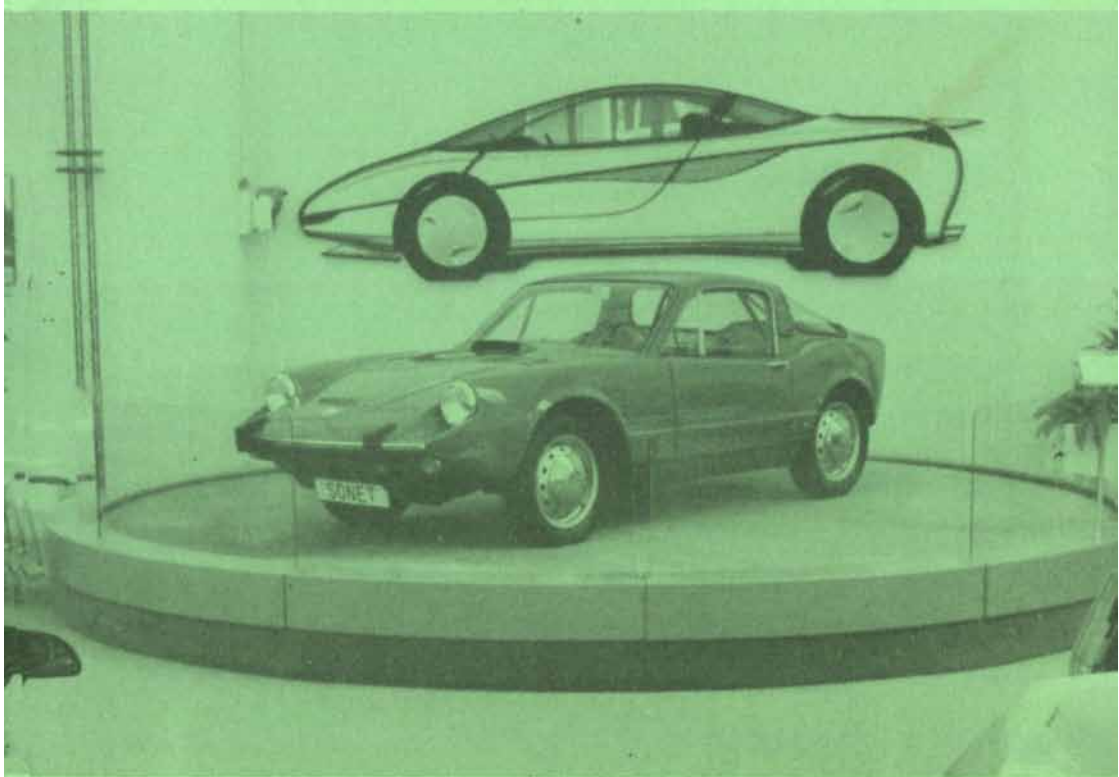


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

*världen*



- Sommarens träffar
- Tvåtaktssonett i racingversion
- Sonetter som modellbilar
- Årsmötet

**2**  
**1990**



## Från ordförandens skrivbord ...

Hej!

Årsmötet i Trollhättan blev lyckat, minst sagt. Som vanligt ställde SAAB upp på ett fint sätt och det var glädjande att konstatera, att så många kom, vi var väl drygt 50 personer. Som ni ser av signaturen nedan blev det en ny ordförande. Förtroendet glädde mig och jag ska göra mitt bästa för att bidra till att klubben utvecklas vidare, tillsammans med den övriga styrelsen. Dem finner ni namnen på i rutan till höger.

Eftersom vi är en ideell klubb är vi dock beroende av Ert stöd, Era idéer och Era initiativ. Det kan gälla alltifrån tankar på hur vi ytterligare kan förbättra vår klubbtidning Sonettvärlden till initiativ till klubbmöten runt om i Sverige där ni lokalt kan stötta våra klubbmästare. Jag vill även passa på att även här tacka vår före ordförande Thomas Klementsson för det arbete han lagt ner för Club Sonett Sweden. Det var ju bland annat Thomas som var med och startade klubben i början av åttiotalet och som varit med om att bygga upp verksamheten till vad den är idag. Tack Thomas, vi hoppas få se Dig även i fortsättningen såsom en aktiv medlem!

En sak till förresten i samband med årsmötet. Tyvärr hade både vi och Svenska Saabregistret årsmöte samma dag vilket onekligen komplicerade livet för de medlemmar som är med i båda klubbarna. Det ska vi undvika kommande år, vilket också underlättas av vårt årsmötes beslut att vi är fria att lägga årsmötet närsomhelst under året. Vi lär dock även i fortsättningen hålla oss till första kvartalet. För övrigt publicerar vi i detta nummer Svenska Saabregistrets klubbmöten, så att ni som vill kan hänga på. Självklart ger vi i detta nummer även en fyllig information om våra egna möten och där hoppas vi verkligen att få se Er. Inte minst vårmötet satsar vi på för att göra något extra av!

Väl mött,

*Jan-David Skavén*

**CLUB**  
**SONETT**  
**SWEDEN**

**Klubbens postgiro 35 87 30-0**

**Klubbens adress**  
Michael Pettersson, sekr  
Munkhagsgatan 122 B  
582 55 Linköping  
013/15 77 33

**Tidningens adress**  
c/o Per Alvestig, v ordf, chefred  
Keflaviksvägen 20  
461 73 Trollhättan  
0520/978 61

**Styrelsen**  
Jan-David Skavén, ordf  
08/93 15 65  
Göran Sundin, kassör  
0758/262 22  
Inger Wennberg, klubbmäst  
08/739 18 05  
Anders Ogenstedt, klubbmäst  
08/716 45 87  
Hans Eklund, reservdelar  
0171/315 43  
Magnus Ekström, data  
0346/837 45  
Berndt Eliasson, layout  
019/510 13

**Besiktningmän för MHRF-försäkringen**

Martin Stenlund, Umeå  
090/323 39  
Claes Wennberg, Stockholm  
08/739 18 05  
P-O Hillbig, 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

## kort sagt

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1990 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, SEK 100:-, annars är detta det sista nummer Du får av klubbtidningen och det vore väl synd?

Icke betalade medlemmar tas bort ur vår matrikel innan nästa utskick från klubben. Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Göran Sundin. Telefonnummer till honom och klubbens postgironummer finner Du i rutan intill

Vill du ha Nordisk evenemangskalender, kontakta Jan David Skavén, adressen hittar du i rutan intill. Han lovar att sända den omgående med posten!

### Omslagsbild:

När Sonettklubben kom till Saab-muséet hade Pelle till vår ära ställt Sonetten på första parkett.



# 1990 ÅRSMÖTE I TROLLHÄTTAN

Text; Thomas Klementsson

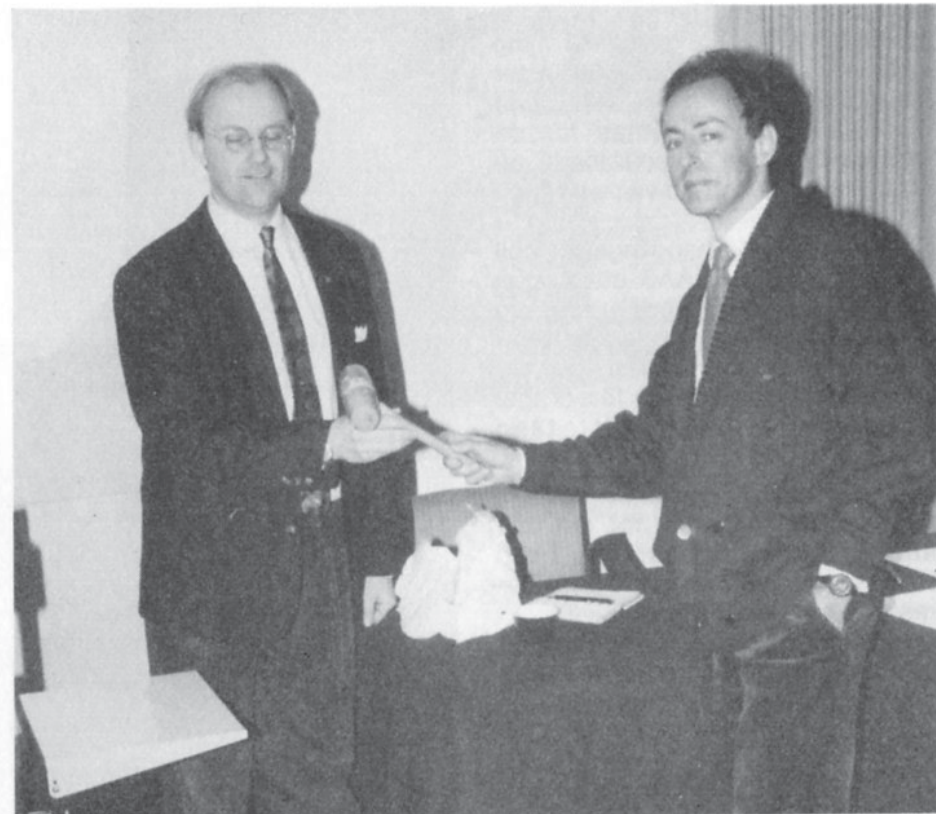
Foto: Per Alvestig

I ett lätt duggregn samlades drygt femtio personer till Sonettklubbens traditionella årsmöte. I år skedde detta hos SAAB i Trollhättan. Som vanligt var programmet välarrangerat både från klubbens men framför allt från SAABs sida. De fina lokalerna - SAAB muséet - bidrog naturligt till att ge en trivsamt atmosfär redan från början.

