

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



- Vårmötet i Skåne
- Björn Andreasson
- Sonett IV 4/VD

**3**  
1990



## Från ordförandens skrivbord ...

Hej!

Tillåt mig vara lite filosofisk, så här mitt i semestern. -Vad är ett lyckat Sonettmöte? Är det att många medlemmar/Sonetter kommer eller att förhållandevis få kommer men att man har desto trevligare? Eller, gunås, att riktigt många kommer och alla har det riktigt trevligt...? Att jag ställer dessa frågor beror på vårt vårmöte i Skåne i slutet av maj i år. Vårmtöt brukar ju vara vårt mest välbesökta möte med bland annat omröstning om den finaste Sonetten. - 13 bilar kom varav 3 från Göteborg och 3 från Stockholm. (De närmast sörjande i styrelsen.) Återstår 7 bilar från Skåne-regionen. Det var inte mycket, jag dristar mig till att skriva att det var för få. Och ändå, vi som kom njöt av ett oerhört välarrangerat möte av Barbro och Kjell Wihlborg, stort tack!

Vi gladdes åt att se den förvånade och lyckliga minen då Ake Larsson i Vittsjö fick reda på att han vunnit tävlingen om den finaste Sonetten. Vi hade det rätt och slätt trevligt tillsammans i det vackra skånska landskapet.

Så ni som inte kom för att mötet var en vecka för tidigt eller för sent, för att Sonetten inte var i ordning, för att ni glömt, för att det finns annat här i livet än Sonettmöten, för att det var för långt bort, för att båten skulle i sjön just den helgen eller för att gräsmattan måste klippas vid sommarstugan just då, ni är alla välkomna nästa gång vi arrangerar ett evenemang i Club Sonett Sweden....!

Bästa klubbhälsningar,

*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

**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

## kort sagt

Kommer ni ihåg att vi i förra numret av Sonettvärlden bad Er höra av sig till Jan-David Skavén om ni ville ha MHRFs "Nordisk Evenemangs-kalender", med andra ord, den samlade informationen om alla bil-klubbars möten och marknader i Norden?

Inte en enda hörde av sig! Ska vi tyda det som ni ändå får denna kalender via andra klubbar eller att ni inte har intresse av att delta på de olika arrangemangen?

## OMSLAGSBILD:

Barbro och Kjell Wihlborgs Sonett II V4 bredvid en annan klenod, nämligen Johannamuseets T-Ford som också kallas Johanna.

Foto: Kjell Wihlborga



# SAAB SONETT

Av Björn Andreasson



## BJÖRN ANDREASSON

Projektledare, konstruktör, en av de ansvariga för sonettprojektet, delger oss här några minnesbilder från sin tid vid MFI.

Första Sonetten var baserad på skisser från Björn Karlström. MFI fick jobbet med linjeritningar och konstruktion.

Första prototypen i plåt från Heimers i Malmö (bilplåtslagare) kom 1963-64. Motorn var naturligtvis SAABs 3-cyl 2-taktare vilket resulterade i en lätt bil med hyfsade prestanda. Som förbindelseman mellan SAAB och MFI fungerade Kjell Knutsson, utprovningssingenjör.

## historik

Efter kontakt med Rolf Melde fick vi kalla skapelsen Sonett II (efter Sonett I). 2-stegs raket, först körbar bottenplatta, sedan kaross.

Efter att Tryggve Holm sagt OK och kört bottenplattan fick MFI bygga karossen. Det byggdes ca 250 stycken Sonett II.

MFI fick arbeta fram de linjeritningar som låg till grund för modellen och också få fram de verktyg i vilka karosserna byggdes. Även första serien karosser byggdes på MFI.

MFI hade inga möjligheter att seriebygga hela Sonetten. Vi såg oss då om efter en lämplig partner och föll för ASJ i Arlöv vars chef, Lars Bergvall, vi kände väl. ASJ:s produktion av lastmaskiner var på upphällningen. Lokalerna var gamla och otidsenliga.

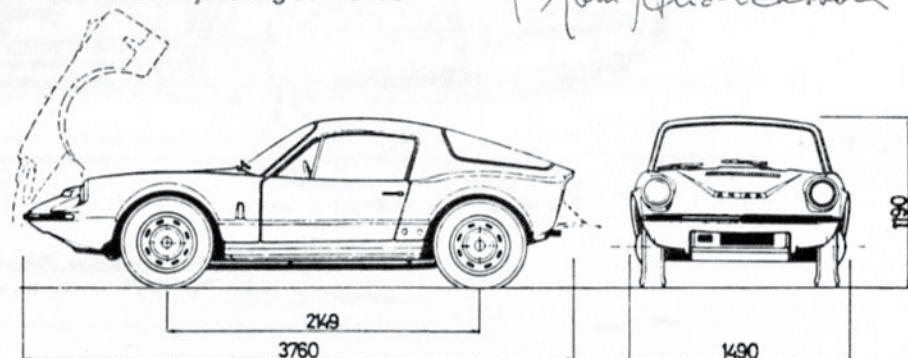
Det visade sig snart att Sonett II inte uppfyllde kraven på en modern sportbil. Planerna på att göra en ny utgåva, en Sonett III, började ta form.

Jag förstod att det fordrades en professionell formgivare och kontaktade Coggiola i Italien. Han samtyckte till samarbete så jag packade kofferten full med ritningar på bottenplatta, framvagn, bakvagn, den nya V-4 motorn (Fords) plus en del privata funderingar. Coggiola och jag hade ett par dagars överläggningar och han lovade att ha stylingförslagen färdiga till ett visst datum.

Jag organiserade ett möte i Trollhättan med deltagare från Saab USA och Saab Sverige. Avsikten var att besluta om Sonettens framtid.

Dagen för mötet kom men dessvärre syntes inget underlag från Coggiola till. Jag kontaktade Flygtullen med negativt resultat men åkte i alla fall dit själv och upptäckte strax att det låg en stor papprulle bland godset. Jag fick kränga ut det genom tullen, slängde den i bilen (Sonetten) och körde till Trollhättan på rekordtid. Jag kom precis lagom till mötet.

Resultatet känner ni ju till. Nu vidtog en bråd tid med linjeritning som under-



lag för en ny "plugg" i trä. Den tillverkades av snickare Petersson i Ljungby. MFI:s plastavdelning hade nämligen flyttat till Ljungby med nya namnet Trelleborgsplast. Här tillverkades sedan karosserna med Kalmar Verkstad som andra leverantör.

Sonett III var en praktisk bil förtvå med riklig plats för bagage. Bakluckan var en fribärande glasskiva utan ram.

För sin tid var bilen ganska säker. Bensintanken låg i en tvärgående lådbalk som kunde ta en eventuell smäll från sidan.

