgitta Björck med rubriken "Rundtur i Vallebygdén". Det ligger i närheten av Skara mellan Väneren och Vättern och består av ett antal naturreservat. Start har skett vid Varnhems klosterkyrka och man gör en ny runda varje år, 2014 var det tredje året arrangemanget hölls. Det är inte bara träffen som varierar; man kan få se Saabbilar av många olika modeller också. Som till exempel Göran och Gulli Johanssons röda Sonett III, de bor i Falköping och en likaledes röd Sonett tvåtaktare som ägs av Jan-Erik Hallberg från Moholm. Han är även medlem i CSS och undrar ni så har bilen chassi-nummer 64 och är från 1967.

### Sydsvenskan

Den 24 mars 2015 så hade nätupplagan av Sydsvenskan följande rubrik: "Falsterbo kan få bilrace igen". Det är arrangören Skanör Falsterbo Gran Turismo som återigen önskar en bilracedag och inte bara en dag för bilutställning. Men då måste kommunen



sponsra med maximalt 100000:-, något som inte riktigt alla politiker var så pigga på. Vi får se hur det går. Men det vi redan vet är att artikeln illustrerades med en bild på Bengt Åkessons lila Sonett III:a, ett sällsynt gott val av bil. Vi lägger dock hellre in en bild som Bengt själv tog samma dag som bilden i artikeln från utställningen i Skanör 2013-08-04. Förutom Bengt så noterade även Thorbjörn Brännström och Lars Gismar artikeln i Sydsvenskan. Som vanligt tar jag hellre emot samma bidrag flera gånger än inte alls. Tack alla tre för bidraget.

### SVT, TV1

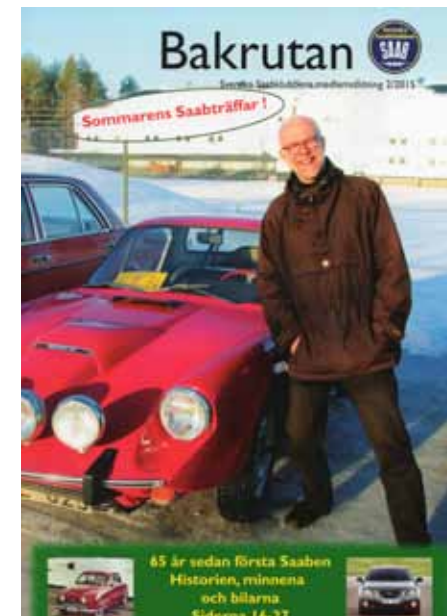
Tisdagen den 5 maj visade man ett program, "Delat land med Niklas Källner". Det handlade egentligen om de stora skillnader som finns mellan stad och landsbygd/mindre städer i Sverige men det ämnet är inget för Sonettvärlden. Men det som fångade Johnny Johanssons och Claes Lindholms ögon var att det plötsligt dök upp en ljusgul Sonett III från 1970-71 i rutan! Niklas speakerröst berättade medan Sonetten passerade en mindre ort att "små avfolkningsorter ute på landsbygden tar



emot flest flyktingar per kommuninvånare". Ganska fascinerande egentligen: Hur ofta ser man en Sonett när man är ute och åker bil (i princip aldrig utom vid träffar) och så filmar de några sekunder i en mindre stad, kanske i Bergslagen och så kommer det en farande! Väl vald tidpunkt att filma, det är helt säkert. Vem som äger Sonetten kunde man dock inte se, för registreringsnumret var för otydligt.

### Bakrutan

I nummer 2, 2015 så hade Svenska Saabklubben valt att visa en Sonett på framsidan. Det var vår medlem Johan Brusewitz som glatt förväntansfull såg fram emot starten på Kalldrage i Umeå. Vi har ju redan i nummer 2/15 av Sonettvärlden haft med en artikel om detta, skriven av vår webmaster Bo Sehlberg som var navigatör under tävlingen. Som ni ser var vädret fint under dagen, strålände sol och härligt vinterföre.



