

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- CSS vår- och årsmöte 2016
- Några intryck från Intsaab
- Saab Sonett modellbilar, del 2
- Sonett i Coupe des Alpes

3
2016



Från ordförandens skrivbord



Nu när hösten kommit så är säsongen för Sonettutflykter snart flydd. När ni läser dessa rader så har även den sista träffen med 60-talstema varit; nämligen den 18 september på Venngarns slott. Arrangör var tidningen Klassiker.

Annars har det blivit rätt många mil Sonettfärder i år. Jag har flera gånger besökt måndagsträffarna på Westerqvarn utanför Kolbäck. Har dock varit ensam med Sonetten där, det verkar inte finnas många som körs i närområdet. Nästa möte var vårt vår/årsmöte i Midsommarkransen dit vi åkte från Västerås tillsammans med klubbmästaren Hans Johnsson. Han hade kört upp sin Sonett med trailer till Västerås varefter vi åkte gemensamt till mötet och lunchen på Värmdölandet. Den trippen la 36 mil på mätaren. Nästa stora road trip som jag och min hustru Britta genomförde var för att delta i Entusiastfordonsutställningen i slottsparken på Sollidens slott. Resan startades med en första del ner till Växjö på 47 mil där vi övernattade. Sedan gick resan till Öland via Glasriket i Småland med besök på ett flertal glasbruk, tyvärr finns det inte så mycket plats i Sonetten för inköp. I Borgholm på Öland hade vi bokat in oss på Villa Ingrid där ägaren välvilligt lät oss parkera Sonetten inne i hennes trädgård. Utställningen på Solliden slott var en salig blandning av både nya och gamla bilar samt lastbilar men vår Sonett var den enda. Hemresan gick sedan via Linköping och ett besök på Flygvapenmuseet som jag senast besökte 1987 så där hade mycket hänt. Väl tillbaka i Vässan så visade GPSen att vi hade åkt 119 mil.

Jag gjorde ett försök att klä in instrumentbrädan i kolfibervinyl och lägga in valnötspaneler men tyvärr blev det inte så bra som jag hade hoppats. Det är för många dubbelkrökta ytor på instrumentbrädan så till vintern blir det att ta bort den igen och hitta på något nytt. Idéer mottages tacksamt. Jag kommer dock att behålla valnötspanelerna eftersom de blev bra.



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 070-564 02 01
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

Axel Rowohlt i Berlin, Tyskland, sände oss ett härligt foto av sin Sonett (årsmodell 1969, chnr. 1418) när den stod i ett rapsfält. Vem har rimmat att gult är fullt?

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
076-769 99 15
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av
SONETTVÄRLDEN
beräknas utkomma i mitten av december.
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 15 november.

CSS vår- och årsmöte 2016

Jan-David Skavén, foto även Anna-Lena Skavén



V ar mötet lyckat? Det är bara förnamnet; läs vidare så förstår ni! Till att börja med så var vädret perfekt, sol men inte stekhet. Ok, det är kanske inte arrangörernas förtjänst annat än att de valde just detta datum.

Men resten var verkligen deras förtjänst. Anders Dahl, John Jonasson och Tomas Gustavsson hade gjort ett kanonjobb. Dessutom var det inte vilket möte som helst: Club Sonett Sweden firade 35-årsjubileum och dessutom så har jag haft min egen Sonett V4 i 40 år.

Mötet började vid brandstationen i Midsommarkransen. Ja; det är en sanning med modifikation. Det var en brandstation men är nu mest tomma lokaler och där brandbilarna stått höll man på att meka med olika fordon. Man hade ordnat med ett digert

kaffe- och smörgåsbord utanför och medan den ena efter den andra Sonetten kom så stod vi och fikade, pratade och fotograferade.

Alla kom dit för egen maskin med ett undantag: Gösta Jakfors med fru Monika hade sin röda Sonett I:a på ett bilsläp dit och det var ursäktligt; att köra den dit från Trollhättan kan man verkligen inte begära. Men resten av dagen gick den för egen maskin.



När vi fikat klart var det dags för årsmötet och dagens första överraskning. Vi gick nämligen i samlad tropp till ett berggrum, en så kallad "framskjuten enhet". Har ni inte hört uttrycket förut må ni vara förlåtna; jag hade det inte. Historien bakom var att man under andra världskriget ville säkra en del brandstationer i Stockholm om kriget skulle nå Sverige. På fem ställen, varav detta var ett så sprängde man ut stora berggrum där inte bara brandbilarna hade plats utan även brand-



männen som hade våningssängar, kommunikationsrum och matsal i berget. Den nuvarande verksamheten består i, att pensionerade brandmän en gång i veckan samlas där för att renovera äldre brandbilar, ångsprutor osv. Man passar även på att fika, så självklart är det en social träff också.

Årsmötet

I en lokal som förmodligen varit matsal förut så höll vi vårt årsmöte. Att skriva, att detta var en av de mer ovanliga möteslokalerna för ett årsmöte är förstås onödigt, för vi har aldrig någonsin haft ett årsmöte i ett utsprängt berggrum. Själva mötet leddes av Micke Lindström och sekreterare var Bengt Folkesson.



Tanken bakom det är förstås att det är en fördel för ordinarie ordförande, Johann Schemat och sekreterare Mattias Arvidsson att kunna delta i årsmötet som alla andra. Som vanligt gick vi igenom alla punkter på dagordningen och årsmötet godkände såväl årsmötesprotokollet för 2015 som verksamhetsberättelsen och resultat- och balansräkningen för förra året. Revisorn, Göran Sundin hade också givit styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret. Några förslag hade inte kommit in till styrelsen och årsav-

giften fastställdes till oförändrade 350 kronor för 2017. Johann och Per berättade lite om en av klubbens viktigaste uppgifter, nämligen att ta fram nya reservdelar och nämnde till exempel bakrutor för Sonett II/V4, något som kommer att bli väsentligt dyrare denna gång om vi tar ett beslut att låta producera dem.



När det gäller val av respektive poster till styrelsen så var det enkelt denna gång då alla nuvarande styrelseledamöter ställde upp för omval. Med andra ord kan ni se på sidan 3 vilka det är på respektive poster. Det var dock omöjligt att få namn på nya personer i valberedningen, något som är ett stort problem den dag någon vill sluta i styrelsen och att nyval behövs. Skulle någon vilja anmäla sig i efterskott så välkomnar förstås styrelsen det.