Bilen var försedd med överdimensionerade stötfångare och dörrarna hade balkar som skydd mot sidokollisioner.

Bagageutrymmet var väl tilltaget och det slog mig att med en mindre modifiering kunde man få plats för ett extra säte för två barn. Den stora bensintanken ersattes med två mindre tankar i sidorna. Denna modifierade spenatgrön Sonett blev sedan min tjänstebil under flera år.

Det känns ju onekligen ganska kul att Sonett-äventyret trots allt lade grunden till Saab:s bilfabrik i Arlöv.



# Saab Sonett IV 4-WD

Text: Per Alvestig

Illustrationer: Björn Andreasson

Sportbil med mittmotor och fyrhjulsdraft. Läckert skal som döljer ett chassi komponerat av standard delar! Namn: Saab Sonett IV! Låter det som en Saab-vision inför 90-talet?

## historik

Saab kunde varit bland de främsta som lanserat fyrhjulsdraft i serie-

producerade bilar, som bekant blev det ju Audi som kom att förknippas med framhjulsdraft.

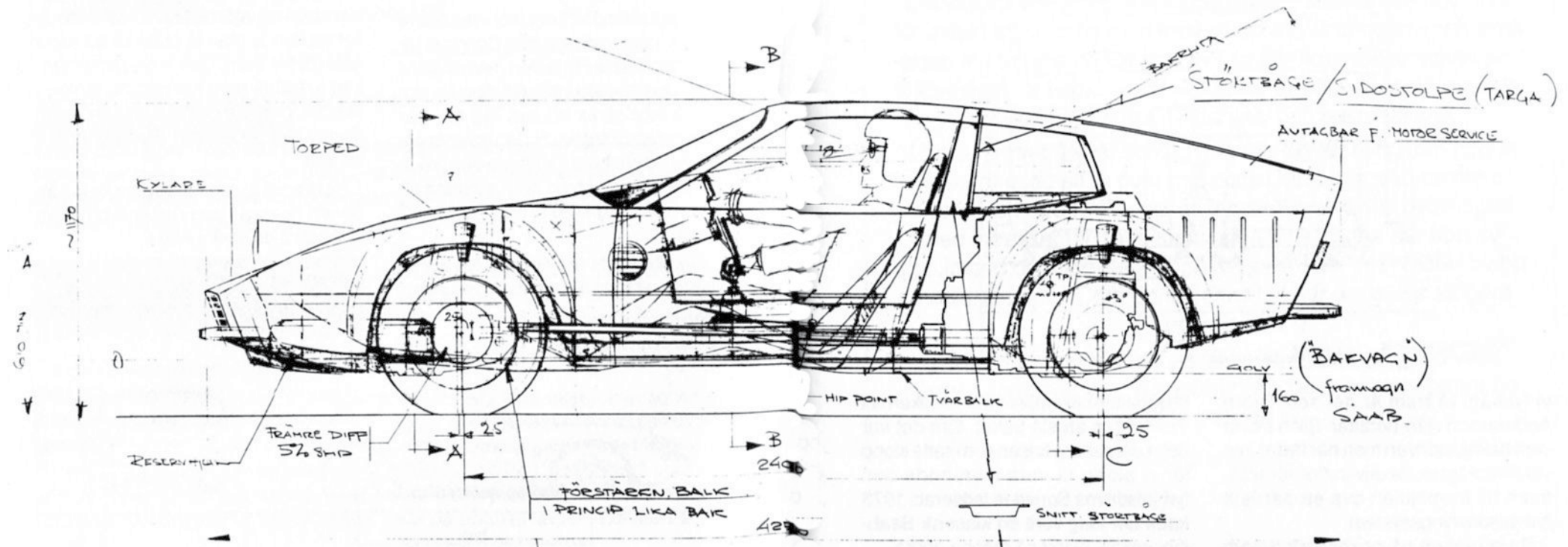
I början av 70-talet ritades det på olika ersättare till Sonett III. I Björn Svallners

bok "Alla Saabs sportbilar" kan man läsa att Saab hade ett eget projekt vid namn X-18 som var avsedd som efterföljare till Sonett III även Björn Andreasson satt och ritade på en efterföljare. Det är just kring Björn Andreassons idéer det kommit fram nya fakta. Tillsammans med den artikel Björn Andreasson skrivit (se annan plats i tidningen) kom också till redaktionen nästa kompletta konstruktionsritningar på en Sonett IV det är delar av det materialet Du ser här intill, publicerat för första gången.

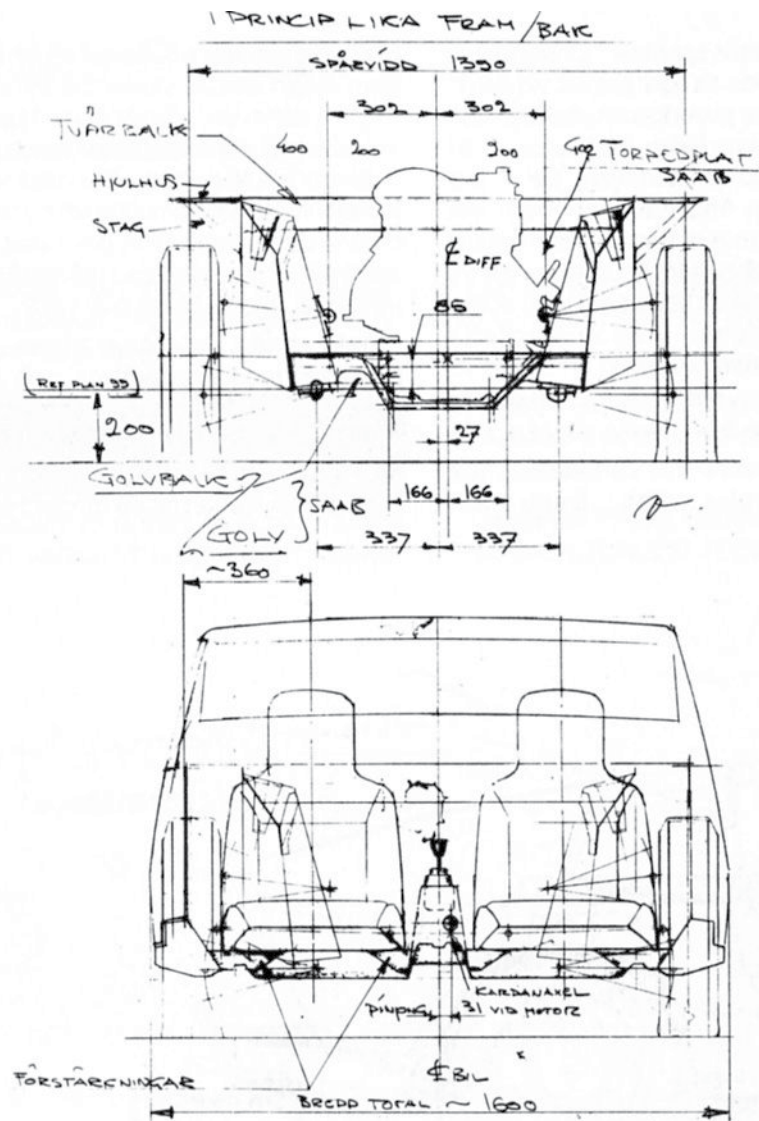
Bilens chassi var sammansatt av standarddelar från Saab 99.

