

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- CSS årsmöte och vårträff
- Åse Kleveland's store kjærlighet
- Klassikerträffen i Olofsfors
- Resan till pizzerian vi aldrig åt på!

3
2018

Styrelsen har ordet!



När ni läser detta är alla träffar och Sonettutflykter slut för säsongen och vi i styrelsen har dragit i gång vårt fortsatta arbete med klubben. Det var en fantastisk träffsäsong vädermässigt - om än kanske lite väl varmt i Sonetterna ibland.

Vi har nästa styrelsemöte i oktober och då står bland annat utvärdering av vår årsmötet 2018 på agendan.

Vi får se vilka lärdomar vi kan ta och göra saker ännu vassare till 2019. Vi har inte i dagsläget något planerat så om ni medlemmar har idéer eller ännu hellre vill arrangera nästa möte är ni välkomna att höra av er till någon i styrelsen.

Hans Johnsson har tillbringat sommaren på marknader och Hans Eklund har kört racing. Vid dessa event har Club Sonett Sweden varit representerad med vår nya beachflagga samt deras Sonetter. Vår materialförvaltare Per Jansson har inte heller tagit ledigt utan har levererat de reservdelar ni medlemmar varit i behov av. Nu när hösten är i antågande kommer Sonetterna in i sin vinterförvaring och behovet av reservdelar ökar. Vi har tidigare uppmanat er att komma med förslag på reservdelar som vi inte har i sortimentet eller som Svenska Saabklubben inte har men där det finns ett behov. Vi i styrelsen vet ju inte vad ni saknar så det blir svårt att gissa rätt. Självklart är det också så att vi behöver få signaler från flera medlemmar om samma del, så att vi kan få ekonomi i beställningen.

Johnny Johansson har arbetat på med vårt medlemsregister och sett till att de nytillkomna får veta vad som är nödvändigt. Vår webbmater Bo Sehlberg har underhållit sonettclub.se där bilder från vårmötet har lagts upp med benäget bistånd från vår redaktör Jan-David Skavén. Ni får gärna skicka in tekniska tips om er Sonett till Hans Eklund för publicering på såväl hemsidan som i Sonettvärlden. Ordförande Johann Schemat har arbetat med att ta fram klubbens dataskyddspolicy med benäget bistånd av Jan-David och Johnny.



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 0410-33 22 80
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

Omslagsbild

Tjörnbron i bakgrunden, i mitten Club Sonett Swedens nya beachflagga och i förgrunden vinnarsonetten i tävlingen Finaste Sonett 2018.

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 mitten av december.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.

Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff

Jan-David Skavén, text och foto, Björn Åberg foto

Dagen innan träffen följdes två Sonetter söderut genom Sverige. Det var Johan Bruswitz och Maria Lundgren i deras bil och jag i min. Vi valde vackra, kurviga vägar istället för den kortaste och snabbaste sträckan men trots det blev det bara 5 mil längre från Stockholm till Ucklum nära Stenungsund eller totalt 55 mil. Bilarna gick bra men det var varmt, väldigt varmt. Så när Johan och Maria fann en vacker insjö var beslutet inte svårt att ta sig ett svalkande dopp.



En svalkande paus på väg mot Ucklum.

Efter en god natts vila så mötte vi de andra på träffen vid tiotiden på Tjörnbrö restaurang på Tjörn. En väl vald plats för vacker utsikt över både landskapet och den "nya" Tjörnbron som invigdes 1981. Så småningom var en av frågorna just vad båten hette som

seglade på den gamla bron 1980 och svaret var Star Clipper.

Club Sonett Sweden bjöd på kaffe och smörgås och sedan var det dags för vårt årsmöte. Då det är lämpligt att ha en annan ordförande än ordinarie så valdes Micke Lindström



Främst i ledet står Inge Ivarsson med sin Sonett III. Inte visste han då vad som väntade... Tre Saabcabbar från olika generationer deltog också i träffen. På den högra bilden från Tjörnbrö restaurang, ser vi faktiskt även ett foto på den bro som blev påkörd 1980. Men det visste man förstås inte när man tog den här reklambilden.

till det och Maria Lundgren till sekreterare.

Årsmötet var helt odramatiskt men följande kan vara värt att nämnas: Man beslöt att årsavgiften ska vara oförändrad, 350:-, även 2019 då klubbens ekonomi är god. Årsmötesdeltagarna erhöll kopia på verksamhetsplan och budget för det kommande verksamhetsåret vilket stämades av och godkändes.

Micke Lindström ledde årsmötet och Maria Lundgren skrev protokollet.

När det gäller val till styrelsen så stod följande i tur och det blev omval för samtliga:

Klubborðförande på 1 år

Johan Schemat

Styrelseledamöter på 2 år

Jan-David Skavén

Hans Eklund

Hans Johnsson

Suppleanter på 2 år

Joakim Eliasson

Revisor och revisorssuppleant på 1 år

Göran Sundin

Lars Gunnarsson



Värt att nämna är även att vi äntligen fått en valberedning i CSS efter några år utan en sådan. Det blev Mikael Lindström och Gösta Jakfors som tog på sig dessa poster.

Under punkten "Övriga frågor" så fick Bernt Eliasson stort beröm för sitt arbete med att skanna och digitalisera Sonettens alla ritningar. Ritningarna skickas ut i utskrivnen form. Inga filer kommer att skickas.

Ni kanske undrar hur många Sonetter som kom till mötet förresten? Det var en Sonett I, sju Sonett V4 och fyra stycken Sonett III. Men ett antal deltagare kom i andra bilar av olika skäl. Så totalt var vi nog runt 40 deltagare på mötet.

Tjörn väntar

Vi rullade sakta iväg för ett familjerally på ungefär fem mil. Vi fick genom

Akvarellmuseet och en del av Sonetterna som väckte mycket uppmärksamhet bland allmänheten.



rallyt en bra överblick av ön med sin vackra natur. Vägarna var bra valda, med andra ord kurviga "Sonettvägar" som det var kul att köra på.

Att svara på frågorna på vägen var kanske inte alltid lika kul; de var inte lätta. Som till exempel den här:

Lutfisk görs av Långa. Vad är det latinska namnet för Långa?

1 Molva Molva

X Hippoglossus Hippoglossus

2 Melanogrammus aeglefinus

Det hörde ju inte till mina bas-kunskaper i alla fall men för att stilla er nyfikenhet så är alternativ 1 det rätta.

Längsta pausen på vägen gjorde vi vid Akvarellmuseet som låg vackert vid havet och där de som ville kunde besöka museet medan andra nöjde sig med att ta en glass.

Vi åkte vidare och följde den utmärkta vägbeskrivningen med kilometerangivelser som stämde bra. Vid något ställe gjorde vi ett fo-



Var ska sleven vara om inte i grytan? Eller för att skriva i klartext: Ingen blir förvånad om man ser Hasse Eklund kolla nere i motorrummet.



Den gula Sonetten som var den näst sist producerade 1974 ägs av Björn Åberg som hade nära hem; han bor på Gullholmen. Den sista Sonetten står förstås på museet i Trollhättan.

En skön rad av Sonetter på Tjörn.



Det här motorutrymmet väckte intresse bland deltagarna.



Det gjorde det här bagageutrymmet på Sonett I:an också.

tostopp där alla Sonetterna stod i rad medan ägarna försökte svara på frågor.

Så småningom körde vi över bron till Klädesholmen och slutmålet, restaurang Kylen som låg perfekt vid vattnet. Som sig bör åt vi en god lunch med inriktning på havet, så huvudrätten var en mycket god torsk med tillbehör.

Dags för prisutdelningarna

Efter maten var det prisutdelning, både för tipsfrågorna och för Finaste Sonett 2018. När det gäller tipsfrågorna så



Restaurang Kylan låg fint, precis vid vattnet. Det var trångt att få plats med Sonetterna där.



I väntan på den goda lunchen på restaurang Kylan.



Vinnaren av tipsfrågorna, Per Jansson, valde en bitsskruvmejsel med tillbehör.

vann Per Jansson, följd av Bengt Edlund och Kjell Arne Andersson som alla kunde välja priser från det rikhaltiga prisbordet.