Efter en god måltid och trevlig samvaro öppnades årsmötet av ordföranden Thomas Klementsson. Förslag till ny styrelse presenterades och godkändes av årsmötet.

Ny ordförande blev Jan-David Skavén, Stockholm och ny styrelseledamot blev Mikael Pettersson, Linköping. I övrigt skedde omval av övriga

Årets årsmöte av välbesökt, här intas landgång och öl (och kaffe med kaka). Gunnel och Pelle hade dukat mycket trivsamt i muséets filmsal.



Thomas Klementsson avgick vid årsmötet som ordförande. Här lämnar han en ordentlig ordförandeklubba som present till klubbens nya ordförande Jan-David Skavén.

styrelseledamöter. Mötesordföranden och Jan-David Skavén presenterade den ekonomiska situationen och föreslog årsmötet att höja medlemsavgiften till 100 kronor. Höjningen är befogad utifrån det att klubben på sikt behöver köpa in en PC för att snabbare och effektivare kunna producera klubbtidningen. Årsmötet enades om en sådan höjning. En motion hade inkommit från Jan-

David Skavén som efter en kort diskussion röstades igenom. Beslutet innebär att stadgan ändras så att styrelsen själv fattar beslut när under året årsmötet skall hållas. Inriktningen, enligt den nye ordföranden skall dock även i fortsättningen vara att årsmötet hålls under första kvartalet.

Thomas Klementsson överlämnade ordförandeklubban till Jan-David Skavén och önskade honom och



klubben lycka till. Thomas avslutade med att berätta hur han med hjälp av bl a SAAB och några entusiaster startade klubben 1980. Jan-David Skavén tackade Thomas för de gångna åren och överlämnade en elegant klocka och en vacker bukett blommor.

Efter årsmötesförhandlingarna höll Magnus Roland, SAAB ett mycket trevligt och intressant föredrag om den framtida bilutvecklingen. Efter en engagerad diskussion tackade Jan-David, Magnus för föredraget och överlämnade ett fång blommor.

Jan-David framförde klubbens tack till SAAB i Trollhättan för det fina arrangemanget och tackade Pelle Rudh och hans medhjälpare för deras insatser under dagen.

Efter detta gavs det möjligheter att titta lite närmare på muséet samtidigt som Berndt Eliasson visade video från höstens Odénsbacke möte. Berndt hade tidigare visat sin trevliga diaserie om sitt ombyggnadsprojekt.

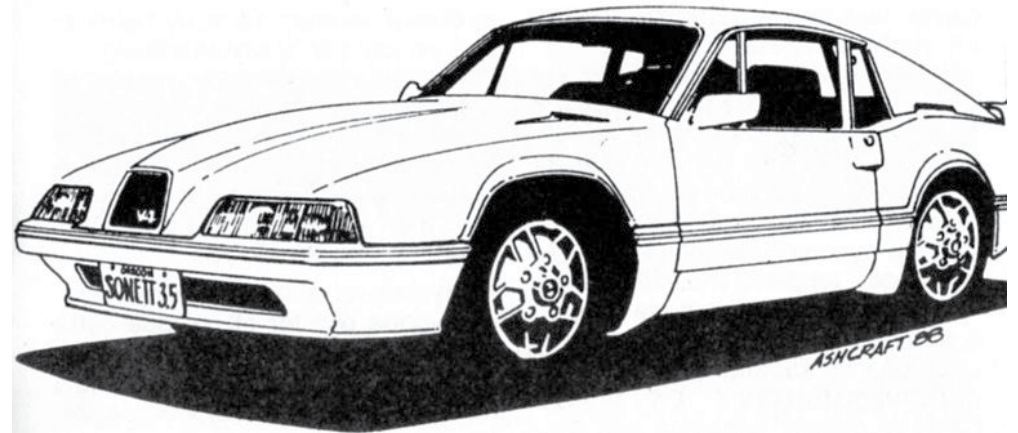
Deltagarna kunde framåt femtiden återvända till hemmets lugna vrå med nyinköpta böcker, jackor och SAAB posters.



Gästföreläsare på årsmötet var Magnus Roland, chassisspecialist på SAAB

## Du ställer väl upp...

... på Sonettklubbens träffar i sommar



## SONETT 3,5 - DRAKEN

Av Jack Achcraft, USA

Försök till översättning av Jan-David Skavén

*Bilen Du ser tecknad här är en 1972 års Saab Sonett. Jag kallar den Sonett 3,5. Inte Sonett 3, inte en Sonett 4, men en hybrid med en massa från varje. Den finns i min affär nu och en del av vad man kan se och en hel del man inte kan se är redan gjort.*

Den här bilen har planerats länge och den har några intressanta kännetecken. Det bestämdes, att motorrummet skulle göras så, att en

### jag och min SONETT

person kunde arbeta med det utan att ha tre leder i varje arm. Så motorhuven och stötfångaren har gjorts om så att den nu går att fälla upp som på nya Corvetten. (Och gamla Sonetten, översättarens anmärkning).

Strålkastarna är Honda CRX enheter, som sitter fixerade. Jag tyckte hursomhelst aldrig om grodögonen på Sonett III, speciellt som de hade en benägenhet att fällas upp om man ville ha dem nere och tvärtom, speciellt i höga farter. På dagen gjorde det inte så mycket, men på natten blev det panik. Dessutom tog de minst 15 km av toppfarten när de var uppe och förstärkte nosvikten på en redan framtung bil, så i allmänhet var de en pina. Förändringar i amerikansk lag på senare år vad gäller strålkastare (nu 56 cm från vägen till strålkastarcentrum istället för 61 cm)



gjorde fast fixerade strålkastare till ett starkt alternativ.

Växellådan är en sen modell från en sedan (4.88:1 i slutväxel) med frihjulet blockerat. Motorn är en V4 Ford 1700, borrarad 0.8 mm. Allt är balanserat, den har en Isky F66 omslipad kamaxel, lättat svänghjul, förställd tändning, V6 oljepump och ombyggda topplock modifierade för oblyad bensin samt planade toppar, 0.8 mm och med avgasportarna upptagna till samma diameter som packningsstorleken. En Weber 32/36 förgasare tronar på den tvåportade förgasarplattan.

Avgassystemet är ett med 2 tums diameter hela vägen bak till de dubbla bakre ljuddämparna, för att mynna på var sin sida i dubbla Monza utblås.

För tillfället är växellådan och motorn i bilen, bromsarna är nya och jag bygger ett fäste för Sankyo 508 kompressor till luftkonditioneringen.

Fabriksmotorn hade inte ett kamaxeldrev med anordning för en fläkt, vilket var bra för mig, för jag använder hursomhelst dubbla elektriska fläktar. Luftkompressorn spänner sig själv (som en växel-

strömgenerator) så man behöver inte en separat spännanordning.

Bilen får en oljekylare, monterad utanför ramen framför högra framhjulet. En anslutningsplatta med en flödestermostat mellan oljefiltret och blocket förgrenar oljan till kylaren, men endast efter det att oljtemperaturen når 71°C.

Kylsystemets delar är alla nya eller ombyggda och för att skydda detta system finns ett filtersystem anslutet i värmepaketets slangar, allt i samma system som på stora lastbilar.

Bilden visar många förändringar på karossen på denna Sonett. Stötfångaren fram är från en modifierad 85 Mustang. Bakre stötfångare och lamporna bak är 86 Honda CRX medan hela huv- och stötfångararrangemanget är Ashcraft.

Det kommer att hända mycket mer med denna speciella Sonett, denna DRAKEN; nytt, gammalt, experimentellt. Du får läsa om det allteftersom det händer. Förra gången jag satte ihop en sådan bil såldes den till en kille uppe i Alaska kallad Satch Carlsson. Denna gång är bilen för mig.

