

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Sonett II, # 114
- Saab Sonett modellbilar, del 3
- Att resa långt med Saab Sonett
- Motorklubben Gnistan och Sonett I

4
2016



Från ordförandens skrivbord



Nu går vi in i den mörkare delen av året som kommer med snö och kyla och då ska man väl krypa in i garaget och fixa alla dessa saker som upptäcktes under sommarens färder. För min del blir det att ta ut instrumentbrädan igen och fixa till den, det blev ju inte bra med kolfiberimitationen. Det riktigt fräcka vore ju att göra en ny helt i kolfiber men det kräver ju lite mer än vad jag har i garaget även om jag fick en utbildning i Flygvapnet hur man lagar krigsskador på kolfiberdelar. Viggen hade ju mot slutet både fena & landsställsluckor i kolfiber.

Håller också på med lite "hädiska" saker, funderar att sätta på en vinge och spoiler på min Sonett. Då våra bilars karosser är gjorda av glasfiber är det ju enkelt att återställa om man inte längre vill ha kvar dem. Vingen har jag sedan mitten på 80-talet i min ägo då jag köpte den för att montera på Sonetten. Den är en kopia av en vinge som satt på Mustang Mach 1. Frontspoilern tänkte jag bygga upp av en mall gjord av extruderad cellplast som jag sedan kan göra en form av i glasfiber. Spoilern skulle ju kunna göras i kolfiber eller glasfiber, vi får se vad som händer. Om något händer så kommer jag att lägga ut det på Facebook. På tal om FB så vill jag slå ett slag för två väldigt intressanta grupper som jag följer och där mycket matnyttigt kommer. Den ena heter Saab Sonett och är enbart för Sonett medan den andra heter SAAB V4 [95, 96 & Sonett] och är bredare.

Jag hoppas ni även har era projekt under vintern och att ni kommer på 2017 års års-/vårnöte som preliminärt kommer att vara i Enköping – Sala – Heby.

Med en önskan om en
God Jul & Gott Nytt År!



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

Autosculpt gjorde ett mindre antal vinterdioramor med en insnöd Sonett III på beställning av den engelske Saabentusiasterna och – samlaren Iain Hodcroft.
Foto Johnny Johansson.

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
0708-82 48 68
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
SONETT VÄRLDEN
beräknas utkomma i slutet av februari.
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.



Vad hände sedan?

Jan-David Skavén, Mark J. McCourt

Tom and Patti Donney in the former SCNA Heritage Collection Sonett Super Sport. It's the second example built, and was purchased by former Saab Cars North America president [Robert J. "Bob" Sinclair](#), on the advice of "Mr. Saab" himself, Saab rally star [Erik Carlsson](#).

Är du nyfiken på vad som hände med de bilar som stod hos Saab i USA efter konkursen? Som ni vet så räddades Saabmuseet i Trollhättan så att allmänheten kan se på fordonen på samma sätt som på Saabtiden. I USA hade Saab en samling med olika modeller som hade ett stort historiskt intresse. Vi fann en artikel på engelska av Mark J. McCourt på Hemmings Daily från 2012 som vi delvis citerar

här nedan. Även om bilarna hamnade hos två privatpersoner så kan man lugnt säga, att de hamnade hos två mycket kunniga Saabentusiaster som väl kommer att ta hand om dem i sina samlingar. De kommer nog normalt sett inte att visas för allmänheten annat än när de deltar på olika Saabträffar men det gjorde inte dessa bilar på Saabtiden i USA heller. En liten parentes i sammanhanget är att den röda Sonett I:an faktiskt har visats för allmänheten. Men det var i Sverige då bilen ägdes av Philipssons i Häggvik utanför Stockholm. Man hade en fin liten Saabsamling till allmänt beskådande i sin försäljningslokal på sjuttio-talet och då satt jag själv i Tom Donneys Sonett I:a, med ch.nummer två.



This beautifully restored 1967 fastback, serial number 197, is one of the rare (just 258 built) original triple-carbureted three-cylinder, column-shift model 97 Sonett IIs. With its fiberglass body covering 96 mechanicals, this 60hp Sonett could reach 60 MPH in 12.5 seconds and top out around 100 MPH. It has 25,353 miles on its odometer.



Prominent collectors join forces to buy Saab USA Heritage Collection

American Saab fans can breathe a sigh of relief, now that we know which parties won the bidding for the 10 vehicles of Saab Cars North America's Heritage collection, which were auctioned on Friday, February 10, 2012, in one lot.

Yes, that's plural: According to SaabsUnited, half of the cars went to Bill Jacobson of Wilmington, Delaware's, Sports Car Service, and half went to Tom Donney of Fort Dodge, Iowa's, Tom Donney Motors. The two pooled their resources in one winning bid. Bill and Tom enjoy fine reputations in the vintage Saab community, with both men being noted specialist mechanics and devoted Saab collectors. They have split the Heritage Collection as such:

Tom purchased the 1952 92, 1956 Sonett Super Sport, 1960 93F Gran Turismo 750, 1960 96 RAC rally winner and the 1987 9000 Turbo Talladega record car; while Bill purchased the 1967 Sonett II, 1978 99 Turbo, 1986 900 Turbo Convertible prototype, 1990 Saab-Skip Barber Pro Series racer and the 1997 900 SE 2.0 Turbo Talladega record car.

We spoke with Bill, who explained that this wasn't his first purchase of Saab Heritage Collection vehicles. "I bought five of them when General Motors had its initial sale (in June 2010). Back then, I got their 1964 95'bullnose,' the 1970 99 (restored by GM at a cost of more than

\$80,000, according to the designated sale representative), 1980 900 Turbo five-door (with a near-\$100,000 restoration) and two cut-away cars – the 1993 9000 CS and 1994 900 – as well as the 16-valve 900 Turbo engine display from the 1985 show circuit."

This impressive group of historic Saabs is the icing on Bill's already impressive collection, which numbers about 35 cars and includes the only other (of the six built) Sonett Super Sport in America, the racing-striped #6.

"I keep between 12 and 15 cars on display in my showroom," he says. "I have been discussing the possibility of doing a Saab exhibit with a few friends this fall or next spring at the Simeone Automotive Museum in Philadelphia."

Tom also has a great collection of historic Saabs, including a 44-original-mile 1974 Sonett III, a 500-mile 1967 Sonett II and a 14,000-mile 93F. "I love all Saabs," he said. "I have about 60 now, (among them) 25 nicer vintage ones." Proving he doesn't discriminate, he also owns a 29,000-mile 1998 9000 CSE and two 2008 9-7X Aero SUVs, powered by 6.0-liter, 390hp LS2 V-8s. He currently holds the world land speed record in the J/GT class with his two-stroke 1968 Saab Sonett II.

