

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Historik
- Insändare
- Snack i tvåtakt
- Inbjudan årsmöte

1
1991

Från ordförandens skrivbord



Hej på er jubilarer,

Som ni kanske kommer ihåg grundades den nuvarande Club Sonett Sweden 1981 och vi har följaktligen 10-årsjubileum i år. Lite nostalgisk blir man när man blickar tillbaka och ser hur klubben utvecklats. I början värvade vi aktivt medlemmar, stoppade Sonetter på gatan o.s.v. Idag då medlemsantalet ligger på ca. 275 st. så gör vi inte det längre då vi tycker att vi har en ganska god täckning på Sonettägarna; istället görs det mer selektivt i form av information om klubben i olika bilsammanhang. I början var det förhållandevis dyrt att försäkra sin Sonett. Idag kan man genom klubbens försorg göra det förmånligt i MHRF/Folksam och Skandia.

I början var mötesverksamheten begränsad till att man sågs och tittade på varandras Sonetter. Idag har vi välarrangerade träffar där vi även försöker se till att alla får uppleva något nytt, som kanske inte ens har med Sonetter att göra. I början hade vi en tunn, men välskriven klubbtidning, där det dock blev lite snett ibland. Idag har vi, tors jag skriva, en mycket fin tidning där vi med hjälp av klubbens Macintosh dator gör layout och redigering och där tidningen även innehållsmässigt står sig väl i jämförelse med andra klubbar.

Var då inget bättre förr? Jo, kanske på en punkt. Det var onekligen lättare att få tag på reservdelar förr. Även här tänker dock klubben göra en insats och mer information om det kommer senare i vår. För egentligen ska vi titta framåt, hur vi alltestersom tillsammans kan utveckla och förbättra klubben! Reservdelar-biten är säkert ett område där vi kan och ska bli bättre, både när det gäller delar och mer teoretiskt med tips i Sonettvärlden.

Och Du, till sist, Du ställer väl upp på vårt jubileumsmöte på Öland i vår och i Göteborg i höst!! Mer information får Du i detta och framförallt nästa nummer. Men allra först ses vi förhoppningsvis på årsmötet i Linköping lördagen den 16 mars! Se kallelsen i detta nummer!

Ha ett gott nytt Sonettår

Jan-David Skaven

**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
Kellaviksvägen 20
461 73 Trollhättan
0520/978 61

Styrelsen

Jan David Skaven, ordf
08/93 15 65

Göran Sundin, kassör
0758/262 22

Inger Wennberg, klubbmäst
08/739 18 05

Anders Ogenkstedt, klubbmäst
08/716 45 87

Hans Eklund, reservdelar
0171/299 64

Magnus Ekström, data
0346/837 45

Berndt Eliasson, layout
019/510 13

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå
090/323 39

Glaes 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

Kennet Nilsson, Teckomatorp
0413/708 00

kort sagt

I nummer 4/90 slängde vi ut en liten trevare där vi frågade om det fanns några hågade, villiga att ta sig an vår medlemsmatrikel och klubbmästarrollen. Frågar man inte får man heller inga svar, en devis som håller i alla väder.

Bland dem som svarat är Erland Johansson Linköping och Lars Söderman från Farsta. Lars är beredd att ansvara för vår matrikel. Lars kom också med en hel rad bra idéer, mer om dessa på vår insändarsida.

Vi saknar dock två klubbmästaraspiranter villiga att roa oss övriga medlemmar, var inte rädd att ta på Dejrollen som klubbmästare låt fantasin flöda "The Sky Is The Limit", man har inte roligare än man gör sig!

OMSLAGSBILD:

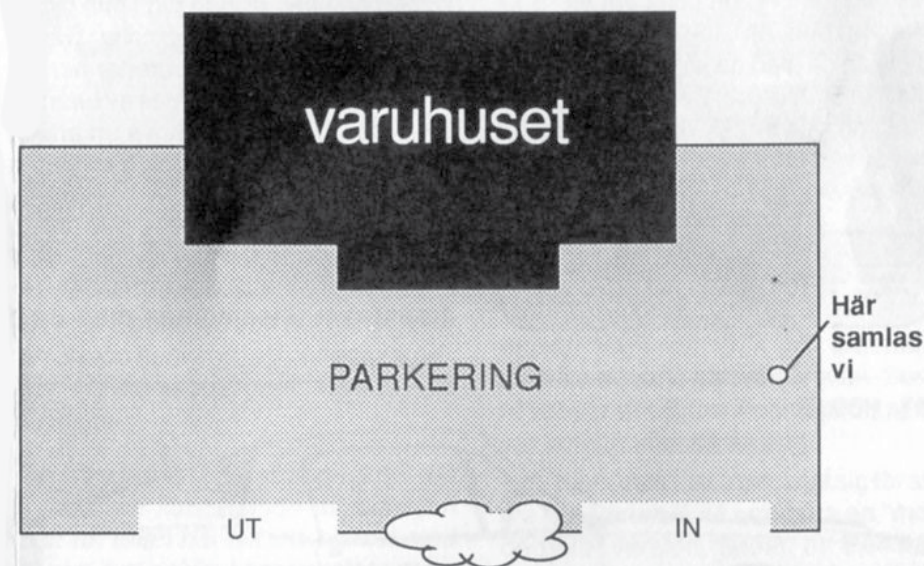
I dessa krisens dagar för Saab, känns det på något vis tryggt med det svenska urberget som bakgrund till en Saab Sonett!

Foto Kjell Wihlborg

INBJUDAN

ÅRSMÖTE

Varmt välkomna till **årsmöte**
med studiebesök på
flygvapenmuseet i Linköping
lördagen den 16 mars 1991.
Vi samlas klockan 12.00 på
Biltemas kundparkering.
12.30 - 14.00 årsmöte
med tilltugg.
Ca. 15.00 studiebesök med
guidning på flygvapenmuseet
i Malmslätt.



Anmälan om deltagande vid
årsmötet och studiebesök görs till
Michael Pettersson
013-15 77 33 (före klockan 21.00)
VÄLKOMNA

Sonett två och en halv, ännu en version!

