

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

*världen*



- Teckningstävlingen avgjord
- Historik
- Försäkringsfrågor
- Sonett två och en halv

**1**

**1990**



## Från ordförandens skrivbord ...

### Bäste klubbmedlem

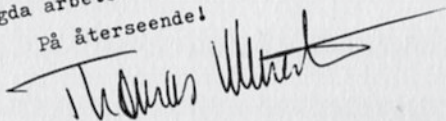
Ett nytt decennium har gjort entré. Med 1990 tar klubben ett nytt kliv in i framtiden och lämnar ett framgångsrikt åttiotal till historien.

Det jag först vill slå ett slag för är naturligtvis vårt årsmöte. I år flyttar vi till västkusten för att som vanligt sprida på gracerna. Jag hoppas att få se många nya och gamla ansikten i Trollhättan i mars. Ett fint program kommer vi att bjudas på. Vidare vill jag beklaga att vår förhoppning angående SAABIA försäkringen inte föll så väl ut, men mer om försäkringar i tidningen.

Vi kommer inom kort att döpa om tidningen till något "snärtigare" och mer anpassat till själva tidningen. Ta du en extra koll på framsidan så ser du skillnaden. Avslutningsvis så kan jag lova er alla en välplanerad och händelserik säsong med många "himla fina" program-

Jag och styrelsen hoppas och tror att just du kommer på våra träffar för att trivas och uppskatta klubbmästarnas nedlagda arbete.

På återseende!



## kort sagt

Några få medlemmar har efterfrågat en bekräftelse på sitt nya medlemskap i Club Sonett Sweden respektive ett medlemsbevis. Av kostnads/tidsskäl har vi tyvärr ingen möjlighet att göra detta. Som ni förstår är

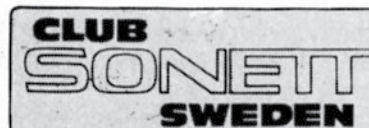
detta en fritidssysselsättning för oss i styrelsen och vi försöker koncentrera våra krafter och vår tid på det väsentliga. När en ny medlem får sin klubbtidning första gången är det att se som en bekräftelse på att man är med (och välkommen) i Club Sonett Sweden.

Jan-David Skavén

### Omslagsbild:

Kör ombord! Tag med din Sonett på en kontinental semester i sommar. Många fina "sportvagnsvägar" ligger och väntar på dej i de sydliga länderna.

Foto: Kjell Wihlberg



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

Besiktningmän 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



# SONETT

*världen*

För Dig som nyligen gått med i Club Sonett Sweden och härmed håller ditt första nummer av Sonettvärlden i handen tycker väl inte det är något speciellt med det. Det är ju en självklarhet att en tidning ska ha ett namn, men för de andra som läst klubbtidningen sedan 1981, ja det finns faktiskt sådana, är det en ganska stor förändring, klubblogon har försvunnit och tidningen har fått ett namn, en identitet.

## Namn på tidningen

I början av 1989 startade en diskussion om hurvida tidningen skulle få ett namn. Först fram och tillbaka inom styrelsen, förslag kom, det funderades, förkastades och nya förslag osv, osv.

Vi beslöt att via vår enkät i tidningen pejla läget hos Er medlemmar om det fanns något intresse, mer än inom styrelsen, att döpa tidningen och si ett namn vore inte helt fel.

## Vad ska tidningen heta?

Nu var ju saken avgjord, tidningen skulle få ett namn, då var det ju klart men tji vad vi bedrog oss.

Vad ska en klubbtidning med en upplaga på ca 350 ex heta? Den ser

ju ut som en tidning (fast lite mindre). Den sprids till andra klubbar, företag, organisationer, tidningsredaktioner sist men inte minst kors och tvärs över världen.

Tidningen har ett varierat innehåll som kretsar kring Sonetten och folket i dess närhet.

Nu närmade vi oss slutet, att det handlade om Sonett skulle vara självklart men med lite global touch.

Sonettvärlden, pang där satt han!

Så, nu läser Ni nr 1-90 av Sonettvärlden en tidning som vi i styrelsen är stolta över men vi tål kritik och vill ha tips, idéer. Skicka till vår insändarsida, klubbens adress.

*Per Alvestig*

Reds anm

I nummer 3-89 av klubbtidningen utlyste vi en tävling med pris till vinnande namnförslag på tidningen. Red kan härmed meddela att det vinnande förslaget kommer från klubbens sekreterare Per Alvestig. Grattis Per!

*Red*

# BILFÖRSÄKRINGAR — VAD HÄNDER EFTER SAABIA?

*Jan-David Skavén*

Som ni såg i förra numret av vår klubbtidning, nummer 4, 1989, har Saabia sagt upp försäkringsavtalet med Club Sonett Sweden per den 31 december 1989. Vi, och även den del medarbetare på Saabia, kämpade in i det sista för att vi skulle kunna ha kvar möjligheten att ha ett specialavtal, men tyvärr, det gick inte, man valde att istället koncentrera sina resurser på så kallade massprodukter = standardbilar.

Som förut har vi förstås möjlighet att försäkra de Sonetter som är i ett mycket fint originalskick eller fint re-

## försäkringsfrågor

noverat skick i MHRF/Folksam. Vi har berättat mycket förut om denna försäkring och ska inte orda mer om den här, annat än att den är förträfflig för de bilar som är i skick enligt ovan och som inte används som bruksbil. Milsträckan är obegränsad, besiktning krävs genom klubben, kostnad för helförsäkring 478,-/helår.

Ett alternativ som kan passa en del är kanske Wasa/Bilsports specialförsäkring. Följande huvudpunkter gäller för den: Bilen får ej användas som bruksbil, max körsträcka per år 1000 mil. Det är en helförsäkring omfattande trafik, vagnskada, räddning, rättsskydd, brand, stöld och glas. Alternativ finns i form av en avställningsförsäkring (garage, transport och utställning). För bilar i storstadsregion krävs oftast besiktning hänvisad av Wasa/Bilsport. Man kräver

även att följande säkerhetsutrustning installeras: Brandsläckare, märkningssats för glasrutorna och kortslutningsatts. I de fall bilen är äldre än 20 år behöver inte glasrutorna märkas.

Ansökan till Wasa/Bilsport ska åtföljas av färgfotografier på bilen. Premier: Helårspremie 1470,- och om bilen ej används i trafik 495,-. Om bilen är äldre än 20 år kan man få 50 % rabatt på ovanstående premier om den är i originalskick. Då Club Sonett Sweden inte på något sätt administrerar Wasa/Bilsports försäkring ber vi Er vänligen kontakta dem direkt om ni har ytterligare frågor eller vill teckna försäkring.

Adress: Wasa/Bilsport  
Specialförsäkringar  
Klostergatan 2  
352 30 Växjö  
Tel 0470-201 25

Det är möjligt att byta försäkringsbolag på årsförfallodagen men också när som helst då bilen är avställd, det kan vara ett litet tips om man inte vill



## Intyg vid direktimport av Saab Sonett

När man privatimporterar en begagnad bil och skall få den registrerad i Sverige så kräver myndigheterna en massa pengar i avgifter för accis och moms mm. Dessutom skall man visa upp intyg på att bilen uppfyller vissa svenska lagkrav bl a om avgasrening och bromsar. Har man inga intyg eller inte kan skaffa sådana, så måste prov göras med ytterligare fördyringar som följd. Normalt brukar dock tillverkare/generalagenter utfärda intygen till en kostnad av ca 2000 kr/intyg.

I Sverige är det Saab Sverige Bil AB som ansvarar för intyg för privatimporterade Saabar. Detta företag tar också ut ovannämnda summa vid begäran om intyg för registrering. Det finns dock ett undantag. För den som importerar en Saab Sonett och som är medlem i Club Sonett Sweden sedan ett år och ansöker om intyg, kommer endast en expeditionsavgift på 200 kr att tas ut. Detta då Saab Sverige Bil AB anser att Sonetterna och deras ägare gör bra PR för Saab och håller intresset kring Saab-bilens historia levande.