## Sonettdraget

Vinnare denna gång i sonettdraget:  
Hans Linderson, Lidingö

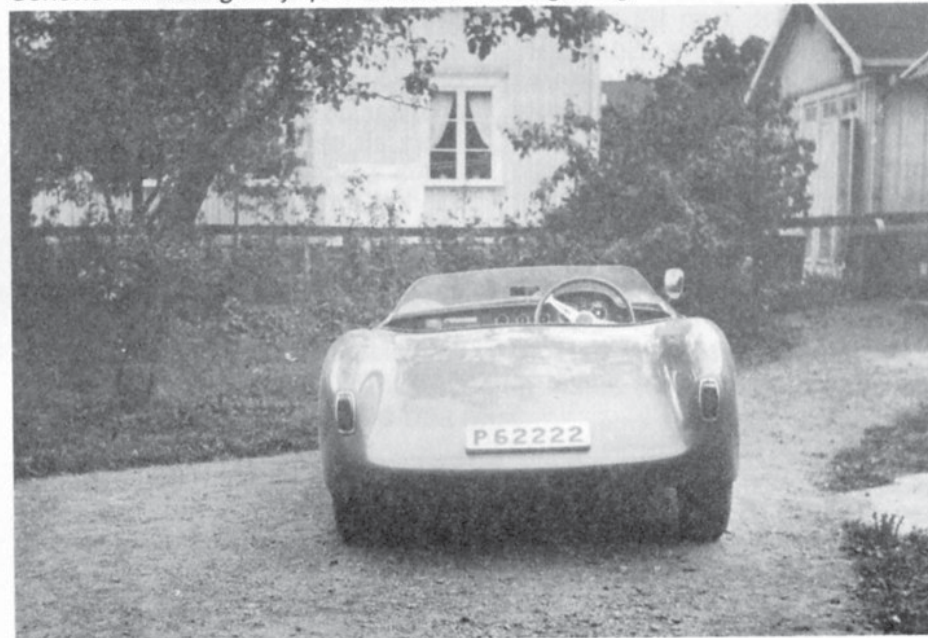


*Tjaha, så var det dags att motionera skrivmaskinen ingen! Den här gången kommer spalten huvudsakligen att handla om Sonett 1:or och lite annat smått och gott. Som alla vet växer inte Sonett 1:orna på träd. Det byggdes ju bara 6 stycken. Att bilen överhuvudtaget kom till beror till största delen på Rolf Melldes stora tävlingsintresse.*

Bilen byggdes för att Saab skulle få en konkurrenskraftig bil till bantävlingarna. När bilen var klar ändrades reglerna och Saab kunde lika

gärna använda 93:an till detta ändamål. Efter en tid sålde Saab ett antal av bilarna eftersom det saknades plats och tid för dem. Föga

*Sonettetta i vardagsmiljö på den tid då det begav sig.*





anade väl någon att de skulle komma att bli så eftertraktade som de är idag.

#### Vart tog de vägen?

Ch nr 1 (vit) hamnade i USA där ägaren gjorde den elegantare än den någonsin varit. Numera finns den på Saabmuséet i Trollhättan och förra året kördes den i Mille Miglia av Erik Carlsson och Torsten Åman. Ch nr 2 (röd) är Philipsons gamla visningsbil. När Märta Philipson sålde sitt imperium lyckades Saab-Scania of America få köpa pärlan som idag finns i Connecticut USA. Ch nr 3 (röd) ägs av en privatperson i mellansverige och har under en tid varit utlånad till Saabmuséet i Finland. Under 60-talet var den ett tag försedd med en hardtop från Triumph Spitfire. Ch nr 4 (utsprungligen grön) byggdes under 60-talet om till den sk Facetten av Sigvard Sörensen. Den krockades svårt och resterna ägs av en person i Sverige som ännu inte lär ha påbörjat det stora reparationsarbete som krävs innan den åter kan rulla igen. En annan person, som har anknytning till Saab-Scania påstår att han vet var den gröna originalkarossen finns någonstans. Kaross och chassiägare lär inte vara samma person.

Ch nr 5 (blå) finns att skåda på muséet i Trollhättan. Bilen skiljer sig från de övriga genom att den är treväxlad och har golvväxel. Ch nr 6 slutligen är vit och blå och finns i USA där den under en längre tid har ägts av en Mr Hershatter i Connecticut. Pga olika omständigheter blev han för en tid sedan tvungen att avyttra bilen och han lär ha erbjudit Saab-Scania bilen i utbyte mot en Saab 9000. Saab-Scania nappade dock inte och en ny ägare blev den i amerikanska Sonett-kretsar kända Bill Jacobson från Wilmington Delaware, som nu har börjat nyttja bilen i de sammanhang den ursprungligen avsedd för: Racing. Bill Jacobson driver också en firma som heter Sport Car Service som bl a har mycket begagnade Sonettdelar på hyllorna.

#### Sonetten övervärderad?

Är Saab Sonett en övervärderad sportbil idag? Självklart inte, säger den sanne sonettentusiasten. Jag chansar dock och sticker ut hakan (trots att detta kan bli de sista raderna i Sonettvärlden) och påstår att den åtminstone är på god väg att bli det. Under den gångna vintern har flera Sonetter annonserats ut mellan 80-90.000 kronor. nyligen betalade en person i Stockholmstrakten 70.000 kronor

för en risig 68:a. Jag gratulerar säljaren ty köparen hade kunnat få hem två fina Sonetter i toppskick från USA för den köpeskillingen. En Sonett III:a med max 5.000 mil kan man med lite tur få hem för runt 50.000 kronor inklusive flygbiljetter. I USA där en sådan kostar runt 20-25.000 kronor har man också börjat reagera på prisökningarna. De amerikanska klubbarna har märkt att framför allt tyskar och holländare köper hem bilar billigt för att sedan sälja dem

för både tre, fyr och femdubbla priser i sina hemländer. I en del delstater är försäkringspremierna beroende på marknadspriserna och amerikanska försäkringsbolag är väldigt vakna när det gäller prishöjningar. Man har också börjat märka att de s k 500 dollars bilarna har minskat i antal. Folk håller i grejerna mer i dag även i USA. Själv är jag inte speciellt engagerad i den här ruljansen - jag tänker varken köpa eller sälja någon Sonett. Jag är lycklig över den jag har...

## FÖRSÄKRINGAR

Jag har ju valts till ordförande i Club Sonett Sweden av årsmötet, vilket i sig glädde mig. Det kan dock bli för mycket av det goda, jag är även ordförande i försäkringskommittén. Av tidsskäl samt att jag anser man ska sprida på uppgifterna i en klubb som vår skulle jag vilja höra om intresset bland våra medlemmar att någon annan ingår i försäkringskommittén istället för mig.

Självklart vore det bra om denne person (till skillnad från mig) i sitt dagliga värv arbetade med bilförsäkringar i synnerhet eller försäkringar i allmänhet. Detta är förstas bara ett önskemål, man grejar det här ändå.

Du som känner att Du vill göra en insats för klubben, hör av Dig till mig så kan jag berätta mer!

Jan-David Skavén  
Tel 08/ 93 15 65

## Har du synpunkter...

... rörande klubbtidningen, skriv till insändarsidan!



# INBJUDAN TILL VÅRMÖTE

## 26 - 27 MAJ 1990

Vi träffas vid vattentornet i Malmö (se skiss) den 26 maj kl 10.30 och börjar mötet med att intaga en gemensam måltid.

Styrkta till kropp och själ vill vi naturligtvis ut och lufta våra bilar så vi tar oss en runda till några trevliga platser varefter vi åker till Svaneholms slott där vi får tid för en pratstund samt väljer ut årets snyggaste Sonett.

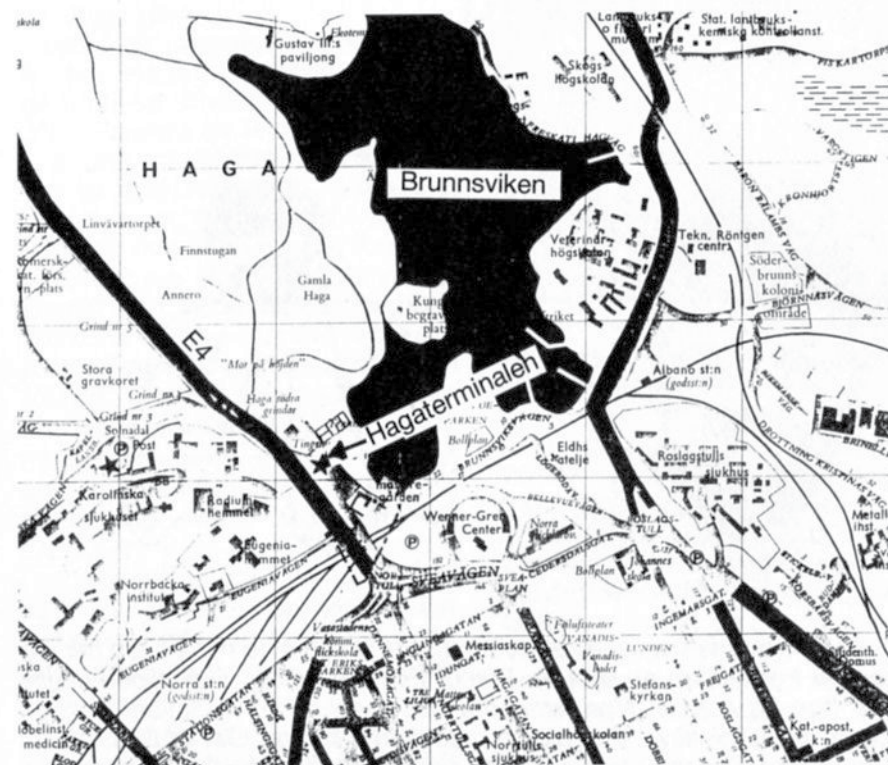
Färden går vidare mot Johanna-muséet, ett spännande och annorlunda museum, som vi får möjlighet att se oss omkring i. När vi tittat klart intages kaffe i muséet.