Jan-David Skavén

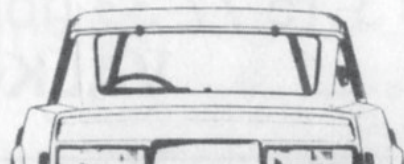
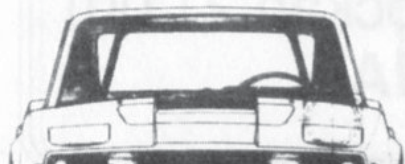
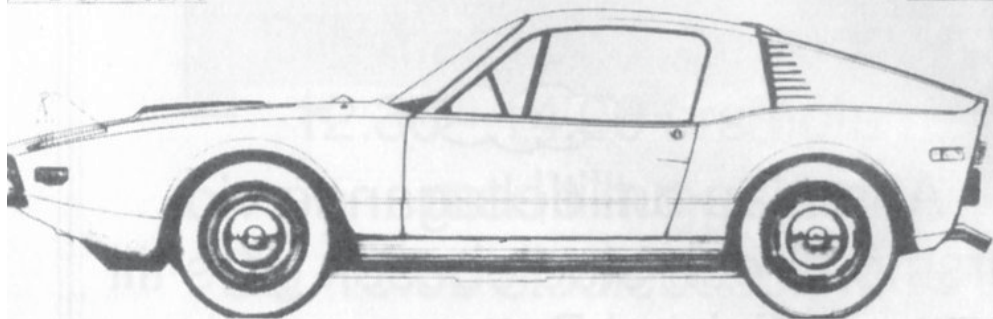
När jag först hörde talas om en "Sonett två och en halv" trodde jag i min okunskap att den, om den över huvudtaget fanns, hade gjorts i ett exemplar. Därför blev jag så glad då jag "upptäckte" Mark Sjölin's bil på Visingsö. Därefter har jag dock fått tänka om. Det har gjorts två stycken sådana bilar. En gjordes av Lennart Larsson och en, Marks bil, av Håkan Rosenberg. Lennart har skrivit en artikel till vår klubbtidning om den bil han byggde; Denna artikel ska dock handla om Håkans/Marks bil.

jag och min SONETT

Låt oss börja med Håkan Rosenbergs historik: Han ingick i ett konstruktionsteam tillsammans med Bert

SAAB 97 MOD. 70

SAAB 74



Överst: Sonett två och en halv framför en Saabo husvagn, ett unikt ekipage, här vid sonettklubbens vårmöte på Visingsö.

Till vänster: En tidig ritning – 28/8 -69 – visar en kombination av Sonett II och III. Bilen har tvåans bakdel med "ankstjärt" och saknar ventilationsruta bakom dörren, avgasröret sticker ut genom karossen som på tvåan.

Grahn som arbetade som administratör, med inredning, styrning och vissa exteriöra detaljer. Vidare ingick Gunnar Wikström som arbetade med chassit och plastdetaljer, Lennart Larsson med karosseriet och Douglas Hollendorf med bl.a. de uppfällbara strålkastarna. Håkan själv var anställd

mellan 1969 och 1974 och arbetade med lite av varje nämnt härovan. Som ni vet var det Björn Andreasson som var konstruktionsansvarig.

-Nå, man hade alltså beslutat sig för att rita om Sonett II V4 och göra en "modernare" version, Sonett III. Den italienska designern Sergio Coggiola anlätades. Hans ursprungsritning var utgångspunkt när man konstruerade dessa "två och en halv". De var 10 cm kortare än Sonett III, främst beroende på att de saknade ventilationsfönstren bakom sidorutorna. Man förlängde senare i Sveriges slutversion av Sonett III för att få en mer harmonisk design och en bättre ventilation. Tanken bakom dessa två prototyper var förstås att de skulle testas och krockprovas. I praktiken var det bara Lennart Lars-

sons bil som krockprovades fram. Den bil Håkan Rosenberg byggde hemma gjordes av överblivna delar från ASJ. Den kallas faktiskt SAAB V4 SPECIAL och fick registreringsnumret AZF 205. Chassinumret, som sitter vid vänster fjäderben istället för vid torpeden, är 7OCHR71. Det står för Christina (+) Håkan Rosenberg och antyder att den byggdes 1970-1971, alltså efter det att Sonett III börjat produceras. Byggtiden var faktiskt inte mer än tre-fyra månader.

Mark Sjölin, Trelleborg, berättar att köpte bilen 1985 och att han sedan dess grundligt renoverat den. Den har alltså en treas front, en tvåas bakdel med "ankstjärt" = spoiler och som skrivet, inga ventilationsfönster. Bakrutan är dock treans liksom instrumentbrädan, dock saknas det sido-

defroster och radiofacket har en klocka, något som annars saknas i Sonett III men fanns i Sonett II. Vidare finns ett förvaringsfack i dörrsidorna, skinnstolar och lättmetallfälgar, från början JP men nu är det Minilitefälgar. Även färgen har förändrats under årens lopp; Ursprungligen varden gul, vid inköpet 1985 vinröd och nu är den klarröd. Bilen har ett tanklock som en Sonett II och små ribbor vid

som är en treas. Motorn är på 1500 kubik. Förresten, det är inte bara bilen som är unik. Numera sitter en modifierad SAAB 96 krok på den och då och då, som på Visingsö hänger det en SABBO husvagn bakom. De byggde ju bara 300-400 ex., varav ett fåtal är bevarade, så det är verkligen en ovanlig kombination, en Sonett två och en halv framför en SAABO husvagn!

Har du problem. . .

med något som rör din **Sonett** – ventilera det på insändarsidan

Historiken om Sonett II, såsom jag såg den

Av Björn Karlström



Björn Karlström, som bland mycket annat designat Sonett II har skrivit en mycket fyllig och detaljerad artikelserie till Sonettvärlden för att komplettera historiken kring Sonettens tillkomst. Självklart är det Björns personliga åsikter som redovisas och vi tar gärna upp eventuella synpunkter på tidningens insändarsida. Eventuellt eftertryck av artikelserien får endast göras efter medgivande från Björn Karlström.

Vi är mycket glada över att kunna publicera materialet då en del information hittills varit opublicerat, bland annat en del av de rika illustrationerna.

