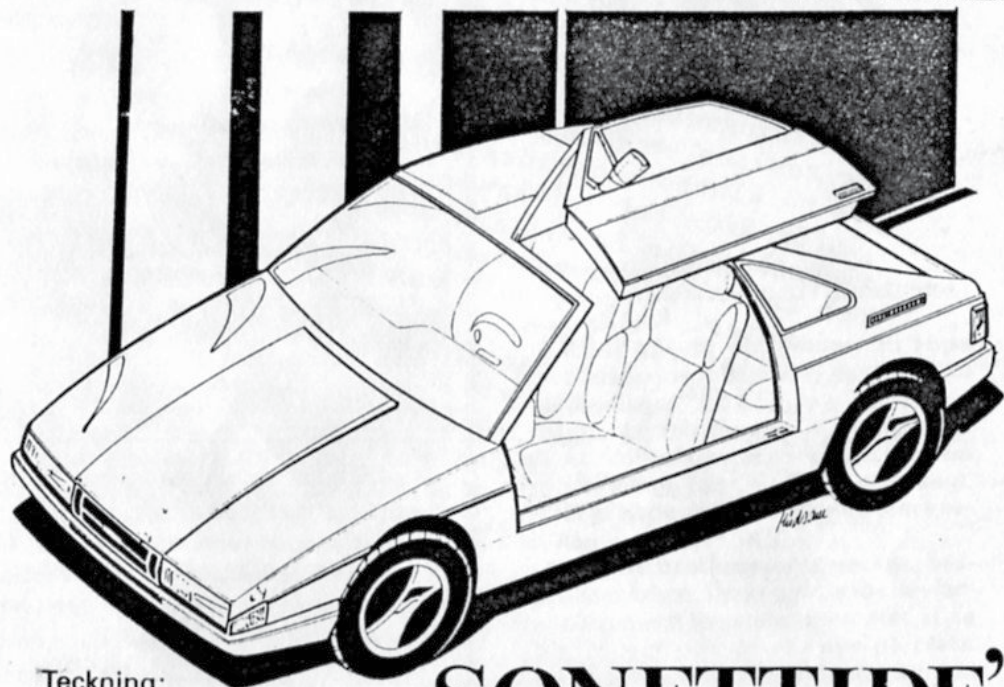


# CLUB SONETT SWEDEN



Teckning:  
Herbert Müdsam

## SONETTIDE' FRÅN USA

KOM TILL ÅRSMÖTET

NR 4

VÄRLDENS FÖRSTA SONETT III-CAB

1985

Bäste Sonettmedlem

Åter har ett Sonettår gått till ända, och ett nytt år väntar bakom dörren. Blickar man tillbaka kan man konstatera att året gav såväl välbesökta som sonettfattiga möten. Besiktningutbildningen i höstas får nog ses som en framgång och ett bevis på klubbens seriösa prägel.

Inför årsmötet i februari vore vi tacksamma för frivilliga som vill och kan ställa upp som styrelseledamöter. Alla är välkomna att jobba för allas vårt bästa.

Slutligen öskar jag er alla en trevlig helg och ett gott nytt år.

Samtidigt hoppas jag givetvis på en rekordstor uppslutning på årsmötet.

Boka därför redan nu lördagen den 15 februari för sonettklubben.

Thomas Klimentzon

Tidningens adress: C/O Jan-David Skavén  
Vinhundsvägen 87  
123 62 FARSTA

Klubbens adress: C/O Carl Brodén  
Oxelvägen 7, 2 tr  
138 00 ALTA

Klubbens postgironr: 35 87 30-0

För något år sedan propagerade vi för att Du skulle skaffa en brandsläckare till Din bil.

Tyvärr ser det inte ut som om alla har gjort det och det har diskuterats om det inte borde vara obligatoriskt för i alla fall de bilar som är veteranförsäkrade.

Ännu har det inte kommit något sådant krav, men behovet av släckare kan i alla fall finnas där, så varför inte köpa en släckare redan nu – även om Du alltså inte är tvungen att ha en.

Klubben har skrivit till ett trettiotal Sonettägare som inte är medlemmar. Resultatet blev att ett tiotal gått med i klubben. F n är vi cirka 240 medlemmar.



