

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



- USA-import
- Insändare
- Ölandsmötet
- Rapport från årsmötet

**2**  
1991



## Från ordförandens skrivbord



Hej,

Den första aktiviteten jubileumsåret 1991—årsmötet—är nu genomförd vilket vi även skriver om på annan plats i Sonettvärlden. De dryga 30-tal medlemmar som åkt till Linköping verkade nöjda med verksamheten i Club Sonett Sweden vilket förstås glädde oss i styrelsen. Jag vill gärna passa på att på ledarplats tacka våra avgångna ledamöter Inger Wennberg, Anders Ogenstedt och Magnus Ekström samt vår revisor Swen Westberg för de fina insatser de gjort för klubben. Inger släpper vi dock inte helt, hon blev nämligen vald till ny revisor efter Swen. Stort tack även till vår sekreterare Michael Pettersson som förtjänstfullt stod för arrangemangen kring årsmötet.

Vi i styrelsen har förut tyckt, förhoppningsvis utan att häva oss alltför mycket, att klubben varit bra på att arrangera trevliga träffar, ha förmånliga bilförsäkringar för medlemmarna och publicera den fina Sonettvärlden. Du just nu håller i handen. Det har dock funnits en felande länk, nämligen ett reservdelslager. Allteftersom har vi förhoppningsvis blivit bättre på rådgivning när det gäller delar, men det är först nu i vår som Club Sonett Sweden har haft möjlighet att köpa in ett reservdelslager genom ett fint tillmötesgående från SAAB. Generellt kan jag säga att de flesta delarna passar till Sonett III, men en del passar även till Sonett II + V4. Nu i vår lägger vi upp delarna, både fysiskt och i ett register samt prissätter dem. Detta är ett tidsödande arbete som vi vill göra klart innan vi börjar sälja ur vårt reservdelslager. Gissningsvis kan vi gå ut med detaljerad information om vilka delar det gäller, priser o.s.v. i början av hösten och det kan ju var lämpligt innan nästa vinters renoveringar påbörjas. Styrelsen har även beslutat om regler för reservdelshanteringen, vilka kommer att publiceras i samband med introduktionen. SAAB har dock än så länge kvar en del andra Sonett-delar, så Du kan förstås även pröva att fråga dem om det är något Du behöver. - I detta nummer av Sonettvärlden ger vi även fyllig information om årets två träffar på Öland och i Göteborg detta jubileumsår. Missa inte dessa träffar, de kommer att bli något alldeles extra, inte minst genom Ditt deltagande!

Vi ses på träffarna,  
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

Vakant, klubbmäst

Hans Eklund, märkeskonsulent  
0171/299 64

Berndt Eliasson, layout  
019/510 13

Lars Söderman, matrikel  
08/604 71 83

Erlend Johansson  
013/27 04 12

**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, Tackomatorp  
0413/708 00

## kort sagt

Vart tog medlemsmatrikeln i nr. 4/90 vägen? På grund av platsbrist och dataproblem blev det ingen traditionsenlig matrikel i nummer 4/90. I nummer 1/91 fick vi däremot in en matrikel. Den innehöll dock en del felaktigheter. Vi håller förnärvarande på med en manuell uppdatering och genomgång av matrikeln. När detta är gjort kommer Lars Söderman i Farsta att ansvara för matrikeln.

Från matrikel till medlemsantal är inte steget långt, klubben har ganska länge haft ett medlemsantal runt de 260. Det var en siffra vi i klubben var mycket stolta över när antalet Sonetter i Sverige var c:a 320 stycken. De senaste åren har det varit en betydande återimport av Sonetter från USA utan att medlemsantalet ökat nämnvärt.

Vart tar dessa vägen? Gör "reklam" för klubben om Du ser eller hör talas om importerade Sonetter, ja övriga Sonetter med för den delen. Vi är en liten klubb som behöver alla medlemmar vi kan få för att hålla verksamheten igång, inte minst nu när vi utökar med reservdelsförsäljning.

### OMSLAGSBILD:

Saab 97 Sonett III 1974, en av de sist tillverkade bilarna. Ägare idag, "Erik Carlsson på taket", reg.nr: Pat 7



## Historiken om Sonett II, såsom jag såg den

Av Björn Karlström



Björn Karlström, som bland mycket annat designat Sonett II har skrivit en mycket fullig 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*

Här följer tredje delen av Björn Karlströms intressanta serie om Sonettens tillkomst.

### historik

1964 är projekt MFIs egentliga tillblivelse år. Då ritades chassiet upp i noggrann, men preliminär utformning i skala 1:10. Efter denna ritning byggde jag en modell av chassiet i kartong, som vid enklare prov visade sig vara mycket stabilt och vridstyvt. Bland annat pallades modellen upp vid hjulupphängningspunkterna, och på modellen placerades ett tungt pressjärn (ca 1,5 kg) på en tändsticksask (modell större).

Denna ask placerades på tvären mitt emellan upphängningspunkterna. Det märktes ingen nedböjning på chassimodellen, så konstruktionen verkade OK! Många kanske tycker att det här verkar lite väl enkelt, men det visade sig att fullskalechassiet fick samma "egenskaper", när det blev färdigt.

Innan chassimodellen byggdes hade jag dock sänt översiktsritningen till Björn Andreasson (MFI, Malmö), som per telefon (7/1-64) meddelade att "chassilådan" ser bra ut - fortsatt på den här linjen... och samtidigt kan jag meddela att vi fått "grönt ljus" från AMS

vad gäller Hudiksvallsfabriken - men diskussionerna fortsätter...!

Den 9/1 sände jag en lista på chassidetaler (motor samt hjulställdetaljer) som måste beställas från SAAB när fullskalechassiet blev plåtklart. Samtidigt frågade jag hur mock-up'en skulle utföras... träklump eller spantbygge?

Medan jag väntade på svar, anlände ett brev från Rolf Melde, som meddelade att SAAB bara kunde leverera rena standarddetaljer, och att den ev utlovade trimningen av motorerna inte kunde påräknas. Han föreslog att vi skulle anlita någon "mindre firma som kunde åta sig att trimma dem!"

Då skrev jag ett brev till Björn Andreasson att han skulle meddela Rudolf Abelin detta, och samtidigt fundera på ett anbud jag fått från f:a K G Knutsson. Det gällde en motor som de i samarbete med Heinkel i Tyskland "tagit" fram.

Det gällde en fläktkyld 6-cyl flat tvåtaks boxermotor på ca 80-90 hk.

Detta förslag förkastades dock av MFI, som ansåg att vi skulle hålla oss till det ursprungliga avtalet med SAAB, trots utebliven motortrimning. "Vår" bils lägre vikt skulle ändå ge bättre prestanda än SAAB SPORT!

Kartongmodellen av chassiet avhämtades den 16/1 av ingenjörerna B Andreasson/O Dalén, som samtidigt meddelade att vi skulle hoppa över mock-up-stadiet och i stället snarast bygga en körbar prototyp! Karossen skulle byggas i plåt, för att senare kunna använda den som mall för direktframtagning av plastkarossen. Ett djärvt beslut, som dock minskade

möjligheterna till justeringar om vi inte skulle bli helt nöjda med utseendet!

Det hade bestämts att Heinels Karosserifabrik i Malmö skulle ombesörja bygget!

Under tiden 21-27/1 ritade jag främre delen av chassilådan helt klar i skala 1:1, eftersom det bestämdes att jag skulle komma till Malmö den 28-29/1 för att diskutera prototypbygget med B Andreasson och Heinels. Detta resulterade i att Heinels genast skulle påbörja bygget av fronten medan jag med högsta möjliga prioritet skulle fortsätta rita resten av chassiet.