Bill and Tom are both active participants in the American Saab scene, so we can expect to see the Heritage Collection cars appearing at the annual Saab Owners Conventions.

En Sonett med fina anor



Text och foto:
Håkan Peterson/
Jan-David Skavén



Kommer ni ihåg att vi i nummer 4, 2014 av Sonettvärlden hade med en artikel om den gula Sonett III som den mycket kände portugisiska fotbollsspelaren Eusébio Silva da Ferreira har ägt? Anledningen till den artikeln var en tidningsartikel i den portugisiska motortidningen Motor Clasico. Eusébio som han vanligen kallades gick bort i januari 2014. Som vi skrev i den förra artikeln; "De berömdas val", så anses Eusébio ha varit en av Europas och världens bästa spelare genom tiderna.

Sonetten finns dock kvar i Portugal. Jag blev nämligen kontaktad av en person som inte är medlem i Club Sonett Sweden och som hade sett den på en bilutställning.

Håkan Peterson som han heter berättar att utställningen anordnades av

den lokala fotbollsklubben i Caldas da Rainha (drottningens källa) och där fanns en Amazon 123 GT, två Volvo (142 resp. 144). Samtliga används i den årliga nationella serien för korta rallytävlingar på asfalt. Backetävlingar ingår.

Håkan Peterson och hans portugisisktalande fru åkte hem till den nuvarande ägaren Arlindo Ferreira för att få reda på mer om Sonetten och här följer intervjun:

Stöldbegärligt gods?

Jo Sonetten har varit utsatt för stöldförsök. Därav trasigt dörrlås.

Bilens historia

Eusébio hade en vän som jobbade hos Saabimportören vid den aktuella tiden. Vännen övertygade Eusébio att köpa en Sonett till sin fru. I och med

köpet blev också Eusébio ambassadör för Saabimportören. En del PR aktiviteter följde också med.

Bilen hamnade sedan i staden Santarem hos en person som var intresserad av bilar. Nuvarande ägare Arlindo Ferreira har haft den i 15 år och är alltså 3:e ägaren.

Åtgärder

Arlindo har bilen för att åka på utställningar och inget annat. Har bara gjort det nödvändigaste och Sonetten saknar nu höger backspegel, dörrlås och tändningslåset är dåligt.

En god vän till Arlindo, Saabentusiasterna Mario Antonio som bor i Lisabon är den som sköter det mekaniska. Allt är original.

Planer

I Portugal är de minst sagt fotbollstrogna. En portugis i USA vill köpa bilen för € 50000 och skänka den till Benficamuseet som också handlar mycket om Eusébio.

Vi hade hört siffran € 70000 innan, men även om vi går på Arlindos så är det ju gallet mycket pengar. Arlindo vill dock behålla bilen och ge den till sitt barnbarn när det blir körkort.

Övrigt

Arlindo har en inbjudan från Lisabons stad om att delta på en utställning för bilar som ägts av kända personer. Den blir på Terreiro do Paco (typ Gustav Adolfs torg i Göteborg eller Kungsträdgården i Stockholm)

I Portugal tror Arlindo det finns 2-3 Sonetter.



Sonett II #114

Dorte Rasmussen

Del 5

Dette afsnit om reoveringen af Sonett II #114 vil være en lille gennemgang af de mange timer i værkstedet med montering af motor og de mange overvejelser, vi har gjort os undervejs, og hvordan vi har forsøgt at løse diverse problemer.

Lad os starte med det sjoveste nemlig motoren. Det er som tidligere nævnt en motor, som den danske rallykører Keld Hansen fik hjem fra Sverige i 1966. Den er nu lagt på plads og venter med længsel på at blive startet efter 50 år.

Vi har haft en del overvejelser om brændstoftilførsel og karburatorer, hvor udgangspunktet har været ønsket om et højt flow af koldt brændstof gennem de tre karburatorer, som har et fælles svømmerhus i bunden af mo-

torrummet. Af sikkerhedshensyn har vi valgt en ny sikkerhedstank frem for den originale. Den ene af de to benzinpumper er placeret tæt på tanken, så vi får en kort afstand på suge siden. Regulatoren til justering af brændstofftrykket er placeret tæt på pumpen og burde nok være monteret helt fremme ved svømmerhuset, men af pladshensyn og med svømmerhuset så lavt placeret valgte vi denne løsning. Den anden pumpe, som pumper benzin fra svømmerhuset via en brændstoffordeler til karburatorerne, sidder på sin original plads i bunden af højre inder-skærm.

Nu skal brændstoffet bare flyde ri-

Motor monteret.

Motoren som den blev fundet.



Sikkerhedstank, pumpe og brændstofftrykregulator

geligt fra svømmerhuset op i karburatorerne, og det overskydende skal løbe passivt tilbage i svømmerhuset. For at få så frit flow af brændstof til og fra karburatorerne er dimensionen på benzinslangerne øget og en alternativ benzinfordeler monteret. Den løsning har vi fortrudt mange gange undervejs, men efter at have forsøgt med forskellige benzinfordelere og nyfremstillede studser til pumper og karburatorer er vi faktisk rigtigt godt tilfredse.

Et er brændstof, et andet er luft i rigelige mængder. Da vi kører uden luftfilter, har vi leget lidt med tragte til karburatoren. Der findes ikke no-

Benzinpumpe 2 benzinfordeler og mange slanger.



get på hyldeerne, som passer til en Sonett, så vi har fået CNC fræset en løsning. Vi har gættet lidt på længden af tragte og må efterfølgende se, om der skal justeres på længden for at få det optimale ud af motoren.

Det passende forhold mellem benzin og luft bliver helt sikkert et kapitel for sig. For at kunne dyse motoren "sikkert" ind, er der på udstødningsmanifoldet monteret 3 temperaturfølere, så man under indkøring af motoren kan holde øje med temperaturen inde i cockpitet.

Vi har lært på den hårde måde, at for høj temperatur i forbrændingskammeret kan betyde motorhavari, og vi har da også skaffet en "reservemotor". Motoren er bygget af Mikael Mohlin og hans far i Sverige og været brugt

De tre temperaturfølere på plads i manifold og det tilhørende instrument.





Reservemotor med et kig ind i "hjertet"

i den svenske 1000 cup i 2011 og nu tilpasset Sonetten.

