

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



*God Jul
Gott Nytt År!*



- 10219 eller 10236 Sonetter?
- Några foton, mest från förr
- Air condition for Sonett II
- Första numret av Sonettidningen



4

2003

Från ordförandens skrivbord



Nu under den mörka årstiden är det säkert många som passar på att renovera sin Sonett. Ni lär säkert behöva delar och en del av dem hittar ni i klubbens reservdelslager. I förra numret publicerade vi reservdelslistan och ni kan även hitta den på vår hemsida. Men ni kanske också har tekniska funderingar och behöver hjälp. Då har vi ett par råd till er. Det första är att vända er till klubbens tekniska rådgivare, Hans Eklund, tel. 0514-272 22. Han har ett gediget kunnande, utnyttja det. Men det finns även andra möjligheter. Vi har tillsvidare valt att inte ha en anslagstavla på vår hemsida. Men Svenska Saabklubben har en där man bland annat kan fråga om råd. Vi vill gärna rekommendera den även om CSS förstås inte kan garantera att alla svar är korrekta, det hänger förstås på kunskapen hos de som svarar. Adressen är: www.saabklubben.com

Nu till något dystrare. Länsstyrelserna i Göteborg och Stockholm har föreslagit regeringen att de ska förbjuda fordon utan katalysatorer i dessa städer från 2006, givetvis av miljöhänsyn. Om detta förslag skulle gå igenom drabbas förstås inte bara samlarfordonen utan även alla andra fordon utan katalysatorer. Men det är väl bra att man månar om miljön? Jovisst, men här pratar man faktiskt om fordon som en gång i tiden har godkänts av myndigheterna och ett förbud skulle i praktiken innebära en retroaktiv lagstiftning. De fordon som inte skrotats 2006 utgör en mycket liten del av den totala trafikmängden. Rent praktiskt verkar det också knepigt. Får man överhuvudtaget köra ut ur dessa städer till andra orter?

Vad kan man då göra åt förslaget? Självklart kan man protestera genom att till exempel skriva insändare till pressen. Det gjorde jag och fick in det i Dagens Nyheter. Nu ska man dock inte överskatta att man får in insändare, myndigheter brukar normalt bry sig mer om vad remissorganen tycker än enskilda medborgare. Motorhistoriska Riksförbundet är fordonsklubbarnas remissorgan och de har i sitt remissvar bett myndigheterna att undanta samlarfordonen om förslaget går igenom, men det hjälper förstås inte de något yngre fordonen som kanske så småningom kan bli samlarfordon. Vi lär få anledning att återkomma till detta ämne.

Ha nu en bra helg så hörs vi nästa år!

Jan-David Skavén

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

**Klubbens postgiro
35 87 30-0**

Medlemsavgift 225:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 0155-535 60
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besiktningsmän för MHRF-försäkring
Claes Wennberg, Nävekvärv
0155-535 60
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Vår flitige hovfotograf Kjell Wihlborg i Skåne sände oss en bild på kyrkan som han snickrat ihop. Sedan tyckte han att "prästen" fick lov att parkera där och det passar väl bra att illustrera detta nummer inför julen?!

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
ble@swipnet.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

**Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett**

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 20 januari.

10219 eller 10236 Sonetter?


Mats Jonsson

Hur många Sonetter byggdes egentligen? Två uppgifter finns: 10219 och 10236. På det officiella fotot från fabriken i Arlöv står det utan tvivel 10236 på skylten. I olika reportage i motortidningar brukar siffran 10219 dyka upp. Enligt verkstadshandboken så går chassienummerserien på 74:orna till 97745002500. Enligt olika biltidningar uppgavs tillverkningsvolymen för 1974 års modell vara 2483. Om då bilarna byggdes i serie så skulle sista bilen ha varit 97745002483. Observera att det skiljer 17 enheter mellan 2500 och 2483 respektive 10236 och 10219.

För att räta ut lite frågetecken så har Saabmuseets bil, den sist byggda Sonetten, som sig bör chassinummer 97745002500 enligt Pelle Rudh som var hygglig nog att springa ut och titta för en del år sedan. Nr. 2499 finns även den i Sverige. Den ägs numera av Björn Åberg som kanske är den i världen som har tillryggalagt flest mil i Saab Sonett. Skulle teorin 2483 bilar stämma så finns det alltså luckor i chassinummerserien.

För att ytterligare räta ut frågetecknen angående detta så kontaktades vår medlem Bert Grahn som arbetade på Sonettfabriken i Arlöv. Bland annat hade Bert ansvar för att se till att de från Saab beställda bilarna kom att levereras. I önskat antal. Just det. Saab byggde inte bilarna själva utan beställ-

Utdrag ur provningsprotokollet där det framgår att ch. nr. 1870 även kallades P2. Prototyp 2. Protokollet var för övrigt skrivet av Kjell Knutsson.

	PTZ-2-6 -2-
Projektobjekt: Saab 97 r/70 Ch.nr 97001870 ny bil prototyp P 2. Maxvikt: max 950 kg (inkl. styrhjul med infästn.) Hastighet: 48,4 km/h	



Ch. nr. 1870 framme vid väggen innan utfört prov 1969. Notera att karossen är en 2 1/2:a. Den saknar de bakre sidofönstren och har det korta karossöverhänget bak med ankstjärten.

de dem från ASJ i Arlöv. ASJ var dock, vid denna tid, ett koncernföretag inom Saab-Scania. Den som har läst på läxan vet dock att ASJ, Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, var en av de intressenter som en gång i tiden bildade Svenska Aeroplan Aktie Bolaget. Saab således.

10236 byggdes. Punkt slut.

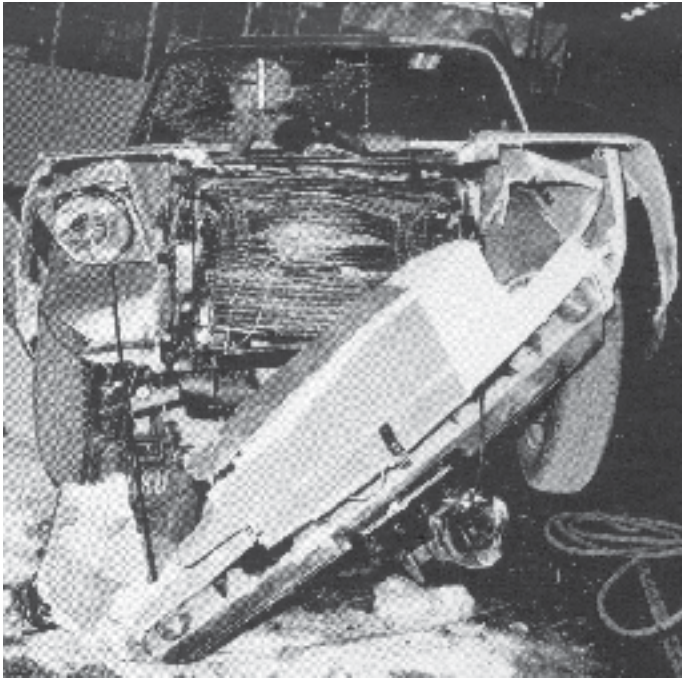
-"10236 Sonetter byggdes. Varken en enda mer eller mindre" säger Bert. "Saab fick exakt 10236 stycken och inget annat." Så var det med det. Ord och inga visor. Just tillverkningsvolymen var enligt Bert ett trätoämne mellan Saab och ASJ under hela tiden som Sonettillverkningen pågick. Det gick till så, när produktionen hade kommit igång på allvar, att Saab Trollhättan, Saab T således, lade en beställning på ett antal bilar för varje modellår. Sedan skulle Saab tillhandahålla material för dessa vilket inte alltid fungerade väl. Vissa komponenter köptes in via ASJ men som var och en inser så skulle Saab tillhandahålla vis-

sa detaljer: Golvplåtar, hjulhus, motorer, växellådor, bakaxlar, bärramar etc. etc. Saabspecifika detaljer så att säga om än att vissa kom att modifieras för att passa i Sonetterna. Till dessa detaljer kom även AC-anläggningarna att tillhöra.

Saabimportören i USA, Saab Motors Inc. var den egentliga pappan till AC-aggregaten även om Saab T formellt skulle förse ASJ med dessa. ASJ stod för detaljkonstruktionerna och Saab T var ansvariga för att motorerna skulle förses med den speciella remskiva som AC-bilarnas motorer krävde. I Sibbhult, Scantias nuvarande växellådsfabrik, lär kylarna ha modifierats för att passa i Sonetterna. Ämnet för kylarna var inte speciellt men man löt på den här rörsnabeln till expansionskärlet och vidare så passade man på att borra hålen till torkfiltrets fäste. Oavsett om bilen kom att utrustas med AC eller ej.

Problem att få fram material.

Som 1973 års modell byggdes 2300



Så blev resultatet sett framifrån på ch. nr. 1870. Enligt rapporten blev utfallet godkänt.