Några övriga frågor ställdes inte utan de närvarande medlemmarna verkade nöjda med hur klubben sköts. Hasse



Eklund överlämnade i samband med mötet ett diplom till Johann Schemat/CSS som ett tack från Saabmuseets stödförening då Club Sonett Sweden donerat 5000 kronor för att stötta museet.

Efter årsmötet visade ett par av brandmännen de fordon som höll på att renoveras i bergrummet och skicket varierade från i princip fyndskick till en lastbil som var redo för utryckning.



Därefter gick vi till en äng i närheten och där tog tre olika skicklighetsprov vid. Att vara duktig på fordon var inget som betydde något här, för proven bestod av följande:



Komma på vad 12 olika redskap används till.

Riva isär en liten papperslapp så att den blev så lång som möjligt utan att gå sönder.

Kasta tio hästskor så att de hamnade runt en pinne.

För att göra en lång historia kort: Inget var lätt men allt var kul!

När vi hade tävlat färdigt så var det dags för de 15 Sonetterna att sätta sig i rörelse, för nu var det dags för kortegen mot okänt mål. En förträfflig road



book hjälpte verkligen till när vi trots goda föresatser kom ifrån varandra ibland. För det är inte lätt att hålla ihop när det blir rödligt eller när vardagsbilarna kommer emellan.

Så småningom kom vi på såväl större som mindre vägar fram till en char-



mig liten restaurang på Värmdölandet, alldeles vid havet. Där vidtog omröstningen om Finaste Sonett 2016, ett lämpligt ställe då alla Sonetterna stod väl samlade längst ut mot vattnet.



Därefter var det dags för den goda sommarbuffén som hämtades utomhus men på grund av en viss blåst så var det skönast att äta upp den inomhus.

Så småningom blev det dags för två fint dekorerade Sonettårtor. Den ena med text på; den andra var helt enkelt en tårtvariant av John Jonassons tvåtaktssonett. Vi var nog ganska mätta efter middagen för det var bara den med text på som gick åt. Eller så vågade vi inte skära i den tårta som såg ut som en Sonett? I vilket fall som helst så ska äran av tårtorna tillfalla en av arrangörerna, Anders Dahl som ska ha beröm för både utseende och smak!

Vad återstod nu? Jo, att dela ut priser från det mycket rikliga prisbordet. När det gäller Finaste Sonetten 2016 så gav omröstningen följande resultat:

- 1) Gösta Jakfors, Sonett I
- 2) Micke Lindström, Sonett V4
- 3) Hasse Johnsson, Sonett V4

Gösta vann ju även förra året och det visade nog, att det är svårt att konkurrera med något så unikt som en av sex Sonett I:or i hela världen.

Givetvis fick Gösta välja pris först och han fick även ta med sig vandningsvevstaken tillbaka till Trollhättan.



När det gäller de ovan nämnda skicklighetsproven så visade det sig att följande personer fick dela på första pris då alla hamnade på 19 poäng:

- Bengt Folkesson
 - Britta Schemat
 - Jan-David Skavén
- På delad andraplats, 18 poäng kom:

- Hans Johnsson
- Mattias Arvidsson
- Anna-Lena Skavén

Jag valde en hink med diverse bilvårdsprodukter, det kommer alltid till nytta. Men det fanns mycket annat som glasfiberspäckel, limprodukter, hylsnycklar och en po-



ltermaskin. Som sagt, ett minst sagt rikligt prisbord.

Nu var det dags att runda av och bege sig hemåt. Men innan dess så tackade vår ordförande Johann Schemat arrangörerna och de fick en välförtjänt varm applåd av alla.

Vi och säkert alla andra deltagare var riktigt nöjda med träffen, det förstår ni som orkat läsa så här långt.



Några intryck från Intsaab

Jan-David Skavén

Vi hade beslutat oss för att fredagen den 12 augusti samåka med våra tre Sonetter, Bengt Folkesson, Micke Lindström och jag till Intsaab 2016 i Vadstena och Linköping. Samlingspunkten var en bensinmack i Strängnäs. Det började dock inte så bra. Vid macken så gick det inte att låsa upp Bengts Sonett. Efter lite tankebry kom vi på att man kunde öppna bagageluckan via vänster ventilationsfönster som inte var helt stängt. Det var inte så lätt visade det sig eftersom spaken satt väldigt hårt. Bengt lyckades dock och vi kunde öppna glaset bak. Mickes Anna erbjöd sig ädelt att kräla in där och trycka ned ett dörrhandtag inifrån. Operationen lyckades och vi kunde köra vidare utan några andra problem.



Vi parkerade vid Löfstads slott på vägen och intog lunch, det här var ju en slottsträff!

När vi kom fram till Vadstena skulle alla 600 som anmält sig registreras. Det ska sägas på en gång: Det här var det minst lyckade på hela arrangemanget. Istället för att ha förpackade påsar som man bara lämnade över så stod man och packade påsar allteftersom. Det tog tid. Mycket tid. Folk väntade i 1,5-2,5 timmar i snitt i en kylig blåst, uppblandad med regn. Nog om detta, för resten av arrangemang-



et var bra genomfört. Ja, kanske hade några hänvisningspilar hjälpt folk att hitta rätt lättare också.

På kvällen var det en grillbuffé i ett jättetält på Vadstena slotts borggård. I korthet kan man nämna, att det var Gustav Vasa som lät uppföra slottet på 1500-talet men då som en försvarsanläggning som inte såg ut som idag. Nå, vi återgår till grillkvällen. Maten var utmärkt och riklig, något som var imponerande med tanke på hur många det var som skulle få mat samtidigt. Eftersom detta Saabmöte var internationellt så hölls all information från scenen på engelska. Så även den information om historien som en man utklädd i tidsenliga kläder gjorde på ett bra sätt. Men det blev långt och medan gästerna i början uppmärksam lyssnade så steg sorlet så småningom och det kändes som att ett kortare framträdande hade varit att föredra.

Vädret var som synes ganska regnigt på fredagskvällen.



