

# CLUB SONETT SWEDEN



Mille  
Miglia  
special

- Eriks 60-årsfirande
- Insändarsida
- Årsmöte
- Sommarens träffar

**3**  
1989

## Från ordförandens skrivbord ...

Bäste medlem

Äntligen!

Min Sonett är renoverad och klar, så nu kan även ordföranden åka runt i sin egen bil. Det tog åtta år men nu rullar min gamla II igen. Vacker, elegant och besiktigad.

Försummarmötet i Ludvika blev lyckat tack vare bra förberedelser, perfekt genomförande och bra väder, men var var alla medlemmar ifrån främst Bergslagen och Mälardalen? Stor besvikelse och en viss bitterhet hos styrelsen. Det känns inte inspirerande att jobba med träffar om inte ens de närmast boende medlemmarna kommer. Bättring ni i aktuella områden!!

Jag vill här flagga upp Berndt Eliassons möte i Odensbacken. Det står mer om mötet i tidningen men jag kan redan nu avslöja att minst en känd artist kommer att medverka. Sedan är mötet som vanligt väl förberett och kommer som vanligt säkert att bli en fullträff.

På återseende och återhörande med de bästa hälsningar

Thomas

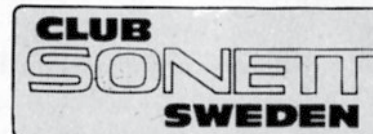
## kort sagt

Du vet väl att Du alltid är välkommen med artiklar om hur Du köpte Din bil. Hur Du renoverat den eller någon kul upplevelse Du har haft med den?! Allt gärna kompletterat med bilder, helst

svart-vita kort. Du kan skicka Ditt material till Klubbtidningens redaktör eller vår sekreterare. Dessutom är vi på jakt efter gamla Sonettbilder från Produktionen, från provkörningar osv.

### Omslagsbild:

Italienska Mille Miglia-loppet hade i år ett celebret besök, Erik Carlsson och Torsten Åman i en Sonettetta. Här har Erik och Torsten krängt på sej Sonetten och drar för fullt mot mål.



Klubbens postgiro 35 87 30-0

Försäkringskommitté

Jan David Skavén  
Vinhundsvägen 87  
123 62 Farsta  
08/93 15 65

Björn Andersson  
Olof Gransgatan 27  
461 41 Trollhättan  
0520/147 54

Conny Rådesson  
Herrgårdsvägen 11  
680 71 Björneborg  
0550/276 20

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå 090/323 39

Claes Wennberg, Stockholm 08/739 18 05

P-O Hilbig, Stockholm 08/85 18 08

Göran Sundin, Stockholm 0758/262 22

Lennart Björk, Alingsås 0322/506 39

Björn Olsson, Lund 046/470 77

Kenneth Nilsson, Teckomatorp 0413/708 00

Klubben adress

c/o Per Alvestig  
Keflaviksvägen 20  
461 73 Trollhättan

Tidningens adress

c/o Magnus Ekström  
Hamngatan 1 A  
311 00 Falkenberg

Erik Carlsson-på-taket tävlar igen:

# SAAB SONETT GÖR SUCCÉ 33 ÅR EFTER DEBUTEN

Text: Anders Tunberg Foto: SAAB



*Saab Sonett I, introducerades vid Stockholms bilsalong 1956. En liten och kvick sportbil som Saabs mångkunnige chefskonstruktör Rolf Melde ansåg behövdes för att tävla om de stora segrarna.*

*Emellertid ändrades tävlingsreglementet så att Saab Sonett blev överflödigt. Saab tävlade i stället vidare med Saab 93 och 96. Saab Sonett ställdes på museum.*

1989 fick Saab Sonett chansen igen. Med Erik Carlsson-på-taket vid ratten och Torsten Åman vid kartorna. Tävling: klassiska italienska Mille

Miglia i veteranbilstävling. Resultat: En etappseger och bästa svenska ekipage. Konkurrenter: Ferrari, Maserati, Alfa Romeo,

Lotus, Mercedes, Delage, Lancia, Porsche, Jaguar . . . Stirling Moss, Ari Vatanen, Dieter Quester, Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Olivier Gendebien . . .

Italienarnas bilentusiasm är fantastisk! Var annars i världen drar man en tävlingsbana för alla tiders mest bullriga sportbilar tvärs igenom historiska städers känsliga centrumområden där biltrafik annars är förbjuden? Mitt i natten! Med avsikt, och med myndigheternas gillande!

Var annars finns minst tre poliser i varje gathörn och vägkorsning med uppgift att vinka fram tävlingsbilar i full fart – oavsett stopplikt, rödljus och vad andra trafikanter möjligen kan anse om det? Var annars kantas 1 600 kilometer väg praktiskt oavbrutet av publik från liggvagns-ålder till äldsta senior; män, kvinnor, barn – dygnet om?

Mest magnifikt var folkuppådet på piazzan i Modena, Ferraris hemstad. Säkert 50 000 personer hade samlats för att se och hylla de djärva förarna och deras brutalt sportiga maskiner, för att höra vrålen från tolvcyindrigen motor-mästerverk, känna doften av Castrol R-olja från ettrigt trimmade hembyggen ur länge sedan glömda italienska enbilsgarage, dövas av ljudet och hosta av oljeröken från Saab Sonett I.

## Veteranbilstävling

Ändå var denna folkliga hyllning 1989 bara en blek skugga av vad som mötte förarna i den äkta Mille Miglia-tävlingen, den som kördes nästan varje år mellan 1927 och 1957 tills en otäck publikolycka satte stopp för den sista klassiska landsvägstävlingen.

Det klassiska Mille Miglia fick sina riktlinjer uppdragna av greve Aymo Maggi från stadem Brescia. Han organiserade en landsvägstävling runt halva Italien med start och mål i Brescia. 1 600 kilometer racerlopp på allmän och nödortfört avstängd landsväg.

Mille Miglia fick sitt namn av att den omslöt 1 600 kilometer lika med 1 000 engelska miles (miglia på italienska). Återkopplingen från det engelska längdmåttet till Italien var inte så underlig som den verkar – engelsmännen har ärvt sin mile från de romerska soldaterna som mätte vägsträckor i tusen (latinets mille) dubbelsteg – 1 608 meter. Varav man förstär att en marscherande romersk soldat för nära tvåusen är sedan hade en steglängd på lite drygt 80 centimeter.

## Nostalgilopp

Mille Miglia 1989 var den sjunde upplagan av det nostalgilopp för sportiga bilar byggda fram till och med 1957 som fått klassikerns namn och samma bansträckning.



Museets nya transportbil, här med Sonettettan på flaket, ett ekipage som väcker uppseende vart det än kommer.

Över startrampen i Brescia rullade 306 av de finaste sport- och racer-sportbilar världen skädat fram till 1957. Bilar av 55 märken, körda av förare från 25 länder i Europa, Afrika, Asien, Syd- och Nordamerika. Ytterligare 314 ekipage var anmälda, men kunde inte tas emot.

Där fanns Ferrari (51 stycken!) i många skepnader: Ferrari 166 MM, 225 Sport, 212, 250 MM, 340 A, 340 Mexico Super . . . Alfa Romeo: RL Targa Florio, 1750, 1750 Paris Zagato, 2300 Monza, 2500 SS, Giulietta . . . Många klassiska Mercedes-Benz 300 SL med mäsvingedörrar. AC, Aston Martin, Bugatti, Lotus, Maserati, MG, Jaguar, Porsche, Talbot – alla de kända märkena. Men också udda inslag

som Dyna Panhard, unika som Cisitalia, sportglada som Siata, Giaur, Bizzarini, oväntade som Chrysler Saratoga och ännu mer oväntade som ISO Isetta, motorcykelbilen.

Det är lättare att minnas vilka märken som inte var där! Men svårare att uppskatta det sammanlagda värdet på dessa unika racerveteraner. Ett genomsnittspris på en miljon svenska kronor per bil är inte alltför långt från målet. Det gör ett startfält värt 300 miljoner kronor – minst!

#### Äntligen start för Saab Sonett

Saab Sonett I från 1955 var ingen katt bland dessa hermeliner. Byggd 1955 för att Saab skulle kunna ta



Erik och Torsten klistrar nummerlappar på Sonetten.

upp kampen med de etablerade sportbilmärkena i stora rallytävlingar blev den emellertid snabbt obehövlig. Reglementet ändrades inför 1957 års säsong, standardbilar fick trimmas och Saab lade ner funderingarna på Saab Sonett I som produktionsbil efter att ha tillverkat en kort försöksserie om sex bilar.

Bakom Saab Sonett I stod Rolf Melde, motorkonstruktör hos Saab sedan starten 1949 och duktig rally- och racingförare. Melde lyckades få Saab-ledningen intresserad av en sportbil byggd kring standarddelar från Saab 93 (som skulle introduceras som 1956 års modell). En liten och lätt vagn med den trecylindriga tvåtaktsmotorn trimmad till 57 hk. Men – Melde och hans med-

arbetare måste bygga bilen på sin fritid och inte i Saabs ordinarie lokaler.