Paradoxalt nog så är det svårare och svårare att välja Finaste Sonett ju mer åren går. Man skulle kunna tro att med årens rätt så blir Sonetterna mer och mer slitna men det är ju tvärtom! De blir helt enkelt finare och finare vilket gör det oerhört svårt att välja. Tipsfrågorna har ju bara ett svar som är rätt

men när det gäller Finaste Sonett så blir det förstås subjektivt. Vilket det ska vara, det är charmen med denna lilla tävling.

Nå, jag ska inte hålla er på halster. Vann, och med stor majoritet, gjorde Inge Ivarsson med sin Sonett III från 1971. Stort grattis!

På andra plats kom Arne Johansson med en Sonett V4 från 1968 och på tredje plats kom arrangören, Hasse Johnsson, likaledes med en V4 från 1968.

Men det var inte bara vinnarna som fick priser, det fanns priser för alla från det dignande prisbordet. Som t.ex. bilvårdshinkar, olika klistertuber och punkteringssatser.

Nu intogs den sedvanliga Sonettärtan till kaffet och det började bli dags att runda av mötet innan vi alla for hemåt. Men först avtackades arrangörerna Hasse Johnsson med fru Ingela samt deras duktiga medhjälpare. Det var de väl värda, för mötet blev verkligen en fullträff. Vackert väder, väl förberett och väl genomfört; vi var alla riktigt nöjda!



Inge Ivarsson skiner ikapp med vandringspriset där alla pristagare genom åren har en plakett.



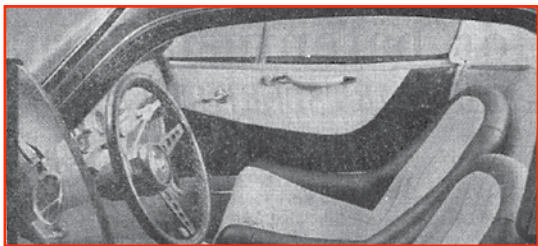
En ny variant på Sonettärtan.

Saab Sonett II börjar serietillverkas i höst

STOCKHOLM (SDS:s Stockholmsredaktion) Saab lättade på torsdagen på sekretessen kring sin tvåsitsiga sportbil, Sonett II, en framhjulsdreven "leksak" med en vidareutvecklad tvåtaktsmotor som finns i företagets Monte Carlo-modell. Effekten är 60 din-hk och toppfarten uppges ligga kring 170 km/tim. Den rumphuggna karossen med stor bakruta har ritats av formgivaren Björn Karlström, vilken alltså slog ut Saabs ordinarie formgivare Sixten Sason i sista rond. Sonett II visas internationellt för första gången på Genevesalongen 10-20 mars.

Karosserimaterialet är glasfiberarmerad plast, vilket bidrar till att hålla tomvikten nere vid 660 kg. Den nya sportbilen, som just nu finns i tre exemplar, har redan börjat byggas i en försöksserie om 25 vagnar. Den egentliga serietillverkningen kommer i gång i höst. Till en början gör man då tre bilar om dagen, men tempot ökas sedan efter hand. Sonett II byggs vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlov.

Saab har ju på senaste tiden drabbats av vikande försäljningssiffror på hemmamarknaden. Sonett II är dock främst avsedd för USA-marknaden, och Saabs exportavdelning hoppas inte bara på en god försäljningsframgång för sportvagnen utan också att den



skall tjänstgöra som lockbete för köpare av företagets standardbilar. För amerikansk publik presenteras Sonett II på Colosseumutställningen i New York i april.

Stålförstärkta

Innan serietillverkningen startar måste vissa detaljändringar göras. Bl a. behövs en bättre passning av dörrarna. Där glappar det tills vidare ganska eftertryckligt på provvagnarna. Den romerska tvåan efter modellnamnet förklaras av att Saab redan för tio år sedan experimenterade fram den första Sonetten. Den stannade dock vid ett experiment.

Fronten, framskärmarna och huven utgör ett enda stycke som faller från bakkanten framåt-uppåt. Vindrutestolparna är stålförstärkta. Inredningen går i grått och svart utom instrumentpanelen som är gjord av mahognyplywood med yta av valnöt. Ratten är svart och läderklädd.

Till skillnad från andra sportvagnar har Sonett II rattväxel. Det skall

bli intressant att se hur det slår an på amerikanerna, vilka nog liksom europeerna helst vill ha golvspak i sportvagnssammanhang.

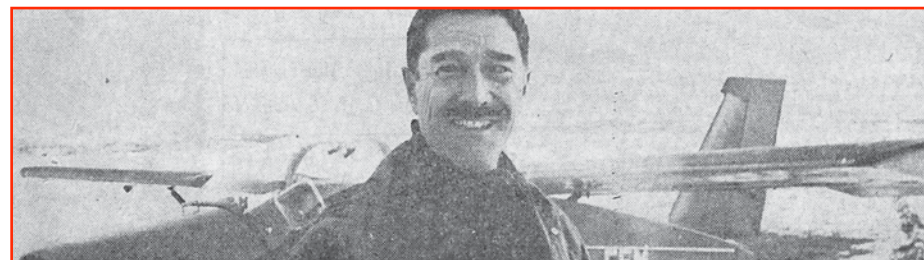
Av äkta GT-typ är däremot stolarna som formats i ett stycke och ger stöd från knävecken till skuldrorna och dessutom i sidled. Bagagerummet rymmer ca 250 liter. Det kan nås både inifrån och utifrån. Under bagagerummet ligger reservhjulet i ett särskilt fack.

Motorn har tre horisontalförgarsare. Även behållaren för motorns

smörjolja samt avgasröret skiljer sig från Monte Carlo 850. Cylinderdimensioner, kompression, spoltider, koppling, växellåda och differential är däremot desamma som på Monte Carlo-modellen.

Den röda "leksaken", som beräknas kosta ca 20 000 kr, är 116 cm hög, 149 cm bred och 377 cm lång. Bränsletanken rymmer 60 liter. Från 0 till 100 km/tim kan Sonett II accelerera på 12,5 sek. Med gasen i botten når man 80 km/tim på nio sekunder. UN

Flygplanskonstruktör bakom Saabkarossen



Skåne får en egen bilindustri! Det är resultatet av ett samarbete bl a. mellan Saab i Trollhättan och ett flygbolag. Kuriöst nog är det konstruktionschefen ingenjör Björn Andreasson vid Malmö Flygindustri i Malmö som svarat för konstruktionen av den nya Saabkarossen och som varit produktionsledare vid ASJ, AB Svenska järnvägsverkstäder i Arlov.

I och med att den skånska sockerbetsmetropolen svarar för tillverkningen av den nya Saab sportmodellen blir Arlov tredje skånska ort som producerar bilar. Detta har inte hänt sedan 1920-talet då Thulinbilar tillverkades

i Landskrona och Scania i Malmö.

Karossen, som består av tre millimeters glasfiberarmerad plast, är dagens mest hustru- och barnvänliga bil lovar konstruktören Björn Andreasson. Det nya materialet tål att sparkas på, motstår lättare krockar och reducerar karosserivikten med 25 procent.

Före bilkonstruktion, som är ett av ingenjör Andreassons större objekt, finns en lång rad av uppmärksammade flygplansmodeller i lättviktsklassen med samma upphovsman. I dagarna visas stort intresse för den senaste skapelsen — världens lättaste attackflygplan.

Åse Kleveland's store kjærlighet

Tom Vestreng

Denna artikel som varit publicerad i dagsavisen den 5 maj 2018, publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse vilket vi tackar för.



Åse Kleveland har hatt Sonetten siden den var ny i 1968.

I 50 år har de vært uadskillelige. Artisten Åse Kleveland og en Saab Sonett fra 1968.

Halv to på ettermiddagen, med mai-sola i ryggen, kommer Åse Kleveland og Sonetten susende inn på parkeringsplassen ved det gamle flytårnet på Fornebu.

Med sitt lange, smekre panser og lave utseende, vekker Sonetten oppsikt.

– Den er ikke mer enn 11 centimeter over bakken, og den har ikke engang servostyring. Og ikke noe av dagens tekniske innretninger. Derfor er den

også så morsom å kjøre, sier Åse Kleveland, og klyver ut av bilen.

