

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



*GOD JUL*  
*och*  
*GOTT NYTT ÅR!*



- På Soneturné i USA
- Nattorientering i Sonett
- Från insidan av en racingsonett
- Sonettdröm som blev verklighet

**4**  
**1991**



## Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Nu har vår reservdelsförsäljning varit igång ett tag och vi kan börja med uppföljningen. Försäljningen har gått bra och en hel del medlemmar har passat på att köpa delar. Så många faktiskt, att en del delar tagit slut. Därför, om Du håller på eller ska börja renovera Din Sonett, passa på att skaffa Dig det Du behöver innan det är försent, trots allt blir det förhållandevis få delar som vi kommer att ha möjlighet att nytillverka i framtiden. Alltså, kolla i nummer 3/91 av Sonettvärlden, där hittar Du reservdelslistan!

Nu till något tråkigare. Vår kassör sedan ett antal år tillbaka, Göran Sundin, har tyvärr aviserat att han på grund av sitt arbete inte har möjlighet att fortsätta styrelsearbetet i Club Sonett Sweden från och med nästa årsmöte. Därför, känner Du, att Du skulle ha lust att göra en insats för klubben, passar för uppgiften och är noggrann, hör av Dig till mig (tel 08-931565) eller till vår valberedare Claes Jartoft (tel. 0302-30358) så får vi prata vidare. Dessutom saknar vi sedan ett år tillbaka 1-2 klubbmästare som ska stötta mötesverksamheten. Trots detta har vi i år haft två mycket lyckade träffar, men på sikt måste åtminstone en klubbmästare tillsättas. Alltså, gör slag i saken, ställ upp för klubben så att vi kan ställa upp för våra medlemmar!

På tal om möten så kan jag berätta, att hittills ca. 10 personer anmält sitt intresse att hålla ett möte vid Saabmuseet i Nystad i Finland. Vi planerar vidare för mötet, men skulle fortfarande uppskatta, om ni som ännu inte hört av er ger er preliminära, icke bindande intresseanmälan till vår sekreterare, Michael Petersson, tel. 013-62062.

Vi hörs,  
Jan-David Skavén

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

Klubbens postgiro 35 87 30-0

Klubbens adress

Michael Pettersson, sekr  
Norra Malforsvägen 5  
590 60 Ljungsbro  
013/620 62

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

Erland Johansson  
013/27 04 12

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

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413/708 00

## kort sagt

Visste Du, att det bildats en ny Saab-klubb i Danmark?

Namnet är "Saab V4 och Sonett Klub Danmark".

Man har inte mindre än 30 Sonetter av varierande modeller, bland medlemmarna, varav 28 danska!

### OMSLAGSBILD:

I dessa dagar då diskussionens vågor går höga angående arbetsmiljön, med bland annat förlitningsskador på grund av felaktiga arbetsställningar, tunga lyft mm, får vi hoppas att Tomten inte behöver bära ut alltför många Sonetter i jul.

Men visst skulle det väl vara kul att få riva av papperet på en fräsch Sonett på julaftonskvällen!

Men för Tomtens bästa får vi väl hoppas att det blir som tidigare år, -en skjorta eller ett par kal-songer.



# Betraktelse från insidan av en Racing Sonett

Hans Eklund

## racing

### Tävling 1: Kinnekulle

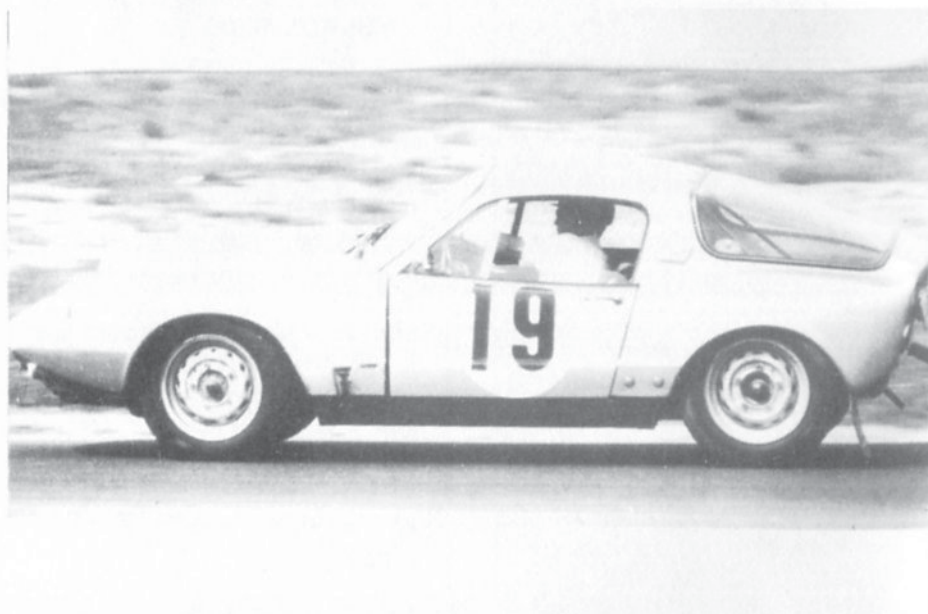
Deltog ej på grund av att jag ej hann få bilen i tävlingsdugligt skick till säsongstarten på Kinnekulle ring, tråkigt men sant.

### Tävling 2: Rudskogen i Norge

Får ej motorn att gå ordentligt, går sämre än den gjorde förra säsongen. Träningstid 9:a.

Vid starten på tävlingen så hänger sig frihjulet när jag växlar till 2:an, Sonetten nästan stannar innan jag får fart på den igen och *alla* andra som startat bakom mig har redan kört förbi, alltså sist in i första böjen, vilket mörker!!!

Ligga sist med en Sonett, det kan ju ej gå an, alltså startar en vild klappjakt på konkurrenterna, en efter en blir dom omkörda av en ilsket grön Sonett ( jag tror föraren är lika grön av ilska ), kommer fram till en nionde plats innan målflaggan kommer ut.



### Tävling 3: Knutstorp

Stort startfält, 24 stycken deltagare i klassen, det vill säga största klassen den helgen. Körde till mig en nionde träningstid och jag kände mig ganska nöjd med träningen. När tävlingen startade så fick jag en dålig start och var nere på 13-14

plats, lyckades köra om 3-4 stycken redan i första kurvan. Plockade en efter en av konkurrenterna och den sista Alfa som fanns före mig körde jag om i den sista kurvan på sista varvet. Placeringen när tävlingen var över blev faktiskt en 6:e plats trots den dåliga starten. Den placeringen var jag jättenöjd med i det stora och hårda startfältet.

### Tävling 4: Kinnekulle

Denna tävling hade ej så många deltagare, 10-11 stycken i min klass. Träningen funkade fint och jag hade lyckats få motorn att gå bra. Fjärde träningstid blev resultatet.

Tävlingsdax och jag hade hoppats att kunna ta ytterligare någon placering i starten, körde också mycket riktigt om en Mazda Miata på startrakan, men även jag blev omkörd av en Lotus seven på startrakan. Jag låg alltså på fjärde plats och jagade Lotusen som höll tredjeplatsen, kom ifatt den på det kurviga partiet på banan. Men på andra varvet när jag var ända uppe i bensintanken på Lotusen så fick jag

ett litet kast med bakvagnen, när sedan returkastet kom precis på ett krön där jag höll fullt på 4:an, så gick Sonetten ej längre att kontrollera utan jag snurrade på banan, men dessvärre fortsatte bilen baklänges rakt in i banracket med stora karoskadador som följd, växellådan låste sig samt motorn gick ej att starta, alltså färdig åkt den helgen. Mycket snopet men "that's racing". Snabbt hem och försöka hinna med två motorre-



noveringar, översyn av växellådan, riktning bakaxel och hjulhus, reparation av karossens bakparti samt reparation av avgassystemet på tre veckor, vilket var tiden kvar till finalen i Falkenberg.

### Tävling 5: Final i Falkenberg

Läget före finalen var en delad tiondeplats totalt i serien. En av målsättningarna för året var att komma bättre än förra säsongen ( totalt 9:e plats 1990 ). Det behövdes alltså en hyfsad placering i finalen och inga körningar i räckena runt banan.

Lördagen började med strålande sommarväder och två träningspass skulle köras, ett med tidtagning. Det fanns femton stycken deltagare på plats i klassen. När all träning var avslutad för dagen hade jag kört till mig en 9:e tid. Då hade jag kört med "träningssmotorn" som är förra årets race-motor.

En timme på eftermiddagen ägnades åt att byta motor till den riktiga "ra-



cemotorn" som är lite snabbare än den gamla racemotorn.

Även under söndagen bestod vädret av en stor sol, och ett träningspass kördes på förmiddagen. Den riktiga motorn resulterade i en 6:e tränings-tid. Så var det dags för finaltävlingen.

Det blev en mycket tuff och rolig final, lite färg- och däckavtryck på sidorna får man ju tåla när det är trångt. Placeringen för mig varierade mellan 9-10 plats och upp till 5:e plats och vid målgång belade jag en 6:e plats, vilket jag får vara nöjd med i den samlingen sportbilar.

Bilarna som kom före mig var 3 stycken Mazda Miata, en Volvo P 1800 med 195 hk och en Alfa Giulietta. Bilarna som kom efter var följande: 2 stycken Lotus seven, Lotus Europa, 5 stycken Alfa GTJ och en Mazda RX 7. När poängberäkningen var klar för hela serien visade det sig att jag belade åttonde plats totalt av 26 stycken som samlat poäng under året. Målsättningen att förbättra resultatet hade alltså hållit trots att jag ej deltagit i en tävling och dessutom brutit en tävling.