I en lada utanför Trollhättan växte den första Saab Sonetten fram 1955. Chassit hade en lätt och stark lādkonstruktion av nitad aluminiumplåt. I det satt drivpaketet från Saab 93, men omvänt i förhållande till standardbilen. Det vill säga med motorn bakom växellådan. Bak fanns Saabs ordinarie bakaxel, men mer elegant upphängd i chassiet än i standardbilen och i fästen som medgav att man lätt kunde ändra dess fjädringsegenskaper.

Allt detta doldes av en mycket elegant kaross av glasfiberarmerad plast, ritad av Sixten Sason, Saabs ordinarie designer.

Men en vikt på bara något över 600 kilo fick Saab Sonett I goda prestanda trots liten cylindervolym – toppfarten var över 160 km/h.

I april 1989 – 33 år efter introduktionen 1956 – fick Saab Sonett äntligen tillfälle att mäta sig med konkurrenterna från den tiden. Självklart satt Erik Carlsson-på-taket vid ratten. Han hade ju varit med och kört Sonetten många testmil.

Och lika självklart satt hans kartläsare från de sista tävlingsåren Torsten Åman vid kartor, klocka och speed-pilot (färdator med dagens språkbruk).

#### Tävling om tiondels sekunder

Mille Miglia Storica, som tävlingen heter idag, körs visserligen på samma vägar som ursprungstävlingen, men det är ingen hastighetstävling utan snarast en övning i att komma i mål på varje etapp på exakt rätt tiondels sekund. Snittfarterna på de

olika etapperna varierar mellan 50 och 70 km/h.

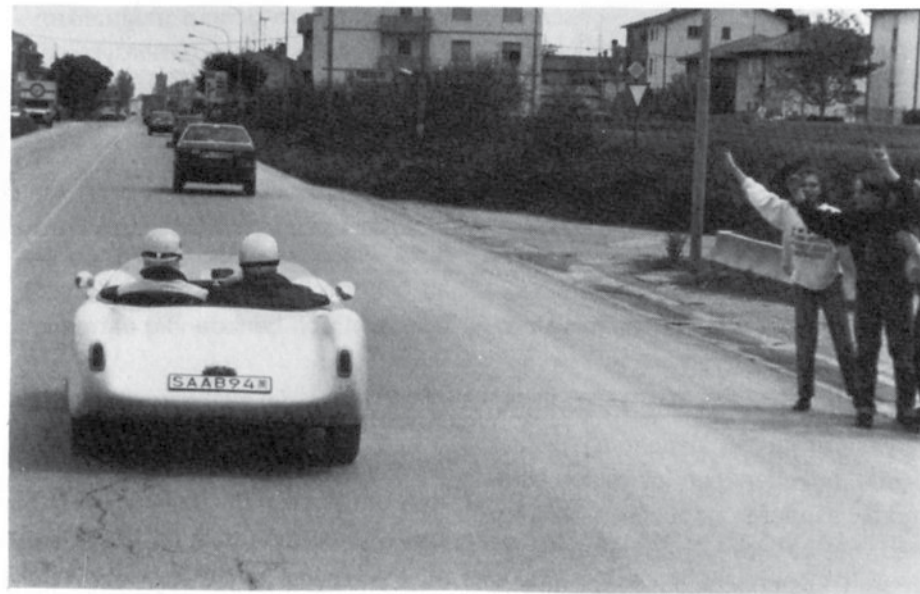
Detta hindrade emellertid inte racerbilsförarna från att köra fort, mycket fort när tillfälle gavs. Och det gjorde det ofta!

Inte så underligt, förresten, med förare som Stirling Moss (segrare i Mille Miglia 1955), Jacky Ickx, Ari Vatanen (världsmästare i rally), Olivier Gendebien, Dieter Quester – och Erik Carlsson – på startlinjen. Många av dem var aktiva tävlingsförare när de deltagade bilarna var nya, men tävlingslusten satt alldeles bestämt kvar.

#### Mycket väntan

Det uppskruvade tempot gjorde att de allra flesta tvingades stå vänta i upp till en timme i slutet på etapperna på att rätt tiondels sekund skulle infalla. Å andra sidan hade arrangörerna förutsett detta och sett till att det före varje tidskontroll fanns en stor parkeringsplats.

Lucka Del Bo med sin 92:a.



Alla ekipage hade dock inte tillfälle till några andningspauser. De som körde småbilar fick ta till alla knep för att hinna i tid när vägarna blev för krokiga och backarna för branta. Luca Del Bo till exempel körde en Saab 92 av 1956 års modell i absolut standarskick och för det ekipaget blev respittiden på en timme för kort. Bilen var helt enkelt för motor-svag för Abruzzernas backar. Men Luca körde hela banan ändå.

#### Åska och hagel

Inte bara branta backar och många serpentinkurvor ställde till besvär. Den italienska våren visade sig från sin sämsta sida tidvis. Badorten Rimini bjöd på störtregn, åska och hagelstorm just när bilkaravanen

skulle slingra sig upp till miniatyr-republiken San Marino.

Haglet piskade blåmärken i ansiktet på förarna i öppna bilar. Sittbrunnar vattenfylldes och skumgummistoppade stolar var fortfarande våta att sitta i två dagar efter den etappen. Och ännu var dagen inte slut. Just när man började stigningen upp i Abruzzerna kom regnet tillbaka. Det hade dessutom hunnit bli kväll och kylan gjorde ont värre. Men ingen bröt tävlingen av det skälet. I alla fall inte i Abruzzernas ödelandskap där raserade borgar var enda vittnet till framfarten och där vargar än i dag sägs kunna bli farliga för fotvandrare.

Men efter regn kommer sol och från Rom och norr ut vrälade Mille Miglia

vidare genom det vackra Toscana. Invånarna i byarna med de klassiska vingårdsnamnen tävlade om att skänka tävlingsbilisterna minnen och förfriskningar. Efter en etapp kunde bilarna vara fyllda med vinflaskor, äpplen, smörgåsar, turistbroschyrer, T-tröjor och mycket annat. Servicebilarna besättningar hade fullt upp med att ta hand om och förvara alla gåvor!

Inte fullt så roliga för förare och kartläsare var de klappar på hjälmklädda huvuden och dörrsidor som andra element i publiken bidrog med. För att inte tala om de galningar som kastade glödande cigarrettfimpar i förbipasserande öppna bilar!

### Poliskåren största hjälten

Vid prisutdelningen i Brescias praktfulla Palazzo Loggia var det inte någon av de tävlande utan den samlade italienska poliskåren som fick den absolut längsta applåden. För utan dess medverkan hade Mille Miglia i 80-talstappning inte blivit vad det blev. De som applåderade ivrigast var säkert de entusiastiska förare som i bästa pojkboxstil fått utmana varandras körskicklighet i täta dueller på allmän väg.

På väg mot slutmålet, på sista dagens eftermiddag, kunde till exempel hela åtta Ferrari, en Alfa Romeo, en Lotus Eleven, en Austin Healey och en Fiat 1100 i slutna formation ses

vräka sig fram genom helgtrafiken - föregångna av en motorcykelpolis med påslaget blåljus som snabbt och bestämt förde annan trafik åt sidan. Samma behandling bestods Stirling Moss och han Mercedes 300 SL under nedfarten från Passo della Raticosa. Där ansåg polisen att alltför många turister körde alltför långsamt och banade väg åt honom.

### Knepigt tävlingsmoment

Mille Miglia Storica handlade alltså inte om hastigheter egentligen utom om att komma i rätt tid till 13 kontroller. Inga moderna elektroniska hjälpmedel var tillåtna, inte ens armbandsur av avancerat slag.

Många som kört tävlingen tidigare hade emellertid funnit sätt att komma runt den svårigheten också -- genom vägmätare som räknade med ned till en meters precision. Eller genom att föraren helt enkelt lutade sig ut åt sidan och på så sätt kunde se exakt när framhjulen passerade den magiska gummi-slangen som stoppade arrangörernas tidtagarur.

Erik Carlsson-på-taket och kartläsaren Torsten Åman låg vid samtliga kontroller mindre - oftast mycket mindre - än 2 sekunder från idealtiden. Ändå fick de nöja sig med 73:e plats i resultatlistan totalt. Som tröst blev de bästa svenska ekipage av fem.

## Insändar-sidan



Insändarreda  
PER ALVEST  
Keflaviksväge  
461 73 Trollh

Från flera Sonettägare har vi fått förfrågningar om utgående reservdelar till Sonetten. Bl a skriver "Sonettrenoverare" följande.

"Jag är mitt uppe i renoveringen av min Sonett och har stött på problem med att få tag på vissa plåtdelar till chassit, då dessa är slut i Saabs reservdelslager. Kan Sonettklubben hjälpa mej att få tag i dessa delar?"

Detta är ett problem då det är för små serier för att Saab ska ta upp nytillverkning. Men Berndt Eliasson, Odensbacken har varit i kontakt med en firma i Örebro som gör ekonomidelar till bilar och de är villiga att ta upp tillverkning av sonettdelar efter originalritningar om intresse finns.