50 år

I 50 år har de to vært ett.

– Fortsatt er det en del rallygenger igjen i meg. Særlig om jeg får en grusvei under hjula, sier Åse Kleveland til Dagsavisen.

Hun har vært artist siden midten av 60-tallet, og holder fortsatt koken med konserter, plateprosjekt og TV-prosjekt.

Som 13-åring slo Kleveland gjennom hos Erik Bye. Det ble starten på

en heftig artistkarriere hjemme og internasjonalt. Den bilgale tenåringsdrømte om å kjøpe seg en rød Ford Mustang da hun fylte 18 år i 1967.

– Det ble intensive artistår. Jeg jobbet mye for å spare meg opp penger nok for å kjøpe bilen. På bursdagen sto den der, skinnende rød med en motor som låt som musikk. Det var en bil som også rallyfører Trond Schea hadde noen baneløp med. Den kostet 60.000 da, smiler Kleveland.

V8

– Men en fartsglad 18-åring, med 20 kjøretimer på Lillestrøm som bakgrunn og en trimma Mustang med V8'er og 290 hestekrefter under panseret, var en skummel kombinasjon, sier hun.

– Den var dårlig på vinterføre, og det var fristende å utfordre alle hestekrefte. Etter en del uhell solgte jeg den etter ett år, sier Kleveland.

– Nå skulle jeg ha en bil for norske veier, men tøff måtte den være. Sonetten er mye snillere med sine 80 hester, sier hun.

Sonetten oppdaget hun i et magasin. – Jeg leste en artikkel fra bilmessen i Genève, og der så jeg Sonetten for første gang. Jeg ringte fabrikken og hørte om jeg kunne kjøpe en. En kar



Åse Kleveland trives bak rattet på den 50 år gamle bilen.

kom opp fra fabrikken i Trollhättan. Vi møttes på grensen, og jeg fikk prøve bilen på noen skogsveier. Bilen ble min, og siden har jeg kjørt den i ur og skur.

– Med i avtalen var at jeg skulle få noen treningstimer med datiden beste rallyfører, Erik «Carlsson på taket», som var verdensmester i rally og fabrikkjører for Saab. Det ble noen minneverdige timer gjennom busker og kratt, sier den rallyinteresserte artisten.

– Det jeg lærte da har jeg tatt med meg videre. Og jeg er nok en del bedre i bilkjøring enn gjennomsnittet. Jeg har hatt – og har – enorm glede av å kjøre.

– Bilen har betydd frihet. Har man drivstoff, og de viktigste delene funker, så er man ustoppelig. Sånn føles det i hvert fall, sier hun.

– *Hvor mye ga du for Sonetten da du kjøpte den?*

– Det var vel rundt 70-80.000 kroner. Noe som vel er rundt ni-gangeren i dagens verdi, sier Kleveland.

– I mine tidlige «bilår» så var det færre biler på veiene, flere svingete veier og ingen fotobokser. Hvis man da var



Selv om den er på sin tredje motor, er Sonetten fortsatt like viril.

ung og det å kjøre fort var selve livet, så var det strålende. På godt og vondt. For trafikksikkerhetens del skal man være glad man ikke gjør det lenger. Interessen for bil har Kleveland beholdt i alle disse årene, selv om det ikke ble noen karriere bak rattet.

Rallydrøm

– Da jeg var ung drømte jeg om å kjøre rally, sier Kleveland.

– Jeg får fortsatt kick av å få til en skikkelig «glatt» sving, sier hun med et smil.

Det ble imidlertid ikke tid til det ved siden av en stadig mer lysende artistkarriere.

– Men jeg var i de kretser, og var med og kjørte på is og grus. Jeg var også med i noen bakkeløp med Sonetten.

Mitt første møte med Åse Kleveland og Sonetten fikk jeg i et bakkeløp i Gjerdrum på tidlig 70-tallet. Vi hadde en schæferhund i familien, og fatter'n og "Enok" skulle være med som vakter. Jag fikk være med, og husker Åse Kleveland kjørte en æresrunde med Sonetten før selve løpet.

Senere møttes vi i Atlanta, da hun var kulturminister i Gro Harlem Brundtlands regjering. Da så vi Vejbjørn Rørdal ta gull på 800 meter.

Åse Kleveland har vært mest opptatt av å kjøre bilen. Ikke like mye av vedlikehold og pleie.

– Men den har fått mye kjærlighet, sier hun.

Akkurat hvor langt den har gått vet hun ikke.

– Men den er på sin tredje motor. Og jeg bruker bilen hele året, så den har gått noen kilometer.

– *Har du noen gang vurdert å selge bilen?*

– Det var en mann som hvert år like før jul ringte og spurte om jeg hadde tenk å selge ham bilen. Til slutt svarte jeg at den dagen bilen ikke gikk lenger, ville jeg plante blomster i den. Da skjønte han at det var alvor. Siden har han ikke ringt.

Så setter hun seg bak rattet, vrir om tenningen, og viser at Sonetten fortsatt er viril.

50 år etter at den rullet ut av fabriken i Trollhättan.

PS: Åse Kleveland er gift med film- og serieskaperen Oddvar Bull Tuhus, som formodentlig er hennes **egentlige** store kjærlighet.



Åse Kleveland med Sonetten da den var ny.

Ångdriven Saab?

Jan-David Skavén/Berndt Eliasson



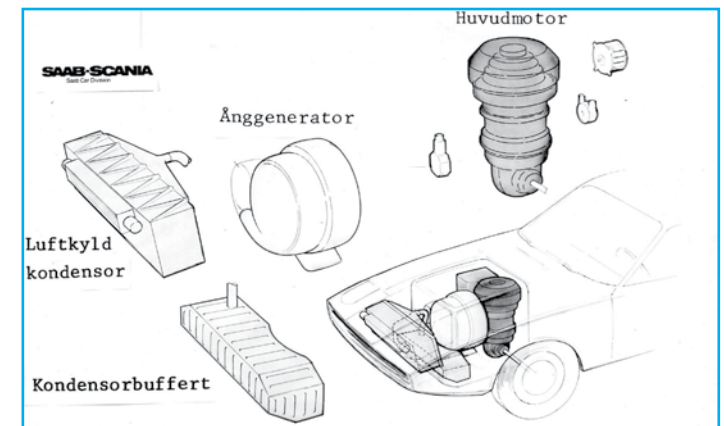
Redan 1894 drev man motorcykel med ånga!

Minns jag rätt så har vi för länge sedan skrivit om tankarna på en ångdriven Saab i Sonettvärlden. Men för de som glömt och för nya medlemmar så kan det vara värt att skriva några rader igen om det.

Det var Johnny Johansson som uppmärksammade mig på en liten artikel i nummer 7, 2018 i Vi Bilägare, skriven av Calle Carlquist. Artikeln föranleddes av en insändare i tidningen. Calle berättar: Redan på 1960-talet hade man tankar på en ångmotor och 1974 började man utveckla en "niocylindrig" konstruktion som gav cirka 250 hk. Den krävde enligt uppgift minimalt med fossilt bränsle för att ångpannan skulle hettas upp och hade där-

med också låga utsläpp. Saab menade att man kommit långt med att lösa befintliga problem med gång vid låga temperaturer, smörjning, kylning och tidsåtgång för start. Enligt Calle arbetade motorn väldigt tyst och självklart skulle den driva framhjulen. I USA gav miljömyndigheten EPA Saab en utmärkelse för konstruktionen men sedan kommer frågetecknen:

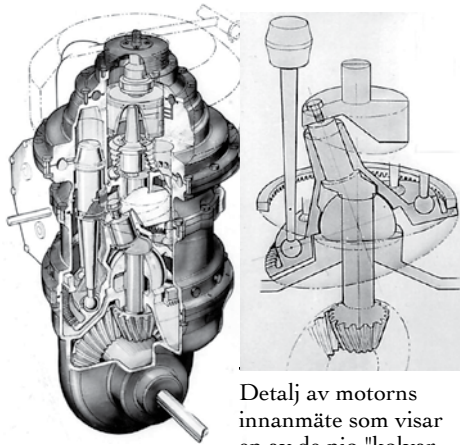
Varför ritades den in i en Sonett III och varför lades den på is? Det är ju inte direkt den Saab man lättast kommer åt motorn i... Jag kontaktade Torsten Åman som skrev att ångbilen nog aldrig kördes i Sonettversion. Den som drev projektet vidare var en man vid namn Ove Pla-



En bild som visar olika komponenter som ingick i detta projekt och där man ritat in ångmaskinen i en Sonett III!