Vi skulle derfor ud at finde en ekstra karburator, det specielle termostathus til Sonett og et nyt generatorbeslag. Det blev som så meget andet en opgave for teamchefen Lars Hyldegård, som fik lavet en tegning af det originale generatorbeslag og fremstillet en lille serie laserskårede generatorbeslag i rustfast stål, som senere blev bukket i den rette form

Lars Hyldegård har haft flere ture "i byen" for at få lavet stumper. Senest for at få lavet en speciel studs til oliepumpen, så olieslangen får den

Nye generatorbeslag, "airhorns" og diverse hjemmelavede studser til karburator.



Ny fremstillet varmeskjold ved manifold.

rigtige vinkel fra pumpen og kan nå olietanken samt give plads til et ny fremstillet varmeskjold af aluminium mellem udstødningsmanifold og olietank.

Chefmekaniker Lars Dalby har også haft sine udfordringer. I sidste artikel viste han stolt en prøvemontering af instrumentbræt med instrumenter. Det viser sig nu, at der ikke er plads til det originale på grund af buret. Sponsor foreslog, at der blot blev savet af det originale. Det blev kort og bestemt afvist af Lars Dalby med et ledsagende bebrejdende blik. Det er derfor lavet et nyt instrumentbræt, som nu er tilpasset buret

Det nye instrumentbræt, det originale og nybetrukket overdel



og de instrumenter og kontakter, vi har planlagt at bruge.

Af sikkerhedshensyn har vi valgt et FIA godkendt sæde. Men der er ikke meget plads i en Sonett, så Lars og Lars arbejder nu med at få plads til sæde, en kører og en styrthjelm og flytter nu rundt på sædeplacering og rattet med venlig hensyntagen til kørereren, så han kan komme ind og ud.



Prøvemontering af sæde og centrering af rat, som er fra en Saab 99, Sport og Rally.

Dog opfordres kører til et passende væggtab.

Hvis man som læser synes, at nu er de sgu for nørdede og fuldstændigt har mistet fokus, er det helt rigtigt, men det har været en meget spændende fase af projektet og skabt mange gode kontakter, som har hjulpet os med råd og dåd.

Bilen skal jo også have en farve og valget faldt på Silver. En farvekode som ikke er let at finde hos de moderne lakproducenter. Det der kom nærmest var en ældre Volvofarve.

Selvom glasfiberen umiddelbart var i god stand, krævede det en del sli-



Klar til lak.



Silver Sonett II



be- og spartelarbejde, men resultatet blev tilfredsstillende, og vi har ikke fortrudt farvevalget.

Karosseriet må vente lidt endnu. Det næste, som skal laves, er et nyt ledningsnet og måske en forsigtig opstart af motoren.

I mellemtiden har vi overvejelser omkring udstødning og fjedre. For at kunne afstemme højden på bilen optimalt skal karosseriet monteres inklusiv ruder inden fjedre monteres. Montering af ruder kan godt give problemer på en Sonett II. Vi har en bagerude af Lexan klar, så den burde vi kunne montere uden at den revner.

I næsten afsnit håber vi at kunne vise #114 færdigsamlet, og så har vi for længst glemt, hvordan den så ud, da vi fandt den i 2010.



Og så har vi for længst glemt, hvordan den så ud, da vi fandt den i 2010.



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/

Del 3 Saab Sonett III



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 III. Materialet är transparent, när man färdigställer modellen målar man den på insidan.

Autosculpt

Den engelska firman Autosculpt Miniatures började tillverka modellbilar på 80-talet, de första Saabmodellerna kom 1993. Sonett III i skala 1:92 började tillverkas 1998, samma år gjorde man också 20 exemplar speciellt



Autosculpt, skala 1:92 Material: Resin blandat med aluminiumpulver

för "International Saab Club Meeting Gaydon, UK" (modellen till höger på bilden). På bilden finns också ett vinterdiorama med en insnöad Sonett III. Autosculpt gjorde ett mindre antal sådana på beställning av den engelske Saabentusiasten och -samlaren Iain Hodcroft.

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



1:43-modellen kom också 1998, men 1999 kom en ny version, då den första, den bakre modellen på bilden, hade fel proportioner (för hög).

jerade. Man tillverkar fortfarande modeller från sitt stora modellprogram, men gör inga nya modeller.

Card Collectables



Card Collectables, skala 1:40 Material: Papp

Phil Chapman, England, startade 1993 med olika Saabmodeller, här en Sonett III 1974 som klippark. Man får klippa/skära ut modellen, vika ihop och limma den och sätta den på en sockel som också klipps ut och viks ihop från ett ark.

Chris De Koning

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 trämodell(er) av Sonett III. Tyvärr har jag ingen bild på hans Sonettmodeller.

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 III:an, årsmodell 1971, är modell nr. 27 i serien.

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 Models – GB

Den engelska firman Griffin Models (ej att förväxla med Griffin Models i



Griffin Models – GB, skala 1:43 Material: Kol

Bulgarien, som tillverkar exklusiva, handgjorda Saabmodeller i prisklassen 2000 kr) tillverkade år 2002 100 st. av den här modellen. Ser ut att vara en avgjutning av Universal Hobbies' modell av Sonett III 1973/74. Gjuten i kol ("Made with deep mined coal") i ett stycke tillsammans med sockeln.

Jim Simpson



Jim Simpson, skala 1:24 Material: Resin

Tillverkad av Jim Simpson från Seattle, USA, i ett litet antal. Vet inget mer om den här modellen.

Matchbox – Lesney

Matchbox är ett populärt leksaksvarumärke som infördes av Lesney Products 1953 och nu ägs av Mattel Inc. Den första versionen av Sonett III:an, med öppningsbar bakruta, började tillverkas i England 1972. Den finns i flera nyanser blåmetallic. En mycket



Matchbox – Lesney, skala 1:55 Material: Metall

ovanlig variant är den vita, som bara såldes i USA. Också den i rödmetallic är ovanlig, såldes bara i Sydamerika. Inte helt rätt proportioner, t.ex. sitter framhjulena lite för långt bak, bakrutan är för mycket böjd. Hjulen passar inte till modellen. Tillverkare av billiga leksaksbilar använder ofta samma hjul, ett standardhjul, till många olika modeller.



År 1985 kom en ny, förenklad utgåva, i olika färger och med olika dekor, under namnet Super GT. Bakrutan är inte öppningsbar, interiör saknas och glasrutorna är inte genomskinliga. De

första två åren tillverkades modeller-
na fortfarande i England, men fr o m.
1987 tillverkas de i Kina.

Okänd tillverkare



Okänd tillverkare, skala 1:55 Material: Plast

Tillverkad i USA, verkar vara en för-
enkla kopia av Matchbox.



Okänd tillverkare, skala 1:57 Material: Resin

Byggsats, tillverkad i USA, avsedd
för bilbana. Finns i många olika fär-
ger, verkar vara en kopia av Match-
box.