Därför hör av dej till Berndt om vilka delar du saknar så kanske vi kan få igång en nytillverkning av de mest efterfrågade delarna, detta underlättar ju för oss alla för framtida renoveringar.

Berndt Eliassons adress är:

Odensvägen 5  
715 31 ODENSBACKEN  
Tel 019-510 13

Per Alvestig

# Det stora äventyret

Mats Phersson

Det hela började i en annons i Sonettidningen nr 3 1987. Det stod: Saab Sonett –74, 6 500 mil, Väst-Berlin. Hoppsan Väst-Berlin! Inget för mej. Jag hade letat efter en Sonett III en längre tid, i bättre bruksskick, men det här var ju i Västtyskland. Tiden gick, tanken ville inte släppa. Det kanske inte var någon omöjlighet ändå, värt ett försök.

## jag och min SONETT

Jag plockade fram tidningen och ringde. Man kan ju höra efter om lite mer data kring bilen. Jag kom till Lars Bäck, Trollhättan. Han skulle vidarebe-

fordra alla svar och bilen var inte såld ännu. Han skulle svara så fort ägaren hade bestämt sig. Jag hörde inget ifrån honom på en månad så jag ringde upp igen för att höra hur det gick. Det blev ingen affär av. Ingen hade gett något tillräckligt bra bud. Vad tråkigt! Nu när man lite smått hade börjat fundera på att åka ut på en liten tripp.

*Bilden från Tyskland som gjorde att jag bestämde mej*



Några dagar senare ringde jag upp igen och frågade om adressen direkt till ägaren. Jag fick ett nummer, och samma kväll var kontakten Linköping – Väst-Berlin knuten. Med 2-årig nybörjartyska och svenska framförde jag mitt ärende. Han skulle skicka en bild på bilen och lite data. Det visade sig att den kom från USA. Den första ägaren kom till Väst-Berlin som amerikansk soldat. Han sålde sen bilen 1978 till den nuvarande ägaren. Denne hade tänkt att registrera in bilen direkt till Västtyska skyltar, eftersom den fortfarande bar amerikanska. Det visade sig dock vara lika svårt, om inte värre än i Sverige. Resultatet blev att bilen ställdes av. Den skulle renoveras till nyskick, men ännu 10 år senare var den knappt påbörjad. Bilden kom och bilen såg skaplig ut. Samtidigt visade sig att han under året hade flyttat bilen från Väst-Berlin till

en verkstad några mil från Kiel. Det gjorde också saken mycket mer intressant. Men inte nog med det. 2 veckor senare fick jag veta att firman jag jobbar hos hade tänkt bjuda på en resa till just Kiel den 8–10 april. Saken var klar. Jag ringde upp Lars Bäck i Trollhättan, som lovade att hjälpa mej med dom fortsatta förbindelserna. Jag lämnade också ett pris på bilen. Lite senare var datum och tid spikat. Han kunde komma till Kiel den 9 april när båten anlände. Båtplats för bil bokades.

Nu var allt klart. Bara att vänta. Fredagen den 8 april kom. Jag hade hyrt en trailer till kl 12.00. När jag kom för att hämta den var den uthyrd. Just det. Det fanns ingen. En liten missuppfattning hade gjort det. Lite panik spred sig. Klockan 19.00 går färjan och ingen trailer. Jag åkte till en annan uthyrare och frågade och fick napp. Så en timma

*Reinher Köhler och bilen vid verksta'n i Kiel*



försenad startade färden mot Göteborg.

Hur skulle vi nu få över bilen. Jo säljaren hade tänkt köra över hit på en liten semestertripp, så det enklaste och billigaste sättet var att bogsera över bilen, eftersom motorn var urplockad. Han skulle också ordna transporten fram till färjan.

Resan ner liksom resan på båten gick fint. Väl framme skulle jag leta efter en person som höll mitt namn uppskrivet på en skylt. Det såg rätt roligt ut men fungerade utmärkt. Genom att han hade sin bil (den var förresten en Saab 99 Turbo, en av två som jag såg på hela resan) så gick det rätt fort att hämta alla delarna. Dom var utspridda på ungefär 2 mils radie runt Kiel. Själva bilen stod hos en bekant på en liten verkstad mitt inne i det gamla Kiel. Tyvärr ute, men enligt ägaren bara de sista veckorna. Jag hade skapat mej en uppfattning om bilen via telefon och kort, men det fick jag snabbt ändra på. Tydligt hade bilen stått på en lackeringsverkstad det senaste halvåret. Bilen var helt nerslammad. Motorn och växellådan var ju bortmonterade, medan alla de andra del-

arna låg utströdda i bilen inkl aircondition. (På tal om aircondition. Finns det någon som har en monteringsanvisning. Det skulle hjälpa mej mycket om jag fick låna en sådan). Ett litet hål vid batteriet hittade jag också, antagligen har bakrutan läckt, stolarna måste sys om. Någon mus hade blivit hungrig och gnagt. Summan av allt blev att jag prutade ner priset rejält, och med viss tvekan kom vi överens om slutpriset, och bilen var min.

När jag senare städade ur bilen här hemma och dammsugit, var klädseln helt felfri förutom stolarna då. Jag blev glad att den såg ut som den gjorde. Hade han bara satsat en timma på städning innan jag köpte bilen, hade han tjänat in det jag prutade på.

Hos de tyska myndigheterna var det inte svårt att få ut bilen. Ett par papper och allt var klart. Det stora problemet var att Reinher som den f d ägaren hette inte hade beställt någon bilplats på färjan. Sen att färjan var fullbelagd gjorde inte saken lättare. Efter en lång diskussion med biljettkassörskan ordnade det sig till slut. Min plats tog han över till

sin bil, och min bil blev en släpkärra istället. Det måste vara den första Sonetten som har klassats som släpkärra tror jag. Men vad gör det. Bara jag får över den.

Väl framme i Göteborg blev det lite värre. Vi svenskar är lite mer omständiga, Efter att ha sprungit i samtliga luckor på tullkontoret, så fick jag hjälp av Stena Line som gick in som garant för köpet. De skrev en tulldeklaration så att jag skulle kunna göra den slutliga tullningen i Linköping, där även slutbetalningarna gjordes som moms, accis, tull m m. Tulltjänstemännen verkade ha haft fest dagen innan för dom märkte inte ens att motorn saknades i bilen, jag fick tala om hur det låg till, annars hade motorn som jag hade i dragbilen gått in som reservdelar. I övrigt tittade dom inte på något som vi hade med oss tillbaka från Tyskland.

Vi satte oss i bilen för att åka hem. Det började snöa, och som det snöade. Temperaturen var omkring noll grader och det gjorde att allt blev blaskigt och sörjigt. Vi blev tvungna att stanna flera gånger för att isa av bilen. Vädret höll i sig hela vägen hem. Kl 18.00 stod dock bilen hemma i garaget och allt var med.

På måndagen fick jag ut en kille från tullverket och allt såg bra ut. Lite senare var bilen min. En underbar känsla att ha klarat av något som man trodde var fantasi för några år sedan. Det hade varit jobbigt men samtidigt intressant och kul. Nu återstår det dock en del jobb förstas, men med en ny motor och lite detaljer som måste bytas ut för att passa dom svenska normerna, så skall den vara körduglig till våren -89. Vi syns!

# SKRYT ÄNNU MER

**CLUB  
SONETT  
SWEDEN**

Du gör det väl också?

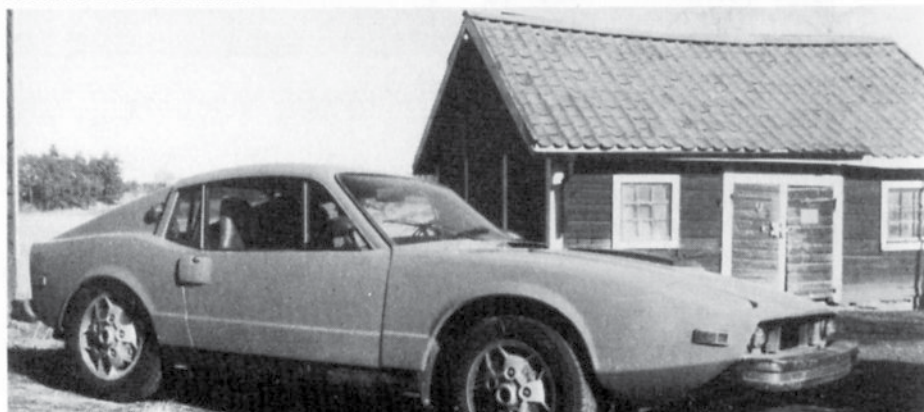
Talar om att du är med i Sonettklubben, alltså.