Sonetter. Hur många det ursprungligen var tänkt är okänt idag men att det dock åtminstone skulle ha varit ytterligare 300 vagnar, därom råder inget tvivel, men dessa ströks av Saab. Enligt Bert Grahn, vilket också bekräftas av olika dokument, så ströks dessa beroende på att Saab helt enkelt inte klarade av att få fram material. Även om Saab, enligt samma källa, försökte lägga skulden på ASJ. Logistiska problem var vid den här tiden inte helt ovanliga för Saab-Scania. Och de är inte ovanliga vare sig för Saab eller Scania än i dag, snart 30 år senare.

I slutet av produktionen av 1973 års modell så kom Saab på att Sonetten inte skulle gå att sälja i Kalifornien som 1974 års modell. Bland annat på grund

av avgasreningskrav. Däremot kunde bilar tillverkade under 1973 som 1973 års modell säljas i Kalifornien fram till den 31 december 1973. Även detta problem fann man en lösning till. De första 200 74:orna fick 73:ornas chassinummer. Inga större skillnader jämfört med övriga 73:or. Innertaket är lite annorlunda, det lär ha tillkommit en förstärkning av takets framedel, 74:ornas backspeglar monterades (vilket även ytterligare en del 73:or fick) och så fick bilarna 73:ornas säkerhetsbälten. 74:orna fick ju de riktiga rullbältena. För att sedan skilja ut 74:orna så fick dessa ett litet annorlunda varningssystem för säkerhetsbältena samt stripes originalmonterat på sidorna. Det där med att 74:orna fick strålkastartorkare är

rent nys. Har du sett en 74:a med detta? Jag vet inte ens om museets bil har denna utrustning men eftersom man jagade kostnader på öresnivå och i kombination med det faktum att mindre än ett halvdussin 74:or såldes i Sverige så är det föga troligt att man standardmonterade denna utrustning. Vilken man dessutom hade knyckt från tävlingsavdelningen i Trollhättan.

Det blev trots allt 2500 Sonetter 1974.

Det hör till saken att tävlingsavdelningens 96 74:or hade den så kallade USA-fronten. För att kunna registreringsbesiktiga en bil i Sverige 1974 så krävdes denna utrustning. Tävlingsavdelningen behövde USA-fronten för att kunna få plats med en större kylare. Samma konstruktion anammades i Arlöv. I alla fall på en bil som fotograferades. Om det fungerade i verkligheten är det ingen som vet. Min egen bil har chassinummer 926 och den har inte strålkastartorkare. Sedan kommer slutpoängen: I 74:ornas försäljningsbroschyr skrev

man stolt att "This year, we will build only 2100 Sonett III's. For the entire world" Och så visar man en gul AC-utrustad Sonett. Utan strålkastartorkare. 2100 bilar sade man. Men man byggde 2500.

Sifferleken är dock inte slut ännu. Den som har gjort sin läxa vet att den sista Sonett II/V4:an hade chassinummer 1868. Men vad säger ni om att få veta att även 1869 och 1870 har existerat? Jag vet nu inte huruvida även 1871 fick se dagens ljus men de här två var vad vi idag skulle kunna kalla Sonett två och en halv. De fick III:ans front men en kaross med kort baköverhäng och de saknade de öppningsbara bakre sidorutorna. Dessutom hade de II:ans ankstjärt. 1870 offrades och genomgick det så kallade barriärprovet den 4 mars 1969. Det är inte helt osannolikt att det är just den bilen som Lennart Larsson senare kom att renovera vilket beskrevs i Sonettvärlden redan 1988. De här två bilarna finns i alla fall inte inkluderade i de 10236. Med dessa medräknade så skulle det totala antalet ha blivit 10238. □

GRATTIS

Tom Tanninen Vantaa, Finland

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!



Några foton, mest från förr

Lars Gismar

Sänder några foton från förr. Vad jag vet har jag ej sett så gamla privatägna foton i Sonettvärlden.

Då jag kände en försäljare på ANA-motor fick jag låna en av förseriesonetterna, det bör ha varit någon gång sensommaren 1966. ANA-motor hade då något år en försäljningslokal och tillbehörsbutik på Köpenhamnsvägen i Malmö. Det var väl en ej allt för lyckad satsning, för snabbt blev det hela omvandlat till en Konsumbutik. Jag minns den dåliga passformen mellan karosdelarna men den var otro-

ligt pigg på krokiga och grusiga vägar. Motorvarvet fick helst ej vara under 3000 varv och den sög sig genom kurvorna utan att släppa greppet. V4 Sonetten med sin tyngre motor har ej den ursprungliga ideala tyngdpunktsfördelningen.

Förseriesonetterna såldes ut och bakom hörnet skulle V4 Sonetten relativt snart komma. Inte många ville just då ha en tvåtaktssonett. □

Kortet på Sonetten i järnvägsmiljö är taget på den i sydöstra Skåne belägna Brösarps station i augusti 2002. Stationen är sedan länge nedlagd för allmän trafik men servar den då blivande och än idag verkande museijärnvägen.



Foto från december 1968. Orderbekräftelse på köp av fabriksny standardutrustad Sonett V4 1968 är undertecknad av ANA-motor i Malmö den 5.12. 1968. Bilen registrerades på min moder den 6.12. 1968 på grund av att hon hade högre försäkringsbonus än jag. Sonetten levererades den 11.12. 1968. Fotot taget helgen efter leverans vid gamla Lundavägen norr om Arlov.



Januari 1970. Dubbade vinterdäck ger gott grepp på vägen. Jag poserar vid Sonetten som vid detta laget gått 2000 mil.



Som ni ser kan det snöa ordentligt i Skåne också.



Maj 1969. Jag körde genom Västtyskland ned till Bodensjön och Schweiz Kristi Himselfärdveckan för att prova Sonetten på Autobahn. Bäst gick det vid 130 km/h men hoppigt värre vid maxfarten 165 km/h. Fotot taget vid dåvarande zongränsen till Östtyskland i Harz.

Sommaren 2002 hade min Sonett över 17000 mil på mätaren, körda från Nordkap i norr till Spanien i söder. Extra minnesvärd var en resa genom Östtyskland och Tjeckoslovakien 1973. Sonetten närmast stormades av minst en busslast ryska turister utanför ett Interhotell i Leipzig och nästan under polisiära metoder fick jag öppna motorhuven så de kunde få studera innanmätet. Tyvärr fotograferade jag ej skeendet. Sällsynt lär väl även vara att jag var över en tvåveckorsperiod till Korsika med Sonetten.



Juni 1969. Fotot taget i Schweiz. I bakgrunden skymtar snöklädda berg.

MHRFs förbundsstämma

Jan-David Skavén



Så var det dags igen, ett år går fort och Göran Sundin och jag satt tillsammans med representanter för de flesta andra fordonsklubbarna anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet i hörsalen i Täby Park hotell utanför Stockholm. Även om huvudämnet var MHRFs förbundsstämma så brukar alltid förmiddagen vikas åt allmän information.

Det första inslaget var en herre som heter Jan Fredriksson och som är lärare på högskolan i Dalarna. Anledningen till att han höll ett föredrag, som var klart intressant, är att han kommer att forska om vad han kallar "retromotorsvängen". Det kan handla om det mesta från aktivisten i de ideella föreningarna till marknader, specialpress, försäkringstjänster och retrodesignad nyproduktion. På samma sätt som man kan forska om industrihistoria, typ vallonbruken i Uppland så vill han forska om fordonshobbyn. Vad är det som kvalificerar något att bli ett kulturarv, vad innebär det för småföretagandet för hobbyn (typ reservdelsframtagning) och varför ligger dessa firmor ofta på andra ställen än där merparten av utövarna av hobbyn finns?

De specialtidningar som ges ut, typ Nostalgia eller Classic Motor har en total upplaga på 200000 ex. per månad och blir lästa av 500000 personer! Det är många det av en befolkning på runt 9 miljoner vilket förstås

visar på det stora intresset för hobbyn. Sedan tillkommer alla klubbtidningar som ges ut av de olika klubbarna. Det är 145 klubbar med 86500 medlemmar som nu är anslutna till MHRF, då kan ni säkert plussa lika många klubbtidningar som ges ut ca. fyra gånger per år.

Jan kommer alltså att forska om vårt förhållande till en förfluten tid eller "besattheten till det förflutna". Jag hoppas att vi på något sätt får ta del av hans slutsatser när han är klar om några år.

-Därefter informerade man om det Motorhistoriska året 2005-2006 med final på bilsalongen 2006. Tanken är i korthet att göra PR för hobbyn genom att uppvakta politiker och verkligen få ut samlarfordonen på vägarna för att visa allmänheten det rullande museet. Mer detaljer kommer förstås när det närmar sig, än så länge är det hela på planeringsstadiet. Nog vore det en ödets ironi om man har det Motorhistoriska året samtidigt som man kanske

får igenom förslaget att förbjuda fordon utan katalysator i Göteborg och Stockholm 2006...

-Sedan var det dags för en prisutdelning från ett stipendium med namnet Bertil Lindblads minne. Han var en känd bilsamlare som ville att en del av hans tillgångar efter hans frånfalle skulle delas ut till ett bilhistoriskt ändamål. I år gick priset till Bengt Brodin som dokumenterat de riktigt tidiga bilarna fram till 1916 på Gotland.