En grundförutsättning för att regeln med den reducerade avgiften skall gälla är att Sonetten som importeras är avsedd att vara hobbybil och inte en kommersiell handelsvara. Kommer någon att begära intyg efter intyg så kommer självfallet den högre avgiften att tas ut.

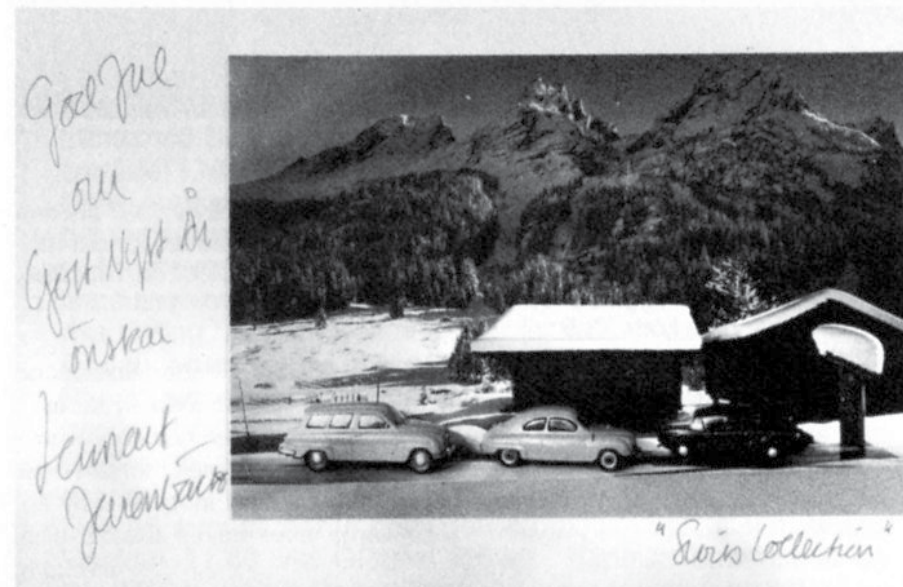
Från klubbens sida är det glädjande med denna positiva inställning från Saab Sveriges sida. Det underlättar för oss att få in flera Sonetter i Sverige. Samtidigt står det klart att det kan ha sina fördelar att vara med i klubben på samma sätt som när det gäller villkoren för veteranbilsförsäkringen.

Kontaktman på Saab Sverige är Hannes Löveneke, tel 0155-49103.

vänta. Avslutningsvis vill vi också nämna att Club Sonett Sweden för närvarande undersöker möjligheten till andra alternativ i annat försäkringsbolag. Kanske man skulle kunna göra något lite mer "Sonettan-

passat", en försäkring som liknar Saabias och som även passar den som fortfarande använder sin Sonett som bruksbil. Vi ber att få återkomma med mer information i kommande nummer av Sonettvärlden.

## SWISS COLLECTION



Av Lennart Jährenbäck i Schweiz fick vi detta härliga färgkort, som dock tyvärr bara kan återges i svartvitt i Sonettvärlden. I original var bilarna blågrå, gula och röda. Med denna bild önskar även styrelsen för Club Sonett Sweden våra medlemmar ett gott nytt Sonettår!



**Sonettdraget** Vinnare denna gång i sonettdraget:  
Mark Sjölin Trelleborg





## Snack i 2-takt



Tvåtaktsredaktör  
MATS JONSSON

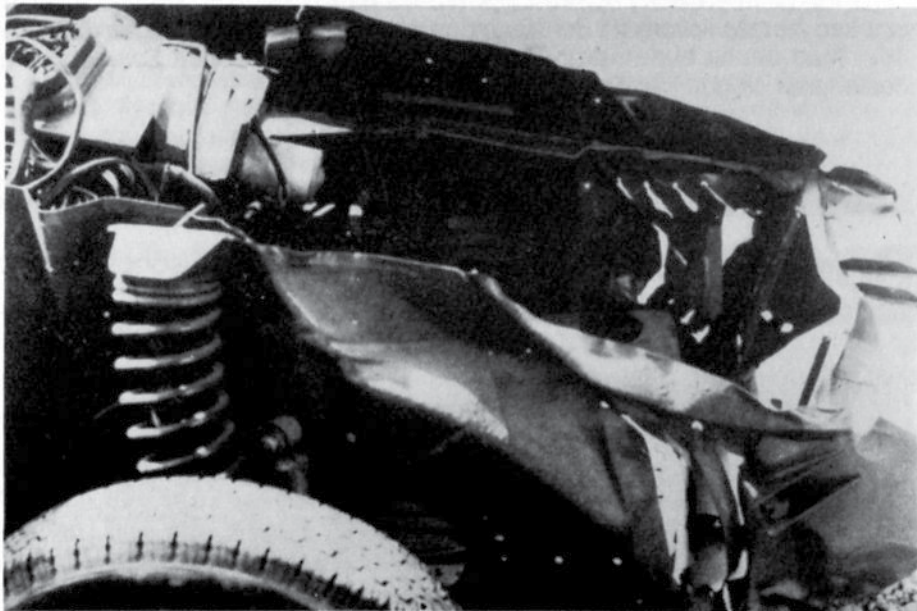
Vad skulle du kära läsare säga om att äga en ny Saab Sonett II av 1967 års modell? - En ny 67:a, det är väl inte möjligt, kanske. I USA, var annars, är det möjligt. I Ohio bor en kille som äger en bil med Chassinummer 000.172. Den bilen har idag ännu inte tillryggalagt den rekommenderade inkörningssträckan på 300 mil. Den har bara körts 73,5 mil.

Orsaken till detta är naturligtvis inte att ägaren tyckte att det var en tråkig bil utan att han redan andra dagen som Sonettägare lyckades frontal-krocka bilen mot något föremål, varvid bilen blev 30 cm kortare i nosen.

(kortnos!) Vidare innebar kollisionen att de främre fjäderbenen flyttades 5 cm bakåt. Detta låter inte och är inte speciellt allvarligt men försäkringsbolaget lär ha löst in bilen och ägaren köpte efter en tid tillbaka bilen

forts sid 17

*Motorrummet har rensats för att underlätta reparationsarbetet.*



## ÅRETS MÖTEN, EN LITEN FÖRHANDSINFORMATION

Vårt första klubbmöte äger rum den 26 och 27 maj i Skåne. Vi träffas vid Saabs nya motorfabrik (vid Kockums gamla varvsområde) i Malmö. Möjligen gör vi någon rundvandring där, det får vi återkomma till. Därefter åker vi till Johannamuséet där det finns mycket sevärt, bland annat i gammelvilsväg. Där äter vi även och spanar in vinterns putsande (pustande?). I samband med besöket där ska vi nämligen även ha vår traditionsrika tävling "Finaste Sonetten, våren 1990".

Dagen efter ska vi bese och även förhoppningsvis testa Sturup Raceway. Det blir ett välmatat vårmöte där alla förhoppningsvis ska få sina intressen tillgodosedda.

Därför, boka redan nu in denna helg och även nedanstående datum:

Den 25 augusti har vi nämligen ett möte i Stockholm. Vi ses klockan 11.00 vid Globen för att därifrån bese delar av Stockholm genom Sonettfönstret. Under färden har vi även en tipstävling. Om intresse finns ska vi även genomföra en prylmarknad för Sonetterna, faktiskt en av de första anordnad av Club Sonett Sweden. Att vi inte haft en förut beror på, att vi trots att det finns alldeles för lite Sonett delar i omlopp för att kunna byta prylar, men vi hoppas i och med detta möte få se att så inte är fallet!