Two Stroke Racing

## ETT STORT TACK!

CASTROL

ÖP Ventilationsteknik AB

Lennart Holmgren

Mats Jonsson

Tommy Montonen

Bertil Maununen

Alla entusiaster som hållit tummarna samt alla konkurrenter som har stått ut med all tvåtaktsrök i näsor och ögon.

**Saab Sonett II Roadsport Racing**

*Hans Edlund*

## På Sonett-turné i främmande land.

Mats Jonsson



Ända sedan jag 1987 var i USA och hämtade hem en Sonett 67:a har jag drömt om att köpa en Sonett III:a och köra tvärs genom Amerika med. I början kanske det mest var snack men man måste ju få drömma. När jag sommaren 1990 läste i Classic Motor om en kust till kust resa så tilltog resfebern. En dag i vintras när jag besökte den hyrda logen för att drömma lite bland alla renoveringsobjekt (läs Saabar) så kände jag att nu måste något hända. Plötsligt var jag tvungen att ha en Sonett till för att överleva. Kanske ingen ovanlig känsla, flera har ju redan visat de här symptomen, och nu var även jag drabbad. I en motortidning ville någon köpa en Saab Monte Carlo och plötsligt hade jag sålt min. Jag som hade tänkt att behålla den till pensionens dagar...

### fyndet

Nu återstod det att hitta en Sonett. Något mer renoveringsobjekt var jag inte intresserad av. En körklar, rostfri bil som gärna fick vara i behov av lite småpyssel var målet. Nästa krav var att det skulle vara en sen 73:a eller en 74:a. Jag tillhör nämligen den minoritet som inte tycker att de stora gummi-kofångarna skämmer utseendet och enl. reservdelskatalogen ligger den magiska gränsen vid ch.nr 400 på 73-års modell. Jag började med att ringa på några bilar i Sverige och mest handlade det om importbilar från USA. Många av de här importbilarna tycks

vara ganska risiga och i behov av ett omfattande renoveringsarbete. Faktum är att om man har planer på att importera en III:a som i förhållande till övriga sonettmodeller är en vanlig bil, så lönar det sig inte att ta hem en risig bil därför att importkostnaderna i form av moms, tull och accis är så höga. Läger man på en 10-15.000 kronor så kan man få tag i en väldigt fin bil som man slipper totalrenovera och en sådan renovering kostar mycket mer än 10-15.000 kronor.

Sonettletandet satte igång och målsättningen var att finna en Kalifornienbil. Eftersom Arizona och Nevada och i viss mån Texas har ett rostfritt klimat så kunde bilar därifrån också vara av intresse. Efter tre veckor, i slutet av



maj, fick jag napp på en orange 73:a nere i Phoenix, Arizona. Bilen hade gått runt 10.000 mil och hade först blivit inregad i slutet av 1976. Därefter hade den gått i dagligt bruk fram till 1981 för att därefter mestadels vara garagerad.

### Den uppfyllde de krav jag ställde

Det kom några färgkort på den och den verkade uppfylla de krav jag ställde. Köper man bil i de här ökenstaterna måste man räkna med att alla gummilister är upptorkade och att inredningstyger ofta är uppbrända och detta faktum gällde även den här bilen. I gengäld får man ett rostfritt chassi så att man kan koncentrera sig på roligare saker än att laga rost. Vad gäller färg så hade jag inga krav, huvudsaken var att det var en bra bil. Orange kanske inte är världens roligaste färg men så tokig var den inte ändå. Åtminstone inte så länge vi inte hade någon bajarröd bil att jämföra med.

Jag meddelade George, som säljaren hette, att han just sålt sin bil och att vi kanske skulle komma över och hämta den. Om man köper en bil i Arizona och kör den upp till North Dakota och hälsar på släkten och sedan vidare till New York så skulle det kunna bli ett skapligt äventyr. Frun i huset införlivades i projektet och nappade direkt varför två biljetter omgående beställdes med destination Phoenix, Arizona.

### Via Köpenhamn och New York

Avresanskedde den 8 juli med TWA från Arlanda. Färden gick via Köpenhamn och New York till Phoenix. För den som är intresserad så kan jag berätta att det tar 27 timmar från Ka-

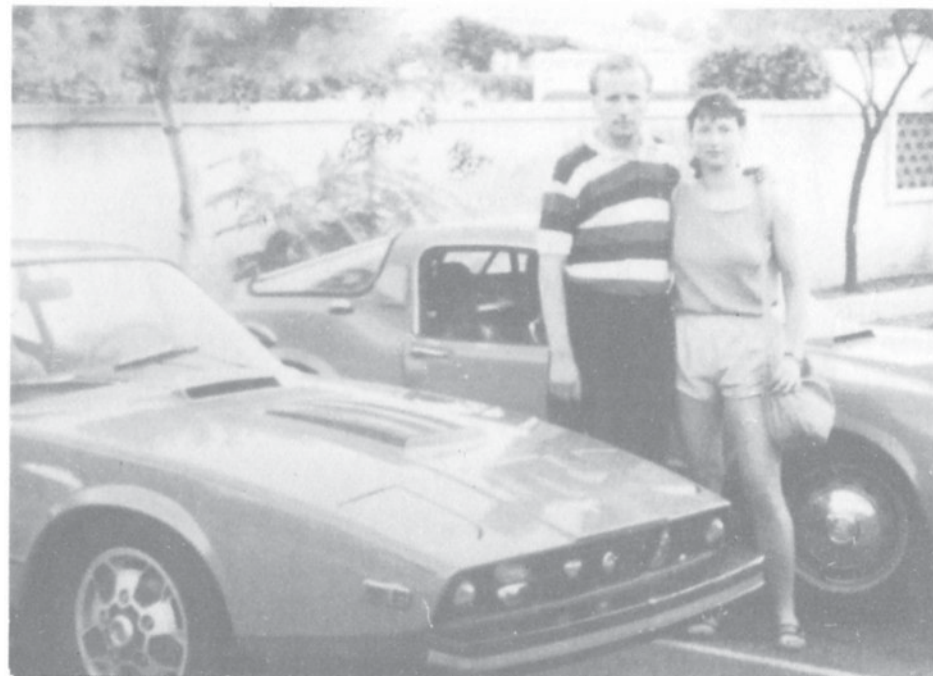
trineholm till Phoenix. När vi i New York på JFK skulle förflytta oss mellan TWA:s utrikes och inrikes hall kommer en kille fram på trottoaren och undrar på svenska om inte vi var från Katrineholm. Han tyckte sig känna igen oss och visst är det en liten värld vi lever i.

### På plats i Arizona

Vi landade i Phoenix vid 21.30 tiden lokal tid. Normalt är tidsskillnaden -8 timmar men Arizona är en av få delstater som inte tillämpar sommartid så våra klockor stämde naturligtvis inte överens med omgivningens när vi anlände. George hade lovat att hämta upp oss på flygplatsen. Efter som vi inte visste hur han såg ut och vice versa så hade han sagt att skulle ha en saabtröja på sig. Någon person som uppfyllde detta kriterium gick inte att finna men när jag tittade ut genom en dörr så såg jag en lapplisa som var ifärd med att lappa en Saab 900. Ägaren, bärandes på ett gammalt stänkskydd det stod Saab på, anmälde sin ankomst med en svordom. Vi misstänkte att Sonettens ägare just hade gjort entré och våra misstankar bekräftades.

När vi lämnade Sverige så hade vi haft runt 30 grader i en vecka. Att det var varmare i Arizona visste vi, men att det skulle vara så varmt hade vi nog inte föreställt oss. När vi gick ut ur ankomsthallen på flygplatsen så slog värmen emot oss som det gör när man går in i en bastu. Lyckligtvis så var luftfuktigheten väldigt låg vilket trots allt gjorde hettan ganska dräglig.

Första dagen i värmen tillbringades till viss del vid bilen. Några dagar inn-



Artikelförfattaren med sitt Amerikanska fynd, Sonetten alltså – Åsa, den oäkta hälften, hade han med sig från Sverige!

an vår ankomst hade George tagit Sonetten och fått den avgastestad, något som man måste göra i Arizona för att man ska kunna förlänga registreringen och få ett nytt skattekvitto att sätta på nummerplåten. Naturligtvis hade packningarna i kopplingens huvudcylinder gett upp under färden dit och reparation var nu en nödvändighet. Vi fick vetskap om detta problem samma morgon vi lämnade Sverige och ett sådant fel är ju inget större problem att laga. Att vara ute i solen och meka bil var otänkbart. Vi hittade en carport i närheten som vi lånade några timmar. Naturligtvis så var pack-

ningssatsen vi hade med oss från Sverige felaktig varför vi begav oss till saabdealern i Phoenix. Det visade sig ganska snart att inte heller han hade någon sådan att sälja. Han visade inget större intresse av att hjälpa till och vi förstår att Saab har svårigheter med att bli av med bilarna. På väg därifrån hittade vi en firma som var specialist på engelska bilar. En packningssats till Triumph Spitfire inköptes för 6 dollar och en timme senare var bilen igång igen.