Framvagnen var en standard 99 fast utan motor istället skulle det sitta en främre differential där som via en kardanaxel var förbunden med den mittmonterade motorn. Den tilltänkta motorn var en längsmonterad 2.0 liters motor, den "nya" helsvenska motorn som kom att göra sin debut i 99:an i EMS utförande under modellåret 1972.

Bakvagnen var egentligen en framvagn med innerskärmar och allt. Genom att kombinera delarna på det här viset låg det nära till hands att utveckla ett 4-WD system. De enda detaljer om hur 4-WD systemet skulle fungera som







vi lyckats få fram är det som Björn Andreasson själv berättar. Bilen skulle varit bakhjulsdriven men när fästet inte vart tillräckligt skulle drivkraften fördelas även till framhjulen dvs ett partiellt fyrhjulsdrivningssystem.

Bara tanken på bakhjulsdrift som

huvudalternativ måste fått teknikerna i Trollhättan att slå bakut. Om det var detta eller energikrisen som satte stopp lär vi aldrig få veta men hade den fyrhjulsdrivna Sonetten lanserats 1973 hade det idag varit en klassisk Saab-innovation, bland så många andra.

## Lite om samlarfordonsförsäkringar

I år gör vi så att vi inte bifogar MHRFs informationsbroschyr i form av en dubbel A4 med Sonettvärlden. Istället ber vi Er som har intresse att få den att höra av sig till undertecknad så ska jag gärna skicka den separat.

Ni behöver den speciellt om ni ska ansöka om MHRFs/Folksam samlarfordonsförsäkring. Ni som redan har en sådan försäkring i klubben har redan fått, eller får, de nya försäkringsvillkoren direkt hem till Er. De viktigaste nyheterna är i korthet att från och med våren 1991 kommer MHRF/Folksam att införa krav att alla bilar med

samlarfordonsförsäkring skall vara utrustade med brandsläckare och batterifrånskiljare. Däremot har man inte för avsikt att komma med krav på att registreringsnumret skall etsas in i rutor, vilket är krav i en del liknande försäkringar. Självriskerna för bland annat våra bilar är höjd men däremot är premien oförändrad 478:-/helår och helförsäkring.

I förra numret av vår tidning frågade jag för övrigt om någon hade intresse att ta över min plats i försäkringskommittén. Visserligen trodde jag inte att jag skulle bli direkt överhopad med intressenter, men sanningen är att ingen har hört av sig... Ibland blir man lite trött på det ointresse man möter bland medlemmarna i Club Sonett Sweden när det gäller att göra en egen insats.

Måste allt vara serverat på silverfat, måste det alltid vara någon i styrelsen som gör jobbet? Klubben blir inte bättre än vad Du gör den till!

Jan-David Skavén



## Albert Trommer har avlidit

Den förre chefen för Saabmuseet i Trollhättan, har avlidit i slutet av augusti 1990 i en ålder av 68 år. Albert var en av de viktiga kontaktpersonerna mellan Saab och de olika Saabklubbarna och nämns kan bland annat, att det var Albert som var vår värd vid ett av våra första Sonettmöten. Det var i Trollhättan runt 1977 då den förra Sonettklubben besökte det förra Saabmuseet, då inhyst i en källarlokal. Alberts vänlighet och hjälpsamhet var då liksom alltid stor. Club Sonett Sweden beklagar djupt Albert Trommers bortgång genom  
Jan-David Skave'n

## Vad rätt vi tänkt fast det blev fel

Som ni kanske märkte så hamnade kartan för Globenmötet i Stockholm bredvid kallelsen till vårt vårmöte i Skåne och kartan dit kom då förstås också fel. Vi beklagar, men det var väl inte därför som så få hittade till respektive möte?

-Vidare så skrevs artikeln om "Sonett II i banrace-tappning" av Per Alvestig, så nu är det sagt.

-Slutligen så hämtades artikeln om "Sportvagnar från Saab" från tidningen

ANA-NYTT från mitten av sextiotalet.

## Stockholms Sportvagnsklubb

Som medlem av både Club Sonett Sweden och Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) känner jag mig manad att skriva några rader i Sonettvärlden. Klubben är öppen för sportvagnsägare i hela landet, alltså inte bara Stockholm. En stor del av verksamheten upptas av den populära SSK-serien som körs på racingbanorna runt om i landet. Men även ägare av sportbilar för gatbruk har mycket att hämta genom att vara medlem i Stockholms Sportvagnsklubb. Varje år arrangeras det så kallade "Sportvagnsmeetings" på flera platser i landet (bl a Falkenberg och Kinne Kulle) dit alla är välkomna att visa upp sin pärla och träffa andra entusiaster.

Som medlem får man också klubbtidningen "Sportvagnen och vi" plus flera medlemsutskick med bl a resultat från samtliga SSK-tävlingar. I senaste numret av klubbtidningen berättar Bo Grims inlevelsefullt om hur han köpte en De Tomaso Pantera GT 5 i Saudiarabien. I en annan artikel berättar Robert Petersson om en provkörning av Sten Hillgards Porsche 910/Bizzarini.

Liksom Sonett-Världen efterlyser man artiklar av medlemmarna. Så varför inte bli medlem och samtidigt bidra med en berättelse om Din Sonett. Jag förutsätter att det under året kommer ett reportage om Rolf "Dumle" Carlssons tävlingssonett!

Du som vill veta mer om SSK kan skriva till:

Bo Petterson Bergnäs väg 18135 52 Tyresö

Om Du redan nu vet att Du vill bli medlem är det bara att betala in 175 kronor till Stockholms Sportvagnsklubb,

postgiro 11 87 52-5.

Johan Hasselberg



# En nostalgitripp sommaren 1990

Jan-David Skavén

*Skulle Du kunna tänka Dig, om Du hade kunskapen, att designa en bil och sedan vare sig se ett färdigt produktionsexemplar, åka i den eller, framförallt köra den? Nej, jag kunde väl tro det, nog hade Du väl sett till att Du gjort allt ovanstående, ja kanske till och med köpt den bil Du designat.*

## nostalgi

- Den för oss välkände Björn Karlström hör faktiskt till de få som designat en bil, i detta fall MFI 13 som är prototypen till Sonett II tvåtakt och som sedan aldrig kom närmare den att han vid två korta tillfällen i mitten på sextiotalet åkt i prototypen. Den ena gången var i

Skåne, den andra gången vid pressvisningen av den på Hedenlunda kursgård utanför Flen. En produktionssonett har han faktiskt aldrig suttit i, vare sig en II, V4 eller III. Detta på grund av att samarbetet mellan honom och SAAB bröts.