I nästa nummer av Sonettvärlden återkommer vi med exakta mötesplatser, mötestider och kompletterande information om båda mötena. Vi kanske också får möjlighet att där informera Er om Saabregistrets trevliga möten i år.

Har ni några frågor i mellantiden är ni välkomna att kontakta Eder ena klubbmästare:

Anders Ogenstedt  
Solsundavägen 7  
131 46 Nacka  
Tel 08/716 45 87

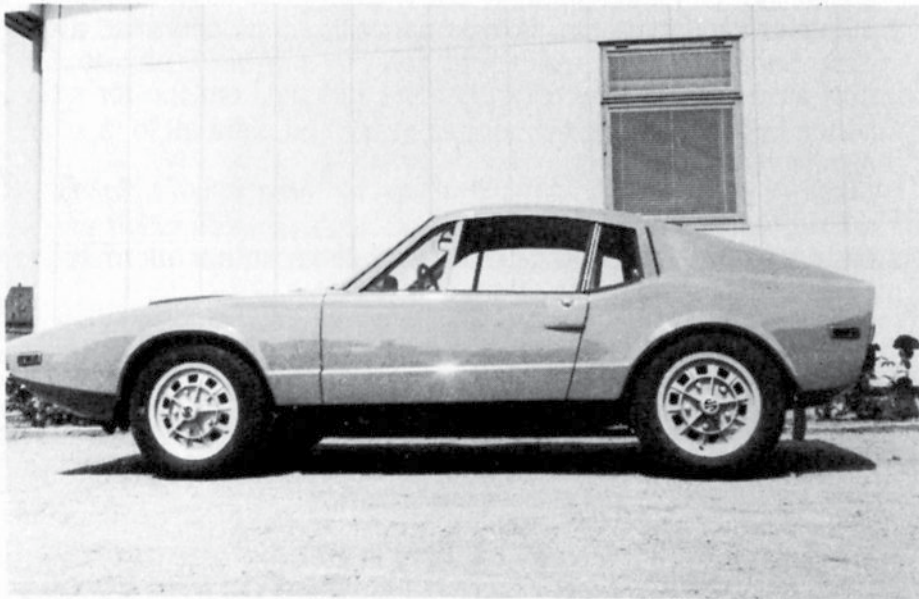


# Det fortsatte så nått med Saab Sonett



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

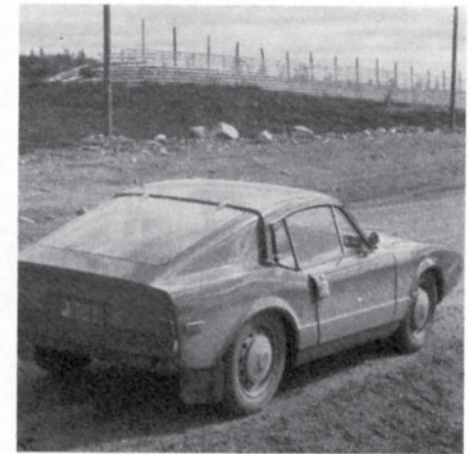
*Första färdiga bilen av modell III, bilden tagen augusti 1969.*



Under min tid vid ASJ i Arlööv byggde jag också två Sonetter hemma i mitt garage. Detta är omtalat i tidigare artiklar.

## historik

Bilarna byggdes av överblivna delar och krocktestbilar. Jag offrade mycket arbete på karosslipning och iordningställning av detaljer för montering. Det trevligaste var att göra modifieringar 2 + 2 säte, inbyggt tanklock, rostfria tröskelskenor, dagsljuslampor i grillen m m. Alla reglage och överföringar justerades noga, för perfekt funktion.

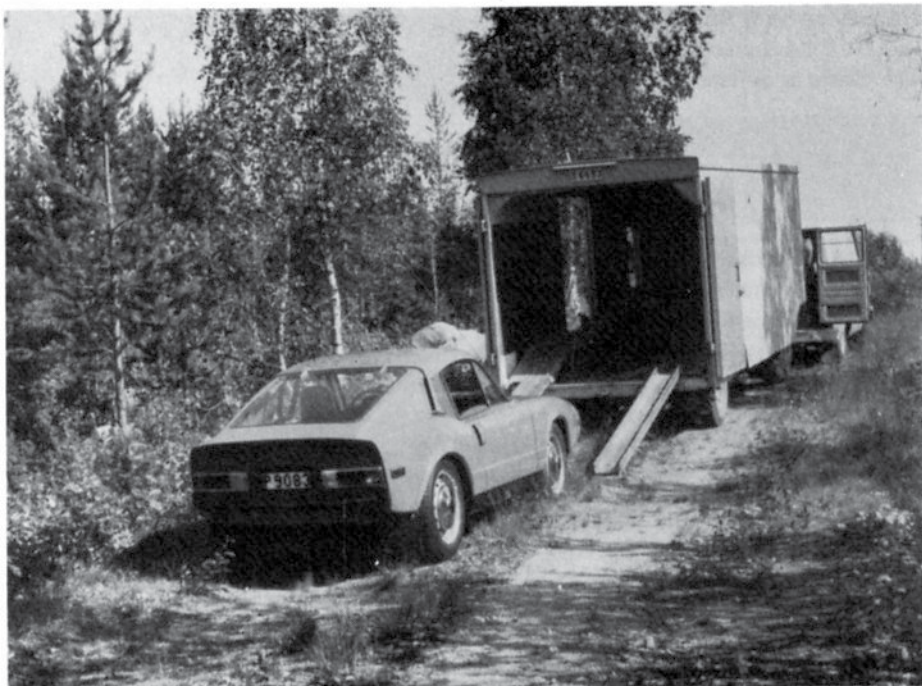


*Hemliga körtester av III:an utfördes i norra Finland.*

*Väl dold under en presenning, fölgebilar av andra fabrikat än Saab, för att inga misstankar skulle väckas att det var en ny Sonett som testades.*







Sonetten fraktades i ett täckt släp upp till de nordliga breddgraderna.

Dessa byggen var mycket lärorika och man lärde känna varje skruv i bilen. Med den första Sonetten mod 70 körde jag 2000 mil och den smörgula bilen väckte uppmärksamhet där den drog fram.

Den andra bilen var en krocktestbil. Karossen var här av ett utförande som gjordes för att snabbt få fram bilar för krocktest m m. Karossens längd var den samma som tidigare årsmodeller, alltså utan bakre sidorutor och med "ankstjärt" överst på bakre sidoflyglar. Bakspegeln var den samma som senare årsmodeller och den plana öppningsbara bakrutan fanns också. Bilen lackades orange, detta gjordes i den karosslocke-

ring som byggdes upp i Arlöv under de senare åren av Sonett-tillverkningen.

Vid semestertid 1972 hade jag alltså två Sonetter och en gammal 96:a med sportmotor. Inför husvagnssemester saknade jag en familjebil och då garageutrymme saknades att ställa Sonetter i blev jag tvungen att sälja och byta bort alla tre bilarna.

Den orangefärgade bilen finns ännu hos första ägarinnan i Lund, medan den gula 70:an hamnade i Hököpinge utanför Malmö och nu hos Hans Regné i Vinslöv.

Efter semestern 1972 ansåg man på ASJ att Sonetten var färdigkonstruerad och vi konstruktörer blev uppsagda.

Sonetten skulle inte klara de amerikanska kommande avgasreningskraven länge till.

Vi hade gjort några utkast och skisser till en efterföljare med 99:ans motor, men SAAB behövde inte längre den draghjälpen i försäljningen som de tidiga Sonetterna avsågs ge.

Min tid på ASJ med Sonetter var den intressantaste och mest givande jag upplevt som konstruktör.