På lördagen, alltså den 13 augusti åkte vi från Vadstena till Flygvapenmuseet i Linköping. Museet har verkligen utvecklats och blivit mycket intressantare sedan vi var där för kanske 20 år sedan. Inte bara fler plan utan även mer för barnen och mycket bättre pedagogiskt upplagt. Inte minst hemmiljöerna från 50- och 60 talet fick nog många att känna igen sig. Som ni säkert vet har man plockat upp det signalspaningsplan, en DC3, som Sovjetunionen sköt ned 1952 på internationellt vatten. Man har mycket pietetsfullt ställt ut resterna av planet i bottenvåningen av museet.

Vi visar först några bilder utanför museet.





Här ser vi vår tekniske rådgivare Hasse Eklunds Sonett V4.

Sedan några bilder från museet också.

Det här är det sista bevarade planet i världen av Junkers Ju 86 K el-



ler B3 som den svenska beteckningen var. Det här planet levererades till F1 i Västerås 1938.

Det här är en J26 eller North American P-51 D Mustang; ett välkänt plan från andra världskriget.



Vi åkte vidare till Saab Arena där man ställde ut ett antal intressanta bi-



lar. Som denna fint renoverade Saab 95 från 1960.

Gösta Jakfors Sonett I stod också där, på hedersplats under en baldakin.

Men det fanns mer att se. Som den ännu mer unika Ursaaben. Normalt



sett står den på Saabs museum i Trollhättan, innanför glasväggar. Men nu var den frisläppt och man kunde komma nära bilen och titta in i den. Häftigt!

Men det fanns även två Saabbåtar där, de är nästan lika unika som Ursaaben. Det var nämligen så, att efter kriget när Saab förstod att produk-



tionen av militärplan skulle minska, så sökte man med ljus och lykta efter produkter för den civila marknaden. Bland annat byggde man båtar i en sorts aluminiumlegering. Men det borde man inte ha gjort för metallen korroderade snabbt och då den var hopsatt med nitar så började det läcka vid dem. Ingen bra kombination i en båt och produktionen upphörde.

Från Saab Arena körde vi vidare till Terrassen där vi framförallt såg på ett antal väldigt fina Saab 92 som Claes Johansson på tidningen Klassiker ivrigt fotograferade. Ja, en av 92:orna var väldigt patinerad och såg ut som den just hittats i en åker efter många års i sol, regn och snö. Vilket också var bakgrunden till denna bil som mekaniskt var helt iordninggjord men som ägaren valt att behålla utseendet på.

Åter tillbaka i Vadstena så vidtog middagen som verkligen var god. All heder åt såväl kockarna som serveringspersonalen. På vägen dit så såg vi



Torsten Åmans Sonett parkerad bland en massa andra Saabar, för de var verkligen överallt denna helg.

Vår hedersmedlem Torsten blev intervjuad av Svenska Saabklubbens Martin Bergstrand i samband med middagen.

Där talade också Peter Bäckström från Saabmuseet i Trollhättan och som vanligt så avtackades arrangörerna av de närvarande representanterna från olika Saabklubbar utomlands. Senare på kvällen vidtog musik från ett band och några var modiga nog att dansa med.

Dagen efter var det tid för swap meet, alltså försäljning av delar och uppställning runt Vadstena Slott av alla Saabar. Hur många det var har jag ingen aning om, för det var inte bara de som anmält sig till Intsaab 2016 utan även dagbesökare med Saabar. Här tänkte jag visa några udda fordon på mötet:



Engelsmannen Steven Thompson byggde denna välgjorda 96 cabriolet på nio månader med utgångspunkt i ett riktigt vrak, en bil som slagit runt.



Nu återstår bara att fixa en sufflett så att den är användbar även i regnigt väder.

Jo, vi har visat Claes Johanssons Saabhusbil förut i Sonettvärlden men den tål att visas igen. Och den platsar definitivt in under udda fordon.



Den här 93:an är bäddbar! Tänk att en så förhållandevis liten bil kan vara så rymlig.



Sover man inte i sin bil så kan man ju alltid sova ovanpå den.

Det är svårt att säga hur många Sonetter som var där eftersom man inte stod samlade modellvis. Men gissningsvis mellan 10-15 stycken. En av dem, en Sonett V4 från 1968 ägs av Lennart Larsson från Dalsjöfors.



Denna röda III:a från 1970 stod fint parkerad med Vadstena slott i bakgrunden.

Bredvid museijärnvägen var det en ganska stor marknad. Givetvis sålde Svenska Saabklubben delar men också ett antal firmor och privatpersoner. Vad man kunde se var kommersen livlig.

Så var det då dags att avsluta detta stora jubileumsevenemang. Svenska Saabklubben fyllde 40 år och ska ha all heder för detta jätteevenemang.

Ö-resan 2016 blev lyckad – även vädret!

Jan-David Skavén

Anders Ohlssons Sonett III från 1974 inför starten.



Ö-resan? Ja, så kallades den träff som ägde rum på Lidingö utanför Stockholm den 23 april 2016. Vi hade aldrig varit med på denna träff så det var dags att testa den och det gav mer smak. Ett 70 tal andra fordon var också med på träffen av allehanda slag, inklusive ytterligare en Sonett, nämligen Anders Ohlsson med sin gula Sonett III från 1974. En bil som dessutom var till salu.

Vi samlades vid en stor konferensanläggning som heter Skogshem & Wijk och det var också där vi efter rundturen åt lunch medan vi väntade på prisutdelningen.

Det var stor variation på bilarna som deltog.



Nå, låt mig inte gå händelserna i förväg. För nu skulle vi hitta nio kontrollor med tillhörande frågor. De var spridda över hela ön vilket "tvingade" oss att se delar av Lidingö vi aldrig hade varit på. Inte visste vi att Lidingö kunde vara så lantligt!

Det var inte lätta frågor att svara på. Ja, de nio frågorna vid kontrollerna var inte de enda vi förväntades svara på. Redan vid starten fick vi ett formulär med 12 frågor och i ärlighetens namn hade det säkert underlättat att svara på en del av dem om man bor på Lidingö och det gör vi inte.