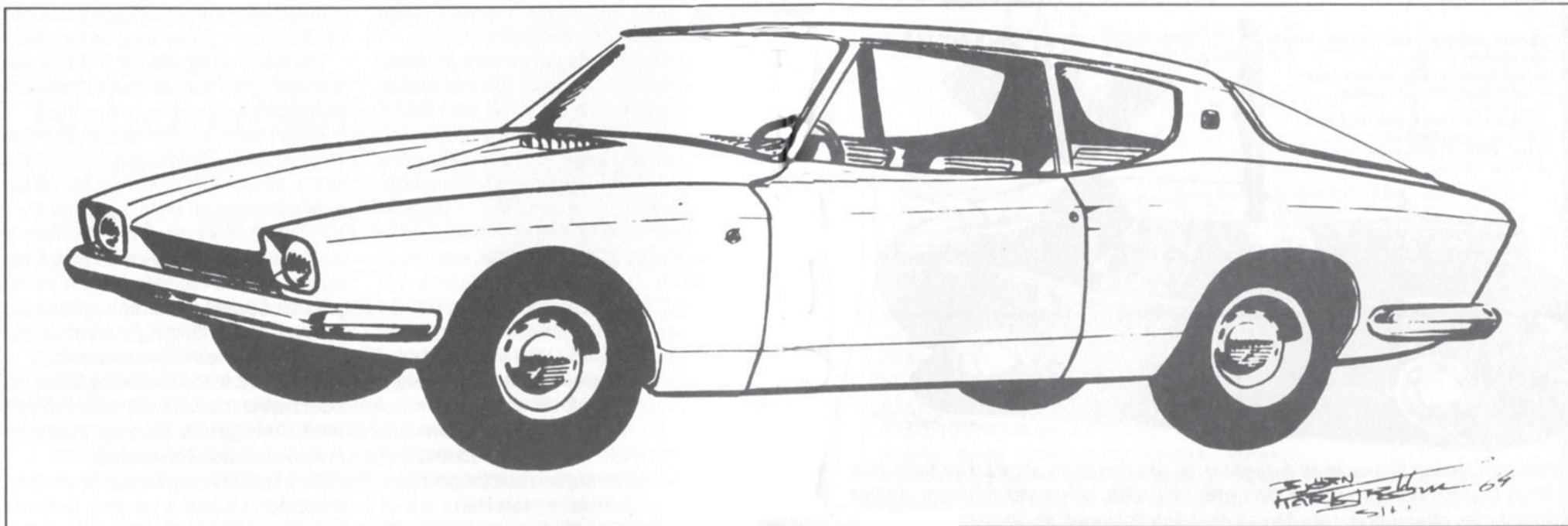
30/1-13/2 fullbordade jag detta arbete och klarade av att hålla Heinels med ritningar så att bygget kunde framskrida utan förseningar.

Den 12/2 blev jag kallad till ett sammanträde i KSAK's lokaler, Skeppsbron/Stockholm där bilprojektet diskuterades med representanter från MFI, AMS-representanter och dåvarande länshövdingen Jarl Hjalmarsson. Ämnet gällde MFI's planer på att bygga en bilfabrik i Norrland (Hudiksvall). Hjalmarsson ansåg att pengar ur Norrlandsfonden skulle kunna användas... och han skulle med personligt engagemang "rycka i lämpliga tåtar"...! Det lät mycket lovande, och alla på mötet var "mycket entusiastiska".

Efter detta möte gick jag med lätt hjärta och inhandlade en sklopvagnsritapparat för att kunna rita karossen i full skala - en investering på omkring 1000-lappen (i dåtida penningvärde).

Därmed var det klart att den 22/2 börja uppritandet av den åbakiga detaljen. Det var nödvändigt att rita i full skala för att måtten verkligen skulle





Ovan: Från nittonhundrasextiofyra är den här teckningen av en förstoraad fysitsig utveckling av MFI - 13, som aldrig kom längre än till detta utkast. Det

var ju trassel nog med framtagningen av ursprungsbilen. Nedan: Teckningen visar hur aktern var tänkt att se ut!

stämman, så karossen passade till chassiet i alla punkter. Det gällde speciellt att skarvarna mellan kaross och hjulhusen blev täta!

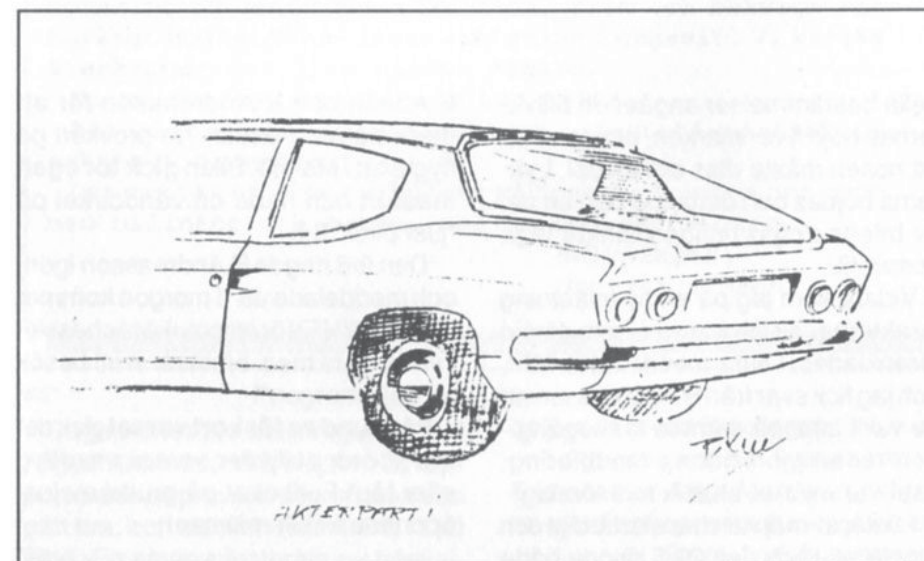
Den låga nosprofilen tillät inte att standardkylfläkten användes, varför jag via tidningen MOTOR fick adressen till en firma OHBERG AB, som hade KENLOWE elektriska kylfläktar i sitt sortiment. Jag förmedlade kontakten mellan dem och MFI, som beställde en fläkt för inmontering i provchassiet.

Bygget av detta hos Heinels fortskred planenligt, och eftersom karossen inte behövdes förrän chassiet var färdigt, kunde jag ta det litet lugnare

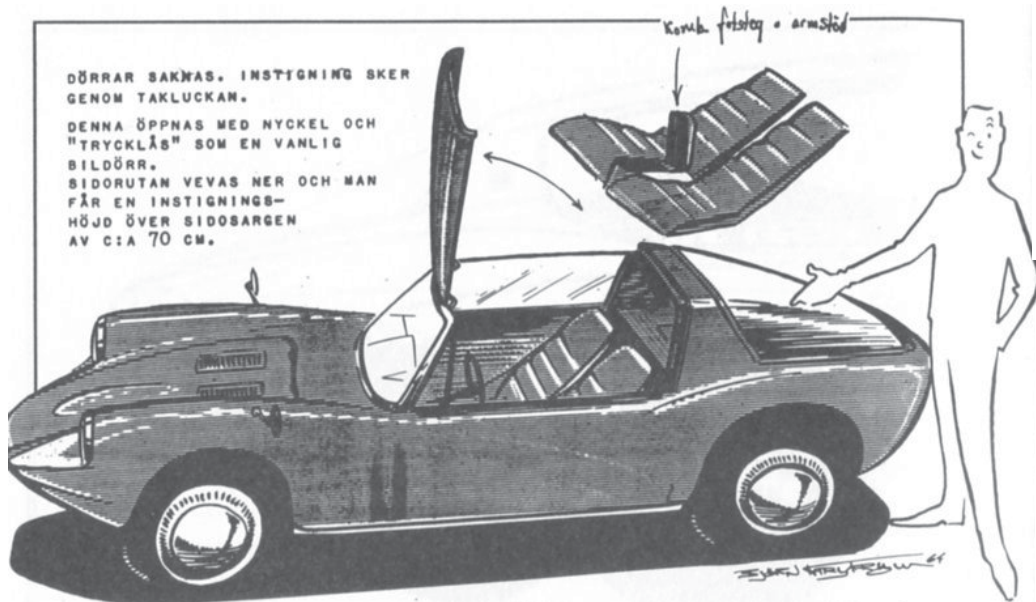
och ägna mej åt lite mer - för ögonblicket inkomstbringande arbeten. Bl a konstruerade jag en liten "motorjolle" (K-jollen) avsedd för hembygge av tidningen MOTORs läsare. Den var en utveckling av Pi-jollen, som jag tidigare ritat åt NYMANBOLAGEN AB, och som blev byggd i 1600 ex.