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

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

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

Hemma med drömbilen





# Med Sonett i dröm och fantasi

Text och bild: P O Carlsson, Hallsberg

*Jag är en outstanding i Sonettvärlden! Men är en hängiven bilälskare och har alltid trivts bakom ratten oavsett om det gällt tjänsteresor eller familjens alla behov av bil.*

## nostalgi

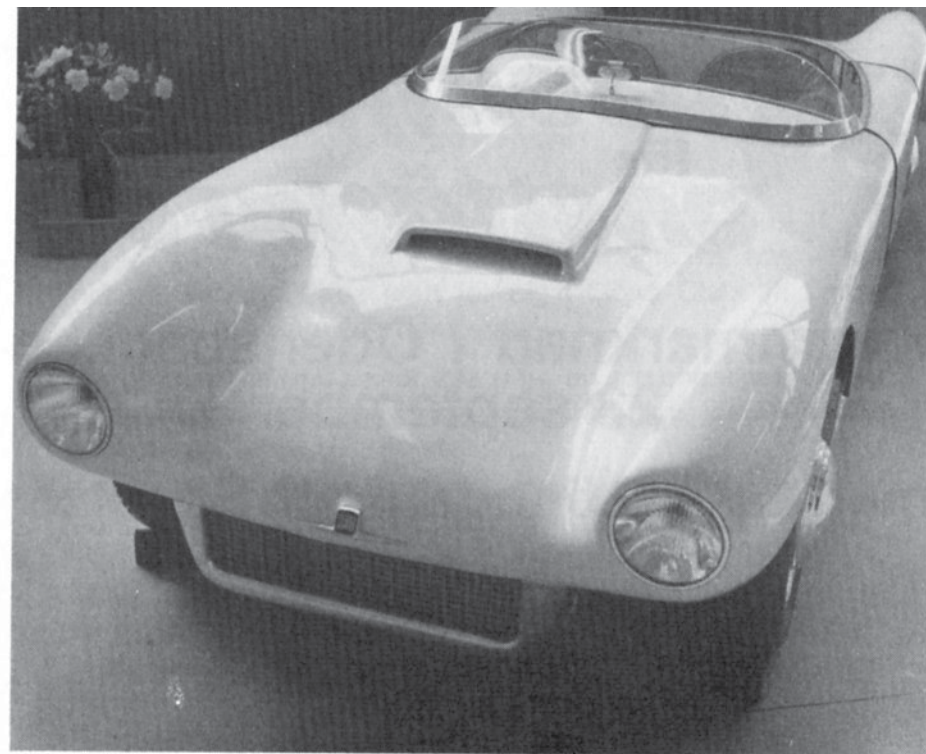
Jag är också engagerad fotoamatör! Sysslar man med bildskapande känner man givetvis för vackra linjer – en viss likhet med bilälskare/byggare. Även för min hobby finns givetvis klubbar. Den klubb som numera ligger mig varmast om hjärtat heter FK Z00 M i Odensbacken uti Närke.

Odensbacken??? frågar sig kanske en och annan läsare. Ja, den som lusläser Teknikens Värld minns säkert en artikel om "Odensbackens Bertone" förra året. "Vår" Bertone är ju ingen mindre än pappan till detta prominenta blad, Berndt Eliasson. Här är även pappa till en läcker skapelse med SAAB 900-motor innanför ett väl "designat" Sonettskal. Vid ett av våra senaste klubbmöten visade Berndt en diabolserie om denna Sonetts tillblivelse. Han började med kort Sonett-historik alltifrån premiärvisningen på Stockholms Bilsalong 1956 och framåt.

Pang i bygget, då ramla poletten ner . . . Jag var ju där då!!!

Allt medan Berndt berättade om Sonettens tidiga historia åkte jag bildlikt med densamma tillbaka in i minnenas värld. Till det ljuva 50-talet då min salige svärfar Ragnar och jag drog iväg i en stolt ägandes femtifyra Renault 4CV. Genom motor-tidningarna visste jag vad vi skulle få se, och kanske provsitta och "känna på", provkörning var inte att tänka på! Så Rolleicorden (tvåögd spegelreflex med negativformat 6 x 6) var med i förhoppning att kunna föreviga någon tjusig bil. Sonetten visste jag alltså om att den skulle visas. Men mer var det inte. När vi så kom fram och fick se en skymt av skapelsen där den stod i enface på ett lutande podie, föll jag pladask för dess smäckra linjer. I "evigheter" stod jag i väntan på att få tillräckligt svängrum och fritt skottfält så att jag kunde knäppa'n.

Svärfar har en framträdande roll i dessa minnen. F d jordbrukare och sedermera grovis på byggen, till



trots som man säger, var han mycket intresserad av bilar. Han hängde med på allehanda motortävlingar runt om i Uppland och Västmanland. Allt mellan motorcross i Ytterkvarn till isbanetävling på sjön Freden vid Strömsholm. Han hade bl a en "papp-deka" som var jättekul att köra.

Nu stod han där troget väntande med mig på det där tillfället att få knäppa. Till slut blev Sonetten alltså förevigad och Du kan själv se resultatet. På den tiden var fotoutrustningen väl så knaper som kassan, och polarisationsfilter att ta bort speglingar med ingick givetvis inte i

utrustningen. Men de smäckra linjerna i sonettskapelsen tycker jag är hyfsat återgivna.

Det kändes bra att få drömma sig tillbaka till de här bilsalongsären. Jag kan lova att det var *härliga* tider!

Näväl, Berndt körde vidare i sitt bildprogram och vi fick uppleva tillkomsten av "Odensbacken-Bertones" skapelses alla födslovändor och inre konstruktionsklurigheter fram till dess att den färdiga drömmen, klädd i läckra Sonettlinjer bildlikt för mig ut i nya fantasiers värld . . .

# Säsongsfinal för Sonettägare

Kvarnmarknad i Odensbacken  
23 september

med Lasse Lönndahl och Sonetter



Lasse Lönndahl  
med sin första  
Sonett, chassi-  
nummer 016.  
Båda finns med  
på marknaden  
i Odensbacken.

Kvarnmarknaden i Odensbacken är en traditionell höstmarknad med sedvanliga aktiviteter – artister, gatuförsäljning, karuseller m m.

Årets artist och dragplåster är Mr Sonett Lasse Lönndahl och Sonettklubben!

Arrangör för marknaden är Lions Club och syftet med marknaden har hela tiden varit att få in pengar för att förse ortens stolthet – väderkvarnen – med vingar, vilka plockades

bort vid sekelskiftet då kvarnen elektrifierades. Men tyvärr, under planeringen av årets marknad spolierades alla dessa planer, barns lek med tändstickor gjorde vår vackra kvarn till en askhög på några minuter!

Alltnog marknaden ska leva vidare och som tidigare nämnts så kommer Lasse Lönndahl till årets marknad. Därför blev jag tillfrågad om jag kunde få hit några Sonetter, för man hade klart för sig i Lions Club att Lasse Lönndahl och Sonetten hörde ihop.

Då dök tanken upp varför inte göra en säsongsfinal för oss Sonettäkare, allrahelst som ett möte blev inställt under sommaren, Silver Hill-mötet.

Jag har planerat en utställning med specialsonetter, bl a: Sonettettan, den som deltog i Mille Miglia. Rolf "Dumle" Carlssons två, mycket sevärda tävlingssonetter. Hans Eklunds turbosonett V4. Min egen 16-ventilssonett. Ett renoveringsobjekt: Lasse Lönndahls första 2-taktssonett med chassinummer 016, som kontrast till övriga blanka fina Sonetter. Men framför allt vill jag se dej och din Sonett den här dagen.

Våra bilar kommer att presenteras och ställas ut för allmänhetens beskådande under dagen alltmedan vi förlustar oss på marknaden, blir bjudna på lunch av Lions, dricker kaffe med Sonettårta, kanske någon tävling typ tipspromenad om tiden tillåter. Men framför allt ska vi träffas och trivas!

När och var? Vi samlas hos mej, Berndt Eliasson, Odenvägen 5, Odensbacken kl 10.00 den 23 september. Där vi ska bilda kortege, för att senare köra fram till utställningsplatsen.

För att mat och kaffe ska fungera vill jag att du ringer eller skriver en rad till mej och anmäler dej.

Berndt Eliasson  
Odenvägen 5  
71 531 ODENSBACKEN  
Tel 019-51 013

Se till att du kommer med tom tank till Odensbacken. Shell erbjuder alla Sonett-åkare att tanka till 1956 års bensinpris, alltså det pris som bensinen hade det år som Sonetten presenterades på Stockholms bil-salong.

# ENKÄT FÖR KLUBB- UTVECKLARE

Då vi med glädje skulle hälsa nya deltagare hjärtligt välkomna till våra sommar möten vänder vi oss nu främst till Dig som aldrig deltagit i ett sådant möte, men också till Er alla som vi haft glädjen att träffa, eftersom medlemmarnas synpunkter är viktiga för oss vid planeringen av möten.

Vi lottar ut en present till medlemmarna som varit vänliga nog att svara på denna enkät.

Varför kommer Du aldrig till våra möten? .....

Vad förväntar Du Dig av våra möten? .....

Hur mycket får ett möte kosta Dig? .....