Björn Karlström som var djupt involverad i framtagningen av Sonett II och som ritade ett antal olika



*Björn Karlström sitter för första gången i en sonett, 24 år efter premiären 1966!  
Plats: Brostugan vid Drottningholm*



*Björn Karlström beundrar den Somervillemodell av en Sonett II som han fick av Club Sonett Sweden som tack för sin artikelserie.*

designvarianter har på Club Sonett Swedens uppmaning skrivit en mycket initierad och detalj- samt illustrationsrik artikelserie om det historiska händelseförloppet. Delvis har faktiskt materialet aldrig varit publicerat förut! Denna artikelserie kommer vi att börja publicera i nästa nummer av Sonettvärlden, 4/90, vilket ska bli oss ett nöje.

### Äntligen blir provturen av!

I samband med att Club Sonett Sweden skulle tacka Björn för artikelserien i form av en Somervillemodell av Sonett II tyckte jag att det var hög tid att han skulle få testa en Sonett, om än en V4 från 1968. Visserligen 20-25 år för sent, men ändå.

Sagt och gjort. Jag träffade Björn en någorlunda vacker sommardag och han både besåg den, satt i den och körde

den. Törs jag skriva att han blev nöjd, både med designen och väghållningen?! Att hitta rattväxeln och lägena var lite knepigare, men det gick det med efter lite övning.

När han nu efter 25 år såg en Sonett II på närmare håll var det lika bra att göra dagen komplett. Vi åkte med andra ord och hälsade på en stund hos familjen Clark på Ekerö utanför Stockholm där Björn även fick tillfälle att se en Sonett III i fint skick.

Det var mycket givande att träffa en så mångsidig herre som Björn Karlström och en extra kick att träffa den som ritat ens Sonett. Han har nämligen ritat det mesta som rör sig och låter, alltifrån bilar, mopeder, båtar, båttrailers och till flygplan. Dessutom har han gjort text och bild till flera Biggles och Leo Falk seriealbum, så Björn har verkligen många strängar på sin lyra!



# Rapport från vårmötet

Inger Wennberg

## vårmötet

En tapper skara vikingar iförda Sonetter samlades vid Hyllie vattentorn i Malmö.

Varför jag kallar skaran tapper beror på att blåsten gjorde sitt bästa för att

förpesta vår tillvaro genom att ta sats över hela Skåneslätten för att i ett rytande inferno kasta sig just över oss. Vattentornet svajade högst betänkligt. Tyckte jag i alla fall. Nåja, nu överdrev jag kanske en smula men jag kan försäkra att det BLÅSTE på oss.

Sådana småsaker fick emellertid inte

*Vår trevliga runda genom södra Skåne började vid vattentornet i Hyllie där vi ställde upp oss till fotoparad.*



förstöra vår dag utan vi satte oss i våra bilar och körde i kortege först till Maglarp för att ta oss en titt på vindkraftverket med den imponerande tornhöjden 80 m och 78 m mellan vingspetsarna. Tyvärr var kraftverket stillastående denna dag så vi fick inte uppleva suset av vingen.

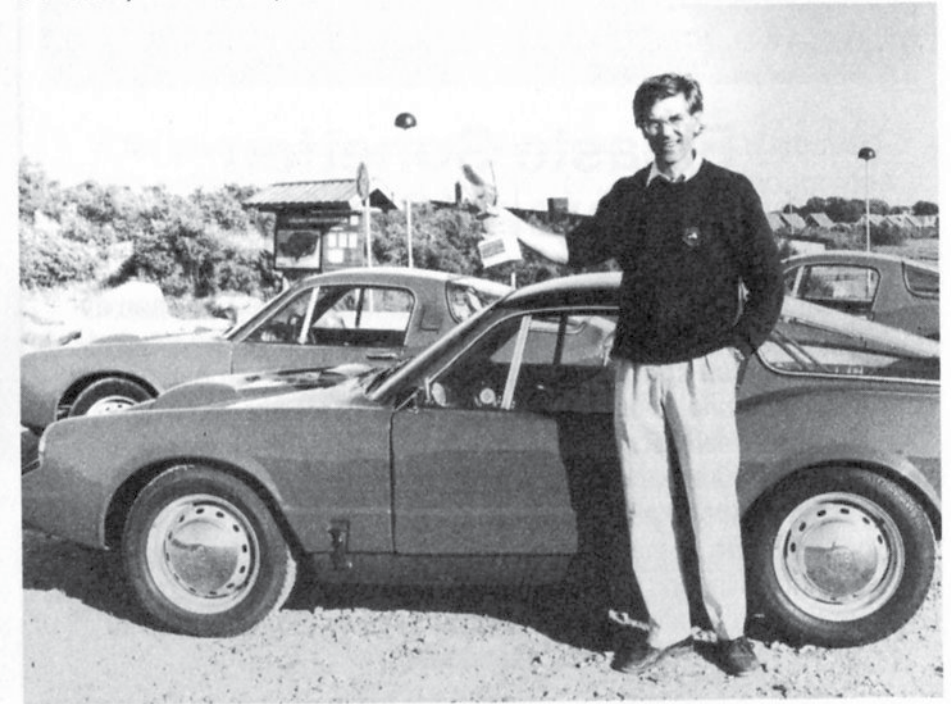
Färden gick sedan vidare till Smygehamn där vi intog en liten sillmacka på stående fot.

