

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



## Sonetter i Ingbo!



- CSS års- och vårmöte
- Festival för Saab
- Lasse, 77, kör unik Sonett
- Osorterade Sonettminnen

3  
2017



## Från ordförandens skrivbord



Nu när jag skriver detta är vi i slutet av augusti och jag summerar vad som har hänt på Sonettfronten under sommaren.

Jag hade ambitiösa planer för alla möten jag skulle vara med på, bland annat en roadtrip till Öland och entusiastbilutställningen på Solliden men den var vi tvungna att ställa in eftersom jag fick problem med en flödande förgasare veckan innan. Det lärde mig att inte tro på vad som beskrivs på Tradera eller Ebay. Förgasaren köptes in på eBay och skulle enligt annonsen vara helrenoverad och det såg den ut att vara.

När jag fick problem med att den flödade plockade jag isär den och fann då att renoveringen var bara det man kunde se och känna från utsidan. Flottören såg ut som den hade hamnat i en stenkross och nålventilen var rejält sliten. Efter en servicesats med ny nålventil är den numera helt renoverad. Samma med växellådan jag budade in på Tradera. Den skulle ha varit renoverad och endast ha gått 200 mil men när Hans Eklund tittade närmare på den visade det sig att renoveringen bestod av frihjulet så det blev nu att renovera lådan på riktigt.

Så av sommarens utflykter blev det bara en långtur med våra sportbilsgrannar ner till bland annat Harpsund i Sörmland samt fyra vändor till Westerqvarn. Men jag hoppas att nästa år ska bli bättre med nyrenoverad växellåda och golvväxel.



### Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

### Tidningens adress

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

Hemsida: [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)

Tryck, Wilsons Tryckeri, [info@tryck.com](mailto: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

Första gången vi har drönbilder från en träff, nämligen från års- och vårmötet i Enköping samt Ingbo. Fotograf är Emanuel Uddling. Fler bilder i tidningen och på hemsidan.

### Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande  
021-30 05 54  
[johann.schemat@gmail.com](mailto:johann.schemat@gmail.com)

Jan-David Skavén, redaktör  
08-93 15 65  
[skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

Mattias Arvidsson, sekreterare  
08-581 703 03  
[mackarvid@gmail.com](mailto:mackarvid@gmail.com)

Johnny Johansson, kassör  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
[johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com)

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-611 39 42  
[ble@brevet.se](mailto:ble@brevet.se)

Hans Johnsson, klubbmästare  
0708-82 48 68  
[hasse.johnsson@hotmail.com](mailto:hasse.johnsson@hotmail.com)

Joakim Eliasson, suppleant  
019-32 29 75  
[joakim-eliasson@spray.se](mailto:joakim-eliasson@spray.se)

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
0240-767 46  
[peja10@telia.com](mailto:peja10@telia.com)

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
076-769 99 15  
[bo@sehlberg.net](mailto:bo@sehlberg.net)

Nästa nummer av

### SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.



# CSS års- och vårmöte

Text Jan-David Skavén,

Foto Emanuel Uddling, Lena Skavén o Berndt Eliasson



Förberedelserna hade varit långa. Våldigt långa. I princip började Maria Lundberg och Johan Bruswitz planera detta möte redan när de tog på sig arrangemanget i samband med årsmötet 2016. Men så blev det lyckat också. Våldigt lyckat!

Det började med att vi träffades på Café Samt i Enköping där CSS bjöd på kaffe och smörgås. Huset som idag inhyser caféet byggdes 1755 men då som ett tingshus i Torstuna och flyttades till nuvarande plats 1959. Alla Sonetter som kom fick stå på den avspärrade Rådhusgatan som kommunen hade reserverat för oss i ett par timmar, tack för det. En hel del lokalbor gick runt och tittade på bilarna. Det var ca 16 Sonetter där av alla modeller utom Sonett II.

## Årsmötet

Så tog årsmötet vid. Det leddes av Mikael Lindström som ju har varit ord-



förande för CSS i det förlutna. Sekreterare var Bengt Folkesson, som också har erfarenhet av att göra just detta under årsmöten. Tanken är ju att ordinarie ordförande Johann Schemat och sekreterare Mattias Arvidsson ska ha möjlighet att svara på frågor under mötet. Snabbt och effektivt gick man igenom dagordningen och olika dokument för 2016 delades ut och lästes igenom som verksamhetsberättelsen, resultat- och balansräk-



ningen. Revisorn Göran Sundin tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen för det gångna året och det gjorde årsmötet med.

## Hedersmedlemmar

Styrelsen föreslog, att Berndt Eliasson, Johnny Johansson och Jan-David Skavén skulle utses till hedersmedlemmar och det gav också årsmötet bifall till. Alla tre har arbetat sedan åttio-talet i styrelsen.

Årsvavgiften för 2018 blir oförändrad, alltså 350:- eftersom klubbens ekonomi är god. Alltid skönt att slippa höja avgiften.

Sedan blev det dags för val. Johann Schemat omvaldes på 1 år som klubbordförande. Följande styrelseledamöter valdes om på två år:

Per Jansson (reservdelsförvaltare), Berndt Eliasson (layout) och Mattias Arvidsson (sekreterare).

Som suppleant på två år omvaldes Bo Sehlberg (webmaster).

Revisor Göran Sundin och revisorsuppleant Lars Gunnarsson blev omvalda på ett år.

Tyvärr har vi inte haft någon valberedning och så förblir det eftersom ingen närvarande ville acceptera att arbeta med det. Skulle någon som läser detta känna sig manad att bli valberedare är ni välkomna att kontakta Johann Schemat.

## Reservdelar

Under punkten övriga frågor kom reservdelar upp. Egentligen inga frågetecken utan medlemmarna uppmanades att kontakta styrelsen med förslag på delar som reservdelsgruppen



Det ser ut som om Per Jansson berättar en fiskehistoria men så var det nog inte.

skulle kunna arbeta med att ta fram. Sedan får man se om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att arbeta med just den delen.

Därmed avslutade Micke Lindström årsmötet och vi begav oss till våra bilar, för nu var det dags att åka Sonett.

## Mot nya mål

Maria gav olika körorder till förarna, för tanken var att vi skulle mötas på staden. Och så blev det; det fullkomligt vimplade av Sonetter i Enköping en kort stund innan vi gav oss ut på landsvägen. Första stoppet var Ricketbyhällen om man ville. Det är ett hällristningsfält i Boglösa socken, 19 x 19 meter stort. Där finns bland annat 51







skepp, några djur och sex människor. Klart intressant.

Vi fortsatte och följde så gott vi kunde den körorden som vi fått. Så småningom kom vi fram till en samling hus, Kaplansgården, som ligger i närheten av den välkända Härkeberga kyrka. Vi fick smakprov på olika ostar och baguetter vid en Citroën Acadiane men annars var tanken att vi skulle äta av vår medhavda mat där. Vilket vi också gjorde, omgivna av charmiga gamla hus som man också kunde gå in i.

### Härkeberga kyrka

Kyrkan ja. Den är byggd i början av 1300-talet. Kyrkan är framförallt känd för sina rika kalkmålningar. Flertalet har aldrig varit övermålade och är därför ovanligt välbevarade. Målningarna skapades förmodligen runt 1480-talet av kyrkomålaren Albertus Pictor. En



bra guide med glimten i ögat berättade för oss om de olika målningarna i kyrkan och huvudena på oss rörde sig nästan som en uggla när vi försökte följa vad han pekade på.

Vi körde vidare på sköna "Sonettvägar", med andra ord kurviga vägar i vacker natur. Johan och Maria har varit ute och rekognoscerat under en lång tid och det märktes verkligen på de charmiga vägar de hittat. Inte ens de som bor i närheten kände till alla. På slutet passerade vi en del av Storgatan i Heby och det var den minsta och backigaste storgata jag åkt på. Tur att den var kort!