Vi Sonett-pionjärer lade grunden till den billtillverkning som nu sker i Arlöv.

Det är ett stort nöje att se de välsköta bilar som finns i Sonett-klubben. Att bilen väcker uppmärksamhet märks tydligt vid Sonett-träffarna. Jag tycker fortfarande att Sonetten är en snygg bil, tidlös på något sätt.

Sonetter kommer att leva länge. Lev väl!

Lennart Larsson

## Slut på Lennart Larssons artikelserie om Sonetterna

Vi tackar Lennart så mycket för både artikelserien och den separata artikeln om hans Sonett två och en halv. Det har varit ett nöje att läsa dem, välskrivna och initierade som de varit.

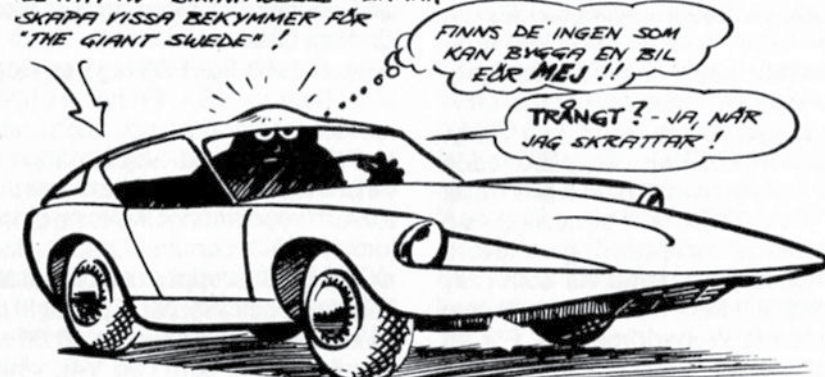
I nästa nummer av Sonettvärlden fortsätter vi med vår historiska tillbakablick med en annan författare.

Styrelsen ser det som mycket viktigt att dokumentera historiken bakom våra Sonetter. Tiden går och det är annars en risk att den faller i glömska. Samtidigt är det roligt att läsa om den då artiklarna är skrivna av dem som var med på den tiden.

Jan-David Skavén

## Om Erik Carlsson på taket ...

DE FLESTA BILARNA SITTER SOM SKRÄDDARSYDDA PÅ HONOM, MEN DE NYA AV "BIKINI-MODELL" VERKAR SKAPPA VISSA BEKYMMER FÖR "THE GIANT SWEDEN"!





# ROLF OCH HANS RACINGSONETTER

Mats Jonson

Saabs Sonetter är den sportigaste modellen Trollhätteföretaget har lyckats åstadkomma under sin drygt 40-åriga bilbyggarhistoria. Saab 9000 Talladega får ursäkta för inget slår den lilla, nätta, tvåsitsiga plastbilen från Arlov i Skåne. Som gjord för att tävla med kunde man tro men så blev det inte. Inte i någon större utsträckning i allmänhet och definitivt inte i Sverige i synnerhet. Saab gjorde några försök. 1966 var Erik Carlsson och Pat Moss nere och tävlade i franska alprallyt med varsin tvåtaktssonett. Båda bröt efter motorkrängel. 1969 var Lasse Jönsson och Simo Lampinen nere i alperna med ett par Sonett V4:or. Lasse åkte av och bröt medan Simo blev diskad efter ett mindre justiemord.

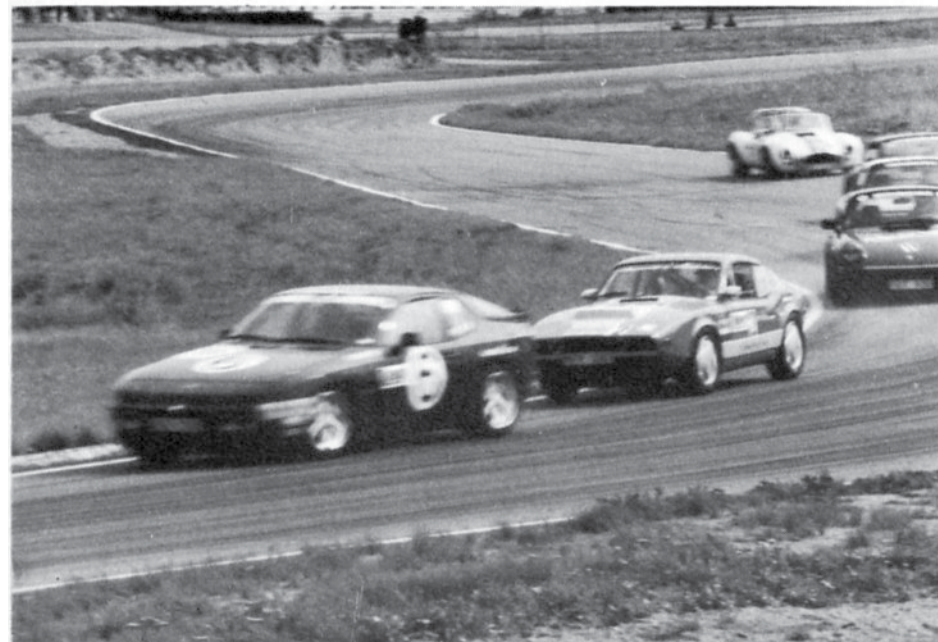
## jag och min SONETT

I Sverige åkte Rolf "Dumle" Carlsson från Hallsberg runt på banorna i bl a Porsche och Ferrari. En dag gjorde han slag i saken och uppfyllde en gammal dröm: Han byggde en banracingpreppad Sonett av årgång 1968. Varför just en Sonett? -Tja, jag jobbade på Saabs tävlingsavdelning under åren 1969 till 1980 då verksamheten lades ned. Därefter jobbade jag med återförsäljarnas rallyverksamhet, Saab Sport och Rally, berättar Rolf. Projektet påbörjades 1985, bilen inköptes i Karlskrona och fick därefter genomgå en omfattande preparering. Motorn trimmades på samma vis som rally 96:orna, 8.3 kam monterades liksom en tvåports Weberförgasare. För att sedan få ut effekten till hjulen

monterade Rolf en sk special III låda med 8:39 slutväxel. Bilen kom att väga ca 750 kg och som bäst kom Rolf 2:a på Mantorp 1986.

Till 1987 monterades ett korsinsug och dubbla Webersförgasare. Effekten hade nu ökat från ca 125 till 150 hästar och effektökningen gav resultat: 1 st förstaplacering och en rad andraplaceringar. Under åren 1986-1988 blev "Dumle" totaltrea varje år i sportvagnsmästerskapen. En otrolig prestation med tanke på att Sonetten fick möta mycket motorstarkare bilar.

Hösten 1988 fick Rolf tag i en Sonett III:a i Boston, USA. En bekant hjälpte honom med affären och bilen kom till Hallsberg. Osedd. -Spännande var det, medger Rolf. Bilen gavs en extrem modifiering: Motorn gjordes iordning, 8.3 kam monterades liksom sk dubbelblåstoppar med tillhörande korsinsug och Webrar. Special III låda med ribbat aluminiumhus, 8:39 slutväxel (samma som i 95 V4), ventile-



Till 1989 års säsong byggde Rolf en banracer av en Sonett III:a 1974, som synes har konkurrenterna det besvärligt att köra ifrån den betydligt motorsvarare Snetten.

rade bromsar från 900 Aero plus lite annat godis. För att få ner vikten utrustades bilen med en störtbur av aluminium. -Även den här bilen väger runt 750 kg och effekten ligger på runt 165 hästar, säger Rolf. Den varvar drygt 8000 rpm och gör 215 km/h. Bensin drar den också. Vad sägs om 4-5 liter milen under racen?