När magen fått sitt måste vi ju tänka på själen så vi åkte till Johannamuseet i Skurup och tog oss en ordentlig titt. Detta museum vill jag härmed varmt rekommendera till alla som missade

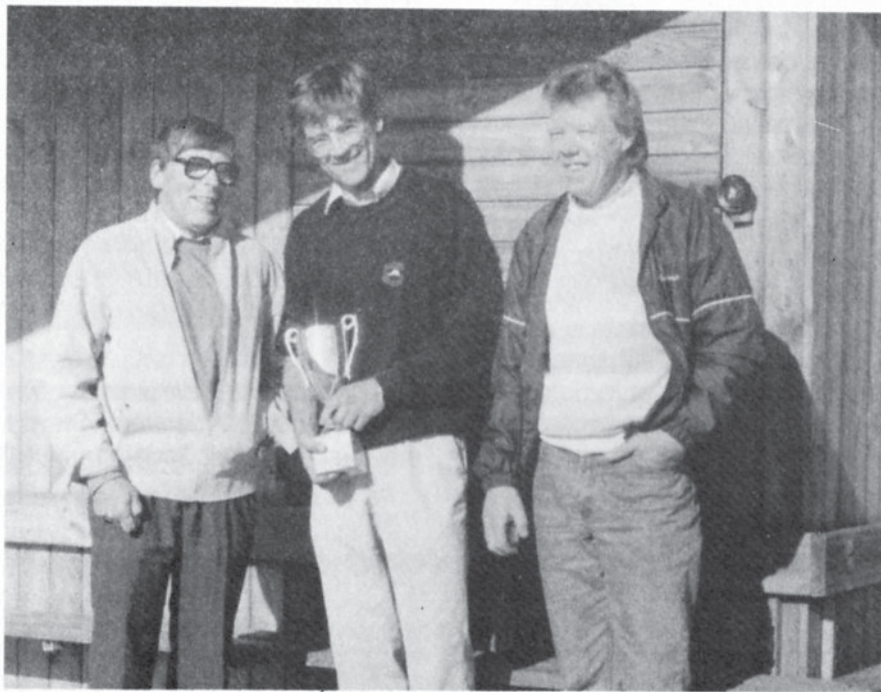
vårmötet för där finns nämligen något att titta på för alla smakrikningar. Museet är dessutom under utbyggnad för närvarande så framöver kommer det att finnas ännu mer att titta på. Vi tittade på bl a gamla bilar, motorcyklar, cyklar, musikmaskiner, leksaker, gamla skyltar, en gammal handelsbod med inredning osv. Det var skojigt att få tillfälle att se ett så levande museum där man fick känna att även de gamla vardagliga tingen är värda att bevara.

När vi tittat färdigt (alla utom Jan-David som vi måste DRA därifrån) fortsatte vi mot Svaneholms slott och tog oss en titt.

*En mycket lycklig och lite förvånad förstapristagare i tävlingen om finaste Sonetten, våren 1990, Åke Larsson.*







## Finaste Sonetten våren 1990!

I år togs priset i vår traditionella tävling om finaste Sonetten av Åke Larsson i Vittsjö med sin Sonett II V4. Det var en mycket glad vinnare som tog emot beviset, nämligen en buckla i anseilig storlek. Åke har ju även berättat för oss om sin bil i Sonettvärlden och dessutom har han gjort PR för Sonetter genom att ha en fin artikel om sin pärla i tidningen Automobil.

Stort grattis Åke! På andra plats kom Hans Regne's vita Sonett III, den som har ett litet baksäte och på tredje plats kom Kennet Nilssons Sonett II tvåtaktare. Grattis även till dem, därmed blev alla tre modellvarianterna av Sonett II och III belönade.

Det var meningen att vi där skulle utse snyggaste Sonetten men den eländiga blåsten gjorde att vi i stället tog oss en tur rakt in i bokskogen där vi i lugn och ro kunde göra detta och på köpet få oss en skönhetsupplevelse som jag som är uppvuxen med gran- och tallskog verkligen uppskattade.

Efter att alla hade röstat (en svårare uppgift för vart år som går), åkte vi till Käglinge rekreationsområdes raststuga där Kjell Wihlborg visade ett urval av sina fantastiska fotografier medan Barbro, hans fru, var hemma och fixade kaffe

med Sonettårta till oss. Båda dessa inslag var varmt uppskattade av oss alla.

Dagen avslutades med gemensam middag.

Söndagen tillbringade hugade deltagare på Sturup Raceway där vi fått tillstånd att köra på banan i träningspauser.

Tyvärr stod regnet som spön i backen varför jag valde att åka hemåt efter en kort stund och därför inte kan rapportera hur "de våra" skötte sig på banan.

## Novemberträff i Umeå 10-11

Vi får besök av en mycket känd ban och isbaneåkare med Saab-anknytning, han har kört allt från 2- till 6-cylindrigt med stor framgång. Han ska berätta minnen från den tid då det begav sig.

Dessutom visar "Raggars-Sune Strömberg" bilder från årets händelser i norr och berättar därtill på sitt oefterhärmliga och roande sätt.

Ring om ni kommer, vi bjuder på fika! Telefon 090-323 39, Martin.

Eventuellt blir det träff i Lycksele då Norgrens inviger sin bilhall i höst, ev med "Carlsson på taket", mer om det senare!

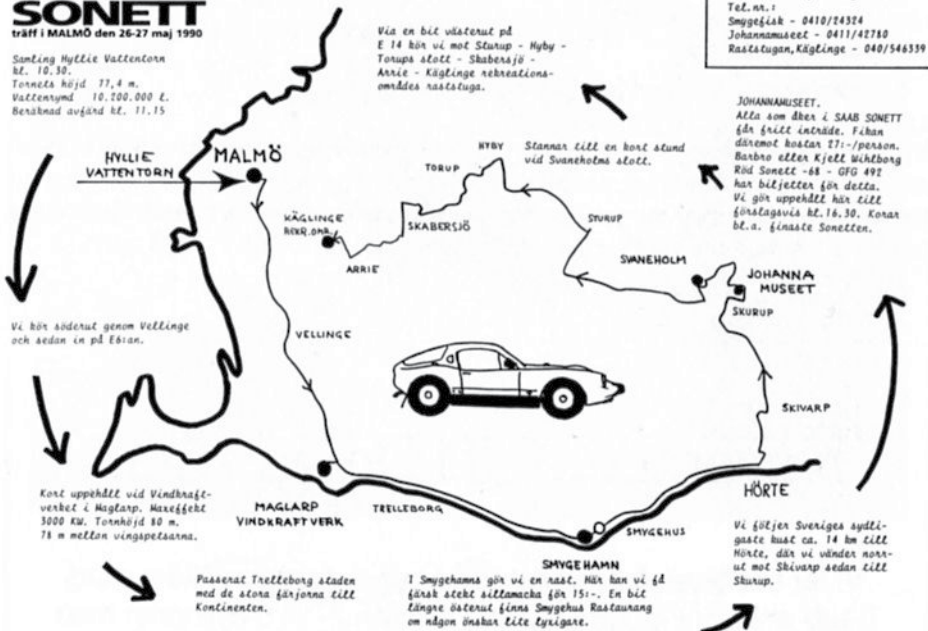


Jag vill som avslutning rikta ett varmt tack till Barbro och Kjell Wihlborg som lagt ned ett jättearbete genom att hålla i arrangemangen till detta möte samt till Ingri Jonsson som ordnade den fina in-

kvarteringen på hotell St Jörgen för både oss och våra bilar. Det såg trevligt ut när det stod ett antal Sonetter i garaget må ni tro.