### Ingbo

Precis på slutet passerade vi skylten Västmanland och efter ytterligare någon kilometer kom vi fram till Johan och Marias gård Ingbo. Efter att ha parkerat bilarna så vidtog nu letande efter frågeskyltar. Tanken var dock inte att vi skulle tävla mot varandra utan istället hjälpa varandra med tips och ovanligt nog fick de som ville googla hur mycket man ville! Men det hjälpte inte hur hög deras nyuppsatta flaggstång är. Inte heller att den lilla flicka som var på en målning vid växthuset

var Johans mamma som nu uppnått en mer mogen ålder.

Men hon var med på träffen, strongt jobbat!

Det var inte bara frågorna man tittade på. Sonetterna behövde ju inspekteras så att man kunde rösta på Finaste Sonett. Och så fanns det ju så många intressanta bilar av olika märken att kolla in i ladorna. Till och med en Sonett stod övertäckt i en lada. Hungern började dock göra sig påmind. För första gången någonsin på ett Sonettmöte hade Johan och Maria engagerat Hemvärnet med en äkta före detta militär koktross.

### Pettssonverkstan



Vi satt uppe på loftet ovanför det som jag kallar för Pettssonverkstan; en härlig del av garaget där de förra ägarna lämnat mycket bra att ha grejor och en del som kanske inte var helt nöd-



vändiga som använda oljefilter och generatorremmar.

Maten var både riklig och väldigt god. Fram för fler militära koktrossar! Efter den sedvanliga Sonettårntan som också smakade riktigt bra så var det dags för prisutdelning. När det gäller finaste Sonetten så röstade man fram två vinnare. Bengt Edlund från







Ås och Hans Johnsson från Kobe. Absolut värdiga vinnare men det kunde lika gärna ha blivit någon annan. Sedan är det ju också en bedömningsfråga vad man lägger in i "Finaste", det kan ju lika gärna vara charmigaste eller mest i originalskick eller någon annan bedömningsgrund.

### Avslutning

Nu började det bli dags att skiljas men innan dess höll Johan ett långt tal om träffen och lite annat. Givetvis avtackades också arrangörerna Johan Bruswitz och Maria Lundberg från olika håll, alltifrån vår ordförande Johann Schemat som gav en present från Club

Sonett Sweden till Andreas Uddling som normalt håller till i Renaultsfären och Margareta Virving som är kusin till Sonett II:ans designer Björn Karlström.

Det var Johan och Maria väl värda. Det märktes verkligen hur mycket arbete de lagt ner på att förbereda träffen och de hade också god hjälp av vänner som ställde upp som funktionärer. Stort tack till er alla!

Johan och Maria hade för övrigt en överraskning till. När vi gick fick varje ekipage en fin Bachonyckel och en hemgjord flaska äppelsaft. Vi var så nöjda när vi på kvällen återvände till Stockholm.





# Festival för Saab

Per-Börje Elg, text och foto

Artikeln har förut publicerats i Motorhistoriskt Magasin och publiceras med deras tillåtelse.

*Saab Car Museum Festival den 9 - 11 juni 2017*



Saab-fest i dagarna tre vid museet i Trollhättan. Med praktiskt taget alla modeller av Saab närvarande!

Det är 70 år sedan flygplanstillverkaren Saab visade upp sin första personbil, 40 år sedan Saab 99 Turbo lanserades och 20 år sedan Saab 9-5 premiärvisades.

1927 och 1947 är två viktiga år i den svenska bilhistorien. Det var den 14 april 1927 som den första bilen från Volvö lämnade fabriken i Göteborg och det var den 10 juni 1947 som Saab 92

Saab 99 Turbo har blivit en legendarisk klassiker. Premiärvisningen hade ägt rum i Frankfurt i september 1977, årsmodell 1978, det är 40 år sedan.



Besökare från Amerika!



Sonettparkering utanför museet, jubileumsdagen den 10 juni.



Saab Sport 1964, Kjell-Arne Andersson.



Sonett II V4 1968, ägare Anders Dahl.



Sonett nummer tre på plats, ägd av Gösta Jakfors sedan 1964.



Vinnaren i Sonett-klassen Peter Sandström med Sonett II V4 1968 och färgmatchat släp.







En helt unik bil! Saab 96 V4 av sista årsmodellen, 1980 - med en mästarställning på endast 00159 km! Aldrig renoverad, undanställd och bevarad, nu uppvisad av Gerda Persson och Tom Donney. Nu kommer den unika bilen att hamna på museum i USA, hos Saab-entusiasterna Tom Donney. Där finns redan Saab Sonett nummer två, en av de sex som tillverkades (den som tidigare ägdes av GM, men såldes vid konkursen 2009). Till sina meriter kan Tom också räkna att ha kört Saab tvåtaktare på legendariska Bonneville Salt Flats, ett äventyr han berättade om under sitt besök på Saab Bilmuseum i Trollhättan.



presenterades för de församlade journalisterna i personalmatsalen Terasen i Linköping.

### Volvo och Saab

Volvo fyller alltså 90 år och Saab fyller 70 år. Men Saab finns väl inte kvar, eller hur? Jodå, flygplanstillverkaren Saab, som grundades 1937, finns ju kvar och Nevs, som tagit över fabriken i Trollhättan, finns ju också kvar. Och bägge två fanns med på Saab-festivalen i Trollhättan, tillsammans med alla Saab-entusiaster som var där! Saab-andan lever, minsann!

Det kom folk från hela världen de tre dagar som festivalen varade. Svårt att säga hur många, men uppskattningsvis mellan 15 000 och 20 000 besökare, trodde museichefen Peter Bäckström. Och bilar, förstås! Det ryktades om 800, men runt museet var det troligen närmare 1200. Alla Saab, förstås!

Festen hade egentligen tjuvstartat redan på nationaldagen, Motorhistoriska Dagen den 6 juni, med ett gemensamt Volvo-Saab-rally med start vid Volvo Museum och målgång vid Saab Bilmuseum. På onsdagskvällen var det säsongspremiär för slussträffarna i Trollhättan. På festivaldagarna, fredag-lördag-söndag var det föreläsningar i museet, marknad och på jubileumsdagen, lördagen den 10 juni, bilutställning med Concours d'élegance och prisutdelning klockan 17.00.

Ja, det var en riktig fest, ett arrangemang som Saab Bilmuseum organiserade i samarbete med Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden.



En rad med färggranna Sonetter utanför Saab Car Museum. Foto Per Jansson



Saab Turbo firade 40 års jubileum och museet fick en present från NEVS: En specialtillverkad Saab Turbo med många unika detaljer. Foto Per Jansson

### Vinnare Saab Car Museum Festival 2017

Klass	Modell	Ägare
Saab 92-93-95	Saab 92B	1955 Magnus Eriksson
Saab 96	Saab Sport	1964 Kjell-Arne Andersson
Saab 99/90	Saab 99 Turbo	1980 Åke Olsson
Saab OG 900	Saab 900 2,1i	1992 Truls Bredo Johanssen
Saab 9000	Saab 9000 Aero	1997 Stefan Andersson
Saab NG 900/OG 9-3	Saab 9-3 Viggen Cab	2000 Lars-Christian Anerud
Saab 9-5	Saab 9-5 Aero XWD	V6 Johan Strid
Saab Sonett	Saab Sonett II V4	1968 Peter Sandström
Saab NG 9-3	Saab 9-3 Turbo	X P-A Johansson
Tävling / Custom	Saab 99 EMS	1975 Anders Norstedt
Saab 9-2X, 9-4X, 9-7X	Saab 9-4X	2011 Marcus Laufrentz
<b>Erik Carlssons stipendium</b>		Björn o Mikael Mohlin

### Speciella utmärkelser

Original	Saab 96 V4 1980/159 km	Gerda Persson
Special	Saab 9-3 Viggen 1999	Adam Egermosse



# Gästabudsrundan

Johan Brusewitz och Maria Lundberg



Torsten och Kajsa Åman med Sonett III samt Johan Brusewitz och Maria Lundberg med Sonett V4 deltog vid Gästabudsrundan hos Automobilsällskapet i Nyköping.