Gemensam middag på kvällen kl 19.30.

27 maj träffas vi på Sturup raceway där vi fått lov att i träningspauser "köra av oss allt vad tygen håller". Vi samlas på Sturup kl 10.30 och stannar så länge vi har tid och lust. Kafeteria finns inom området och för hungrigare personer är det inte långt till närmaste matservering.

Vad beträffar övernattnig har vi fått ett fantastiskt erbjudande från en av våra klubbmedlemmar att få utnyttja SAAB:s specialpris på Hotell St Jörgen, vilket innebär 250,-/rum och natt inkl frukost. Parkering i hotellets garage för 40,-/natt. Bokning sker genom att kontakta bokningschef Ingrid Jonsson (klubbmedlem) och tala om vad saken gäller. Tel nr 040/773 00.

För att vi skall kunna ha en uppfattning om ungefär hur många som kommer ber vi er att i god tid anmäla ert deltagande till Anders eller Inger.



Så här hittar du till Hagaterminalen –  
samlingsplats för klubbens höstmöte.

Anders Ogenstedt  
Solsundavägen 7  
131 46 NACKA  
08/716 45 87

Inger Wennberg  
Snårvindevägen 78  
162 41 VÄLLINGBY  
08/739 18 05

Välkomna



# Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Inger Wennberg



*I min lilla artikelserie om styrelsemedlemmarna sedda med mina ögon har jag nu kommit fram till att presentera Berndt Eliasson för er. Egentligen skulle kanske han ha kommit först eftersom han innehar en nyckelbefattning i samband med utgivningen av denna prominenta tidning. Det är Berndt som sammanställer Sonett Världen så att den får det i klubbssammanhang så ovanligt proffsiga utseende som den har. Det ligger många timmars arbete och tankemöda bakom varenda tidning som utkommer.*

Berndts SAAB-intresse är av gammalt datum. Erik Carlsson "på taket" var den stora idolen på 50-60-talet. Faktum är att han vid den tidpunkten lyckades med konststycket att övertala sina föräldrar att övergå från Austin till SAAB. Något som senare skulle visa sig fatalt för föräldrarnerverna (och föräldrakassan?) eftersom Berndt efter flitigt läsande av motortidningar begick rallyträning med familjens SAAB:ar (den första SAAB:en åt-

följdes av många senare dito). Att köra in i häckar och stenrösen kunde väl gå an, men när Berndt parkerade familjens nya 95:a (200 mil gammal) på taket fick det vara nog för far i huset. Inte ens Berndt hade väl tänkt sig att så till sista stavelen följa i idolens fotspår. Nåja, resultatet blev i alla fall att far köpte sonen en egen bil att parkera efter bästa förmåga och av alla bilar blev det en Lloyd på 9 hkr... Aj, aj, aj, så det kan gå.

Sonen började genast ett idogt sparande för att skaffa sig en riktig bil istället, dvs en SAAB. Det blev en 96:a, 1960.

I och med anskaffandet av denna bil började Berndts sedermera legendariska ändrande, byggande och vässande av SAAB:ar, inget är ju så bra att det inte kan bli bättre. Många modeller har också passerat genom åren, 96-97-99-900-9000--- och vad som komma skall förmodligen. Om jag inte minns fel så var Berndt den första i Sonettklubben som blev klar med en helrenovering av en Sonett. Med denna vann han förstas pris för finaste Sonetten för några år sedan.

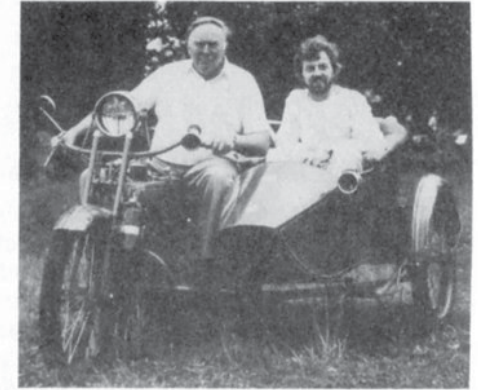
Senaste Sonettskapelsen har väl kanske inte så mycket gemensamt med ursprunget. Men den är LÄCKER!

Om inte status quo ändrat sig sedan jag träffade Berndt senast (vilket man inte kan ge sig på i hans fall), äger han f n 3 st Sonetter samt en SAAB 9000.

Tänk om hela Sveriges befolkning var som Berndt, inte skulle SAAB ha några problem att brottas med då inte.

Efter dessa rader kan man förledas tro att Berndts enda intresse här i livet är SAAB men så är ingalunda fallet. Möjligtvis kan jag gå med på att intressena lutar en aning över åt motorhållet till, men en mysigare, trevligare och allsidigare motorfantast får man i så fall leta länge efter för att hitta.

Nu skall jag berätta om Berndts andra stora motorkärlek. Den heter Harley Davidson och består av en komplett samling HD-modeller tillverkade mellan 1903 och 1935,



*Berndt med sin gamla idol Erik Carlsson, grenslände en Harley Davidson 1918 på 1000 cc och 11 hkr.*

med och utan sidovagn, inalles ca 20 stycken. Med denna samling har han placerat Odenbacken på världskartan bland HD-fantaster.

Jag kan försäkra att samlingen är sevärd eftersom jag hade nöjet att få ta mig en titt på den i samband med ett oerhört trevligt klubbmöte, anordnat av Berndt förstas, i Odenbacken för några år sedan. Skojigt att nämna i detta sammanhang är att det var ingen mindre än Berndt stora idol Erik Carlsson som bad att få åka och titta på den eftersom han hört talas om den, detta innan han ens hade träffat Berndt. Tänk vad världen är liten och vis ibland som kan hitta på så roliga sammanträffanden.

Jag skulle kunna fortsätta att skriva om Berndt ett bra tag till men risken finns ju att han refuserar mitt inlägg pga platsbrist.

I alla fall vill jag avsluta med att med bestämdhet påstå att den som lyckats med bedriften att placera Odenbacken på världskartan går utanpå det mesta. V.s.b.