Hur långt är Du beredd att åka för att ta Dig till möte? .....

Vill Du att mötet ska var 1 eller 2 dagar? .....

Förslag till mötesplats(er) .....

Övriga synpunkter .....

Härmed ber vi få utlysa en tävling om ett namn till denna utmärkta tidning som i alla år fått heta Club Sonett Sweden men nu tycker att det blivit dags att få ett eget namn.

Som i alla tävlingar får givetvis det vinnande förslaget ett pris. Enväldig domare är styrelsen i Club Sonett.

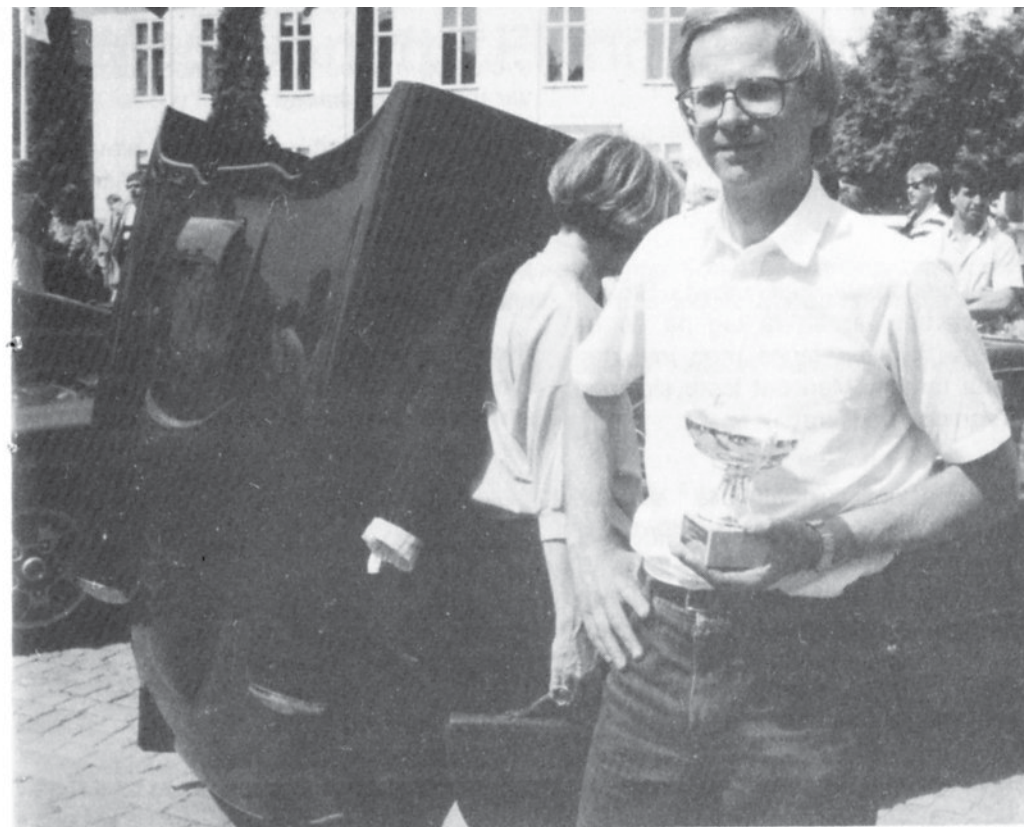
Jag tycker att tidningen ska heta: .....

Namn: .....

Adress: .....

Postadress och postnr: .....

Enkäten sändes till Inger Wennberg, Snärvidevägen 78, 162 41 VÄLLINGBY



Lars-Olof Eriksson framför sin prisbelönta Sonett

## Han kom sågs och segrade

*Om du älskar en sak kan du lägga ner hur mycket tid som helst på den.*

*Lars-Olof Eriksson, Norrköping köpte sin Sonett V4-68 i slutet av 70-talet. Då var den i skapligt skick men efter ett par års körning och en smärre påkörning med enklare reparation var det dags att ställa undan den i garaget för genomgående reparation.*

– När jag började så såg jag ganska snart att det här skulle ta tid för när jag väl börjar och jobba med en sak så ska det vara riktigt gjort på en gång, säger Lars-Olof.

Bottenplattan blåstrades och såg sedan ut som ett riktigt säll.

Stötdämparnas infästning bestod endast av underredsmassa så det

gick åt 4 kvm plåt för att få ordning på plattan.

Karossen var det lite småsprickor på och så fick jag gjuta en ny huv efter päkörningen (mallen finns kvar).

Inredningen är helt utbytt. Största problemet var att få tag på en ny matta, kvaliteten fanns men inte den rätta färgen. Men det löste sig med färgning i badkaret.

På maskinsidan är alla sliddelar utbytta och lite trimning utförd. En ny växellåda sitter på plats så inte har han hoppat över något i sin renovering, men det har tagit över

1000 timmar, varav 150 ligger på svetsning av bottenplattan.

- Inte kunde jag mycket om svetsning från början men mot slutet var man riktigt duktig.

Den första träffen efter jobbet blev Saab-möte i Nyköping. Redan här fick Lars-Olof kvitto på att han lyckats. Vinst direkt i första försöket! Men så ligger det ju också sju års hårt och målfast arbete bakom.

Även tvåan i tävlingen, Anders Weglin, Bollnäs har jobbat hårt med sin Sonett och även om det återstår lite jobb, så var bilen fin.

Trea kom Gunnar Almborg.

Tävlingen hade som vanligt samlat en hel del fina bilar, 10-talet Sonetter och även andra ombyggda och fina syskonbilar till vårt ädla märke.

Gunnar Almborg.

## Sonettdraget



Sonettdragsvinnare denna gång: Phil Zarrov, Durham, USA.

## Med Sonett i Finnmarken

Text och foto: P Alvestig

Värmötet är starkt förknippat med bilprat, främst Sonett. Syna bilar efter den gägna vintern, tipspromenad, tävlingen "vårens finaste Sonett" och sist men inte minst Sonett-tårta.

I år var det inte "som vanligt", här kommer rapport från ett annorlunda värmöte.

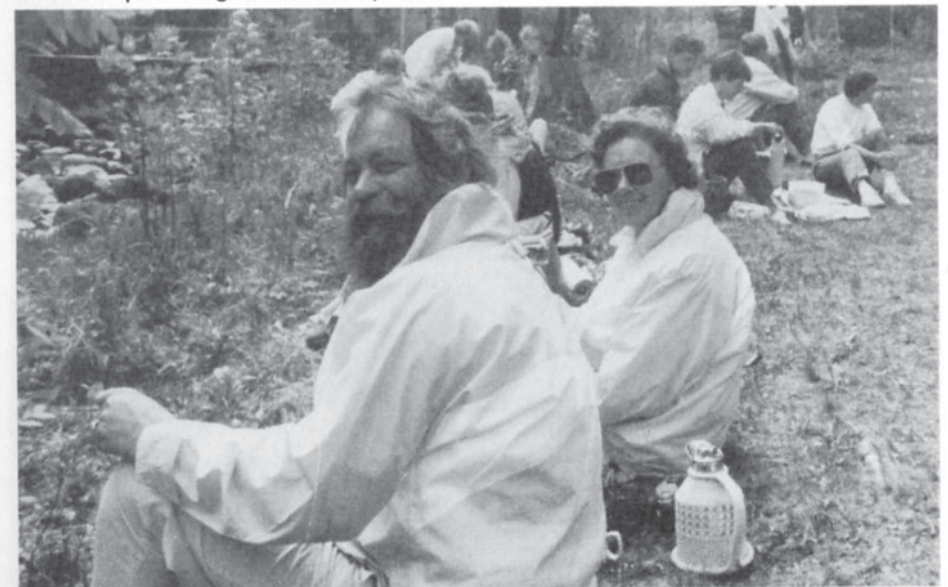
### värmötet

Vi sitter på en liten holme där vi äter vår medhavda matsäck. Vi lyssnar på vår guide som berättar att holmen heter Gungholmen och ligger i en å

vid namn Pajso, trakten vi befinner oss i är Finnmarken.