Chassiet har utrustats med hårdare fjädrar och Sachs-stötdämpare som är monterade med sk uniballs. Stötdämparna har Rallysport Swedens tagit fram, de är avsedda för tävlingskörning på asfalt med Saab 900 vilket gör att de passar bra på Sonetten som ju är en utpräglad asfaltsbil.

Första racet blev på Knutstorp 1989 och det resulterade i en 3:e plats. Jag var väldigt nöjd med denna placering, säger Rolf. Bilen var knappt provkörd så det var verkligen lyckat. Nästa tävling var en uppvisningstävling på Mantorp i augusti. Där hade jag anmält mig i en klass som innehöll 22 Porschar och 2 st AC Cobra. På träningen hade jag 8:e bästa tid och hade väl samma placering på tävlingens första 10 varv (man körde 15 varv) när motorn exploderade. En låsring till en av kolvultarna lämnade sin plats varför kolvulten slog sönder motorn så det var inte mycket kvar att reparera. För att kunna åka

forts sid 26



# SONETT TVÅ OCH EN HALV

Lennart Larsson

*I Sonettbladet 2/88 fanns en artikel om de två Sonetter som jag byggde hemma i mitt garage. Vi som var med i konstruktionsteamet för Sonetterna fick möjlighet att övertaga återstoden av krocktestbilar och de i prototyputförande som strrippades efterhand.*

## nostalgi

Dessa bilar ägdes av ASJ som hade att besluta om dessa. Detta övertagande gav oss en unik möjlighet att lära känna Sonetten i alla beståndsdelar. Vi fick uppleva helheten i bilbygge, inte bara det avsnitt av konstruktionen som var ens dagliga uppgift.

Bygget av III:an mod 70 är omtalat i den tidigare artikeln. En tid efter mitt första bygge tog jag över en krock-Sonett i andra hand efter en kollega

på produktionstekniska avdelningen. Han hade inte möjlighet att fullfölja bygget men hade gjort en del av grovjobbet. Bilen var demonterad i sina beståndsdelar, skrotet bortrensat och främre delen av chassiet bortkopat.

Jag kontrollerade chassiet och riktade in det nya frampartiet och svet-sade till detta i höjd med brandskot-tet. Karossen var av den kort typen med plan bakruta utan bakre sidofönster och med "ankstjärt" övre bakre sidoflyglar, ett mellanspel på några provbilar mellan mod 69 och 70. Det nya frampartiet var mod 70 så

bilen kunde kanske kallas Sonett två och en halv.

Motorn hade här fått en rejäl smäll, fästörönen för motorblocket avslagna, kåpan över kamaxeldrivningen intryckt m m. Jag funderade ett tag på att försöka svetsa fästörönen, men fann det bästa vara att köpa nytt block, kåpa och kamaxelhjul. Nu fick jag också möjlighet att lära känna motorn i sina beståndsdelar. Jag kollade och flyttade över alla rörliga delar som var helt intakta. Motorn snurrade igång fint så tydligen fick jag alla delar på rätt plats.

Bilen lackades orange, en färg som var aktuell vid denna tid. "Bulan" på

huvan lackades mattsvart på sidokanten och de konkava spåren på toppen, ett signum för mitt bilbyggande. Den tidigare gula Sonetten hade samma utförande.

Bilen hamnade hos en bilhandlarhustru i Lund. Hon skulle ha den "att leka med" över sommaren. Till hösten skulle hon ha en 99:a "fastback" som kom det året. Hon äger Sonetten ännu, avställd sedan 1986. Jag minns att hon imponerades över den låga bensinförbrukningen och den uppmärksamhet som bilen väckte.

Nu efteråt inser man att man skulle sparat på Sonetter.

forts från sid 8

för att reparera den. Tyvärr har det inte skett ännu. Den nuvarande ägaren köpte den 1985 och har nyligen satt i gång med reparationsarbetet och när det är avslutat är frågan: Kan man med gott samvete börja köra med en 23 år gammal bil som bara har gått 73,5 mil? Kanske borde en museiplats vara lämpligare för en sådan klenod. Vore det min bil så vore svaret att den ska användas så mycket som möjligt. Ingen vet hur länge till vi får köra bil innan våra politiker förbjuder oss detta folkära nöje.

Det lär även finnas några Sonett III:or som också av samma anledning inte har gått mer än ett par hundra mil i USA. En av dessa var till salu för något år sedan för en billig penning och av fogografierna att döma så var

den väldigt lättreparerad. Något att önska sig inför den stundande julen kanske . . . .

En svensk Sonettägare jobbade tidigare ett tiotal år vid Saab-Scania of America. 1978 fann han i ett skyltfönster på den amerikanska landsbygden en splitter ny Sonett av årsmodell 1974. Den var placerad där som en slags skyltdocka.

Svensken, som idag arbetar inom Saab-Scania i Sverige köpte bilen och såg till att den kom till Sverige där den senare köptes av en Saab-Scania anställd som lär arbeta vid Saab-Scania i Syd-Amerika. Bilen fick dock inte följa med dit utan garagerades i Småland och enligt den förstnämnde svensken så lär den (1978) inte ha rullat över 200 mil.





# Tecknings- tävling



Våren -89 ville vi pröva lite nya grepp, en teckningstävling, fototävling var ju redan känt. Vi satte oss och började vänta på kolorerade illustrationer i mängder. Hur gick det?

Vi blev ju inte direkt överösta med bidrag men efter att ha tänjt tävlingstiden till det yttersta fick vi i alla fall så många bidrag att det gick att sammanställa ett resultat.

Till juniorena skickas paket med diverse överraskningar som exempelvis ryggsäck, SAAB T-shirt, pannband och Sonett-tygmärke. Till våra deltagare i "gubbklassen" skickar vi

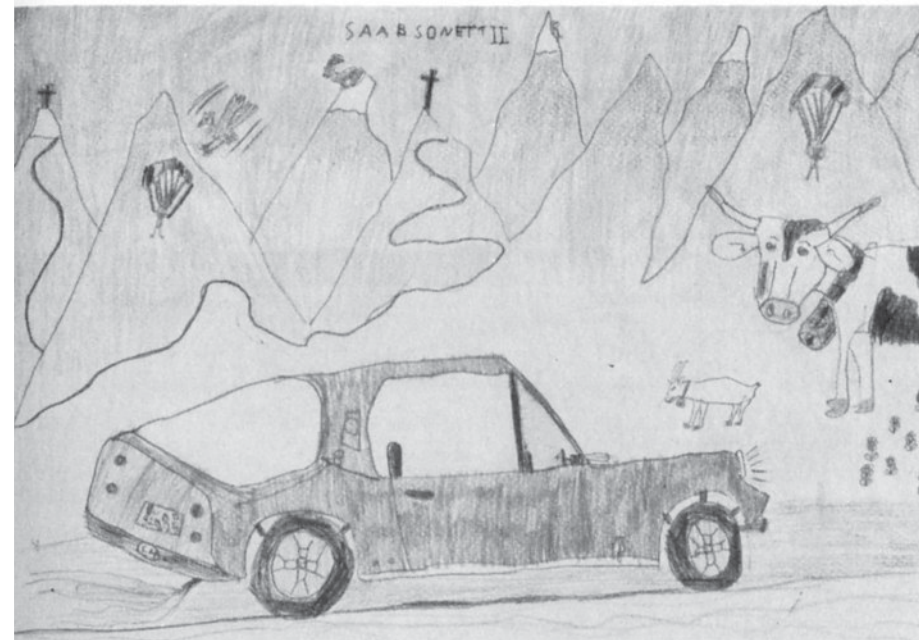
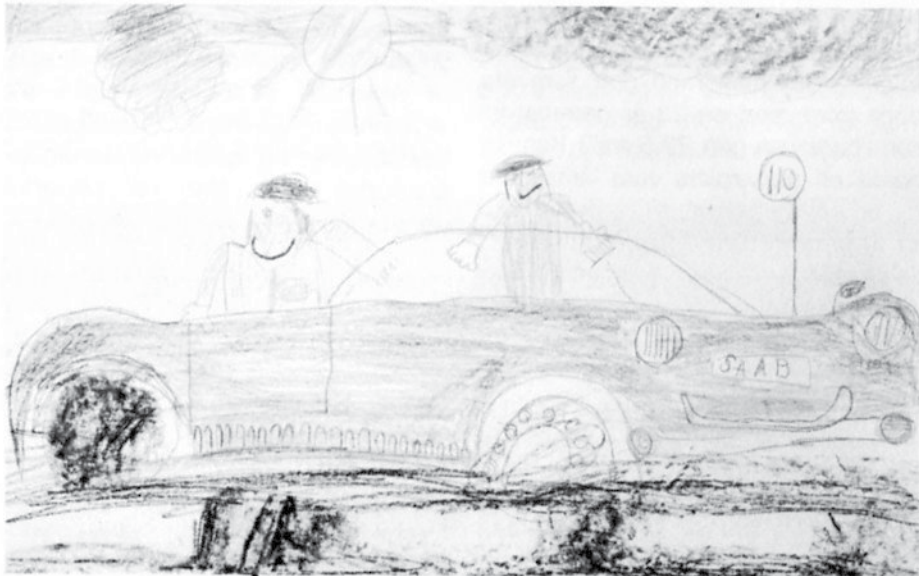
en CD-watch, en SAAB klocka i gulddubblé.