44 820 personer besökte höstens stora bilutställning "Bilen genom tiderna" i Sollentuna. Förmodligen stannade de till en stund och beundrade den skinande vita Sonett V4:an i klubbens monter.

Nu var det inte vilken Sonett som helst.

Det var Peer Olaf Hilbig's vagn, som han vann titeln Årets snyggaste Sonett med vid värmötet. Ett minst sagt sevärt ekipage, med andra ord och av de kommentarer vi hörde i vimlet var många nog så imponerande.

Andra visade sig inte ha en aning om att Saab faktiskt en gång i tiden verkligen byggt sportbilar . . .

Foto Willy Priske

# SKRYT ÄNNU MER

Du gör det väl också!

Talar om att du är med i Sonett-klubben, alltså.

Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler, märken och så vidare.

Klubbdekaler – som egentligen är två, en stor och en liten – kostar bara tio kronor. Billigt, eller hur? Och som sagt, du får ju både den lilla och den stora för en tia.

Nu finns också oerhört vackra, broderade märken. De är gjorda för din jacka, blazer och liknande. Formatet är ca 95 x 35 mm och de ska svas på plats. Utseendet och färgerna är de samma som på klisterdekaler.

Priset för jackmärkena är blygsamma 20 kronor per styck.

**CLUB  
SONETT  
SWEDEN**

När du beställer – sätt in beloppet på klubbens postgirokontonummer 35 87 30-0. Glöm inte att tala om vad du heter och vilka grejor du vill ha!



# Höstmöte i solsken

Höstmötet hölls i Skokloster – precis som för några år sedan.

Många roliga bilar kom till mötet som bjöd åtskilligt.

Här berättar klubbmästaren Per Alvestig om vad som hände,

För första gången på ett och ett halvt år hade undertecknad möjlighet att åka Sonett till ett möte, och det tack vare en av klubbens verkliga entusiaster, Berndt Eliasson, som vid dagsdato äger inte mindre än 3 st Sonetter, varav 2 var med på mötet. Berndt själv i sin vita V4:a som är renoverad med ett gott resultat och sonen Joakim i en röd III'a i bra originalskick. (Vi hade gjort upp i förväg). De hämtade mig i Arboga, det är för övrigt mycket ovanligt att se en bil som Sonetten i "lilla" Arboga. En stad där bilintresset inte frodas precis.

Dagen till ära bjöd vädergudarna på bästa höstväder, med klarblå himmel och skön sol, även om det drog en smula.

Efter en behaglig färd var vi så framme vid målet. Då hade redan fyra ekipage anlänt, bl a min klubbmästarkollega Johann Schemat. Totalt kom sju Sonetter och så Johan Brusewitz i en 96'a –64 med soltak.

Det är alltid lika spännande att se vilka bilar som kommer. Det brukar alltid dyka upp någon nyrenoverad bil. På vårmötet var det Peer Hilbig som stod för det. Den här gången var det Hans Eklunds tur – Ni vet han med Saab 93'an och V4 – att ta hem uppmärksamheten. Hans blåa Sonett V4 var fylld med överraskningar. Bl a bromsservo, ställbar ratt, hel störtbur invändigt, breda orig stålfälgar med Pirelli

P 6. Som bekant är det ont om plats under huven på våra Sonetter, så det finns inte utrymme för vilken förgasare som helst, även här hade Hans en specialare. Det var bara en "dosa" över förgasaren, med en grov slang som gick bak till högra hörnet på motorrummet där han placerat själva filtret.

Det var tur för Hilbig att Hans inte var klar till vårmötet . . .

Efter att ha tittat och pratat gick vi in på museét, där det finns en hel del att titta på. Motorer, flygplan, bilar och motorcyklar. Alltsammans i varierande skick. Jag blir alltid lika sugen på något nytt objekt när jag kommer till ett museum som det här.

Därefter visade Berndt Eliasson diabler på de olika projekten i Hans garage, även undertecknad visade några bilder från tidigare möten.

Dagen började lida mot sitt slut och vi flyttade oss ut till bilarna igen där vi fortsatte att titta och diskutera problemlösningar.

Nu började också folk ge sig av hemåt efter säsongens sista möte.

Härmed passar jag också på att tacka för den tid och den uppmärksamhet som jag fått under de två år som jag har varit klubbmästare.