Två frågor som var nästan identiska förtjänar att nedtecknas: En undersökning ville veta: Hur många av männen skulle gifta om sig med samma kvinna om de fick möjligheten? Svartalternativen var 1) 20 %, X) 50 %, 2) 80 %. Samma fråga ställdes också där man bytte ut "männen" och "kvinna" till "kvinnorna" och "man".

Rätt svar för att stilla er nyfikenhet var 80 % av männen men bara 50 %



Det fanns bilfrågor också, som denna. Rätt svar här var 2.

av kvinnorna... Nu fick man ju inte veta mer om undersökningen; gällde den överhuvudtaget Sverige men lite ovanliga frågor var det.

Vi hade en karta där kontrollerna för hand var inprickade men det gällde att köra rätt. Vid ett tillfälle hamnade vi fel och plötsligt kunde vi inte göra annat än åka över bron till Stockholm igen; bara för att vända där och köra tillbaka till Lidingö.

Arrangörerna hade gärna sett att färre och passagerare hade tidstypisk



klädsel. Det var dock inte så många deltagare som hade anammat det. I klassen bäst klädda ekipage segrade i år Helen Elmgren och hennes finkläd- da väninnor i hennes otroligt vackra mörkblå Bentley Continental R från 1955.

Annars hoppar jag nog över prisutdelningen vid Skogshem & Wijk eftersom det var för oss Sonettägare okända namn.

Hur vi själva placerade oss på de två tävlingarna har jag i skrivande stund ingen aning om men inte kom vi på de första platserna. Det gjorde dock ingenting eftersom vi hade haft så trevligt på träffen.

Denna Bentley som idag ägs av Helen Elmgren som förut arbetat med försäkringsfrågor på MHRF ägdes tidigare av den kände motorjournalisten Gunnar Friberg på Teknikens Värld. Bilden togs före att vi fick redan på att Helen och de andra vunnit priset för bäst klädda ekipage.

Saab Sonett modellbilar

Text: Johnny Johansson
An English version of "Saab Sonett Model Cars" will be published later at our website:
http://www.sonettclub.se/clubsonett_en/



I nästa del av artikelserien fortsätter jag med modellerna av Sonett III.

Del 2 Saab Sonett II och V4



The Essence of the Car



The Essence of the Car, skala 1:43
Material: Resin

Det engelska företaget The Essence of the Car tillverkar en variant av modeller, där man utesluter alla detaljer och koncentrerar sig på bilens grundform. Hela modellen, förutom hjulen, som monteras efteråt, gjuts i ett stycke. Bland de sex Saabmodeller man tillverkar, finns den här modellen av Catherina, den prototyp som var Sixten Sasons förslag till den kommande Sonett II. Modellen finns i två varianter, med och utan tak.

Chris De Koning



Chris De Koning, skala 1:20 Material: Trä

Chris De Koning är en holländsk träskulptör som tillverkat olika slags Saab- och Volvomodeller: Större serier i skala 1:43, gjutna i metall, helgjutna eller i halvrelief på träplatta. 1:43-modeller i resin i mycket små serier. Enstaka trämodeller med hjul av plast i skala 1:20, bara på beställning. Det finns resinmodeller av Catherina och trämodell(er) av Sonett II. Tyvärr har jag ingen bild på hans So-

nettmodeller, bilden visar en Saab 96 i skala 1:20, som han delvis karvat ut från en träbit.

Ark Models



Ark Models, skala 1:8 Material: Lexan

I slutet av 90-talet tillverkade Arie Kerrels, Belgien, ett mindre antal vakuumformade karosser för radiostyrda modeller i skala 1:8, här en Sonett II. Materialet är transparent, när man färdigställer modellen målar man den på insidan.

Artapo



Artapo, skala 1:87 Material: Resin

Den tjeckiska firman Artapo tillverkar små handbyggda modeller i skala 1:87. Saab Sonett II i flera olika färger började tillverkas år 2006.

Autosculpt



Autosculpt II



Autosculpt V4
Autosculpt, skala 1:43 och 1:92 Material:
Resin blandat med aluminiumpulver

Den engelska firman Autosculpt Miniatures började tillverka modellbilar på 80-talet, de två första Saabmodellerna kom 1993. Sonett II och V4 i skala 1:92 började tillverkas 1994, 1998 gjorde man också 20 exemplar av vardera modellen speciellt för "International Saab Club Meeting Gaydon, UK" (modellen till höger på bilden). 1:43-modellerna kom 1999 (Sonett V4) och 2001 (Sonett II).

Modellerna från Autosculpt gjuts i ett stycke ihop med plattan som modellen står på. Välgjorda och detaljerade, även de små modellerna är fint detaljerade.

Editions Atlas



Editions Atlas, skala 1:43 Material: Resin

I början av år 2014 kom ett erbjudande från Editions Atlas om att man kunde prenumerera på en serie modellbilar kallad "Saab Car Museum Collection". De hade varit på museet och skannat av bilarna som finns där. När man prenumererar, får man en modell ungefär var fjärde vecka. Serien ska omfatta c:a 45 modeller, så det tar över tre år innan man fått alla modellerna. Det är fina modeller till ett lågt pris, c:a 240 kr/st. Sonett II:an är modell nr. 14 i serien. I juni 2016 kom en V4 också, som nr. 32 i serien.



Editions Atlas V4 Rally

Editions Atlas har också en serie rallybilar med liknande prenumeration. Där ingår en modell av den Sonett V4 som kördes av Simo Lampinen och Arne Hertz i Monte Carlo Rallyt 1969.

Modellerna tillverkas av IXO, som tillverkar modeller under flera namn:

IXO, Altaya, PremiumX, Triple9, PCT. Samma modeller som Editions Atlas kan finnas under andra namn, då vanligtvis till ett högre pris.

Griffin Mini



Griffin Mini, skala 1:43 Material: Tenn

Den engelska firman Kevin Mason Diecast tillverkade de här modellerna av en rallyutrustad Sonett V4 åt Iain Hodcroft, England, år 1995. Modellerna göts i tenn i ett stycke tillsammans med plattan de står på. Två varianter gjordes, silver- och bronspläterad, 100 ex av varje. Bulan på motorhuven är förskjutet 35 mm åt höger på Sonett V4, på de här modellerna har den placerats för långt åt höger.