MHRF-försäkringen

Helen Elmgren och Björn-Eric Lind berättade sedan om erfarenheter de gjort när de åkt runt i Sverige och utbildat besiktningsmännen. Mycket av diskussionerna, som varit ett givande och tagande, har rört sig om vad man ska och inte ska acceptera på ett fordonens skick. När övergår patina som kan vara ok till att bli rost? Man nämnde fyra måsten: Ingen rost, inga dåliga elledningar, huvudströmbrytare och handbrandsläckare. Det är nu mer än 26000 som har sin försäkring i MHRF/Folksam. Man har även en ny logotype för försäkringen då Folksam inte längre vill, att MHRFs och Folksams namn är på samma logotype, vilket dock på intet vis påverkar det fortsatta goda samarbetet dem emellan på försäkringsområdet.

Slutligen nämnde man, att man inte förutser några premiehöjningar 2004, det tackar vi för.

Dags för förbundstämman

Efter lunchen tog stämman vid. Som vanligt gick vi igenom de punkter som måste gås igenom på ett årsmöte, allti-

från val av ledamöter till fastställande av budgeten och verksamhetsberättelsen. Om ni undrar hur mycket de olika klubbarna betalar per medlem till MHRF så kan jag informera er att den nya årsavgiften är 15:-/medlem. Club Sonett Sweden betalar alltså totalt 5655:- baserat på 377 medlemmar vid årsskiftet.

Dessutom fick vi förslag på verksamhetsplan för kommande verksamhetsår. Inte minst den senare har utvecklats på senare år och jag nämner några rubriker så ser ni i korthet några av de viktiga frågorna som MHRF arbetar med. Jag börjar med att nämna förbundets uppgift: "Säkerställa att gårdagens fordon kan och får användas på morgondagens vägar samt verka för bevarandet av det kultur- och teknikhistoriska arvet".

Några andra rubriker: Tillvarata hobbyns intressen för klubbarna och deras medlemmar, identifiera och avvärja hot mot verksamheten, samverka med myndigheter och organisationer nationellt och internationellt, verka för bevarandet av det kultur- och teknikhistoriska arvet och främja miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Sedan finns det förstås underrubriker på respektive; vill någon ha den kompletta planen är ni välkomna att höra av er till Sonettvärldens adress.

Ett annat viktigt inslag på årsmötet var att diskutera de nya stadgarna. En arbetsgrupp, som även jag själv ingick i, har försökt att komplettera, förenkla och modernisera stadgarna. Det blev mycket diskussion om dem, inte minst om de nya rösträttsreglerna vi föreslagit. Detta var uppenbarligen en het po-

tatis. I korthet gick just denna punkt ut på att de större klubbarna skulle få ett större inflytande än idag vid eventuella omröstningar. Jag tyckte personligen att det inte var något större bekymmer att gå med på det eftersom det mycket sällan blir omröstningar om viktiga frågor på stämman och i de fall det blir det brukar klubbarna, oavsett storlek, oftast tycka likadant eftersom vi har ett gemensamt mål att utveckla fordons hobbyn.

Det hela slutade med att stämmodeltagarna, efter några smärre justeringar, accepterade de nya stadgarna, dock med undantag av just paragrafen om rösträttsregler. Där blev det återremiss till arbetsgruppen vilket förstas leder till ett ändrat förslag till nästa stämma. Helt ok, i en sann demokrati ska folk ha olika synpunkter och här kände en del mindre klubbar en oro att deras inflytande skulle minska för mycket.

Sedan var det dags för inval av nya klubbar i MHRF. I år valdes Storvolvoklubben, Ombergs Motorgil-

le, Automobilföreningen Aston Martin Sverige samt Studebakerklubben in efter sedvanliga presentationer av respektive klubb.

Därefter avslutades stämman efter att man preliminärt beslutat att hålla nästa års stämma den 16 oktober 2004.

Efter kaffepausen blev det frågestund och Saabklubben i Stockholm presenterade ett förslag till en ny variant för MHRF-försäkringen. Den skulle innebära att man kompletterar den nuvarande "stränga" försäkringen med en försäkringsklass som medger vissa skönhetsfläckar. Vidare önskar man att ersättningen för besiktningsmännen görs mer enhetliga i de olika klubbarna och att endast rena kostnadsersättningar ska utgå. En arbetsgrupp tillsätts som ska arbeta med detta så att ett förslag kan presenteras till nästa års förbundsstämma. Efter ytterligare lite frågor var det dags att avsluta frågestunden efter en hel dag i "retromotorsvängen", som Jan Fredriksson uttryckte sig! □

Motorhistoriska Riksförbundets styrelse 2003-2004

Ordförande: Horst Brüning, horst.bruning@algonet.se. Rälle Mölla, Vedby 7552, 264 93 Klippan

Vice ordförande: Rune Björck, rune.bjorck@telia.com. Salviavägen 7, 231 38 Trelleborg

Förbundssekr: Carl-Gunnar Lillieroth, c-g.lillieroth@telia.com. Klabböle 258, 905 87 Umeå

Förbundsekonom: Hans-Åke Hansen, h-hansen@pp.sbbs.se. Resedavägen 8, 183 30 Täby

Ledamot: Lars Adolfsson, lars.adolfsson@ebruket.com. Linjemästarv. 61, 162 70 Vällingby

Ledamot: Bo GB Kallhagen, bo.kallhagen@srv.se. Backgatan 34, 653 44 Karlstad

Ledamot: Eivor Fredriksson, momae167p@swipnet.se. Kungsholmsg. 9, 112 27 Stockholm

Ledamot: Georg Magnusson, georg_magnusson@telia.com. Ringstorps Stationshus, 585 94 Linköping

Ledamot: Åke Lundin, al@jaguarklubben.se. Västra Söbacken 42, 444 41 Stenungsund

Tester från äldre biltidningar

Jan-David Skavén

Tiden går och många av oss skulle säkert tycka att det vore kul att läsa vad olika journalister skrev om Sonetten "på den tiden det begav sig". Med andra ord, vi har för avsikt att då och då publicera artiklar från kända motortidningar som på framförallt sextio- och sjuttitalen testade Sonetten. Antingen separat eller mot någon annan bil. Det är för övrigt Berndt Eliasson som grävt i sina gömmor och scannat in de gamla artiklarna.

Ni kommer att finna, att motorjournalisterna inte alltid var så nådiga utan tvärtom ganska kritiska mot Sonetten. Vi som gillar vår Sonett och kanske kan vara överslätande med dess brister kan nog ibland ha svårt att hålla med. För idag är det ju så lätt att tycka att bilen trots allt är ca. 30 år gammal och då kan den inte jämföras med en modern bil. Sant, det vore inte rättvist då bilutvecklingen går framåt, på alla områden.

Desto intressantare är det att läsa vad man tyckte då och det är därför vi allteftersom kommer att publicera dessa äldre artiklar. Ska man vara riktigt ärlig, och det ska man väl, så hade dessutom motorjournalisterna en hel del fog i sin kritik. Men de kunde också vara positiva som när de beskrev Sonettens väghållning och då är det genast lätt att hålla med!

Vissa av er kanske läste artiklarna redan då de var nya. Andra kanske

har hittat en del av tidningarna och artiklarna på någon loppmarknad på senare tid. Åter andra kanske aldrig har läst dem. Hur som helst, vi hoppas ni finner dessa artiklar intressanta. De kommer inte att vara med som en följetong utan lite då och då, helt enkelt när vi har plats.

En tidig julklapp

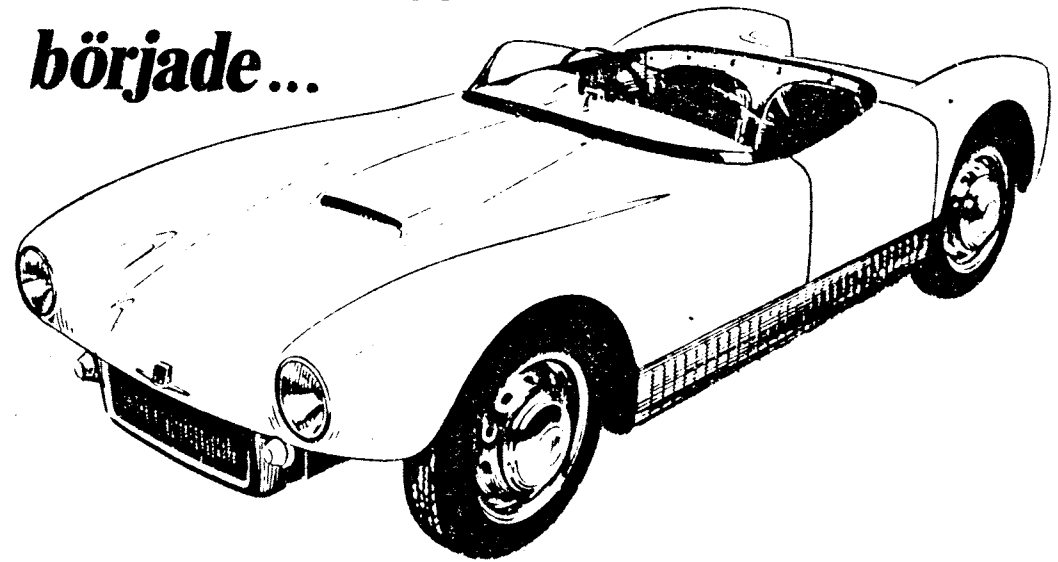
I detta nummer av Sonettvärlden blir det dock inte någon annan tidning som bidrar med en artikel utan det är vår egen klubbtidnings första nummer som tryckts precis som den såg ut 1981, med samma papper och layout som då. Plocka ut mittendelen och häfta samman och du har första numret av klubbtidningen i din hand! Alltså en tidig julklapp eftersom det är många som saknar den!