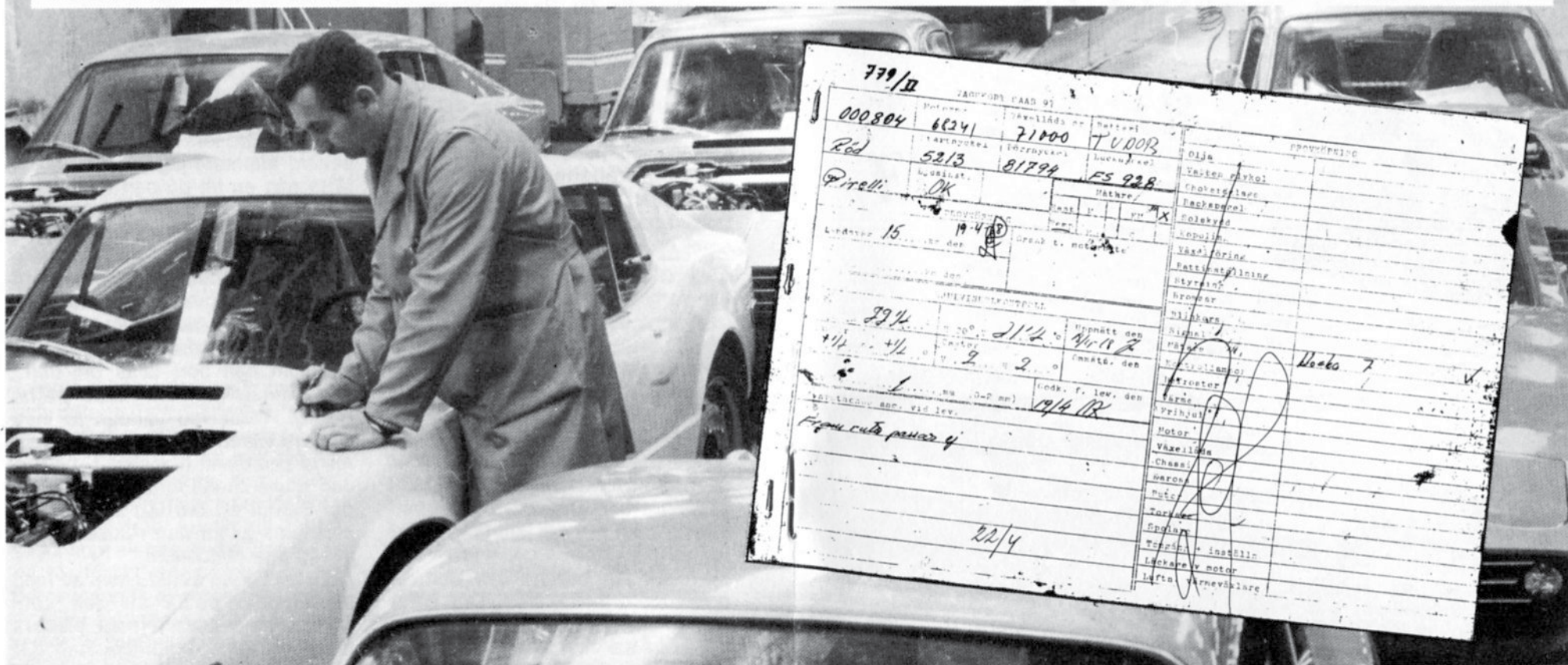
# TILLVERKNINGS- DOKUMENTATION

När våra klenoder byggdes nere i Arlööv så utfärdades ett tillverkningskort för varje bil där man bl a noterade nyckelnummer, växellåds- och motornummer, om bilen skulle ha km eller miles mätare, temperaturmätare graderad i Celsius eller Fahrenheit, sealed beam eller asymmetriska strålkastare osv. Dessutom fanns på detta kort en checklista där man kollade av ett 100-tal olika punkter innan bilen var färdig för leverans. Man kan också se vilken dag bilen gick av line och vilken dag den lämnade ASJ i Arlööv samt en massa annat roligt. Kopian här är tillverkningskortet till chassienummer 00.804. Den bilen, som är av årsmodell 1968, finns i Sverige och ägs av den inte helt okände Hans Eklund i

Enköping. Vi har fått låna det här kortet från Saab-Scania till just det här ändamålet och man vill från Saabs sida inte att samtliga Sonettägare ringer för att få låna tillverkningskort till just deras bil.

Idag ligger allt nedpackat i Arlööv för att inom en snar framtid transporteras upp till museet i Trollhättan där vi i framtiden förhoppningsvis ska kunna ha möjlighet att kunna studera sådana här saker. För er som har bilar med chassienummer mellan 000.001 och 000.500 så kan ni glömma dessa kort. De är nämligen försvunna sedan många år.

Mats Jonsson



779/D

TÄRNFORDI FÅRD 91

000.804	68241	71800	TVD08	
Röd	5213	81794	FS 928	
Pirelli	OK			
Ledare 15	194			
294	212	19/12		
1	2	2		
1		19/4		

Figurciter på sid 4

22/4

Week 7

779/D

PROVNING

Olja

Växter räckel

Chokertslave

Leckage

Solekyrd

Loppol

Växforing

Fattigtölmning

Styrning

brovar

31/1/ars

Signal

Märsk

Växforing

Stroster

Chass

Prinjul

Motor

Växellås

Chass

Varer

Misc

Tarlar

Spelar

Temp. i inredlin

Leckage v motor

Lefta varnevärlare



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



I stycken låga, tvåsitsiga sportbilar av pétéyp genomgår f n omfattande testningar SAAB:s utprovingsavdelning i Trollhättan. Vagnarna skiljer sig avsevärt ifrån varandra i stilen men båda är prototyper och i maskinellt och chassitekniskt hänseende baserade på standardkomponenter av SAAB:s tillverkning.

Den först färdigställda, lättaste och minsta vagnen, har byggts av AB Malmö Flygindustri, MFI, och utformats av den svenske designern Björn Karlström. Bakom linjerna på bil nr 2 står formgivaren Sixten Sason och för det övriga



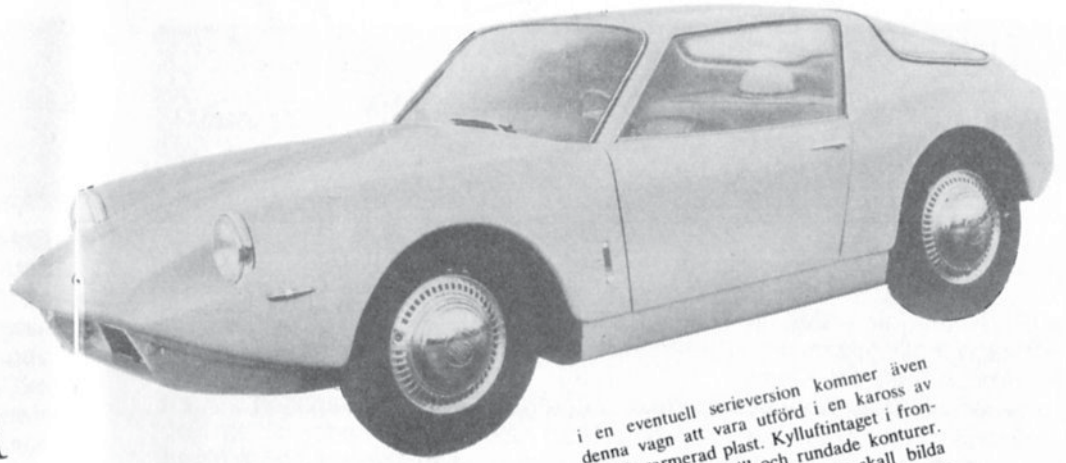
På det här sättet har Sixten Sason tänkt sig inredningen i den Saab för vilken han svarar för designen.

# SPORTVAGNAR

utvecklingsarbetet och tillverkningen svarar AB Svenska Järnvägsverkstäderna, vanligen förkortat till ASJ.

Den av MFI i Malmö byggda bilen har redan visats offentligt och hunnit bli känd inom ganska vida kretsar av den motorintresserade världen. Framförandet ägde rum i samband med det av det engelska radio- och TV-bolaget BBC anordnade miniatyrrallyt i Sverige i början av februari.

Tills vidare måste de båda bilarna betraktas som rena experimentvagnar. Huruvida någon av dem i slutgiltig version kommer att stå som modell för en serietillverkad sportvagn är ännu ovisst. På flera marknader — och bland dem USA — råder dock ett starkt intresse för en SAAB-modell av



i en eventuell serieversion kommer även denna vagn att vara utförd i en kaross av glasfiberarmerad plast. Kylluftintaget i fronten avses få en grill och rundade konturer. Det är meningen att bakrutan skall bilda lucka till bagagerummet och att den vertikala delen av karossens bakparti skall få en utskjutande skarpt konturerad inramning.

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

## FRÅN SAAB

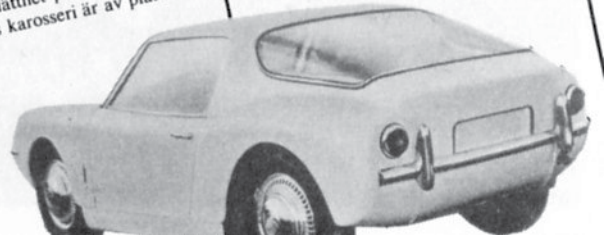
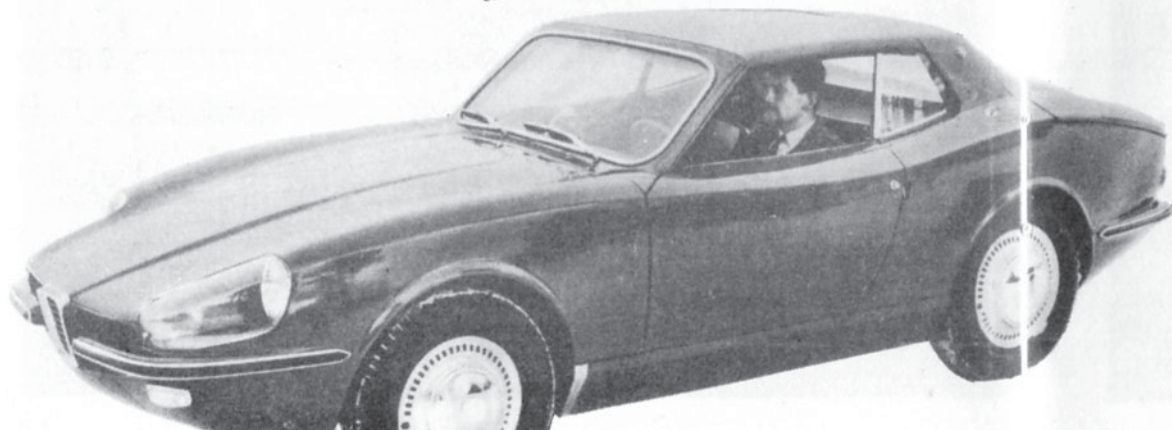
den här karaktären och inom SAAB är man angelägen om att kunna tillgodose detta intresse.