Jan-David Skavén

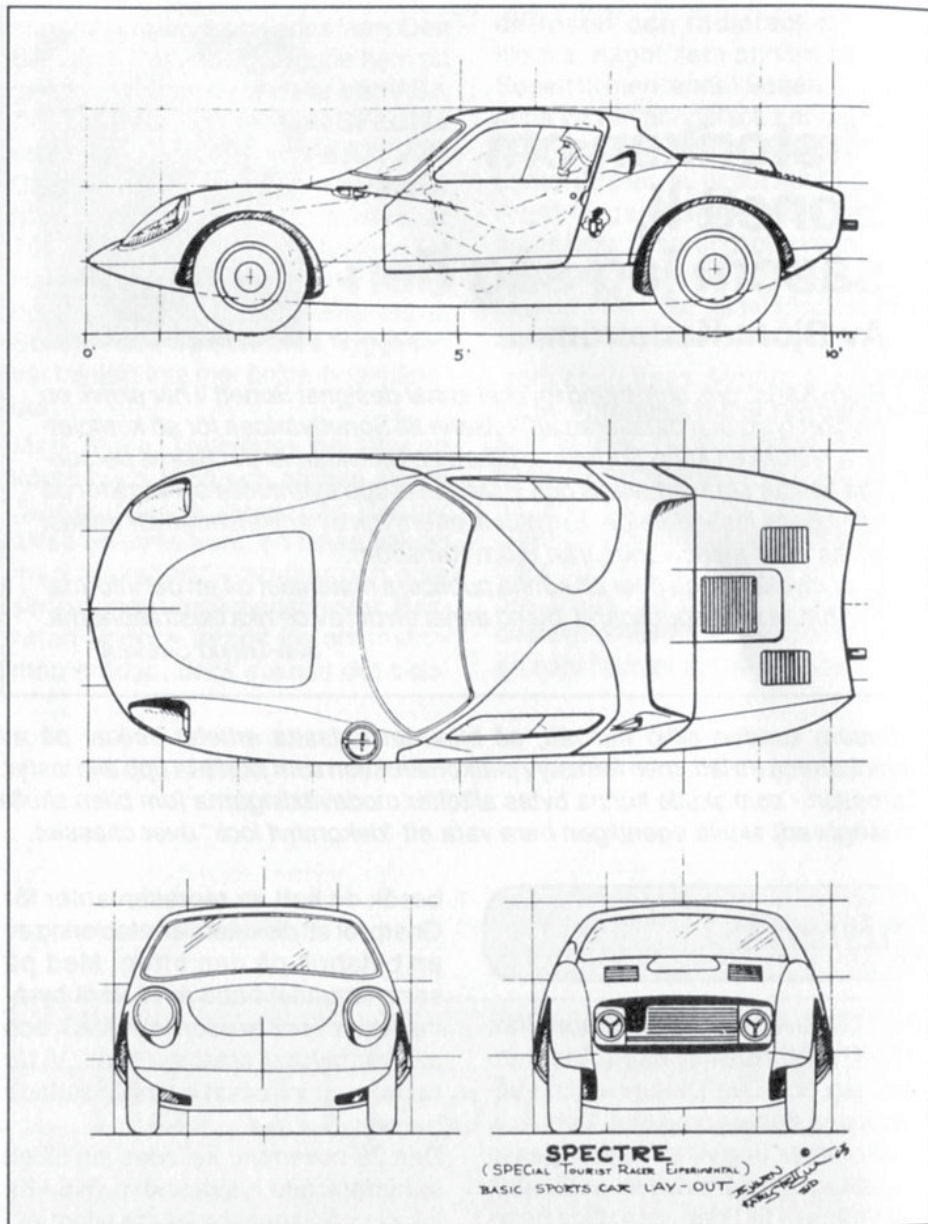
Eftersom kunden alltid har rätt, så blev det fortsatta arbetet inriktat på att åstadkomma en lätt, men formstyv plåtkonstruktion som skulle ta upp alla laster. Karossen - som skulle kunna bytas alltefter modeväxlingarna (om bilen skulle bli långlivad) skulle egentligen bara vara ett "dekorativt lock" över chassiet.

historik

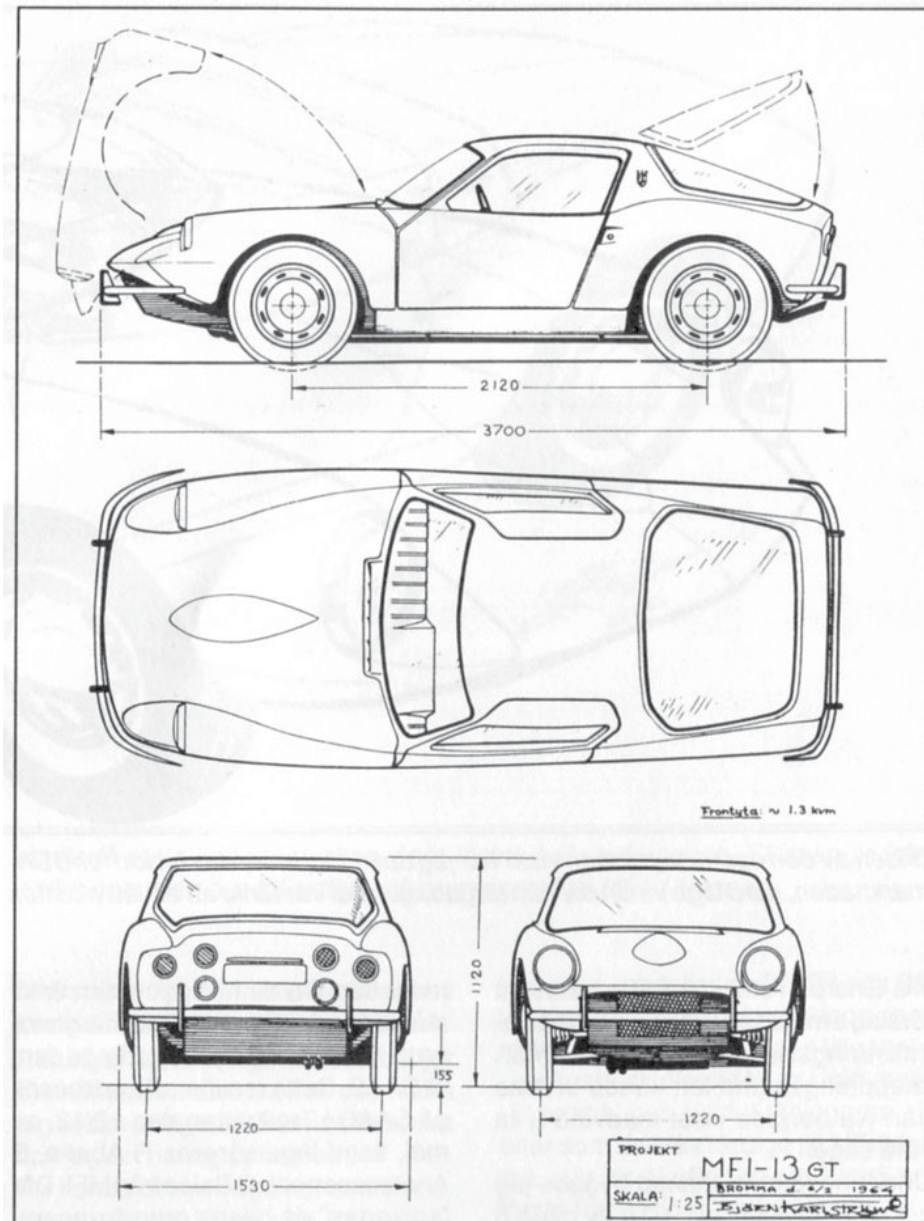
Den 16 november kom ett brev från MFI (Rudolf Abelin): Björn Andreasson, jag och Ove Dalén skall nu tillsammans studera projektet, varefter vi återkommer. Jag vill emellertid passa på att tacka dig för den snabba, och med hänsyn till tiden, grundliga bearbetning som du gjort. Jag anser att vi härmed kommit ett stort steg på väg". Därefter följde en redogörelse över ett

