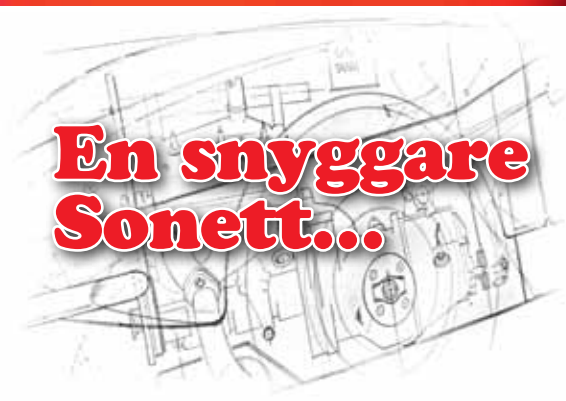


SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



**En snyggare
Sonett...**



- Sonetter med en ägare
- Vad tyckte man då
- Kallelse till CSS vår- och årsmöte
- Medlemsmatrikel

2
2019

Styrelsen har ordet!



Lördagen den 2 mars har vi i styrelsen haft vårt första möte för i år vilket för övrigt var vår sekreterare Mattias Arvidssons sista möte då han ska ägna sig åt studier på heltid. Så till årsmötet den 11 maj kommer vi att välja en ny ledamot som kan gå in som sekreterare så vi i styrelsen är glada över att vi fick en valberedning vald 2018.

Mycket av tiden går åt att utbyta tankar om olika projekt. Det mesta kretsar kring reservdelar och efter ett antal försök att få till tillverkning av rutlisterna med hjälp av Svenska Saabklubben vilket inte gick i lås kommer vi nu att tillverka en egen form och göra detta i egen regi. Detektivarbetet med att leta upp någon som kan tillverka bakrutan på Sonett II/V4 fortsätter.

Vi har även gått igenom planeringen av vårt års-/vårsmöte som ni kan läsa mer om i denna tidning på sid 18-19. Styrelsen kommer att lägga fram ett förslag om familjemedlemskap på årsmötet så ta nu och fundera på om detta är något bra. Vi i styrelsen tycker det är något att satsa på och samtidigt blir ju familjemedlemmen medlem i MHRF.

Klubben kommer förstås att vara representerade på Saabfestivalen den 7-9 juni i Trollhättan där Hasse Eklund & Hasse Johnsson kommer att vara med. Läs gärna programmet för Saabfestivalen i detta nummer på sid 22-23. Ordföranden kommer att representera klubben på Arosmarknaden i Västerås lördagen den 4 maj med en egen avdelad plats, så kom gärna dit så att ordföranden inte blir ensam med sin Sonett.

Vi har också beslutat att vi på hemsidan kommer att lägga upp ett beställningsformulär för reservdelar för att underlätta för Per när han får beställningar; när ni läser detta är det redan är på plats.



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

Besiktningmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22
Lennart Björk, Alingsås 0322-506 39
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

Omslagsbild

Två skickliga designers, Björn Karlström och GAS, Gunnar A Sjögren har gjort denna ritning respektive designskisserna.

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
073-035 54 03
ble@brevet.se

Hans Johnsson, klubbmästare
0708-82 48 88
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
070-731 15 50
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 början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Peter Klemensberger dokumenterar bilmodeller som har varit med i Teknikens Värld



◀ I Klassiska Bilar nummer 6/2012 körde Mikael Stjer-na den allra första Sonetten.

▶ Sonett III på omslaget till Teknikens Värld nummer 26/1971.

Sonett II var kort i rocken i jämförelse med Volvo P1800S i Teknikens Värld nummer 9/1966.

SPORT PÅ SVENSKA

Sonett – en Saab i träningsoverall

Att basera sportvagnsmodeller på komponenter från vardagsvagnar var inget ovanligt under 60-talet. Inte heller i Sverige där delar hämtades från Volvo Amazon för att skapa P1800 och modell 96 var donator till Saab Sonett. Volvon hade kommit i produktion redan 1961, första året hos Jensen i England, medan Sonetten under mer primitiva former började att skruvas ihop i skånska Arlöv först 1966.

Idén med att bygga en sportvagn på Saabkomponenter hade emellertid börjat redan tio år tidigare. Bara sex exemplar byggdes av den första Sonetten som var tänkt att bli en renodlad tävlingsvagn. Aluminiumramen var av lådtype och vägde bara 71 kilo. På denna monterades en öppen kaross i

plast. Motorn trimmades till 57,5 hästar jämfört med 33 i donatormodellen 93. Ingenjör Rolf Melde hade dragit igång projektet som var superhemligt och därför förlagt till en lada i Åsaka utanför Trollhättan.

Citatet – TV9/1966 LE Johansson:
En renodlad sportvagn för den som älskar att köra bil.

Sonett anno 1966 var en helt annan historia om än fortfarande i plast. Två prototyper hade presenterats för Saab som valde Björn Karlströms MFI-13



framför Sixten Sasons Catherina. I Teknikens Värld nummer 9/1966 ställdes en förseriebil mot Volvo P1800 med prefix "S" eftersom den var tillverkad i Sverige. Fastän de båda hade en sportig framtoning var de som natt och dag i jämförelse. Saaben må ha varit framhjulsdreven och ha växelspaken på rattstången men var ändå klart sportigare och krävde mer av sin förare. Tvåtaktsmotorn behövde massor med varv och fjädningen var så hård så att vi efterfrågade njurbälte. Volvon var mer av en "boulevardSPORTVAGN" – komfortabel, snygg och med överväxel.

Försäljningen gick trögare än väntat trots att Sonett redan 1967 fick märkets nya fyrtaktsmotor med v-layout. 1970 kom Sonett III med kilform, popup-strålkastare, större bagagelucka och ny inredning som främsta nyheter. Teknikens Värld testade bilen i nummer 26/1971 och hade förvisso väldigt kul men tyckte inte att 65 hästkrafter var nog för att kalla den sportbil. Produktionen lades ned 1974 efter 10 242 exemplar, alla varianter medräknade.

Mer om Saab Sonett

- Modellen utvecklades aldrig i vindtunnel men skulle visa sig ha låga 0,34 i cW-värde.
- Karossen på Sonett II skulle väga närmare 200 kilo mer om den var i plåt.
- Tidiga Sonett II hade samma vindrutor som Porsche 904.
- Sonett I lyckades hållas hemlig ända till premiären på Stockholms bilsalong 1956.
- Malmö Flygindustri, som byggde Sonett II och III, skissade under 50-talet på en sportbil baserad på Volvo Sport.

En snyggare Sonett

Text och foto: Claes Johansson



Projekt MFI-13

Artikeln är hämtad från Klassikers specialutgåva Saab Cars magazine och publiceras med deras tillstånd.

En märkbar doft av snabbfix omgav Sonett II när den presenterades 1966 och det blev mer av den varan när V4:an kom. Men Sonett kunde ha sett annorlunda – och läckrare ut. Vi tittar närmare på unika designskisser och originalritningar signerade Björn Karlström och Gunnar A Sjögren.