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

Den av ASJ framställda prototypen har karosseri av glasfiberplast samt ett helt avtagbart tak. Bakrutan är vertikalställd och inramad av ett överskjutande tak och från takhörnen i mjuk båg löpande fenliknande kanter. Sidorutorna kan vevas ner helt och bakrutan kan med lätthet plockas bort. MFI-prototypens karosseri är av plåt men i en eventuell serieversion kommer även denna vagn att ha en kaross av glasfiberarmerad plast.

### MATTUPPGIFTER

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





# Sonett II i banrace-tappning

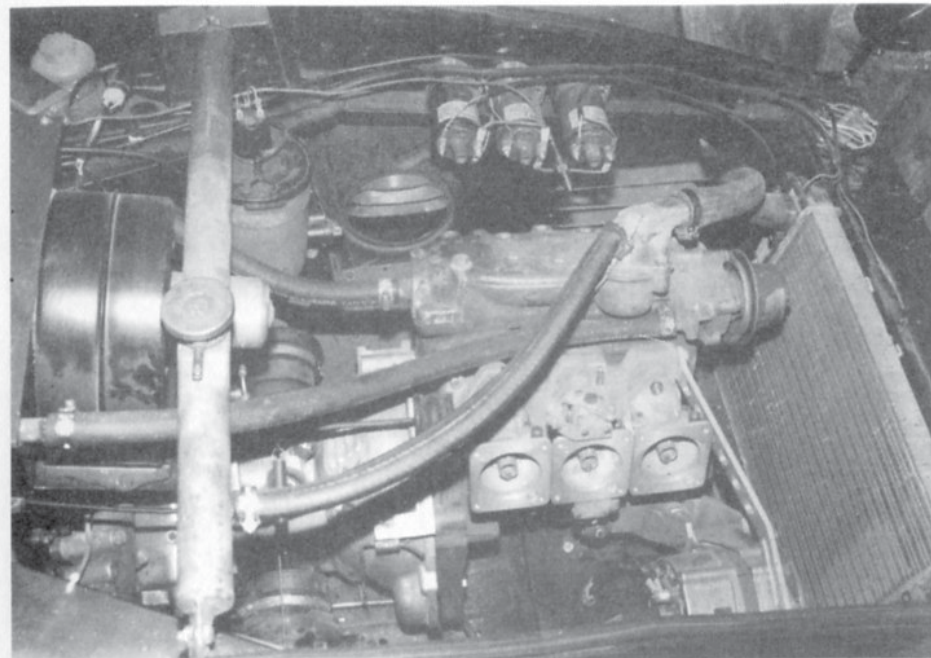


Sonettvärlden kan redan nu avslöja en nyhet inför årets banracingsäsong. Sportvagnsserien kommer att innehålla två Sonetter när serien drar igång på Kinnekulle-ring 26-27 maj. I nummer 1 -90 av Sonettvärlden kunde Du läsa om Rolf Carlsson's öden och äventyr i sportvagnsserien, i år får han sällskap, skillnaden är att Rolf kör i den motorstarkaste klassen, årets nykomling tar plats i den minsta. Feg? Knappast - han kör tvåtakt.

Tidningen fick under vintern en invitation till garagebesök. På en längre resa fick jag chansen att förverkliga denna inbjudan.

I ett litet torpliknande hus dolde sig en hel verkstad. Därinne stod en Sonett II, bilen som på håll, såg ut som en fräsch originalbil visade sig

Exteriört ser bilen ut som en standardbil m/67 med modernare fälgar.



En tvåtaktare på ca 100 hk ska göra jobbet, till sin hjälp har den ett speciellt tändsystem med en tändspole per tändstift som styrs av en givare på vevaxeln á la SAAB DI.

vara en racer. Något som tyder på kvalificerat och målmedvetet bilbyggeri. Målet? Banracing.

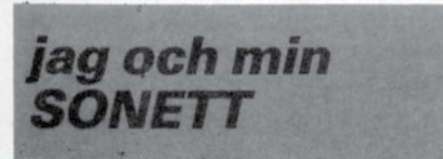
### Banracing

Grova rör formade till en bur går kors och tvärs i den lilla bilen, för-

Förutom störtburen är det bara avsaknaden av mattor och den riktiga tävlingsstolen som antyder att det inte är en standardbil det handlar om.

### Lättad

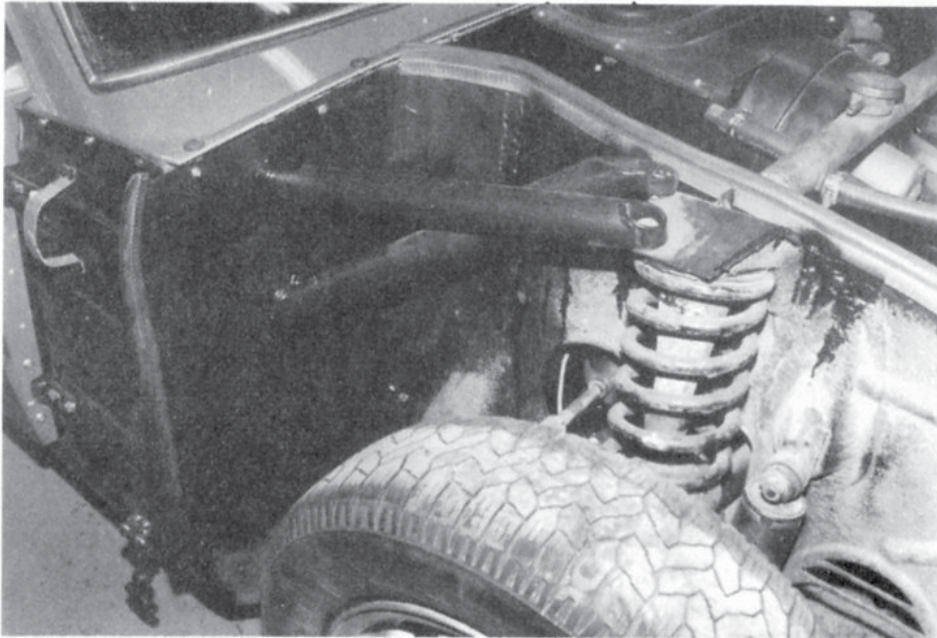
Byggherren berättar: - Blir jag av med onödigt material i bilen och byter ut glasrutorna mot plexi dito osv då bör vikten hamna runt 550 kg. Men en Sonett är ju lätt från början, försöker jag. -Men kan bli lättare, fyller snabbt min värd i.



stärkningarna går ut i hjulhuset och sitter fästade i de övre fjäderfästena.

Chassit har givetvis modifierats bland annat har Bilstein-stötdäm-





Kraftiga förstärkningar ska ta hand om de påkänningar som uppkommer vid banracing.

pare monterats, för övrigt samma typ som används i SAAB's rally-verksamhet.

Däcksutrustningen spelar mycket stor roll i sådana här sammanhang men kommer dock att vara ganska standardbetonad, - reglerna tillåter inga extrema tävlingsdäck i den här klassen, berättar vår byggherre.

#### Motorn

En std Sonett -67 har 60 hk motoreffekt vilket på 60-talet var en aktningsvärd effekt hos en motor på 841 cm<sup>3</sup>.

Detta är nu på intet sätt maxeffekt. Vår bilbyggare bygger ett antal race-motorer till sin bil. -En hårt

trimmad tvåtaktare kan ju rasa när som helst, säger han.

Effekten hos motorerna lär landa strax över 100 hk, vilket ger en litereffekt på ca 120 hk.

En tvåtaktare med hög trimningsgrad är som bekant svårkörd först händer ingenting sen händer ingenting och sen kom allt, för att använda ett slitet citat.

Vilket betyder att motorn har ett smalt område i varvtalsregistret där den går riktigt bra.

Detta utnyttjar man när tändsystemet optimeras, man har helt enkelt ett fast tändläge oavsett varvtal och belastning.



Vem döljer sig i hjälmen? Det avslöjas på Kinnekulle ring 26-27 maj.

Just tändsystemet innehåller en del klurigheter exempelvis en tändspole per tändstift som styrs av en givare på vevaxeln, låter det som SAAB-DI?

Ja, man kan inte jämföra de bägge systemen men det är en intressant lösning.

Vem är då denne bilbyggare?