besök de haft av representanter för Gnarp för att diskutera en etablering av en bilfabrik på den orten. Med på sammanträdet hade även varit byråinspektör Tor Karlsson från AMS, och alla var mycket entusiastiska ... Vi får hoppas att intresset kvarstår slutade brevet.

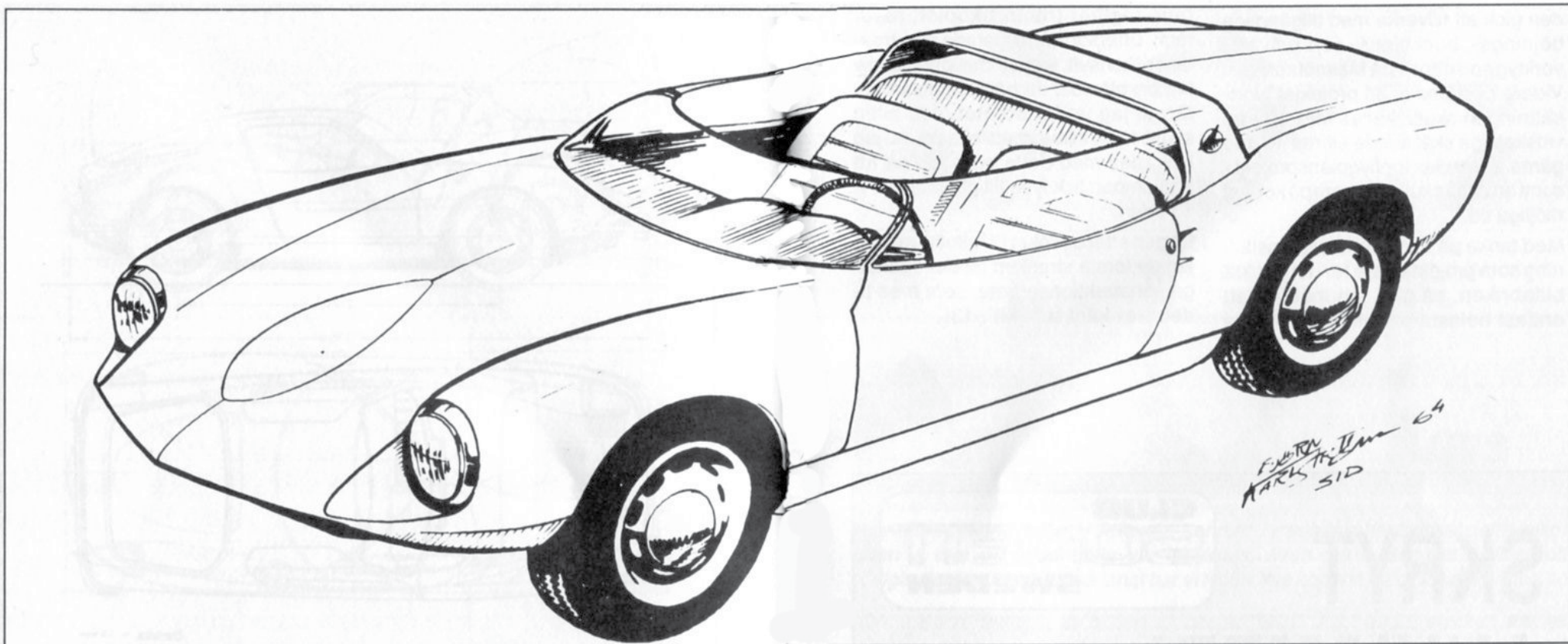
Den 28 november kallades jag till ett sammanträde i Stockholm (KSAKs lokaler på Skeppsbron) där bilprojektet återigen diskuterades. Där framkom att direktör Tor Karlsson ansåg att det här projektet nog var alltför stort för



SPECTRE – ett utkast (preliminärt) till utformningen av den svansmotorförsedda ursprungsmodellen. Melde förkastade den idén och förelag att bilen skulle göras framhjulsdriven om vi skulle använda Saab sport-motorn...



...detta resulterade i att bilens lay-out ändrades, och antog detta utseende. Detta utkast resulterade senare i utformningen av prototypen, MFI-13.