Den var avsedd för deras CRESENT 8 utombordsmotor (8-hk), och gjorde 16-17 knop med denna.

Under arbetet med karosseritningen råkade jag ut för en smärre "blåsning" - med tanke på att bilen skulle kunna säljas utomlands, tog jag kontakt med diverse institutioner och legationer för att kolla upp internatio-







Eftersom Melde önskade ett avtagbart tak gjordes detta utkast. Här bantades vikten bland annat genom att dörrarna slopades, vilket vid närmare analys förkastades eftersom det ansågs att det höga "insteget" skulle begränsa bilens försäljning till enbart en ungdomlig publik! – Idén med avtagbart tak slopades också enär tättningsproblemen kunde bli besvärliga.

nella bestämmelser angående billyk- tornas höjd över marken, och fann då att nosen måste ritas om en del. Lyk- torna höjdes och detta tog bort en del av bilens ursprungligen tänkta låga nosprofil.

Vidare kom jag på en ny infästning av akterpartiet till chassiet, som därvid förenklades. Detta meddelades MFI, och jag fick svar från B Andreasson att de varit inne på samma tankegång - och redan gjort denna modifiering, som var mycket snarlik mitt förslag!

I slutet av maj var chassiet färdigt och monterat - och den 29/5 ringde både

B Abelin och B Andreasson för att meddela att chassiet var provkört på flygfältet i Malmö. Bilen gick för egen maskin och hade en vändcirkel på "just över" 8,5

Den 9/6 ringde B Andreasson igen, och meddelade att "I morgon kommer Melde till MFI för att provköra chassiet - vill du vara med, emotser vi ett besök av dej i morgon"!

På grund av för kort varsel gick det inte att ordna biljetter, vare sig med flyg eller tåg! Fullbokat på grund av just öppnade MILA-mässan!



## Brev från Norrland



Nittonhundra-nittio präglades av en ganska låg akti- vitetsnivå hos Sonett ägarna uppe i norr. De två träffar som avhölls besöktes endast av ett par Sonettägare, Göran Lindström och Martin Stenlund. I övrigt var träffarna mycket lyckade. Speciellt den sista i november, då vi gästades av ett stycke levande norrländsk motorhisto- ria, nämligen Ingmar Burström. Under femton säsonger, från 1960 -1975 körde han såväl bana som is och till- hörde de främsta i Sverige. Han berättade på ett mycket fint och underhållande sätt om sin karriär och efter det visade "Raggar-Sune" en massa trevliga bilder bland annat från USA-resan under hösten.

Till det positiva som hände under året får räknas att Martin Stenlund fått sin Sonett III:a klar och hunnit köra några mil med den. "Kändes minst lika bra nu som när jag köpte den för tretton år sedan" säger Martin. Men så har hela bilen varit nerplockad i bitar med re- novering av motor och växellåda, fram och bakvagn men turligt nog behövdes ingen svetsning i chassit. Vi kanske återkommer med lite bilder senare,

Nu gäller det att ta nya tag 1991!

Det blir minst två träffar, en i augusti-september, och en i november.

Det ryktas om lite turbulens på Sonett-fronten här uppe med bilinköp och byten, mer om det nästa gång

Hälsningar:

Gnussar Kromén



Dagen efter provkörningen (11/6) ringde Andreasson återigen och rap- porterade att provkörningen i stort sett gått bra, och att bilen hade körts i 130 km/t. En smärre justering av tröskel-

baljornas bredd föreslages - bilen var onödigt bred bakom framskärmen! Dessutom undrade Melde om det gick att utrusta bilen med ett avtagbart tak!

Forts. i nästa nummer



# Club Sonett Sweden 10 år, Svenska Saab Registret 15 år.

Stor jubiléums SAAB träff på Öland  
lördag 18 söndag 19 maj 1991!

Samling lördagen 18 maj kl. 13.00, Hamnplanen i Färjestaden. (Vid krysset på kartan till höger.)

- Vi kommer att besöka en järnåldersby som visar hur vi levde för 1500 år sedan.
- Omröstning om vårens snyggaste SAABAR, tre klasser 92-96, GT-MC och Sonett, fina priser utlovas!
- Tipsrunda med SAAB frågor.
- Grillafton och SAAB marknad.
- Eftersom det är 25 års jubiléum för Sonett II så får vi låna dess föregångare **MFI - 13 från SAAB-Muséet**.
- De övriga programpunkterna får bli överraskningar. Lämplig övernattning är tältning, campingstugor, hotell, vandrarhem eller varför inte en SAAB-husvagn. För tips om bokning, kontakta **Lena Johansson, tel. 0485/ 39000** (Ölands Turistförening) och uppge "SAAB-träff", rabatt på 20 % utlovas på campingstugor som bokas genom Lena.

Lunch bör ätas före samlingen i Färjestaden.

Medtag överblivna SAAB-delar för försäljning!

Mötet beräknas vara avslutat den söndagen den 19 maj vid 17-tiden.

Har Du några frågor är Du välkommen att kontakta **Hans Eklund, tel. 0171/ 299 64 kvällstid**.

**Väl mött på Solens och Vindarnas Ö i pingsthelgen!**





# Lite till om samlarfordonsförsäkringar

Jan-David Skavén

## försäkringar

I nummer 3/90 nämnde jag att MHRF från i vår inför krav på brandsläckare och batterifrånskiljare för de bilar som har MHRF/Folksams samlarfordonsförsäkring.

Vi har nu fått närmare, tryckt information om detta vilket vi skickat till de medlemmar som har en sådan försäkring. Dessutom har deltagarna på årsmötet fått informationen. Självklart är detta av intresse för alla Sonettägare oavsett försäkringsform och ni som ännu inte fått informationen är välkomna att höra av sig till mig, tel. 08/ 93 15 65, så ska jag skicka den.

-Vad gäller Skandiaförsäkringen så är det numera en ny kontaktperson, **Cecilia Minnhagen**, och nytt tel.nummer, **08/ 788 27 37**. Försäkringen är till för er som vill teckna en utmärkt försäkring om ni använder er bil som bruksbil eller inte har den i

originalutförande enligt våra regler för MHRF/Folksam försäkringen. Än så länge är det ett femtontal medlemmar som har en Skandiaförsäkring och fler blir det säkert när förfallodagarna passerar, det är denna förmånliga försäkring värd!

Slutligen så gladdede det mig mycket att Martin Stenlund i Umeå, tel. 090/ 323 39, har erbjudit sig att arbeta i försäkringskommittén så att jag blir avlastad.

Styrelsen i Club Sonett Sweden har beslutat att Martin blir ordförande medan Conny Rådesson i Björneborg, tel. 0550/276 20 och Björn Andersson i Trollhättan, tel. 0520/147 54 kvarstår som ordinarie ledamöter i försäkringskommittén. Då Martin även är besiktningsman i Club Sonett Sweden så blir det förstås Conny eller Björn som har det slutgiltiga avgörandet i de fall Martin har besiktigt en Sonett. Namnen på besiktningsmännen hittar ni i rutan i början av Sonettvärlden. □

Vill du ha nordisk evenemangskalender!

Kontakta **Jan-David Skavén**, telefon: **08-93 15 65**. Han lovar att sända den omgående med posten

## Insändarsidan



Insändarredaktör  
Per Alvestig

Här kommer etapp II på de frågor och idéer vi fick från Lars Söderman.

Jag saknar mek-tips i klubbtidningen. Är det kanske löjligt då alla Sonettägare känner sina bilar lika väl som sin ficka? Jag skulle i alla fall uppskatta en sådan spalt. Om intresse finns bidrager jag givetvis själv med mina genom misstag inlärd kunskaper!