Det var här skalden Dan Andersson växte upp, levde och verkade. Det är om honom, Dan Andersson och trakten vi ska få lära oss lite mer om under två dagar i Finnmarken. Strax norr om Skattlösberg ligger

Picknick på Gungholmen i Pajsoån



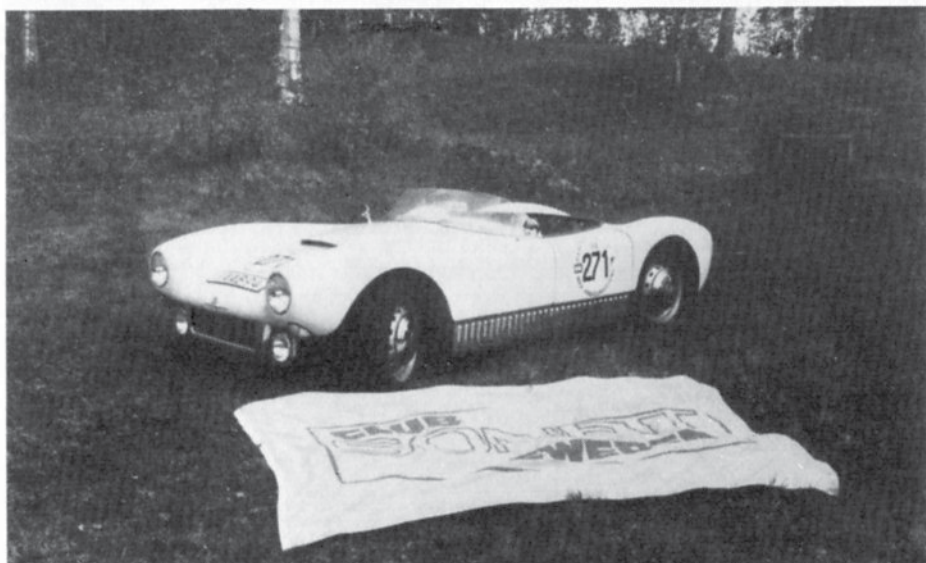
Vannebo, här låg en gång en hytt-anläggning, hyttruinen finns kvar idag och från den går en gångstig längs Pajsoån till Gungholmen.

Gungholmen var rekreationsplats för herrskapsfolket förr i världen. Bruksägarna "de sanna vännerna av Finnmarken" lät uppföra ett lusthus på ön samt anlägga rabatter i form av monogram med bruksägarssläktens initialer.

Efter traditionell samling, i Ludvika har vi nu gett oss av på upptäcksfärd i Finnmarken, burna av våra Sonetter, de flesta i alla fall.

Vår guide den här helgen heter Birgitta Ahrås och arbetar till vardags som bibliotekarie i Ludvika kommun.

*Vårens finaste Sonett 1989, prisbucklan finns att beskåda i Saabs bilmuseum tillsammans med bilen.*



Saab och då Speciellt Saabmuseet har återigen visat sin välvilliga inställning till klubben och vår verksamhet genom att låna ut en Sonett I och museets nya transportbil baserad på en 9000 Turbo, för övrigt samma ekipage som Carlsson/Åman så framgångsrikt körde i årets veterranupplaga av Mille Miglia. (Läs mer om detta på annan plats i tidningen). Detta tackar vi för.

Medan färden gick vidare i Finnmarken hann vi med en tipspromenad, vilken krävde ett stort bil-kunnande, flygcertifikat och historiska kunskaper.

Intresserade mötesdeltagare hade möjlighet att åka med i "Sonettettan" det är inte var dag vi har möjlighet att erbjuda en sådan attraktion



*Visstund vid Bränntjärnstorpet*

Den traditionella tävlingen "vårens finaste Sonett" hanns också med under lördagen.

På rundturen i Dan Anderssons trakter stannade vi givetvis vid Skallösberg och besökte Luossastugan.

Dan Andersson bodde i Skattlösberg under flera perioder i sitt liv.

Under kvällen avnjöts gemensam middag på Morhagens Fäbodshotell, därefter kaffe och fortsatt samkväm i sällskapsrummet, där även prisutdelning genomfördes

När mörkret fallit utanför visade Torsten Åman rykande färskas diabolbilder från Mille Miglia och kåserade därtill.

På söndag förmiddag styrde vi kosan mot Bränntjärnstorpet. Här föddes Dan Anderssons far Adolf Andersson och släkten hade bott här sedan slutet på 1700-talet.

Lokala trubadurer underhöll med visor och historier av och kring Dan Andersson.

Som sista punkt på programmet stod ett besök på Trollberget, som bjöd på en fantastisk utsikt.

## Resultat

### Vårens finaste Sonett

Segrare blev Saab-museets vita Sonettetta. På andra plats kom Leif Collin med sin III:a. Tredje plats delades av Torsten Åman, Hans Eklund och Berndt Eliasson.

# Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Jan-David Skavén



## Sonettklubbens Sickan Carlsson

*Så har då turen (Inger kanske skulle säga oturen) kommit, att presentera vår klubbmästare Inger Wennberg.*

*Hon är den enda kvinnan i styrelsen, tyvärr, men ett lejon eller jag kanske skulle skriva lejoninna.*

Varför då ovanstående rubrik? Jo, det man först tänker på när det gäller Inger är hennes sprudlande glada humör, Helt otroligt, jag har nog aldrig sett henne ledsen eller nedstämd! Fast arg kan hon bli! Jag skrev att Inger är klubbmästare, men

hon praktiserar både i och utanför Club Sonett Sweden "job rotation" och har tidigare även varit kassör i styrelsen.

Men nu är hon alltså klubbmästare och det går hon in för med liv och

lust, precis som hon alltid engagerar sig i det hon gör för tillfället. Det enda konstanta vad gäller Inger är nog maken Claes och sonen Per, som inom parentes gör militärtjänsten nu; det kan man inte tro att denna ungdomliga kvinna har en fullvuxen son!

Låt oss återgå till klubbmästeriet. Hon förbereder våra möten tillsammans med vår andre klubbmästare Anders Ogenstedt på ett föredömligt sätt. Hon åker till mötesplatsen någon månad innan för att i detalj se hur det ser ut på platsen, tala med människor som är involverade och få idéer. Ska jag sammanfatta hennes möten skulle jag säga planerade men ändå med inslag av spontanitet, med ett tema och lyckade!

Bilnehav då? Tillsammans med maken Claes har hon bl a en mycket fin renoverad röd Sonett II V4 från 1968, vilken allteftersom åren gått blivit mer och mer originallik. Trots det fina skicket, som bland annat renderat en första plats i vårtäv-

lingen "Finaste Sonetten", så har bilen vid rallyt Roslagens Farn tagit eld under instrumentbrädan. På hemväg från värmötet i Ludvika blev bilen tillfälligt stående med ängbildning i förgasaren. Det löste sig dock, dessutom fanns det följebil med, för säkerhets skull, Förresten, vilken Sonettägare har inte räkat ur för missöden någon gång?

I nuvarande ägo finns dessutom en minibil, en Heinkel Trojan tror jag det är och ett sportflygplan . . . ! Jodå, Inger och Claes är även hängivna flygare och till värmötet på Visingsö 1988 kom de, möjligen med känedom om de fullbokade färjorna som drabbade oss andra, med sitt flygplan!

I en krönika med bilanknytning ska vi väl inte heller dölja, att Inger en gång i tiden ägt en P1800, men omödena om den var inte nådiga, så hon är förlåten Jag är glad över att hon istället ägnar vår klubb sina krafter och att vi får känna hennes härligt positiva livsinställning

## Tecknings-tävling



Tyvärr på grund av dåligt deltagarintresse har vi tvingats flytta fram inlämningsdatum för teckningstävlingen. Det nya datumet är 1 november.

Se nummer 2/89 sid 15.

# Det fortsatte så nått med Saab Sonett



**LENNART LARSSON**, en av konstruktörerna i Arlov ger här en tillbakablick på tillverkningen av både Sonett II och III.

Här följer tredje avsnittet av Lennart Larssons Sonethistorik som den här gången bl a behandlar framtagningen av III:ans kaross.

## historik

Modelländringen 1970 innebar mycket arbete för oss men var samtidigt inspirerande då vi fick tillfälle att införa en del ändringar och förbättringar som vi hade önskat under tidigare årsmodeller.

SAAB vände sig till Sergio Coggiola i Turin för att få mera internationell stil över Sonetten. Coggiola hade väl studerat Sonetten tidigare, men om jag minns rätt var han i Arlov den 10 dec. året

måste ha varit 1968, och den 10 jan 1969, hade vi linjeritningar på huven.

En plåthuv knäckades fram hos Heinels karosseriverkstad i Malmö. De hade hjälpt till tidigare med den första Sonetten från MFI, och deras biltapetörer skar till alla mallar för invändiga klädsele och levererade också denna till oss. Plåthuven bedömdes och vi fick klart för oss hur huvudstrålkastarna skulle byggas in, motorrumsluckan utformas, grillöppning och positionsljus utföras m m.

Karosserna hade de senaste åren tillverkats vid Trelleborgsplants anläggning i Ljungby. Jag hade tillbringat åtskilliga

dagar där under åren för att få håll på olika problem och införa förbättringar. De anlidade Peterssons modellsnickeri i Ljungby och de fick nu uppdraget att tillverka modell av huven som vi sen kunde gjuta av och få första formen.

Infästningen av huven hade hela tiden varit ett delikat problem, de första årsmodellernas fällbara huv hade vissa passningsproblem, den var ju ganska vek och måste styras väl i stängt läge. Den nya modellen var fast men måste då passa väl med arrangemanget med de uppfällbara strålkastarna och motorrumsluckan. För strålkastarna utvecklade Björn Andreasson och min kollega Douglas Hollendorf en anordning som egentligen var genial. Med en dragstång från instrumentbrädan och ett länksystem med fjäder och överknäckning fick vi en anordning som fungerade bra när den var rätt injusterad.