Bilden av den öppna versionen visar hur jag tänkt mej en sportversion för USA-marknaden, med låga vindrutor och targabåge. Det var tänkt att ett lätt plasttak

skulle få plats i bagageluckan, som täckte hela bakvagnen. Skissen är från 1964, och bilen har följaktligen den ursprungliga MFI-13 nosen.

lilla Gnarp - i stället framkastades ett förslag om Hudiksvall som tänkbar lokaliseringssort - speciellt som en ut-skeppningshamn lätt kunde ordnas där! Nu började visst medvind fylla våra segel...!

Under november månad byggde jag också modell i skala 1:10 av bilen (i dess preliminära skick) - den blev färdig 29/11 och fotograferades samma dag. Den 2/12 hämtade Ove Dalén

modellen fvb till MFI, och den 3/12 skickades de då framkallade färgfotona till MFI, som vidarebefordrade dem till SAAB. Detta resulterade i ett besök på SAAB i Trollhättan den 12/12, av mej, samt ingenjörerna R Abelin, B Andreasson och O Dalén från MFI. Där "spikades" då bilens grundkoncept: Chassi i form av en plåtlåda, framhjulsdraft och SAABs Sportmotor med tillhörande hjulställ. Om serien skulle

överstiga 1000 ex, skulle SAAB också försöka få fram en starkare motor.

Ritningar på lämpliga chassidetaljer överlämnades då också till oss - som jag sedan aldrig såg röken av. Däremot fick jag en ritning på motorn.

Nu kunde det verkliga konstruktionsarbetet börja! Först och främst bestämdes det att jag, som var mest "hemma på bilar", samt dessutom väl kände SAAB-bilarna (hade ägt och

kört olika modeller av 92, 93 och 96-versionerna under årens lopp, och redan hade en SAAB-Sport tillgänglig i garaget), skulle rita bilen i min atelje i Bromma, och skicka ritningarna allt efter som de blev färdiga till MFI/Malmö, där de skulle tas om hand av i första hand Björn Andreasson.

Eftersom MFI saknade pressverktyg för biltillverkning, bestämdes att chassilådan skulle konstrueras så att

den gick att tillverka med tillgängliga böjnings-, bocknings- och rullvalsverktyg som fanns på Malmöfabriken. Vidare bestämdes att projektet i fortsättningen skulle kallas MFI-13 - av vidskepliga skäl kunde siffran 13 inte gärna användas för flygplansprojekt - samt att bilen skulle tas fram på kortast möjliga tid.

Med tanke på min eventuella anställning som projektledare för den tänkta bilfabriken, så gick jag med på att endast belasta projektet med mina

rena utgifter (ritningskopior, resor mm). Eftersom jag arbetade som freelance (konsult, industridesigner för div firmor) blev det ett hårt dubbelarbete för att jag under arbetet med bilen skulle få en inkomst att leva på. Att jag lyckades med detta berodde på att nattlampan fick lysa flitigt under MFI-13 tiden.

Dagen efter besöket i Trollhättan drog jag de första strecken på det egentliga konstruktionsarbete, som med tiden blev känt som MFI-13!

SKRYT ÄNNU MER!

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Du gör väl det också? Talar om att du är med i Sonettklubben, alltså.

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



Vår oförtröttlige medlem i Schweiz, Lennart Jarenbäck, har skickat detta julkort som vi inte vill undanhålla vår läsekrets, även om ni ser det i efterskott. Originalen är i färg, men så långt har vi tyvärr inte kommit med Sonettvärlden än.

Om det inte framgår av bilden så består "GOD JUL" av 29 stycken modell-Saabar, inklusive ett antal sonetter!

sonettdraget!

Du vet väl att du kan bli miljonär genom att vara medlem i Club Sonett Sweden. I varje nummer av Sonettvärlden lottas en penninglott ut till någon av klubbens medlemmar. För att vara säker på att du är med i varje dragning – se till att du betalar in din medlemsavgift i tid!

Vinnare i SONETTDRAGET den här gången blev:

Anders Wing Rimfors

Nytt år - dags för nya medlemsavgifter.

Jan-David Skavén

Det är styrelsen ambition att årsavgiften i Club Sonett Sweden ska vara bland de lägsta i landets bilklubbar. Det har vi kunnat göra genom mycket idéellt arbete och sponsring.

Förra året köpte klubben in en Macintoshdator, något som väsentligt underlättar produktionen av Sonettvärlden. Medlemsavgiften ska förstås också täcka andra löpande utgifter i klubben: Möten, priser, porton, vissa resor o.s.v. Vi ser också andra kostnadskrävande engagemang framför oss.

Trots detta har styrelsen i Club Sonett Sweden beslutat att behålla årsavgiften, 100:- oförändrad för 1991; det kan ju vara kul att inte alla utgifter stiger... Gör oss dock 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. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) å 10:-

Vår kassör ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt gärna påpeka eventuella ändringar vad gäller adress och bilnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln! En sak till, formellt är det årsmötet som beslutar om årsavgiften. Om årsmötet har en annan uppfattning än styrelsen får vi korrigera avgiften i efterhand.

Sommarhalvårets träffar 1991

16 mars, Club Sonett Sweden, Årsmöte i Linköping,
kontaktperson Michael Pettersson
tel. 013/ 15 77 33

18-20 maj, Club Sonett Sweden, Jubiléumsmöte på Öland,
kontaktperson Hans Eklund
tel. 0171/292 64

1-2 juni, Classic Motor Festival i Ånnaboda,
kontaktperson Kaj
tel 019/ 22 81 14

14-16 juni, SAAB-klubben i Stockholm, 30-års jubiléum,
kontaktperson Ragnar Johansson ,
tel. 08/52 52 80

29 juni, Nyköpings Veterama,
kontaktperson Urban Nyblom,
tel. 0155/580 02
eller Anders Tunberg,
tel. 0155/ 872 95

17-18 augusti, Club Sonett Sweden, Höstmöte i Göteborg,
kontaktpersoner Ingemar Ahl,
tel. 031/26 54 24
eller Claes Jartoft,
tel. 0302/303 58

Ölandsmötet— Jubileumsmötet!

Jan-David Skavén



Vi har planerat att ha vårt vårmöte—i år dessutom jubileumsmöte—på **Öland den 18-20 maj**. Boka nu in denna helg!