Att köra bil i USA är inte så svårt trots att det är mer trafik än här hemma. I början var det lite ovant med skyltar





Ett indianreservat mitt ute i arizonaöknen en bit från Phoenix får celebert Sonettbesök.

och sånt men det gav sig med tiden. George var hygglig och lånade ut sin 900S till oss vilket underlättade omställningen till amerikansk trafik avsevärt. Att få köra en bil man är hemma-stadd vid gör att man inte behöver leta efter reglagen utan att man kan koncentrera sig på trafiken. På eftermiddagen, när vi hade ägnat några timmar vid poolen, begav vi oss iväg för att skaffa en försäkring. Att få en försäkring är inte lätt för utlänningar utan fast adress. Vi hade lärt oss Georges adress utantill och visade upp våra internationella körkort samt ett papper från ett svenskt försäkringsbolag som visade att jag hade 10 skadefria år bakom mig. Till slut fick vi en trafikför-

säkring på en månad för 130 dollar varefter vi begav oss till ett registreringskontor där bilen fördes över på den nye svenske ägaren. Nu kunde vi lagligt bege oss till en däckverkstad där fyra nya däck monterades för 1.100 kr. Vi hade 6 mm kvar på de gamla däcken men däck som är 10-12 år gamla är inget att åka på i öknen så vi såg detta som en billig investering för att få en problemfri färd utan trasiga däck. På vägen till lägenheten vi hyrt passade vi på att tanka 50 liter för 100 kr. Tänk om vi hade samma bensinpris här hemma också...

Att George sålde Sonett 73:an till mig innebar på ingalunda vis att han var utan bilar. Han hade precis nyligen bytt

## Nu måste du...



titta i gamla medlemsförteckningen –nummer 1/91 och kolla uppgifterna på dej, **är dom rätt?**

Efter diverse trubbel med datan vid utskriften av förra årets medlemsförteckning fick många fel telefonnummer och fel bilinnehav, och för att få en korrekt medlemsmatrikel så hoppas vi på en insats av dej!

Vår nya matrikelansvarige, Lars Söderman, sitter bara och väntar på att få kasta sig över datorn och uppdatera ett nytt och korrekt register.

Lars adress är Ekhäradsgatan 16, 123 46 Farsta

Tel: 08-604 71 83

till sig en Sonett V4 -69 av Bud Clark och lämnat en 74:a i utbyte. 69:an tyckte han var roligare eftersom den var ovanligare och den skulle nu bli föremål för en rullande renovering. Någon rost fanns inte. Chassiet var som nytt. Troligen kan ingen föreställa sig något sådant här hemma i rostens förlovade land. Inredningen var i vanlig ordning förstörd av solen men

Phoenix ligger ganska nära Mexico och där kan man få en skinninredning uppsydd för mindre än 100 dollar vilket nästan är gratis i dessa sammanhang.

*I nästa nummer fortsätter Mats att berätta om sina vidare äventyr med sitt USA-fynd, där färden går mot klippiga bergen.*



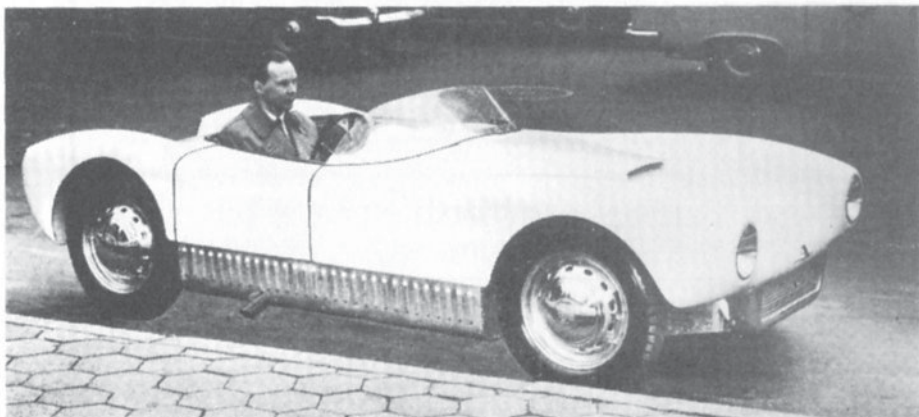


Photo: G.D. Hackett

The Super Sport Sonett, Sweden's first sports car, will be placed in production soon by Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB). Designed as an experimental car, the Sonett excited so much interest during its first American showing that it is now being modified for production. Two versions of the car are planned: one for competition use in Class H (shown above), with special brakes and cooling system, and one for personal use, with a soft convertible top and luggage compartment.

Built on a chassis similar to that of the SAAB 93, a four passenger car, the Sonett's body will be either laminated fiberglass plastic or aluminum. The SAAB 93 three cylinder, two cycle engine has been boosted to 57.5 hp at 5000 rpm and will reach a maximum speed of 125 mph. The car can be accelerated from 0 to 60 mph in 12 seconds. Its weight will be 1100 pounds or less. The unusual box type design of the chassis is built according to aircraft design principles and is made of aluminum.

The SAAB Sonett, built by the famous Swedish Aircraft Company (SAAB), will be sold in the United States by regular SAAB dealers.

Specifications: Weight, dry: 1100 lbs. Track, front and rear: 4'. Wheel base: 7.25'. Overall length: 11.18'. Overall width: 4.66'. Overall height: 2.6'. Engine: Cylinder volume: 748 cc. Maximum output: 57.5 brake hp at 5000 rpm (SAE). Bore: 2.6". Stroke: 2.88". Maximum torque: approx. 9kpm (63 lbs/ft) at 3500 rpm. Compression ratio, nominal: 10 to 1. Fuel: approx. 85 octane. Gear box: 4 forward speeds, 1 reverse. Performance: Maximum speed: 200 km/h (125mph).

*Amerikansk presentation av Sonett I.*

## 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*

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

### historik

#### Året 1965

Den 18/1 ringde en glädjestrålade Rudolf Abelin (MFI) och meddelade att de fått besked från SAAB-L (Linköping) att ett exemplar av bilen skulle tas fram i *serieutförande* och bad mej "se över projektet, om det var någonting som jag ville ändra på - samt meddela eventuella ändringar till dir Rydberg (SAAB-L)".

Eftersom denne tidigare sagt mej att han tyckte att någon **ny** design inte var

aktuell, så gjorde jag bara några skisser där jag införde den omdiskuterade "ankstjärten", samt en lätt modifiering av kylfluttintaget under nosen. Dessa skisser sändes till dir Rydberg - som tidigare omnämnts av denna berättelse.

Den 2/2 ringde plötsligt PR-chefen Sten Wennlo (SAAB-ANA, Nyköping) och frågade: Kan vi visa MFI-13-prototypen offentligt? Det gäller en TV-inspelning på Hedenlunda (ANA's försöksgård, ca 1,0 mil söder Flen) den 4/2! - Jag svarade att om SAAB-T och -L ansåg att den var tillräckligt klar för en sådan visning, så var det OK för min



del. Men de måste framhålla att det bara var en delvis färdig produkt, sett från min synvinkel. Han lovade...och att även återkomma!

Så skedde dock ej, men jag for på eget bevåg ner till Hedenlunda den aktuella dagen (4/4), och fann att det pågick ett rally (BBC!) med en mängd celebriteter - bl.a var Pat Moss och Erik Carlsson där och fotograferades, resp filmades av världspress och d:o TV. Bilen blev något av en medelpunkt och visningen resulterade i en mängd tidningsartiklar och TV-reklam över stora delar av världen (Europa och USA) tala om en PR-kupp!

När jag på eftermiddagen kom hem till Stockholm igen, skrev jag ett brev till Björn Andreasson: Efter att ha sett bilen i "aktion" vill jag föreslå en del ändringar att införas på den slutliga prototypen i serieutförandet. Bilen bör absolut förlängas mellan hjulaxlarna, och höjas något invändigt (takhöjden) så att storvuxna personer som Erik Carlsson får plats utan att kura ihop sig! Akterspeglarna bör också justeras enligt senaste skiss och en viss "uppbubbling" över hjulhusen ("stänkskärmar") bör opereras bort. Vidare måste en ratt med mindre diameter införas - kanske en 14" Stirling Moss-modell!

Jag vet inte hur kommunikationerna mellan SAABs olika delar (-L, -T) fungerar, men trots att Abelin den 18/1 meddelade att en bil i **serieutförande** skulle tas fram, så meddelade han mej den 12/3: Har ännu inte hört någonting från vare sig dir Holm eller Rydberg efter den gemensamma visningen av ASJ (!) och MFI-prototyperna. Prelimi-

närt skall han besöka dir Rydberg den 19/3 och då ha med sig preliminära prisuppgifter såväl avseende chassidelen som karossen och monteringen.