**Per Alvestig**

# EN BLÄCKFÄRGAD SONETT – NEJ TACK, INTE FÖR MIG

Göran Danielsson är motorredaktör på Västkusten och har sin dagliga gärning på GT i Göteborg, men du har säkert hört honom som bisittare, d v s trafikexpert, i radions Hallå Trafikant då och då. Vad du säkert inte vet är att han ägt närmare tjugo Saabar.

**Bland dem har det inte funnits en enda Sonett. Men en gång var det nära – varför det inte gick vägen får du läsa här:**

Den var skinande röd, maroonröd, och hade rullat tur och retur MÜNchen i händerna på en skollärare så det var säkert inget dåligt köp.

– Sa den begagnade bilhandlaren och vred händerna av förtjusning när han såg plånboken och tusenlapparna.

För summa sju stycken stora skära och fem något mindre blåaktiga, d v s 7 500 kronor, blev den min, Saab 93:an som trots att den ännu inte var ett år, hade rullat hela tretusen mil.

Jag hade köpt in mej i Saab-familjen, en familj som vuxit betydligt sedan dess, som likt så många andra haft sina up and downs men som i det stora hela hållit ihop och inte tappat masken utåt.

I dag har jag haft 19 Saab-bilar, från den första 93:an via 96:or, V4:or, Saab 99, sedaner och combi-coupeér, till 99 turbo och 900 turbo.

Lärt känna familjen i med och motgång dess nycker men också dess allra som mest speciella charm, körglädjen och känslan som bara entusiastbilar av det här slaget kan ge. Oavsett det sitter en fukt känslig trecylindrig tvåtaktare eller en turbomata 2-liters fyrtaktsmaskin under huven. Och även om entusiasmen ibland satts på hårda prov har det aldrig varit någon risk för skilsmässa – i nöden prövas vännen – och livet har lunkat vidare. Från modell till

modell, från 7 500 till 107 500 . . . Men fråga mej inte vilken som var roligast, det kan hända att svaret skulle göra Saab-direktörerna aningen besvikna.

Besviken är jag också, på en enda sak, att jag inte slog till och köpte den Saab Sonett jag hade tillfälle att provköra några veckor i början av 70-talet. En bil som, självklart, hade varit en raritet idag.

Men så var det det där med färgen. Bilen var nämligen blå. Inte klarblå som himlen en sommardag, inte blå som havet när det är som vackrast utan blå som bläcket i den penna som en gång användes att skriva matteprov med i Högre Allmänna Läroverket för gossar i Majorna i Göteborg.

Och där gick gränsen. Att betala ca 11 tusenlappar för en bil som ständigt skulle påminna om matteskrivningar och betyget i ämnet – C – var mer än jag kunde bära.

Idag, när minnet av både matteskrivningar och en ful färg för länge sedan förbleknat, framstår mitt nej den där gången som något idiotiskt och oöverlagt.

Min enda förhoppning är att den Saab Sonett som jag så nesligt försmådde hamnat i händerna på entusiast som förstod bättre än jag. Att bilen vårdats och lever i högönskelig välmåga.

Det är den värd, tuffingen i Saab-familjen, färgen till trots.

# SEKRETERAREN SÄLJER BIL

En sedesam historia om att sälja sin Sonett utomlands:

Det hände sig på den tiden att en German blev intresserad av Sonetter.

Då han hört mycket gott om dessa läckra små plastbilar bestämde han sig genast för att köpa en.

Nu vidtog en lustiger dans med allehanda myndigheter.

Tullen sa ja, Bilregistret sa ja. Polisen hade däremot inte något att tillägga.

Kontentan av det hela var att inga som helst tillstånd söktes och sonettägaren i det nordliga, avlånga landet andades ut.

Så kom då den stora dagen då den lilla plastbilen lämnade detta land.

Varma mackor sköljdes ned med illegalt införd Dortmund HOF för att fira affären.

Papperspengar bytte ägare och en liten tår trillade utför kinden när den tyske vännen körde iväg med den läckra lilla plastbilen.

Så gick det en liten tid, som det alltid gör när tiden går.

Efter ett månvarv slog det Svenska Bilregistret till. En mycket kansliskrivet brev sändes i väg till Tyskland med det Kungl Postverket. I detta brev avkrävdes mängder med uppgifter om den läckra plastbilens nyblivna ägare. I och för sig förståeligt, eftersom tjänstemännen på bilregistret måste hålla sig sysselsatta.