**Svar:** Vi startar gärna en sådan spalt här i Sonettvärlden men då måste just Du (alltså inte bara Lars..) skriva ner Ditt mek-tips och skicka till oss på tidningen. Har Du frågor och behöver mek-tips, skriv då till insändarsidan där vi försöker ge svar efter bästa förmåga.

Är det möjligt att från SAAB få en lista på de c:a 350 Sonettreservdelar som finns kvar hos SAAB vilken skulle kunna publiceras i Sonettvärlden?

**Svar:** Som ni kan se på annan plats i tidningen har vi i klubben köpt in en stor del av de reservdelar SAAB hade, c:a 220 stycken. Vi återkommer med en reservdelslista med priser i början av hösten.

Vilka delar SAAB trots allt har kvar kan vår märkeskonsulent Hans Eklund svara på.

## Ny bakre ljuddämpare till Sonett III?

Angående artikeln i Sonettvärlden nummer 4/90 om nya rostfria bakre ljuddämpare till Sonett III.

Tillräckligt många har hört av sig så Ferrita har börjat räkna på tillverkningen. Jag hoppas fler anmäler intresse så vi får ner priset. Förslag har kommit att de som ej monterat sitt system ska få byta in bakre dämparna utan kostnad. Jag har framfört önskemålet till Ferrita, men ännu ej fått svar.

OBS: En viktig sak, ring eller skriv INTE till Ferrita och diskutera denna fråga, för det försvårar bara vårt förhandlingsläge. Framför istället Era synpunkter till mig så vidarebefordrar jag dem till Ferrita.

Du som är intresserad kan ringa eller skriva till:  
Erland Johansson Sommarvindsvägen 7 582 72 Linköping Tel. 013/ 27 04 12



OPEL  
SONETT

SCOOP

## Opel Calibra som Saab Sonett i USA

Skall Opel Calibra säljas i USA under namnet Saab Sonett? Det har kommit ett antal frågor till oss på Sonett världen om detta verkligen är sant då detta stått att läsa i ett flertal internationella motortidningar. Sonettvärlden stälde frågan till Saabs VD David Herman.

David Herman säger till Sonettvärlden att det ej är aktuellt med någon försäljning av Opel Calibra i USA under namnet Saab.

David Herman berättar också att man på Saab faktiskt gjort en studie över huruvida det skulle gå att anpassa Calibran till i USA gällande lagkrav och även göra bilen mera "Saabish". Ändrade planer gjorde att man lade ner arbetet med förstudien.

Detta svaret torde ge många Sonettägare anledning att känna lättnad, skönt att slippa se Sonettnamnet på en Opel!

## Plats för fler överraskningar!

Ingemar Ahl

*Jag åkte till Los Angeles den 20 december 1989 för att tillbringa jul- och nyårshelgen tillsammans med min syster och hennes familj. I Sonettvärlden nummer 2/1987 hade jag läst om Olof Walléns besök hos J & B Imports, på min önskelista hade jag ett besök hos dem för att titta på en Saab Quantum. Fredagen den 29 december 1989 åkte jag dit efter att först ha ringt och kollat att det var öppet.*

### fyndet

Bud Clark mötte mig i kundmottagningen, han visade sig vara mycket trevlig. Han berättade historien om Saab Quantum och den lyder som följer:

Bilen byggdes i tre ex., en prototyp utan motor och som givetvis inte gick att köra. Därefter byggde man två exemplar, den ena med chassinummer 1 och den andra med chassinummer 102. Nummer 1 var den som stod i det lilla utställningsrummet bakom verkstaden, väl täckt med ett filtkapell och bredvid en Sonett III-74 som var iordninggjord och i s.k. ny-skick. Jag frågade om Quantumen var till salu, det var den, men Bud hade fått ett erbjudande på 75.000 dollar men hade inte tagit det. Så hugade spekulanter, sätt igång och gräv i madrassen.

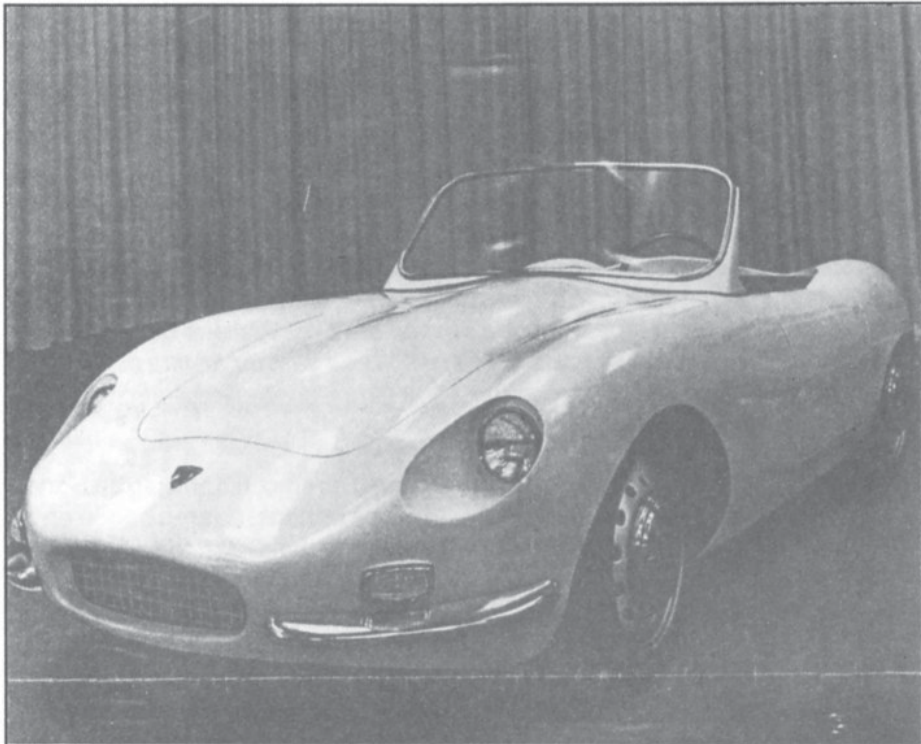
Jag själv var mest intresserad av en Sonett II V4. Det var svårt att finna

någon. Däremot hittade jag en Sonett III-73 på annons, ägaren bodde en bit från Disneyland. Jag tog vägen förbi för att titta på den och tände direkt. Jag bad om ett par dagars betänketid, detta på grund av att bilen ej var skattad och försäkrad. Dagen efter nyårsdagen ringde jag Bud och frågade om han hade någon idé om hur jag skulle få ned den till hamnen. Han erbjöd sig att köra den för en mycket facil summa. Vi bestämde onsdag. Jag skulle ringa när jag kom till ägaren. Jag gjorde en checklista över vad jag skulle komma ihåg, sedan åkte jag och köpte bromsolja och glykol.

### Onsdag 3 januari 1990.

Det bar iväg till Anaheim, vi hade en tvåtimmars åktur innan vi var där. Af-fären gjordes snabbt upp och jag fick låna telefon för att ringa till Bud. Under väntetiden fyllde jag på bromsolja, det saknades en hel del, sedan fyllde jag på glykol, det är ju vinter hemma i Sverige. Provkörde motorn och bilen och kollade bromsarna som tog hyfsat.





SAAB QUANTUM: An experimental 100-plus mph sports car, built in the U.S. with SAAB's cooperation. It blends the sure-footed traction and cornering of front wheel drive, the gas turbine-like efficiency of SAAB's three-cylinder valveless engine, and a lightweight, futuristic fiber glass body. Designed to give breath-taking speeds, pickup and hill climb. Come see it.