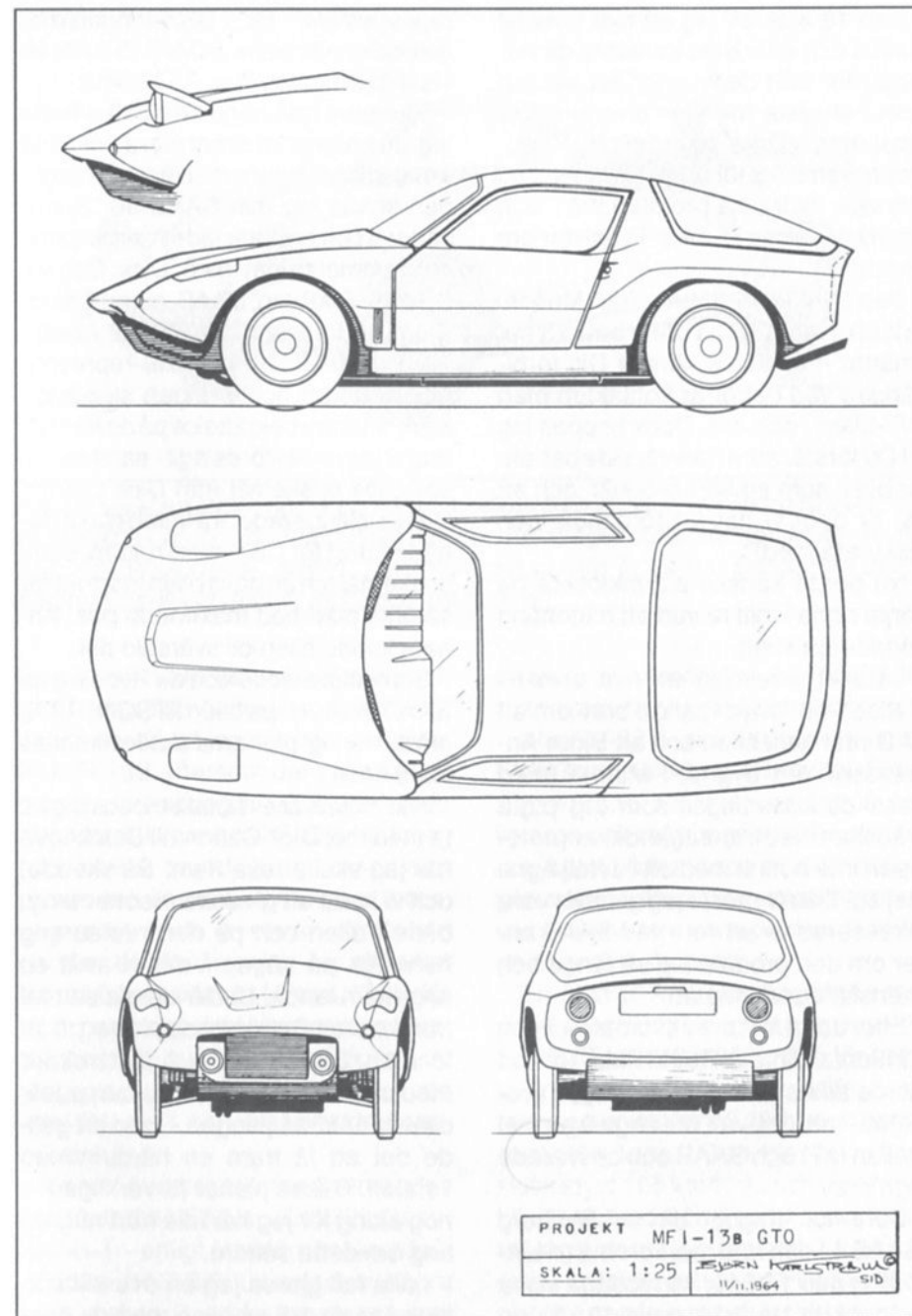
Den 16/3 skrev jag ett brev till Björn Andreasson: Översänder, för kännedom omonterade diapositiv av de färgteckningar av bilen i dekorerat skick som jag tidigare sänt till dir Rydberg. Vidare diskuterade jag ventilationsproblemet och föreslog att vi skulle införa en fast, triangulär ruta främst i dörren, för att få parallellitet på den "hissbara" delen. Luftintag via en slits ovanpå motorhuv, framför vindrutan.

Den 20/3 skrev jag också ett brev till Rolf Melde och bipackade samma diapositiv som jag sände Björn Andreasson, samt föreslog en del omplacering av viss "massa" i bilen för att få den litet mer baktung. Vidare redogjorde jag för bilens nuvarande status, prototypens tjänstevikt, samt beräknad vikt efter lättning av chassiet/karossen.

Ungefär en månad senare (16/4) fick jag ett brev från Melde vari han redogjorde för SAAB-Ts erfarenheter av ASJ "Katarine"/MFI-13-proven. MFI-13 är lättare, snabbare och accelererar bättre!

*Bilden till höger:*

*MFI-13B GTO var ett utkast att "snofsa till" den bil som skulle bli SAAB SONETT II. Vid den tiden ansågs det "för svårt" att göra uppfällbara lyktor!! – så det förslaget kom aldrig till utförande. Man ansåg att lyktinställningen kunde rubbas vid upp- och nedfällningen.*





Den 18/4 skrev jag ett nytt brev till Melde och efterlyste konkreta direkt-rapporter från dem, enär det var jag som i yttersta fall var "ansvarig" för projektets vidare utformning. Redogjorde samtidigt för de förändringar jag ämnade införa på prototyp två - och efterlyste deras (SAAB-T) åsikter om dessa!

Den 23/4 kom ett brev från Melde: "Hjärtligt tack för Ditt brev, trots att det smärtar mej att Du känner Dig förbi-gången vad beträffar kontakten med MFI-bilen - och oss. Dock hoppas jag att Du förstår att vi från vår sida betraktar bilen som en MFI-produkt, och att det är dem vi har att förhandla och diskutera med!"

Nu borde kanske alarmklockor ha börjat ringa i mitt huvud att någonting började gå snett...

I stället skrev jag ett nytt brev till Melde - ett förtydligande brev om att **JAG** ritat hela bilen och att Björn Andreasson lett bygget i Malmö (med vissa detaljlösningar som jag p.g.a brådskan med framtagandet av prototypen inte hunnit med att i detalj ägna mej åt). Därför måste jag givetvis vara intresserad av att veta vad SAAB anser om den produkt jag så länge och intensivt ägnat mig åt!

Efter detta mitt brev avbröts tydligen min kontaktlinje till Rolf Melde - för han gjorde allvar av sin inställning till projektet - att det var en angelägenhet mellan MFI och SAAB och besvarade inga brev.

Däremot ringde dir A Rydberg (SAAB-L) och bad mej komma till Linköping den 14/5 för att mottaga vissa synpunkter på "vårt projekt" från en

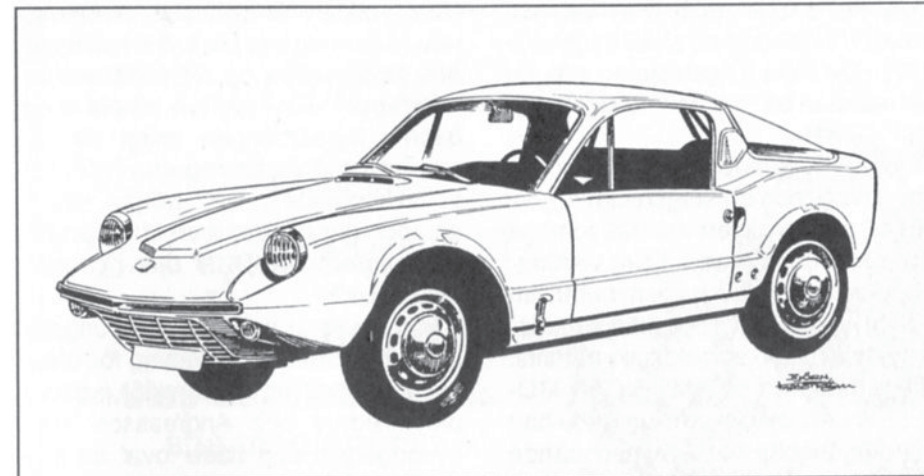
representant för USA-försäljarna. Samtidigt nämndes att MFI-13 hade ett visst övertag vis-å-vi ASJ-bilen.

Eftersom han ringde den 13:e hade jag lite knepigt att organisera om mina arbetsplaneringar men tidigt på morgonen styrde jag min SAAB 96 "Sport" söderut och anlände i tid till det beramade sammanträdet med Dick Catron, USA, dir Rydberg, SAAB, ingenjörerna Björn Andreasson och Rudolf Abelin, MFI och en del övrig SAAB-representation. I stort fick vi ingen skakande kritik, snarare bekräftelse på de förändringar jag redan föreslagit - samt en del speciella önskemål från Dick Catron. Dessa inkluderade bl a tinted glass (tonade rutor) för USA-marknaden, samt önskemål om att hålla bilen inom ett för samma marknad maximerat pris. Annars kunde bilen bli svårsåld där.

Samtidigt meddelade dir Rydberg att SAAB skulle döpa bilen till SONETT II, om den enligt planerna skulle försälas via SAAB!

När mötet var avslutat ombads jag att ta med mej Dick Catron till Stockholm när jag skulle resa hem. Så skedde, och vi hade ett givande resonemang, både i bilen och på den restaurang halvvägs på vägen - där vi avåt en angenäm lunch. Under dessa samtal framkom att Catron hade planer på att försöka sätta ett nytt hastighetsrekord med bilen i USA - för att ge den publicitet inför försäljningen - men då gällde det att få fram en hårdtrimmad version. Dessa planer förverkligades nog aldrig för jag har inte hört någonting om detta senare.