Orsaken till det här sysselsättnings tvånget lär ha något med anslagen för nästa år att göra, vill jag minnas.

Näval det var väl trevligt att få brev från Sverige, tyckte den tyske bilägaren — men så kom hans klagan:

Vad står det egentligen?

Tjänstemännen hade i sin iver att få iväg brevet glömt att man inte längre talar Asarnas och de nordiska gudarnas språk på kontinenten.

Med andra ord trädde en ny lustiger dans med de svenska myndigheterna.

Bilregistrets enahanda svar var att vår tyska vän *omgående* måste bege sig till svenska ambassaden för att där få brevet innehåll översatt till ett för honom begripligt språk.

Då tjänstemannen — som fö var en kvinna — tillfrågades om det inte fanns formulär — standardformulär på t ex engelska, svarade hon att man inte hade någon skyldighet att uttrycka sig på annat språk än svenska.

Efter en tid ringde den store hövdingen på Bilregistret upp mig och återigen ekade samma ord i mitt öra.

Den store hövdingen mjuknade dock när jag frågade vad han skulle göra om det kom ett korrekt svar — på kinesiska . . .

Han lovade då att skriva ett nytt brev, på ett för vår tyske bilägare begripligt språk — men då kom nästa groda hoppande ur telefonluren.

— Vad har tysken för adress, undrade den store hövdingen.

— Det borde ni väl veta som skickat brev till honom var det givna svaret.

— Vi kan inte lagra utländska adresser i vår dator kom det — förhoppningsvis

# ORDFÖRANDEN KÖPER BIL

## SAAB SONETT —68

nylack, välvårdad, säljes  
tel xxxxxx efter 19.00

Den annonsen fanns införd i familjens liv och husorgan, Västerbottens Kuriren lördagen den 16 juni 1977. Jag som alltid hade varit Sonettfrälst, men tyvärr inte någon Sonettägare, ringde på annonsen. Mest för att "kolla läget" och höra hur mycket "pärlan" kostade, hur den var o s v. Något köp var det aldrig någon tanke på, detta på grund av två orsaker. Den största orsaken låg i pengar och den andra; jag hade faktiskt redan en bil som gick och fungerade bra. Efter vårt telefonsamtal lindades mitt hjärta in ytterligare i ett mjukt och varmt Sonettskimmer. Sedan blev det inte mer med denna annons. Ännu!

Sommaren gick och augusti med sina krafter gjorde sin entré. Den första kräftehelgen tillbringade jag på vår gård i Skåne. Helgen blev angenäm, men återresan mot Stockholm blev inte lika angenäm. Uppe vid Mjölby började min gamla Folkis bli dålig; hostade och stönade och slutligen stannade. Mitt på E4:an!

Efter att ha konstaterat att motorn skurit lämnade jag bilen på verkstad och tog tåget vidare mot Stockholm. På måndagen började funderingarna på en ny

skamset — till svar.

Nu löste sig allt till det bästa och numera puttrar en lycklig sonettjägare legalt omkring i Dortmund i min fd Sonett.

Slutsats — skriv alltid till Bilregistret på kinesiska . . .

Då får tjänstemännen bege sig till

bil, VW, Renault, Volvo eller Ford var några av förslagen.

Då kom detta mjuka och varma åter runt mitt hjärta. Saab Sonett! Hur hittar man en sådan helt plötsligt? Då kom jag att tänka på annonsen i tidningen. Nog för att bilen var såld; det var ändå några månader sedan den bjöds ut, men ändå, jag kunde ju få prata med den som köpt bilen.

Den gamla tidningen gick enligt min mor inte att hitta. Den var nog slängd. Helgen som kom tog jag så tåget tillbaka till Skåne för att koppla av från mina bilproblem. Då jag går igenom en gammal tidningshög hittar jag VK från den 16 juni.

Jag ringer — ganska naivt egentligen — till annonsören.

Vad tror ni svaret blir?

Jo, hör och häpna. Bilen fanns kvar! Otroligt men sant! Affären gjordes upp nästan direkt.

Är det inte märkligt hur man kan drivas att åka genom nästan hela Sverige för att få det man vill ha, nämligen en Saab Sonett —68, nylack, välvårdad.

Den är min!

Thomas Klementsson

Kinesiska ambassaden för att få texten översatt åt sig.