Övriga priser som var tilltänkta får väl (förhoppningsvis) komma till användning vid nästa tecknings- eller fototävling.

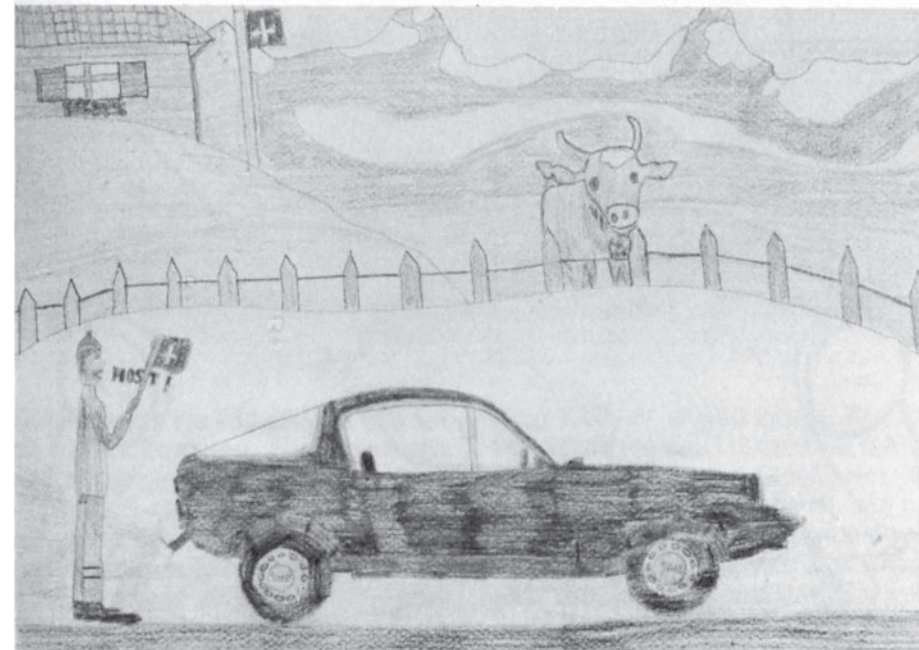
Ett stort tack till Er som skickade in Era bidrag.

Karin & Per

Klass 0-7 år: 1:a pris Daniel Skavén

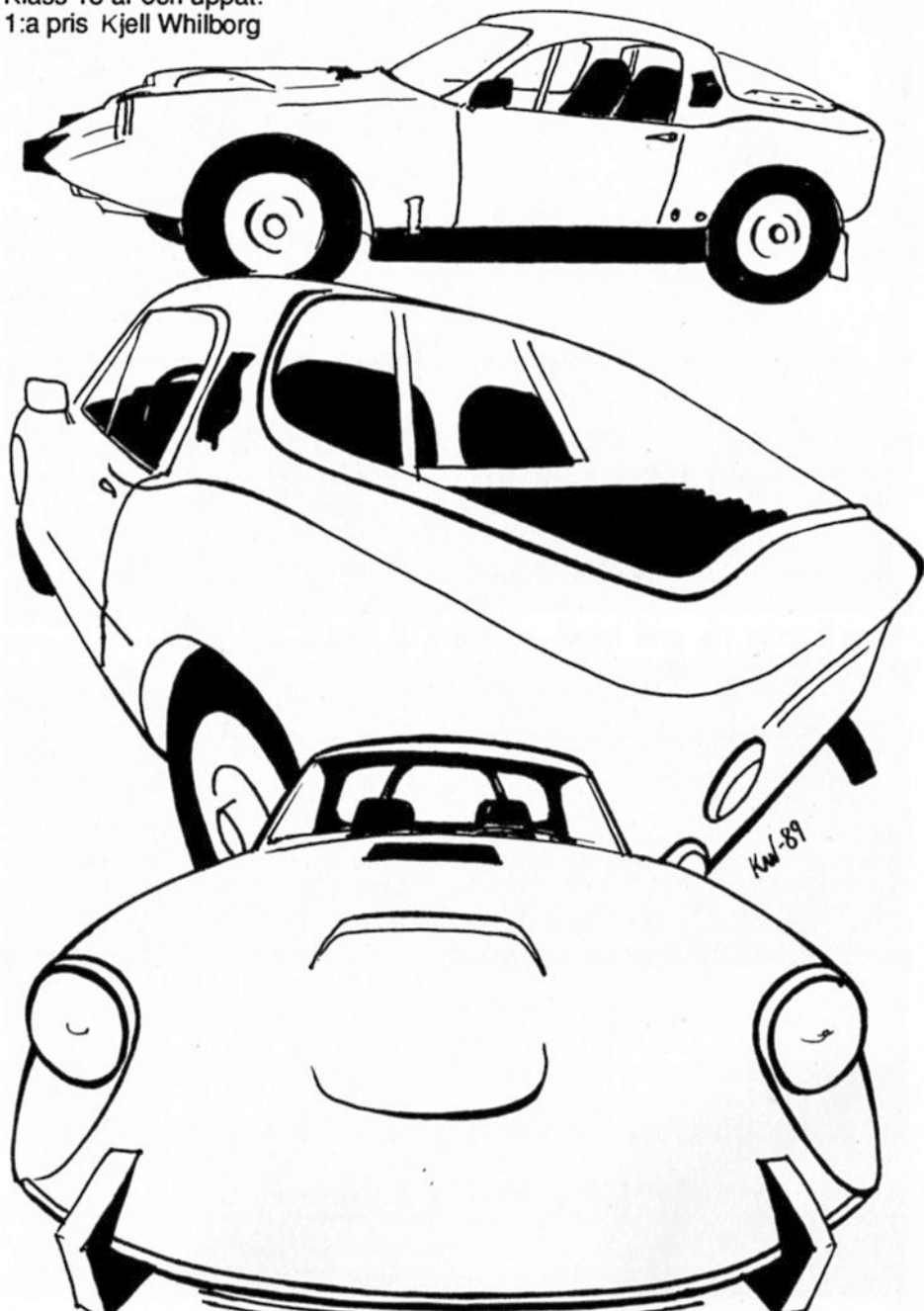


Klass 8-12 år: 1:a pris delas av Björn & Niclas Jarenbäck





Klass 18 år och uppåt:  
1:a pris Kjell Whillborg



## VISA UPP ER SONETT!

Jan-David Skavén



Det finns många sätt att visa upp sin bil, på klubbmöten, bilmässor och inte minst genom att använda den i trafiken.