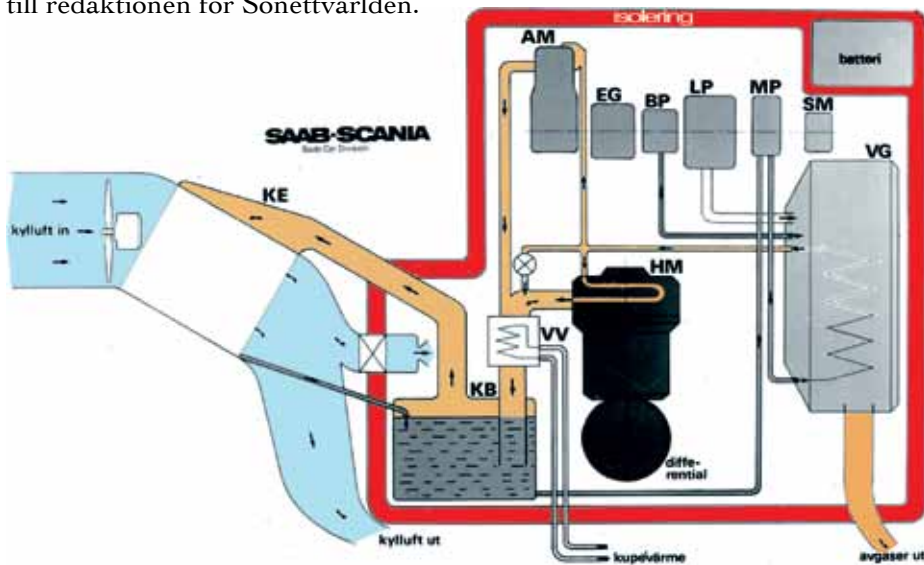
tell som tog över efter Saab. Torsten hänvisade även till Olle Wallén som nämnde att ångmotorn varit utställd i huvudentrén på Saab-Scania i Linköping men att han aldrig sett den monterad i en Saab, än mindre i en Sonett III. Det senare hade också varit tveksamt av utrymmesskäl. Förmodligen löste man heller inte de tekniska problemen då man inte hade resurserna. Ett av dessa problem var just starttiden. För vilken förare vill vänta 30 sekunder nu för tiden på att få köra iväg medan ångmotorn värms upp?

Är det någon läsare som vet mer om ämnet (och varför man ritade in den i en Sonett III) så är ni välkomna att skriva till redaktionen för Sonettvärlden.



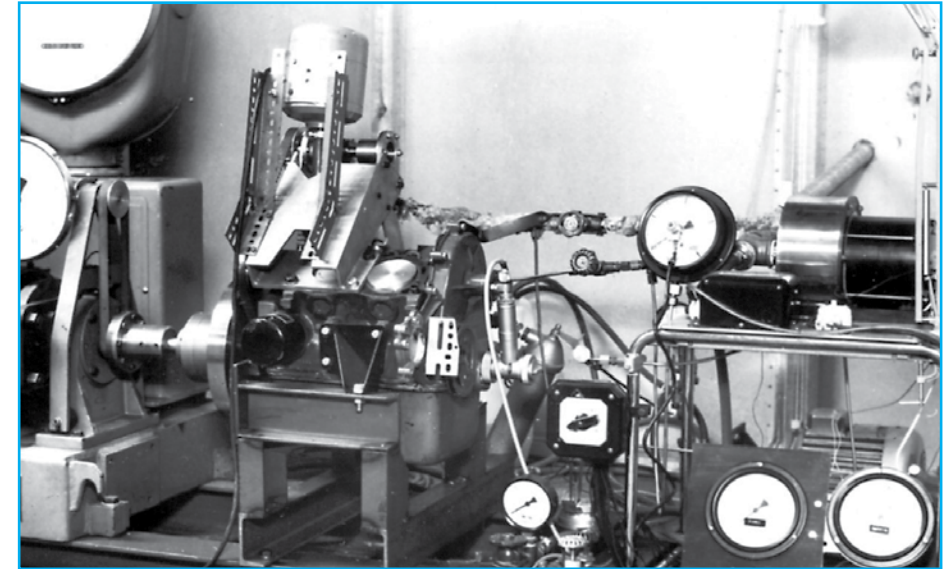
Huvudmotorn i genomskärning.

Detalj av motorns innanmäte som visar en av de nio "kolvarna" som sätter pivåskivan och kronhjulet i rörelse.

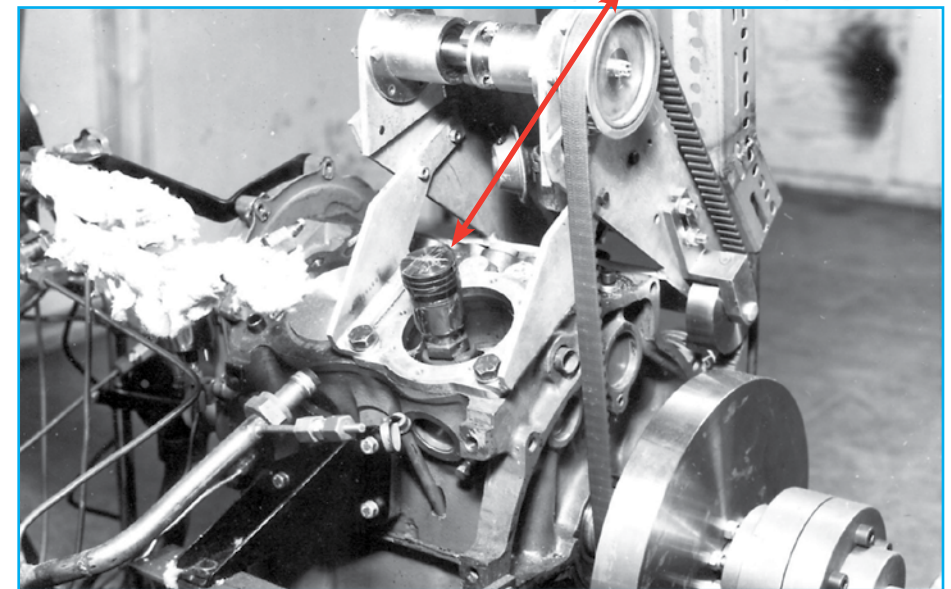


Komponenter

Ånggenerator (Värme)	VG	Bränslepump	BP
Huvudångmotor	HM	Matarpump (pannvatten)	MP
Kondensatorenhet	KE	Elgenerator	EG
Kondensatorbuffert	KB	Startmotor	SM
Hjälpångmotor (Aux.-)	AM	Reglersyst./Elektronik	RS
Luftpump (förbr. luft)	LP	Värmeväxlare (kupé-)	VV



Dessa två bilder visar att man använde ett V4-block vid experimenterandet med ångmaskinprojektet. Här monterat i någon typ av provbänk. Detaljen till höger syns monterad i V4-blocket nedan.



Saab MFI 15 och Sonett III delar delar!



Björn Bäcklund

I gömmorna på Flygvapenmuseum finns prototypen till SAAB MFI-15 Safari. Vid en specialvisning av magasinet gick jag runt och tittade på planen som fanns där och tänkte inte så mycket på detta plan.

När jag började dra mig mot utgången så passerade jag Safarin och tittade in i cockpit och fick en överraskning. Sidorna var klädda i samma vinyl som min Sonett III. Då var jag ju

tvungen att titta närmare och fick se att tygklädseln också var samma som i bilen. Fram med ficklampan och jodå, mattorna var också samma.

En närmare studie av instrumentbrädan gav också utdelning... Värme/ventilationsreglage från bilen satt där. SAAB Safari flög första gången 1969, så använde man material som man planerat att använda i Sonetten eller var det tvärt om?



Sista Sonetten lyftes av linan

Det glada gänget på bilden firade avslutningen av Sonettproduktionen i Arlöv genom att lyfta den blomsterklädda Sonett nr 10.236 av linan.