Och vi kan sysselsätta ytterligare Bilregistertjänstemän med de pengar vi betalar in i bilskatt och registret kan växa ännu större . . .

Eller??

Att Berndt Eliasson håller på att bygga en Sonett Cabriolet är inte någon hemlighet. I ett tidigare nummer presenterade vi en av hans skisser — nu kan vi rapportera att bygget faktiskt är under full gång. Bilen står redan på egna hjul — men än dröjer det många, många arbetstimmar innan den är körklar.

EN ÖPPEN  
SONETT III

VÄRLDENS  
FÖRSTA

Så här berättar Berndt om bygget:

— Vi — dvs sonen Joakim och jag — köpte för något år sedan en krockad Sonett. Den hade dels smällts rejält, dels under årens lopp rensats på snart sagt alla lösa delar och dessutom stått ute på en skrot och alltså hunnit rosta rejält. Runt tio år hade den härbergerats utomhus...

— Efter att ha demonterat vrakresterna från varandra skar vi bort trösklarna, berättar Berndt. Vi bände, vred och drog sedan resterna tillbaka till rätt form samtidigt som skadade delar skars bort och ersattes med nya. Här kom vår "nya" Sonett III till god hjälp — tack vare den var det enkelt att ta alla mått och kontrollera att vi riktat vraket rätt.

— Karosdelarna från vraket var delvis användbara och vad som fanns monterades, fortsätter Berndt. Före detta klubbmästaren, Johan Brusewitz, förmedlade så kontakt med en skrot i stockholms-trakten, där det fanns ytterligare sonett-delar liggande och så småningom lyckades vi pussla ihop en öppen kaross, vars

linjer framgår av bilderna.

Även om bilen ser färdig ut — näja, med lite god vilja i alla fall — så återstår massor av jobb. Inredningen är inte påbörjad och karossen måste dessutom justeras i många detaljer.

— Sedan kommer alla de hundratals smådetaljerna, som knappast märks på

den färdiga bilen, men som i alla fall måste göras.

— Men till nästa sommar ska den stå klar, hoppas Berndt.

Vi som sett vad han lyckas med när han föresätter sig, vet att bilen kommer att stå klar då.

Världens första öppna Sonett III.



Så här såg bilen ut för ett år sedan — ingen anade då att den skulle kunna räddas efter krockskador, vandalisering osv.



Det förefaller som ett mirakel — men bilen står på egna hjul och har börjat ta form — världens första Sonett III-cab.



# DE KAN DIN BIL



De som har sin Sonett som samlarbil kan som du vet få en mycket förmånlig försäkring – om en rad krav är uppfyllda. Ett av dem är att bilen ska granskas och vara i sådant skick att besiktningsmannen tycker den är representativ.

Vår klubb har nu genomfört en utbildning av våra besiktningsmän, för att alla bilar ska bedömas på samma sätt.

Kursen samlade deltagare från Nordmaling i norr till Teckomatorp i söder. Den inleddes hos MHRF, där Alf Lavér berättade om reglerna kring försäkringen. Han passade också på att berätta om Motorhistoriska Riksförbundets verksamhet. Tack för den informationen, Alf – det var uppskattat!

När det gäller besiktningsjobbet är våra besiktningsmän rent tekniskt mycket skickliga – en jobbar t o m till vardags på Svensk Bilprovning. Problemet är dock att bedöma alla bilar lika och det hoppas vi nu ha löst genom kursen.

Här fick deltagarna gå igenom de speciella regler som gäller just våra bilar – och som faktiskt i vissa delar skiljer sig från MHRF:s regler. Vi är t ex lite snällare än MHRF, när det gäller att använda

följar avsedda för Sonett III även på V4:an, för att bara ta ett exempel.

Vilka specialregler som gäller framgår för övrigt av klubbtidningen nummer 1 1985.

Berndt Eliasson visade upp en diaserie på sin renovering av V4:an och fick i hans bil ett utmärkt diskussionsobjekt. Ett tack också till Berndt för att han ställde upp.