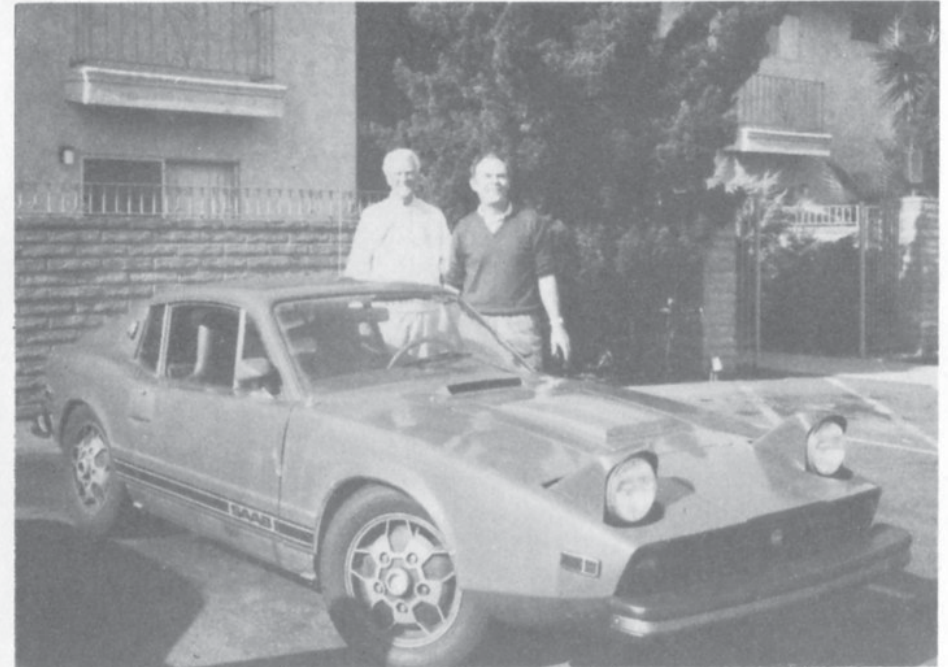
...and *swoosh*



Isn't it time you took a critical look at SAAB? Everyone else is. Second floor. Booth 5.



INNER...THE MONTE CARLO RALLY—1962 AND 1963



En nöjd Ingemar Ahl vid sitt amerikanska fynd!

Bud kom med sin 9000 + biltransportkärra. Upplastningen gick snabbt, det bar iväg mot San Pedro och Wilmington och Pert 100. De flesta som skickar hem bilar använder sig av container att ställa bilen i. Jag körde till Fred F Noonan som jobbar ihop med Wallenius och bilen går med biltransportfärja.

Christine på Fred F Noonan hjälpte till att skriva ut handlingar för utklaring.

Det är två saker som är viktiga, det skära ägarebeviset måste vara påskrivet av f.d. ägaren samt ett kvitto att visa upp där det står att man är ägare

till bilen, detta är dels för fraktaren och dels för tullen här hemma.

Bilen lämnar L.A. den 22 januari 1990 med en färja som heter Rigoletto, går vidare till San Fransisco, Vancouver, sedan till Japan, Indien och via Suez till hamnar i sydeuropa och skall efter ca. 8 veckor komma hit. Tänk den som kunde göra en 8 veckors kryssning för 4500:- svenska kronor. Jag ser fram emot ett nytt möte med 9773 500 2211.

Ovanstående artikel har som framgår skrivits för mer än ett år sedan, men på grund av platsbrist inte kunnat publiceras förrän nu. □



## Snack i 2-takt



Tvåtaks-  
redaktör  
Mats Jonsson

Äntligen är då våren och därmed Sonettsäsongen över oss. Lyckliga vare ni som har era pärlor körklara. Själv sliter jag med plastreparationer för fullt men har chassit i körbart skick. Möter ni något konstigt fordon där föraren har hjälm och pannlampa så kan det vara er skribent...

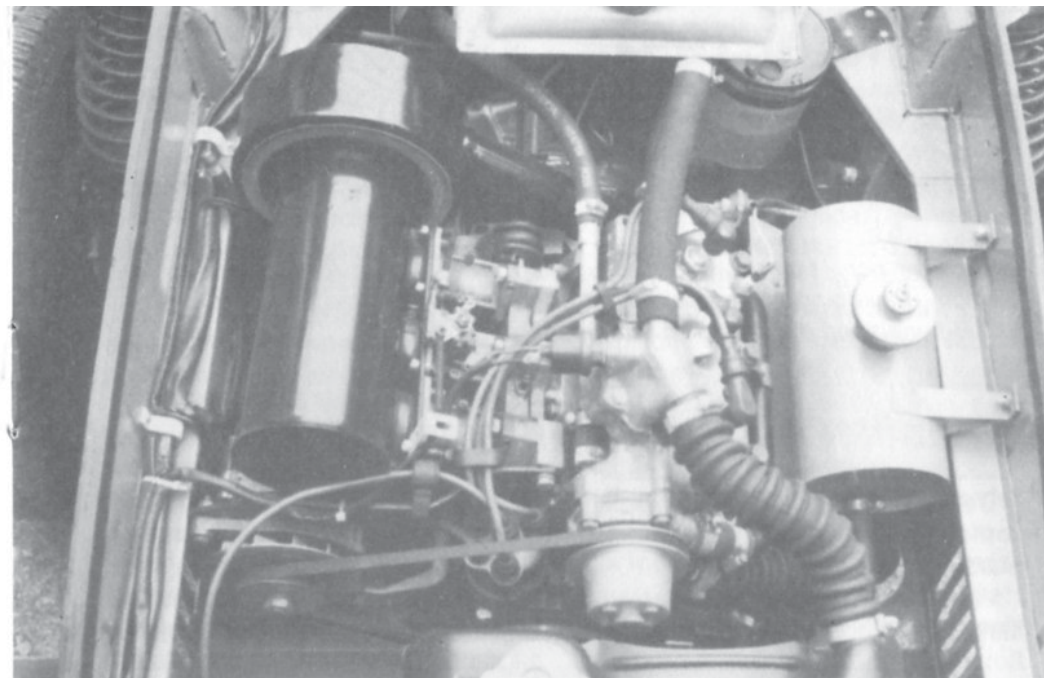
I förra numret hann vi fram till chassinummer 000.011 så därför fyller vi på med några till i detta nummer. Chassinummer 000.012 och 000.013 saknar jag uppgifter om tyvärr. De är inte registrerade i Sverige i alla fall och troligen gick de i väg utomlands som visningsbilar.

Chassinummer 000.014 finns i alla fall kvar, om än i icke körbart skick. Vagnen gick med interimskyltar till den såldes av ASJ i Arlov till en student i Lund i september 1967. Under det följande året hann både denne och några till tröttna på den och den letade sig upp till Göteborgstrakten där den fanns en kort tid innan den hamnade i Varberg. Där fanns den några år med olika ägare innan den letade sig tillbaka till Skåne. Via en ägare i Ljungbyhed och en annan i Ödåkra och en

tredje i Höör så hamnade den i Blentarp hos Hans Svedinger där den finns i dag. Svedinger köpte den 1976 och körde med den något år innan den ställdes undan. Hans Svedinger, som naturligtvis är medlem i vår eminenta klubb, lät nyligen hälsa att bilen står och väntar på renovering.

Plasten behöver lagas upp lite, ny inredning behöver sys upp och en del rost behöver lagas. Det beskrivna renoveringssarbetet är alltså det som drabbar alla oss sonettrenoverare. När bilen blir klar kunde han inte säga men att det får ta den tid det kan ta. Ni som är intresserad av att köpa en Sonett 66:a kan glömma den här bilen eftersom den inte är till salu.

Chassinummer 000.015 är däremot renoverad. Den ägs i dag av vår medlem Kennet Nilsson i Tekomatorp som



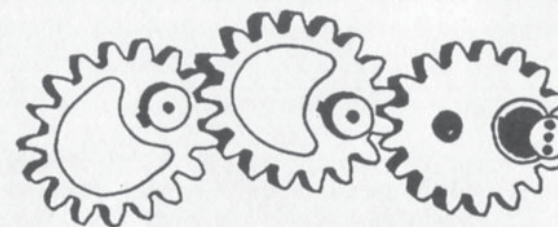
Detta prydligt renoveade motorrum finns att beskåda på Kennet Nilssons Sonett, med chassinummer 000.015.

har haft den i sin ägo sedan i mitten av åttiotalet. Bilen har tidigare figurerat i en renoveringsartikel i Sonettvärlden och efter renoveringen har den varit prisbelönt vid ett flertal tillfällen. Liksom 000.014 gick även denna vagn med interimskyltar väldigt länge innan den i november 1967 registrerades och såldes till en ingenjör Eklund i Malmö.