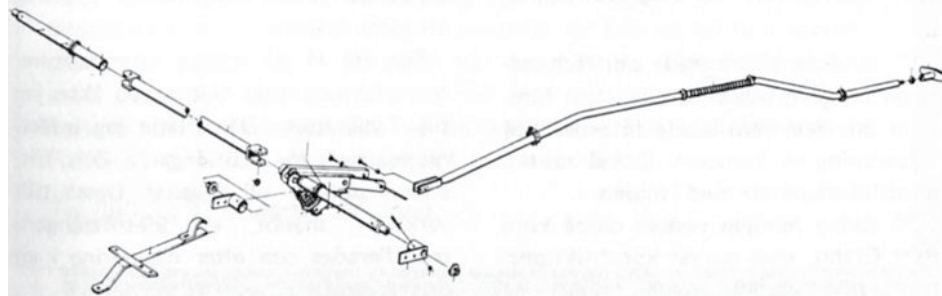
Vi trodde att man i USA skulle uppfatta denna anordning som alltför simpel. Men antagligen blev amerikanerna så överraskade över att upptäcka att händer kan användas till mera än att bara trycka på knappar, att de accepterade detta system utan knot.

Förlängning av karossens bakdel hade vi talat om från och till men inget avgörande hade fattats. Vi såg ju tydligt stilskillnaden mellan Coggiolas mera raka internationella linjer och Björn Karlströms mera runda, med den typiska ankstjärten som avslutning längst bak.

På ena väggen i konstruktionskontoret hade vi Teknikens Världs bilder på sportvagnar, mest italienska "fullblod". Vi kände oss lite i kanten av "doften från den fina världen" med vår Sonett.

Historieskrivare har inte klart uttryckt var initiativet till bakvagnsändringen kom ifrån, men jag minns att jag ringde hem till Björn A. i Arlov från Ljungby, när jag såg den första nya plasthuven. Vi hade då fått fram några karosser med den nya plana öppningsbara bakrutan men med ankstjärt och inga sidorutor. Stilbrottet var nu helt uppenbart och proportionerna mellan fram- och bakdel helt otillfredsställande. Skulle något göras åt detta måste det ske nu. Jag föreslog Björn att skära loss bakgaveln på karossmedellen och flytta denna 100 mm bakåt och fylla igen öppningen med "raka linjer". Det skulle

Arrangemanget för att fälla upp strålkastarna.



bli balans mellan fram och bakvagn på så sätt.

På sedvanligt raskt sätt godkände Björn omedelbart förslaget, vi gjorde en snabb ändring av modellen och fick fram en ny form. Jag hade också arbetat fram sidorutorna och urluftningen, liksom bakrutan med sina gångjärn och stängningstapp. Allt detta fick vi nu med liksom 99:ans bakljus och tillkommande sidomarkeringsljus och gummistötfångare fram och bak.

Exteriören var vi nu ganska nöjda med och fick brått att få fram alla detaljer för serietillverkning.

Strax efter introduktionen av den nya karossen bytte ASJ leverantör av denna. Då nu produktionen såg ut att öka ville man få ett lägre pris på karossen. Trelleborgplast i Ljungby ansåg sig inte kunna göra denna billigare.

Detta leverantörbytte var omgivet av stort hemlighetsmakeri. Trelleborgplast hade strax innan frågat ASJ om vi ville ha hem våra formmodeller, som de nu inte behövde längre, eller om de kunde slå sönder och skrota dessa. Jag föreslog att ta hem modellerna och ställa undan dem. Detta räddade situationen för ASJ. Modellerna lastades på ASJ:s fulltankade och klara lastbil och en fredagkväll kl 17.00 satte sig ASJ-chefen i Arlöv bakom ratten och for iväg mot okänd ort.

Vi var inte informerade om förhandlingarnas gång och vilda gissningar förekom om vem som skulle få ordern på tillverkning av karossen. Också norska plasttillverkare var med i bilden.

På tisdag morgon veckan därpå kom Bert Grahn, som nu var konstruktionschef, till mig och talade om att jag

måste åka till Kalmar Verkstad och hjälpa dem igång med karosstillverkningen. Det blev alltså Kalmar Verkstad som fick ordern, Norge var för långt bort med för långa transporter och kontaktvägar. De gamla modellerna putsades upp och nya formar gjordes. Senare överfördes också formar från Trelleborgsplast i Ljungby till Kalmar Verkstad.

Det var ett bakslag för Trelleborgsplast att inte få fortsätta med karosserna. Sonettkarosserna var vid denna tid en betydande del av deras tillverkning. De formpressade detaljerna lamphus, motorrumslucka och dörrskal skulle de fortfarande tillverka, men kontakterna var en aning kyliga de första gångerna jag var där efter leverantörbytet.

USA fortsatte med sina krav när det gällde säkerheten och 99:an hade fått sin stötfångare med de stötupptagande plastblocken. Grahn och jag var eniga om att enda möjligheten att klara de amerikanska kraven var att använda plastblocken i en skena som var böjd efter huvens resp bakpartiets form på Sonetten. Kraven var att kunna köra mot en barriär i 8 km/tim resp backa mot i 5 km/tim, och att bilen skulle kunna köras från platsen. Detta fordrade stabila infästningar i chassiet av stötfångarskenan. Jag fick i uppdrag att klara detta.

För att få tillräckliga informationer om provning och hållfasthet åkte jag till Trollhättan. Där ritade jag infästningsjärnen för stötfångarna och förstyvningsplåtar till chassiet. Dessa tillverkades snabbt, en 99-stötfångare modifierades och efter montering i en Sonett gjorde vi proven.

Första provet tog dock en överraskande vändning. Motorn står ju på gummi-kuddar och dessa var så mjuka att motorn for fram och kylfläkten gick in i kylaren och kylvätskan rann ut. Detta visade att motorinfästningen måste modifieras.

Vi tjuvade motorn provisoriskt och gjorde om provet. Stötfångarinfästning och stötfångare höll. Jag ritade skenor för blocken som var formade efter Sonetten. Skenor tillverkades av en fabrik i Köpenhamn och jag var över dit och hämtade den första provskenan åt oss. Jag minns inte vem som tillverkade gummistrumpan till stötfångarna, men nya sådana som passade vår utformning togs fram och så hade vi klarat det problemet.

På ASJ hade vi ett verkstadsutrymme som vi kallade experimentverkstad. Det var mest jag som höll till där och här gjorde vi provutförande av detaljer och provmonteringar. Vi provade olika ut-

förande av bensinpåfyllningsrör, den så småningom gasfjäderstöttade bakrutan, jag modifierade instrumentpanelen för 99-instrumenten m m.

Instrumentbrädan i AP är i sig ett mästerverk i detta material. Den djupa tunna skärmen över instrumenten är svår att göra, men firma Torlan i Särslov utanför Malmö, som också gjorde stolarna åt oss, var en skicklig plasttillverkare och klarade detta.

På ASJ hade vi också en mycket skicklig modellsnickare av gamla stammen som varit med på första-klass järnvägs-vagnars tid och visste hur ett förstklassigt snickeriarbete skulle se ut. Han gjorde modellerna åt oss på de nya dörrskalerna och instrumentbrädan. Han kunde läsa ritningar om sådana fanns och förstod precis när man måttade med händerna. Beträffande toleranser frågade han om han skulle använda den gamla eller den nya tumstocken. Det var aldrig några mätbara avvikelser.

forts nästa nummer

## SAAB TRÄFFEN I UMEÅ

Alla Sonettägare är välkomna till vår träff som blir den helg i augusti-september då Saab-Ana visar 90-års bilmodeller. Det blir bildvisning med den kände Sune Strömberg (Classic Motor) ev filmvisning, bildelsmarknad – köpes, säljes – korande av finaste bil och längsta resväg bl a plus att vi antingen kör ett minirally eller kortege runt stan. Dessutom bjuder vi på fika. Håll öron och ögon öppna om tiden och om Ni är intresserade av att komma, är det jättebra om Ni RINGER så vi kan beräkna antalet som ska ha fika.

Tel 090-32 339, Martin Stenlund.



## det skrivs om oss och våra bilar



- Vi börjar med SAAB INSIDE från november 1988, utgiven av Saab-agenten i Schweiz, Scancars. Tidningen har skickats till oss av Len-nart Jahrenbäck, en av våra medlemmar som för närvarande bor i Schweiz. Bland alla nya Saabar finns det även plats för historik. Artikeln handlar om den grundliga reno-vingen av en schweizisk Sonett III, 1971, ägd av Roland Wagner. Reno-vingen, som tog tre år, blev mycket lyckad att döma av de fina färgbilder som illustrerar artikeln.

- Sedan fortsätter vi med en bok. Den heter "Sportvagnen, Historia, Konstruktion och Utveckling" av G N Georgano och är utgiven i Sverige 1988 av Forum. Det är ett praktverk, många färgbilder och mycket text som berättar om sportvagnens utveckling från början på seklet och till idag. Jodå, på sidan 174 finns det en fin färgbild på den blå Sonett I från 1956 och på sidan

176-177 är det ett imponerande dubbeluppslag av Sonett II V4 från 1967. Ni har kanske sett bilden, förälskat par tittar ut mot vattnet medan den silverfärgade Sonetten väntar på stranden. Jojo!