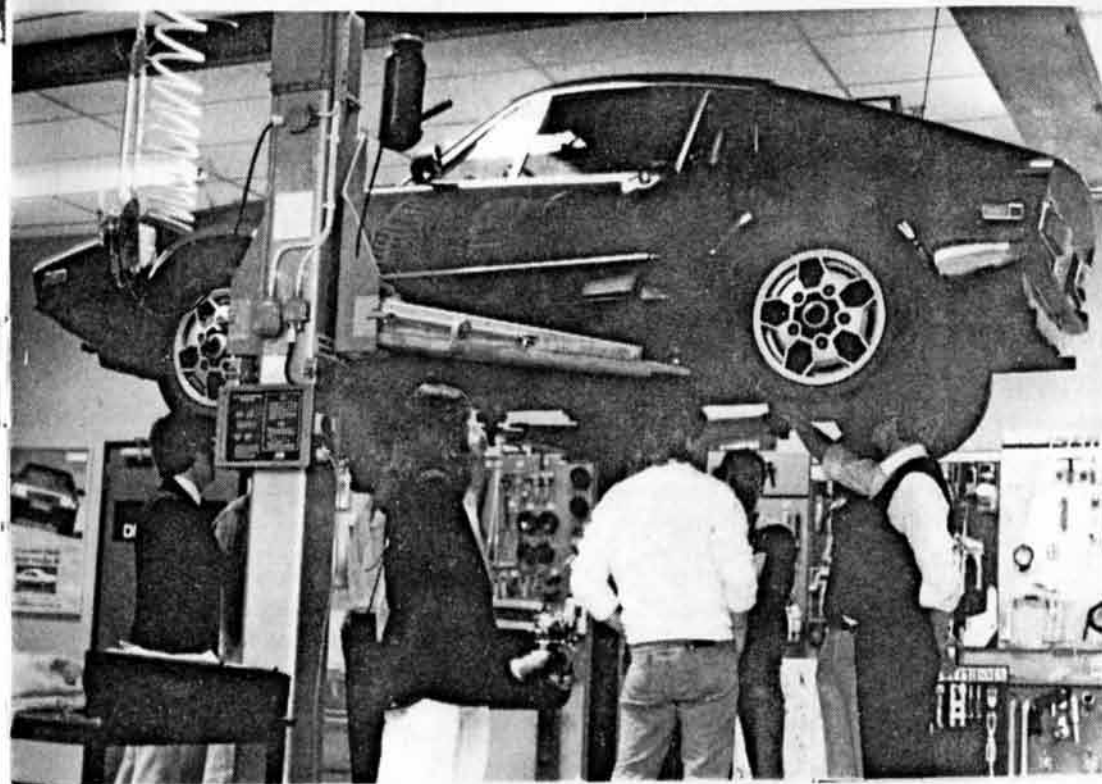
Kursen var nu inte bara teoretisk. På eftermiddagen åkte vi ut till Saab i Akalla där vi praktiskt gick igenom en V4:a och en III:a. Även det var givande och jag tror nog att de som gått igenom kursen fann det både nyttigt och stimulerande att både få se exempel framför sig och få chansen att prata igenom olika problem med andra besiktningsmän.

Hur stort är då intresset för MHRF-försäkringen?

Vid ingången till 1985 fanns elva Sonetter med veteranförsäkring, under året kom så ytterligare några till.

Kraven för att få den här försäkringen är hårda så långt ifrån alla kan över huvud taget bli med. I korthet gäller att bilen ska vara i originalskick, och den får inte användas som transportmedel till vardags. Däremot finns inte någon regel som maximerar körsträckan – det är upp till vars och ens samvete.

*Forts på nästa sida*





forts

De som inte uppfyller kraven behöver dock inte betala vanlig försäkringspremie i alla fall. Klubbmedlemmar kan utnyttja

vårt fina erbjudande från Saabia – vilket 19 medlemmar gjorde vid början av 1985. Är du intresserad – ta kontakt med Saabia i Nyköping, där vet man mera än på Skandia som Saab samarbetar med i de här frågorna.

Jan David Skavén

JUBILEUMSTRÄFF  
1956-1986  
SONETT  
30 ÅR

Under den här vinjetten ska vår/sommarmötet presenteras, berättar Berndt Eliasson. För att inte trassla till märket har han valt att bara ta upp 30-årsjubileet här, men 20-årsfirandet blir inte heller bortglömt.

# JUBILEUMSTRÄFF

Har du tänkt på att 1986 är något av ett jubileumsår för oss Sonettåkare?