Han och nuvarande ägaren lär vara de enda registrerade ägarna på bilen.

Originalfärgen känner jag inte till men journalisten Sverker Dahl, som för övrigt också har en tvåtaktssonett, säger att den åtminstone under en längre tid var gul när den var i trafik. I dag är den i alla fall röd och i väldigt fint skick

Mats





# Årsmötet 1991

Per Alvestig



*Linköping och Michael Pettersson stod i år som värd för Sonettklubbens årsmöte. Linköping är ju som bekant också en SAAB-stad, det är väl främst SAAB-flygplanen ex. JAS man förknippar med Linköping.*

## Årsmötet

Det var ett soligt men kallt Linköping som tog emot oss lördagen den 16:e mars.

Vi samlades vid regementet A1 i kamratföreningens lokaler där vi traditionsenligt började med landgång,

speciellt gott för oss som åkt en bit för att komma till Linköping.

Totalt var vi c:a 30 personer som mötte upp till årets årsmöte. Vid årsmötesförhandlingarna möblerades det om en del i styrelsen, bl.a. reducerades antalet klubbmästare från två till en. Anledningen? Vi har ej fått någon aspirant till posten som klubb-

*Årsmötesdeltagare på rundvandring i flygvapenmuséet*



mästare, istället för två tomma klubbmästarplatser har vi nu en märkeskonsulent, Hans Eklund och en vakans på en klubbmästarplats.

Årsmötet beslutade att årsavgiften skall vara oförändrad, 100:-, under 1991. Vidare framfördes önskemål om att styrelsen selektivt skall påminna de som ej betalt in medlemsavgiften, detta kommer att göras. Här kommer en allmän påminnelse, betala Din hundring om Du inte redan gjort det!

Det var inte utan stolthet Jan-David Skavén presenterade att Club Sonett Sweden köpt in ett stort antal Sonett-delar. Vi håller för närvarande på med att sortera delarna och administrera försäljningsrutinerna och har för avsikt att publicera en reservdelslista med priser i början av hösten. Det primära målet är förstås att rädda delarna, så

att våra medlemmar får möjlighet att skaffa de delar det gäller. För klubbens del är det också fråga om, att vår reservdelsförsäljning skall generera tillräckligt med kapital så att vi kan starta ny tillverkning av detaljer som ej längre finns tillgängliga.

Efter årsmötet återstod besök på Flygvapenmuséet i Malmslätt. Väl där blev vi omhändertagna av Olle Eldh, pensionerad flygtekniker från Malmslätt som på ett mycket professionellt och levande sätt guidade oss runt bland alla pensionerade flygplan från flygvapnet. Olle berättade många intressanta och trevliga historier under vår tur genom muséet. För er som ej var med kan jag varmt rekommendera ett besök på Flygvapenmuséet. Därmed var ett mycket trevligt och välarrangerat årsmöte tillända. □

*Olle Eldh berättade med inlevelse om muséets rubriker.*





## Det andra jubileumsmötet 1991!



**CLUB  
SONETT  
SWEDEN**

## Göteborgsmötet!

Sensommarens stora begivenhet för alla sonettvänner blir naturligtvis träffen i Göteborg 24-25 augusti! Obs, datum för träffen är ändrat, så att vi inte krockar med Världens häftigaste SAAB i Vallåkra.

Samling vi Tjolöholms slott, beläget ca. 1 mil söder om Kungälv, (se karta till höger, inringat) lördagen den 24:e augusti kl. 10.30.

Preliminärt program enligt följande:

- Visning av slottet och tillhörande museum.
- Orienteringsrally på idealtid till Göteborg på slingrande sportvagnsvägar.
- Fartygsbesök i Göteborgs hamn.
- Sightseeingtur i Göteborg inklusive kortegekörning på Kungälvsvägen.
- Dagen avslutas nära Näås slott vid sjön Sävelången med middag, prisutdelning, senaste nytt från SAAB o.s.v.

Söndag den 25 augusti :

- Mjukstart med tipspromenad i slottsparken.
- Visning av Tollereds kraftstation.
- Avslutningsfika.

Logi finns i mängd i Göteborgsområdet, allt från Tollereds camping till Sheraton i Göteborg. Ett lagom mellanting kan vara Good Morning Hotel i Lerum. Bli vi många skall vi försöka ordna ett bra pris där.

Hör av er till kontaktpersonerna om det senare alternativet!

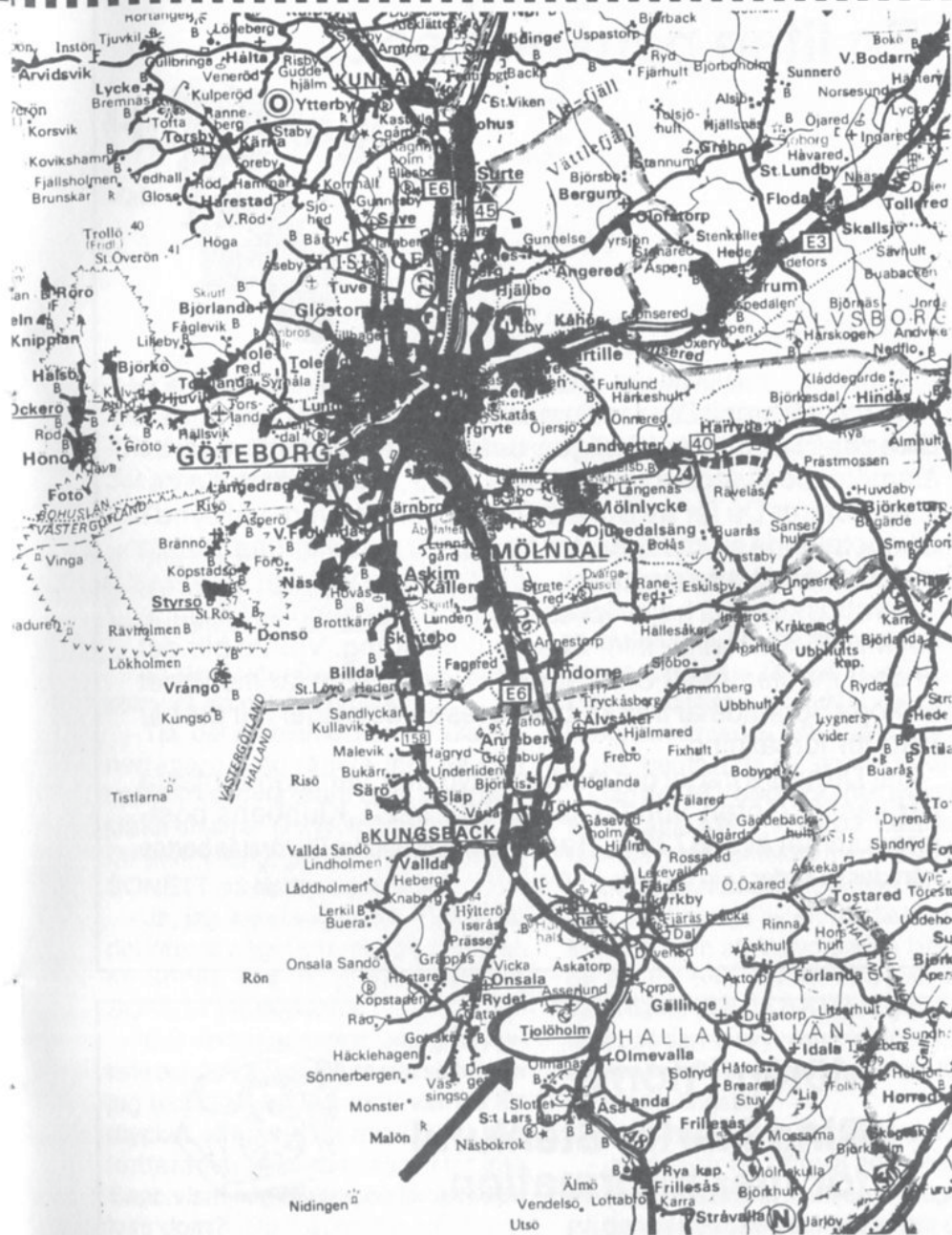
**OBS:** Ingen ytterligare kallelse skickas om detta möte, så skriv in det i almanackan redan nu, så glömmet ni det inte till augusti!