## SONETT

träff i MALMÖ den 26-27 maj 1990  
 Samling Hyllie Vatten torn  
 kl. 10,30.  
 Tornets höjd 77,4 m.  
 Vattentymd 10.200.000 l.  
 Beräknad avgång kl. 11.15



## Fototävling, en påminnelse

Du glömmet väl inte bort att komma ihåg vår fototävling som utlystes i förra numret? Ni har säkert tagit en del fina Sonettbilder under säsongen, kanske från våra möten eller vid andra sammanhang då ni haft Er Sonett med Er!

Sänd in Era bilder till Per Alvestig, Keflaviksvägen 20, 461 73 Trollhättan senast den sista oktober i år! Som sagt, fina priser utlovas till pristagarna!

## Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Inger Wennberg



## Kassören

Sedan ett antal år tillbaka innehas denna post av Göran Sundin. Det bästa man kan säga om en kassör är att han (hon) inte märks eftersom allt fungerar som på räls och den beskrivningen passar förvisso in på Göran. Må han bli vid sin läst i många år till.

MEN!!! Han har ingen Sonett. Under tiden jag känt honom har han dock haft en Opel (som försöker se ut som en Sonett) men den har han numera sålt. Han insåg väl sitt misstag förstås.

Emellertid har han innehaft 2 st Sonetter, en II:a -68 samt en III:a -72. II:an såldes innan värnplikten av ekonomiska skäl men förnuftet tog överhanden och III:an samt en 96:a inköptes som ersättning. Jaha, det behövdes alltså två bilar för att ersätta en II:a (säger jag som innehar en dylik - med risk för att bli nackad av en eller

annan innehavare av Sonett III:a, men någon gång skall man väl få ge igen för syrliga kommentarer om II:a med bulle på motorhuv).

Göran innehar nog lastningsrekordet för en Sonett III:a. Vad sägs om 2 vuxna, 1 spädbarn, barnvagnsinsats, en Labrador samt en Lapphund samtidigt. Historien förtäljer dock inte hur det gick att köra med det lasset.

Kanske innehar han ytterligare ett något tveksamt Sonettrekord. 140 mil med bruten mellanaxel i växellådan.

forts sid 22



## Snack i 2-takt



Tvåtaktsredaktör  
MATS JONSSON

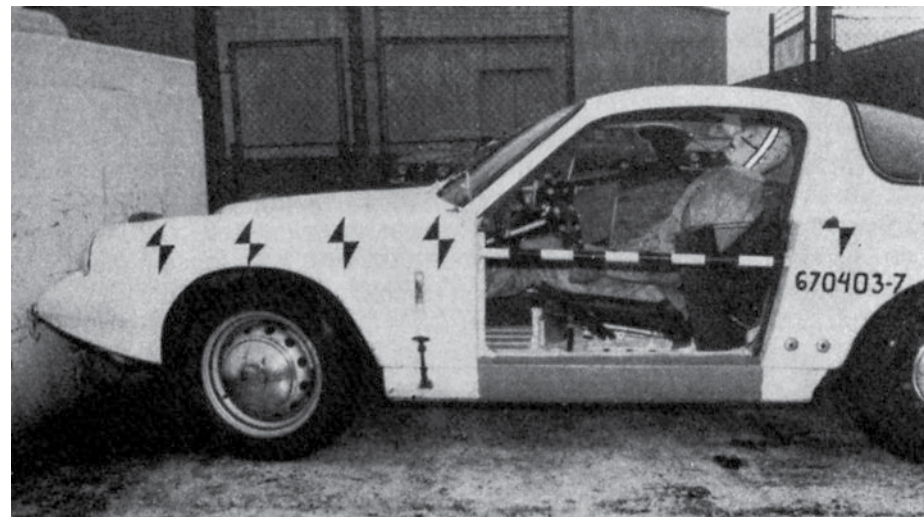
*Så var det då dags med ett nytt nummer av Sonett-världen. Det var inga som helst problem med att göra ett break i semesterfirandet för att ljuga ihop dessa rader. Utanför sommarstugans fönster pågår någon verksamhet som mest påminner om ett monsunregn. Hängmattan har överhuvudtaget inte gått upp i år och någon tvåtaktssonett blev inte körklar i år heller. Den här gången hade jag tänkt att skriva lite om de allra första Sonett II:orna, de Sonetter som kom att utgöra grunden för 8 års Sonettproduktion nere i Arlöv. Det är ju tack vare dessa som Club Sonett Sweden finns till...*

Det har cirkulerat olika uppgifter om hur många bilar man egentligen gjorde som 1966 års modell. 28 är en uppgift. 3-prototyper + 25 serievagnar är en annan medan 10 prototyper och 28 serievagnar är entredje. Efter att ha läst en del bevarade dokument från 1966 kan jag med säkerhet berätta att 3 prototyper + 25 serievagnar är det korrekta alternativet. Man kan också utläsa att prototyp nr 1 hade ch nr 000.001. Nu kanske någon protesterar lite och säger att det finns fler 66:or än de 28 första och det är väl delvis sant. Ch nr 000.038 och 000.0049 är faktiskt registrerade som 66:or men de är tillverkade som 67 års modell. Det finns f ö liknande exempel på 68:or som är registrerade som 69:or.

Ch nr 000.001 varen, som sig bör, röd vagn. Den lär ha saknat fönsterhissar och hade instrumenteringen infälld i

instrumentpanelen på samma vis som i Saab Monte Carlo dvs i en bricka av plåt eller plast. Bilen var från början utrustad med en grill som någon liknat som ett högtalargaller till en förkrigsradio. Efter en tid fick den dock samma plåtgrill som de övriga tidiga 66:orna kom att utrustas med. Sannolikt gick också avgaspipan ut under karossen vid höger bakhjul. Den här bilen förevisades vid en del olika jippon och sedan försvann den och tyvärr verkar ingen veta var den finns idag men det finns ju som vanligt anledning att tro att den skeppades till Amerika. Saab-Scania uppger i alla fall att man inte har någon kännedom om bilens öden.

Ch nr 000.002 hade inte heller några fönsterhissar och den bilen finns faktiskt kvar i Sverige än idag. Bilen registrerades den 2 februari 1966 på Saab Aktiebolag i Trollhättan. På Saab



*Sonett nr 000 003 vid slutstationen. Till vänster syns betongmuren den snart skall demoleras mot.*

nyttjade man den till den 27 oktober samma år då vagnen såldes till en Leif Johansson i Trollhättan. Denne ägare lät montera en V4 motor i bilen i juli 1969 innan han sålde den i september samma år till en privatperson i Angered. Bilen har haft 10 olika ägare, samtliga i väst-Sverige och den nuvarande ägaren har haft den i sin ägo sedan 1977 då han fann den i en snödriva.