Ja se det vill han inte avslöja nu

utan vi får vackert vänta tills helgen i slutet av maj då det är dags för premiären på Kinnekulle. Sonettvärlden återkommer med ett fylligare reportage om arbetet med bygget och givetvis en sammanfattning av de resultat som "vår" förare förhoppningsvis presterat. Lycka till Du hemlighetsfulle, önskar Sonettklubben.





# INBJUDAN TILL HÖSTMÖTE 25 AUGUSTI 1990

Samling vid Hagaterminalen (se skiss) kl 12.30.

Vi fortsätter mot Rålambhovsparken där vi har kaffepaus. Eftersom det dröjer en stund innan vi äter mat är det lämpligt att Du på egen hand har "grundat" innan vi träffas.

Vi kommer att lägga upp en klurig hjärngymnastik genom Stockholm, denna slutar vid Globen så att alla som inte till äventyrs har sett detta fantastiska bygge får en chans att ta sig en titt.

Gemensam middag intages i restaurang Kalaskulan i Globen.

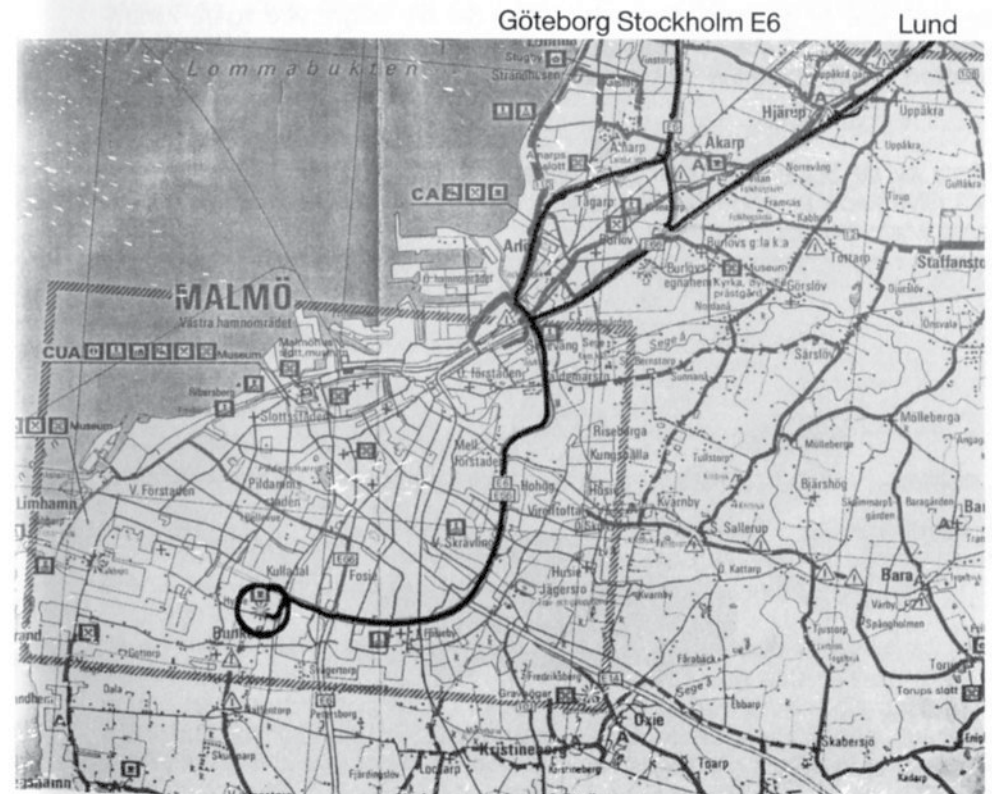
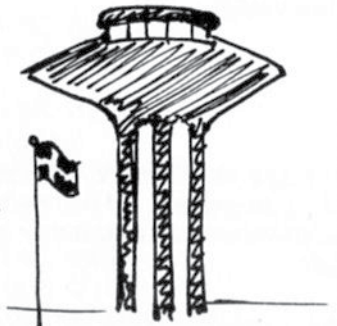
Om Du har några prylar som Du vill försöka sälja till hågade spekulanter så ta gärna med dessa så skall vi parkera någonstans där vi kan visa vad vi har.

Även i detta fall är Anders och Inger tacksamma för att få ett hum om intresset så hör gärna av dig i förväg och tala om att Du planerar att komma till mötet.

Välkomna

Anders och Inger.

TILL SONETTRÄFFEN I  
MALMÖ KÖR DU LÄMP-  
LIGEN RINGVÄGEN  
MOT TRELLEBORG, MEN  
PASSERAR TRELLEBORGS-  
ANFARTEN, SÉN SER  
DU HYLLIE VATTENTORN  
SOM ÄR SAMLINGS-  
PLATSEN.





# SAAB SONETT I MINDRE SKALA

Olof Wallén

*Att äga en Saab Sonett vet vi alla är en mycket trevlig hobby. Visst krävs det garageplats, tid och pengar att sköta om klenoden. Men alltid väcker den uppseende när vi kommer körande i trafiken - mer och mer för varje år som går.*

Att samla på flera Sonetter är få förunnat beroende på tidigare nämnda faktorer. Det finns dock ett sätt att komplettera den riktiga bilen och det är genom att samla modell- och leksaksbilar. Trots att Sonetten gjorts i relativt litet antal

under åren 1966-1974 så finns det flera tillverkare av modell- och leksaksbilar som satsat på Saab Sonett.

Om det blir några ytterligare i framtiden är väl svårt att sja om men Saab har en serie gående tillsam-

*Några av de Sonett-modeller som tillverkats. I förgrunden Sonett II i skala 1:43 tillverkade av engelska Somerville. Sonett III i raden bakom från tillverkarna Matchbox och Yatming.*



Här följer nu en förteckning över vad som är känt idag och som har tillverkats under åren:

Somerville, UK, Sonett II kat nr 127	1:43, metall, 1986 -röd, *)
Matchbox, UK, Sonett III kat nr 65 (Lesney 1-75) (öppningsbar bakruta)	1:55, metall, 1976? -turkos -vit (endast USA)
Matchbox, Macau, Sonett III kat nr 11/12	1:55, metall -guld m röda pilar -ljusblå m röda pilar -orange, maroon/vit nr 5 -guld, maroon/vit nr 5
Matchbox, Kina, Sonett III kat nr 1014	1:55, metall, 1987 *) -orange, maroon/vit nr 5 -guld, röda pilar
Yatming, Hongkong, Sonett III kat nr 1014	1:57, metall, 1976? -grön -grön m svensk flagga
Yatming, Kina, Sonett III kat nr 1014	1:57, metall -grön *)
Okänd tillverkare, Sonett III	1:53, metall -orange -orange m nr 11 *) -röd m svart/blå stripe *)

\*) Kan finnas att köpa i handeln

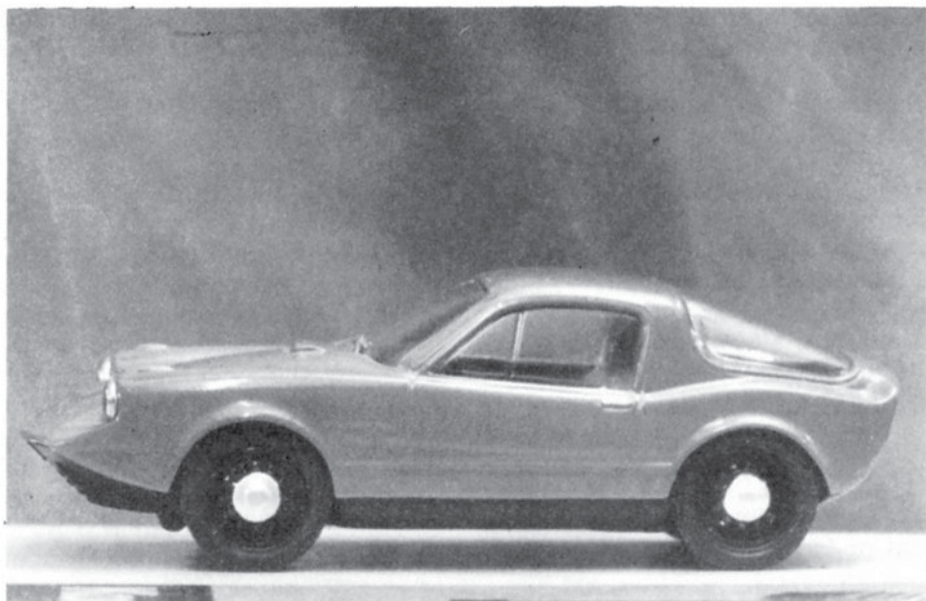
mans med den engelska tillverkaren Somerville där Saab Sonett II tagits fram. Vi kan ju hoppas att III:an och kanske I:an kommer så småningom.