OBS! Postgironumret som omnämns i nummer 1 1981 är ej längre aktuellt. □

CLUB SONETT SWEDEN



Det var så det började...



Nr 1 1981

Bästa klubbmedlem

Ja, då kom vi igång ändå. Jag hoppas nu bara att vi kan leva vidare och att det inte slutar lika snöpligt som de tidigare försöken. Men allting beror på DIG som jag även skrev i inledningsbrevet.

Nåväl, nu tänker jag ta upp något om klubben. Innan vi har fått en formellt fungerande klubbstyrelse så är vi några personer ifrån Stockholm som startar upp det hela och driver klubben tills vi har beslutat oss om en styrelse. Det räknar vi med kan ske till hösten. Målet för klubben anser vi vara:

- sprida kunskap om Sonetten.
 - samarbete med SAAB om framför allt reservdelar.
 - trevligt samkväm Sonettägare emellan i form av informationsträffar och studiebesök.
 - låta Sonettbladet bli en levande tidskrift med möjligheter att publicera egna artiklar och det Du vill köpa eller sälja.
- Kan vi nå dessa mål har vi nått långt.

Än en gång: välkommen i klubben

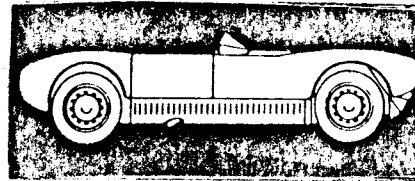
Thomas Klementsson

Thomas Klementsson

CLUB
SONETT
SWEDEN

Adress: C/O Mats Miller
Byalagsvägen 22
141 39 Huddinge

Postgiro: 4564425 -9



Historien om Sonett – del I

Det var så det började

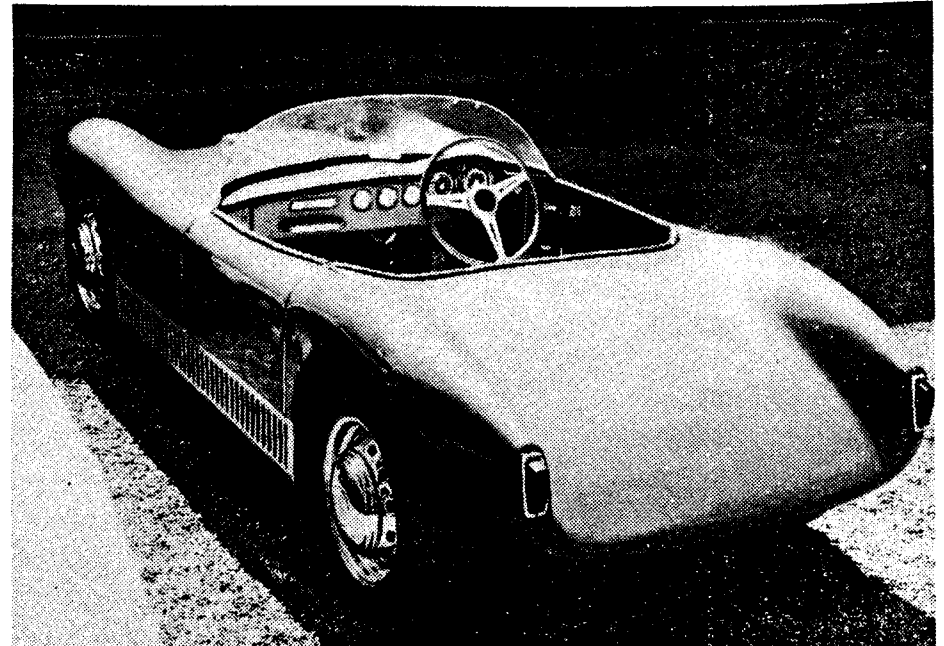
Saab sportbilsbyggande kom egentligen till av en slump. Projektet som blev Sonetten startade nämligen utanför fabriken väggar – närmare bestämt som ett hobbyjobb i en lada.

Första avsnittet i vår serie om Sonettens historia behandlar "Ur-sonetten" och specialvarianterna kring den.

□ I mitten av femtiotalet jobbade några tekniker på Saab med en högst egen konstruktion som fritidsjobb. Man ritade en sportvagn, byggd på praktiskt taget enbart standarddelar, hämtade från 93-modellen.

Så småningom nåddes företagsledningen av ryktena om bygget och det hela fick officiell status. Bilbygget blev projekt 94.

Saab hade reserverat nummerserien 90 för civila projekt. 91 var flygplanet



Scandia, 92 ett skolflygplan vanligen kallat Safir, 92 och 93 de första personbilarna medan så 94 alltså blev beteckningen på experimentbilserien.

Eftersom det redan från början slogs fast att bilen bara skulle byggas i ett litet fåtal exemplar kunde konstruktörerna strunta i alla hänsyn, som normalt måste tas till möjligheterna för serietillverkning. Chassiet blev därför unikt. Man använde en lådkonstruktion av lättmetallplåt, precis som då man tillverkade flygplan.

Konstruktionen är avancerad och väger bara 71 kg men var knappast möjlig att använda för fabriksmässig produktion.

Motorn placerades fram, men vändes ett halvt varv, så att växellådan kom att ligga framför motorn.

Bygget kröntes så med en elegant kaross. Den var öppen och tillverkad i 50-talets sensationsmaterial – glasfiberarmerad plast.

På känt sportvagnsmanér blev bilen högerstyrd, men golvväxelspaken placerades trots det till höger om förarplatsen – alltså i "tröskeln".

Växlingen vållade för övrigt åtskilligt huvudbry för den ovane sonettföraren. Framåt gick allt bra, men när det blev dags för att backa bröt kallsvetten fram på fler än en.

För att få i backen skulle nämligen växelspaken placeras i samma läge som för tvåan – men först måste ett reglage på panelen dras ut! Få kände till det

anonyma backreglaget och följden blev att många körde stora omvägar, bara för att slippa backa med bilen...

Saab 94 var en liten bil och det var dimensionerna som gav den namnet. Bilen var "så nätt", tyckte man och så var namnet givet, ett namn som kommit att leva kvar i flera generationer sportvagnar från Saab sedan dess.

Sonetten gjorde succé första gången den visades upp offentligt.

På femtiotalet ordnades internationella bilutställningar även i Stockholm och 1956 smög Saab i sista stund in Sonetten i sin monter. Den lilla bilen blev stjärna i showen, trots att Saab förklarade att bilen aldrig skulle seriebyggas.

Trots det byggdes som sagt, en handfull bilar, närmare bestämt sex stycken, alla öppna och tvåsitsiga. Det ryktades att Rolf Melde hade en hard top på gång, men den kom förmodligen aldrig att tillverkas.

Två av de sex bilarna har Saab i sin ägo, och de står på Saabs – sevärda – museum i Trollhättan.

En annan står på Philipsons eget bilmuseum i Mercedes-högkvarteret, Solentuna. Orsaken att bilen hamnat där är inte så märklig som det kan tyckas då Philipson sålde Saab på femtiotalet. Faktum är att det var just Philipson som garanterade Saabfabriken dess start, genom att köpa hela den första årsproduktionen – osedd!

En av ur-sonetterna såldes till Saabingenjören Sigvard Sörensson som byggde om bilen till en elegant kupé, kallad Facett.

Facett fick en kaross av plåt, tillverkad med enkla handverktyg. Den hade en rad finesser som baklucka à la combi-coupé och uppfällbara strålkastare, dvs detaljer som knappast var påtänkta bland bilfabrikanterna i slutet av 50-talet.

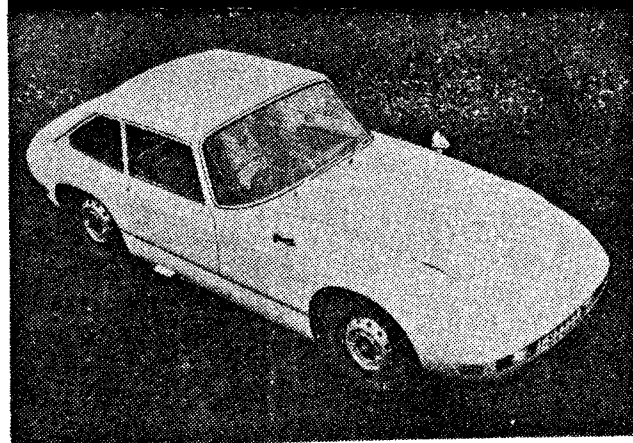
Facett blev så inblandad i en trafikolycka och skadades så illa att bilen tyvärr skrotades.

Hur var då den första Sonetten som bil?

Av naturliga skäl är det inte så många som kan svara på den frågan eftersom bilarna inte körs speciellt ofta och framför allt då inte av andra än Saabs anställda.