Neo Scale Models



Neo Scale Models, skala 1:43 Material: Resin

Neo Scale Models är en ganska ung holländsk modellbilstillverkare. Man startade år 2007 med ambitionen att

tillverka modellbilar av hög kvalitet för samlare. Den första modellen var en Saab 95 och man har gjort ett flertal Saabmodeller. Man tillverkar också modeller i skalorna 1:18 och 1:87. År 2012 kom de här fina Sonett II-modellerna, den röda i en begränsad upplaga på 500 ex. och den blå, gjord för "Model Car World" i Tyskland, i en begränsad upplaga på 300 ex.



Året därpå kom den här Sonett V4:an i en begränsad upplaga på 500 ex.

Somerville



Somerville, skala 1:43 Material: Vitmetall

Den engelske, passionerade och självlärd modellbilstillverkaren Doug McHard jobbade först med prototyp-tillverkning hos Dinky Toys. Därefter, år 1978, startade han sin egen firma Somerville Models Ltd., och började tillverka modeller av högsta kvalitet. Efter att ha signerat ett fint kontrakt med Saab Automobile AB, kom hans första Saabmodell år 1981. 1985 kom den första Sonettmodellen, en mycket

fin modell av förserie-II:an från 1966, monterad på en sockel av trä. Bakre delen av karossen, med luckan och baklamporna, är lackad mattsvart, troligen beroende på att den delen sitter ihop med underdelen av modellen.



Somerville II

År 1994 kom några varianter av Sonett II, som ska vara årsmodell 1967, men modellerna stämmer inte helt med den serietillverkade 67:an. Främre blinkers sitter ovanför strålkastarna som de gör på 66:an, på 67:an sitter blinkers nedanför strålkastarna, på båda sidor om grillen. Luftutsläppet bakom sidorutan saknas. Den röda och den i guld/bronsmetall (två varianter finns, den ena mer guld och den andra mer brons) har bakdelen svart som den första modellen, de andra två, vit och mörkgrön, har bakdelen lackerad i karossfärgen. Några varianter på interiörfärger förekommer, och tre olika nummerskyltar. Den röda modellen har regnr. EFY 187. Det numret fanns på chassinr. 11, en röd 66:a, som först hamnade hos Saab i Trollhättan. Där användes den till bl.a. fotografering. Den siste svenske ägaren, vår förre medlem Lars Einar i Oxelösund, sålde den till Japan i slutet av 80-talet. Kanske var det den här Sonet-

ten Somerville hade att utgå ifrån när man gjorde den första Sonettmodellen? Den modellen har regnr. P 60747, kanske hade Sonetten med chassinr. 11 det regnumret när den var ny, innan vi bytte till nytt regnr-system med tre bokstäver och tre siffror? Det finns också byggsatser av den här modellen.



Somerville II Rally

Samma år kom också de här två rallyutrustade Sonetterna, lika fina och välbyggda som de andra modellerna. Det här är modeller av de två Sonetter som Erik Carlsson och hans fru Pat Moss körde i rallytävlingen Coupe des Alpes 1966. Pats röda Coupe

des Alpes-Sonett verkar vara försvunnen sen många år tillbaka, men Eriks Sonett ägs nu av vår medlem Sverker Dahl, som har sett till att den numera är renoverad och i fint skick och med Eriks autograf på taket (Autografen finns inte på modellbilen). Det finns också byggsatser, då kan man välja vilken av de två varianterna man vill bygga.

Okänd



Okänd Material: Trä

Den här modellen vet jag inget om, kan bara gissa. Kan vara en prototypmodell från Saab, använd för vindtunneltester. Vissa detaljer på modellen tyder på det, storleken kan vara skala 1:5.

Søren Peter Winther Hansen

Danmark

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!



Motorhistoriska dagen

Jan-David Skavén text och foto, bild från MC Collection Bernt Larsson

Nationaldagen är inte bara en dag för Sverige; det är också en dag när de motorhistoriska föreningarna i Sverige slår ett slag för alla samlarfordon, oavsett vad man känner för. Tanken bakom är att visa såväl politiker som allmänhet vilken oerhört bred rörelse det är som har ett motorhistoriskt intresse vilket i bästa fall kan leda till att politikerna får en större förståelse för hobbyn. Om inte annat så har vi som deltagit i flera evenemang just denna dag det riktigt trevligt. Man träffar människor man känner; man ser såväl kända fordon som fordon man aldrig sett förut.

Vädret var också vackert i Stockholm denna dag så vi valde att åka med Bernt Larssons i hans fina vita 900 cab från 1988. Man hade flera samlingspunkter i Stockholmsområdet; en av dem var vid Riddarholmskyrkan. Det blev trångt och gemytligt innan en kortege åkte genom sta-

den ända till Edsbergs slott i Sollen-tuna Nu var det inte slottet som var målet utan snarare en parkering på såväl grus som gräs i närheten. Eftersom det kom fordon från hela Stockholmsområdet, minst, så blev det snabbt en härlig samling fordon att kolla in.

En annan anledning till att man åker just hit är att här ligger motorcykelmu-seet MC Collection som dagen till ära bjöd på entrén. Mycket fint renove-rade motorcyklar med en stor spänn-vidd. Flera Sonetter var med på evenemanget som John Jonassons två-taktare från 1967, Micke Lindströms nyrenoverade Sonett V4 från 1969 och Björn Bäcklunds Sonett III från 1972. Men jag tycker att bilderna får tala för sig själva; jag tror att ni håller med mig om att det fanns mycket intressant att se på. När vi nästan var hemma så stod en replika på Batmanbilen vid en bensinstation. En lämplig avslutning på den Motorhistoriska dagen!



Saabkväll vid Årstaviken i Stockholm

Jan-David Skavén

Måndagen den 27 juni var det dags för den måndagsträff som Automobilhistoriska Klubben anordnar och som hade Saab som tema. Den anordnas väldigt opretentiöst vid Årstaviken, ett par hundra meter bakom Erikdalsbadet i Stockholm. Man samlas, pratar med folk och kanske äter en bit i restaurangen vid vattnet.