Enligt rykten så har Bandai i Japan tillverkat en Sonett III. Den kan vara gjord i plåt eller gjuten i metall. Skalan är okänd. Bandai har gjort leksaksbilar med Saab 93 B, 96 och

99 som förebild i skala 1:20 så det är inte helt omöjligt.

Av ovanstående modeller så är Somervilles den utan tvekan mest välgjorda. Den är handbyggd, gjord i liten serie och därmed dyrast. De andra får nog betraktas mera som leksaker och där är Matchbox-modellerna de bästa. De modeller som





Somervillesonetten i skala 1:43

börjat nyproduceras i Kina är mycket förenklade. Detta för att de skall kunna tillverkas i stora serier och säljas till ett lågt pris.

Har du vägarna förbi Trollhättan så titta in i Saabs Bilmuseum. Där finns inte bara de riktiga bilarna utan också en bra början till en modell- och leksaksamling med Saab-bilar som förebild och en hel del av de modellbilar som omnämnts ovan. Ungefär 75 olika

Saab modell- och leksaksbilar är kända. Inte att förglömma Saab 96 trampbil. Ensitsig cabriolet - en höjdare för en fem-åring!

Till sist: Är det någon av klubbens medlemmar som känner till andra Sonett-modeller eller har kompletterande uppgifter så är jag tacksam om du hör av dig per telefon 0155-447 24 (arb) eller 0155-894 48 (bost) så kan listan bli så fullständig som möjligt.

## Har du problem...

... med något som rör din Sonett, ventilera det på insändarsidan!

## det skrivs om oss och våra bilar



Ibland tar det lite tid innan vi får ögonen på det som skrivs om oss men bättre sent än aldrig. I följande fall får vi trösta oss med att vi redan haft i stort sett samma artikel i vår egen klubbtidning.

- I den alltid läsvärda Autohistorica, nummer 2/89 utgiven av Automobilhistoriska klubben, bidrog nämligen Anders Tunberg med sin intressanta berättelse om Mille Miglia-loppet 1989. Som nu säkert alla vet vid det här laget tävlade Erik Carlsson och Torsten Åman med den vita Sonett I som normalt står på Saabs museum i Trollhättan. Förresten, när jag nu ändå nämner museet, har ni vägarna förbi så besök det, det är klart sevärt!

Nå, tillbaka till Mille Miglia. Det var ju inte en racertävling i gängse bemärkelse som förr, men trots allt var det tidtagning, där det gällde att komma i mål så nära idealtiden som möjligt. Erik och Torsten var bästa svenska ekipage, men vad var annat att vänta med den kombinationen av tävlande och bil?!

- Det finns en tidning som heter Weekend Rewiev magazine. Trots sitt engelska namn är artiklarna på

svenska och de handlar bland annat om olika evenemang i Örebrotrakten. I ett nummer av den 8 december 1989 har Lars Göran Månzon skrivit en artikel om Berndt Eliassons projektbygge, alltså den knallröda Sonett II med turboladdad Aeromotor. Kanonfina bilder och en initierad artikel om ett sevärt bygge.

- I Din Bil nr. 1, 1990, utgiven av Saab till Saabägare finns bland annat en artikel om "motorprinsen", alltså prins Bertil. På en av bilderna ser vi prinsen intresserat luta sig över en Sonett I, förmodligen på Stockholms Bilsalong 1956.

- Det upphör aldrig att förvåna mig, men också glädja mig, när utländska tidningar skriver om Sonetterna. Varför förvåna? Jo, man förväntar sig trots allt inte att en fransk biltidning, Autopassion, i januarinumret 1990 gör ett fylligt, gediget 10 sidors reportage om Sonetterna! Det är vår flitige rapportör Lennart Jarenbäck i Schweiz som via Mats Jonsson gjort oss uppmärksamma på artikeln.



Min franska är inte direkt glimrande, så hustru Lena har gjort ett förtjänstfullt översättningsarbete så att jag ska ha en chans att sammanfatta artikeln. I korthet handlar den förstas om historiken bakom utvecklingen av de olika Sonettmodellerna. Inledningsorden förtjänar också att återges, för mycket har vi hört om Sonetten, men inte "Saab Sonett, den lilla renen"! De för oss välkända namnen Gunnar Ljungström, Rolf Mellde, Sixten Sason, Björn Andreasson, Björn Karlström och Sergio Coggiola passerar revy och man berättar om vad de gjort för att utveckla de olika modellerna. Designen har man dock inte så mycket till övers för: "Saab som alla goda flygfirmer ägnade sig åt aerodynamik, ofta till förfång för estetiken."

Artikeln, som är tekniskt initierad, är fint illustrerad med bilder på en del av Saabmuseets bilar, både i museet och "på stan".

För övrigt handlar det inte bara om produktionssonetter. Man berör även "Monstret", en 93:a med två

stycken trecylindriga 748 cm<sup>3</sup> motorer, Formel Junior, 96, 99 och olika Sonettprototyper, såsom Catherina och MFI 13.

Man visar även en tablå över hur många Sonetter som gjorts per år och då det kan vara av allmänt intresse visar vi den.

-Av Björn Åberg har vi fått en kul artikel från Ny Teknik, 8 februari 1990. Den handlar om de "gamla" parhästarna Björn Andreasson och Rudolf Abelins nya projekt, en hybridbil driven av Stirlingmotor och el-motorer. Artikelförfattaren Anders Wallerius kommer förstås in på vad dessa herrar gjort tidigare och självklart nämns både MFI 13 och Saab Sonett som ju gjordes i Arlöv. Visste ni förresten om att chassit på Sonetten användes i ett elbilsprojekt åt Westinghouse? I alla fall är det härligt att läsa att de båda är still going strong!

- Som vanligt tackar vi våra bidragsgivare och ser fram emot nya urklipp; utan Er medverkan är denna spalt inte möjlig!

Jan-David Skavén

MODELE	MOTEUR	MILLESIME	N° CHASSIS	NOMBRE D'EXEMPLAIRES
Sonett 97	3 cyl.	1966	1-28	28
Sonett II	3 cyl.	1967	29-258	230
Sonett II	V4 (1498)	1967	259-328	69
Sonett II	V4 (1498)	1968	329-1228	899
Sonett II	V4 (1498)	1969	1229-1869	639
Sonett III	V4 (1498)	1970	70500001-70500303	303
Sonett III	V4 (1698)	1971	71500001-71500265	1265
Sonett III	V4 (1698)	1972	97725000001-97725002000	2000
Sonett III	V4 (1698)	1973	97735000001-97735002300	2300
Sonett III	V4 (1698)	1974	97745000001-97745002500	2500
TOTAL Sonett II 3 cyl.: 258. TOTAL Sonett II V4 1498cm <sup>3</sup> : 1607. TOTAL Sonett III (1498 et 1698cm <sup>3</sup> ): 8368				
Production totale: 10236 (y compris les 3 prototypes ne figurant pas dans le tableau)				

# SÄLJES



# KÖPES



## SÄLJES

Ferrita i Köping meddelar att det finns några rostfria avgassystem kvar till både Sonett II och III. Priset är 2800:- + frakt  
Kontakta Morgan Albinsson  
Tel 0221/180 70

## SÄLJES

Huvlist till Sonett II/V4. NY!  
(Aluminiumlisten i nosen)

Mats Jonsson  
Gersnäsgratan 14  
641 46 Katrineholm  
0150/129 04

## SÄLJES

Nytt kolståls avgassystem till Sonett II V4  
Pris 800:- + ev. frakt  
Jan-David Skavén  
Tel 08/93 15 65

## Fototävling

I samband med årets vårmöte startar fototävling -90. Nu får ni återigen tillfälle att damma av er fotografiska utrustning och delta i vår fototävling. Ett tips: Mötena är ett utmärkt tillfälle till fotografiska övningar. PS. Det blev många fina priser över i -89 års teckningstävling.

DS



# Sommarens Saabträffar

Maj	19	<b>Söderturen</b> Lasse Eriksson	Stockholm 08-45 03 58
	20	<b>Vårträff</b> Mats Phersson	Linköping 013-631 67
	26-27	<b>Sonetträff</b> Anders Ogenstedt	Stockholm 08-726 45 87
Juni	2-3	<b>Classic Motor</b>	Örebro 019-22 81 44, 13 31 46
Aug	5	<b>Knivsta rundan</b> Börje Eriksson	0760-228 52
	25	<b>Sonetträff</b> Anders Ogenstedt	Stockholm 08-716 45 87
	26	<b>Världens häftigaste Saab</b> Leif Stenman	Vallåkra 0155-490 00
Sept	1	<b>Höstträff</b> Martin Stenlund	Umeå 090-323 39
	30	<b>Saabmarknad</b> Mats Phersson	Linköping 013-631 67
Nov	10	<b>Garagerunda</b> Martin Stenlund	Umeå 090-323 39