Automobilsällskapet Nyköping bjöd in till Gästabudsrundan den 6 juni 2017. Jag har förstått att Gästabudsrundan brukar vara ett trevligt försommarrally. Just i år firar man 50 år precis som vi firar att vår Sonett såldes ny i Nyköping för snart 50 år sedan.

Nu eller aldrig tänkte jag och försåg bilen med tidstypiska skyltar, D 9075! Så startar vi tidigt på morgonen från Strängnäs för att fira trefalt; Sonetten snart 50 år, Rundan 50 år och inte minst Nationaldagen. Med startnummer 27 är vi redo. Vår första etapp från klubblokalen på Skavsta tar oss till Tista slott. Genom en mäktig allé kommer man upp till slottet. Där spelades kammarmusik av Söndagskvartetten, Erik på slottet bjöd på sörmländsk skogskorv, det var loppis och så var det sex frågor att svara på. Solen sken från en klarblå himmel när vi fortsatte in till Nyköping. Där letade vi upp Pelles Lust-

hus. 6 nya frågor, strömmingssmörgås och där spelade jazzorkestern Havsbandet. På vackra, krokiga vägar tog vi oss sen till Öster Malma. Där var det mycket folk och bilar, 6 frågor, barbershopgruppen Baltic Harmony sjöng medan vi åt viltgryta med chili! Den sista etappen tog oss på lika vackra vägar som tidigare till sista stoppet som var Runnvikens B&B på Lövsunds Säteri. Där spelades svensk folkmusik med Nyköpingshus Spelmansgille. Vi åt potatisallad med ekologisk rostbiff, mycket gott. Frågorna kom vi inte undan, 6 stycken här med.

Tiden går fort när man träffar trevliga människor så nu blev det lite bråttom tillbaka till klubblokalen där prisutdelning väntade. Inget pris till oss men vi kände oss lika glada för det och som jag sa på Sonettmötet så är det finaste priset att få träffas och umgås med likasinnade entusiaster!



Jan-David Skavén

Ja, så var det dags igen. Med andra ord, den 22 april skulle vi åka Lidingö runt på den så kallade Ö-resan. Det var verkligen "same procedure as last year", med andra ord så låg kontrollerna på ungefär samma platser liksom upplägget. Man började på Skogshem & Wijk som är en stor konferensanläggning ute vid Elfvik på Lidingö utanför Stockholm. Där bjöds på kaffe och bulle medan alla samlades. Ja, det var verkligen många fordon i år; man hade satt stopp vid 99 stycken.

Här följer några bilder från startplatsen. Bland annat fanns den populära (och numer dyra) VW lyxvagn camping från 1955 med takfönster samt en ovanlig Veritas Rennsport tävlingsbil från 1950. Det var en enorm spännvid på fordonen som deltog. Det är bland annat det som gör ett sådant arrangemang så intressant.

Nå, nu var det dags att köra till de 9 kontrollerna och jag hade mycket god hjälp av min kartläsare Johan Brusewitz. Man hade försökt att ställa frå-





Två Sonetter var med. Förutom min V4 från 1968 var också en gul III:a från 1974 med. Den sistnämnda var till salu, men jag tog aldrig reda på priset.



gor som deltagarna inte kunde googla fram svaren på så lätt. Det var förstås bra men innebar också att frågorna var extra knepiga. En av frågorna var uppsatt bakom Lidingö museum och där kunde man gå runt och se på iordningställda äldre miljöer, inklusive gamla kläder.



Givetvis mötte man andra deltagare i Ö-resan eller så var man på väg åt samma håll. I och med att man kunde beta av de 9 frågorna i vilken ordning man ville och de var utspridda över hela ön så resulterade det just i det trevliga att man såg ett antal andra deltagande fordon under dagen. En av dem var denna lilla men ändå stora Fiat Multipla från 1960. Tänk att det ryms sex passagerare i denna bil som en del dock skämtade friskt

om på sin tid då man undrade vad som var fram och bak på bilen. Ännu mer som dörrarna öppnades åt olika håll. Men rymlig var den!



Så småningom kom vi till målet vid Skogshem & Wijk där man kunde ta en liten helikoptertur, om man betalade förstås.

De flesta föredrog dock att äta en god buffélunch medan vi väntade på



att få höra om resultaten. Dessa fick man reda på i en utställningshall där man dagen till ära hade tagit dit ett antal tävlingsbilar med anknytning till legendaren Picko Troberg som gick bort 2016. Det första Picko Award delades ut till den förare som "kört långt över sin budget" 2016. Picko deltog förresten själv i ett antal Ö-resor på Lidingö.



För att hedra Picko stod hans Morgan utanför konferenshotellet.

Men hur gick det då i tävlingen? Tja sådär. Riktigt var vi hamnade vet vi inte men inte hamnade vi på de främsta platserna i alla fall. Vi gick dock inte helt lottlösa eftersom alla fick t ex. en sprayflaska med olja samt en del motortidningar. Själv tog jag en om sextiotalets fordon, inte så konstigt kanske. Det här är ett trevligt arrangemang just för blandningen av fordon, de fina miljöerna på Lidingö och de kluriga frågorna. Kan bli flera år.

Picko är ju inte minst känd för tävlingar med Hundkojan och totalt tog han hem 9 SM-guld. Ett flertal av dessa och kanske det viktigaste, det första, tog han med just denna bil 1966. Denna BMC Cooper S väger cirka 600 kg, har 970 cc och 90 hk.

### Vi vet inte...

så mycket mer om denna Sonett V4, som står i naturen i USA än att det är hög tid för renovering...

Av stolarna att döma bör den vara från 1969 men det är förstås lite osäkert.



# Lasse, 77, kör unik Sonett



Text: Bengt Sundler, Foto: Helena Karlsson

*Den här artikeln har förut varit publicerad i Nya Wermlands-Tidningen den 8 februari 2017 och publiceras med deras tillstånd och support.*

Lasse Jönsson, 77, är äldst i Svenska rallyt och kör en unik bil.

– Det har aldrig tävlats i Sverige med någon Saab Sonett, säger han.

Han skulle ha rattat Sonetten redan förra året om inte vädrets makter ändrat planerna.

– Tråkigt att det blev inställt. De hade otur också. Dagen före kom detinterväder så vi kunde ha varit med, säger Lasse Jönsson, annars känd som Karlstads och kanske hela Sveriges "Mister Porsche".

Lasse Jönsson blev både rally- och Porschefantast när han som tonåring på 1950-talet var åskådare på en specialsträcka av Midnattssolsrallyt hemma i Gräsmark och såg Cege Hammarlund dundra fram i en 356 Carrera.

Sedan dess har Lasse själv åkt åtskilliga rallyn.

– Gränsloppet i Charlottenberg 1959 var det första och sen har det rullat på.

Han har också sålt många bilar. Den verksamheten startade han 1969 i Våxnäs och öppnade Porschecentret i Färjestad 1981. 2006 sålde han företaget, men är sedan några år tillbaka.

– När de tröttnade och flyttade blev lokalerna lediga. Då ställde jag ut bilarna jag hade här. Och så startade vi upp verkstaden igen, så vi har Porschesevice.

I utställningshallen står samlingen av klassiska bilar på rad, som den måsvinge-Mercedes Lasse använde i Midnattssolsrallyt i somras.

## Saab Sonett V4

Saab V4 Sonetten från 1968, en sportbil i rallyutförande, ska få sin plats där också efter Svenska rallyt. Den reno-



Lasse Jönsson vid ratten i sin Saab Sonett. Han är annars mest känd för Porsche, som han både kört och sålt.