När Saab Sonett II begick internationell premiär på Genèvealongen i mars

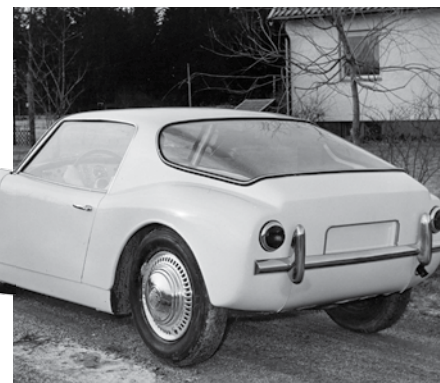
1966 var det en extraordinär och lite utomvärldslig figur som landade i strålkastarkägglan. Kvoten för framhjulsdrivna

Targatak var kanske för mycket att be om, men nog kunde man ha gjort allvar av räfflade trösklar och grillen med extraljus som snyggt knöt an till Sonett I. För att inte tala om den fina avslutet med kofångare och enkla bakljus!



sportbilar med tvåtaktsmotorer var därmed fylld. Sonett var ett verk av Malmö Flygindustri och frilansformgivaren Björn Karlström, som varit på vippen att blivit utfryst ur sitt eget projekt när Saab efter ett par års projektering kom in i bilden.

I många stycken präglades formen av uppenbara produktionstekniska genvägar, något som Karlström bara hade att acceptera. Men som helhet hade Sonetten något speciellt. Något som slog an. Det nätta formatet, den sylvassa hakan, det obefintliga överhängen bak. Här fanns en formsäker kaxighet som trängde igenom de mest hårdrastrerade av notisbilder i världens tidningar.



Hej världen! Näpen och lite smårultig MFI13 med plåtkaross. Den skulle nu mäta sig mot Sixten Sasons motdrag, Catherina. Först därefter blev det officiellt en Saab.

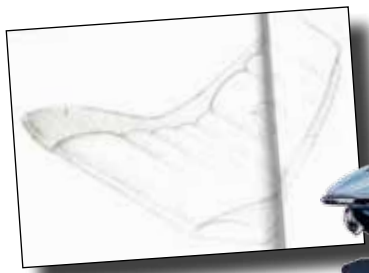
Redan som oborstad prototyp kallad MFI13 hade den visat prov på sin lyskraft i samband med ett BBC-inslag på Saabs kursgård Hedenlunda utanför Nyköping. Filmteamet var där i ett annat ärende, men som av en händel-

se rullade en vitlackerad minisportbil in i rutan – en snyggt iscensatt PR-kupp som vispade igång internationella spekulationer.

Därmed var syftet redan uppfyllt innan bilen ens var född, att skänka uppmärksamhet åt den lilla biltillverkaren från det lilla landet vid polcirkeln. Det omedelbara mediaintresset blev svårt att rå på för Sixten Sasons motdrag Catherina som låg ett halvt steg efter och inte hade samma omedelbara tilltal i formen. I likhet med MFI13 hade Catherina sitt ursprung i sin skapares högst personliga visioner om en sportbil baserad på standarddelar, en framgångsformel som gett brittiska tillverkare ett stadigt grepp om importmarknaden i USA. Men Sason hade skarpare framtidsblick. Catherina bar 1970-talet i sina linjer och med facit i hand är det lätt att se att en förfinad Catherina skulle ha gift ihop sig bättre med modellutbudet, den Sasonritade Saab 99 väntade precis runt hörnet.

Saab valde att satsa på Karlströms idé.

Sonett var och förblev en särpling i sortimentet, men möttes redan från början optimistiskt av de amerikanska återförsäljarna. Inte för att man trodde sig kunna kränga särskilt många, men som pingla i skyltfönstret fungerade den utmärkt. Väl över tröskeln kunde nyfikna fluktare med mjuk och välriktad armföring ledas i riktning mot ett standardutbud som plötsligt framstod som högst normalt. Kom försäljaren mot alla odds så långt som till att diskutera procentsatsen på oljeinblandning och konstigheter som frihjul var



det inte sällan inledningen på en livslång kundrelation.

Det fanns ett sug efter foreign sports cars och Saabs rykte om sig som flygplansfabrik hade en särskild laddning och byggbitarna från 96 var lätta och robusta. Bultade i ett stabilt lådchassi (med inbyggd störtbåge) sattes en grund för vägegenskaper som få konkurrenter kom i närheten av.

Glasfiberkaross var fortfarande på 1960-talet att betrakta som ett framtidsorienterat val, men utförandet var lågseriemässigt där yttre detaljer uppenbarligen inte formgetts för bilen utan fanns där enbart som följd av konkret problemlösning. Sonett var så uppenbart full av produktionskompromisser att den just därför framstod

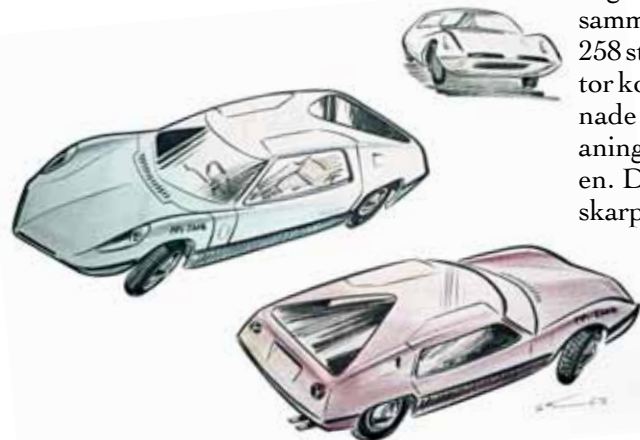
Snärtig profil som så länge det fanns en tvåtaktare under huven låg nära Karlströms ursprungsversion. Flygkänsla i förarstolen, ja tack!

som hårdnackat kompromisslös. En bil för få, styvsinta entusiaster. Exempelvis hade den smarta idén att ha en praktisk och snitsigt formad glasbaklucka av produktionsskäl reducerats till en fast monterad och sprickbenägen ruta och blott ett brevkast för bagage. Därmed försvann en nästan övertydlig USP, Unique Selling Point.

Drömmen om en lätt, enkel och kvalitetsmättad sportvagn av Porsches snitt förblev ouppfylld.

När serieproduktionen väl rullade igång på ASJ:s fabrik för järnvägsvagnar i Arlöv skedde det under blygsamma, nästan pittoreska former. Bara 258 stycken Sonett II med tvåtaktsmotor kom att byggas innan man skohornade en V4 på plats och därmed fick aningen bättre spinn på försäljningen. Den nya motorn tog udden av de skarpa vägegenskaperna men gynnade

Mekaniken tog liten plats och lådchassit hade en stor potential att utgöra bas för än vildare karossideer. 1967 skissade Karlström loss ordentligt.



körbarheten högst väsentligt. En fyrtakts V4 från Ford var om inte något välbekant, så långt ifrån lika skrämmande som en högtrimmad trecylindrig motor. Formmässigt kom Sonett V4 allt längre från Björn Karlströms stringenta idévärld.

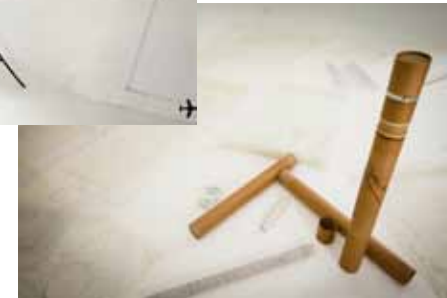


”Beträffande elefantörönen har jag aldrig konsulterats” skrev Karlström i ett av många arga och till slut ganska uppgivna brev till ASJ och Saab. Han syftade på de luftintag som applicerats i efterhand på bakre sidostolparna.