Rudanko

Markku Rudanko, med firma Wood-
planet, är en finsk träskulptör som
skulpterar möbler, träskor, fordon och
mycket annat på beställning, som t.ex.
den här Sonett III:an, som han skulpte-
rat med stor konstnärlig frihet. Den



Rudanko, skala 1:16 Material: Trä

har inte rätt proportioner, hjulen är
för små.

Sohbi



Sohbi, skala 1:55 Material: Metall

Enkel och billig leksak, tillverkad i
Kina. Finns i olika färger och med/
utan olika dekor, interiör och genom-
skinliga glasrutor.

Stinie-Wilcox Modelle



Stinie-Wilcox Modelle, skala 1:43
Material: Papp

Klippark från England. Man får klip-
pa/skära ut modellen, vika och lim-
ma ihop den.

Tin Wizard



Tin Wizard, skala 1:43 Material: Vitmetall

Thomas Wolter, med firman Tin Wi-
zard, Tyskland, började tillverka mo-
dellbilar i små serier 1979. De här fina
modellerna av Sonett III började till-
verkas 1999. Finns i två versioner, års-
modellerna 1970 och 1974. Inte helt
rätt proportioner, modellen är 2-3 mm
för smal. Båda versionerna finns ock-
så som byggsats.

Universal Hobbies

Ganska fina, välbyggda modeller
tillverkade i Kina. Säljs under oli-
ka namn, förutom Universal Hob-
bies, också Jumbo Way, Eagle Col-
lectibles, Saab Model Car Collection.
Modeller av årsmodellerna 1972-74
började tillverkas år 2001. År 2004
visades den röda, årsmodell 1971,



Universal Hobbies, skala 1:43 Material:
Metall

på en leksaksmässa i Nürnberg, men
verkar ha tillverkats i bara ett myck-
et begränsat antal.

Wheeler



Wheeler, skala 1:60 Material: Metall

Billig leksak, tillverkad i Hong Kong.
Ser ut att vara en förenklad och nå-
got mindre kopia av Matchbox. Finns
i ett par färger.

Yatming



Yatming, skala 1:57 Material: Metall

Billig leksak, tillverkad i Hong
Kong. Mycket lik Matchbox, men
något mindre. Finns i många olika

färger, olika förpackningar. Vissa färger är värmekänsliga, blir ljusare om den t.ex. doppas i varmt vat-

ten. Finns också utan svensk flagga och stripes. Hjulen passar inte, som Matchbox.

Egen tillverkning



Egen tillverkning, skala 1:28 Material: Polyester, glasfiber

1981 började jag jobba i Saabs designstudio och ville snart testa mina nya modellbyggarkunskaper på ett eget projekt. Det blev den här fantasiska-

pelsen, en version av min egen III:a, med trimmad turbomotor och halvmeterbreda hjul. Förutom mitt eget exemplar finns två, ej färdigbyggda, exemplar hos två av mina Sonettkompisar, i deras modellbilssamlingar.

Vinterbilder...

med Sonetter är alltid välkomna hos redaktionen. Vi har fått en del fina bidrag som vi allteftersom publicerat och ser gärna att fler skickar in några vinterbilder. För att bli bra i tryck bör de minst ha en storlek på ca. 1,5 MB. Har ni inga bra foton i lager, passa på att ta några bilder en fin vinterdag och sänd till: skaven@comhem.se

Epilog

En artikel om modellbilar kan aldrig bli helt komplett. Med ojämna mellanrum kommer det nya modeller från olika tillverkare, och så finns det de som tillverkar någon eller några få modeller, främst för egen del och inte för försäljning. De modellerna är ofta svåra att hitta.

Följande Sonettmodeller finns nu, oktober 2016, till salu hos olika försäljare.

Skala	Tillverkare	Modell	Årsmodell	Färg
1:100	Autosculpt	Sonett I	1956	aluminium
1:43	Editions Atlas/PremiumX	Sonett I	1956	vit, röd
1:43	Norev	Sonett I	1956	vit
1:43	Tin Wizard	Sonett I	1956	vit 'Mille Miglia'
1:43	Tin Wizard	Sonett I	1956	röd, mörkblå
1:43	Tin Wizard	Sonett I	1956	byggsats
1:43	The Essence of the Car	Catherina	1965	röd
1:92	Autosculpt	Sonett II	1967	aluminium
1:43	Editions Atlas/PremiumX	Sonett II	1967	röd
1:43	Neo Scale Models	Sonett II	1967	blåmetallic, röd
1:43	Somerville	Sonett II	1966	röd
1:92	Autosculpt	Sonett V4	1968	aluminium
1:43	Editions Atlas/PremiumX	Sonett V4	1969	silvermetallic
1:43	Neo Scale Models	Sonett V4	1969	bronsmetallic, mörkgrön
1:43	Editions Atlas/PremiumX	Sonett III	1971	gul
1:55	Matchbox Lesney	Sonett III	1970	blåmetallic
1:55	Matchbox Super GT	Sonett III	1970	gulmetallic
1:43	Tin Wizard	Sonett III	1970	grön, röd
1:43	Tin Wizard	Sonett III	1970	byggsats
1:43	Tin Wizard	Sonett III	1973/74	gul, mörkröd
1:43	Tin Wizard	Sonett III	1974	byggsats
1:43	Universal Hobbies/Eagles Race	Sonett III	1972	orange
1:43	Universal Hobbies/Eagles Race	Sonett III	1973	grön, mörkröd
1:57	YatMing	Sonett III	1970	grön



Att resa långt med Saab Sonett

Författare och resenärer: Johan Brusewitz vid ratten och Maria Lundberg med kamera och karta, Strängnäs. Bil: Saab Sonett 1968 "Sabina".



1976 var jag 16 år och köpte min första Sonett. En dröm hade gått i uppfyllelse. Så rullade livet på, några år med och ganska många utan Sonetter.

Men 2012 inköptes en Sonett igen. Mest för att kunna göra lite småutflykter. Maria hade aldrig åkt Sonett och var faktiskt lite tveksam till det hela. Det visade sig att vi båda trivdes väldigt bra i Sabina och utflykterna blev längre och längre.

Vintern 2015 åkte jag till Umeå och körde "Kalldrage", i september körde vi MHS nattorientering och i december åkte vi Strängnäs - Ystad tur och retur. I februari 2016 var det dags för ett "Kalldrage" i Umeå igen.