Om Du känner att just Du (kanske med hjälp av någon kamrat) skulle kunna ställa upp och hjälpa till innan eller under mötet på Öland så hör omgående av Dig till **Hans Eklund, tel. 0171/299 64**.

Vi ska försöka backa upp Dig från styrelsen så gott det går. Med Din hjälp ska vi försöka göra detta till ett möte värt att minnas!

Fyllig information om Ölandsmötet, platser och träfftider kommer i nummer 2/91 av Sonettvärlden.

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så börjar då äntligen vårkänslorna komma. Trots att det inte har varit någon riktig vinter i mina hemtrakter så har det varit en lång tid. Tyvärr tycks jag inte få någon Sonett klar till den här våren heller.

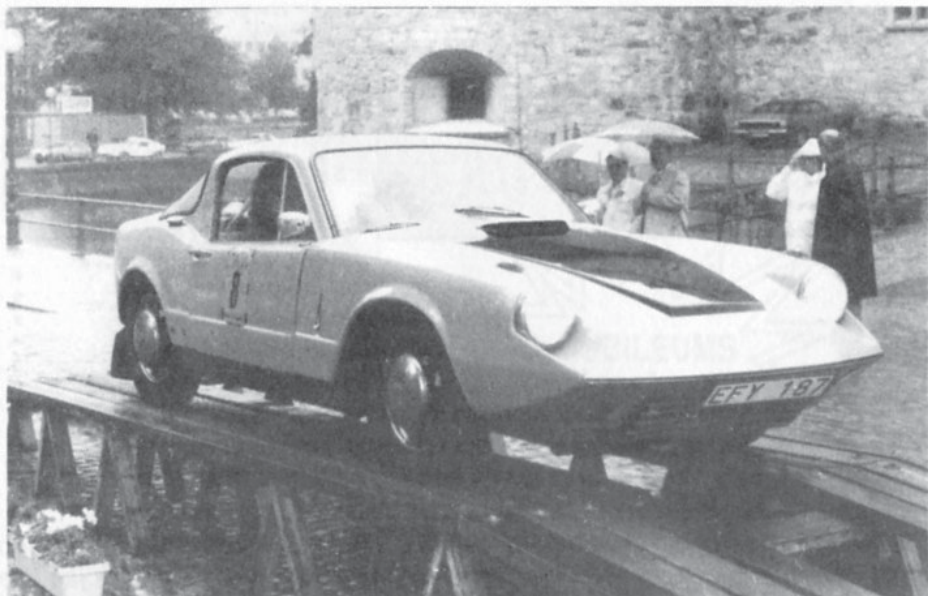
Nåja, det är ju ett femårsprojekt så jag har ju ytterligare några år på mig. Den här gången tänkte jag fortsätta med de allra första Sonetterna. Som vanligt kanske man kan säga....

Vi har kommit till Sonett nr 000.010 och den finns faktiskt kvar i livet, i Sverige dessutom. Saab hade den här vagnen som demobil i början men redan 1967 såldes den till TAX Production AB på Lidingö. Mannen bakom det firmamnamnet var filmmakaren Torbjörn Axelman och när han sommaren 1967 gjorde filmen "Lejonsommar" så fick den här vagnen en huvudroll. Den idag inte helt okända Ulf "Ragnar Vanheden" Brunnberg lyckas köra på Sven Bertil Taube i filmen. Man beger sig till närmaste sjukhus som naturligtvis är ett systembolag.

Bilen utsätts för en ganska tuff körning och Brunnberg ser ut att trivas. Lasse

Åberg och Margareta Sjödin är också med i filmen men trots detta så är det en väldigt dålig rulle. Jag har sett den ett par gånger och kan inte finna någon handling i den. Man kan lätt konstatera att 5 minuter Sonett-sekvenser kan göra en 2 timmars C-film till en höjdarfilm.

Torbjörn Axelman tröttnade på bilen efter något år varpå den hamnade utanför Nyköping en tid. Sedan 1972 ägs den av en entusiast i Kalmartrakten som under många år sagt att han håller på att reovera den. När eller om den blir färdig återstår dock att se. Den har inte varit i trafik sedan i början av 70-talet och lär vara ganska



Vagn nummer 000.011, här på startrampen framför Örebro slott vid firandet av Sonettens 30-årsjubileum i Örebro

dålig. Eventuella spekulanter göra sig icke besär eftersom ägaren låter hälsa att den inte är till salu.

Tekniskt så är den i stort sett identisk med övriga 66:or. Den har de serietillverkade Solexförgasarna, blinkerslamporna fram är de små italienska som sitter ovanpå huven, störbågen är kromad och bilen har Saab Sportens skiv-bromsar. Interiört så har den de gråa kartongliknande dörrsidorna, back-spegeln på instrumentpanelen som i sin tur är av det äldre utförandet med de små instrumenten mellan de båda större. Mattan över tanken tycks ha en grov struktur och påminner mest om en vanlig heltäckningsmatta. Bilen original-färg är den vanliga monacoröda kulören.

Vagn nummer 000.011 finns också kvar i livet även om den tyvärr inte längre finns kvar i Sverige. Den liksom 10:an registreringsbesiktigades i juni 1966 och hamnade till en början hos Saab i Trollhättan. En del av fotografierna i tvåtaktssonettens instruktions- och verkstadshandböcker föreställer just den här bilen. Efter ett år så köptes den av en privatperson i Trollhätte-trakten och efter denne kom ett flertal personer att ha bilen i sin ägo under en kortare tid. I stort sett samtliga var bosatta i Västsverige. I början av 80-talet fick Lars Einar i Oxelösund tag på bilen. I en amerikansk Saabtidning stod det att han hade funnit den i en lada utanför Trollhättan. Vid det här laget var den lackerad i en spyrgrön

kulör med ett mattsvart parti på huven. Inredningen hade bytts ut mot en av senare modell men det härliga tvåtaktsljudet fanns kvar. Herr och fru Einar deltog vid en del arrangemang med bilen innan man, enligt uppgift, för några år sedan sålde bilen till Japan. Tyvärr, kanske man ska säga idag eftersom det försvann ett stycke svensk bilhistoria med den. Den har också tyvärr fått fungera som måttstock när en del sonettägare har försökt att sälja sina bilar med stort vinstbegär. Jag råkade själv ut för några sådana när jag letade tvåtaktssonetter 1987. En dam i Stockholmstrakten hade en tidig 67:a som skulle säljas. Bilen var nylackerad och fin. Utvändigt. Chassiet var väldigt dåligt liksom motorn och inredningen. 70000 kr begärde hon för bilen med motiveringen att någon hade fått X kronor mer för sin när den såldes

till Japan. Bilen var även utannonserad i Dagens Nyheter vid några tillfällen men såvitt jag vet så har hon den kvar än i dag.