Under första halvåret 1967 skickade Karlström inte mindre än elva oli-

ka förslag beträffande motorhuvens utformning inför skiftet till V4. Men det var bara tyst i andra änden. Istället gjordes en osofistikerad lösning med en bula på motorhuvens. Denna bula – som tillskrivits Saabs reklamillustratör Gunnar A Sjögren – blev föremål för många journalister och kunders kritik. Det såg helt enkelt inte riktigt klokt ut.

Karlström som drivit MFI13-projektet från grunden fick allt svårare att få gehör för sina synpunkter. Det



gick så långt att han var på vippen att inte ens få ett erkännande som upphovsman till Sonett. Från att ha angetts som designer i de tidigaste tidningsartiklar-

na försvann Karlströms namn ganska snart. Saab menade att man bara tagit över ett befintligt sportbilsprojekt, varken mer eller mindre, och att man inte önskade någon djupare kontakt med någon som sade sig vara dess egent-



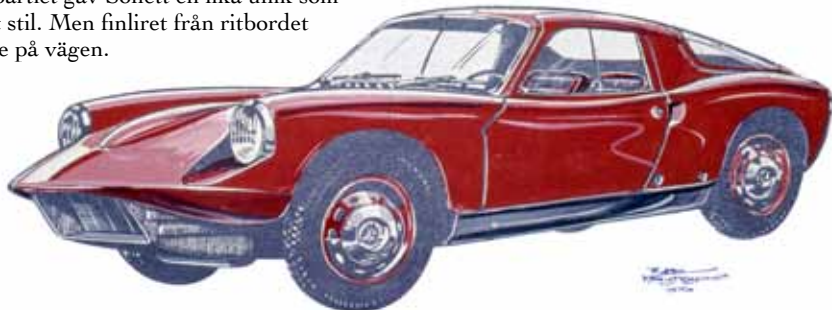
Saabmuseets intendent, Peter Bäckström, visar några av GAS, Gunnar A Sjögrens designstudier.

liga upphovsman. Frustrationen och besvikelsen över detta fick Karlström att dokumentera alla kontakter, även bandinspelningar av telefonsamtal ska ha förekommit. Det slutade med hot om rättsliga åtgärder, och efter att advokatfirman Henning Sjöström genom sin notarie Leif Silbersky gått igenom dokumentationen kring turerna mellan Karlström, ASJ och Saab redde oklarheterna ut. Formellt fick Karlström sin royalty han hade rätt till, men framför allt fick han sin heder som formgivare tillbaka.

Även om han nu var långt ifrån sin "bebis" hade han svårt att lägga ner pennan vare sig det handlade om att tänka ut nya förfinade detaljlösningar eller helt nya karosser för den delen. Skissblocken fylldes. Och frustrationen bara växte. En fyrsitsig version med en luftig kombibakdel andades framtid, men när Saab inte ens an-



Den spetsiga nosen och det tvärt avhuggna bakpartiet gav Sonett en lika unik som distinkt stil. Men finliret från ritbordet fastnade på vägen.



såg sig kunna förverkliga Karlströms skickligt utförda förslag till nya och välbehövliga emblem låg en sådan version långt bortom räckhåll.

Inom huset satt Saabs reklamtecknare Gunnar A Sjögren och gjorde samma sak. Det var något med Sonettens ofullbordade väsen som triggade dessa formsäkra kreatörer. Fronten var enkel och rörig i samma anletsdrag. Stötfångaren var inget mer än en skyddslist värdig en husvagn och grillen såg ut vara beställd ur en produktkatalog för värmeväxlare. Blinkersarmaturer kom och gick beroende på vad som fanns att köpa in, de lätt undandömda runda varianterna från BMC:s lager pryddes inte sin plats.

För det hade inte behövts så mycket. På ett dussintal tuschteckningar från mars 1966, utförda på väldoftande kartong, ser man hur Gunnar A Sjögren – GAS – flyhänt och med enkla medel

vill ta itu med bilens brist på ansiktsuttryck. Pennföringen är sparsam. Pressade kofångarhalvor i metall (ett verktyg till två delar – snälla!), en integrerad grill i aluminium(?), blinkers av eget, enkelt snitt, bara inte standardgrejer plockade ur en produktkatalog. Det hade räckt med ett asymmetriskt placerat Saabemblem eller lite svängigare fason på gummihornen och bilen hade fått en annan vakenhet. Men skisserna fick aldrig komma till tals och vi hittar dem av en slump undandömda i ett arkiv, några få av dem publicerade i Björn Svallners bok "Alla SAAB:s sportbilar", men i svartvitt.

I arkivmörkret finns också tre meterlånga papprullar av en sort som dagens unga formgivare och ingenjörer skulle stå frågande inför. Men på 1960-talet var det en branschstandard som bara genom omfång och volym satte prägel på studior, ritkontor och inte



minst höll igång en hel kår av luttrade stadsbud.

Bara ritbordens storlek måste ha gjort underverk för egon, att få rulla ut ett korridorlångt "smörpapper" så proppat med ingenjörssaklighet men också skönhet. Beträktarens millimeteröga lockas fram, men sedda på lite håll övergår kurvaturer och gänganvisningar till rytmisk poesi nedtecknad med en ritsnäls precision.

Ritningarna är i skala 1:1! Signerade Björn Karlström. De visar kaross och lådrum och ett antal detaljer i mindre skala. Hur länge har de legat ihoprullade? Försiktigt breder vi ut dessa hemlighetsfulla anvisningar på vårt rensopade studiogolv. Det blir stork-gång och konstlade krypmanövrar för att ta del av de mattskimrande jättearken.



Både "GAS" och Karlström skissade intensivt för att "rädda" formen. Det hade inte krävts så mycket för att lyfta intrycket flera snäpp.

Det är ett av dessa sällsynta ögonblick som ens yrkesutövande djupnar på riktigt, i taktill kontakt med äkta material. Med autentisk historia. Det är något helt annat än skrolltrötta pekfingrar och grusiga skärmögon.

Det blir tydligt hur funktionellt lådramen var ritad och hur relativt enkelt operationen kunde göras när Saab till slut bestämde sig för att förnya Sonetten 1970, med assistans av Sergio Coggiola, det italienska designhuset. Ett kompakt drivaggregat och vridstyva lådelement hade tidigare även förlöst lite mer udda idéer, som ett oömt terrängfordon för militärt bruk!



Björn Karlström var hyperaktiv. Ritade oavbrutet för Saab, Crescent och Scania.

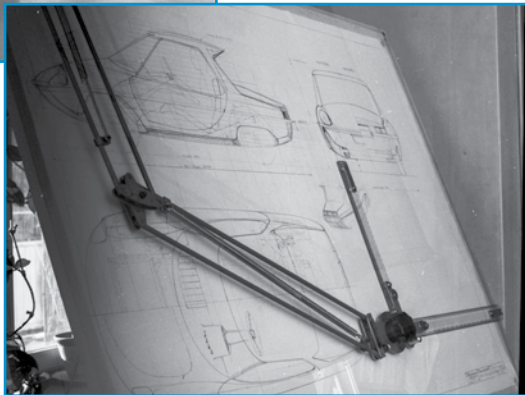
proportioner avslöjade ännu en gång att verkligheten framför allt handlade om att hantera kompromisser.