Det är faktiskt 30 år sedan den första Sonetten visades upp – det var ju på Stockholms bilsalong 1956.

Dessutom kan det vara värt att komma ihåg att det 1986 också är 20 år sedan Sonetten började seriebyggas. 1966 var ju den första årgången för seriebilarna.

För att högtidlighålla det här kommer en av sommarens träffar att bli en "Jubileumsträff".

Just nu hårdjobbar Berndt Eliasson på att träffen ska bli minst lika bra – eller till och med bättre – än den i Odensbacken för något år sedan.

Han har kontakt med en arrangör av marknadsdagar och vår träff kommer att förläggas till någon ort i närheten av Örebro, där det samtidigt pågår andra arrangemang. Det hela får alltså samma uppläggning och säkert samma uppmärksamhet som succén i Odensbacken.

Ännu är de inte klart var och när mötet ska hållas, men enligt de allra första skisserna ska det ske under juni.

Så snart det kommer fler detaljer ska givetvis DU hållas underrättad – för Du kommer väl att ställa upp på det här mötet, precis som DU och många klubbkompisar gjorde i Odensbacken.

Minns Du? Så här såg det ut förra gången Berndt Eliasson hade fixat ett klubbmöte. Platsen var då Odensbacken.

Var det blir den här gången är inte klart ännu.



Det skrivs . . .

I den engelska tidningen Classic Cars novembernummer presenterades en välbesökt prylmarknad vid bilmuseet Beaulieu. Hit hade inte mindre än 1 500 försäljare av prylar, bilar o s v sökt sig och marknaden lockade 40 000 besökare från snart sagt hela världen.

Största illustrationen till tidningens text visade en Sonett -74, som tydligen fanns till salu. Som vanligt - höll vi på att säga - stavade tidningen namnet på bilen något märkligt.

Allt som oftast blir Sonett i engelskspråkiga länder istället "Sonnet". Nåja - bilden var i alla fall bra och bildtexten visste att berätta att "Sonetten är mycket sällsynt".

**Så ägnade den engelska tidningen Motor sitt nummer den 21 september hela tre sidor åt Sonetten - allt under rubriken "Poetry in motion".**

I texten noterar man att ingen väl kan kalla en Sonett vacker, men att bilen hade andra fördelar. En bil provkörs också och historien om hur ägaren fick tag på den är nog så anmärkningsvärd. Han är engelsman och fann en annons om att en bil fanns till salu i Portsmouth - men det visade sig vara det Portsmouth som ligger i New Hampshire, USA. Nu lät han sig inte avskräcka, han tog första flyg över atlanten, åkte buss till New Hampshire och

**Bättre än solsken . . .**

När man ska krymplackera div inredningsdetaljer finns det ett bra knep för att lyckas - speciellt större paneler om man inte har tillgång till mycket mer än elström och hustruns gamla hårtork.

Man lackar enl anvisningar på sprayburken och stoppar sedan föremålet i en

köpte bilen. Han hade bara tre dagar på sig och under den tiden skulle han också ordna med frakten hem för nyförväret - men det lyckades. Nu var det tydligen på håret, som det heter, för att köra en Sonett tvärs igenom New York i rusningstrafik mitt under en värmebölja när kylarvätskan börjar koka, är knappast drömsituationen.

Trots allt lyckades han få bilen till hamnen i tid - för att sedan jakta iväg till flygplatsen och återvända hem.

Jämför med vår ordförandes vedermödor då han köpte sin bil, som beskrivs på annat håll i den här tidningen.

Så har Teknikens Värld presenterat en serie artiklar under hösten kallade "Prototyperna". De har handlat om bilar som visats upp av tillverkare, men som av olika skäl - oftast aldrig förrän nu redovisade - inte kommit i produktionen.

Serien inleddes med MFI 13, dvs den prototyp till Sonetten som Björn Karlström ritade. Bilen både presenterades och intryck från en provtur redovisades i Teknikens Värld nummer 20. I nummer 25 presenterades så Ur-Sonetten, också den provkörd. Dessutom illustrerades båda artiklarna med mängder av bilder - varav flera aldrig tidigare publicerats.

Medge att tidningar världen över ägnar massor med plats åt våra udda bilar. . .

(helst genomskinlig) plastpåse eller säck som har ett *litet* hål i botten. Där efter ansluter man utblåset till fläkten med påsens öppning och tejpar tätt.