Ett av de mer ovanliga sätten, som nu inte så många har möjlighet till att göra, används av Kerstin och Nevy Clark. De säljer kläder och då och då ställer de ut sin Sonett III som blick-

fång i ett av skyltfönstren. Senast kunde man se den i deras affär GATT på Drottninggatan i Stockholm. Vi kan lova att folk stannade till, såg på Sonetten och läste informationen om bilen på skylten som stod bredvid. Bra för klädförsäljningen och även för vår klubb!



# Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Inger Wennberg



Åter igen vill jag berätta om en av klubbens "klippor" och hans namn är Per Alvestig, vår nuvarande sekreterare.

Per sorterar jag raskt in i gruppen SAAB-fantaster som kombinerar nytta med nöje. Per är nämligen sedan några år tillbaka anställd på SAAB:s tekniska utvecklingsavdelning i Trollhättan.

Pers Sonettintresse är av gammal god årgång. Det började med en Sonett utställd som pris i ett lotteri som såldes på Domus i Vällingby redan 1967-68. I stället för att svalna av brist på näring ökades i stället intresset när III:an kom och ställdes ut på Europeiska Motor (också i Vällingby förstås, var annars?).

Provåkte Sonett gjorde Per med Sylvia Vrethammar som innehade en 70:a som hon brukade åka och be-

söka sin syster med, det var nämligen så vist inrättat att ifrågavarande syster råkade bo granne med Per. Antagligen föll väl Sylvia till föga inför de trängande blickar Per slängde över hennes dyrgrip...

Det kom att dröja ända till 1982 innan Per äntligen köpte sin egen Sonett-III:a 1972 och därifrån var steget kort till att engagera sig i Sonett-klubben. Tack för det! Per är en sån där användbar fixare som får grejor gjorda

# NYTT ÅR NYA MEDLEMSAVGIFTER



Det har varit, och är, styrelsens ambition, att årsavgiften i Club Sonett Sweden ska vara bland de lägsta i landets bilklubbar. Det har vi kunnat göra genom mycket ideellt arbete och sponsoring. Ett viktigt, men också tungt arbete i klubbens verksamhet är att göra den medlemstidning Du just nu läser.

För att underlätta produktionen av den, framförallt vad gäller redigering och layoutarbete, har klubben för avsikt att köpa en persondator. Kostnaden blir runt 15 000 kronor, vilket självklart är betungande då våra intäkter från medlemmarna även ska räckta till så mycket annat, alltifrån möten, priser, porton o s v. Därför har styrelsen beslutat föreslå att höja årsavgiften för 1990 till 100 kronor, vilket vi hoppas ni har förståelse för. Gör oss den tjänsten att omgående betala in avgiften på postgirokonto 35 87 30-0 så har Du det gjort och Du besparar oss mycket besvär med påminnelser och dataändringar. Vår kassör ber Er också att skriva tydligt och komplett och gärna påpeka eventuella ändringar vad gäller adress eller bilinnehav.

En sak till, formellt är det årsmötet som beslutar om årsavgifter. Om årsmötet ej accepterar förändringen av årsavgiften ska vi självklart se till att mellanskillnaden återbetalas till medlemmarna.

snabbt och lätt och med sin SAAB-bakgrund så vet han ju så mycket mer än vi andra om hur och var grejor kan ordnas.

Tråkigt nog är Pers Sonett "under renovering" sedan ett bra tag tillbaka, men det skall nog gå med hans Sonett som med de övriga styrelsemedlemmarnas Sonetter, att den i sinom tid kommer igång. Det är ju det där med tiden som aldrig vill räckta till...

En av förklaringarna till att vi fått tillfälle att ha t ex musei-l:an på besök på ett par av våra träffar heter Per Alvestig. Nu är det väl också så (misstänker jag) att det är ett stort nöje för Per att få åka ut och lufta den, det glada leendet när han satt bakom ratten antydde något i den stilen. Absolut!

Per ÄÄÄÄÄÄLLLSKAR nämligen att köra bil.

## Har du synpunkter...

... rörande klubbtidningen, skriv till insändarsidan!



# KALLELSE TILL ÅRSMÖTE



Plats: Saab-muséet i Trollhättan (se skiss hur Du hittar dit)  
Tid: Lördagen den 10 mars 1990 kl 13.00.

## PROGRAM

Samling vid Saab-muséet kl 13.00  
Förtäring av öl och landgång

Ordinarie årsmötesförhandlingar med val av styrelse

Magnus Roland, projektledare och chassispécialist, kommer att berätta om bilens roll i ett framtida transportsystem.

Filmvisning

Tillfälle att gå runt och titta på muséets bilar

## VÄLKOMNA

Eftersom Saab är vänliga nog att bjuda på förtäringen behöver de veta hur många som kommer, så av den anledningen ber vi Dig att anmäla Ditt deltagande till:

Inger Wennberg  
Snårvindevägen 78  
162 41 VÄLLINGBY

Anmälan om deltagande i Sonettklubbens årsmöte 10 mars 1990

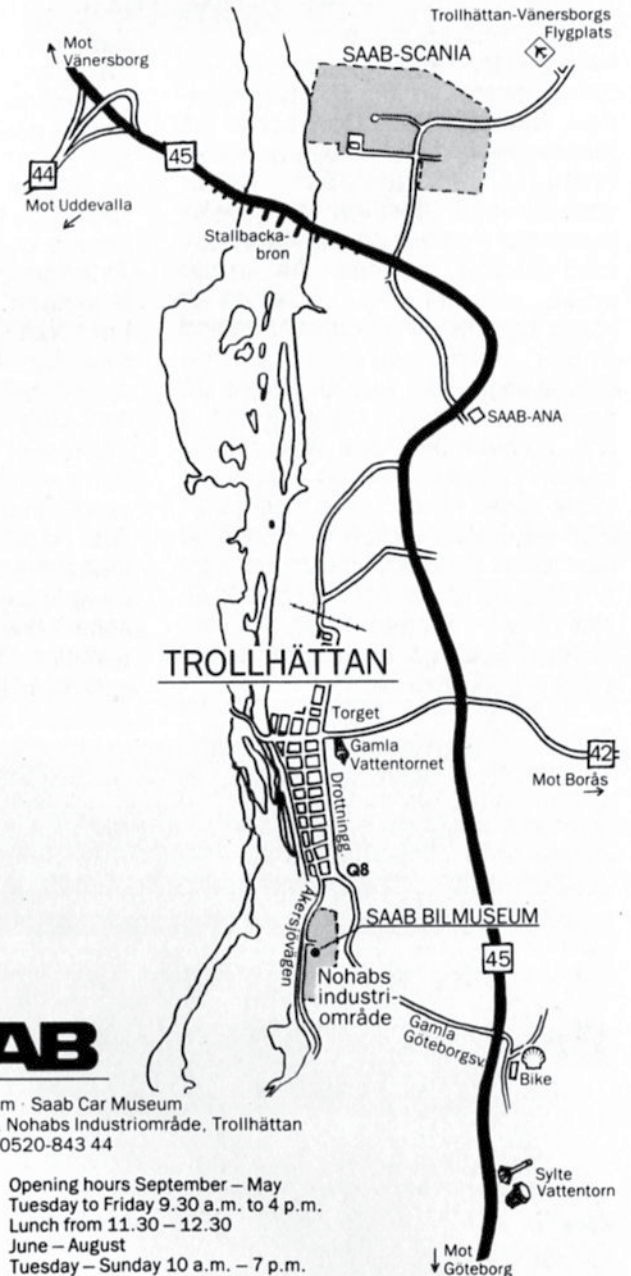
Namn:.....