Nu var bilen rejält provkörd. Jag tyckte mig kunna lita på den och Maria litade på mig. Dags att åka Sonett på vår årliga tur ner till Italien! Laddade med fina kartor och en Ipad som hjälpmedel för hotellbokning m.m. Långfredag 27 mars 2016 gav vi oss iväg:

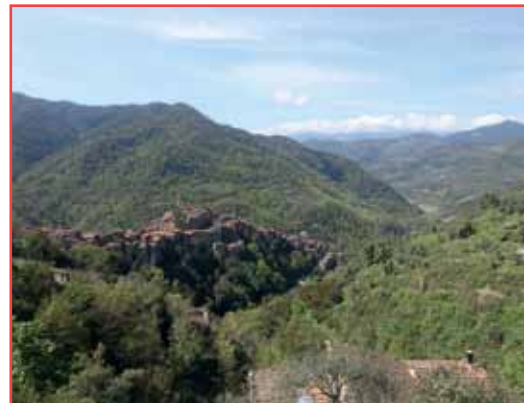
Strängnäs - Kristianstad - Ystad - Wuppertal.

Wuppertal ligger i Ruhrområdet vid floden Wupper. Över floden går Schwebebahn. Det är en rolig upplevelse att åka balkbanan genom staden över floden och gatorna.



Vi besökte även Essen och Zollverein, ett världsarv med museer och utställningar. Väl värt ett besök. Efter långkörningen Ystad - Wuppertal åkte vi kortare sträckor genom Frankrike till Italien där hyrd lägenhet väntade.

Saarbrücken - Colmar - Macon - Vienne - Dieulefit - Dignes - Grasse - Apricale.



Vi besökte flera trevliga städer och passerade vackra och spektakulära platser.

Det blev grönnare och varmare ju närmare Medelhavet vi kom. Bilen blev smutsig av ökensand som kom med vind och regn från Afrika. Till Apricale har vi nu åkt i 3 år. Det är en medeltida liten stad som ligger vack-

ert i Ligurien, lite norr om Ventimiglia, Italien.

En av dagsutflykterna från Apricale gick till Menton, Monte Carlo och Nice.

Större, stökigare och mycket fler bilar! Skönt att komma tillbaka till Apricale.





7/4 - 9/4 gick Sanremo Rally Storico 2016. En av sträckorna gick förbi vår lilla stad. Det var roligt att se de äldre bilarna passera. Sabina stod i "depån" med sina lampor och sitt nummer och kände stämningen.

Efter 9 dagar i Ligurien: full fart på Autostrada till Venedig. 2 nätter på B&B strax utanför med gratis par-



kering. Perfekt utgångsläge! Buss ut till Venedig och långa promenader i fantastisk miljö. En härlig upplevelse.

Nu skulle man ju kunna åka raka vägen hem men vi valde att ta en sväng förbi Krakow, Polen.

Venedig - Wolfsberg, Österrike - Hodinin, Tjeckien - Krakow, Polen.

Vi hade 3 fina dagar i Krakow, en stad fylld av historia, trevliga människor och god mat. Hit vill vi åka igen.



Efter 4 veckor ute i Europa med Sabina längtade vi alla hem. Så då blev det raka spåret till Ystad via Rostock - Gedser.

Ystad - Kristianstad - Strängnäs. Totalt cirka 600 mil.

NÅ! Hur var det då att åka Sonett? Jättekul! Problemfritt, förutom en torrsprucken vakuumslang och att hastighetsvajern gick av på vägen hem från Krakow. Många tummar upp längs vägen, många samtal om Saab och Sonett.



Saabar på Arvika Fordonsmuseum

Jan-David Skavén,
foton Karl-Axel Evrell



Johnny Johansson tipsade mig om en utställning på Arvika Fordonsmuseum. Det var nio äldre Saabar och en lång rad med fina, välgjorda originalmålningar i skala 1:10 av Rony Lutz. Bland bilarna finns två Sonetter, den blå I:an från Saabmuseet och den orangea III:a med svart vinyltak som sedan länge ägs av Ove Holmqvist i Arvika. För mer än 20 år sedan ägde vår dåvarande medlem Nevy Clark bilen som då fanns i Ekerö utanför Stockholm. Ännu längre tillbaka var bilen utställd i USA och för att synas lite extra så såg Saab till att den fick vinyltak.

Specialutställningen ägde rum under sommaren 2016 fram till och med sep-

tember, så när ni läser dessa rader är den slut. Men då flera av bilarna var utlånade från Saabmuseet i Trollhättan kan de ses där. Så här gjorde museet reklam för utställningen:

<http://www.arvikafordon.nu/pa-gang.html>

Arvika Nyheter täckte också upp utställningen med en artikel. Journalisten skrev dock att en av de sex I:orna hade brunnit upp men det hade hon gudskelov missförstått. Stämmer gör dock att den gröna nummer 4 var försvunnen länge till den återuppstod men det är en annan historia som vi utförligt har berättat om tidigare i Sonettvärlden.

<http://nwt.se/arvika/2016/06/02/saab-i-bild-och-verklighet>



Pat Moss Sonett rullade vidare – till Långfredagen 1969

Sverker Dahl

I Sonettvärlden 4/2015 skrev jag allt vad jag funnit under flera månaders grävande i bilens historik. Med hjälp av många människors snälla och värdefulla insatser kunde jag kartlägga vad Sonett II med chassinummer 30 varit med om fram till oktober 1968. Dit, men inte längre, bar vägen och jag tvingades konstatera att "Där upphör alla spår...".

Då hade jag ingen aning om vad kombinationen av två gamla göteborgare och en skåning kan leda till. Sonettägaren Lars Jönsson i skånska Vollsjö hade snackat litet löst om Saab Sonett med den inflyttade, före detta göteborgaren Hans Caldeström som tankade på Jönssons DinX-mack i Fritiof Nilsson "Piratens" hemby och som en gång ägt en Sonett.

Det ena gav det andra och via Sonettvärldens Jan-David Skavén fick jag kontakt med Hans Caldeström. Alla skånska diftonger, triftonger och lokal påverkan var som bortblåsta och efter första meningen svängde vi om till det "språk" Kålle och Åda pratar och en tävling i minnet om vårt gemensamma Göteborg på 60-, 70- och 80-talen utbröt.

Hans Caldeström berättar:

– Jag körde Volvo till vardags och tittade av en slump in hos bilfirman Uno Ranch. Där stod en röd Sonett undanstuvad i ett hörn sedan länge. Ingen visste vad de skulle göra med den. Jag provkörde, frälstes och fick V. I. P.-behandling eftersom de såg en chans att få in en snabbt omsättbar Volvo. (Uno Ranch, 1907-1999, Triumph motorcykel- och sedermera bilimportör tillhörde en av få, dominerande bilfamiljer i Sverige på den tiden.)

– Bilen gick som ett skott och lätt som en hagelsvärm. Jag älskade den och när man väl vant sig vid att vridmomentkurvan såg ut som en spik, gick det bra att köra den i all slags trafik.