Med varm hand låter vi ritningsrullarna vandra vidare till det enda naturliga slutförvaret, Saab Car Museum i Trollhättan. Där hör de hemma.

Unikt material från Björn Karlströms ritbord, det känns fint att museet fått hem materialet, säger intendent Peter Bäckström.

Sonetten utvecklades i zick-zack till en särpräglad, charmig och körglad sportbil. Då som nu omfattad av en hängiven skara.

Nästa gång någon zoomar in till synes omotiverade karosbulator och osofistikerade detaljlösningar på en Saab So-



När de färdiga designförslagen anlände från Italien – ska vi gissa i bruna papprör – var det Saabs Gunnar A Sjögren som fick den något otacksamma uppgiften att verklighetsanpassa de extravaganta skisserna. Det blev i alla fall en ny nos och en ändrad bakdel. Bilens mittsektion var oförändrad. Bulator slätades ut, strålkastarna blev coolt dolda i uppfällbara luckor (med en spak!) och bagageutrymmet gick att lasta genom en öppningsbar glasruta utan att bryta ryggen. Men bilens nya

nett V4, är det från och med nu med vetskapen att både Björn Karlström och Gunnar A Sjögren gjorde sitt yttersta för att försöka ställa allt tillrätta. Den sortens extra uppmärksamhet som Saabs lilla och märkvärdiga sportbil så väl hade förtjänat.

Saabkväll vid Årstaviken



Så var det dags igen. På måndagskvällarna så anordnar Automobilhistoriska klubben informella träffar vid Årstaviken, ett par hundra meter bakom Eriksdalsbadet i Stockholm. Varje måndag har ett bilmärke som tema och den 24 juni är det Saab som står på tur. Träffen börjar vid 18-tiden men man kommer när det passar en själv. Vid 20-tiden börjar folk åka därifrån. AHK och Club Sonett Sweden hoppas förstås att kvällen blir lika välbesökt som förra året då många olika Saabar dök upp. För er som inte varit där förut så är det enkelt att hit-

ta. Man åker ner dit från den lägsta Skanstullsbron, samma nedfart som till Eriksdalsbadet som man åker förbi. Då kommer man efter ett par hundra meter till Årstavikens Segelsällskap. Där ser ni alla bilar parkerade, så ingen risk att köra för långt. Alternativt kollar ni på www.hitta.se

Även om varje måndag har ett tema så dyker det ofta upp andra märken vilket gör kvällen mer variationsrik. Blir ni hungriga eller bara sugna på en glass så finns det en restaurang mellan parkeringen och vattnet. Där kan man också kolla alla båtar som passerar, bara det är värt vägen till måndagsträffarna.



Sonetter med en ägare

Johnny Johansson

Jag fick nyligen ett mejl från en av klubbens medlemmar. Han har haft sin Sonett sen den var ny, träffat många Sonettägare under åren, men aldrig någon som haft sin Sonett sen den var ny. Han undrade om han möjligen kunde vara den ende som har kvar sin Sonett som förste ägare.

Sonetten var ju avsedd för den amerikanska marknaden och det var där den såldes i första hand, så jag tror att det kan finnas ett antal ägare där som haft sin Sonett sen den var ny. Men då endast ett mindre antal Sonetter såldes nya i Sverige, flera av de som finns här nu har ju importerats under senare år, så finns det troligen bara ett mycket litet fåtal Sonettägare här som haft sin Sonett sen den var ny.

Jag tyckte att frågan var intressant, så jag bestämde mig för att studera ämnet lite mer ingående. Jag har tillgång till ett utdrag ur Bilregistret med

alla Sonetter registrerade i Sverige år 2015. Därifrån plockade jag ut en lista med Sonetter där nuvarande ägare är förste brukare. Bilregistret använder ordet "brukare", numera kan man ju leasa en bil, då är man brukare, men äger ju inte bilen. Jag kollade med Bilregistret så att alla uppgifter var aktuella, och jag blev lite förvånad över att listan blev så lång: Det finns idag 10 Sonetter som fortfarande är registrerade på förste ägare, alltså den som i Bilregistret registrerades som ägare när bilen togs i bruk första gången. Listan är sorterad efter förvärvsdatum:

Men man kan ju undra om alla de här Sonetterna var nya när de såldes. I vissa fall är förvärvsdatum något eller några år senare än registreringsdatum och årsmodell. Sonetten kan ha använts av tillverkaren för tester och utprovning eller använts av bilhandlare för provkörning eller så kan den

Medl nr.	Registr Namn	Postadress	Mod	Årsm nummer	Reg datum	Förvärv datum	Avställd	Första ägare
805	Gösta Jakfors	Sjuntorp	I	1957	GHP432	19940606	våren1964	Nej
	Karl Bergå	Frövi	V4	1968	BOR735	19680519	19681029	19810203
449	Börje Pettersson	Östhammar	V4	1968	FYD102	19681212	19681212	Nej
	Henry Ohlsson	Nacka	V4	1968	CEP785	19680101	19701216	19880328
	Tryggve Larsson	Björketorp	V4	1968	DGD439	19680531	19710511	19761011
167	Inge Ivarsson	Lilla Edet	III	1971	FNW988	19710203	19720320	20180727
72	Arne Henriksson	Skummeslövsstrand	III	1972	FJY444	19720629	19720629	Nej
1092	Hans Willebrand	Hagby	II	1966	AOL322	19660701	19720725	19731210
211	Hans Örnhausen	Tungelsta	V4	1968	GFG564	19690325	19720920	Nej
1204	Christer Wrangsten	Höviksnäs	III		BOS027	19721117	19721117	20130514
	Tore Gullstrand	Linköping	III	1970	DXP600	19700710	19721228	Nej
160	Anders Rydberg	Motala	III	1972	CCF938	19720110	19730208	19941115
	Svante Eriksson	Arvidsjaur	III	1972	CJN011	19720616	19730314	19900816



Den Sonett som ägts längst av alla privatägda Sonetter i hela världen ägs sedan 1964 av Gösta Jakfors i Sjuntorp. Men det ska mycket till innan man säljer en Sonett Ifrån 1957.



Inge Ivarsson i Lilla Edet har ägt sin Sonett III från 1971 sedan 1972. Men han har inte bara ägt den länge, han vann omröstningen med den om Finaste Sonett på vårmötet på Tjörn 2018!

ha stått i handlarens skyltfönster en längre tid. Sådant upplyser inte Bilregistret om. Det finns fler Sonettägare som kan ha haft sina Sonetter sen de var nya, men som i Bilregistret är registrerade som andre brukare. Då har Sonetten först registrerats på tillverkaren eller bilhandlaren, men kan ju ändå ha sålts som ny. Dom här hittade jag, se tabellen sidan 14.

När jag började titta på den här listan, såg jag snart att ett namn fattades. Jag visste att Gösta Jakfors haft sin Sonett I:a i över 50 år, men i Bilregistret är både registrering och förvärv daterade till år 1994. Orsaken är att Sonetten stått avställd så länge att den fallit ur registret. När Gösta skulle ta den i bruk igen år 1994 fick han göra en ny registreringsbesiktning.