Lasse Jönsson har kört Svenska rallyt flera gånger, men nu blir det första starten i en Saab Sonett.

verades till förra året och har nu upgraderats, från grupp 3, som är mer standardbetonat, till grupp 4. Motorn är större. 1500 kubik och 80 hästar har blivit 1800 kubik och cirka 130 hästar. Motorhuven är ombyggd för att få plats med de större förgasarna, två dubbla Weber. Dessutom är det en annan växellåda.

– Vi har lagt ner otroligt mycket jobb.

Den mycket ovanliga bilen uppmärksammades redan i fjol och kommer säkert att få många blickar på sig nu.

## Alprallyt

– Det här är lite gamla minnen som jag återupplivar. Jag har nämligen kört en sån Sonett på Alprallyt i Österrike 1968.

Minnet från just den tävlingen är dock inte så ljust.

– Jag åkte av, och precis när jag tagit mig ur bilen kom det en BMW och landade på taket. Det blev nästan inget kvar av bilen.

Lasse Jönsson berättar att Saab tävlade med tvåtakts-Sonetter. Erik Carls-

son "På taket" och Pat Moss körde några tävlingar utomlands. Sen började Saab bygga V4-Sonetter i rallyversion, men det blev bara tre och tävlingsverksamheten lades ner innan de kom till start. Bilarna såldes. En av dem kördes av Lasse i Alprallyt och en annan av finländaren Simo Lampinen i Monte Carlo-rallyt 1969.

– Den här har en annan person köpt av Saab och sen har den stått, och jag fick chansen att köpa den. Det har aldrig tävlats med den förut. Men det är en färdig fabriksbil kan man säga. När det gäller rallybil så finns det bara den här som är i ordning och går.

## Svenska rallyt

I historiska Svenska rallyt blir det svensk tävlingspremiär över huvudet för en Saab Sonett.

– Det är lite roligt tycker jag.

Bilen är också värdefull ekonomiskt.

– Det är ingen färdig som är såld så det vet man inte, men ska du bygga en i dag med alla prylar blir det bra många hundra tusen. En vanlig V4 i





Lite krångligt kan det bli att få ut reservdäck och verktyg genom den här lilla luckan.

rallyversion kostar 200 000–300 000 att bygga. Men för mig handlar det inte om pengarna, utan det är intresset och glädjen att ha en.

Är du inte rädd att köra med en så fin bil?

– Nej, den inställningen har jag inte. Bilar ska användas. Det går att reparera det mesta om man kör sönder.

Antalet starter i Svenska rallyt har Lasse Jönsson tappat räkningen på.

– Det är mer än 25 i alla fall. 1966 var första gången.

Vilken är bästa insatsen?

– Jag var bland de tio några gånger på 70-talet i Saaben. Men jag har aldrig haft någon tur i Svenska rallyt, det har mest krånglat. Mycket runt omkring ska fungera och så måste grejerna hålla. Jag var i toppen -67 men kom inte i mål.

Lasse har varit med i de tre historiska Svenska rallyt som körts, fram till nu i Porsche. Han tävlar för Kils MK och har Per "Perry" Lidström, Team Westom, som kartläsare.

Du måste väl vara äldst?

– Ja, jag vet inte om det är någon annan gammal stofil som har lyckats vara med mer, men jag tror inte det. Jag ser ingen i startlistan som är i min ålder.

Lasse Jönsson nöjer sig numera med fyra tävlingar per säsong i rally och banracing: Historiska Svenska rallyt, Midnattssolsrallyt, Velodromloppet på Gelleråsen och Oldtimer Grand Prix på tyska Nürburgring.

### *Velodromloppet*

I Velodromloppet i juni ställer han upp med en annan unik bil, Focus MK IV 1964, som nu förbereds i verkstaden. Lasse skaffade den för två år sedan och startade i Kanonloppet, men fick bryta med tekniskt fel efter några varv.

Bilen tillverkades av svenska Sportscar i bara tre exemplar och liknar Lotus 23. Picko Troberg vann första tävlingen på Gelleråsen 1965.

– Det är bara den här nu som är in-takt och går.

Snabb är den också.

– Ja, den är så lätt, väger 490 kilo och har 170 hästar. Den är växlad för en bit över 200.

Lasse Jönsson är mycket ungdomlig för sin ålder. Han håller sig i form genom att bland annat träna på gym.

Hur länge ska du hålla på att köra?

– Många frågar det, men ger jag mig har jag ju inget att göra. Jag tycker det är roligt. Och jag åker inte så fort längre. Så länge jag är frisk och kry fortsätter jag. Ska jag matcha Erik Berger får jag ligga i, säger Lasse Jönsson, som har 14 år upp till racinglegendaren från Bengtsfors.

## Nya besiktningregler 20 maj 2018

Det här är saxat från Transportstyrelsens hemsida.

Nästa år börjar nya besiktningregler gälla. Den största förändringen är att de fasta besiktningperioderna, som baseras på sista siffran i registreringsnumret, slopas.

Regeländringarna är en anpassning till gällande EU-lagstiftning. Det här blir nytt:

De fasta besiktningperioderna, som baseras på sista siffran i registreringsnumret, slopas.

Istället för årsmodell ska fordonsår användas när hobbyfordon och veteranfordon undantas från kravet på besiktning

Fordon (personbilar, lastbilar och släpvagnar med totalvikt av högst 3,5 ton, om de inte används i yrkesmässig trafik) som är äldre än 50 år och motorcyklar äldre än 40 år blir befriade från besiktning under förutsättning att fordonet har en godkänd kontrollbesiktning under den senaste 24-månadersperioden.

Tävlingsfordon med orange tävlingsregistreringsskylt, av fordonsslagen motorcykel och personbil, undantas från kravet på besiktning.

Vissa amatörbyggda fordon måste genomgå en registreringsbesiktning innan de kan undantas från kravet på besiktning.

Lagstiftningen träder ikraft den 20 maj 2017, men de nya reglerna ska börja tillämpas först från den 20 maj 2018.

**Du har väl upptäckt Club Sonett Swedens facebookside!**  
Vi är nu ca. 75 aktiva medlemmar som utbyter mekartips, reservdelstips, träffinformation, bilder m m. på detta forum!  
Ju fler vi blir desto mer information till medlemmarna!

# Med passion för en Saab Sonett

Kjell Sjöberg,  
text och foto



*Denna artikel har den 5 juni 2017 varit publicerad på Enköpingspostens nätversion och publiceras med deras tillstånd.*

Landets Saab Sonettfantaster var i Enköping på lördagen och visade upp sina åk.

– Först ska vi ha ett årsmöte och sedan blir det en tur i Enköpingstrakten så att vi kan visa upp den här fina och unika bilen för alla Enköpingsbor. Vi avslutar sedan med middag hos en av våra medlemmar uppe i Heby i kväll, berättar Hans Eklund som är med i styrelsen i Club Sonett Sweden.

Cruising. Efter samlingen vid museet rullade Sonetterna i väg ut på ett äventyr på Enköpings landsbygd.

Redan tidigt på morgonen var det fullt med Saab Sonettbilar vid samlingsplatsen utanför museet i centrala Enköping. I huvudsak var det Sonetter som var på plats, men några avfällingar med andra Saabmodeller eller andra bilmärken hade också sökt sig dit.

– De som kommer med andra modeller eller bilmärken har nog inte sina Sonetter i kördugligt skick, berättar Hans Eklund.



Modell. Saab Sonett III var den sista modellen som tillverkades i Sonettserien.



Speciell. Hela karossen på bilen är tillverkat av glasfiberarmerad plast. Det är bara den nedre delen av bilens chassi som är tillverkat av plåt.

Saab Sonett är den enda tvåsitsiga sportbil som Saab någonsin tillverkat. Bilen tillverkades i 10 000 exemplar från 1950-talet och fram till 1970-talet i tre olika modeller.

I dag finns cirka 400 Sonetter kvar i Sverige.