För att bibehålla den för denna tävlingsbils karaktär, behövde Hans Caldeström Saabkunnig hjälp. Valet föll på en av dessa många skuttverkstäder som fanns på Kruthusgatan vid centralstationen. Ett område som i dag domineras av Stampen, det vill säga Göteborgs-Postens redaktion och tryckeri.

– Conny och "Den sketne" (Björn) fixade allt med sådan entusiasm att det å ena sidan tog väldigt lång tid för

Sonetter i Syd 2016

Bengt Åkesson, ordf Svenska Saabklubbens Skåniasektion

Årets säsong lider mot sitt slut och det är dags att entusiastfordonen får vila lite. På den personliga sidan så är äntligen rallybilen besiktigad och klar efter 20 år i malpåse. Kanske blir det Midnattssolsrallyt i regularity 2017. Sonetten har rullat på bra under året och efter byte av en bromscylinder

Rallybilen besiktigad och klar.



en service, å andra sidan visste man alltid att det blev bra gjort. En kväll stod jag vid Palais korvkiosk på Avenyn och hörde ett omisskännligt vrål. Upp för backen, upp mot Viktor Rydbergsgatan drog min Sonett med öppna spjäll. Jag antar att det var en normal provkörning vid tiotiden på kvällen, skrattar Hans Caldeström.

Skrattet satte han i halsen våren 1969.

– Flickvännen och jag gjorde det enda man "fick" göra på Långfreda-

bak så är den redo för två nya års njutfyllt finåkning.

Saabklubbens Skåniasektion har haft sina månadsträffar, alltid andra torsdagen i månaden på Bialitt kafestuga och ibland dyker det upp en och annan Sonett. Bilen har ju knytning till Skåne och ofta kommer det

Bialitt 9 juni. Kjell Erikssons trea och Sten-Arvid Larssons "Kermit".



gen, vi var på biografen Facklan på Kungsgatan och bilen hade vi parkerat på Västra Hamngatan, alldeles utanför Ströms hörna och Domkyrkan...

...när vi kom ut från bion var bilen borta. Vi vandrade Västra Hamngatan och Drottninggatan fram och tillbaka mellan kanalen och Grönsakstorget tills det blev sent på kvällen. När vi insåg att det var kört, tog vi långa benet före och stöldanmälde bilen på den nybyggda polisstationen på Skånegatan. Där upphör alla spår...

folk som har jobbat med tillverkningen eller har annan knytning till Arlövsfabriken.

Vi har deltagit i en hel del träffar under året. Ett litet urval i bilder.



Bialitt 14 juli. Håkan Asps V4.



MHK Skånes "Gröna träffen" 5 maj. Min III:a.



Träff i Klippan 18 juni. Sten-Arvids "Kermit" och min III:a.



Klippan 18 juni Möbelhandlare Lindbergs "Froggy".



IntSaab i Vadstena. Peter Westlunds III:a.



Blivande Sonettförare, om 15 år kanske?

Speciellt barnen gillar våra små Sonetter och får man då provsitta så är lyckan stor!

Det var ett litet axplock i bilder om vad som hänt här i Syd. Vi kör vidare med månadsträffarna hela vintern och alla är välkomna dit med eller utan Sonett. Mer info hittar du på:

<http://saabklubben.se/skane/index.html> där det finns fler bilder från våra evenemang.

50-årsjubileum

Text Hans Eklund,
Foton Bengt Åce Gustavsson,
Racefoto

Min tävlingsbil 17 september i depån på Falkenberg Classic, foto Bengt Åkesson.



2016 är året som det är 50 år sedan Erik Carlsson och Pat Moss körde Coupe des Alpes med varsin Saab Sonett II. Erik med en silverfärgad och Pat med en röd.

Jag har under två år renoverat ett rostigt vrak till en kopia av Pats täv-

lingsbil från Coupe des Alpes. Målet var att ha den färdig till 50-årsjubileet.

All säkerhetsutrustning är naturligtvis av senaste status för att kunna köra historisk racing. Den följer FIA:s Appendix K reglemente. Klassen är GT-bilar (grupp 4) 1966 – 1969 med motorer som är mindre än 1150cc.

Bilen är från 1967 med chassinummer 81 som jag importerade från USA för mer än 20 år sedan. Bilen var tävlingsfärdig till årets säsong men inte utprovad och färdigjusterad. Det resulterade i två rejäla motorhaverier under säsongen. En hårt trimmad tvåtaktare är ju lite besvärlig att få bra körbarhet och hållbarhet på.

Heatet som jag kör i består av flera klasser; ibland kan det vara 6-7 klasser i samma heat. Bilar som brukar vara i samma heat är t.ex Datsun 240 Z, Porsche 911, Volvo P 1800, Ford Escort, BMW 2002, Volvo 142, Opel Ascona, NSU TTS, Renault



Framsidan av HTP-handlingen (historic technical passport).

Gordini och BMC Mini Cooper. En Saab Sonett med tvåtaktsmotor har ju svårt att konkurrera med dessa bilar, men man får försöka fajtas med dem som har de minsta motorerna. Är banorna riktigt krokiga underlättar det förstås.

Nu när säsongen är slut kan man räkna ihop resultatet. Trots haverierna blev det en klass seger för GT-bil 66 – 69 under 1150 cc med 2-takts Sonetten. Under vintern ska bilen gås igenom och förbättras för att vara färdig för nästa säsong.



Ovan, jagad av en BMW 2002.

Nedan, Sonettkörning på tre hjul.



Motorklubben Gnistan och Sonett I

Thorbjörn Brännström, Foto KG Pressfoto



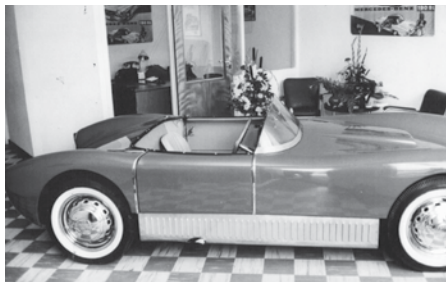
Under våren 2016 hade Eslövs Stads- museum en utställning om Motorklubben Gnistan, dess uppgång och fall. Klubben startade i Eslöv 1948 och upphörde 1985. Man hade såväl stock-car som speedwaytävlingar på banan. Berömdheter som Varg Olle Nygren och Ove Fundin hörde till dem som tävlade med motorcyklar och Evy Rosqvist i stock-car. Det fanns till och med lite anknytning till Saab Sonett: MK Gnistans sista ordförande var ingenjör Carl-Åke Blomstrand och han var involverad i tillverkningen av just Sonetten. I det förgångna har han även skrivit en artikel till Sonettvärlden om sina erfarenheter från produktionen.