Idag är bilen nerplockad och genomgår en renovering. Ägaren har lyckats finna en mängd specifika tvåtaktsdetaljer för återombyggnaden till tvåtakt. Huruvida även denna vagn var utrustad med den tidigare beskrivna "högtalargrillen" är en i skrivande stund oklart men sannolikt är den utbytt mot den plåtgrill som en del tidiga vagnar hade. Saab tyckte väl själva att "högtalargrillen" såg för hemsk ut. Idag har vagnen en fönstermekanism

identisk med de läderremmar som tävlingsavdelningens 96:or var utrustad med. Denna vagn är alltså den äldsta som jag känner till (jag känner till över 100 tvåtaktssonetter) så det ska bli spännande att få se den i körbart skick. Den nuvarande ägaren pysslar även en del med tävlingsbilar så han gör sig ingen brådska med renoveringen så ännu lär det väl dröja en tid innan blåroken åter får fylla avgasrören. Förhoppningsvis får vi anledning att återkomma till denna unika bil i framtiden.

Ch nr 000.003 är en väldigt speciell bil eller rättare sagt var väldigt speciell. Bilen användes som tjänstebil vid fabriken nere i Arlöv och Carl-Åke Blomstrand har tidigare beskrivit hur han åkte dit för fortkörning i denna vagn. I tidningen Automobil kunde man för ett år sedan läsa, i en artikel om Åke



Larssons fina Sonett V4, att bilen skulle finnas i Allans Bondes ägo och att han hade bytt ut dess krånglande bränslepumpar. Tyvärr ställer jag mig lite tveksam till dessa uppgifter: Den här bilen var en av anledningarna till att vi åker så pass säkert som vi gör i våra Sonetter. Den 3 april 1967 fick bilen genomgå det sk barriärprovet och krockades mot en betongmur i 49.5 km/tim. Bilen hade då rullat 1814.4 mil och blev illa sargad. Vagnen hade inga fönsterhissar och dörrupphängningen var ej identisk med den som serievagnarna fick.

Instrumenteringen var helt identisk med den som fanns i serievagnarna från 000.004 tom 000.078 dvs de små instrumenten mellan de båda större. Precis som på Sport och Monte Carlo alltså. Ch numret 000.078 är det som anges i reservdelskatalogen, men även nr 000.080, som står på museet o Trollhättan, har den gamla panelen. Ch nr 000.003 hade inte instrumenten i den tidigare beskrivna brickan. Tydligt tycks bara ch nr 000.001 haft denna. Mer om kraschtesterna vid ett annat tillfälle.

Forts från sid 19

Vad Göran pysslar med för att få in de för överlevnaden så viktiga s k kulorna kanske ni undrar. Jo, han är 1:e maskinmästare på ett kraftvärmeverk och far runt som en skottspole hittan och dittan.

För klubbens räkning tackar jag för att Göran fortfarande är aktiv medlem, trots att åren gått efter senaste Sonettinnehavet. Notera att jag inte skrev sista, ty jag är övertygad om att han en vacker dag dyker upp i egen Sonett

## Sonettdraget

Vinnare denna gång i sonettdraget:  
Björn Åberg, Gullholmen



## Regnigt höstmöte

Göran Sundin

*Eller vad den berömda Murphys lag kan ställa till med. Höstmötet var förlagt till Stockholm. Vädret var då i alla fall höstligt.*

Och så historien:

Efter en viss försening (Renault 5 ska inte försöka flytta på stora flygbussar) kom jag till Hagaterminalen - inga Sonetter? Första Sonetten tillhörde en magsjuk klubbmästare. Anders, låt bli skaldjuren! Till slut var där 7 stycken bilar. Färden skulle gå mot Wasavarvet. Vad händer, jo denna dag ska det springas halvmaran och det så kallade kyparloppet och därför stänger man av halva stans vägar och gator. KAOS! På vägen in försvinner två bilar. Väl på Wasamuséet upptäcker vi att det inte finns några parkeringsplatser. Hm? Skulle de inte springa...? Efter dessa kaotiska upplevelser beslöt vi att fly från stan och styrde kosan mot Drottningholm och ett ställe som heter Brostugan. Där skulle vi för de hugade spela minigolf samt fika. Vad händer, jo naturligtvis börjar det regna. Suck.

Som tur var eller som vanligt kom det ju inte så många till mötet. Nåväl, även om ett klubbmöte inte blir till vad man väntat sig så ska man inte hänga läpp för det. För nästa år så firar vi, Club Sonett Sweden, 10 års jubileum!! Då hoppas jag att det kommer många fler till klubbmötena!

# 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!



# Drömmen som blev sann!

Yngve Ekberg

Att som drygt 30 år gammal bara haft Saab på näthinnan sedan födseln kan ju bara sluta på ett sätt. Givetvis finns en Saab-modell av 92-93-95-96+96 sport där alla har 2-taktsmotor. De står i garaget och div lador tillsammans med ett otal objekt som nog ska komma ut i ljuset de också.

## jag och min SONETT

När jag i april 87 fick tips om en Sonett 68 i Tidaholm som skulle vara väldigt fin, så blev inget sig likt i min skalle längre. En V4:a (tyvärr) men var hittar man 97:or med puttrande motor?

Efter ett samtal med ägaren kom ett kort på bilen. Det vartaget i garaget som närmast kunde jämföras med en operationssal, alltså kliniskt rent och på heltäckningsmatta stod den: Min drömbil guldfärgad och otroligt fin.

När kroppen började fungera normalt igen fann jag mig själv redan ha ringt ägaren och just ha köpt mitt livs dyraste bil osedd per telefon.

Bilen skulle hämtas i början på maj och aldrig har dagar och nätter gått så sakta, men till slut åkte min Ulrika och jag iväg till Tidaholm. Exakt 9.00 lördagen i maj 87 slogs dörrarna till garaget upp och där stod min drömbil, den som saknats i min Saab-samling. Chassinummer 533, guldfärgad metallic och med endast 4.500 mil på mätaren. Att sedan de fyra

originalfälgarna med Pirellidäck letades fram i källaren gjorde inte bilden sämre

### Varför skulle bilen säljas?

Säljaren hade haft sin ögonsten sedan den var ny och när hans mamma närmade sig de 80 hade hon med viss förståelse svårt att komma i och speciellt ur den mycket låga bilen. Då familjen ej hade någon annan bil, måste de tyvärr sälja Sonetten.

Det var som musik att höra säljaren berätta om den längsta utilykten som bilen hade varit med om och det var till Göteborg och det utan paus! Ca 200 mil per år hade Sonetten fått gå, aldrig i snö och bara någon gång i regn. Underredsbehandlad lite då och då (tack för det) så ordet rost vet min 97:a inte hur det stavas.