I år var informationen bättre, inte minst så informerade verkligen Svenska Saabklubben på alla möjliga sätt om träffen. Dessutom låg den bättre till tidsmässigt, före industrisemestern medan den förra året låg mitt i den. Resultatet blev uppåt 20 Saabar, alltifrån Saab 93 till 9-3 och 95 till 9-5. Fyra Sonetter kunde också ses, nämligen Micke Lindströms V4 från 1969, Björn Bäcklunds Sonett III från 1972, Anders Dahls V4 från 1968 samt min egen V4, också från 1968.

Som vanligt kom även andra märken än temat för kvällen. Mest imponerande var AHK:s vice ordförande Anders Läcks 7-sitsiga Cadillac series 75 Fleetwood cabriolet med Nordbergkaross från 1939, snabbast en Ferrari men mest ovanlig var nog Fredrik Nyblads specialbyggda Volvo 164 kombi. Den är tillverkad 1972 i ett enda exemplar av Yngve Nilssons karosserifabrik och renoveringen var klar 2012. Som ni vet fanns annars Volvo 164 bara som sedan.

På bilden där ni ser en 93:a och min Sonett står just Fredrik och talar med Claes Johansson som äger den fint renoverade 93:an. Båda är ju motorjournalister, så det fanns en del att tala om. Inte minst denna fina junikkväll som får betecknas som succé, både vad gäller antalet Saabar och kvalitén på dem.



Flyg- och biluppvisning på Skå flygfält

Jan-David Skavén

Så var det dags igen. Ni kanske kommer ihåg att vi var på flyguppvisning vid Skå flygfält på Färingsö utanför Stockholm 2015? Om inte kan ni kolla i nummer 3, 2015 av Sonettvärlden. Det gav mersmak så när vi fick reda på att det den 11 juni skulle bli en liknande uppvisning var det bara att packa picknickkorgen och kaffe-termosen och åka dit.

Det var precis lika trevligt som förra året, men vädret var lite mer omväxlande. Det pendlade mellan sol, moln och regnskurar. Men när den värsta regnskuren satte in så satte vi oss i en fin Volvo 164 som inte ens gått 10000 mil; den tillhörde en f.d. kollega som var där. Ja, inte bara han förresten. Johan Brusewitz var där med sin röda Sonett V4 liksom Micke Lindström med sin gula och jag med min malakitfärgade. Även klubbens revisor, Göran Sundin var där. Dessutom många härliga fordon som ni ser av bilderna. Den bil som definitivt fångade mest uppmärksamhet och hördes mest var en Saab 92. Den drevs visserligen av en V4 men bak satt det en gasturbinmotor från stridsvagn S. Gissa om det lät även om det än så länge var mest show, för den är ännu inte inkopplad på drivningen. Ett skäl är kanske att den drar 150 liter i timmen... Resten av bilen var i ett; ska vi säga, intres-

sant patinerat skick... Luftintaget satt på höger bakflygel, utblåset där bakrutan hade suttit.

Precis som förra året var det en hel del militära fordon och utan undantag var också de som åkte eller körde dessa fordon militärklädda. Annars var det väl en och annan "civilist" som också hade klätt sig som på fyrtiotalet, inklusive frisyren. Charmigt.

Flyguppvisningarna var väldigt imponerande, alltifrån helikoptrar som hissade ned och upp folk till plan som gjorde konstjer jag inte trodde var möjliga. Mycket skickliga piloter i plan som i alla fall delvis är byggda just för uppvisning. Ett plan som definitivt inte var det är den välkända DC 3:an Daisy som byggdes 1943. Det är sällskapet Flygande Veteraner som tar hand om planet och numera är hon stationerad i Västerås dit hon också flög till. Ursprungligen ett militärt plan som var med i andra världskriget men sedan byggdes om till civil version. Lite nostalgiskt var det att se planet på nära håll för det var i ett sådant plan jag flög första gången.

Se gärna collaget med bilder från dagen så får ni en känsla för vilken härlig mix av gamla fordon, flyg och människor det var. Blir det en uppvisning nästa år så åker vi gärna dit igen.



För 50 år sedan: Sonett i Coupe des Alpes

Torsten Åman



1966
50
2016

På den tiden då rallyn fortfarande var rallyn och inte tävlingar i längdhopp med bil – då var Coupe des Alpes en av de klassiska tävlingar alla ville vinna. Eller åtminstone vara med i. Det var på 60-talet och rallysporten stod på sin höjdpunkt. Alla stora tillverkare fanns på plats.

Coupe des Alpes var verkligen speciellt: Start i Marseille och sedan 'raka' vägen upp i bergen. Där väntade en serie stentuffa special-

sträckor – alla på asfalt. Dessutom var dom sammanbundna med något som man kallade 'selektiver'. I själva verket också rena specialsträckor som oftast var nästan omöjliga att klara prickfritt.

I en tvåtakts Saab hade man normalt inget att hämta mot Porsche, Austin Healey, Ferrari, Lancia eller andra extrema sportbilar. Men Erik Carlsson och Gunnar Palm hade en gång lyckats med bedriften att köra hem en så



kallad 'alpcup' och ta en klass seger i en Saab Sport.

Cupen tilldelades den som klarat att köra alla selektivsträckor utan tidsprickar – något som egentligen inte skulle vara möjligt med en tvåtakts-Saab. Prestationen imponerade på konkurrenterna och Eriks rykte som bergskung växte. Men en totalseger var förstås inte möjligt att tänka sig.

Men 1966 hände det som kanske skulle göra det möjligt att vara med och slåss om totalsegern: Då kom Sonetten. Visserligen fortfarande en tvåtaktare, men nu skulle det nog finnas en chans att åstadkomma något som överraskade.

På tävlingsavdelningen i Trollhättan började motoransvarige Nils-Gunnar Svensson skissa. En ökning av volymen till 940 kubik och en moderat trim-

ning med två flottörlösa Solexförgasare borde ge ca 100 hästar. Det innebar egentligen en mildare version av de banmotorer man tävlat med runt om i Europa. I kombination med rätt utväxling borde den i grunden lätta bilen ha en hygglig chans att hänga med värstingarna på de extremt krokiga bergsvägarna.

Erik Carlsson blev eld och lågor och fick med sig Pat. Bägge trodde stenhårt på idén.