För att göra utställningen lite fylligare lade man till lite information om bensinmackar och bilförsäljare i Eslöv vid den tiden. Min sambo Harriet kom hem och meddelade att där var bilder på en Sonett, "men det var en cabbe". Det fanns ju ingen; om inte det var en... Sonett I!

Och mycket riktigt, där var bilder från invigningen av Ernst Svenssons Bil AB, som sålde Saab och Mercedes och mannen bakom den nya bilfirman hette Ernst Svensson. Bilfirman som var inrymd i Auto-Hansas tidigare lokaler på Norregatan i Eslöv finns inte kvar längre, den var granne med Capitolbiografen.



Intill Capitolbiografen hade Ernst Svensson sin bilfirma. Han står här till höger, närmast bilarna.



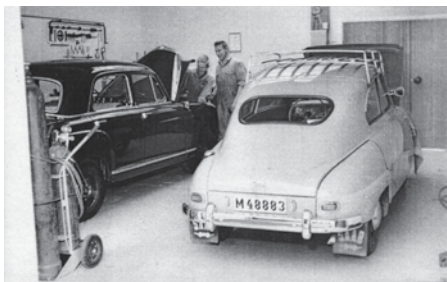
Tänk, när den här bilden togs 1958 var Sonett I:n bara två år gammal!

Året var 1958 och öppningsdagens clou var att man lyckats låna in en Saab Sonett I, chassinummer två.

Serviceverkstaden leddes av två-taktsspecialisten Sven "Stubben" Jönsson, som närmast kom från Philipsons i Malmö.

Provkörningen på Lundavägen gav kommentaren "En härlig känsla"; tydligen fick de som ville testa den. Det

Saab Sonett I demonstrerades vid invigningen 1958. Bakom ratten Ernst Svensson och intill honom hans hustru Inger.



Montörerna Sven "Stubben" Jönsson och Bengt Lindsjö i verkstaden hos Ernst Svenssons Bil.

vidare ödet för denna Sonett I tror vi oss veta. Förmodligen var den utlånad från Philipsons i Malmö och hamnade så småningom på ett litet museum i försäljningslokalen hos Philipsons i Häggvik utanför Stockholm. Därifrån såldes den till Saab i USA och hamnade i en lokal där man ställde ut Saab-bilar som producerats genom åren. Efter konkursen såldes alla Saabarna där till privatpersoner och just denna Sonett I ägs idag av Tom Donney vilket ni kan läsa om på sidorna 4-5 i denna Sonettvärld.

En bilparad med Saab och Mercedes rullar genom Eslövs gator. Kortegen leds av Ernst Svensson i en Saab Sonett I. Vid sin sida har han dottern Anne-Marie.



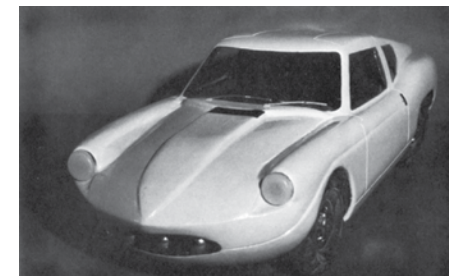
Några unika Sonettmodeller

Jan-David Skavén

På Intsaab 2016 träffade jag Anders Petterssons från Jönköping och det resulterade i att jag fick adressen till hans hemsida: <http://www.saab-andan.se/>.

Bland mycket annat sevärt på hemsidan så fanns det en artikel om när Saabmuseet fyllde 40 år. Det var där jag såg en röd modell av en Sonett vilken jag inte sett förut. Jag kontaktade vår modellexpert Johnny Johansson som svarade mig att modellen gjordes före hans tid på Saab. Han kollade med Saabs tidigare chefdesigner Björn Envall men han visste inte heller något om den. Björn säger att modellen inte kommer från Saabs designavdelning.

Björn Karlström hade idéer om en sportbil byggd på Saabdelar redan i slutet av 50-talet och hade kontakt

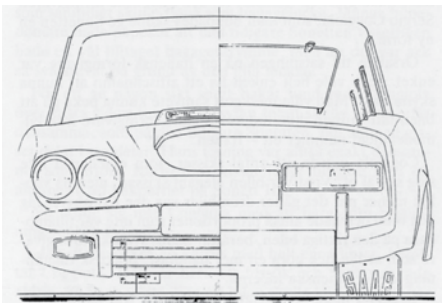


med Rolf Melde. I början av 60-talet hade idéerna utvecklats till en rör-ramskonstruktion med den här karossen vilken man kan läsa mer om från sid. 52 i Björn Svallners bok, Alla Saabs Sportbilar:

Projektet utvecklades sedan till MFI-13, prototypen till Sonett II.

Sedan kommer vi till den röda modellen som står på Saabmuseet och som

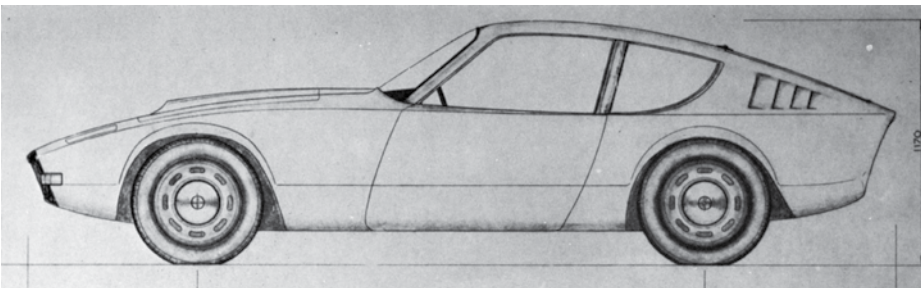




förmodligen är Björn Andreassons förslag till en uppdatering av Sonett V4.

Johnny skriver vidare att detaljstuderar man modellen så ser man att den har dubbla strålkastare. På sidan 76 skriver Björn Svallner att Andreasson ville vidareutveckla Sonetten. Inför årsmodell 1969 hade han planer på en omfattande modifiering av exteriören med bl a. just dubbla strålkastare.

Texten på sidorna 76-77 och skissen på sid 77 stämmer bra med modellen, förutom att på skissen har bilen kvar V4:ans bula på motorhuven, medan modellen har en variant där främre delen av bulan påminner om den på Sonett I, med luftintag. Vecket längs med sidan på modellen kan vara inspirerat av 99:an, som var ny då. Det blev inga förändringar på årsmodell 1969 enligt Andreassons förslag, men



han behöll den bakre delen till sitt förslag till en Sonett IV.