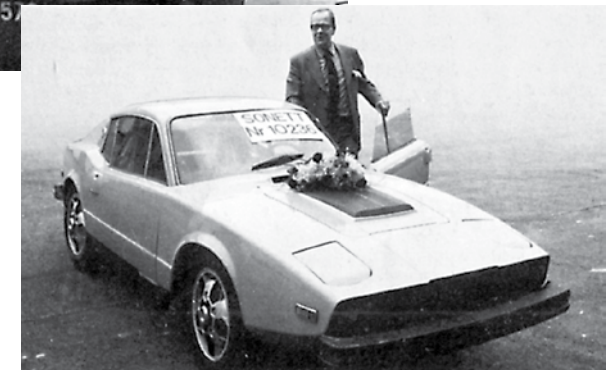
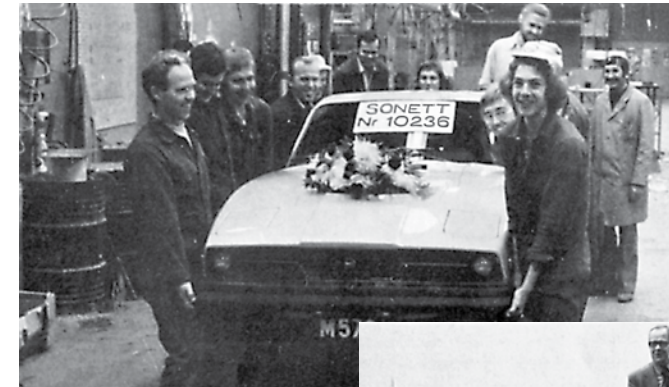
De starka pojkarna är fr.v.: Bertil Persson, Kent Andersson, Bengt Yngvesson, Gert Nilsson, Cvetko Hvala (skymd), Lars Sandahl, Jan Nilsson, Lars-Åke Larsson, Bengt-Arne Nilsson, Bo Olsson. Bakerst i lång rock Miklos Kiss.

Den festliga händelsen skedde på eftermiddagen den 18 oktober då ett blad vändes i Saab-Scantias och ASJ:s

historia. Nära nog på dagen nio år tidigare hade ASJ och Saab träffat överenskommelse att ASJ skulle tillverka 1.200 sportbilar åt Saab.

Våren 1966 kom serieproduktionen igång och av de 1.200 bilarna blev det så småningom 10.236.

Den sista bilen avfestades sedan av bilarbetarna med kaffe och tårta. Nedan ser vi en belåten Stigbjörn Petersson, platschef i Arlöv, med sista Sonetten utrullad för provtur. Nu är det fritt fram för produktionen av Saab 95 i Arlöv.



Sonett Nr 10236 med blommor på huven.

Klassikerträffen i Olofsfors



Av Thomas Åkerlund

Träffen som det pratas om i Norra Sverige är ännu en gång genomförd, denna gång den 16 juni 2018. För mig och min fru så var det första gången som vi var med, men med facit i hand så blir det inte den sista. Olofsfors passar utmärkt som ort för fordonsevenemang, naturskönt placerat vid Olofsfors järnbruk i Nordmalings kommun, Västerbottens län med många kulturbyggnader och återbruksbutik att handla av.

Själva så anlände vi fredag eftermiddag eftersom vi hade 31 mil att åka från Luleå till Olofsfors. Förbokat rum fanns att checka in i och se-

dan bra med tid att utforska omgivningarna. Under kvällen städade jag Sonetten efter turen och tvättade av lite vägdamm vilket gick snabbt att avklara, vi hade ju en torr och fin färd till Olofsfors. Kvällen var solig och varm så det passade bra att avsluta med en god kopp kaffe i kvällssolen medan vi bevittnade Fredrik Nyblad från arrangerande tidning Klassiker rigga ihop träfftältet inför morgondagens besökare.

Lördag morgon visade sig bjuda på strålände väder från en nästan molnfri himmel. Vid halv nio var området redan på väg att bli en bilträff, Svenska Saabklubben hade sin klubbmonter i direkt anslutning till Klassiker



tältet och den platsen fylldes snabbt, vi blev omkring fyrtio Saabar av varierande slag.

Vad gäller uppslutningen av Sonetter så blev vi bara tre stycken, vår trea och två stycken tvåor varav en V4 och en tvåtakt. Tvåaktaren är en proffsrenoverad Sonett iordninggjord i Polen efter konstens alla regler, mycket fin bil. En gång per timme så kallades ett utvalt fordon fram till podiet för uppvisning och intervju av dess ägare av Fred-

rik Nyblad. Den tredje uppkallade bilen till intervju blev den vita tvåtaktarens ägare, en stor skara åhörare samlades, alla ville höra tvåtaktsknatter; ingen blev besviken.

Vid tvåtiden var den mycket mörka molnbanken obehagligt nära så vi beslutade att tacka för oss och börja åka hemåt. Tre och en halv timme senare kunde vi slå av tändningen hemma på vår gata i stan, mycket nöjda efter en trevlig upplevelse. Hoppas vi får möjlighet att göra om detta.



Sonett V4 50 år!

Det är fler än 100 stycken som äger en Sonett V4 från 1968 i Sverige. Men har ni tänkt på att det faktiskt också innebär att de är 50 år? Det är en ansenlig ålder för en bil och ändå ser den hyfsat modern ut och hänger med bra i trafiken.

Tänk istället 50 år tillbaka från 1968; då hamnar vi på 1918 och inte såg de bilarna så moderna ut 50 år senare, alltså 1968!

Resan till pizzerian vi aldrig åt på!

15/3 - 17/4 2018



Text och bild Maria Lundgren, Johan Brusewitz

Våra resor börjar ofta med att vi ser en film med intressanta miljöer, läser en artikel eller kanske ser en bild på Instagram. Inspirationen till vår senaste resa fick vi av ett TV-program, "Landgång" i SVT med Anne Lundberg, programledare och Paul Svensson, kock på Fotografiska i Stockholm.

De åkte bl.a. till Neapel för att hitta pizzans ursprung och Paul ville lära sig baka den allra bästa. Man blev verkligen sugen på denna maträtt och att äta den på plats. "Vi åker dit!", sa vi innan programmet var slut!

Vägen till Neapel är lång, nästan 270 mil, om man åker raka vägen. Det brukar inte vi göra. På det viset får vi se mycket under resans gång. Här får ni ta del av några reseminnen.

I Danmark, på väg till Rödbby, fick vi ta det rejält försiktigt då det var stark vind och yrsnö. Det var snö överallt! Hastigheten pendlade mellan 0-70 km/h och sikten likaså. När sikten försvinner sänker man automatiskt farten och Johan valde att lägga Sonetten bakom en buss. Den synes bra med alla sina lampor genom

yrsnöen! I sådana här situationer är vi glada över det extra dimbakljus som vi har på bilen.

Tyvärr körde bussen in i bilen framför den. Tur att vi var bakom och inte framför. Rätt val den här gången. Vi vet inte hur det gick för bilens passa-



gerare. Det var många där som hjälpte till. Så vi kunde fortsätta och ovädret körde vi snart förbi. Trots snövädret och incidenten med bussen så körde vi ca. 100 mil första dagen. Det var ingen snö på vägarna i Tyskland. Första natten tillbringade vi i Roppenheim i Frankrike.

Nästa händelse som vi vill berätta om är vårt besök hos Lennart Jarenbäck i hans Garage 97 i Blonay i Schweiz. Att beskriva Lennarts fina garage känns överflödigt eftersom Jan-David skrivit om det i Sonettvärlden tidigare.



Men att umgås med Lennart en eftermiddag var verkligen ett trevligt avbrott längs resvägen.

Över Alporna kom vi inte utan vi åkte rakt igenom via St. Bernhards-tunneln. Vägarna över bergspassen är stängda så här års, tyvärr.

Nu var vi i Italien. Här finns det många fina vägar och trevliga resmål.

Vi bodde en natt i Rapallo som ligger vid Medelhavet. En stad som var en blomstrand turistort för 100 år sedan. Här åt Maria en fantastisk pizza med massor med skaldjur.