En silverfärgad och en röd bil plockades in i verkstaden och fick genomgå den sedvanliga massagen för tävlingsändamål. Hur det bäst skulle gå till visste de skickliga grabbarna på verkstaden under Paul Bromans ledning. Det var ju egentligen inte mycket som behövde göras annorlunda än det man brukade göra inför varje täv-

ling. Ett undantag var däcken: Här dög bara de mest extrema asfaltdäck- en och man valde Dunlop Racing i olika utföranden.

Att det skulle bli trångt för Erik att komma in i bilen stod klart från början – men riktigt *hur* trångt hade man kanske inte koll på. Något som skulle visa sig inför starten i Marseille...

Vi gick in stenhårt för våra förberedelser och gjorde en ordentlig träningsrunda med en vanlig Saab Sport och skrev våra så kallade 'noter', det vill säga anteckningar där varje kurva fanns exakt noterad. För den som sett de krokiga franska bergsvägarna är det lätt att förstå att det inte är något lätt jobb: Det blev över 200 handskrivna sidor innan jag och Erik var nöjda.

När vi kom till Marseille och Erik skulle provköra bilen i full tävlingsmundering upptäckte man vad som glömts bort: Erik skulle ju ha *hjälm* på sig i bilen! Takhöjden var dålig redan utan hjälm och med 'sportmössan' på Eriks huvud gick det bara inte. Det blev till att improvisera. Ut med förarstolen och in med olika kombinationer av kuddar så att Erik kunde sjunka ner litet. Det var precis på håret att det skulle kunna gå!

Dags för start!

Vi var med bra i toppen på de första sträckorna och jämfört med 96:an kändes det som om vi flög fram på de krokiga vägarna.

Men efter ett par timmar började motorn misstända. Problemet blev snart så stort att vi bestämde oss för att byta tändstift. Vi hade sex friska stift i en hållare i motorrummet, så det tog oss

bara någon minut att skifta. Det fungerade bra ett tag, men efter några mil var det dags igen. Och nu var det värre. Efter ett nytt snabbt byte gick det bara någon mil innan det blev tyst i pannrummet.

Vi förstod att det var kört och var tvungna att bryta. När vi med litet hjälp kom tillbaka till start/målplatsen i Marseille visade det sig att Pat råkat ut för exakt samma problem och också tvingats ge upp. Märkligt!

När vi började fundera kom vi underfund med att bägge bilarna stått oövakade före starten och dessutom utan läsbara tanklock. Eftersom vi förstätt att konkurrenterna varit oroliga för Eriks kapacitet när det handlade om att köra fort i bergen, började sabotage teorierna ta form.

Än i dag vet vi inte vad som låg bakom det hela. Hade vi av misstag fått i oss en skvätt diesel vid tankningen före start? Eller var det någon som 'hjälp't oss på traven?

Det vi vet, är att när vi tankade upp bilarna med garanterat frisk bensin inför hemresan – då gick dom på ett sätt som en tvåtaktare aldrig tidigare gått. Men det hjälpte ju inte och vi fick uppleva nesan i att komma hem till Trollhättan och efter allt arbete konstatera att vi misslyckats med vårt försök att slåss med dom riktiga sportbilarna på lika villkor.

De båda tävlingsbilarna ställdes undan för att senare säljas och något mer försök med Sonetten som tävlingsbil blev det aldrig från fabriks sida. Det fick bli de vanliga 96-orna i fortsättningen...

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!

Nyttillverkat • Newly produced



För Sonett II och V4

Tätning kaross/ljuddämpare och tätning kaross/tankpåfyllning.
Art 7061138.

Pris 150 :-/ plus frakt.

Sealing collar for rear muffler/body.

Even around body/filling the tank.
Art 7061138.

Price 150 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!

Erik Berger, en Levande Legend

En författare som heter Bengt-Åke Gustavsson har skrivit en bok. "Erik Berger, en Levande Legend" om tävlingsföraren Erik Berger vilket vår medlem Hans Eklund noterade. Inte så konstigt då Hasse själv tävlar men han har långt kvar till Eriks 90 år; trots det tävlar Erik fortfarande. Det sägs att Erik är en av världens äldsta aktiva tävlingsförare för bilar; något vi inte betvivlar. Då och då tävlar han faktiskt också mot en Saab Sonett vilket dessa bilder i boken visar.



Lokal italiensk tidning

Den 19-20 september 2015 hade man en gemensam Saab- och Volvoträff, "Sweden Day" i Oltrepo' Pavese i Ita-

lien. Vi skriver inte så mycket om träffen här eftersom vi har haft en separat artikel om den. Men så mycket kan vi säga att träffen resulterade i flera artiklar i italiensk press, både skriftligt som i denna lokaltidning och på nätet. Det var förstas Lennart Jarenbäck som sände mig klippet för det var ju han och Magnus Björk som deltog med Lennarts Sonett II på träffen och som också syns på en av bilderna i artikeln. Förutom Lennart med sin #063 omnämns även Paulo Kaufmann med sin Sonett III.

Ruoteclassiche

Vi fortsätter på samma tema: Biltidningen "Ruoteclassiche" uppmärksammade också tillställningen och där är Lennart med sin Sonett med redan på



tidningens förstasida och då pratar vi digitalt. Se vidare bilder och reportage under följande länk: <http://ruoteclassiche.quattroruote.it/notizie/allinsegna-del-fair-play-il-primo-sweden-day-italiano/#refer/10>.

Motorhistoriskt Magasin

Vi har ju förut skrivit, att ett klipp aldrig blir för gammalt för att inte ta upp i denna spalt. Så när jag råkade se en bild på min egen Sonett från nummer 2, 2014 så är det ju självklart att den ska



med i denna spalt... Anledningen till att den var med i denna tidskrift som ges ut av Motorhistoriska Sällskapet i Sverige var att Johan Brusewitz och jag var med i vinterrallyt "Snösvängen" för samlarfordon. Vi kom faktiskt på åttonde plats av drygt 50 startande, så det var vi nöjda med. Somraddäcken var på, inget trams med vinterdäck här inte.