### Instagram

Världen blir mer och mer digital och inget görs snart i smyg. Som när Johan Brusewitz körde med Sonetten söder om Stockholm en kväll i maj 2015 och blev filmad med mobilkamera

Jan-Erik Mänd  
Olofstorp

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!



av någon som sedan lade upp klippet på Instagram. Egentligen hände inget mer än att Johan körde på E4:an söderut men sitter man i en ovanlig bil så åker mobilerna fram och vips blir man filmad. Vill ni se det korta klippet ligger det på <https://instagram.com/p/yaBiVeFMNR/> Blir man inte filmad så får man åtminstone tummen upp. Eller som när någon vevade ned fönstret bredvid min Sonett och sade: "Har kört bakom dig ett bra tag nu, du har en jävligt fin bil". Visst blir man glad när folk orkar reagera och dessutom positivt.

### Teknikens Värld

Berndt Eliasson sände mig en information från Teknikens Världs hemsida; som handlade om att "Nu får Saabarbetarna sina pengar" samt att "De före detta Saabanställda med fordon på konkursboet kommer under veckan att få sina uteblivna löner." Detta kunde man läsa i maj 2015 och med tanke på att det var flera år sedan konkursen så var det hög tid att man fick det. Det lustiga i sammanhanget var att man bland alla Saab-modeller som tillverkats valde att il-



lustrera artikeln med en hyfsat tidigt tvåtaktssonett! Den producerades ju 45 år innan konkursen...

### TV4 Komedi

Johnny Johansson i Vargön såg en gammal film på TV4 Komedi den 18 mars 2015, den hette "Klarar Bananen Biffen?", och är från 1957. En timme och fem minuter in i filmen dyker det upp en Sonett I, det ser ut att vara chassinummer 6, den vita med blå rand, som nu finns i USA. Den syns i totalt knappt två minuter. Den gick



bra men att öppna och stänga vänster dörr gick kanske inte helt klockrent. Filmen handlar annars om en gångtävling mellan Stockholm och Göteborg och det är radarparet Biffen (Åke Grönberg) och Bananen (Åke Söderblom) som ska tävla. Jag har inte sett hela filmen, de två minuterna Sonett fick räcka. Men vill ni se den, eller åtminstone de två minuterna, så hittar ni filmen på TV4 Play.



# Nyare bilder på äldre fordon

Göran Olsson

Bilderna med min Sonett III från 1972 och flygplanen är tagen för något år sedan utanför F7 Gårds- och flottilmuseum. Tyvärr tror jag att det idag endast står en Jas 39 där. (Se även länken <http://www.vastsverige.com/sv/lackokinnekulle/products/124916/F7-Gårds-och-flottilmuseum/>). Själv tillhör väl även jag museiföremålen efter 36 års teknisk tjänst vid flottiljen. Ett besök på detta museum kan vara ett lämpligt mål för en Sonettur om man är intres-

serad av flygvapnet och flottiljens historia.

Om man vill fotografera sin bil tillsammans med AJ37 Viggen kan man ta vägen förbi rastplats Viggen vid infarten mot Grästorp från Rv 44 (se även länken <http://vanerslingan.se/viggens-rastplats/>)

Den sista bilden är från Sollebrunn och Sven "Shellman" Liljekvists nostalgiska Shellmack. ([http://www.sportvagn.com/sportvagn.com/Sollebrunn\\_21.9\\_12.html](http://www.sportvagn.com/sportvagn.com/Sollebrunn_21.9_12.html))



# Sonett i Frankrike

Kommer ni ihåg omslaget på nummer 4/2014 av Sonettvärlden? Den visade en bild från 1968 på Lars Gismars Sonett i vinteromgivning.

Efter många års ägande så sålde Lars Sonetten och vi har fått bra information om dess nuvarande ägare av Lennart Jarenbäck, Blonay, i Schweiz.

Den ägs sedan våren 2006 av Joël Durand som bor i Tours i Frankrike. Då hade den 19000 mil på mätaren och det är Joël som låtit lackera om bilen. Joël har även tagit bort listen fram och gummistötfångarna både fram och bak.

Bilderna som bifogas dessa rader visar Sonetten vid floden (eller snarare ån) "La Sonnette". Den rinner i västra Frankrike väster om Limoges och söder om Potiers.