Vi besökte marmorbrotten i Carrara. Mäktigt att se all marmor och tänka på hur man i 4000 år har brutit den åtråvärda stenen här.



Men bilen droppade olja. Från en droppe ibland till en sträng efter den. Det var inget allvarligt fel men oljetryckskontakten hade börjat läcka alltmer.



Som tur var hittade vi en Fordverkstad på den italienska landsbygden. Reparatorerna kastade sig entusiastiskt över den konstiga bilen. Efter ett par turer i farlig fart i bil med verkstadsägaren kom Johan till en reservdelsfirma. Reservdelskillen tittade på den trasiga kontakten och i det dammigaste hörnet i den rörigaste lådan



hämtade han en ny. Tillbaka till verkstaden i lika hög fart. Den nya delen monterades in, allt fungerade och vi kunde glada resa vidare mot Siena.

Siena ligger i Toscana som är känt bl.a. för sitt vackra landskap. Det skulle vi nu beundra.

Vi åker så ofta det går på småvägar och den här gången överträffade vi oss själva genom att hitta en väg



som inte bara var smal och liten utan mer att betrakta som en sönderkörd traktorväg. Vi körde inte fast, det tog inte i under men man fick parera mellan förskräckliga hål och gropar fyllda med lera. Det var så fantastiskt vackert runt omkring oss. Tyvärr njuter somliga av oss inte lika mycket av utmaningar som denna. Tur att vi filmade så Maria fick se hur fint det var.

Och när vi kom fram till en liten by och upp på en bättre väg måste de som

såg oss undra vad det var för konstig bil som kom åkande över åkrarna.

På vägen mot Rom stannade vi i Terme di Saturnia med 37,5 grader varmt vatten året om. Här var det många som njöt av att ligga i varmvatten! Även Johan tog sig ett dopp.



ROMA!

Alla vägar bär till Rom!

Att köra sin Sonett rakt in i Rom, att vandra på gatorna och längs Tibern och känna atmosfären i den flera tusen år gamla staden är något vi rekommenderar er alla.



Här i staden samsas nutid och historia med romarna och turisterna.

När Maria var liten bodde hon i stadsdelen Trastevere under 1 år med sin mamma och pappa. Och när Johan var liten besökte han Rom med



sina föräldrar vid flera tillfällen. Så vi kommer gärna tillbaka och känner oss lite hemma här!

En sak som Johan gärna ville visa var hålet i Malteserordens port på Aventinokullen.

Genom hålet ser man Peterskyrkan. En liten doldis till turistattraktion!



Ett par dagar i Rom går fort och vi begav oss till Sorrentohalvön och lägenheten vi hyrt. Under en vecka gjorde vi utflykter, med bil och till fots.

Kustvägen på Amalfisidan är dramatisk med fantastiska naturscenerier men det är också kaotiskt med slingrande väg och mycket trafik.



NAPOLI!

Staden Neapel ligger vid Neapelbukten med vulkanen Vesuvius och staden Pomeji i sin absoluta närhet. Det ger dramatik till platsen. När man är i Sorrento och blickar ut över bukten är det en magnifik vy.

Under vår resa läste vi Elsa Ferrantes Neapelsvit om Elena som växer upp där. Det blir som en extra krydda till vårt besök.

Hur gick det då med pizzan? Fick vi äta någon? Pizza Margherita är typisk för Neapel så den var vi sugna på! Vilken historia om pizzans tillkomst som är den rätta vet vi inte men en myt är att 1869 skapade bagaren Raffaele Esposito i Neapel en patriotisk pizza inför ett kungabesök. Fyllningen representerade den italienska flaggan, tomat-sås (röd), mozzarella (vit) och basilika (grön). Den fick namnet Margherita.

På Pizzeria d'Michele har denna pizza serverats sedan dess, sägs det. Så det måste vara bra tänkte vi och tog oss dit. Det hade många andra också gjort. Ett knepigt kösystem med lappar gjorde att vi gav upp och åt pizza på ett annat ställe. Det var inte den bästa pizza vi ätit men atmosfären i en trång gränd i Neapel var ändå speciell.



Vägarna runt Neapel och på Sorrenthalvön är i mycket dåligt skick. När man ser ett hål/skada kan man inte väja eller bromsa in för det är bilar, motorcyklar och vespor tätt inpå. Man sitter på helpänn mest hela tiden. Efter att ha skumpat runt på dessa vägar i en vecka ville vi skona bilen och köra motorväg på väg norrut. Men det dröjde inte länge innan det ena framdäcket visade tecken på cordbrott, säkert orsakat av de dåliga vägarna.

In på en parkering och ut med all packning för att få fram reservdäcket, byta däck och in med alltihop igen. Så kunde vi fortsätta. Nu blev det en dag med många motorvägsmil. Det kostar en del euro men man sparar många dagars resa.

Stopp för natten blev det i Vallecrosia som ligger i Ligurien. Hit har vi återvänt många gånger.

En av våra favoritplatser ligger en bit upp i bergen. En liten medeltida stad; Apricale.

Man åker på slingrande vägar, ibland med milsvid utsikt, ibland i förtrollande vackra olivlundar.

När man åker som vi gör är det av stor vikt att man har en mycket bra karta där de allra minsta vägarna finns utmärkta. Då får man uppleva platser som de flesta turister inte kom-

mer till. Efter ett par dagars slingrande på dessa vackra vägar fortsatte vi nu mot Nice, vidare till Grasse och Route Napoleon. En stundtals magnifik väg med storslagna vyer.

Nu börjar det andra framdäcket också att studsas. Cordbrott även på detta. När det studsar så mycket och man bara kan köra i 40 km/tim och man inte har något reservdäck kvar då bestämmer sig Johan för att skifta framdäcken och sätta dem bak istället och lite lägre lufttryck i det dåliga däcket gör att vi kan fortsätta norrut. Dock kände vi att vi behövde åtgärda problemet. Det är alltför många mil att köra hem på detta sätt. Nu var det fredag kväll och svårt att få hjälp.

Under helgen stannade vi i Lyon. En fin stad med mycket att upptäcka. På måndagen försökte vi hitta ett nytt däck. Många stopp på olika garage längs vägen utan något resultat. Vi trodde det skulle vara lätt att få dem att släppa till ett begagnat däck men nej, så var det inte. Vi tog oss till Mulhouse där vi äntligen fick en verkstad "Midas" att beställa 2 nya däck.

Vi fick vänta några dagar men vi hade det trevlig i staden med bilsamlingen "Musée National de l'Automobile de Mulhouse" och även ett stort tågmuseum "Musée du Train".

Så kom däckerna! Vilken härlig känsla att kunna åka utan att studsas fram.

Den sista etappen av resan till Sverige gick som en dans.

Väl hemma igen kunde vi konstatera att bilen egentligen inte vållat oss några stora bekymmer. Oljetryckskontakten var lätt fixad och att däckerna inte höll kan knappast bilen rå för.

Hur känner man sig efter över 800 mil på 4 veckor i en Saab Sonett? Som svar på det så har vi redan planerat nästa resa; att i juli 2018 åka till Dieulefit i Frankrike för att titta på de blommande lavendelfälten.

Lavendelspaning!

Nu kan ni ju tro att vi inte har annat för oss än att packa Sonetten full och ge oss iväg på den ena resan efter den andra. Riktigt så är det ju inte men varje gång vi åkt förbi lavendelfälten i södra Frankrike och ser dem grå och tråkiga så brukar vi säga till varandra; "Hit måste vi åka när lavendeln blommar för fullt!" Vi har skjutit upp det varje sommar men nu bestämde vi oss för att åka i år. Annars kanske det aldrig skulle bli av. Så vi började planera vår lavendelspaning redan på hemvägen från Neapel.

Vi har ju rutin på att fylla Sonetten med vår packning och eftersom

vi tycker att den är väldigt trevlig att åka med den så var valet av bil lätt. Vi hade gott om tid att åka till vår hyrda lägenhet i Dieulefit som var vårt mål så vi passade på att besöka områden som vi tidigare inte varit i.