Kontaktpersoner:

*Ingemar Ahl, Göteborg*  
Tel. 031/ 26 54 24

*Claes Jartoft, Floda*  
Tel. 0302/ 303 58

Anmälan till Claes Jartoft Strandvägen 26 448 34 Floda senast 9 aug





## En liten påminnelse....



Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1991 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, SEK 100:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Ickebetalande medlemmar tas bort ur vår matrikel innan nästa utskick från klubben.

Givetvis kan inte heller ickebetalande medlemmar förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring. Vidare blir det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som får möjlighet att köpa Sonett delar från klubbens reservdelslager när det blir klart för försäljning.

Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Göran Sundin, tel. 0758/26222. Klubbens postgironummer är 358730-0. Har Du redan betalt ska Du förstås bortse från dessa rader.

**Möten i norr!  
Ring Martin Stenlund  
för mer information**



## Hur är läget...



Mats Jonsson

*-Hur är läget, Christer Melwinsson, Forssjö, Katrineholm?*

*-Bara bra, men jag är inte sysslös om Du nu trodde det.*

*-Din Sonett -74 väcker en del uppmärksamhet där den drar fram men det är väl det som är meningen?*

### jag och min SONETT

- Ja, det är kul. Det är inte precis alla som vet att det är en Saab.

- Tja, det problemet har väl alla Sonettägare. Jag tänkte mer på den uppmärksamhet som Dina nummerplåtar orsakar. Det tycks ju vara fler än Du som väldigt gärna skulle ha ordet SONETT på nummerplåtarna.

- Ja, jag var ute i god tid. Tyckte att det inte var något att tveka på. Har man en Sonett ska det ju självklart stå SONETT på skyltarna.

- Det verkar ju rimligt. Jag gick faktiskt och funderade på dessa själv men jag tyckte att 5000 kronor var lite för mycket eftersom att min bil var och fortfarande är nerplockad. Har inte Saab visat något intresse för att köpa loss dom?

- De har inte hörts av men jag har

däremot ryktesvägen hört att de lär ha kollat möjligheten till att få ta över skyltarna eftersom att Sonett är ett produktnamn. Nu finns det en massa annat som heter Sonett också. T.ex. möbler och fiske-produkter. Saab har ju skyltarna med SONETT på och det är ju bla. namnet på ett stort skivbolag.

-Jag tror att Volvo lyckades tvinga till sig plåtarna med PV 544 på. En bekant som har goda kontakter med Volvo PV-klubben berättade att dessa skyltar först var tingade av en medlem i PV-klubben men att Volvo sedan hävdade att PV 544 var ett inregistrerat varumärke och på det viset lyckades få rätt på denna skyltkombination. I dag åker i alla fall Tom Trana runt med dom på sin tävlingsbil.

Din bil har varit i USA sägs det??

- Ja, den lär ha kommit hem i slutet av 70-talet. Det har varit en 6-7 ägare på den sedan dess och jag köpte den 1986 uppe i Sollefteå. Den var då





*Christer med sin varudeklarerade bil.*

nyrenoverad och nylackerad och dåvarande ägaren sålde den av en del privata skäl. Tyvärr rasade motorn ganska snart trots att den var nyrenoverad. Jag var på väg hem från en Saabträff i Norge när den började låta illa. Med nöd och näppe tog jag mig hem för egen maskin och när jag rev isär motorn så visade det sig att en kolv var felmonterad.

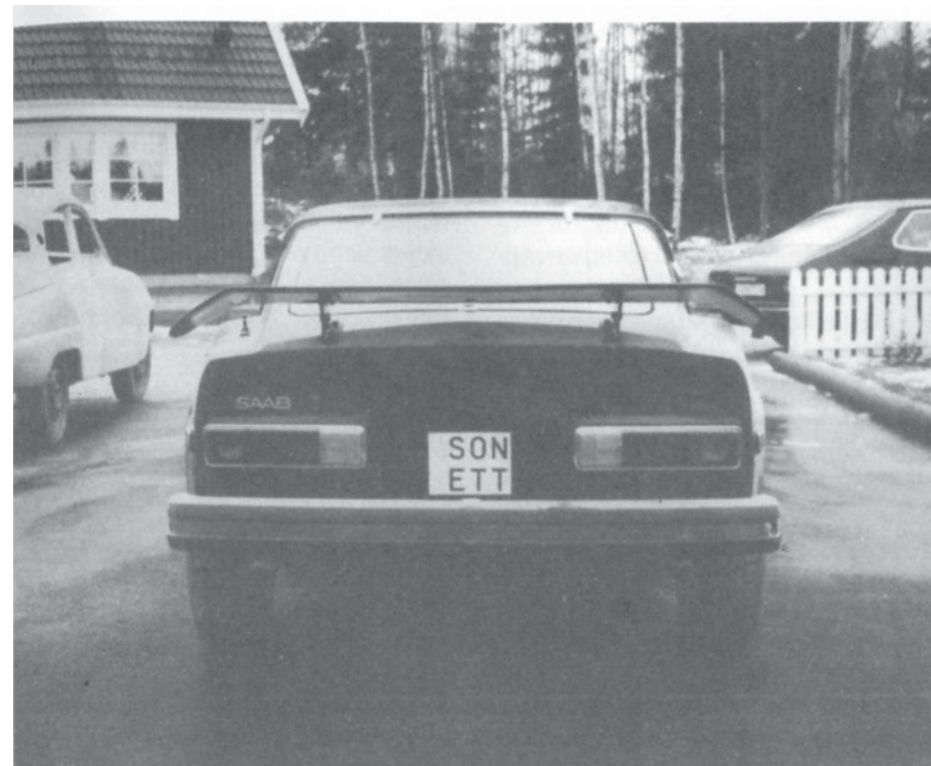
- Hur kan man montera en kolv fel? Man kan väl inte vända den upp och ner i alla fall???

- Det finns en instansad pil på kolv-

toppen som visar åt vilket håll kolven ska sitta. Pilen ska peka framåt men det gjorde den inte på en av kolvarna. Tydligt så har de här pilarna någon funktion i alla fall.

- Det lät dyrt det där. Renoverade Du motorn eller köpte Du en ny?

- Både ja och nej. Jag byggde en ny. Jag lät borra motorn från 90 mm till 93 mm (cylinderdiametern) och monterade en vevaxel från en 1700-kubikare. Kolvarna är från V6-motorn i Ford Granada. Topplocken byttes ut mot modifierade dito. Jag använde mig av



*Den vingprydda baken.*

de som Saab sålde till rallyåkarna när det begav sig på 70-talet. De är portade och har större avgas- och insugsventiler. Istället för en vanlig topplockspackning så har jag låtit montera sk. kopparringar. Beträffande topplocken så är de inte de sk. "dubbelblåstopparna". Svänghjulet är förstått lättat och en 7.6 kamaxel styr ventiltiderna. En Weber 36/36 förgasare sitter som kronan på verket och pinkar ner en massa bensin till förbränningsrummen. Allting är naturligtvis också balanserat för bästa livslängd på motorn. För att säkerställa evakueringen av de

uppkomna avgaserna så har jag sedan egenhändigt byggt ett 2-tumssystem i rostfritt. Detta har visat sig fungera väldigt fint. Detta koncept ger en 120-130 hk och en ganska snäll motor om än lite tjurig på vissa varvtal. En V4-a på 90-100 hk är väl kanske att föredra om man vill ha en riktigt snäll maskin men jag är väldigt nöjd med min kombination.

- Jag rev isär den och kollade att allt var OK. Passade även på att byta lagren i den. Den fungerar väldigt bra i alla fall. Jag kör inte så mycket med bilen så det blir inget nämnvärt slitage.