I alla fall gjorde jag en översiktsritning i skala 1:5 av bilen med de öns-



Bilden visar en teckning på en något modifierad tvåtaktare av Björn Karlström. Observera de annorlunda detaljerna: dörrhandtaget, luftutsläppet bakom dörren, motorhuvslåset, grillen, huvemblemet och V4 fälgarna. Dessutom sitter blinkers nere vid grillen, inte uppe på huven.

kemål som framfördes vid mötet, och sände den till B Andreasson den 18/5. Jag skrev då att jag döpt om projektet till MFI-13B eftersom det var så pass många förändringar att man kunde säga att det var en ny bil. Bl.a hade jag höjt bilens markfrigång, omarbetat nosen och akterutformningen. Innerutrymmet hade avsevärt förstörats genom en förlängning av chassiet samt höjt styrväxeln 10 mm. Detta för att ta bort en hjulinställningsmiss. Prototypen led av att hjulen fick toe-in, resp toe-out när framvagnen fjädrade upp och ned, en ren konstruktionsmiss.

Denna översiktsritning översändes också den 24/5 till ing Kjell Knutsson, SAAB-T - enligt framfört önskemål.

Tiden 24/5-8/6 utväxlades några brev mellan B Andreasson och mej

rörande införandet av en störtbåge, bränsletanktyp och dess placering.

Den 26-27/5 gick telefonen varm. Flera samtal utväxlades mellan Björn Andreasson och mej angående hur kylaren och störtbågen skulle monteras, samt chassilådan akterut (bagagerummet), eftersom dessa detaljer nu var aktuella att inritas på den slutgiltiga översiktsritningen.

En nöjd B Andreasson ringde mej den 9/6 och omtalade att han besökte SAAB i Trollhättan i går (8/6) för samtal kring MFI-bilen, som nu hade utrustats med en motor på 62-hk och horisontalförgasare. Den gjorde i detta skick styvt 165 km/t (!) .. och han hade blivit skjutsad från Trollhättan till Göteborg i den - en fantastisk upplevelse...sa han...och den 11/6 på kvällen (22.30) ringde han och meddelade att



SAAB har beställt 600 ex av MFI-13/ Sonett !! - om den nu skall byggas! - (???) - De sista frågetecknen står för min reaktion på "om den nu skall byggas!"

Vid den tidpunkten gjorde jag också den ritning (och omslagsteckning) av MFI-13 som tydligen irriterat somliga i projektet inblandade. Efter visningen på Hedenlunda, gick ju nyheten om bilen ut i världen, och uppmärksammades också i USA - som tidigare nämnts. Chefredaktören på AMERICAN MODELER - Al Lewis - som jag hade haft ett mångårigt samarbete med, sände mej ett brev vari han bad om en liten ritning av bilen "som deras medarbetare hade skapat". Den skulle vara lämpad som underlag för modellbygge! - Han fick materialet - som egentligen inte var mer sensationellt än den beramade visningen den 4/4! - Men det grumsades en hel del om detta på vissa håll! - Efter vad jag hört från Stater-na, så väckte denna ritning intresset ytterligare för bilen.

Innan månaden var slut fick jag en uppmaning att sända fem exemplar av översiktsritningen (MFI-13B) till övering Lars Bergwall, ASJ/Arlöv! Fyllt av frågetecken gjorde jag detta trots att jag undrade varför ASJ hade kommit in i bilden. I alla fall sände jag de begärda ritningarna den 21/6.

Eftersom frågetecknen kvarstod, skrev jag till slut ett brev till Rudolf Abelin (under hemadress, Malmö) den 22/7: Jag börjar undra vad SAAB/MFI nu "kucklar ihop", men nu måste jag få svar på en del frågor genast! Det verkar som om jag håller på att tappa kontakten med det här projektet för det

sker tydligen en del saker över mitt huvud som jag inte blir fullt informerad om. Håller bilen på att glida oss ur händerna? Skall jag (vi) arbeta med bilen i fortsättningen enligt de ursprungliga förutsättningarna - eller blir vi avkopplade? Det börjar verka så...och hur blir det med MITT engagemang om SAAB får mer och mer inflytande?

MFI skulle ju enligt de ursprungliga planerna starta en avdelning för biltillverkning, med Dig som direktör, jag som projektledare och Andreasson som överingenjör. Jag hade lovat att inte debitera MFI för annat än rena utlägg (kopiering av ritningar och reseersättningar) för att vi skulle ro projektet i hamn...och MFI skulle stå för framtagandet av prototypen. "Belöningen" skulle komma i form av de nämnda anställningarna OM PROJEKTET KOM FRAM TILL PRODUKTIONSSTATUS! Detta tycks nu vara fallet - men i annan regi. Var hamnar jag nu, när planerna tagit en annan vändning? Eftersom Du ingått denna överenskommelse som direktör för MFI måste Du svara på hur vårt avtal skall uppfyllas nu!

Detta brev tillkom efter mitt besök i Malmö för avsyning av den träplugg som karosseriformen skulle gjutas på - den 15/7.

Parallellt med tillverkningen av "pluggen" ritade jag färdig den slutgiltiga chassilådan i skala 1:1. Detta arbete påskyndades av ing Björn Andreasson som tryckte på att det hela måste vara klart till ett påbjudet sammanträde med SAAB i Trollhättan den 6/8.

Där framkom att SAAB ville att vi skulle undersöka hur mycket av

## En God Jul och Ett Gott Nytt År

tillönskas  
Club Sonett Swedens  
alla medlemmar.

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



SAABs standard-chassidetaljer som kunde användas i vår "bottenplatta"! Det blev ett mycket komprimerat sammanträde och det blev ingen tid över till samtal med Abelin om vår uppgörelse - tyvärr!

Jag fick också överlämna kopiorna på min fullskaleritning av chassit till ing Rolf Melde för att han och ing K Knutsson skulle undersöka vissa kritiska mått och vinklar, speciellt i de fall ändringar förekommit.

När jag kom hem, fann jag att ett brev anlänt samma dag från R Abelin. Han tackade för brevet som han erhöll under semestern. I detta informerade han mej att MFI inte längre var huvud-

leverantör, utan detta var numera ASJ/Arlöv! Jag borde nog besöka övering Lars Bergwall för att "introduceras".

Samtidigt med detta arbetade jag på den slutgiltiga spantruteritningen som behövdes för träpluggen som jag avsynat i sitt preliminära skick vid besöket i Malmö den 15/7...och den 10/8 ringde Björn Andreasson klockan 08.15 och beordrade mej att sända dessa ritningar omedelbart - de behövde dem **imorgon!** (11/8).

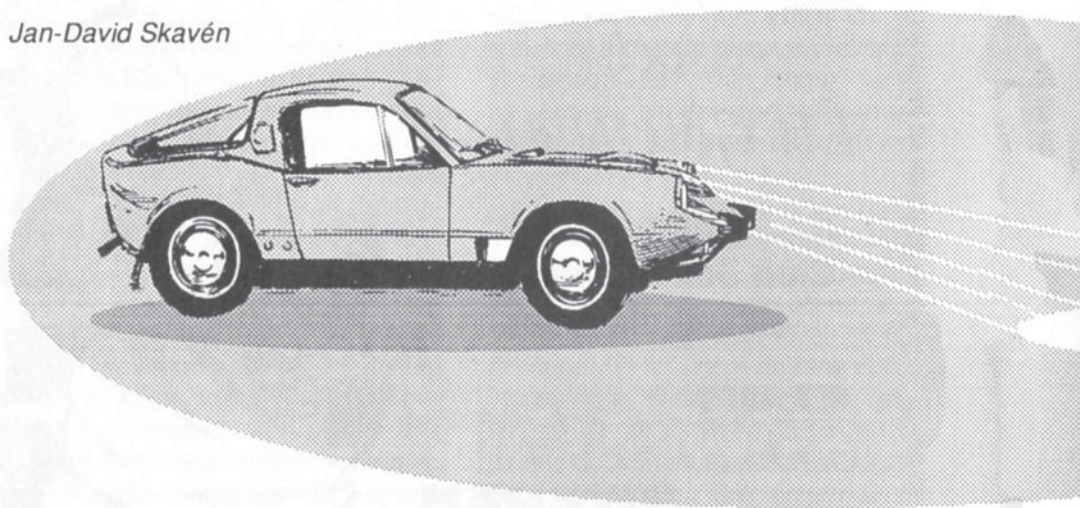
Lyckligtvis hade ritningarna blivit klara söndagen den 8/8, så det blev att hasta iväg till kopieringsanstalten, sedan hem och paketera dem och posta dem!

*Forts i nästa nummer*



# Nattorientering – kan det va' nåt'?

Jan-David Skavén



*När man aldrig sysslat med orientering, vare sig med hjälp av apostlahästarna eller med en bil och plötsligt ställs inför frågan: "Ska du hänga me 'på lördag kväll, det är nattorientering utanför Gävle", ja, då gäller det att snabbt svara på rubrikens fråga!*

Svaret blev som ni förstår ja, och det ångrar jag inte. Det var Johan Brusewitz i Strängnäs som frågade, en f.d. Sonettägare som numer ägnar en hel del tid åt gamla Fiat och Saab. Då hans Fiat Topolino från början på 50-talet befann sig i Umeå så blev det min Sonett II V4 som vi körde med.

Lördagen den 28 september åkte vi alltså till Gävle och till MHS, Motorhistoriska Sällskapets arrangemang. Ett

antal trevliga veteranbilar av olika skepnad och tidsåldrar väntade på sin start. Där var Duetter, Porsche 356, Ford Anglia, gamla Fordlastbilar, Packard, PV, Triumph Spitfire, Lancia Lambda (första bilen med självbärande kaross, från 20-talet) tvåaktssaabbar, DKW o.s.v. En härlig samling bilar, många i ett ypperligt skick.