Det tycks inte råda någon brist på Sonetter här hemma idag. Det finns salu-annonser i nästan varenda motortidning och oftast är det III:or. Många av annonserna repeteras i flera nummer vilket kan tyda på att marknaden börjar bli mättad. Egentligen så är det inte så konstigt eftersom det är ganska många bilar som har kommit hem från utlandet under de senaste åren och det stora flertalet av dessa är av någon anledning 73:or och 74:or. Den enda importen av en Sonett II/V4 under fjolåret som jag känner till är en tidig 67:a V4 med chassienummer 000.268 som Ulf Berg i Trollhättan lyckades få tag i. Är det något fel på de tidiga Sonetterna????

Vik den 17-18 augusti för
Göteborgsmötet
närmare information i
nästa nummer av Sonett-
världen.

Kontaktpersoner:

Ingemar Ahl, Göteborg,
tel. 031/265424



Claes Jartoft, Floda,
tel. 0302/30358

Insändarsidan



Insändar-
redaktör
Per Alvestig

Från Lars Söderman har vi fått in följande frågor:

Vissa delar till våra bilar finns inte längre på lager hos SAAB. Är det möjligt att från SAAB få ritningar på delar som inte längre tillverkas?

Svar: Ja! Vi har gjort på detta sätt när vi tog fram de rostfria avgassystemen, finns det bara efterfrågan på en viss detalj kan det bli aktuellt igen.

Kan SAABs dataavdelning månne skaka fram en lista på vilka Sonettdelar som sitter i andra Saabar?

Svar: Jag förde frågan vidare till Torsten Åman på SAAB Sverige AB. Torsten svarar att SAAB ej har korsregister av den här typen på så här pass

gamla detaljer som Sonettdelarnar ändock är.

Kan vi upprätta ett register över alternativa reservdelar och reservdelskällor? det skulle bygga på att vi medlemmar själva rapporterar in när vi hittat t.ex. en textilfirma som säljer mattor som kan fungera som ersättning för originalmattan.

Svar: Hans Eklund, vår reservdelskonsulent, svarar att han redan har en början till en alternativ reservdelslista. Hans har också kunskapen att svara på frågor som rör Sonettdelar i andra Saabar. Så det är bara att börja rapportera alternativen till honom, adress: Hans Eklund, Sämskarvogatan 49, 199 33 Enköping, tel. 0171-299 64

Har du synpunkter...

rörande Sonettvärlden – skriv till insändarsidan!



Oljeblandnings-dekal

Du som saknar dekalen, som talar om hur oljan skall blandas till din separatsmorda tvåtaktsmotor. Nu finns den! – Framtagen på ett självhäftande material med vit text på svart botten med röd linje, allt enligt originalet.

Är du intresserad att komma över en eller flera av dessa nyproduktioner så hör av dej till:

Berndt Eliasson

Tel: 019 / 510 13

Eftersom jag har ett begränsat antal så gäller som vanligt "först till kvarn"...

det skrivs om oss och våra bilar



-Det har ju skrivits en hel del om Rolf "Dumle" Carlsson och hans tävlande i Sportvagnsmästerskapen. Så gjorde även journalisten Christer Bucholz i höstas i en närkingsk lokaltidning, namnet framgår ej.

Artikeln handlar om de två Sonetter, en II och en III på 150 och 170 hk vilka Rolf tävlar med i Sportvagnsmästerskapen och Roadsport. Egentligen började hans tävlande med rallyåkning och bantävlingar i en Ferrari, men på senare år har det varit SAAB. Nu senast tävlade Rolf med en SAAB Formel Junior-bil som han lånade av SAAB-

muséet i Trollhättan. I konkurrens med Lola och Lotus blev han fyra i ena racet på Nürburgring och det får man ju vara nöjd med. Slutligen, smeknamnet "Dumle" då, vad kommer det ifrån? Jodå, ni gissade rätt, från Humle och Dumle i kapten Blomdahls skaffer!

-Låt oss fortsätta med Dumle. I Svensk Racing 4/90 under rubriken "Saab Formel Junior åter i elden" berättas det om olika race som gjordes med nr. 2 av SAABs formelbilar. Den har ju varit utlånad till SAABs muséum i Finland i ett par år men är nu tillbaka och gör med Rolfs hjälp rätt för sig. Han lovar

mer framgångar 1991, så vi håller tummarna.

- I SAAB Idag, nr. 39 1990 skriver även Anders Tunberg om SAABs Formel Junior från 1960, på ett mycket initierat sätt. Tänk ändå, bilen är drygt 30 år och var ändå så avancerad för sin tid att den hade självbärande kaross helt i lättstål, låg tyngdpunkt och förstas framhjulsdraft. Motorn, var uppborrad till 940 cm³ och med 3 förgasare ligger effekten på mellan 90-100 hk.

Trots en viss understyrighet har Rolf lyckats mycket bra i tävlingarna. Förutom t.ex. Nürburgring (som nämnts ovan) så blev det full pott på Anders-torp: Seger i båda kvalen, final och cupen totalt. Dessutom kom han trea i Sportvagnsmästerskapen med sin Sonett -68 bland betydligt nyare bilar. I 1991 års tävlingar kommer Rolf ev. med en 74:a med uppåt 165 hk under huven! Som Anders skriver i slutet av sin artikel: "Ännu vet ingen hur gammal en SAAB måste bli för att inte duga som tävlingsbil".