Stämmer alla uppgifter jag har från Bilregistret? Det har i andra sammanhang visat sig, att man inte alltid kan lita på att uppgifterna i Bilregistret är

korrekta. Du har kanske haft din Sonett sen den var ny men finns inte med på den här listan? Då har du haft din Sonett i många år och har säkert något intressant att berätta! Om du inte redan gjort det. Klubbtidningens redaktör tar tacksamt emot ditt bidrag! Det gäller också ni som äger Sonetterna jag har listat här, eller känner till ägarna och bilarna, skriv gärna en artikel till klubbtidningen! Redaktören tar tacksamt emot alla bidrag, det behöver inte vara något avancerat, men gärna illustrerat med bilder, både från förr och nu.

Sonett III:an med reg.nr. CCF938 har emigrerat till Australien. Anders Rydberg har flyttat dit med båda sina Sonetter. Kan vi hoppas på att någon gång i en inte alltför avlägsen framtid få läsa i klubbtidningen om hur det har gått, resan dit, registrering som historiska fordon och hur det är att köra Sonett i Wodonga med omnejd?

Vad tyckte man då?

1965

Jan-David Skavén

Vi har ju då och då med gamla artiklar från olika motortidningar, skrivna av professionella journalister. Men vad tyckte privatpersoner då om Sonetten? Så här långt efteråt är det inte så lätt att veta, men några synpunkter finns bevarade från nummer 20, 1965 av tidningen Motor. Det är tre in-sändare som vi återger här, ingressen är dock Motors:

"För ett par nummer sedan redovisade vi några av de synpunkter som Motors läsare haft på Saabs båda sportvagnsprototyper. Ytterligare brev har emellertid kommit och här kan ni läsa mer om vad "folk anser".



Den här bilden är betydligt nyare än artikeln. Den är nämligen tagen vid Saabfestivalen 2007 och visar bland annat Sasons Catherina.

Släpp fram den tredje

Medlem 297294

Jag gillar Sason-modellen mest. Fram- och bakpartierna är mycket lyckade. Stötfångarna med gummilister, frånvaron av breda kromlister mycket bra. Vagnen bör göras lägre och med bättre

glashöjd. Vindrutan skall vara av den välvda typen. Dörrarnas sidorutor bör ha en small förstyrningsram som på Saab 96. Dessa försämrar ej sikten något. De bakre sidorutorna skall vara öppningsbara med gångjärn i framkanten.

Utrymmet bakom framstolarna skulle göras i ett med bagagerummet. Bakre ryggstödet skulle vara nedfällbart som på en kombivagn. Bagageluckan skulle göras i ett stycke med bakrutan. Jaguar E Coupé och Sunbeam Alpine "Le Mans" har just detta utförande. Beträffande Saabs sportvagnar så har ing. Sigvard Sörensson på Saab i Trollhättan själv byggt en tjugisådan. Jag tycker den borde få konkurrera med de två prototyperna.



Även denna bild på Catherinan är tagen 2007 och visar den av Nils Looström uppskattade bakrutan och den av medlem 273867 mindre uppskattade skålade formen på bakpartiet. Däremot omnämns inte att det gick att stuva in taket på Catherinan just under denna baklucka.

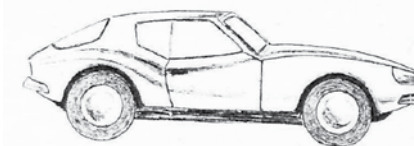
Kompromiss önskvärd

Nils Looström

Ni frågar vad vi tycker om de av eder publicerade bilderna av Saabs nya kaross. Då jag förr i världen ritade och lät bygga två karosser är jag alltid intresserad av dylika frågor och skall därför här komma med mina synpunkter.

Först anser jag att den moderna idén med höjd bakdel är ful och opraktisk. Detsamma gäller om den nästan horisontella bakrutan. Den är lätt att få imma på och svår att hålla ren från regn och särskilt snö. Att Sasons bakruta är mycket bättre är säkert och farhågan att ett vakuum skall bildas där borde Saabfabriken kunna klara. De hade samma trouble i början på 95-an.

Jag föreslår därför en kompromiss mellan de båda förslagen. Tag Karlströms framparti ända till vindrutans underkant, möjligen med en kofångare fram. Och Sasons kaross för övrigt, helst dock med mer horisontal gördellinje och således lättare profil bak.



Denna skiss som illustrerade synpunkterna i nummer 20/1965 av Motor var tydligen skickad av medlem 273867 och visar en sorts Sonettskvalder.

Mitt emellan

Medlem nr 273867

Karlström-vagnen verkar för abstrakt för att tilltala allmänheten. De flesta sportvagnsköpare vill nog ha en snyggare bil. Jag tänker t ex på Volvo P1800.

Sason-modellen tilltalar mig bättre, men bakpartiets skålade form tycker jag inte om.

Hur jag personligen vill önska mig den här bilen skall jag meddela Er på en liten skiss. Det skulle bli någonting mittemellan.

Välkommen till Club Sonett Swedens vår- och årsmöte

I år är årsmötet och träffen förlagd till Husqvarnatrakten i Småland.

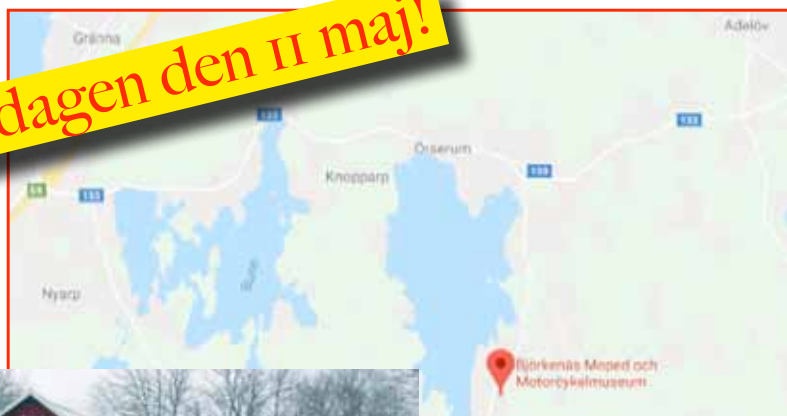
Samling

Vi träffas från 10.00 på Björkenäs Mopedmuseum Här får vi en fralla och kaffe. Innan vi går in på museet har vi förstås möjlighet att kolla på våra Sonetter. Därefter går vi in och minns hur det var att vara 15 år ung.

Vägbeskrivning

Från Gränna, ta väg 133 mot Tranås, följ skyltningen från Tranåsvägen till Björkenäs Mopedmuseum.

Lördagen den 11 maj!



Årsmötet

Klockan 11.00 börjar årsmötet som tar max en timme.

Gemensam avfärd till Husqvarna

Vi lämnar därefter mopedmuseet för att åka de fyra milen till Husqvarna fabriksmuseum. Färden går via Bunn, belägen några km söder om Gränna och



öster om Ölmostad. Här får ni titta in i skogarna och se var John Bauer hämtade sin inspiration. Klockan 14.00 går vi en guidad tur genom fabriksmuseet. Klockan 16.00 stänger museet.