Nostalgia

Nostalgia uppmärksammade på två sidor i nummer 1, 2016 att Saab Car Museum fyllde 40 år den 24 oktober 2015. Nära 900 personer dök upp för att fira denna överlevare. Peter Bäckström, intendent på museet passade på att nämna årets tema, nämligen "En-



tusiasternas museum" och profilera ett flertal Saabentusiaster som pappfigurer i verklig skala vid sina bilar. Mitt i prick skulle jag säga, för nog är det Saabentusiaster som besöker detta museum. En av dem var Sverker Dahl som i sin professionella gärning arbetat för Mercedes som PR-ansvarig. På bilden sitter han i den ena av de två Sonett I:orna som står på museet. Sverker äger ju #29 som Erik Carlsson tävlade med i Coupes Alpes och han har skrivit en artikel för Sonettvärlden om såväl sin bil som #30 som Pat Moss Carlsson körde i samma tävling.

Nostalgia

Saabfestivalen i Trollhättan och på Kinnekulle Ring i samband med Motorhistoriska Dagen den 6 juni var ett av de vinnande bidragen i årets upplaga av tävlingen "Kultur på väg" som var



ett samarrangemang mellan Nostalgia och Motorhistoriska Riksförbundet. I samband med att Saabmuseet fyllde 40 år delades diplom ut till såväl museet som Turboklubben, Club Sonett Sweden och Svenska Saabklubben. Det var Hans Eklund som tog emot priset för CSS och som ni ser står han bredvid Peter Bäckström från Saabmuseet.

Nostalgia

I nummer 1, 2016 fanns det faktiskt ytterligare en anknytning till Saab Sonett men det framgår inte alls av artikeln. För den handlar om de museielikoptrar som förut ägts av Försvaret och nu av Flygvapenmuseet i Linköping men som underhålls och används på flyguppvisningar av Lars Fridén och Rolf Gauffin som är medlemmar i föreningen Flygvapenmuseum Helicopter Lovers. På en bild ses en av helikoptrarna, en HKP 5 och bredvid den i vit overall sitter Rolf. Nå, vad är då Sonettanknytningen? Jo, Rolf är även medlem i CSS och äger en röd Sonett III från 1973. Han är verkligen sinnebilden för kopplingen mellan flyg och bil, även om nu inte helikoptern är en Saab.

Enklare billiv

Mekonomen ger ut ett digitalt magasin, Enklare billiv. Om man ville vara lite mer aktiv när man läste det så kunde man svara på ett Quiz, alltså en frågetävling. Rubriken var "Minns du bilarna från 70-talet?". Att Johann Schemat sände länken för magasinet till mig och denna spalt beror förstås på att en av frågorna

berörde Saab Sonett. Vi tror inte att vi har avslöjat för mycket för er som redan är med i CSS. Vill ni testa de andra frågorna går ni in på: <http://enklarebilliv.se/artiklar/inspiration/minns-du-bilarna-fran-70-talet/#.Vrc5l1-Q8gc.email>

Arvika Nyheter

Johnny Johansson i Vargön tipsade om att Arvika Nyheter skrivit en nästan korrekt artikel om att Arvika Fordonsmuseum hade en utställning med äldre Saabar och bilder av illustratören Rony Lutz. Det fanns Sonetter både bland bilarna och bilderna. Att jag skrev "nästan korrekt" beror på att tidningen skrev att "– Den byggdes i sex exemplar. En har brunnit upp. Det finns bara fem kvar i hela världen, varav tre i Sverige". Det hade journalisten missförstått, för det korrekta är att en Sonett I:a i dåvarande form av Facetten var försvunnen länge, men brunnit upp hade den verkligen inte gjort. Då hade det varit betydligt svårare att återställa den till inte bara en Sonett I utan även faktiskt till Facetten. En bil blev alltså två vilket vi berättat förut om i Sonettvärlden.

<http://nwt.se/arvika/2016/06/02/saab-i-bild-och-verklighet>
<http://www.arvikafordon.nu/pa-gang.html#!prettyPhoto>

Utställningen pågick hela sommaren fram till och med 30 september 2016 så när ni läser detta är den slut. Tur att vi även har en hemsida där vi kunde informera om utställningen medan den pågick.



Säljes



Fixing plate, 78 67 054, 3 st.
till Sonett II. 600:-



Pivot pin, 74 00 997, 2 st.
Nut, 79 40 448, 2 st.
till Sonett II och V4. 200:-



Gear shift rod, 74 15 763
Bracket, 74 15 714
till Sonett III. 800:-



Bracket, 74 00 609, 2 st.
till Sonett II och V4. 400:-



Radiator bracket upper
74 00 955, 1 st, 74 02 720, 1 st.
till Sonett II. 100:-

Hans Eklund
Trökörna Frambo 7
467 93 GRÄSTORP
0514-27 222
070-21 27 222

Köpes

Instruktionsbok till min Sonett 1972
070-7901080, 0157-921 20
larsgekeby@gmail.com

En Sonett II på Härnösands bilmuseum

Jan-David Skavén

Härnösands bilmuseum är relativt nytt, det startade så sent som 2007 men har redan över 200 fordon. Det är en blandning av mer exklusiva fordon och många vardagsfordon. Alltså fordon man såg i trafiken på 50- till 80-talet som Volvo 142, Ford Taunus, DKW och Opel Rekord. Dessutom brandbilar, mopeder och en skön samling av gamla mobiltelefoner, alltifrån de äldre, modell tegelsten till nyare knapptelefoner och även smart phones.

Jo, det fanns även Saab 96 och 99 men att dessa rader överhuvudtaget skrivs beror på att det också stod en Sonett II på museet. Den hade snygg lack men behöver definitivt renoveras. Det behöver för övrigt även en del andra fordon på museet som är en blandning av högt och lågt.

Bakgrunden till tvåtaktsonetten som har chassinummer 233 är att det är en bil från USA vilken under åren 1979 – 2005 ägdes av Greg Gilmore, i Charlton, MA. Under 2005 togs bilen till Sverige av Johan Josefsson i Lilla Edet och han i sin tur sålde den till Claes Hedlund i Sundsvall. Det är Claes som placerat den på muséet i Härnösand.

Trevligt och lite överraskande att se denna Sonett på museet som gjort den långa resan från Arlöv till Härnösand via USA!