En av de utomstående som fick chansen att köra gamlingen var emellertid motorjournalisten Jan Ullén, som frapperades av sportvagnens vägsäkerhet – men att den samtidigt var otroligt svårkörd på grund av den hårt trimmade motorn. På grund av det krävdes ett otroligt arbete med växelspaken, men när bilen väl gick bra var det en fröjd att köra den öppna skapelsen, berättade han.

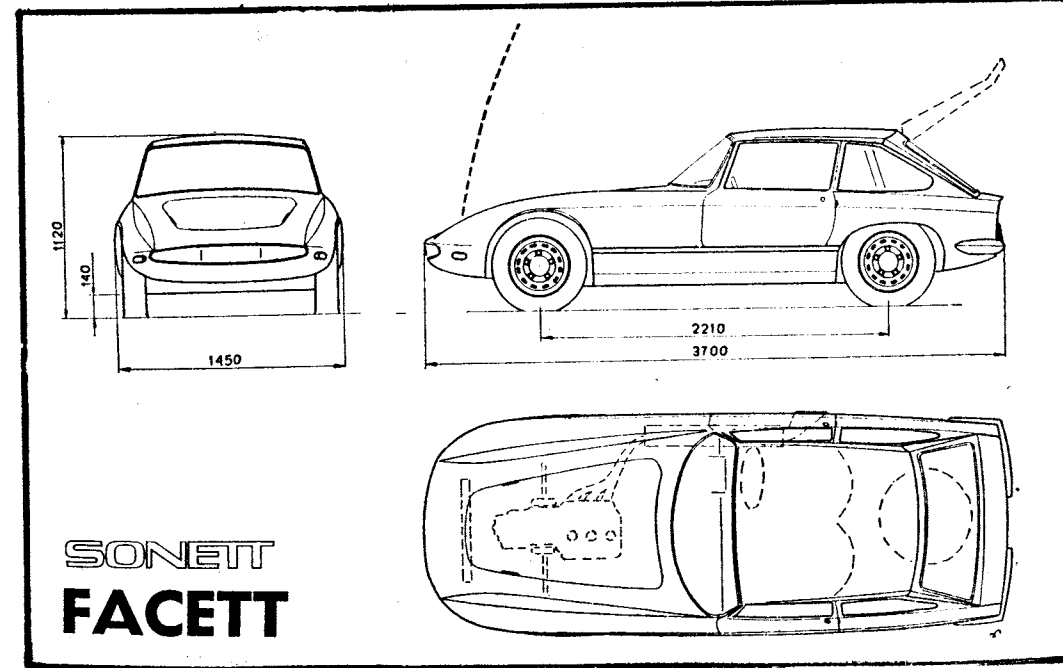
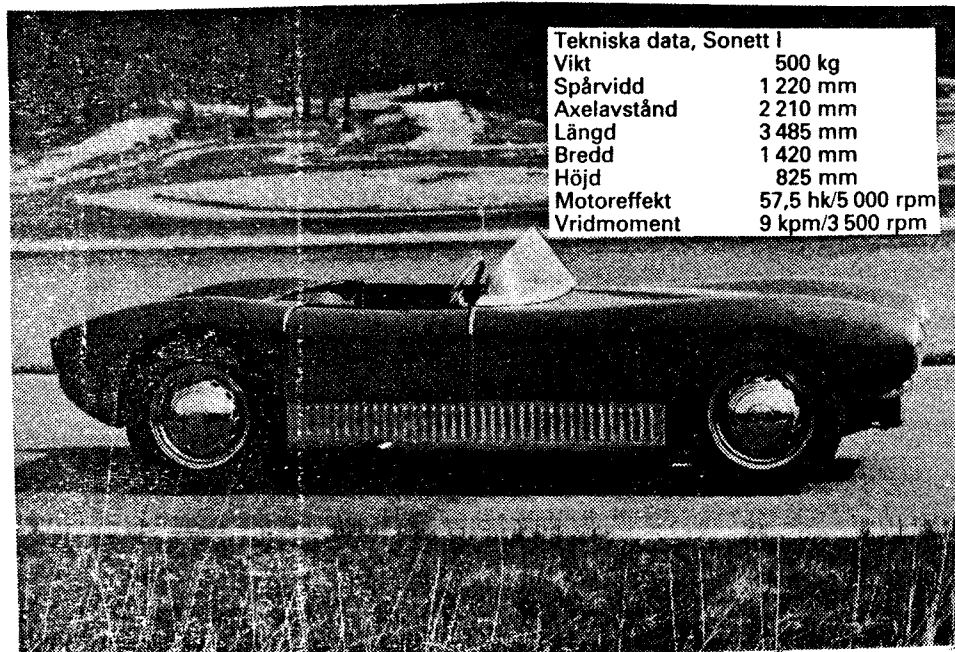
Även om nu Sonett I var en experimentbil saknade den inte förankring i



Saab Sonett-Facett ◆

verkligheten. Av erfarenheterna från projekt 94 kom tex den 12 hästar starkare motorn i modellen Granturismo 750, en modell som 1958 fördubblade Saabs modellprogram från en till två...

Hobbyjobbet gav alltså resultat – även bland standardbilarna. Samtidigt blev det upprinnelsen till något nytt för Saab – tillverkning av en sportvagn, men mer om det senare.





Sverker Dahl, känd motorjournalist från Lund, berättar här om sin kärlek till Sonetten. Skriv gärna själv om dig och din bil. Adressen hittar du längst fram i tidningen. Skriv bara läsligt!

Jag – en Sonett- ägare

□□ Jag hade haft ögonen på den länge. Jag hade sett den på motorvägen mellan Malmö och Angelholm flera gånger. Några gånger hade den fladdrat förbi mina ögon på motsatt körbana. Och vid andra tillfällen hade jag kommit ikapp den.

Den var blå. Blå metallic.

Bakom ratten satt en medelålders kvinna och inte sällan satt en tonåring vid hennes sida. De såg båda hänförda ut när de susade fram på vägen.

Till sist kunde jag inte bärga mig längre. Likt en polis, skuggade jag dem så långt att de körde av motorvägen och in på en mindre väg i höjd med Hallandsåsen. Min stund var kommen. Jag stannade dem vid en p-plats och gick ut och knäböjde – både bokstavligt och bildligt.

"Förlåt, men är bilen till salu?"

– Nej, det är den inte, vi måste ha den för att ta oss mellan Malmö och sommarhuset, svarade damen, medan sonen gjorde en gest som tydde på att han tyckte hon körde alldeles för sakta.

Nej: et ingav trots allt viss förhoppning. Vad göra om de måste kunna köra mellan Malmö och sommarhuset? Jo, skaffa en annan bil åt dem förstas...

... sagt och gjort. Jag erbjöd dem en annan bil som "valuta", och lämnade namn och adress.

Efter flera år – detta var i början på 70-talet – började mina känslor svalna. Men av en ren tillfällighet hjälpte jag en ny-

vunnen vän att starta hans bil och därefter köra ned den i hans hyreshus-garage – i Malmö. Och där – långt in i ett hörn stod den. Den blå metallic.

Jag gör ett nytt försök, tänkte jag.

Och så, den här gången lyckades det. En annan bil accepterades som "ersättning".

Den nya bilen levererades på överenskommen tid och plats. Jag tog blåmetallicen och körde hem. Kärleken var omätlig. Hjärtat slog i samklang med tvåtaktsmotorn och distansen mellan Malmö och Lund – normalt cirka två mil – blev 28 innan jag kom hem.

Modellen är en av de "lyxutrustade" som gjordes alldeles i början av tillverkningen. Det vill säga, sätena är klädda med extra fint tyg och inredningen är av "plysch".

Nu står den och väntar på att vårsolen skall titta fram och därmed den för året första turen. Bilen är i originalskick. Inte renoverad utan bevarad. En "mini-våldtäkt" har begåtts. I stället för dubbla backstrålkastare har vänstra sidans dito försetts med rött glas och fungerar nu som dimbaklykta. Men annars är den så som den såg ut när den lämnade "bandet" i Arlöv 1966.

Vad det är för bil jag talar om? Har jag glömt att skriva det?

En Sonett II, förstas. Chassinummer 49.

SVERKER DAHL

CLUB
SONETT
SWEDEN



VISST SKA DU TALA OM
ATT DU ÄR MED I KLUBBEN!
Köp sonettklubbens dekal,
en stor+ en liten i blått
och gult. Sätt in 10 kr
per dekal på klubbens
postgiro 4564425-9 och
ange att du vill ha
dekaler, så kommer de
på posten.

SÄLJES KÖPES SÄLJES KÖPES SÄLJES

Nya lättmetallfälgar av JP-typ/original på 1970

års Sonett III. Ev. beg fälgar i mycket bra skick.

Tel 08/7366129

Komplett två-

taktsmotor för

Sonett-66. Ev.

enbart olje -

pumpen.

Tel 046/149044

Säljes:

Två stolar för

Sonett III.

Dålig klädsel.

250 kr/styck.

08/7584966

Köpa, byta eller sälja?