- Låt oss lämna "Dumle" för denna gång. I Din Bil, nr. 4, 1990 skriver Jan Lennartsson om tävlingen Världens Häftigaste Saab, vilken för första gången gick av stapeln i Vallåkra i Skåne. Där fanns allt från SAAB till Volvo, Volkswagen, och Opel, japanska och USA-bilar. Givetvis var mycket ombyggt. Men det fanns även en del fina originalbilar. Ett exempel var den mycket välvårdade Sonett II V4 från 1968 som Åke Larsson i Vittsjö ställde ut. I princip lika fin som när den lämnade fabriken i Arlov för mer än 20 år sedan. Åke citeras: "Med Sonetten

har jag nått målet. Jag byter inte ens jämnt med en ny SAAB Turbo!"

- Ni kanske har läst i DN eller någon annan tidning om Leif Mellbergs senaste skapelse, "Maya", en mittmotorsportvagn som ska byggas i ca. 20 exemplar. Det är inte bara i Sverige som den uppmärksammas. Vår flitiga medarbetare Lennart Jarenbäck har skickat oss en artikel på tyska från tidningen Automobil Revue No. 52 från december 1990. Jaja, jag vet att det inte är en Sonett men anknytningen finns där, för i rubriktextentalas det om "Ein SAAB Sonett der neunziger Jahre", eller i översättning "en SAAB Sonett för nittiotalet. artikeln omnämns också Sonetten, som en bakgrunds-upplysning: "Den byggdes mellan 1966 och 1974 i olika versioner, en visserligen originell men också omstridd design"

Självklart handlar artikeln annars mest om Leif Mellbergs och Sune Envalls Maya, som man kan köpa i olika versioner, SAABs 2,3 liters 16 ventilers Turbo eller en 4,5 liters V8 från Cadillac Allanté. Två bensintankar har den, växellådan styrs av hydrauliska kolvar och de yttre backspeglarna är ned-sänkbara i karossen. Det ni!

-Av Torsten Åman har vi fått en bild som visar, att Sonetten fortfarande, ca 20 år efter det att den tillverkats, fortfarande är med i annonser! Visserligen är det numera inte Sonetter som ska säljas, men det är onekligen en Sonett III som ska fånga läsarens uppmärksamhet när man vill visa hur stor en Chevrolet Starcraft är. Annonser som bl.a varit införd i färg i Ex-

pressen är också lustig såtillvida att annonsbyrån inte var nöjd med att denna Sonett har en orange färg. Istället har man mixtrat med färgerna och låtit den bli "sportvagnsröd"...

-I Bilsport nummer 3, 1991 har journalisten Stellan Åberg under "Klubb-plock"uppmärksammat att "Club Sonett Sweden har gjort ett riktigt scoop! I deras klubbtidning Sonettvärlden skriver Björn Karlström, som bland annat formgivit Saab Sonett II, en

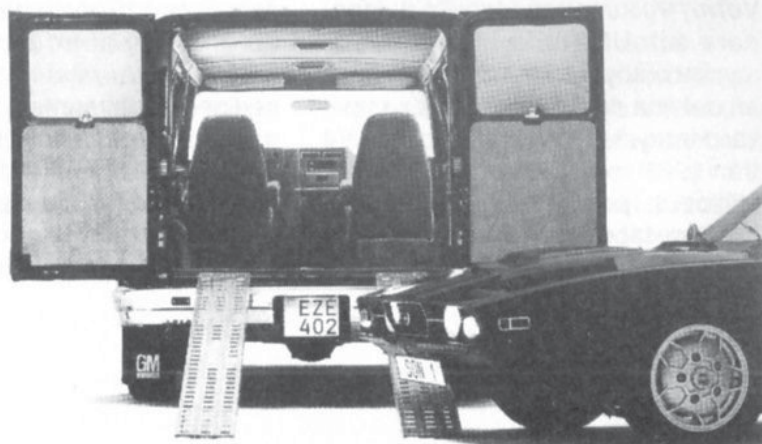
fyllig och detaljrik artikelserie som kompletterar historiken kring Saab Sonettens tillkomst." Även annat ur min ingress till artikelserien citeras. Jättekul att man är på hugget från en bildtidning när vi nu fått fram denna unika artikelserie!

- Vad tror ni jag ska avsluta artikeln med? Jodå, samma rader som alltid: Skicka in artikeln om Sonetter som Du får syn på till mig, utan Din medverkan är denna spalt inte möjlig!

Jan-David Skavén

Sonetten "Son 1" är blickfånget när Saab vill visa hur mycket man får in i en Chevrolet Starcraft. Nog är Chevan rymlig alltid, men så rymlig...?!

SAAB INTRODUCERAR ETT RULLANDE GARAGE FÖR ANDRABILEN.



SÄLJES

CLUB
SONETT
SWEDEN

KÖPES

Säljes

Sonett III 1971

Röd, ca. 10000 svenska mil, ingen rost, men läder klädseln behöver bytas.

Pris USD 7150.00, leverad till Göteborg. Frakt betald, men ej andra avgifter som tull, skatt etc.

(Kort finns hos Jan-David Skavén)

Kontakta: Svante Andersson
10027 Hillview Drive

Hayden Lake,
Idaho 83835

USA

Tel. hem 208/762-3056, arb: 208/772-4085

Fax: 208/772-9606

Sonett III 1972

Helt original, i nyskick

Endast 4.500 mil

Avställd f. n. bes före lev.

Erhard 090-12 73 74 e. 18.00

Köpes

Gula dimljus,

de som satt original på 99 GLE m/76.

Original nackstöd

bak 99 GLE m/76

Blanka skärmkantlister

4 st.

Ring Per 0520/978 61

Saab 99 Turbo m/78

i fint originalskick svart eller vinröd

Ring Per 0520/978 61

SAAB Sonett II eller III

Bra skick: Som aldrig varit med om olycka, perfekt motor och transmission, perfekt insida och utsida. Vänligen sänd underlag till mig, gärna bilder från in- och utsida och förstås pris :

Jean Michel Martel

Cybele Résidence Bat B

24, chemin de la Cavaleur

06130 GRASSE

FRANKRIKE

1991

CLUB
SONETT
SWEDEN

10 år

Jubileumsaktiviteter:

Årsmötet

Ölandsmötet

Göteborgsmötet