När affären var klar blev det kaffe och avskedstårta som mamman hade gjort dagen till ära. Vid avvinkandet tyckte jag mig skymta en tår i säljarens öga, medan mamman såg fram emot att få det lättare att komma i den nya bilen som ännu inte var inköpt.

I mina ögon fanns också tårar, men av en annan sort. Jag som inte ens suttit



Den guldfärgade "drömmen" på grönbete!

i en Sonett förut, satt här nu i en alldeles egen. Ja, den känslan har många av Er säkert också känt, men nu var det ju jag som satt i en verklighetsdröm som jag aldrig ville vakna upp ur. Att Ulrika skulle få testköra var det aldrig tal om. Hennes tid skulle nog komma.

De 40 mil till Huddinge rann undan alldeles för snabbt och alla som har en lågmilare vill ju inte gärna att mätaren snurrar så fort, så nu fick det dröja tills nästa tur.

Efter otaliga provsittningar i garaget samt lite småturer var det dags för premiären på Svenska Saabregistrets Södertur i slutet av maj 87. Där fick bilen

beröm och det är ju alltid kul att höra andra ha samma åsikt som man själv.

Sommarens höjdpunkt var ju Saabs 50-årsfest i Trollhättan 29-30/8 -87. Givetvis skulle "guldtackan" med och vår 92-54 Ludde skulle också med. Ett glatt SSR-gäng med fästmoer drog från huvudstan. 2 92:or 1 93-59, 1 96-61 samt 97:an. Att ligga på tomgång i 46 mil runt 80 var en viss skillnad mot Luddes pinande varv i samma fart. Tänk vad 14 år kan göra i utveckling av bilmodeller.

Träffen gick bra och jag kom nog ner på jorden lite lite när jag fick se alla andra Sonetter (över 30 st) och nästan alla lika fina som vår. Hur som helst gick hemresan ännu bättre, då jag som sann



entusiast var kvar till sist, fick jag stå på ordentligt för att komma ifatt de andra.

En otroligt härlig känsla att få låta bilen gå för fullt (näja nästan) och bara höra 44:an spinna ut sin glädje över att för första gången i sitt liv passera 4.000 varv på 4:an. Men allt härligt har sitt slut och helt plötsligt dök IKEA i Kungens Kurva upp. Nästan hemma och då konstaterar jag att Sonetten nästan gått 300 mil sedan köpet.

En sån här bil ska ju köras och upplevas men i fortsättningen får det nog tas lite lungt och sommaren 88-89 blev det bara 20 mil så nu är ordningen återställd.

Är det någon i Sonettklubben som har någon liknande bil med allt original såsombromsbelägg och glödlampor, så är Ni välkomna att skriva till mig så kan vi skryta över våra bilar tillsammans.



### Sonett v4 1968 i kvällsbelysning

Foto Kjell Wihlborg



## det skrivs om oss och våra bilar

- Av Torsten Åman har vi fått en trevlig artikel från tidningen "Autoweek" av den 12 mars 1990.

Temat känner vi igen. Artikel-författaren Patrick Foster beskriver historien bakom SAAB 94, med andra ord SAAB Sonett Super Sport. Innan han kommer in på den börjar han dock kronologiskt med SAAB 92 och 93. Han berättar om hur den då entusiastiska 25-åriga SAAB ingenjören Rolf Melde vinner Vinterrallyt i Sverige 1950 med en 92:a. Rolf ansåg dock, trots segern, att han behövde en annan bil med mer styrka än 92:an om det skulle bli fler segrar på kontinenten. Rolf Melde började göra en del designskisser, något som dock fick vila ett par år då SAAB 93 höll på att utvecklas. Trots att det rådde delade meningar i SAAB-ledningen om nödvändigheten av en sportbil fick projektet tillräckligt med pengar för att designas och testas, ja det fick till och med ett projektnummer, 94!

Han skissade på ett lättviktschassi som använde 93:ans motortillsammans med en ny fyrväxlad låda, placerat i en aluminium semi-monocoque lådram. Patrick Foster är även mycket imponerad av Sixten Sasons design och det kan man ju förstå. Den gjorde sin debut 1956 på Stockholms bilsalong,

byggts för hand. Som ni vet blev bilen mässans slagnummer och ytterligare 5 byggdes.

Därefter blev det dock stopp, delvis beroende på förändrade racingregler. Av dessa sex bilar finns idag två i USA och tre i Sverige, varav två på SAABs museum i Trollhättan. Den sjätte blev ombyggd och skadades så svårt att den ansågs omöjlig att reparera.

- Av Barbro och Kjell Wihlborg har vi fått ett klipp från Trelleborgs Allehanda av den 26 maj 1990. Artikeln är en information om vårt vårmöte, vår resrut och lite om klubben och var bilarna gjordes, vilket självfallet är av lokalt intresse eftersom de gjordes i Arlöv. Artikeln är illustrerad med en bra bild på familjen. Wihlborgs Sonett II V4 vid Smygehuk, Sveriges sydligaste udde.

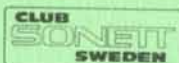
Nästa artikel kommer ifrån.... ingen, fler har jag inte fått eller uppmärksammat själv. Antingen har det inte skrivits så mycket på sistone eller så har ni inte skickat artiklarna till mig för att ni trots att någon annan gjort det.

Med andra ord, spärra upp ögonen, jag är tacksam att få allt i artikelväg om våra Sonetter så att vi kan hålla denna spalt vid liv!

Jan David Skerfvin



# SÄLJES



# KÖPES



## SÄLJES:

Sonett III 1974 GUL  
Sista tillverkade, sålda Sonetten  
9000 mil  
rostfritt avgassystem  
vinterhjul  
Bengt Holmerin  
08-37 23 32 eller  
0171-80360

## SÄLJES:

Nya framstolar till Sonett III  
och höger blinkerglas bak  
Tel: 090-323 39

## SÄLJES:

Stripes till sidorna som satt  
original på 1974 års Sonett  
Conny Rådesson  
Björneborg  
0550-276 20

## KÖPES.:

Hastighetsmätare  
till Sonett III 1972  
kilometergraderad,  
golvmatta fram  
Bengt Andersson  
PI 4613  
466 00 Sollebrunn  
0322-413 06

## KÖPES:

Saab Sport 1965  
eller Saab MC 850.  
Även delar, allt av intresse.  
Kennet Nilsson  
0413-708 00

## SÄLJES:

Sonett III 1972  
Silver Spoke  
fälgar, utställningsskick  
plus div tillbehör bl a stolar.  
Bilen är röd och har gått  
11.700 mil  
Pris:90 000:-  
0911-375 86 Elisabeth

## SÄLJES :

Skraplister  
nyttillverkade gummilister som  
sitter på utisidan av sidorutan,  
mellan glasrutan och dörrskalet.  
Bertil Manunen  
Sjövägen 7  
703 65 Örebro