Du som har behov av att annonsera om prylar till din Sonett-här har du chansen. Du får annonsera gratis om allt som rör Sonetten. Skicka ett - läsligt - manuskript till: Sonettklubben

c/o Mats Miller
Byalagsvägen 22
141 39 HUDDINGE

Vi bilägare har de nya kartorna!



Erbjudande:

Vi bilägare – fritidstidningen för hela familjen – kostar bara 70 kr för 22 nummer och år. Men som OK-medlem får du tidningen för halva priset (35 kr) direkt hem i brevlådan.

Som prenumerant kan du utnyttja Vi bilägares **läsarförmåner**. Här några exempel: OK NordenAtlas 128 kr (ord pris 160 kr), OK SverigeAtlas 99 kr (ord pris 120 kr) och OK EuropaAtlas 51 kr (ord pris 60 kr). Fyll i kupongen redan i dag!

Erbjudandet gäller t o m 30/6 1981:

Vi bilägare – en miljon läsare

Jag vill bli OK-medlem och prenumererar på Vi bilägare

Jag beställer	01 001
... ex OK SverigeAtlas förmånspris 99:–	80 001
... ex OK NordenAtlas förmånspris 128:–	80 002
... ex OK EuropaAtlas förmånspris 51:–	80 003

Frankeras ej
Vi bilägare
betalar
portot

Vi bilägare

OK förlaget

Kupongtjänst

Svarsförsändelse

R 10
251 80 Helsingborg

Namn	
Adress	
Postnr	Ortnamn

classic motor MAGASIN ALBUM



ETT HELT MAGASIN OM

SAAB

Classic motor album är en extratidning från



– originalet sedan 1969



Air condition for Sonett II

David Nameri, Israel

I wrote in the Sonettvärlden 2/2000 that A/C is planned for my Sonett (vin 000111). The idea of installing A/C started when I had to do something with the extra holes that somebody made for the ampere meter and extra temperature gauge.

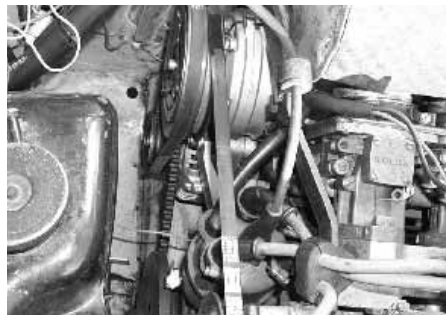
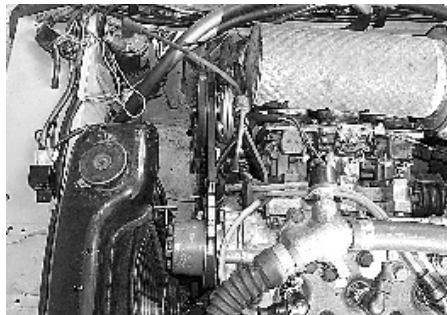
The solution was to put A/C lover (spjäll) and later putting A/C. I remembered a Saab 96, 2 stroke with A/C that I saw in the USA back in 1969, my friend Ken Van Riper had the parts list and instructions from 1965, but it uses a big compressor and

a double engine pulley, so I thought that I could do it better.

My idea was minimum changes to the car, so I found a small compressor Harrison SP 10 that I put on the original alternator bracket using one V belt (10 x 1100), and a very small



David Nameri by his Sonett two stroke with A/C.



alternator from Daihatsu (50 A) under the compressor on the original bracket using V belt 10 x 540 from the double pulley on the compressor.

A small condenser was installed in front of the radiator, the original fan was taken out, and a Spal fan (pusher) in front of it.

Another Spal fan (sucking) was installed on the radiator electrically connected instead of the original fan.

The unit inside the car is a one very similar to the Sonett III unit, it is a standard universal unit, but here I had a problem with the defroster hose to the right side, so I took it out and used a smaller diameter hose.

A/C hoses and a drier was not a problem, vacuum, 500 gram of 134A and the A/C is cooling the Sonett.



Does it influence the engine?

Now the big question how it affects the engine, driving etc?

First it cools the car very good, on a hot day 32 C (90 F) it is very comfortable in the Sonett and the engine runs at 90 C (194 F) going up the hill, in traffic 80 - 85 C (175 -185 F).

The engine idles nicely at 1,000 RPM, with an electric solenoid that raises the idle speed.

Power above 3,500 RPM is no problem up to 7,000 RPM, under 3,000 you have to be very gentle with the throttle. Some times you have to turn off the A/C to start moving especially up a hill, but my engine is a highly tuned engine as you know, aprox. 100 hp @ 6,700 RPM.

If you have any question just ask or come and visit us in Israel.

David Nameri

nameri@inter.net.il,

tel. +972 4 6292626,

fax. +972 4 6292727

Mobile +972 4 50 201388

When in Sweden +46 708 950654



Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 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.autosite.se/sonett. Upp till 4 veckors leveranstid. OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.

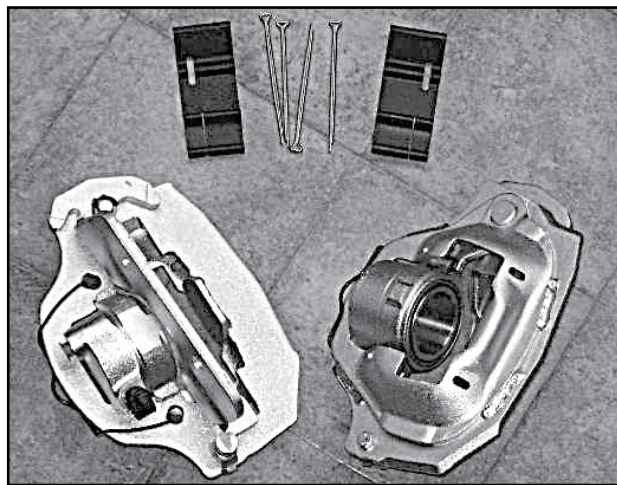


Renoverade bromsok

Andreas Hillby

I samarbete med Saabklubben har vi kommit överens om att vi i Sonettklubben skall ha möjlighet att få köpa renoverade bromsok till våra bilar till samma rabatterade priser som Saabklubben. Kravet från Bromsok-

Renovering AB är att vi tillsammans uppfyller ett minimum av 50 renoverade bromsok per år. Värt att påpeka är att du inte bara kan beställa bromsok till Sonetten utan att du kan beställa renoverade broms-



Exempel på ett nyrenoverat bromsok

Hjälp vid renovering av Sonettchassi

Om du har planer på att renovera din Sonett och den har stora rostskador så har klubben köpt in en jigg som chassit skruvas fast i vid svetsarbeten. Det förhindrar att chassit får felaktiga mått efter avslutad svetsning. Jiggen hyrs ut till Sonettklubbens medlemmar. Ytterligare info. kontakta Erland Johansson, er.j@telia.com, tel. 013-27 04 12.

ok till alla Saabmodeller till rabatterade priser.

Det ligger i båda klubbarnas intresse att vi använder oss av en hovleverantör som har en viss omsättning på våra bromsok för att säkerställa kvalitén.

För att beställa gör du följande. Ange namn, adress och telefonnummer samt koden "Saabklubben, Sonettklubben rabatt". Stommar måste alltid bifogas vid beställning till V4:a. Övriga stommar finns hos BRAB.

Mejla din order till:
tri445m@tninet.se, kopia till:
patrik.simonson@ekachemicals.com
och andreas.hillby@telia.com, för uppföljning.

Vid tillfället för denna artikel så kostade ett renoverat bromsok hos BRAB 584:- inklusive moms. Som jämförelse kostar ett bromsok ca 870:- på Mekonomen så rabatten är signifikant. Observera att monteringssets enligt bilden ingår INTE vid köp av ett renoverat bromsok.

Kontaktinformation:
BromsokRenovering i Källered AB
<http://www.bromsokrenovering.com>
Södra Hildedalsgatan 7,
417 05 Göteborg,
tel. 031-94 01 50, 070-7 511
fax 031-94 01 51. 135,
tri445m@tninet.se

*Vi i redaktionen önskar er alla en
God Jul
och
Gott Nytt År!*



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

www:motorsportsweden.com

e-mail: matsj@swipnet.se

Hav tröst kära läsare. När ni läser detta i december, den månad som håller oss i mörkrets järngrepp, så återstår det bara ett fåtal dagar tills midvintersolståndet och då dagarna åter börjar att bli längre. Det vill säga den tid när vi som har bilarna nedplockade i garaget börjar känna paniken komma smygandes och när ni andra lyfter på skynket och lägger på ett extra lager vax för att våga ta ut bilen på någon vintertur. Mitt eget Sonettår kom att innebära dels ett nytt rekord, mer än 40 mil med den halvfärdiga tvåtaktssonetten, och dels ett rekordtidigt julfirande. Mer om detta längre fram.

En tjänsteman vid det amerikanska patentverket lär för över hundra år sedan ha sagt att "allt som är värt att uppfinnas har redan uppfunnits". Och så börjar det kännas med tvåtaktssonetterna. Jag tror att vi börjar närma oss 175-180 bilar vars öde är känt och det kan inte finnas så förtvivlat många ytterligare bilar kvar i livet. Det går numera ofta lång tid mellan det att det flyter in information om "nya" bilar. Jag har ganska noggrant följt Sonettauktionerna på E-bay och mig veterligt har det inte varit någon tvåtakta-
ute i år. Däremot några fina V4:or

och III:or och jag har i några fall inte kunnat låta bli att bjuda lite.