Baktill finns något som ser ut som någon form av gälar, typ Lamborghini Uraco från 1970 som har något liknande. Om man tittar igen i Björn Svallners bok, denna gång på sid 91 så återfinns ritningen längst ner på denna sida.

Vi citerar några rader ur boken: "Även Björn Andreasson ritade på en efterföljare till Sonett III, en 2+2 sitsig bil med 99-motorn placerad bak och fram, alltså till största delen bakom framhjulen, precis som motorn vänts i den ursprungliga Sonetten från mitten av 50-talet."

Att det delvis är samma som den röda modellen är obestridligt, men fronten är inte bara annorlunda utan även modernare, liknande den på Sonett III. Kanske det faktiskt var ett designförslag till en efterföljare till Sonett III?

Så här långt efteråt, när både designern Björn Karlström, chefkonstruktören Björn Andreasson och motorjournalisten Björn Svallner är avlidna är svårt att säga vem som skapat vad. Ännu mer som säkert även Saabs designavdelning då var inblandade. Men har någon vetskap om vem som gjort vad så är ni välkomna att höra av er till redaktionen för Sonettvärlden.

Medlemsavgiften 2017

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/2016 av Sonettvärlden. Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er!

Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på årsmötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag 2017-01-31. För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Postgirokotot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2016. Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom. Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com. Ett flyttkort till hans adress Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

The member fee 2017

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2017. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31, 2017.

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Swedbank. Bic/Swift: SWEDSESS
IBAN: SE 1280000008368347079181
The account number is 83683 47079181
Please pay the bank expenses.

You can also use the postal giro service. The postal giro account number is 358730-0. If you use the postal giro, please add SEK 60 for their expenses (Not if you pay from Sweden).

If you can't transfer money to our bank or use the postal giro service, you can send SEK 350 or equivalent value in other currency in cash (bills, not coins) to our treasurer: Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden.

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid. Please see to that our cashier must not remind you!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

SVT Play

I programmet K-märkt form så får vi under några minuter på nätet följa gamla Saabar. Ja, de var inte så gamla när de filmades i svartvitt en gång i tiden men nu har åren gått. K-spanarna Staffan Bengtsson och Göran Willis kåserar i 2 minuter och 15 sekunder kring en företeelse i den svenska formhistorien, denna gång alltså Saab vilket Johan Brusewitz i Strängnäs uppmärksammade. Så här sade Göran Willis om MFI 13:

"1966 är ett årtal i Saabs historia som är värt att lägga på minnet av flera skäl. Sportvagnen Saab Sonett såg dagens ljus och premiärvisades i samband med en modevisning på Grand Hotell i Stockholm. Proffsboxaren Bosse Högberg, om nu någon minns honom, tillhörde de som körde runt i denna plastkaross som aldrig blev någon riktig succé. Men sportbilar är alltid sportbilar och Saab Sonett gav ett häftigare skimmer åt en annars ganska tråkig svensk folkbil." Programmet var från 2004 men kunde alltså ses på SVT Play våren 2016. Till saken hör att den bil man visade alltså var prototypen MFI 13 och inte produktionsbilen Saab Sonett II men det framgick

inte av reportaget. Inte heller att bilderna var tagna vid Saabs dåvarande kursgård Hedenlunda i Sörmland.

TTELA

Vad vore denna spalt utan TTELA och Johnny Johansson? Jo, mycket tunnare! Johnny missar inte om TTELA har någonting med Sonettanknytning och TTELA har inte glömt att många av dess läsare gärna även fortsättningsvis ser någon Saabmodell i tidningen eller på nätet. Som till exempel den 22 februari 2016 då man hade ett reportage om att 2015 var ett rekordår för besöksnäringen i Trollhättan och Vänersborg. Det hade ökat med "10,5 respektive 14 procent av antalet gästnätter, där 22,5 procent av alla övernattningarna i Trollhättan och 28,4 procent i Vänersborg gjordes av ut-



ländska besökare." Detta illustrerades med några av anledningarna, nämligen besök av ostindiefararen Götheborg, campingen Ursand, båten Elfkungen vid slussarna och Saabfestivalen. Det sistnämnda illustrerades med Gösta Jakfors Sonett I i förgrunden och ett antal andra Sonetter i bakgrunden. Inte att undra på att besöksantalet växer.

Motorhistoriskt Magasin

Detta organ ges ut av Motorhistoriska Sällskapet i Sverige och i nummer 1, 2016 så kunde man se en Saab Sonett V4 redan på framsidan, dock något dold av en MG Midget. Det var Johan Brusewitz och Maria Lundberg som var med i två tävlingar samma dag, lördagen den 26 september 2015. Nej förresten, MHS Småsvängen för bilar under fyra meter var på dagen medan MHS Nattorientering av naturliga skäl kördes på kvällen/natten. Johan och Maria hade startnummer 17 i båda tävlingarna och kom högt upp i båda prislister. Man kom på femte plats i Småsvängen och på sjunde plats i nattorienteringen. Starkt jobbat med tanke på att det var mer än 30 fordon som startade i respektive tävling som faktiskt hade en gemensam



start- och målplats; Lohärads Bygdegård i Roslagen. Men så är också Johan och Maria erfarna deltagare i diverse rallyn för historiska fordon med såväl Saab som Fiat och Citroën.

Model in a tiny Swedish car

Johann Schemat sände ett klipp från New York Auto Show 1970. Länken var: <http://www.nydailynews.com/autos/auto-shows/new-york-auto-show-grooving-1970s-gallery-1.2168350?pmSlide=1.2168338> om nu någon orkar skriva in den och kolla själv. Annars citerar vi texten precis som den stod och en inte alltför vild gissning var att damen hette Agneta, inte Agnet. Då var det också betydligt vanligare än idag att unga kvinnor skulle pryda nya bilar, men visst förekommer det än, till glädje för vissa och ilska för andra.

"Agneta, an acting student from Skovde, decorates another Swedish import with a pretty nice chassis, a Saab Sonett, at Coliseum Auto Show (sic). The times they are a changing - and yes, that was the original image for this image."



Vilket ekipage på Intsaab 2016!

Anders Pettersson i Jönköping tog de här bilderna vid Intsaab 2016 på Peter Sandströms härliga ekipage; en Sonett V4 från 1968 med fin campingvagn. Även baklysen och reflexerna matchar Sonetten och som ni ser kommer handtaget från en Saab 96. Att bil och släp dessutom är lackade i samma färg förhöjer förstås effekten. Det är av naturliga skäl inte så ofta man ser en släpvagn efter en Sonett men det här verkar vara en perfekt kombination. Lågt luftmotstånd när man kör men tillräckligt rymligt när det är dags för övernattnig.