Därefter fortsätter vi till restaurang Stockmakaren.

Club Sonett Sweden bjuder 2 personer/bil på en bit mat på restaurangen. Där kommer vi även att ha prisutdelning för Finaste Sonett innan vi bryter för denna gång.

Tips på boende

Beroende på om man vill bo i Huskvarna eller Jönköping så kommer här några olika förslag.

Huskvarna:

Huskvarna Stadshotell, Slottsvillan och Huskvarna hotell & vandrarhem.

Jönköping:

Familjen Eriksson City hotell, Elite Stora hotellet, Grand hotel, Vox hotell, Hotell Savoy och Scandic Portalen.

Några utflyktsförslag vid sidan av träffen:

Jönköping med omnejd: Tändsticksmuseet, Jönköpings Läns Museum, Jönköpings Stadspark med bland annat Fågelmuseum, Norrahammars Industrimuseum, Gränna/Visingsö.

Obligatorisk anmälan senast 5 maj

Vi ser gärna att anmälan sker via sms till Åke. Anmälan bör innehålla bil/reg.nr., vem/vilka, ev. allergier och gärna en mailadress.

Varmt välkomna

Åke Olsson, 0705 640 201, Hasse Johnsson, 0708 824 868,
Micke Lindström, 0795 338 216

Sportvagnar från Saab



Två stycken låga, tvåsitsiga sportbilar av kupétyp genomgår flera omfattande testningar i SAAB:s utprovningssavdelning i Trollhättan. Vagnarna skiljer sig avsevärt ifrån varandra i stilen men båda är prototyper och i maskinellt och chassitekniskt hänseende baserade på standardkomponenter av SAAB:s tillverkning.

Den först färdigställda, lättaste och minsta vagnen, har byggts av AB Malmö Flygindustri, MFI, och utformats av den svenske designern Björn Karlström.

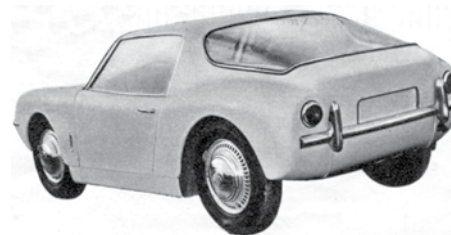
Bakom linjerna på bil nr 2 står formgivaren Sixten Sason och för det övriga utvecklingsarbetet och tillverkningen svarar AB Svenska Järnvägsverk-

staden. Den av ASJ framställda prototypen har ett karosseri av glasfiberplast, samt ett avtagbart tak.



På det här sättet har Sixten Sason länkat sig inredningen i den Saab för vilken han svarar för designen.

städerna, vanligen förkortat till ASJ. Den av MFI i Malmö byggda bilen har redan visats offentligt och hunnit bli känd inom ganska vida kretsar av den motorintresserade världen. Framförandet ägde rum i samband med det av det engelska radio- och TV-bolaget BBC anordnade miniatyrrallyt i Sverige i början av februari. Tills vidare måste de båda bilarna betraktas som rena experimentvagnar. Huruvida någon av dem i slutgiltig version kommer att stå som modell för en serietillverkad sportvagn är ännu ovisst. På flera marknader — och bland dem USA — råder dock ett starkt intresse för en SAAB-modell av den här karaktären och inom SAAB är man angelägen om att kunna tillgodose detta intresse.



MFI-prototypens karosseri är av plåt men i en eventuell serieversion kommer även denna vagn att ha en kaross av glasfiberarmad plast.

Under huven på båda vagnarna sitter en SAAB Sportmotor av vanligt standardutförande. Meningen är dock att motorn i en eventuellt seriefärdig vagn skall ha en effekt på ca 60 hk (DIN) och differentialen en utväxling som medger en toppfart på drygt 160 km/tim. Det är inte uteslutet att en snabbare och för tävlingsbruk avsedd mer högtrimmad modell kan komma att tillverkas.

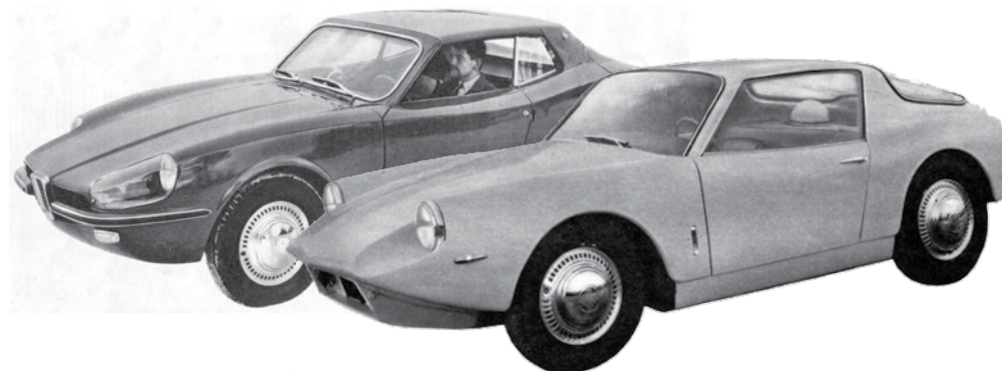
Den av ASJ framställda prototypen har karosseri av glasfiberplast samt ett helt avtagbart tak. Bakrutan är vertikaltställd och inramad av ett överskjutande tak och från takhörnen i mjuk båge löpande fenliknande kanter. Si-

dorutorna kan vevas ner helt och bakrutan kan med lätthet plockas bort. MFI-prototypens karosseri är av plåt men i en eventuell serieversion kommer även denna vagn att vara utförd i en kaross av glasfiberarmad plast. Kylluftintaget i fronten avses få en grill och rundade konturer. Det är meningen att bakrutan skall bilda lucka till bagagerummet och att den vertikala delen av karossens bakparti skall få en utskjutande skarpt konturerad inramning.

Båda bilarna är givetvis framhjulsdrevna och 4-växlade. Ratten och instrumentbrädan är av samma förnämliga utförande som i SAAB Sport. Framhjulen har skivbromsar och bromssystemet är delat i två av varandra oberoende kretsar. Ringarna är av sportvagnstyp.

MATTUPPGIFTER

	Prototyp MFI	Prototyp ASJ	SAAB Sport
Längd m	3,70	4,15	4,17
Bredd m	1,53	1,48	1,58
Höjd m	1,12	1,18	1,45
Hjulbas m	2,12	2,20	2,50





Saab Car Museum festival 2019

Temat för Saabs bilmuseum festival 7-9 juni 2019 kommer att vara,

Saab Design!

Den unika kända formen på utsidan, inredningen, hjulen och uppmärksambeten på de små detaljer som är varumärket för en Saab!

Saabs bilmuseum kommer att vara öppet från kl. 10.00 till 18.00 alla tre dagarna och visar sin utställning kryddad med Saabrelaterade seminarier vilket kommer att vara basen för festivalen, som alltid!

Fredagen den 7 juni blir "samlingsdagen" när alla Saabentusiaster träffas och trivs, vilket skapar den internationella atmosfären. Full aktivitet på museet med utställningen, seminarier, Saab Talladega Slottrack mm ...

Lördag den 8 juni kommer förmodligen att vara dagen med mest folk när vi fyller på Innovatumområdet runt museet och bedömningen kommer att äga rum för att hitta världens finaste Saabar i 12 kategorier.