Vi stannade i Dordrecht i Nederländerna. Här finns Villa Augustus. Det är ett f.d. vattentorn och pumphus som är ombyggt till hotell och restaurang. Runt byggnaderna ligger en trädgård med grönsaker, frukt och bär. Restaurangen använder det man odlar. Det finns även en butik med frukt, grönsaker, bröd m.m. Vi har varit där förut men nu kostade vi på oss att sova en natt i vattentornet. Hela anläggningen är otroligt trevlig.

Avstånden mellan länderna i den här delen av Europa är korta så vi åkte rakt igenom Belgien och till Lille i Frankrike där vi stannade en natt. Många vackra hus finns det där. Nästa dag åkte vi in i Belgien igen. Där åkte vi igenom Ardennerna längs floderna Meuse (Maas) och Semois. De slingrande sig runt små städer. Mycket vackert! Vi stannade i Bouillon och sov på ett trevligt B&B.

På väg in i Frankrike igen så hittade Johan en ytterst smal liten väg som skulle ta oss över gränsen. Den blev sämre och sämre. Rätt som det

var låg det en stor hög med schaktmassor mitt över vägen. (De höll på med att rensa sly och vegetation med en grävmaskin.) Snopet tittade vi på varandra men innan vi visste ordet av kom grävmaskinisten till vår undsättning och banade väg åt oss!

Även i Frankrike fann vi nya resmål. En stad som vi blev förtjusta i är Dijon. Där stannade vi ett par dagar och njöt av stadens gågator och goda mat.

På väg söderut från Dijon åkte vi väster om Lyon, det har vi inte gjort förut. Vi åkte bl.a. längs Canal Central. Så kom vi till landskapet Ardèche, vilka vyer! Otroligt vackert. Något som vi inte heller brukar se när vi reser på våren är böljande sädesfält. Dessa förgyllde nu utsikten vart man än såg.

Så kom vi till Dieulefit som är en trevlig liten stad i området Drôme Rhone-Alpes. Hur gick det med lavendelspaningen?

Jo, redan i Linköping cirklade vi runt en rondell som var full med lavendel. Sen såg vi lavendel mest i varje trädgård och i parkrabatter men vi ville ju se lavendel i mängd.

Och det fick vi! I trakterna kring Dieulefit finns det gott om lavendel-



fält. Solen sken, fjärilar och bin svirrade kring plantorna och allt var fantastiskt roligt!

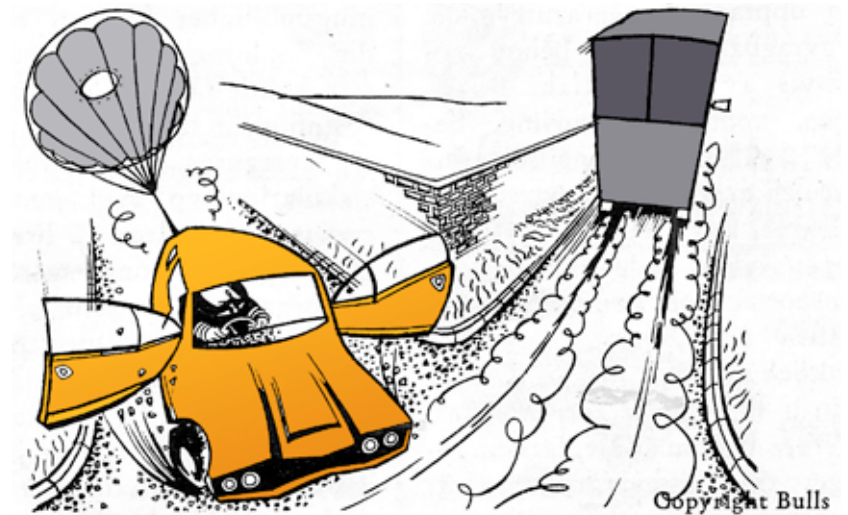
Efter en vecka i den lilla franska staden var det dags att bege sig hemåt. Till att börja med på vackra små slingrande vägar i bergen. Efter hand blev vägarna bredare och snabbare men också tråkigare.

På den sista etappen genom Sverige passade vi på att hälsa på Emil Ohlsén med familj i Kalmar. De har en Sonett V4 1969.

På Instagram finns det bilder och filmer från våra resor.

@johanbrusewitz
 @mariapamina
 #italienresan
 #lavendelspaning

Nödbromsande Saab Sonett



Tack vare bra bromsar, (skivor fram och trummor bak), fallskärmsbromsar och utfällda luftbromsar/dörrar klarade sig denna Saab Sonett? från en katastrof, enligt "Bulls" i VIPS nr 12, 1974.

VIPS var en tidskrift för Saab-Scania-anställda och betyder Vi På Saab-Scania! (Så värst lik en Sonett III är den väl inte, men med lite fantasi kan man kanske se vissa drag.)

Lennart Lindoff, Kungälv

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!



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!



Piketröja

100:-/st,
plus frakt.

Sweet shirt

100 SEK,
plus freight.

Stänklappsfäste

(Rostfri plåt)

Sonett III, art 7422025, 7422033

Sonett II, art 7409238, 7409246

Pris 150 :-/st plus frakt



Mud guard bracket

(Stainless steel plate)

Sonett III, art 7422025, 7422033

Sonett II, art 7409238, 7409246

Price 150 SEK/each plus freight



Saab "Super Sonett"



The following article is taken from Saab Planet.com, published March 15, 2017.

This is the 1972 Saab Super Sonett at the SAAB Heritage Museum USA. This Sonett is a straight beast, with a current top speed of 208 mph (335 km/h).



This 1972 **Saab Sonett III** on a tube chassis with smallblock 351 Ford (RWD V8) with fuel injection and supercharged putting out **over 500WHP!**

Remarkably, but this is the **World's fastest street-legal Saab**. Street legal & used for legal sanctioned open road (highway) racing like the *Silver State Challenge* in Nevada with a confirmed trap speed of **208 MPH (335km/h)** at the Big Bend Open Road Race in 2006

(Fort Stockton, Texas). The Big Bend Open Road Race (BBORR), held on an isolated stretch of Texas highway between the towns of Fort Stockton and Sanderson. The first event was held in this West Texas community in 2002, when a dedicated group of enthusiasts, in conjunction with the aforementioned towns and their respective authorities, legally closed down the state highway for a day and turned open-road racing on its ear.



This car was donated to Tom Donney's Saab Heritage Museum USA by **Paul Romano's** widow Judy of Dillon, Co.

Vi har skrivit det förut...

men gör det gärna igen: Ni är välkomna att bidra till Sonettvärlden genom att skicka redaktionen artiklar om er Sonett, kanske hur ni renoverade den eller om resor ni gjort med den. En vinterbild med Sonetten och två rader om var ni tog bilden är också välkommet.



Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Svenska Dagbladet

Jonas Fröberg skrev kunnigt om Sonettens historia i en artikel den 2 december 2017 med rubriken "Vd:n krävde sportig Saab – då ratades chefdesignern".

Artikeln handlar inte bara om själva bilen utan även om dess designer Björn Karlström. Tyvärr får vi inte publicera hela artikeln i Sonettvärlden men ingressen till artikeln börjar så här; "Saab Sonett var Saabs klassiska sportvagn - som fanns i tre generationer. Alla lika egensinniga som roliga. SvD:s motorredaktör Jonas Fröberg bjuder på en Sonettodysse av bilen som ritades av en man som ägnade sitt vuxna liv åt design och att ta hand om sin mor Tyra." Med andra ord Björn Karlström.



När det gäller vem som är på bilden så hade Jonas vänligheten att forska vem det var och fick fram följande via Gunnar Larsson:

"Efter långa efterforskningar via bekanta (mest arbete utförd av Olle Granlund) och hans bekanta i det gamla Saab så är sökresultatet som följer. Namn: Bjarne Andersson, arbetade på Materialhantering i Trollhättan och agerade på begäran som fotomodell, som i det foto du skickat".

Tack också till Anders Pettersson och Johann Schemat för tipset om artikeln!

Motorföraren

Johnny Johansson i Vargön kommer med ännu ett klipp. Han måste vara den allra flitigaste bidragsgivaren till denna spalt; tack för det!