Vid starten vid 19-tiden fick man en karta och en beskrivning var kontrol-

lerna, ett 30-tal, fanns. Dessa var av tre slag; bemannade, med skylt där vi skulle ta reda på en bokstav eller med stämpel a' la vanlig orientering. Det var inte lätt att pricka in dem på kartan och det tog säkert 40 minuter innan vi överhuvudtaget började köra. Banan, som var på en 8-9 mörka mil tog ytterligare drygt 4 timmar att ta sig runt. Mer eller mindre svåra kontroller väntade oss. Vad sägs om att med "hjälp" av fem bilder på pressad plåt på en skrot försöka lista ut vad det hade varit för bilmodeller? Eller att gissa vikten på en av funktionärerna? Eller pricka in var mitten på navet på min bil var med en justerbar pil sju meter framför bilen? Eller pricka in på millimetern var vi var någonstans på kartan?

## Då och då träffade man medtävlarna

Ibland träffade man på de andra bilarna. Någon gång var det en hjälp, vi förstod att de hittat en kontroll men det kunde lika gärna vara så att de skymde den ynka lilla skylt man skulle hitta nere i diket i den mörka natten.

Att förlita sig på att just de åkte rätt kunde man inte, det gällde att göra sitt eget race. Det var en blandning av att något hjälpa varandra, det var ju trots allt i samlarbilssammanhang och ändå inte, det var ju trots allt en tävling.

Vid tolvtiden var vi i mål, ganska nöjda med att vi hittat alla kontrollerna och inte gjort bort oss alldeles någonstans.

Efter en viss väntan på resultaträkning där vi under tiden bjöds på kaffe/smörgås var det vid halvtvåtiden på natten dags för prisutdelning. Vi kom på sjätte plats av 52 bilar vilket både Johan och jag var mycket nöjda med, Johan hade erfarenheten och jag förstod väl inte som nybörjare hur mycket man kan göra bort sig när det gäller att hitta kontrollerna. En hylsnyckelsats blev vår belöning.

Kul var det i alla fall, mycket kul. Vid halvfemtiden på morgonen var vi åter i Stockholm. Rallyt gav mersmak, det kanske är något för Club Sonett Sweden att arrangera, känner sig någon villig?!

## 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:

**Kjell Wihlborg, Oxie**



# På Sonettfronten i norr, intet nytt

Gnússar Kromén

## samenytt

Vad det anbelangar aktiviteten bland Sonettägarna i norr kan den beskrivas som låg under hela året. Två träffar har arrangerats tillsammans med SSR Norr.

Den första träffen hölls som vanligt i Umeå den 30 augusti och till den hade en Sonettägare infunnit sig. Det var Martin Stenlund som dagen till ära åkte sin nyrenoverade 92 B, 1953 då den lämpligt nog stod i hans Umeågarage. På grund av nytt arbete uppe i Lapplandsfjällen (Vilhelmina) så har tiden till samlarbilsåkande varit begränsat, men hans kära Sonett III, 1972 har fått rulla 10 mil till och från besiktning. Dyra men sköna, sköna mil. Förhoppningsvis blir det fler mil nästa sommar. "Det är alltid roligt att få träffa dom överlyckliga besiktningsmännen i Lycksele, det är ju så sällsynta tillfällen dom får besiktiga en riktig bil", säger Martin.

Träffen innehöll ett mycket lyckat minirally på cirka 3 mil i Umeås natursköna omgivning, där det gällde att svara på lite klurigheter med huvudsaklig inriktning på motorsport som sammanstälts av Gunnar "Sunkan" Sundgren.

Klar segrare blev Martin Stenlund med 28 poäng och som pris erhöll han en dunk tvåtaktsolja och en fettub. På andra plats kom Olle Wallin från Örnsköldsvik, ägare av en Sport och en Monte Carlo 850, som han tyvärr inte visat upp på någon träff, med 21 poäng och han fick en stor ficklampa i pris för att ha en ljus framtid i sitt letande efter delar.

Medan de församlade deltagarna avnjöt de goda mackor som Motorcentrum bjöd på, passade firmans VD Leif Ek på att berätta lite om företagets dåtid, nutid och framtid. Han kunde utlova att Saab inom en inte alltför avlägsen tidsrymd kommer att saluföra en efterföljare till den så populära och älskade 95:an. 95:orna håller på att bli samlarbilar, både här hemma och utomlands, speciellt tvåtaktsvarianterna. Det går mycket bra att frakta hem Sonettdelar i, på och efter dom. Leif Ek är för övrigt en riktig motorentusiast med intresse för såväl biltävlingar som veteranare.

Sedan företogs omröstning om vackraste bil samt fotografering. Eftersom ingen Sonett fanns att rösta på var valet enkelt, någon tvåtaktare måste vinna. Inte helt oväntat blev det en av Umeås två putskungar, Stig "Gamleman" Johanssons Monte Carlo 850 som fick flest röster. På delad andre-

plats hamnade putskung nummer två Olle Larssons 93 F 1960 samt Martin Stenlunds 92 B 1953. Nog skulle det passat bra med några vackra Sonetter denna dag!

Till träffen i november får vi återkomma senare.

En orange Sonett III, 1971 har efter flera års vila återigen setts rulla i Lyckseleområdet och den lycklige chauffören Joel har setts glida fram leende på Lappstockholms gator. En intensiv medlemsvärvningskampanj har satts in mot honom så han dyker nog upp i Umeå vid någon träff.

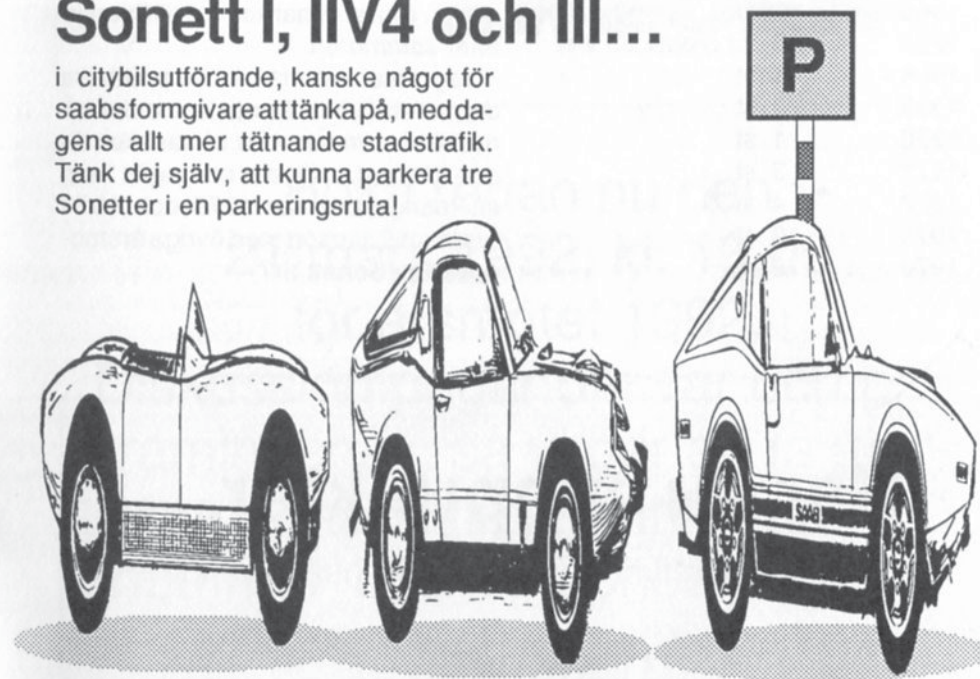
Under säsongen 1992 kommer det att arrangeras tre träffar i Umeå. Den

första i maj, den lördag då veteranmarknaden i isladan går av stapeln. Sedan blir det som vanligt en i slutet av augusti samt i mitten av november.

De medlemmar som har idéer för träffarna eller funderar över något är välkomna att ringa till Martin, telefon 0950-81043 under helger. Han hoppas på ett större intresse bland medlemmarna nästa år. Alla kan väl inte ha bilarna under renovering, förresten går det bra att komma på träffarna med "brukshäcken". Nöden har ingen lag! Annars är det inget problem att klämma 30-40 mil med en Sonett.

## Sonett I, IIV4 och III...

i citybilsutförande, kanske något för saabs formgivare att tänka på, med dagens allt mer tätande stadstrafik. Tänk dej själv, att kunna parkera tre Sonetter i en parkeringsruta!





# Import av f.d. export

Mats Jonsson

Mats, klubbens statistiker och kalenderbitare, har roat sig med att granska de senaste två medlemsmatriklarna och funnit följande:

Minst 44 av medlemmarnas Sonetter är importerade. De flesta har kommit under de senaste 5 åren men det finns faktiskt en 68 och några 73:or och 74:or som kom tillbaka redan 1975. Slår man ut statistiken på årsmodeller blir det enligt följande:

|      |                     |
|------|---------------------|
| 1966 | 0 st                |
| 1967 | 10 st (varav en V4) |
| 1968 | 1 st                |
| 1969 | 0 st                |
| 1970 | 1 st                |
| 1971 | 2 st                |
| 1972 | 4 st                |
| 1973 | 10 st               |
| 1974 | 16 st               |

Denna statistik omfattar inte de bilar som har kommit tillbaka under 1991 med undantag av Hasse Eklunds 67:a och min 73:a. Med största sannolikhet lär det säkert röra sig om ytterligare ett tiotal vagnar. Jag känner bland annat till en 67:a, en 68:a, en 70:a, en 72:a och en 74:a som har kommit till Sverige efter sommaren.