En bil som under många år fanns i Austin, Texas hos Andre Lemoine var ch. nr. 006. En röd 66:a och förmodligen den med lägst chassinummer som blev kvar i USA. Ödet för 001 är ju som bekant okänt. 006:ans historia är delvis höljt i dunkel. Jag fick i slutet på 80-talet ett tips om att Mr. Lemoine skulle ha den här bilen och att den hade använts för något slags tävlingsverksamhet på 70-talet. Jag försökte brevlades kontakta honom men breven kom tillbaka och stämplade pre-

Den röda ch. nr. 006 i väntan på renovering. Den minnesgode läsaren minns att den i Sonettvärlden 1/2003 fanns på bild utanför ASJ:s fabrik tillsammans med några syskon.



cis som Elvis brukade sjunga: Return to sender.

En bekant i Santa Clara, Kalifornien vid namn Paul Perry, som för övrigt driver företaget Swedish Autofactory, lyckades i alla fall hitta den här bilen i Texas och köpte den för att väcka liv i den vid något lämpligt tillfälle. Och nu börjar det tydligen att dra ihop sig. Paul meddelade på sensommaren att han nu skulle börja renovera tävlingsbilen. Chassiet lär vara rostfritt men det finns en del annat att göra på den innan den är körbar.

Här i Sverige så tycks chassinummer 058 komma att vakna upp efter en lång sömn i sitt ide. Bilen är svensk-såld och finns söder om Stockholm sedan 25 år tillbaka. Redan 1987 var jag och tittade på den då den enligt en annons i DN var till salu för 70000 kronor. Bilen såldes aldrig och ägaren behöll den garagerad och har nu plötsligt en vuxen son som har visat intresse för den varför den nu förhoppningsvis kommer att göras i ordning. Då, 1987, var bilen nästan nylackerad och komplett men i behov av en totalrenovering. Dess status lär inte ha för-

ändrats till det bättre sedan dess. Förhoppningsvis har man haft den garagerad inomhus under alla år...

Kanske du vill ha en egen tvåtakts-sonett? Just nu tycks det finnas två stycken till salu i Sverige. Dels nr 042 som är ett risigt renoveringsobjekt och som bland annat saknar motor och förgasare. Dels nr 254 som renoverades för en del år sedan och som under åren har vunnit utmärkelser "finaste Sonett" vid ett antal Sonettmöten. Här har hugade spekulanter plötsligen valmöjligheter.

Och så var det detta här med det tidiga julfirandet. Jultomten kom till mig redan den 29 september i år. Och i säcken hade han en fabriksny km-graderad hastighetsmätare till Sonett III. Förpackad i VDO:s originalkartong. 12 års letande och önskan var därmed till ända. Nu hade det kanske sett konstigt ut om jag hade släpat in en julgran att dansa runt men partyhatarna åkte i alla fall på. Nästa säsong kan bli kul. Nytt innertak är monterat i 73:an. AC:n är fylld och fungerar. Och en km-graderad hastighetsmätare. □

Katalysatorlös i staden?

Göran Schüsseleder, saxat ur MHRFs PåGång, nummer 5, 2003.

Framförallt ni som bor i Stockholm och Göteborg har den senaste tiden fått läsa i pressen om eventuella framtida förbud i innerstäderna mot bilar som saknar katalysator. Förbud av dessa bilar är tänkt att gälla från 2006. Det är respektive länsstyrelse som på uppdrag av Regeringen kommit med detta förslag som är tänkt att bidra till renare luft.

Förslaget överraskade även MHRF då det dök upp i media. Vid kontakt med respektive länsstyrelse visade sig att de totalt missat oss som en värdefull remissinstans. Än värre, förslagen var sammanställda utan en tanke på de skattebefriade historiska fordonen.

Frågan ligger nu hos regeringen på Miljödepartementets bord. På denna nivå är dock MHRF en av remissinstanserna. I vårt remissvar har skillnaden förtydligats mellan vanliga bruksbilar och våra rullande teknikmuseer. Vidare bifogades undersökningen från MHRF:s miljökonferens 1997 som visar hur försumbart lite våra samlarfordon faktiskt brukas - en promille av det to-

tala trafikarbetet!

Vi kommer naturligtvis även att tillhandahålla resultatet från årets enkät så fort den är sammanställd. Enkäten skickades ut till 1 229 bilägare med MHRF-försäkring som ska redovisa hur mycket de kört från och med maj till och med september. Det är viktigt att så många som möjligt svarar på denna enkät så att vi kan ge en uppdaterad och rättvis bild!

MHRF jobbar oförtrutet vidare på att allmänheten inte berövas glädjen av att se våra fantastiska fordon från förr på dagens vägar. MHRF:s remissvar tillhandahölls Miljödepartementet den 15 oktober 2003. □



Hitta lätt på Internet

Göran Schüsseleder, saxat ur MHRFs PåGång, nummer 5, 2003.



Under årets förbundsstämma dök följande fråga upp som löd: Hur hittar man information om klubbar på Internet? Svar på frågan lovade jag att ge i detta nummer av PåGång.

På nätet finns en hel del så kallade sökmotorer man kan välja mellan. Det vill säga webbsidor som man kan använda till just sökning. Svenska sådana är www.altavista.se, www.yahoo.se och www.google.se. Att söka på dessa är alldeles gratis.

Skriver du exempelvis volvo i sök-rutan resulterar sökningen i 80 000 till 200 000 träffar. Skriver du däremot volvo +klubb har du begränsat träffarnas antal till strax under 4 500. Är det Amazoner som ligger dig varmt om hjärtat skriver du volvo +klubb +amazon och träffarnas antal begränsas till knappa 500. Detta innebär dock inte att det finns så många Volvo Amazonklubbar utan att samtliga nämnda sökord finns på sidorna som presenteras. Väljer du kombinationen volvo +amazonklubb får du tre träffar varav den ena går till den norska klubben. Vet du däremot att klubben heter Svenska Volvo Amazonklubben men inte vet vad deras hemsidaadress är skriver du "Svenska Volvo Amazonklubben". Citationstecknen innebär att sökningen görs på ord som åter-

ges i samma följd som du angivit innanför tecknen.

Är du intresserad av en specifik årsmodell kan sökningen lyda exempelvis amazon +1961. Intressanta tillägg i sökningen kan vara +färgkod, +verkstadshandbok och +reservdelar.

Snart hittar du även till andra länders sökmotorer. Vissa av sökmotorerna hittar även bilder i sina sökningar. För er som känner er frestade att använda dessa i era klubbtidningar gäller även här att kontrollera upphovsrätten till dessa, med andra ord ta kontakt med bildens ägare för att säkerställa att det är okej att använda den.

Saknar du tillgång till Internet? Titta in till ditt lokala bibliotek! Här kan du nämligen uppleva denna spännande värld alldeles gratis. På biblioteket finns även personal som kan hjälpa dig att komma i gång.

Klubbar som är anslutna till MHRF finner du naturligtvis även på vår egen hemsida, www.mhrf.se. Och mycket mer. Surfa lugnt. □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Vintage

Jag har förut skrivit, att jag tycker att denna tidning som är organ för Motorhistoriska Klubben i Skåne är en av de trevligaste klubbtidningar jag känner till. Detta bekräftas ytterligare i nummer 3/2003. Inte bara för att den är välskriven och har många färgbilder. Nej, i ärlighetens namn beror det på att det var ovanligt mycket Sonettanknytning i detta nummer. Eller vad säger ni om följande:

På sidan 5 rapporterar Per-Eric Sandell från landets sydligaste träff, i Smyge. På en av bilderna kan vi se två Sonett III:or bredvid varandra och texten under lyder: "Två Saab Sonett III med endast ett chassinummer emellan".

På sidan 6 har vår medlem i CSS Bengt Åkesson i CSS tagit bilderna. Det handlar om en annan träff vid Johannamuseet i Skåne. På en av bilderna ser vi tre Saabar varav en är en av III:orna från Smyge. Texten under bilden lyder: "Saab 93, 96 och 97, alla mer eller mindre sportiga svenskar".

Vi fortsätter på sid. 9, artikeln handlar om årets stora MHK evenemang, Classic Car Show på Margretetorp: Vi ser visserligen ingen Sonett men en bild på vår medlem Ulf Stensson och den kända rallyföraren Ewy Ros-



Vintage: Saab Sonett III en svensk sportcoupé som fascinerar de flesta.

qvist. Bildtexten säger allt: "Hösten 1962 skrev den då elvaårige gossen Ulf Stensson till Ewy Rosqvist och gratulerade henne till segern, med Mercedes-Benz 220 SE, i det argentinska rallyt. Ewy svarade med personlig hälsning och signerat porträtt, en försändelse Ulf noga sparar. I Margretetorp fick Ulf träffa sin idol för första gången och gissa om Ewy blev förvånad. - Tala om historiens vingslag!"