Söndagen den 9 juni är det Saabmarknad framför museet, för många den viktigaste dagen när man försöker hitta de Saabdelar som saknas.

Vi planerar också en föraktivitet på den svenska nationaldagen 6 juni. Mer information kommer att kommuniceras senare.

Ett mer detaljerat program kommer att kommuniceras i steg under våren tillsammans med våra partners Trollhättans Stad, Saab Originaldelar/Orio, Trollhättans Bildslager och NEVS.

Organisationskommittén

- Saab Car Museum
- Svenska Saabklubben
- Saab Turbo Club of Sweden
- Club Sonett Sweden

Saab Car Museum festival 2019

The theme for the Saab Car Museum Festival June 7-9 2019 will be,

Saab Design!

The unique familiar shape of the exterior, interior, wheels and the attention to the small details that is the trademark of a Saab!

The Saab Car Museum will be open 10.00-18.00 all three days and will offer it's exhibition spiced up with Saab related seminars and will be the base for the festival, as always!

Friday June 7 will be the "get together day" when all the Saabenthusiasts get together and enjoy themselves, creating the international atmosphere. Full activity at the museum with the exhibition, seminars, the Saab Talladega Slottrack etc...

Saturday June 8 will probably be the most crowded day, when we fill up the Innovatum area around the museum and the judging to find the worlds finest Saabs in 12 categories will take place.

Sunday June 9 will be the Saab market day in front of the museum, for many the most important day, trying to find the Saab part(s) that is missing. We are also planning a preactivity on the Swedish National day June 6. More info will be communicated later.

A more detailed programme will be communicated in steps during the spring together with our partners Trollhättans Stad, Saab Original Parts/Orio, Trollhättans Bildslager and NEVS.

The organizing committee

- Saab Car Museum
- Svenska Saabklubben
- Saab Turbo Club of Sweden
- Club Sonett Sweden

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!

Fläktenhet, NOS

art 7424518, från -72 till -74.

Pris 805:-, plus frakt

Ventilation fan complete, NOS

art 7424518, from model -72 to -74.

Price 805 SEK, plus freight.



Omkopplare, vindrutetorkare, NOS

art 7422173, från -71 till -74.

Pris 390:-, plus frakt

Switch, windshield wiper, NOS

art 7422173, from mode -71 to -74.

Price 390 SEK, plus freight





Vi inbjuder klubbkamrater i Club Sonett Sweden, Svenska Saabklubben, Fiat Classic Club och Svenska Citroenklubben att delta i en expedition som startar i Smygehuk och upp genom landet med Nordkap som mål.

Resan har olika delsträckor och man väljer själv hur många man vill åka med på.



En normal dagstur kommer vara mellan 30 - 50 mil.

Under vägen kommer vi att se vackra landskap och sevärdheter och ha det trevligt tillsammans.

Start: 16 juni 2019 kl. 9.00 i Smygehuk.

Information om resan och de olika delsträckorna kommer att finnas på: www.motmidnattssolen.blogspot.com och på Instagram under #resanmotmidnattssolensland

Är du intresserad så hör av dig till oss.

Välkomna att delta!

Johan Brusewitz och Maria Lundberg
 Kontakt: 070-2287965,
 mariapamina@gmail.com
 @johanbrusewitz (Instagram)



Tack!

Jag vill härmed framföra ett stort tack till Åke Mörner, Ove Jansson, Stefan, Roine, Fredrik och någon från Västerås som hörsammade mitt rop på tips/hjälp i Sonettvärlden nr 1 2017, gällande min ryckiga bil.

Till slut hittade jag gamle rallyföraren Hasse Möller, vilken hade en verkstad inte så långt från mig, och han fick uppdraget att göra en ordentlig felsökning. Det hade ju de tidigare verkstäderna jag lämnat in bilen till helt klart inte gjort. Huvudfelet var förgasaren. Nålen hade någon gång gått av och någon hade tidigare försökt laga nålen i stället för att byta ut den mot en ny! Och så satt det lite popnitar här och där på förgasaren som orsakade obalans.

Så det blev en ny förgasare. Och när jag ändå hade hittat någon som verkade kunna det här, så fick han mer jobb. Det blev även byte av koppling, avgassystem, alla slangar (de var gamla



och skrovliga inuti) och kablar, filter, gummi och kromlister, packningar, lite svetsning m.m. och slutade med en om-lackering av hela bilen! Så det blev lite dyrare än jag först tänkt mig... Veckan efter jag hämtat bilen slog Hasse igen sin verkstad och gick i pension. Nu borde ju allt vara frid och fröjd men nu har jag fått problem med temperaturen. Mätaren går upp på rött och stannar där. Bilen kokar dock inte, och känns inte för varm. Fel på mätaren?

Hoppas vi ses i sommar!

MVH

Susanne Westman

*Gunnar Samuelsson,
Linghem*
 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!





Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Klassik Bild

Bernd Schubert i Nürnberg, Tyskland och Axel Boey i Boortmeerbeek i Belgien sände en intressant biljämförelse från tidningen Klassik Bild och närmare bestämt nummer 10, 2018. Med tysk grundlighet jämförs fyra numer klassiska bilmodeller, alla mindre sportcoupéer: Opel GT 1900 från 1973, Abarth Scorpione 1300 från 1970, Honda S800 Coupé från 1967 och slutligen Saab Sonett III från 1971. Det är ett nio uppslag stort test på tyska, så vi väljer att inte publicera hela artikeln. Bil för bil tas för- och nackdelar upp och det är verkligen mycket kunnigt gjort. För att spetsa till det hela lite så rangordnas också dessa bilar men här ska sägas att trots den grundliga artikeln så blir förstås resultatet subjek-



tivt, precis som i vilket modernt biltest som helst. För det hänger förstås på vilka egenskaper som just skribenten, i detta fall Martin Puthz värde- rar högst.

Det är väl den förste journalist som tycker att en Sonett är tyst. Men så jämför han den i detta fall med Honda S800 Coupé som verkar vara ännu mer högljudd... Sonetten får beröm för sin aerodynamik, CW-värde på 0,31, plats för huvudet, ganska lätt att komma in i bilen, gott om plats för benen, 198 liters bagageutrymme och en stor baklucka. Motorn anses dock vara för svag och sämst bland dessa fyra bilar, dessutom i kombination med att det är den näst tyngsta bilen. Men den går säkert i kurvorna, "typiskt svenskt". Frihjul- let kommenteras också: Upp till en liter mindre förbrukning per 10 mil enligt Sonettägaren Holger Trüller. Man visar även upp tidigare Sonetter som I och II och slutligen görs en jämförelse på plus och minus för alla fyra bilarna i testet. Plus för Sonetten är att karossen inte rostar, minus att chassiet kan göra det. Bromsarna får plus i jämförelsen, men det blir minus för att man förväntas ställa in ventilspe-

let var 1000:e mil. För priserna, som gått ned, anges ett intervall på mellan 10800 EUR och 17500 EUR För Sonett III. Den mer sällsynta Sonett II kostar ytterligare mellan 2000 och 5000 EUR. Bästa chanserna att hitta en Sonett i Europa anses vara Benelux-länderna, Skandinavien och Schweiz. Klubbadresser till Club Sonett Sweden och den holländska Saabklubben anges också. När det gäller att hitta reservdelar anges att läget är svårt för karossen, glas och Sonettspecifika delar men tack vare hjälpsamma klubbar inte utan hopp.