– Den första modellen som tillverkades var en cabriolet som bara finns i sex exemplar i hela världen. Tre av dem finns i Sverige, berättar Hans Eklund.

Visar upp. Hans Eklund berättar att Club Sonett Swedens medlemmar brukar ha träffar runt om i landet och visa upp bilen.



Konstruktion. Det är lite speciellt hur man tar sig in till motorn i en Saab Sonett II. På bilden ser vi Mats Eklund och Hans Eklund.

Hur är det med reservdelar till bilen? – Det finns ett reservdelslager för Sonetter uppe i Fagersta och det sker även en del nytillverkning av reservdelar, förklarar Hans Eklund.

Efter årsmötet hoppade alla Sonettägare in i sina bilar och rullade i väg ut på ett äventyr på Enköpings landsbygd där bland annat cruising förbi Grillby, Härkeberga, Torstuna upp till slutmålet i Heby väntade.

Kontraster. När nyare Saab möter gammal Saab. Här Mattias Arvidssons Saab cabriolet.





# Osorterade Sonettminnen

Nedtecknade 2007 av Börje Wictorsson  
Bengt Åkesson har försett oss med materialet.



Då ett antal Saab Sonetter med besättning parkerat där gamla waggonfabriken i Arlöv funnits i nästan 100 år, blev den cyklande fritisten nyfiken och stannade för att kolla om några gamla arbetskompisar fanns med i gänget.

Nej, men man visste mycket om en del ASJ:are, för det var Saabklubben,

Sonetter samlade utanför Arlövfabriken 1996. Foto Jan-David Skavén



som hade träffats med sina Sonetter på födelseplatsen.

Då vi snackat en stund undrades det om jag ville komma och prata Sonettminnen vid ett möte hos Saab-Skånia och på den vägen är det.

Jag heter Börje Wictorsson och är fritist = fritidskonsument sedan 2001 då jag fyllde pension. 1963 till 1972 fixade jag produktionshjälpmedel hos ASJ (eller Waggonfabriken) och det var ett omväxlande jobb. Tunnpå-

karosser för bandvagnar till armén, Parca lastmaskiner och traktorer, biltransportvagnar och Orevagnar för järnvägen, Saab Sonett, villapannor för Shell var några av utmaningarna för mig som verktygsfixare.

Saab Sonett såg jag första gången i snickeriets övergivna lokaler vid ASJ. Några av ASJs duktigaste hantverkare och några utvalda tjänstemän var hopkallade och träffade då Björn Andreasson, som kom infräsande i en Sonett och talade om för oss att den var byggd hos Malmö Flyg Industri av hans och Abelins pågar med Björn Karlströms koncept som källa. Saab hade valt deras skapelse framför ASJs Katrineholmare. Lars Bergvall, som var chef för ASJs Arlövsversamhet, tyckte det var en god idé att MFI frågat honom om han ville samarbeta med dem och glänsa mot pappa ASJ i Linköping.

## Jomenvist!

Vi blev informerade om att Björn Andreasson blivit anställd som konstruktionschef vid ASJ i Arlöv och att det skulle handbyggas tre Sonetter omgående och att man skulle börja rita spantruta och konstruktionsunderlag parallellt med detta "snickrande".

Det var hantverkarna som kallats ihop som skulle ta fram de tre Sonetterna. Min del i det hela var att komma med tekniska råd för serietillverkningen ihop med övriga produktionsgubbar.

Som kuriosa kan nämnas att den ritbräda som användes för spantrutan hade jag tidigare fixat åt planeeringsgänget för att rita brännmallar för stora lastmaskinsdetaljer. Snick-

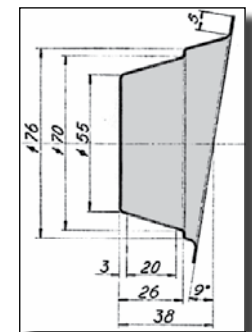
arna hade letat upp en megastor plywoodskiva från sina gömmor och fixat ett fast stativ till den och jag hade köpt slipade rör och kulbussningar och det blev en bra löpvagnsritbräda, som nu fick ny användning.

Det var inget tal om att ta fram dyra verktyg för storserier. Befintliga chassiedelar från Saab 96 skulle användas så mycket som möjligt till det bärande golvet. Tröskelbalkarna måste vara kraftiga för att bära konstruktionen och måste "valsbockas" eftersom ASJ bara hade enkelverkande pressar. Detta begränsade konstruktörernas möjligheter.

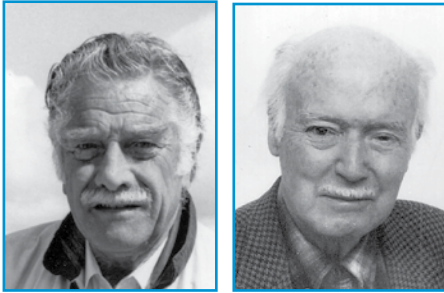
Ovanpå det tyckte vi verkstadsgubbar att de fick hålla sig till diametrar och form på befintliga stansverktyg för "lätthål". Det fanns en hel del att välja på från bandvagnstillverkningen. Då ritargänget fått en lista funkade relationerna bra mycket bättre.

Men, den lilla aluminiumkoppen under luftutsläppet bakom dörrarna, undrar säkert vän av ordning. Visst var väl den djuppressad. Nej den var trycksvarvad hos en liten firma vid Norra Vallgatan i Malmö.

Fyra fixturer var viktigast: främre, mitre o bakre golvjiggarna och mo-



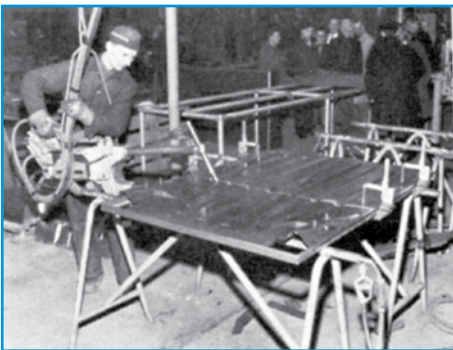
Ritningen till "aluminiumkoppen" som omnämns i texten, heter Ventilationsrör på ritningen.



Björn Andreasson och Rudolf Abelin

derjiggen, där fällbara grindar fixerade dörrhålen och de i förväg samlade golvdelarna svetsades ihop till färdigt chassie.

Då jag jobbade, som verktygskonstruktör i Olofström hörde jag en skröna om en moderjigg för PV544. En enda kaross gjordes i jiggen och gick inte att lyfta ut eftersom dörrhålsgrindarna inte kunde fällas tillräckligt. Konstruktören lär ha sagt att han skulle komma ner till provverkstan morgonen därpå. Svartklädd följde han då det truckburna "liket" inklusive PV-kaross till skrotgården.



En av de enheter som tillverkades vid ASJ-Arlöv var bottenplattan, som här punktsvetsas.

Därför var jag extra noga med att ritningskolla grindarnas fällningsvinkel innan jag beställde tillverkning av den jiggen.

### *Landade på landsväg*

Björn Andreasson var flygplanskonstruktör redan på den tiden då man landade på en landsväg och frågade var man var. Hans bana inkluderade jobb i Danmark, Sverige och USA, där han ansvarat för hydraul- o styr-system hos en megatillverkare för allt från små till stora passagerar- och militära plan. Hans flygcertifikat omfattade alla plantyper som tillverkades där.

Hos MFI hade han ihop med Abelin tagit fram Saab Safir och von Rosens så kallade Biafraplan innan han blev lite mera markbunden med Saab Sonett.

Som en vid-sidan-av hobby hade han tagit fram en byggsats för gördet-självare för en liten dubbelvingad "akrobatmaskin" som i hopfällt läge fick plats i ett bilgarage. Han kunde konsten att göra livet till en lek och han saknade aldrig nya idéer och nya uppslag till variationer på ett tema.