Jag antar att man kan uppdatera denna statistik när nästa medlemsmatrikel kommer. Har ni kanske någon idé om varför det har tagits hem så många bilar av 1973 och 1974 årsmodell, jämfört med övriga årsmodeller av Sonett III?

## Har du synpunkter...

rörande Sonettvärlden – skriv till insändarsidan!

# ÅRSMÖTE 1992

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

Boka redan nu den  
21 mars 1992, kl. 13.00  
för årsmötet 1992.

Diskussion pågår om var och programinnehåll, så vi ber att få återkomma med fylligare information i nummer 1/92 av Sonettvärlden.

*Styrelsen*



# Sonettdrömmarna blev en verklighet

Christer Gebo

*Den glänste som en guldklimp vid dikeskanten och fångade alla trafikanters uppmärksamhet. Självt var jag ett mycket lättfångat byte.*

*Jag var på väg från en semesterresa med familjen i husbilen. Sent på kvällen dagen innan hade vi anlänt med färjan till Göteborg. Det hade varit en het dag och mycket tröttande. Vi bestämde oss därför att övernatta så snart som möjligt. Det blev på Spekeröds rastplats invid E6 norr om Kungälv.*

## fyndet

Dagen därpå skulle vi fortsätta resan till fritidshuset i norra Bohuslän för att fortsätta semesterledigheten där. Det var alltså nästa dag som det skulle hända men det var vi omedvetna om när vi kröp ner i husbilsbädden.

På morgonen fortsatte vi färden norrut. Vi hade bara kört en kort stund och precis passerat Ucklum.

Plötsligt - när vi hade fått upp trycket i den tunga husbilens dieselmotor och ångade på som bäst - glittrade det till och en glänsande guldklimp sken upp i vänster ögonvrå och spred sig blixtnsnabbt över de båda ögonen så att man nästan blev förblindad. Pupillerna fixerades hypnotiskt på den glänsande guldklimpen.

Jag bromsade instinktivt till men insåg i samma ögonblick att jag var på väg att ställa till med tidernas seriekrock på den tättrafikerade E6:an mitt

i semesterruschen och släppte på bromspedalen igen.

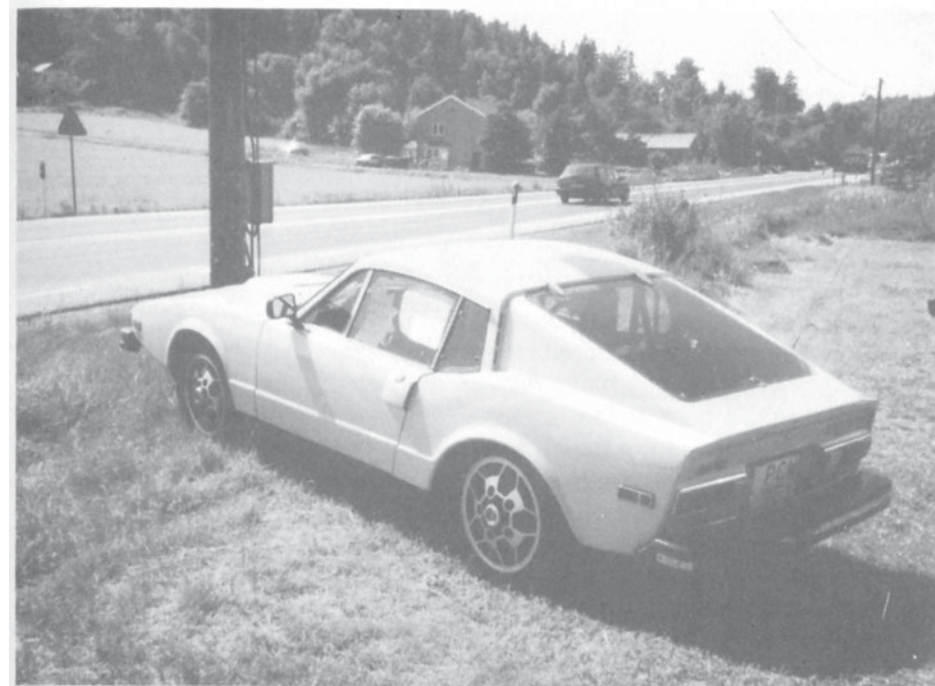
Vid nästa rastplats gjorde jag en helomvändning med husbilen och vände tillbaka söderut igen. Och där stod den! Nu kom jag på rätt sida och körde av europavägen och svängde in bakom Sonetten på den lilla gräsplätten. Den glänsande guldklimpen var nämligen en gyllengul Sonett!

"Till salu" stod det med stora bokstäver på de rödreflekterande skyltarna som var formade till stjärnor.

- Fattar Du inte! Den är till salu, sa stjärnskyllarna ilsket till mig.

- Vakna ur Din dröm. Det är dags att förverkliga den nu, ropade det inom mig.

Och jag vaknade och fattade. Jag noterade telefonnumret på mitt anteckningsblock som jag alltid bär på mig. Det är bara när jag har pyjamasen på mig som jag är utan anteckningsblock. Men då ligger det å andra sidan inom räckhåll på nattduksbordet. Det är väl en yrkesåkomma som man aldrig bortas ifrån.



*Alldeles invid E6 i Bohuslän stod den gula Sonetten och glänste som en guldklimp när artikelförfattaren och Sonettälskaren Christer Gebo var på hemväg i sin husbil efter en semesterresa.*

I många år har jag ju varit en Sonettbeundrare och Sonettälskare och medlem i den svenska Sonettklubben men utan egen Sonett. Däremot har jag skrivit artiklar om Sonetten och också fått nöja mig med att läsa i Sonettvärlden istället. Jag har också samlat på mig en hel fullsmockad pärm med Sonettmaterial genom åren med klipp och annat.

Nu stod jag alltså intill E6:an i Bohuslän med en livs levande Sonett framför mig och som dessutom var till salu. Det måste ha funnits någon mening med allt det här. Det var Ödet som fört samman oss just nu. Normalt

sett skulle jag ha fortsatt redan kvällen innan med husbilen till fritidshuset i norra Bohuslän. Då hade jag i så fall aldrig sett lystern från Sonetten mitt i natten och därför fortsatt utan att veta vilken guldklimp som fanns intill vägen. Men en dålig sömn sista natten på Jylland dagen före gjorde att vi stannade och övernattade strax innan, annars hade vi passerat Sonetten i mörkret.

Det var alltså Ödet som spelade med. Ödet hade bestämt sig för att sammanföra oss på semesterresans sista dag. Därför stod jag nu med penna och block i handen med telefon-





Christer Gebo svängde av från E6:an och ställde sig med husbilen bakom den lilla Sonetten. Några dagar senare blev han ägare till Sonetten som nu kompletterar hans "SAAB-stall" som också innehåller en 92:a från 1950.

numret nertecknat med en nästan darrande hand.

Under den återstående resan upp genom Bohuslän hade jag bara Sonetten i tankarna. Det kändes precis som den gången för längesedan när jag fick se en SAAB 92 som var till salu i Göteborg - en äkta "grön droppe" med bensinpåfyllningen där bagageluckan annars skulle sitta. Det slutade med att jag köpte 92:an. Den står ännu i garaget och väntar på att få komma ut i trafiken igen.

Nu upprepades historien. Det går inte att låta drömmen om en Sonett rinna ut i sanden. Några dagar senare

blev det kontakt med ägaren. Han hade importerat den från Californien och fraktat den i en container till Sverige. Men tillökning i familjen fick honom att överge sina planer för den tvåsitsiga Sonetten.

Den var okey, sa han övertygande. Det var bara växellådan som var dålig. Ettan var svår att få in och så var det missljud på tvåans växel. - Men den är ju arton år, förtydligade han. En växellådsrenovering erfordrades alltså omgående. Men vad skall man mer tänka på innan man gör upp affären? Jag hade ju bländats av glansen från Sonetten. Nu blev jag med ens realis-

tisk också för ovanlighetens skull och insåg att alla medaljer ju har en baksida också även om jag ville tro att Sonetten har två framsidor och ingen baksida.

Men den krassa verkligheten gjorde sig påmind. Man skall väl ändå inte rusa iväg i blindo med checkhäftet och göra slut på alla sparpengarna utan att först förvissa sig om att man inte springer på en mina. Det kunde vara lätt gjort i mitt berusade tillstånd vid blotta åsynen av en Sonett som var inom räckhåll för min ekonomi.

Nu behövdes det råd och lite moralisk styrka när man står inför ett avgörande ögonblick med möjlighet att förverkliga en gammal dröm och innan drömmen skulle överleva en själv.

Vad gör man då?

- Jo, man kommer förstås att tänka på Berndt Eliasson i Odensbacken. Honom träffade jag ju för tio år sedan när Sonettklubben hade sitt första möte i Trollhättan. Redan då förstod jag att han måste vara den verkliga Sonettkännaren - ett Sonettproffs. Jag hittade hans telefonnummer i redaktionsrutan i senaste Sonettvärlden som låg på nattduksbordet bredvid

anteckningsblocket och pennan. Jag lyfte ner luren från väggtelefonen och knappade in numret. Turen var med mig. Han svarade och han kom dessutom ihåg mig.

Berndt gav mig en utförlig lektion om Sonettens svaga punkter och hur man hittar dem. Växellådan skulle inte vara några som helst problem att fixa till, lovade och försäkrade han. Han gav sitt klartecken till affären.