Förra året så körde jag runt 100 mil och året innan blev det väl bara ett tiotal mil. Förra vintern passade jag på att byta spindel och styrleder runt om. Dessutom bytte jag alla drivknutsdamasker.

- Du har satt i ett fint tjuvlarm i den också. Men hur tror Du någon ska kunna stjäla den när Du aldrig använder den?

- Ett tjuvlarm kan ju vara bra på flera sätt.

-????

- Jag köpte ett Touch-Gard alarm på Saab som även innehåller centrallås-funktion. Efter en del modifieringsarbete så gick det att få det att fungera. Fast det ska erkännas att det var väldigt ont om plats i Sonett dörrarna.

- Vad är sanningen om den läckra bakvingen då. Kan den lyfta rent utav?

- Den lär ha monterats redan i USA. Den här bilen sägs ha varit någon slags utställningsbil och lär ha varit utställd i Madison Square Garden. En gång i tiden har det även funnits en AC i den men någon har tyvärr plockat bort den.

- Silverspokefälgarna är väl inte originalutrustning i alla fall??

- Nej, det ska ju egentligen vara sådana här norska fotbollsföljar men jag tyckte att de såg lite för all dagliga ut så jag åkte ett tag med 900:ans aeroföljar. För en tid sedan så fick jag tag på i 4 fina följar från en krockad jubileums-V4 vilka jag lät lackera i en vit-violett pearlfärg. Jag strävar inte efter ett strikt originalskick utan jag tycker att det viktigaste är att jag själv är nöjd.

- Jaha, det låter som att det inte finns mer att göra på den här karran. Du har en nybyggd villa med ett stort garage. Vilka är framtidsplanerna då?

- Jag kan ju inte gärna låta garaget stå outnyttjat så därför har jag skaffat en gammal Saab Sport från 1964. Den var ganska dålig och det mesta saknades så den kommer säkert att ssyslättas mig i många år. Och det är ju klart att man måste ha en tvåtaktare att leka med också.

- Ja då är det väl bara att önska Dig lycka till med jakten på Saab Sportdelar, det är ju inte speciellt lätt att finna sådana saker. Vi får väl hoppas att inte den jakten hindrar Dig att komma på våra träffar i år bara. □

# Du ställer väl upp...

## på Sonettklubbens träffar i sommar!

## det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Egentligen behöver jag snart inte skriva vem som skickat in bidraget till denna artikel, men för säkerhets skull nämner jag det ändå, Lennart Jarenbäck i Schweiz!

- Hans bidrag kommer från "Auto Exklusiv", mars 1991. Artikeln, skriven av Roger Gloor, är en tillbakablick på 1966 års bilsalong i Geneve, 25 år efteråt. Många bilar som numer är samlarobjekt nämns, t.ex. Jaguar 2+2, De Tomaso, Alvis, Rolls-Royce Silver Shadow, Ferrari 330 GTC och så förstås - SAAB Sonett II som hade internationell premiär i Geneve. Lennart skriver så här i sitt följebrev till artikeln:

"I tidningsartikeln visas tyvärr ingen helbild av detta förnäma fordon utan en dessvärre spegelvänd bild av motorutrymmet från en tidig Sonett II:a. Det är mycket troligt att fotot föreställer en av de två förserievagnar, chassinummer 004 eller 005, som SAAB ställde upp med på och utanför salongen våren 1966.

Till skillnad från serieproducerade vagnar av Sonett II hade dessa första inget luftintag med täckkåpa på mo-

torhuven, utan luften till värmepaketet togs in via en spalt mellan motorhuv och kaross, framför vindrutan. På bilden kan man även se att vindrutetorkarmotorn, expansionskärlet och locket till oljebehållaren var av annan konstruktion än på senare vagnar i serien."

- För att markera de 25 åren som gått skickar Lennart även med en kopia av presentationen i Schweiziska Automobil då det begav sig, alltså 1966. Lennart skriver, att firandet av Club Sonett Sweden och dess 10-åriga historia är värd att uppmärksammas och tycker, med rätta, att vi även ska högtidlighålla Sonett II's 25 åriga existens. Han hoppas att artikeln från 1966 ska komma väl till pass och det gör den förstås:

Författaren berättar lite om föregångaren Sonett I från 1956 och är sedan mycket inriktad på alla tekniska data om Sonett II. Bl.a. nämner han att den har en 841 cm<sup>3</sup> motor på 60 hk och en vikt, tom, på 660 kg. Han menar att Sonetten vill fylla en lucka i SAABs modellprogram och säger också att topphastigheten 170 km är utomor-





Denna bild visar konsten att ställa, hänga och lägga två Sonetter i ett enbilsgarage!

dentlig för en bil med en så förhållandevis liten motor. En hel del bilder illustrerar också artikeln, alltifrån Sonett I, SAAB Catherina, Facett GT, MFI 13 och förstås en reklambild på artikelns huvudtema, SAAB Sonett II 1966!

- Slutligen visar Lennart hur man lyckas med konststycket att rymma två Sonetter i ett enbilsgarage. Man tar helt enkelt ena halvan av en Sonett och hänger den i taket medan den andra

halvan ställs på högkant mot väggen. Jag hoppas det framgår av fotot.

Tack Lennart! Förhoppningsvis uppmuntrar ovanstående rader Er andra att hålla korppluggarna öppna och sedan skicka mig artiklar med Sonettanknytning.

Varför inte ta egna initiativ till att det skrivs om oss och våra bilar, kontakta gärna någon lämplig tidning/journalist! □

SÄLJES

CLUB  
SONETT  
SWEDEN

KÖPES

## Säljes

**Ny huvlist till Sonett II/V4**  
(Aluminiumlisten i nosen)

Mats  
0150/129 04 bost.  
0150/587 51 arb

**Delar till 1700-motor,**  
knappt använda. Förgasare, insp.  
rör, kamaxel, 4 st kolvar, luftrenare  
och 8 st ventiltjädrar.

Christer Hjort  
018/12 45 54 bost.  
0760/519 11-556 59

**Sonett III 1974**

9 000 mil, kpl. körbar, visst renoveringsbehov. Rostfritt avgassystem. Prisdé 40 000:- eller högstbjudande. Crister Carlsson  
0290/276 67

## Köpes

**Elektrisk vindrutespolarpump**  
till Saab sport samma som satt i  
Sonett tvåtakt

Tel. 019/510 13 Berndt Eliasson

**Kofångare till Sonett III 1970**

Christer Hjort  
018/12 45 54 bost.  
0760/519 11-556 59

**Sonett III 1972**

11 000 mil, grön, en ägare, nybes,  
orig.skick. Pris 85.000:-  
Tel: 0175/209 55-dag 0175/229 85

**Relä oljetryckskontroll 71 74 634**

**Termostatkontakt 74 06 325**

**Motstånd 73 09 867**

**Howard Davies**

PO Box 605

Thornville, Ohio 43 076 USA

### 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:

**Leif Collin, Södertälje**



# Boka in: NYKÖPINGS VETERAMA

Du som bor i mellansverige och vill vara med om en trevlig dag: boka in lördagen den 29 juni i almanackan!

Då återkommer nämligen det entusiastiska Automobil-sällskapet i Nyköping med ett nytt "VETERAMA" — evenemanget som 1987 samlade över 600 (!) deltagare och nära 15 000 besökare.

I år går evenemanget av stapeln i området intill Nyköpings hamn och arrangörerna räknar med ännu fler deltagare än för fyra år sedan.

Alla märkesklubbar inbjuds att visa upp sig, vi får ett speciellt "Sonettfält" och sedan är vi välkomna att delta i muntrationerna.

Alltså: ta med dig kaffekorgen, hustrun, fästmön, maken, fästmannen, barnen och sikta in dig på Nyköping lördagen efter midsomar. Vi siktar på att träffas vid tiotiden och skiljs när vi fått nog på eftermiddagen.

Ingen anmälan är nödvändig - inga specialarrangemang - bara ett glatt humör!