Då lineproduktionen sakta tog fart var hans morgonritual att prata praktiska problem med montörerna. Nya idéer ritade han ofta på handflatan med kulspetspenna för att förklara sig. Han fick då ofta en begäran om att lämna kvar ritningen då han gick.

Då Saab, efter några års produktion, av Sonett II ville lägga locket på, for Björn ner till Turin och satte sig att fika vid en designergata och sa till kyparen att han ville snacka med en biltrollare. Innan han fikat färdigt fick han "kontakt" och några dagar

senare kunde han presentera bilder på Sonett III för Saabs ledning och locket blev inte pålagt den gången.

Saab's Monte Carlo-tvåtaktare var inget vinnande koncept och därför gjordes samma rockad, som i 95- o 96-Saabarna. Fords V4-motor tog mer utrymme än tvåtaktaren. En snitsig bula i huven var lätt att fixa i glasfiberplasten. En bula för generatormotorn mot hjulhuset kom på min lott. Med en plåthållare och en instängd gummibit pressade vi en bula i enkelverkande press. Dessa bulor kunde användas som serveringsfat och åtskilliga blev gjorda i rostfritt av verkstan. En hade jag i många år.

### *Erik Karlsson provar Sonett*

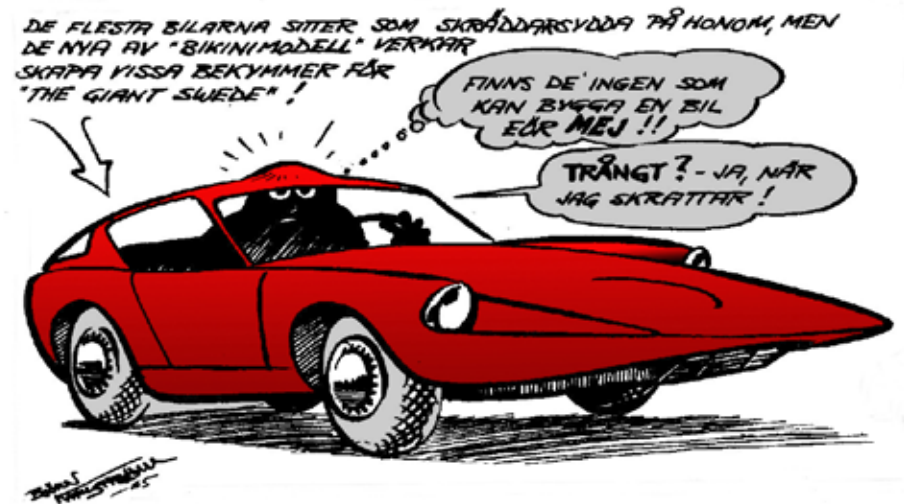
Erik Karlsson-på-taket besökte Arlövs-linen och provsatt en bil i verkstan med många nyfikna åskådare i

Björn Karlströms teckning från 1965, visar Eriks problem att få plats i en Sonett.

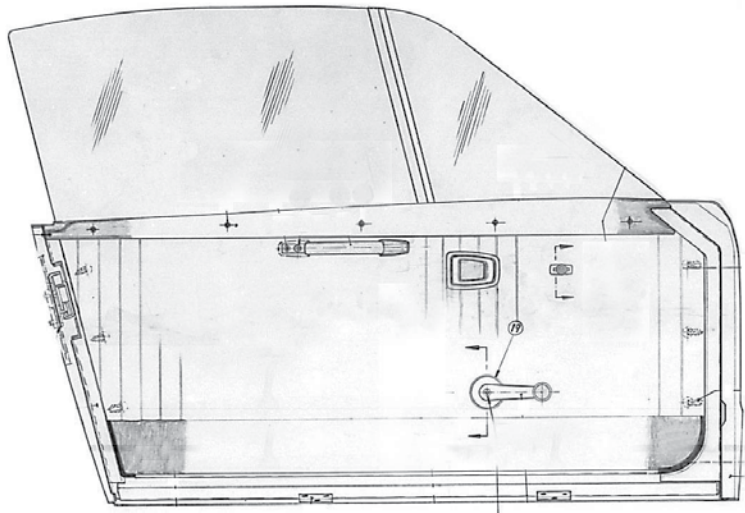
bakgrunden. Jodå, han tog sig ur bilen igen med visst besvär. Den Sonett han skulle ha, för att göra Sonettreklam måste utrustas med bredare stolar; och det förstod alla vittnena att det var en klok åtgärd.

Från start lackerades karossernas alla delar hos Saab Ana i Rosengård med många besvärliga transporter fram o tillbaka för bättringsmålningar som följt. ASJ i Arlövs nye platschef Göte Adolfsson tog kontakt med en entreprenör för att bygga och driva en lackeringsanläggning i gamla snickeriet, där de första Arlövs-sonetterna byggdes. Entreprenören hade fått Martin Ljungreklam för sitt namn; Fingal Olsson. Han sa att han gillade namnet och humorister. Anläggningen låg vägg-i-vägg med monteringslinen, så långa vägtransporter blev historia.

Passningen av dörrar var problematisk hela tiden. Alla skyllde på alla och avsyningsfixturer togs fram och konstruktionen av ingående detaljer änd-







rades åtskilliga gånger. Konstruktören hette Larsson och gjorde ett bra jobb, men fick för sitt varma engagemang epitetet DörraLarsson och jag har full förståelse för hans medlarrolls pendelsvängningar.

Han köpte en Sonett av mig. Krocktestade bilar kom tillbaka till Arlov och såldes till intresserade. Jag var en av dem och tog upp vraket till mina föräldrars bilverkstad i Vislanda för att fixa med det då jag hade tid. Som småbarnsförälder och med ett jobb som tog mycket tid blev Sonettvraket stående för länge. Larsson hade gjort bil av det vrak han köpt och frågade om han fick köpa mitt. Jodå, det var en lättnad då han hade hämtat det och han gjorde bil av det med hjälp av ett nytt chassie.

Jag var nog lite elak då jag tog bort tio justeringsstationer i slutet av tillverkningslinan. Bakgrunden var att jag gjort klar produktionstekniken för Shellpannorna och fått jobbet som ansvarig för pannproduktionen och tyckte jag hade för lite att göra. Sådant

Sonettens dörrar tycks ha varit ett ständigt problem, enligt artikeln och äldre ritningsmaterial.

skall man inte säga högt. Snart fick jag utökat ansvar för ett par avdelningar till: maskinverkstan och Sonettlinan. Då jag menade mer att göra menade jag framför ritplankan. Där trivdes jag bäst och allt vad produktionsansvar heter ogillar jag. Trots detta har jag råkat ut för det flera gånger, men varje gång lyckats återvända till min kära plankan såsom fäst med en lång gummisnodd.

Sonettlinan hade arbetsstuderats då den var relativt ung och alla justeringar och ändringar hade lagts utanför tidsstudien som tillägg och gjordes på tio justeringsstationer efter de tio monteringsstationerna. Montörerna skiftade mellan sina två stationer och alla tyckte det var galet. Folke Molin, som var verkstadschef sade till mig att tillsammans med Göran Karlsson på tidsstudieavdelningen ställa till revolution

i gänget. Göran sa till killarna att de skulle ta in justeringarna på sina egna stationer och att de sedan antingen kunde välja på att det gjordes en ny tidsstudie eller att de förhandlade om ett nytt ackord med Folke Molin. De valde givetvis förhandling och då alla var överens skulle ackordet gälla från följande måndag.

Nu kommer vi till min elaka läggning. Bilarna rullades fram på en förhöjd bana utefter linan för att få rätt arbetshöjd. På lördagen och söndagen tog vi bort justeringslinan, så på måndagens morgon, då det nya priset började gälla, rullade bilarna ner på golvet efter tionde monteringsstationen. Min svartlistning var ett faktum. Deras förman var sjuk och vid frukost kallade man på mig och undrade vem som skulle göra vad. Då jag på plats påpekade att jag sett dem plocka order själva då jag tidigare hälsat på, undrade jag vad problemet var och om de inte skulle fortsätta med att vara en självstyrande grupp. Jodå!