Vi bläddrar vidare i Vintage och vad hittar vi på sid. 14 om inte, just det, ytterligare en bild på en Sonett. Det är åter Bengt Åkesson som tagit den på Thulinträffen och texten under den var: "Saab Sonett III; en svensk sportcoupé som fascinerar de flesta".

Nu tror ni väl att det är slut på Sonetter i denna klubbtidning, det är ju ändå inte Sonettvärlden utan en tid-

ning med ett mycket varierat utbud av samlarfordon. Men icke, det är bara att bläddra vidare till artikeln om Gröna Träffen på sid. 22 och 23! Där finner vi en översiktsbild i färg från Gröna Träffen den 29 maj. Vi har ju själva haft med en kort artikel med bilder därifrån i förra numret, det var Bengt Åkesson som skrev den. Nu var det dock Vintage redaktör Bengt Sahlström som skrivit såväl text som tagit bilderna från träffen. Som sagt, på översiktsbilden kan vi se inte mindre än sju Sonett II, II V4 och III bland de andra uppställda rariteterna.

Men nu hittar jag faktiskt inte mer Sonetter i detta nummer av Vintage... Det visar dock två saker: Man har väldigt många lockande träffar hos MHK i Skåne. Samt att de skånska Sonettägarna är aktiva att besöka dem!

Kvällsposten

Den 27 september publicerade man en riktigt trevlig artikel och skriver jag så

förstår ni att den handlade om Saab Sonett. Rubriken var mycket riktig "Sonett ljuv musik för gammal Saabman". Saabmannen heter Bertil Magnusson och han har arbetat i 23 år för Saab och servade då bland annat den skånstiltverkade sportmodellen. Artikeln berättar om hur han som pensionär förverkligat drömmen att skaffa sig en Sonett i nära nog nyskick! Det är en 72:a, lackad i Saabs originalfärg "Bunt Orange" och den har bara gått 10000 mil. Han kanske har sett den förut förresten, för Sonetterna kom till Saab på Rosengård där han då var verkmästare och det var där som de lackades.

Han har bara haft den ett halvt år, innan dess rullade den i Örebrotrakten. Bertil säger att "det är en tacksam bil att jobba med och eftersom den har glasfiberkaross är inte rostproblemen så stora". Han gör en repa genom Höllviken. "Körs bilen tillräckligt fort pressas de nedfällda strålkastarna upp. I



Ett par bilder på Bertil Magnussons nyköpta Sonett III, vid vid en bilträff i somras.

Sonettklubben brukar vi säga att man då passerar genom ljusvallen..."

Journalisten Kenneth Larsson berättar även om de andra bilar Bertil tidigare gjort i ordning som Morris Minor 1958, Wolseley 1960, Fiat Spider 1968 och Mercedes 190 från 1966. Sonetten används förstås i olika veteranrallyn och till att besöka träffar. Då slår Bertil gärna på bilens originalradio, en tysk Blaupunkt. "Den låter nästan lika bra som bilen, en skånsk sportbil med omisskännlig 70-talslack".

Saab Magazine

I nummer 2 som kom i oktober av Saabs kundtidning så handlade två artiklar om cabrioletter. Den ena återgav pressberömmet för den nya 9-3 cabriolet och den andra, som hette "öppen historia", gav en återblick på klassiska cabrioletter. Vi håller oss till den artikeln och nämner då bilar som Bugatti Type 35 B, Ford Thunderbird, Jaguar E-type och Alfa Romeo Spyder Duetto, som figurerade i filmklassikern Mandosprovet med Dustin Hoffman. Självklart visar man även en bild på den numera mycket dyra Ferrari 250 GT Spyder California från 1959, hittar man en idag får man ge runt en miljon, i dollar!

Artikeln skulle inte finnas i Saab Magazine om man inte hade återgett Saabs cabrioletshistoria, om än i korthet. Man börjar som sig bör med den första producerade öppna Saaben: "1956 introducerade företaget Saab Sonett I, också känd som Saab 94 eller Saab Sonett Super Sport. En lätt, öppen bil designad för banracing. Ändringar i tävlingsreglementet satte dock

stopp för dess framtid på banan och endast sex bilar tillverkades." Därefter går man förstås vidare och berättar om den första 900 cabriolet som kom 1986 och dess efterföljare. Det hävdades i artikeln, att det var sådan efterfrågan på denna cabriolet i början, att kunder sent 1986 redan lade beställningar på 89 års modell! Men det är klart, 1986 producerade man bara 400 stycken, så det var inte så lätt att få tag på en i början.

Dagens Nyheter

Denna annons var införd i Dagens Nyheter den 4 november. Den både förvånade mig och fick mig att dra på smilbanden. För om man nu vill köpa en Sonett "före 1966" så får man söka sig till femtitalet och Sonett I från 1956. Men då hade man väl kunnat skriva det även om sannolikheten att man ska få tag på en får betecknas som mycket, mycket liten. Hade man istället sökt en tvåtaktssonett så borde det ha stått "före 1968" istället, men då hade det väl varit bättre att skriva att man söker just en tvåtakts-sonett?! Ja, vi löser inte detta, men kan väl vara överens om att den som satte in annonsen nog inte hade tänkt sig att den skulle utformas så som det blev i DN. □

Telefon 0708-5 15 19		Yrkes & Hantverks hjälp
ÖVRIGT KÖPES		
Saab Sonett före 1966. Telefon 90-041 300 14	Snickerimaskin Kombimas köpes. Telefon 0708-19 29	
ÖVRIGT SÄLJES		
Kikare, Zenith 7x50, ZPF med självinställning. Pris 500:-	100 ark wellpapp resp. kart 50x70 cm säljes. Pris 500:-	
Dagens Nyheter den 4 november.		



Säljes:

Avgasrör och ljuddämpare till Sonett II/V4/III. Har även ett avgassystem i byggsats (grövre rör) till Sonett III samt div. gummilister. Nytt golv och nytt vä. bakre hjulhus samt en del annan plåt. Har även en del begagnat överblivet krafts.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.st.

4 st. fotbollsfälgar inkl. bultar, 3 ok, 1 behöver riktas. 1 sportratt.

Pris 1000:- eller bud.

Jens Hållbus, tel. 073-6516815.

Köpes:

Kablage 7423825. Detta är "motorrums-kablaget" på Sonett III från 1972. Fanns i klubbens lager för en del år sedan. Har du ett nytt sådant att sälja: Var snäll och hör av dig.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

Saab Sonett II (helst) eller Sonett III köpes av nybliven Club Sonett-medlem. Gärna renoveringsobjekt i rimlig prisklass, men allt är av intresse. Väldigt gärna en GUL bil! Kontakta Ulrik Beste, Uppsala, ulrik.beste@angstrom.uu.se, 018-24 35 47.

Medlemsavgiften 2004

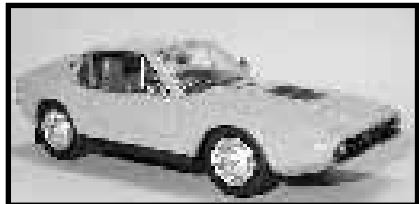
Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för 2004. Vi uppskattar som vanligt att ni gör det vid kommande månadsskifte dec./jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/03 av Sonettvärlden.

Vi har lyckats hålla årsavgiften oförändrad i CSS i ett antal år. Nu går det inte längre, huvudsakligen därför att vi fått väsentligt ökade kostnader för tryckningen av Sonettvärlden. Det beror i sin tur på att vi tyvärr inte fått behålla den sponsring vi har haft. Årsstämman i Trollhättan beslöt därför att något höja medlemsavgifterna till följande: 225:- för medlemmar som är bosatta i Sverige och för medlemmar bosatta utomlands är avgiften USD 25/EUR 25 eller motsvarande i annan valuta. Postgirokonto är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar vad gäller adress och bilnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i nummer 1/03. Gör det inte det kan Du kontakta Johnny på tel. 0521-22 12 50 eller e-postadress johny0521221250@telia.com

Sonettshoppen

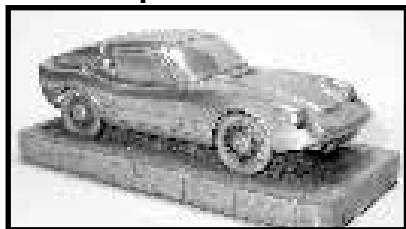
Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, er.j@telia.com, postgiro 487 74 84-8

SAAB Model Car-collection



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad av Jumbo Way. Finns endast orange
årsmodell -72. pris 230:-

Autosculpt-modell



Nu har Autosculpt kompletterat modellprogrammet
med den felande länken,
Sonett II i skala 1:43. pris: 295:-

EAGLE collectibles



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad i en begränsad numrerad serie av Jumbo
Way. Finns endast vinröd årsmodell -73 med stora
stöttångare. pris 375:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43		
Sonett I	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Samlingsmappar för Sonettvärlden	pris:	40:-
-------------------------------------	-------	------

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
--	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
---	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
----------------------------------	-------	------

Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	40:-
---	-------	------

Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-

Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-
--------------------------	-------	------



Vi har låtit plast in jubileumsaffischen så att
den fungerar utmärkt som tallriksunderlägg.
Ett måste hemma i köket eller i lunchrummet
på jobbet. pris: 50 + porto

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex.
samlingsmap, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.