MHF:s tidning, Motorföraren, har en nostalgisida, "Motorföraren i backspe-



Lätt Sonett från Saab

Vad väger 780 kilo i tjänstevikt och har en trecylindrig tvåtaktsmotor på 60 hästkrafter? Jo, Saab Sonett II, som presenterades i början av 1966. En prototyp hade visats upp 1965, men nu handlade det om 25 vagnar som skulle tillverkas under året (totalt blev det 28 stycken). Den lilla sportbilen hade glasfiberkaross på en stålram och det mesta av motor och inredning hämtades från Saab Monte Carlo 850 (en specialversion av Saab 96).

Front, skärmar och motorhuv utgjorde en del på Sonett II och fälldes framåt för att komma åt motorrummet. Där vilade den lilla tvåtakteren på 841 cm³, liksom den fyrväxlade lådan med rattspaksmanövrering. De 60 hästkrafterna skulle ge en toppfart på 170 km/h, men senare uppgifter angav 165. Till skillnad mot övriga Saab-modeller, kylades motorn med hjälp av en elektriskt styrd fläkt, istället för en mekanisk. Skälade stolar i grått och svart, samt läderklädd ratt gav en sportig flärd åt Sonett II. Bagageutrymmet rymde 250 liter och gick att komma åt inifrån kupén. Det förväntade priset för en Sonett II sjades till 25 000 kronor, vilket motsvarar nästan 227 000 kronor idag.

geln". I nr 2/2018 har man plockat fram februarinumret från 1966, där fanns en artikel om Sonett II som då var ny, "Lätt Sonett från Saab". Själva ursprungsartikeln lär vara för liten att läsa i Sonettvärlden men kanske den nyare notisen från Motorföraren går att läsa? Lite kul är det att läsa notiser och artiklar från "tiden det begav sig", alltså 60- och 70-talet. Ja, 50-talet är inte så dumt det heller.

Nostalgia

I nummer 4, 2018 hade man med en artikel om vår medlem Ingvar Lindberg. Ingvar är ju en mycket känd Saabprofil och nästan lika känd är han för sin möbelfärr i Bjärnum. Mycket av artikeln handlar om hans rallyåkande och det är ju inte så konstigt, för han har kört rally i många år i bland



annat Volvo PV och Amazon, Ford Cortina GT och Saab V4. Ja, han har tävlat med en Saab tvåtakter också. Han har till exempel åkt i Skottland, San Remo rallyt tre gånger, Jyväskylä rallyt i Finland, Midnattsolsrallyt, Le Mans och Isle of Man. Imponerande! Hans servicebil, en väldigt fin Saab 95 har bland annat varit på Goodwood i England. På nedervåningen i affären kan intressera-

de kunder se tre av Ingvars Saabar, bland annat Froggy, en Saab Sonett III från 1970. Varför inte göra en omväg till Lindbergs möbler?!

Kvällsposten

Vår medlem Bengt Åkesson har lagt ut den här artikeln från 22 april 2018 på Club Sonett Swedens Facebooksida men för er som inte läst den där så vill vi nämna den här. Rubriken var "Saablar, vilket intresse det finns för deras bilar" och det håller vi gärna med om. Sedan fortsätter man: "Våren 1978 rullade det sista exemplaret av Saab 95 ut från fabriken i Arlov utanför Malmö. 40 år senare vårdas fortfarande minnet av både modellen och märket ömt av entusiasterna i Svenska Saabklubbens Skåniasektion. Även om de allra flesta bilarna tillverkades i Trollhättan gjordes några av de mest uppmärksammade modellerna i Skåne, nämligen i Arlov. De sista årsmodellerna av Saab 95 tillverkades i Arlov och den sista 95:an av totalt 110526 tillverkades den 23 februari 1978."

Journalisten på Kvällsposten, Magnus Andersson fortsätter: "Tillverkningen i Arlov skedde på samma lina som den mycket populära modellen Sonett (1966-1974). Under de åtta år produktionen av Sonett var i gång tillverkades omkring 10 000 exemplar.

Dock hamnade nästan alla utom en, den ramlade av en lastbilstransport, på den amerikanska marknaden. På övriga marknader var Sonetten ovanlig. Om sådant talar man gärna och myck-



et på Saabklubbens möte som just den här gången hålls på Bialitts kaffestuga i Gryttinge.

– Det är en härlig bil! Första versionen gjordes som en tvåtaktare, sedan utvecklades en V4, säger Mikael Isaksson, 50, från Kristianstad." Han fortsätter: "– Den kostade 20 000 som ny. Exakt. Nu går den på i alla fall 100 000 kronor, säger Sten-Arvid Larsson, 75, från Perstorp. Han vet vad han talar om, det var som han renoverade upp sportbilen och sedan sålde den till Mikael."

Vi avslutar med några sanningens ord från ordföranden i Skåneklubben, Bengt Åkesson, som skrattar gott åt frågan om det finns någon speciellt härlig Saab:

– Haha, alla Saabar är speciella, skrockar han."

TV2

Den 14 maj 2018 sände TV2 ett trevligt femminuters program med titeln "Veteranbilsträff på Vestlandet". Tänk att fem minuter från 2016 kan vara så innehållsrika! Grundaren av Gammelsaabens Venner, Olav Faleide, intervjuades. Han hade 7 Saabar inregistrerade och så 7 i reserv till pensionen... Anledningen till reportaget från Loen på Vestlan-



det var Intsaab 2015 och det fanns mycket att se på. Förutom den fantastiskt vackra naturen så kom det 187 Saabar. På bild såg jag både en röd tvåtaktssonett, Atle Hamars blå Sonett V4 och en Sonett III. Sonetter är ju betydligt ovanligare i Norge än i Sverige. Enligt reportaget finns det till exempel bara fem Saab Sonett V4. För övrigt hade vi i nummer 4, 2017 en hel artikel om renoveringen av Atles Hamars blå Sonett V4. Bra PR för gamla Saabar i allmänhet och Saab Sonett i synnerhet.

De Tijd - Sabato

Axel Boey sände mig två pdf-filer från tidningar där Sonetter figurerat. Artikeln var dock på flamländska och det är väl inte min starkaste sida. Axel skriver dock kort att artikeln var införd i ett belgiskt veckomagasin och att ägaren till Sonetten, en V4 från 1969, ar-



betade till 2012 hos en Saabimportör. Den köptes 2009 från en bilhandlare i New York. Han använder Sonetten till olika rallyn och han har också en gul 1968 som han renoverar.

Autoretro

Den andra pdf-filen som Axel Boey sände mig var från juninumret av tidningen Autoretro. Den var på franska vilket inte är så konstigt då den ges ut i Frankrike. Min franska är dock bara marginellt bättre än min flamländska. Enligt Axel så finner tidningen Sonett III:an som artikeln handlar om, underlig. Bilen köptes i Nederländerna och på sidan 48 omnämns också Club Sonett Sweden och det var ju bra. Det jag kan se är dock att bilen ser väldigt fin ut, väl värd att göra en artikel om.



Elmia

Vid påsken var Johnny Johansson i Vargön på Elmia i Jönköping som arrangerade Bilspport Performance & Custom Motor Show. Många av fordonen är ombyggda, motivlackerade och sänkta, alltså Low Riders.

Men det fanns inte bara ombyggda bilar där, Johnny hittade också en Sonett II, -67, som tillhör vår medlem Jan-Eric Hallberg i Moholm. Vi visar några bilder på den fina Sonetten, både fram- och bakifrån.

Som ni vet är det Björn Karlström som ritade Sonett II, eller för att vara exakt, prototypen MFI 13. Men vi ska visa ytterligare en Björn Karlström-produkt, om än i ombyggd form på Elmia, nämligen tandemmopeden Crescent 2000.

Låt oss citera vad man skriver från Murberget, Läns museet i Norrland: "Vad inte alla vet är att Crescent 2000 ritades av tecknaren Björn Karlström från Luleå. Många med intresse för mopeder tror att denna extremt strömlinjeformade moped ritats av Sveriges genom tiderna mest kände industri-designer Sixten Sason men så är inte fallet.

Björn Karlström ritade även en lastbil åt Scania Vabis, sportbilen Saab Sonett II och båtar som t.ex. Pi-jollen och Ballerina. Björn Karlström är annars mest känd som serietecknare under 40-talet och flygplanstecknare."