### *Döva killar och tjejer*

ASJs personalchef Elis Andersson hade via en «dövkonsulent» lovat att provanställa döva killar och tjejer. Den förste killen kom och han fungerade ypperligt som montör för Shellpannor. Det var inga problem alls att göra sig förstådd.

Saab Sonettavdelningen hade snart ett helt gäng döva och övrig personal förundrades över att bevittna deras inbördes diskussioner; särskilt när debattens vågor gick höga.

En två + tvåsitsig Sonett byggdes som Björn Andreasson hade som tjäns-

tebil, men Saab trodde inte på idén så det blev inte fler av den sorten. Askfat behövdes inte enligt Björn och de första Sonetterna hade inga. Saab gilade inte denna åsikt.

I början av 1972 utnyttjade Shell en avbeställningsklausul efter tiotusen tillverkade villapannor av de totalt hundratusen som beställts. Orsaken var den internationella lågkonjunkturen, som gjorde pannorna svårsålda.

Det var en spik i ASJs kista. Då jag sagt upp 2 x 10 man utefter pannelinan av de 100, som jobbade där hade jag fått ett nytt jobb själv. Tack vare varslet, som lagts var det ingen som hade någon uppsägningstid och det utnyttjade jag. Troligast var att jag fått andra uppgifter och sen nytt jobb hos Saab, som 1974 tog över ASJ, men jag fick ett jobb framför plankan och det prioriterade jag framför att säga upp resten av pannegänget.

Då Saab tog över blev det snart tillverkning av Saab 95 och 1977 av 99:an, som 1980 ersattes av SAAB 900.

Min äldste son följde ofta med till jobb då han gick i lågstadiet och då kollade han Sonettlinan och blev Saabfrälst och när han ett decennium senare tröttnat på teknisk skola började han jobba på Saablinan för han ville ha ett rejält jobb. På så sätt höll jag kontakten med Arlovs Saab. Joacim blev så småningom Saab-Scania's yngste förman och efter ett antal år hamnade han på produktionstekniska avdelningen och var då med om att ta fram Malmöfabriken. Den blev klar lagom till nästa djupa lågkonjunktur och dess korta historia kan vi.

## 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!**



Främre Aluminiumlist Art 7403835 Son II, Son V4, pris 1635:-/ plus frakt  
Front Moulding Assy Art 7403835 Son II, Son V4, price 1635 SEK/plus freight



Gummibricka art 7401458, pris 112:-/st, plus frakt  
Rubber washer art 7401458, price 112 SEK/each, plus freight

Rostfri bricka art 7401441, pris 95:-/st, plus frakt  
Stainless steel washer art 7401441, price 95 SEK/each, plus freight

Skruv art 7932700, pris 20:-/st plus frakt  
Screw art 7932700, price 20 SEK/each, plus freight.

**Arne Ekelund, Vinslöv**

Du är vinnare i

**Sonettdraget**

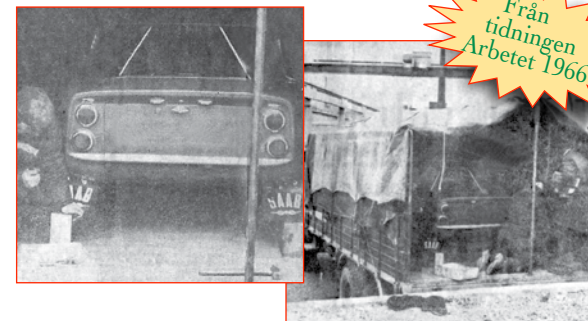
den här gången, vilket berättigar dej en  
**penninglott**

som kommer de närmaste dagarna per post.

Grattis och lycka till vid dragningen!



## Hemligaste transporten i Sverige! (Nya Saaben på väg hem)



Den nya amerikainspirerade Saaben har just lastats på långtradaren och spikas fast ordentligt. Observera "släppet" – den är tvärt avhuggen för att inte ge luftbroms.

Av ERLAND JACOBSON

*Sveriges hemligaste transport gick från Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlöv på torsdagen. På en täckt långtradare lastades Saabs nya amerikainspirerade sportvagn för transport till Linköping. I slutet av veckan packas denna avancerade julklapp upp för Saabs verkställande direktör Tryggve Holm, som återkommer från en sydamerikansk resa. Svenska Järnvägsverkstäderna har byggt vagnen på fyra månader – en exceptionellt kort tid för ett så omfattande konstruktionsarbete.*

Som fallet är med julklappar är avsikten, att den inte ska presenteras förrän den kommer till mottagaren, nämligen Saab. Man förutsätter att bilen ska genomgå omfattande tester hos mottagaren.

Med det här har Svenska Järnvägsverkstäderna startat som bilbyggare. Och Arlöv har i hast fått en bilindustri.

Arbetet har tidigare redogjort för de planer, som ligger bakom konstruktionen av den här vagnen. Det är fråga om en extrem sportvagn, i huvudsak uppbyggd på Saabdetaljer.

Karossen är byggd i plast.

Saab presenterade för en tid sedan två prototyper till en sportvagn. Den ena har formgivits av Björn Karlström, den andre av gamle Saabformgivaren Sixten Sason.

Ingen av modellerna passade helt utan ändringar. Man valde det bästa av de båda – med övervikt för Karlströms del – och lät Svenska Järnvägsverkstäderna bygga vagnen.

Den här produkten har inget med Saabs standardvagnsproduktion att göra. Det är fråga om en tvåsitsig, extrem sportvagn, som bl a. ska reta synnerverna på den amerikanska publiken. Produkten har alltså inget samband med de övriga modellförändringar – bl a. tillkomsten av en större modell med Triumph-motor – som Saab arbetar med.

Inom kort kan man räkna med att Saab presenterar fakta kring den nya sportvagnen.

Bilen är i alla fall på väg – högt försäkrad.





# Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

## Nostalgia

I nummer 12, 2016 av Nostalgia så hittar vi åter en Sonett, nämligen en röd III:a. Men vem som äger den vet vi inte då man inte ser vare sig ägaren eller registreringsnumret. Däremot vet vi, att bilden togs på Svedala motordag i Skåne där temat för året var Opel. Men de lokala Saabentusiasterna hade fixat ett eget hörn i vimlet. Magnus Karlssons 95:a från 1967 är en av de första med V4-motor.



## Saabines Nachrichten

Denna klubbtidning för den "1 Deutschen Saab-Club e.V.", alltså tyska Saabklubben har något så udda som en redaktör som numera bor i Sverige, nämligen Klaus Weissbauer. Tidigare har han va-

rit ordförande för den tyska klubben. I nummer 2, 2016 har man förstås med ett fylligt material om Int. Saab 2016 i Vadstena och Linköping. Allt är med, från Ursaabens till den senaste 9-5:an, Saabbåtar och flyg. På en av de många bilderna från träffen står min egen Sonett tillsammans med andra Saabbar framför det pampiga slottet i Vadstena.

Men det är inte bara denna träff man har med. Man visar bilder från en Saabträff i Salzstetten och bland många andra Saabmodeller visar man något så ovanligt som en Sonett III cabriolet. Vi har ju redan tidigare haft med en artikel om denna bil och här skriver man att den byggdes som en cabrioletprototyp för Detroit Auto Show.