Antal deltagande:.....

Skall vara Inger Wennberg tillhanda senast den 5 mars 1990



## Så här hittar du till Saab bilmuseum:



På Saabs Bilmuseum finns ett stort stycke svensk bilbyggarihistoria samlad på en plats. Här kan man se hur snabbt den tekniska utvecklingen har gått och vilka resultat som nåtts.

Över 40 bilar står samlade under ett tak. Många av dem är unika:

- Den allra första Ur-Saaben.
- Saab Formel Junior – en ensitsig tävlingsbil som bara byggdes i två exemplar.
- Monstret – Saab 93 med två motorer – tänkt för hastighetsrekord.
- Catherina – en ensam skönhet och föregångare till Saab Sonett.
- Paddan – den maskerade Saab 99:an.
- Rallybilar – original och kopior på de snabbaste rally-Saabarna genom tiderna.
- Saab 98 – bilen som aldrig blev av.
- Saab 900 Turbo 16 EV1 – den fullt körbara och funktionsdugliga framtids- och experimentbilen.



# SAAB

Saab Bilmuseum - Saab Car Museum  
Åkerssjövägen, Nohabs Industriområde, Trollhättan  
Telefon/Phone 0520-843 44

Öppettider September – Maj  
Tisdag – fredag 9.30 – 16.00  
Lunch 11.30 – 12.30  
Juni – Augusti  
Tisdag – Söndag 10.00 – 19.00

Opening hours September – May  
Tuesday to Friday 9.30 a.m. to 4 p.m.  
Lunch from 11.30 – 12.30  
June – August  
Tuesday – Sunday 10 a.m. – 7 p.m.



forts från sid 15

nu i år så har jag låtit Forsbergs i Södertälje bygga en ny, förhoppningsvis starkare motor. Planerna för 1990 då? -Ja, först och främst tänkte jag åka sportvagnsserien, berättar Rolf. Den börjar på Kinnekulle i maj och sedan är det ytterligare 4 tävlingar under sommaren. 5 tävlingar är ganska lagom när man kör på den här nivån, man hinner ju med lite annat också...-Jag har också planer på att köra några historiska rallyn i England under sommaren. Dessa rallytävlingar körs huvudsakligen på asfalt och detta passar ju Sonetten bra. I november körs RAC-rallyt i England och där kommer man under första dagen köra ett race med gamla bilar vilket låter lockande. I England har man ju lite andra klassningsregler än i Sverige så där går det utmärkt att åka Sonett i skogen. I den svenska veterancupen gäller ju som bekant 1965 års reglemente.

Visst låter det roligt? Tävla med Sonetter. Nu är det dock inte bara att klistra på reklam och siffror på dörarna och ge sig ut och åka i tron om att man kan bli en ny Ronnie Petersson. Rolf "Dumle" Carlsson har en gedigen motor- och tävlingsbakgrund att luta sig mot: Åkte rally på 60-talet i klassiska vinnarbilar som Saab Sport, Monte Carlo 850 för att senare övergå till att åka Saab V4. Åkte kartläsare med den glade värmelänningen Per Eklund 1971-1973, har tävlat i sportvagnsmästerskapen med Porsche och Ferrari, har jobbat på Saabs tävlingsavdelning i 11 år mm. Listan kan göras längre men det här räcker för att man ska förstå att den racinggalne hällsbergsbon vet vad han sysslar med.

Just nu jobbar han på ett om möjligt intressantare projekt som det finns all anledning att återkomma till i ett senare nummer. - Till dess: Lycka till i sommar, Rolf. Sonettklubbens medlemmar håller tummarna för dig.



## det skrivs om oss och våra bilar



Visst är det något speciellt med våra bilar! Annars skulle det väl inte skrivas så mycket och så ofta om dem. Ibland undrar jag faktiskt om inte allt redan är skrivet och sagt om dem, men så är tydligen inte fallet, för det dyker upp material från både svenska och utländska tidningar.

- Vårt första bidrag, inskickat av Göran Sundin, är från tidningen Motor, nummer 8/1989. Rubriken är "Mille Miglia 1989 - en sällsapsresa". Artikelns författare är Sven Eric Delér och handlar om historien bakom det ursprungliga Mille Miglia, som kördes mellan 1927 och 1957. Det berättas om den tragiska olyckan som innebar slutet för tävlingen 1957 men också om den nya upplagan av tävlingen, som körs i modifierad form sedan 8 år tillbaka. Att det är en attraktiv tävling visas av att sådana celebriteter som bland annat Ari Vatanen, Jacky Ickx, Stirling Moss, Clay Regazzoni, prins Michael of Kent samt de för oss välkända Erik Carlsson och Torsten Åman deltar. Dessa båda syns också sittandes på den vita Sonett I omringade av den entusiastiska publiken.

Egentligen är det lite konstigt att Sonett I överhuvudtaget var med nu,

den var ju aldrig med i det ursprungliga Mille Miglia, men man har ansett att den är så intressant rent tekniskt att den ändå var välkommen. Att det var Erik och Torsten som körde/var codriver gjorde nog sitt till.

- Av vår flitiga medlem Lennart Jahrenbäck i Schweiz har vi fått något så ovanligt som en artikel ur en fransk tidning, Magazine l'Automobile. I oktobernumret 1989 har man plockat fram SAAB-muséets bilar och skrivit ett fyrsidigt reportage om SAAB 92 och ett tvåsidigt om SAAB Sonett. Rubriken på franska är "Les Lutins de Trollhättan" vilket ungefär betyder "Alfarna från Trollhättan". Ingressen låter fritt översatt: "Vid sidan av seriemodellerna har SAAB tillverkat en liten mängd sportvagnar, spyders och kupéer. Men dessa skålmska alfer har inte korsat de goda féernas lyckostig".

Resten handlar om den för oss välkända historien om de olika Sonetternas utveckling, allt illustrerat av bilder på Sonett I och Sonett II. Till och med SAABs nya transportbil gjord på ett 9000 chassi finns med.

- I ett reportage i Ny Teknik nummer 43/1989 som handlar om SAABs nya



# SÄLJES



# KÖPES



## SÄLJES

### Original klädselmaterial:

Till Sonett 1967-69:

Klädsel till stolar, dörrar och skyddet över tanken m m.

Till Sonett 1970 och 74: takklädsel.

Erland Johansson

tel: 013-27 04 12

Mats Phersson

tel: 013-631 67

## KÖPES

Stötfångarskenor av gummi till Sonett -70.

0304-624 92

bilfabrik i Malmö nämns även i förbigående att SAAB började tillverka sportbilen SAAB Sonett för 24 år sedan i den gamla fabriken i Arlov.

Som skrivet, denna härliga bil dyker upp lite överallt i spalterna!

- I Bakrutan, Svenska Saabregistrets klubbtidning, nummer 4/1989 hade man samma reportage av Anders Tunberg om Mille Miglia som vi hade i nummer 3/1989 av vår klubbtidning.

Vidare skriver Mats Jonsson om en schweizisk Sonett och om var de återstående Sonett ettorna bor idag. Det är alltid trevligt att läsa Mats artiklar; det är inte värt att veta om till exempel chassinummer och var tvåtaktssonetter bor som inte han vet.

- Slutligen, i Classic Motor nummer 1/1989 skriver Sune Strömberg om Saabmötet i Umeå den 2 september 1989. Där finns det mesta i gammelsaabväg från 92 till 97 och bilden visar också en Sonett II V4 och Sonett III tillsammans med några andra Saabar. Jättekul att läsa och bra PR för både Club Sonett Sweden och Svenska Saabregistret!

Som vanligt är jag tacksam för att få artiklar om Sonetter, i original eller som fotostatkopior. Det är en förutsättning för att denna spalt ska kunna leva vidare!

*Jan-David Skavén*