En timma bör fläkten gå med värme på. Om krympningen går tillbaka efter detta startar man fläkten igen.

Resultatet blir som original.

## SÄLJES KÖPES SÄLJES KÖP

**Köpa, sälja eller kanske byta?**

**Här kan du annonsera om prylarna du har eller behöver för din Sonett. Du får annonsera gratis om allt som rör din bil.**

V A R N I N G

Du som tänker köpa en Sonett III eller delar till en - kontrollera att säljaren verkligen är bilens eller delarnas rätta ägare. För en tid sedan stals Björn Åbergs III:a i Gullholmen. Bilen är av årsmodell 74 och grön - nummer EWL 761. Ring Björn om du har

några tips om bilen, tel0304/57123

KÖPES

Bakre stötfångaren till Sonett III -70 (alltså den lilla stötfångaren a la gummilist). Ring Björn Svallner 08/7686952 kvällar.

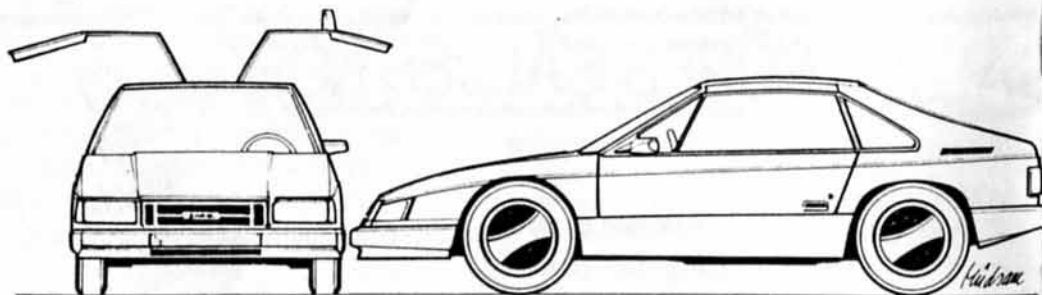
SÄLJES

V4-motor på 1700 cc, ca 10 år gammal. Trimmad av SAAB i Trollhättan till ca 95 hästar. Passar Sonetten om lager för växellådans ingående axel byts. Ring Peter Nordqvist, telefon 042/ 31641.

RESERVDELAR  
TILLBEHÖR  
Allt för  
Din Saab  
97



## APROPÅ OMSLAGET:



Det droppade in ett brev häromdagen – från andra sidan Atlanten.

Avsändare var en amerikansk tecknare, specialist på att rita bilar, som för länge sedan fastnade för Sonetten. Nu hade han återigen observerat att det skrivits en del om den och han skickade därför en skiss han en gång i tiden gjorde på hur han tyckte att en Sonett IV skulle se ut.

Theodore Alexander Jr, som tecknaren heter, menar att en bil av den här typen skulle vara en säker succé.

Den bygger på 99/900-temat och är någonstans mitt emellan en riktig sportbil i ordets rätta bemärkelse, och t ex

Volkswagen Scirocco, säger han.

Vi har låtit Herbert MÜdsam, svensk bilritare i världsklass, renrita de amerikanska skisserna, som är daterade fem år tillbaka.

Lägg märke till måsvingedörrarna – en stor modegrej i USA just nu – och att bilens linjer trots att den är så annorlunda, påminner starkt om Saabs karossformer.

Saabs formgivare har tittat på skisserna, men förslaget vann inte något gehör. Kan-ske var linjerna alltför konventionella – EV 1:an talar ju för att formgivarna hade betydligt mer avancerade former i tankarna.

# Dags för årsmöte

Precis som tidigare år håller vi till på Saab i Akalla, dvs strax invid E4 ett stycke norr om Stockholm. Kör Du E4 kan Du helt enkelt inte missa anläggningen, som ligger direkt invid motorvägen.

Vi börjar precis klockan

## 12.00

lördagen den

## 15 FEB.

med sedvanliga förhandlingar.

Dessutom har klubbmästarna lovat några överraskningar var det nu kan innebära. Du lär också få chansen att titta närmare på Saabs senaste – 9000-modellen – om Du inte redan studerat den i detalj förstås.

Efter mötet blir det som vanligt en macka och en öl och givetvis som sig bör rika tillfällen att prata Sonett med lika-sinnade.