## Klassiker

I nummer 1, 2017 har man en 16-sidor lång artikel om en resa med en 900 cabriolet från Bennington, New England till New York, i USA. Vi ska inte orda så mycket om den färden annat än att bilen från 1991 därefter har importerats till Sverige. Nej, det vi vill nämna är att man under färden besökte en herre vid namn Jon Liland i orten Hardwick. Dagen innan besöket hade han sålt sin Sonett II med chassinummer 147 och nu ångrade han sig vilket vi förstår. "Den var helt original och orörd. Jag köpte den för tio år sedan av min granne som samlar på Porsche". Nu är han



ju inte helt utan bilar, bland annat har han fortfarande BMW 635i, Porsche 911, Mercedes och så sex Saabbar. Nu är han pensionär; under sitt aktiva liv var han professor vid Harvard. Saabarna då? Bland annat har han en 96 Monte Carlo som tillhört GM:s museum, bredvid står en Sonett II med en turboladdad V4-motor samt en nyrenoverad 96 kortnos.

På den ena bilden ser vi Jon Lilands Sonett 1968 som har V4 med turbo! De nyare Inkafälgarna fyller ut hjulhusen till max.



På den andra bilden ser vi ett drömgarage med BMW, Porsche, Mercedes, sex Saab och en uppstoppad hjort!

## Nya Wermlands-Tidningen

Ibland får man material på udda vägar. Nämligen från Bernd Schubert i Tyskland som i sin tur fått artikeln från en svensk kompis. Den 8 februari 2017 hade NWT (se sidan 18-20 i detta nummer av Sonettvärlden) som den förkortas en artikel med rubriken "Lasse, 77, kör unik Sonett". Bland annat står det så här om Sonetten: "Saab V4 Sonetten från 1968, en sportbil i rallyutförande, ska få sin plats i utställningslokalen också efter Svenska Rallyt. Den renoverades till förra året och har nu uppgraderats, från grupp 3, som är mer standardbetonad, till grupp 4. Motorn är större, 1500 kubik och 80 hästar har blivit 1800 kubik och 130 hästar. Motorhuvud är ombyggt för att få plats med de större förgasarna, två dubbla Weber. Dessutom är det en annan växellåda." Det var fin PR för Sonetten i rallyts hemlandskap, Värmland. Vi har fått tillåtelse av tidningen att publicera hela artikeln i Sonettvärlden och nöjer oss därför med dessa rader om artikeln.

## Klassiker

Torsten Åman tipsade om, att Tom Donneys Sonett var med på en bild i nummer 2/17 av tidningen Klassiker från Bonneville Salt Flats i nordvästra Utah. Men det är inte första gången vi visar en bild på hans tävlingsbil, för här gäller det att köra snabbast i sin klass på denna saltöken. Redan i nummer 1/17 hade vi med en bild men då var det från ett tävlingstillfälle 2013. 2014 och 2015 fick tävlingarna ställas in på grund av ihållande



regn. Men 2016 var han åter i farten och det var ingen dålig fart han fick upp med sin Sonett.

Så här står det i bildtexten: "Tom Donney från Fort Dodge äger 125 stycken Saab! I Sonett II 1968 – tvåtakt och 60 hk - körde Tom 198 km/h. Slog sitt eget klassrekord!"

Jag kontaktade Tom och frågade om det stämde att han har 125 stycken Saab och om det verkligen var en tvåtaktare då huven är från en V4 och fick följande svar:

"Yes two stroke. Bonneville rules require 500 cars a minimum production to run at the Salt. So I must run it as a 1968 V4.....but the rules allow me to swap engines to anything SAAB

manufactured so I have chosen the two-stroke".

När det gäller antalet Saabbilar han äger svarade han:

"No I do not own 125 Saabs. It's probably closer to 150 :-)".

Det är svårt att ställa in motorerna för saltöknen på grund av hettan och den låga syrehalten. Greppet är också ett problem på grund av den låga friktionen. Det är ett stort arrangemang med cirka 650 deltagande fordon som tävlar på fyra banor. Snabbaste fordon med kolvmotor var "Speed Demon" med sina 670 km/h!

## Dagens Nyheter

Den 4 mars 2017 hade Dagens Nyheter med en notis av Jacques Wallner med rubriken "Saab Sonetts arvtagare?" Han fortsätter: "Hur skulle en värdig arvtagare till Saab Sonett se ut idag? Gray design med Edouard Grey i spetsen har formgivit en självkörande sportbil – en tolkning av vad



Saab skulle ha varit idag om inte bilmärket kört av vägen 2011." I mina ögon en väldigt långsökt tolkning. Bilen har inte den minsta likhet med en Sonett förutom att den har fyra hjul. Hur en Saab Sonett skulle se ut idag om Saab funnits kvar och haft råd att ta fram en ny sportbil kan vi dessutom bara spekulera i. Vi får nog vara väldigt nöjda med vad Saab producerat i det förflutna istället.

## Motorhistoriska Magasinet

I nummer 1, 2017 skrev artikelförfattaren Rolf Hallberg om en tävling den 1 oktober 2016, arrangerad av MHS, Motorhistoriska Sällskapet. De 21 deltagande ekipagen startade vid Lohärads bygdegård utanför Norrtälje och var en ny typ av rally för MHS. Nämligen att hålla en angiven medelhastighet (40 km/h) och passera hemliga kontroller med sekundprecision. Ut efter tävlingssträckan som var 9,5 mil lång fanns dessutom ett antal kontroller med knepiga frågor. Det var inte lätt och Johan Brusewitz och Maria Lundberg som deltog med den enda Sonetten ska ha all heder av sin tiondeplats!



Johan Brusewitz kom från Strängnäs och hade lyckats få startnummer 17 både på rallyskylten och på dörren!

## Sydsvenskan

Dan Gyllensten i Tygelsjö sände ett klipp från Sydsvenskan den 11 mars 2017. Det var en kort notis med följande rubrik "Saab Sonett på ritbordet" och därefter fortsätter den: "Hur skulle en värdig arvtagare till Saab Sonett se ut idag? Gray design med Edouard Grey i spetsen har formgivit en självkörande sportbil – en tolkning av vad

Saab skulle ha varit idag om inte bilmärket kört av vägen 2011". Tja, frågan är väl om inte självkörande bilar också kommer att köra av vägen och om den ska betecknas som en modern Sonett är väl också diskutabelt. Men läcker är den som ett designförslag; om den sedan kommer att förverkligas återstår att se.

## Klassiker

Så här skrev man i 3-2017 av Klassiker:

"Aftonbladet eller Expressen? Volvo eller Saab? Två eviga svenska frågor. I båda fallen handlar det om konkurrenter som lärt sig och också tagit efter varandra. På Samlarbil 2017 har vi en unik utställning med ett antal Saab och Volvo som på olika vis svarar mot varandra. Det är pionjärerna, folkbilarna och tuffingarna. Och så har vi en Saab och en Volvo som aldrig kom i produktion. Från Volvo Museums samlingar kommer en 480 Cabriolet som visades på Genève-salongen 1990, en av tre-fyra prototyper. Från Saabmuseet kommer sportbilen Catherina. Den formgavs av Sixten Sason och baserades på komponenter från Saab 96. Planerna var långt gångna men Catherina förlorade till slut mot ett annat designförslag – Sonett II".





# Gärdesloppet 2017

Den 21 maj var det åter dags för Gärdesloppet i Stockholm men denna gång i KAK:s regi och på ny plats, nära Djurgårdsbrunns värdshus. Evenemanget var minst lika stort som tidigare och vädret var nådigt; en skön värme hela dagen. Förutom alla 100-tals gamla samlarfordon så flög den gamla DC 3:an Daisy över Djurgården och släppte fallskärmschoppare. På Djurgårdsbrunnskanalen gled klassiska racerbåtar och man ordnade även Concours de charme. Barnen körde lådbilar och i ett tält ställdes både nya och gamla bilar ut, med ett brittiskt tema. Ni vet väl att det här med elbilar inte är nytt? Den här Detroit Electric producerades redan 1918 och då var räckvidden cirka 80 km! Sist men inte minst så deltog två Sonetter, båda III:or. Den som börjar med SXG från 1971 ägs av Bengt Folkesson som också står bredvid bilen och den andra som börjar med AED från 1974 ägs av Anders Ohlson.