- Redan i förra numret av vår klubb-tidning hade vi med saxningen om Saabs satsning på veteranbilstävlingen Mille Miglia.

Mer material har kommit sedan dess och i denna tidning har vi även ett separat reportage om själva tävlingen. Saabs externa informationstidning DIN BIL 2/89 hade med bild och text om det stora evenemanget.

- Av Conny Rådesson i Björneborg har vi fått en stor artikel från Expressen av den 30 april 1989. Bertil Brohman på Expressen provkörde Sonett I inför Mille Miglia. Han anser att bilen är svärkörd, bland annat därför att motorn tenderade att

läggas av vid varvtal under 5000 och att växellägena var knepiga, men att Sonett I var fantastisk på vägen. Hans slutkommentar var "Tänk vad de kunde för 30 år sedan. Vilket bygge!"

- Den 15 maj följde Bertil Brohman på Expressen upp sin tidigare artikel om Mille Miglia med ännu en om denna legendariska tävling, rubriken var "Nu rullar de gamla klassikerna igen". Han berättar om allehanda bilmärken som deltagit, om förare som Stirling Moss och artikeln illustreras med en halvsidas färgbild på den vita Sonett I i full fart med Erik Carlsson som förare och Torsten Åman som codriver. Rubriken på bilden är "FORZA CARLSSON"! och underrubriken "Sista resan i en gammal Saab Sonett". (Men det får vi väl hoppas att det inte var). Maken till PR som Saab fått via sitt deltagande i denna tävling och med hjälp av sina PR-ambassadörer Erik Carlsson och Torsten Åman får man leta efter!

- Av Conny Rådesson har vi fått ännu en artikel, från tidningen Idrottsbladet-Motorsport nr 9, 5 maj 1989. Även denna artikel handlar om förberedelserna inför Mille Miglia och visar förutom Sonett I även den unika transportbil som Saab byggt, en 9000 Turbo 16 som är kapad bakom framstolarna och försedd med ett chassi som man rullar upp olika

dyrgripar på för transporter mellan olika utställningar och arrangemang.

Vi som var med på vårt värmöte i Ludvika kunde för övrigt själva se såväl den Sonett I som tävlat i Mille Miglia som Saab transportbil.

- Den 18 maj hade Svenska Dagbladet en liten blänkare med bild på Saabs alla personliga registrerings-skyltar, uppvisade av Pelle Rudh på Saab Bil-museum. Bland andra skyltar kan vi skönja Saab 94, Saab 97 och Sonet, dock med ett T då Sonett med två T var tingad av en Sonett-ägare.

- I BilSport nr 7 från mars 1989 har journalisten Reinhold Sehlin gjort ett tresidors fägreportage om Gunnar Almbergs Sonett III, 1974. Det var ju Gunnar som i tävlingen "Världens Häftigaste Saab" i Nyköping kom på tredjeplats 1986, andraplats 1987 och en fin förstaplats 1988. Trägen vinner och det kan man ju förstå då Gunnar har en fin originalbil. Men var i världen har journalisten fått det ifrån att V4 motorn ersatts med en större 1,7 liters rak fyra? I övrigt var det ett trevligt reportage som även omnämnde vår klubb.

- I den alltid lika trevliga Sidorutan, nr 2 1989, utgiven av Östgöta Bilklubb Alla tiders Saab fortsätter man med Saabs historik. Rubriken är "Nu kom Saab 97". Man berättar om de två

prototyper som byggdes 1964, nämligen Sixten Sasons Catherina byggd av ASJ i Katrineholm respektive Björn Karlströms MFI 13, byggd av Malmö Flygindustri. Som ni vet blev det MFI 13 som vann, men designen modifierades innan produktionen kom igång vid ASJ i Arlov.

- Den 17 maj 1989 hade Bergslagsposten en artikel om vårt vårsonettmöte den 27-28 maj i Ludvika. Man berättade om de utflyktsmål som vi skulle besöka.

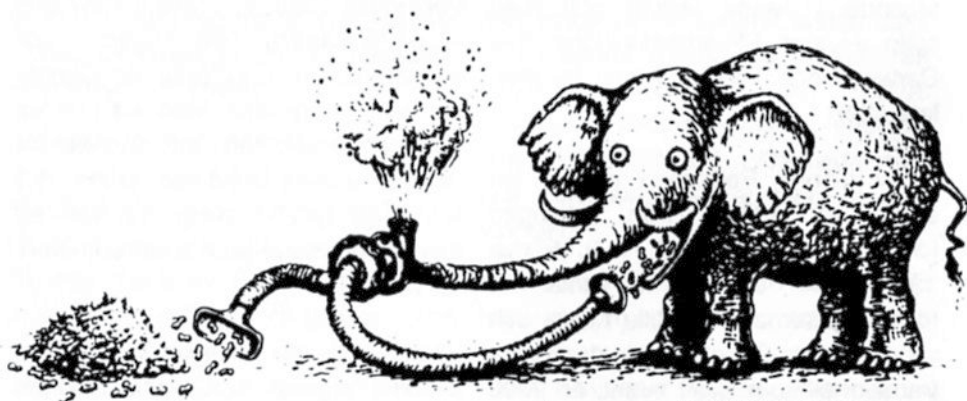
- Den 30 maj följde man upp sin blänkare med ett genomarbetat reportage om vårt möte. Inger Wennberg var till och med på framsidan tillsammans med Torsten Åman bredvid Torstens Sonett III med reg nr SON 1. Inne i tidningen fortsätter reportaget med rubriken "Entusiast-

ernas möte". På ett korrekt och informativt sätt beskrivs hur vår klubb verkar och man beskriver även lite om våra bilers egenskaper. Självfallet berättas det även om vad vi gjorde på vårt möte i poeten Dan Anderssons hemtrakter.

Som ni ser härövan finns det mycket skrivet om oss och våra bilar i de mest olika publikationer. En del material hittar jag själv men en del får jag av aktiva klubbmedlemmar. Fortsätt med det, jag ser gärna även nya bidragsgivare. Som ni förstår är det ett måste att ni själva håller ögonen öppna för att vi så hel-täckande som möjligt ska kunna hitta allt material.

Med andra ord, hör av Er!

Jan-David Skavén



TURBO

SÄLJES



KÖPES



**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.**

SÄLJES

Grill till Sonett II V4 .  
Tel 013-63 216, Lars Fredriksson

Ny grill till Sonett II V4 -68 bytes (ev säljes) mot bagagelucka (hela gångjärn!), askkoppar, säkerhetssele till samma modell.

Tel 013-63216, arb 013-28 60 30, Lars Fredriksson

5 st Jp-fälgar i mycket gott skick till högstbjudande.

Tel 0495-30 108, Roland.

10 st brytarspetsar till Sonett II (1966-69).

Mano Forsman, Långvägen 68,  
89 143 ÖRNSKÖLDSEVIK  
Tel 0660-42 991.

Saab Sonett III 1971, bra bruksskick, helt original inkl A-C, extraljus och originalradio.  
Nyrenoverade bromsar och för gasare.

Bilen står i Texas, U.S.A.

Pris \$ 2500. Fritt Texas. Intresserad? Ring Robban på 08-87 31 37.

# SÄLJES



# KÖPES



## SÄLJES

### SONETT III -71

Chassinr 71501200. Omlackad från orange till Mercedesröd, vitt chassi. Renoverad åren 1982-86, därefter endast sommarkörd.

3:e pris vid omröstningen av årens snyggaste Sonett 1987. 14 000 mil. Pris 80 000 kronor.

Johan Hasselberg, Fredsgatan 18, 95 100 KALIX.

Tel 0923-11 155, 12 890, eller 0523-52 066.

Huvudbromscylinder.

Plåttalgar 4,5".

Nya navkapslar 1966-68.

Nya lyktsargar till II:ans bakljus.

Tel 0485-54 242, Jan Johansson.

## KÖPES

Bagagelucka till Sonett II V4 samt Las till original säkerhetsbalte. Tel 013-63 216, Lars Fredriksson.

## SÄLJES

### SAMLARBIL

Sista tillverkade sålda Sonetten, 9000 mil inkl vinterdäck och kataloger.

70 000,- eller högre bud.

Tel 08-37 23 32 el 0171-803 60, B Holmerin.

## BYTES

Begagnad men fin golvmatta + div inredningsdetaljer, tankmatta bl a till Sonett III, huvemblem Sonett II, nytt, en bakre ljuddämpare Sonett III bytes mot fina dörrsidor eller klädsel till Sonett III t ex. Eller annat kul!

Vevaxel + div delar till 1700cc V4-motor + Weber 28.36 med insug säljes eller bytes mot 7,6 kamaxel i gott skick.

Tel 090-32 339, Martin.