Nå hur gick då testet? Abarth Scorpione 1300 kom på fjärde plats och Sonett III på tredje plats för "sympatisk, respektabel vardagsduglighet och en hög säkerhetsnivå. På tredje plats kom Opel GT 1900 och till segrare utsågs Honda S800 Coupé. En seriös, komplett artikel där bilarna belystes ur många aspekter på ett vederhäftigt sätt.

Nordvästra Skånes tidning

Ibland kan det dröja lite innan ett omnämnande av Saab Sonett hittar till Sonettvärlden. Ja, en del skulle säga väldigt länge... För artikeln var införd den 29 juli 2009 och det var ju ett tag sedan jag fick den; därav tidsspannet. Den handlar om Sten-Arvid Larssons välkända Kermit, alltså en grön Sonett V4 med golvväxel. Rubriken var "Saab finns i Arvid Larssons hjärta" och det är ju helt sant. Förutom att han heter Sten-Arvid. Artikeln börjar med att nämna att han har Saab i blodet och det kan ju stämma så till vida att hans

far arbetade på Saabfabriken i Linköping. Sten-Arvid berättade att Saabfantasterna i Saab Skånia träffas en gång i månaden och då är det Sonetten som tar dem dit. Sedan beskriver journalisten Bo Erlandsson den för oss välkända historien om hur Sonetten kom till, producerades och sedan avslutades 1974. Avslutningsvis berättar Sten-Arvid att man kör ett par hundra mil om året med Sonetten till olika Saabträffar "lite överallt i Sverige". Då kan även andra få njuta av de gamla klassikerna.

Teknikens Värld

Den här artikeln har vi haft med flera gånger i Sonettvärlden (som i nummer 4, 2011) men det hindrar inte att vi nämner den igen för Teknikens Värld och journalisten Peter Klemensberger lade den 11 november 2018 ut den på deras hemsida med. Faktiskt inte helt identiskt med den artikel som var med



i nummer 9, 2017 av tidningen utan en variant på den. Så vi tänker inte upprepa så mycket från artikeln, däremot visa hur Fasetten ser ut idag då den fått tillbaka sin ursprungliga vita färg efter den mycket omfattande renoveringen; ja snarare återuppbyggnaden av bilen. Bilen ägs idag, liksom

den gröna Sonett I med chassinummer 4, av René Hirsch som är känd som förädlare av nyare Saabmodeller.

Saab Cars Magazine

Anders Pettersson, Jönköping och Johnny Johansson, Vargön, tipsade om denna publikation. Den har intressanta artiklar om olika Saabmodeller, en del nyskrivet, annat har vi sett tidigare men nu omarbetat som t.ex. kompletterat med nytt bildmaterial. Till och med om Sonetten så lyckas Claes Johansson få fram bil-



der som i alla fall för mig varit okända som olika idéer om hur den skulle kunna se ut.

Vi publicerar hela artikeln om Sonetten under rubriken "En snyggare Sonett" i detta nummer av Sonettvärlden. Det vi visar nu är en härlig, sliten Sonettmodell från gömmorna i Saabs bilmuseum. Artikeln, skriven av just Claes Johansson visar ett antal modeller från Saabs designavdelning i det förflutna. Men vi håller oss till en modell där rubriken om den var "En saltare Sonett". Texten löd: "Hårt åtgången och med hjul som kan tänkas härröra från en Tonka plåtbil, Björn Karlström och Malmö Flygindustri lade grunden till det som kom att bli Sonett II. Den uttrycksfulla modellen,

som troligen införlivats i samlingarna flera år efter projektet, visar på en alternativ form på Sonett. Under flisorna antyds targaluckor, eller är det ett helt skjutbart tak!"

Classic Car Buyer

Axel Boey från Belgien är duktig på att nosa upp media med Sonettmaterial. Vi börjar med nummer 3, 2018 av Classic Car Buyer. Rubriken på artikeln var "Expensive Swedes", alltså dyra svenskar. Det kan man hålla med om då man hade med en information om Volvo ÖV 4 "Jakob" (275 exemplar), alltså den första Volvon, Volvo P1900 (68 exemplar), Volvo P 1800 och så Saabarna 99 Turbo och Saab Sonett Super Sport. Man beskriver kunnigt de olika modellerna och anger också vad de kostat på olika auktioner. Vi håller oss till Sonetten som ju är den mest unika av dem, tillverkade i endast sex exemplar. Dessa tillverkades för en FIA tävlingsserie som aldrig blev av. Med sitt glasfiberchassi, lättviktskaross och sin framhjuldrivning kunde den ha blivit en att räkna med. Namnet från femtiotalet togs över av serie II 1966-1969 och III 1970-1974.

Alla sex har överlevt, spridda över Europa och USA. Den senaste gången en såldes var när bilarna från Saab Cars North America auktionerades ut 2012. Ägaren av en av de två USA-baserade Saab Sonett Super Sport, Tom Donney i Iowa informerade Classic Car Buyer att ett begärt pris skulle åtminstone vara \$ 250000 om någon skulle bli till salu.



Säljes

Jag har två renoverade Saab Sonett III från -74 till salu. Den ena är babyblå, se bild. Den är importerad från Arizona och fri från rost. Den har lackerats i sin originalfärg och gjorts mekaniskt i ordning med nya bromsar och skall nu till sadelmakaren för att få en ny inredning. Den har ännu inte registreringsbesiktigats men har godkänt ursprungsintyg.

Den andra bilen är ett ladufynd som jag köpte för kanske 20 år sedan. Den renoverades och besiktigades men läckte vatten varför renoveraren tog den tillbaka för att åtgärda felet men det skedde aldrig. Nu har den hämtats och lagats på nytt. Efter renovering av förgasare, bromsar och nya kopplingscylindrar är den nu besiktigad och godkänd och väntar på en omlackering i originalfärgen California Burgundy. Inredningen är hel men kommer att fräschas upp. Dess inredning utgör mallen för den nya inredningen till den blå bilen.

Jag hade tänkt mig ett pris på 150 000 per bil. De kommer att vara klara i maj månad. Den som är intresserad och kan acceptera priset kan maila till mig så hör jag av mig när det är dags för provtur. Bilarna finns i Skåne.

Torsten Larsson, braviken1@live.dk Tel. 0760376721.

Skicka gärna SMS om jag inte svarar.



Man vill ju inte missa 20000 mil...

Text Jan-David Skavén, foto Johan Brusewitz

När man närmar sig 20000 mil ska det ju dokumenteras, eller hur? Varje meter eller i varje fall var hundra meter. Sagt och gjort. 99995, 99996, 99997, 99998, 99999 och slutligen, mätaren slår runt och det blir 00000! Sedan är det ju inte riktigt säkert att det är just 20000 mil vi pratar om eftersom inte Johan haft bilen sedan 1968 men det känns ganska troligt av bland annat skicket och tidigare dokument att döma. Med tanke på de långresor som denna Sonett får uppleva till bland annat Frankrike och Italien lär väl inte nästa 10000 mil ta lika lång tid som de första 20000 gjorde, nämligen 50 år.