Så exakt på dagen en vecka efter första träffen med Sonetten så bar det tillbaka ner genom Bohuslän igen. Någon provkörning kunde inte göras eftersom Sonetten var avställd och oskattad. Det blev bara ett par vändor inne på den trånga gårdsplanen. Det behövdes inte mer. Styrkt av Berndt Eliasson blev det en snabb affär.

Och nu är i alla fall en vuxen pojkes dröm förverkligad. Nu är man heller inte längre en Sonettmedlem utan bilinnehav utan nu känner man sig som en fullvärdig medlem. Och en stolt Sonettägare.

Ett nytt blad i historien - mitt eget livs historia - har börjat skrivas. I fortsättningen finns Sonetten med i mitt liv.

Du ställer väl upp  
på klubbens  
årsmöte?





# Sonettförsäljning i USA

Mats Jonsson

När våra Sonetter var nya så såldes de flesta av dem i USA. Försäljningen gick till på det viset att Saabförsäljaren, eller måhända den tilltänkta kunden, fyllde i en kundspecifikation som senare skickades till generalagenten, i detta fall SAAB-SCANIA of America i Connecticut. Generalagenten skickade sedan dessa önskemål till Sverige och slutligen nådde kundens önskemål fram till verkstadspersonalen på linjen nere i Arlööv där bilarna byggdes.

## nostalgi

I exemplet kan man utläsa att en emeraldgrön Sonett III från 1974 med ch.nr. 97745001875 levererades till Eldon Vories Motors i Walla Walla, Washington.

Bilen tycks ha gått direkt till Portland, Oregon för att sedan med lastbil transporterats till Walla Walla.

Tittar man sedan på vad kunden fick för pengarna så ser man att en 1700 cc motor är specad liksom bl.a. tvåkrets bromssystem, störtbåge, ventilationssystem, uppfällbara strålkastare, öppningsbara bakre sidorutor, varningslampa för låg bränslenivå, varvräknare, sportstolar och dubbla avgasrör. Är det någon som har sett en serietillverkad III:a som saknar detta?! Den skarpsynte läsaren ser också att man slutligen nämner "factory undercoating", dvs. underrederbehandling. Måste vara ett skämt. Sonetterna rostade (och rostar) minst lika bra som Peugeot 404, den självskrotande bilen ni vet. Jag hade förmånen att få se en f.d. Sonett V4 -69 i USA där trösklarna var bortrostade. När man lyfte av ka-

rossen så vek sig chassit varefter stolarna plötsligt var mycket nära marken. Måste ha varit en väldigt spännande väghållning i den kärran.


Om vi tittar tillbaka på specen igen så kan man se att inga extra options var önskade som t.ex. AC, FM/AM radio eller extraljusen i grillen. Priset blev 5198 dollar plus 135 dollar i frakt vilket gav slutsumman 5333,00 dollar. I dagens penningar så blir detta, med en dollarkurs på 6,40 ung. kr. 34000:-

Om just denna Sonett är kvar i livet är okänt. Den kan ju i och för sig tänkas ha kommit tillbaka till Sverige. Är det någon som råkar ha den i sin ägo är denne välkommen att höra av sig. Mer sannolikt är dock, tyvärr, att den är bortrostad. Många Sonetter i USA är fina att se på. Tittar man under så kan man konstatera att de inte har så många år kvar att rulla. Sonettpriserna i USA är löjligt låga varför det inte är många som bemödar sig med att renovera. Det är enklare och billigare att köpa en annan bil. Detta resonemang gäller främst III:orna. Tvåaktarna har rusat iväg prismässigt och är väldigt eftertraktade. Under de två senaste åren så är det bara ett par stycken som har varit utannonserade

i klubbtidningarna. Under det senaste året har man även fått upp ögonen för Sonett V4 och de börjar också bli svåra att få tag på.

III:orna är däremot lättare att hitta ännu och det går fortfarande att hitta fina exemplar för rimliga pengar. Håller dock trenden i sig så kommer det att

bli svårare och dyrare inom några år. I Saab Club of North Americas tidning NINES kunde man nyligen läsa att SAAB 95 var den nya kultbilen för Saabfreaxen och att yuppisarna (de är tydligen inte utdöda ännu) föredrog SAAB Sonett när man ville imponera då 900:an ansågs för vanlig. Det ni!

| SAAB-SCANIA OF AMERICA, INC. IMPORTER OF ADVANCED AUTOMOTIVE IDEAS  |             |                    |   |
|---|-------------|--------------------|---|
| DELIVERED TO  |             | IMPORTED AT        | PORTLAND, OREGON  |
| Eldon Vories Motors<br>207 S 9th Street<br>Walla Walla, Washington  |             | METHOD OF SHIPMENT | Truck   |
|   |             | MODEL YEAR         | 74  |
| MODEL   | TYPE        | COLOR              | SERIAL NO.  |
| 97  | SPORT COUPE | EMERALD GREEN      | 97-74-5-001875  |
| IMPORTER'S SUGGESTED PORT-OF-ENTRY PRICE  |             |                    | 5,198.00  |
| INCLUDING THE FOLLOWING SAFETY AND CONVENIENCE FEATURES AT NO ADDITIONAL COST:  |             |                    |   |
| 1700CC V4 ENGINE<br>ENERGY-ABSORBING BUMPERS<br>FRONT WHEEL DISC BRAKES<br>DUAL DIAGONAL BRAKING SYSTEM<br>155 SK 15 RADIAL TIRES<br>ROLL BAR<br>INERTIA REEL LAP AND SHOULDER BELTS<br>FLOW-THROUGH FRESH AIR VENTILATION SYSTEM<br>RETRACTABLE HEADLIGHTS<br>OPENING REAR QUARTER WINDOWS<br>RIGHT/LEFT HAND SPORT MIRRORS<br>LEATHER TRIMMED STEERING WHEEL<br>TRIP METER<br>LOW FUEL WARNING LIGHT<br>ALUMINUM ALLOY SPORT WHEELS<br>DUAL EXHAUST SYSTEM<br>TACHOMETER<br>BUCKET SEATS<br>SPORT GEARSHIFT KNOB<br>TINTED GLASS<br>NYLON CORDUROY UPHOLSTERY<br>NYLON PILE CARPETING<br>FACTORY UNDERCOATING |             |                    |   |
| AND EQUIPPED WITH THE FOLLOWING OPTIONS:  |             |                    | 5,198.00  |
| IMPORTER'S SUGGESTED RETAIL PRICE   |             |                    |   |
| DESTINATION CHARGES   |             |                    | 135.00  |
| TOTAL SUGGESTED RETAIL PRICE  |             |                    | 5,333.00  |
| <small>This label is affixed pursuant to Federal Automobile Information Disclosure Act. Importer's suggested retail price does not include gasoline, license and title fees and state and local taxes. Dealer installed options and accessories are not included. Where transportation charge is not shown, this has been paid by dealer directly to transporter. SAAB-SCANIA of America, Inc. is the sole factory authorized importer of this vehicle and is a subsidiary of the manufacturer—Saab-Scania, Sweden.</small>   |             |                    |  |



## Snack i 2-takt



Tvåtaks-  
redaktör  
Mats Jonsson

*Julfirandet närmar sig med stormande steg. Många av oss har långledigt över jul och nyår vilket borde kunna ge många trevliga Sonett-timmar i garagen runt om i landet. För husfridens skull lär det vara säkrast att närvara vid TV:n när Kalle Anka önskar alla god jul. Självt har jag tänkt att ägna några av dagarna till att fixa en del platsjobb på min 67:a*

I skrivandet om de tidiga 66:orna så har vi nått fram till ch.nr. 000.017 som skiljer sig en del från sina systrar och bröder eftersom den väldigt tidigt berövades sin tvåtaktsmotor. (Snacka om våldtäkt). När man under våren 1966 började planera V4:ans inträde gjordes en provmontering i en vagn och den här var den man hade till hands. Motorn passade bra men problem uppstod när huven skulle stängas. Det gick inte. Gunnar ASjögren kallades in och den bula som karakteriserar vagnar med V4-motor blev ett faktum.

Bilen gick till en början med interimsskyltar men i oktober 1966 tröttnade Saab på den och efter utförd registreringsbesiktning såldes bilen till Växjötrakten. Vid besiktningen uppgavs tjänstevikten till 830 kg medan effekten uppgavs till 75 hk DIN vilket är 10 kusar mer än man uppgav för seriebilarna. Bilen fanns under många år i

östersundstrakten innan den 1984 utannonserades i Teknikens Värld för runt 15000 kr. Idag finns den i Lycksele där den står i väntan på en renovering. Sannolikt kommer inte denna att utföras så länge den finns hos nuvarande ägaren.

### Okänt öde

Hur ödet har varit mot ch.nr. 000.018 är okänt. Enligt bilregistret finns den inte registrerad i Sverige och det är sannolikt att Saab skickade den till utlandet redan 1966. Saab har i något sammanhang uppgett att av de 28 66:or som gjordes såldes inga officiellt i Sverige medan man dock behöll 10 vagnar för PR och provverksamhet. Övriga uppgavs ha gått till utlandet. Tyvärr uppges man att det inte finns någon dokumentation kvar om detta men siffran 10 kan stämma.

Idag finns det 7 stycken 66:or kvar i bilregistrets statistik, en användes till

ett krockprov, en såldes till Japan för några år sedan och en skickades till USA redan 1967. Summa 10 bilar. Ägare till ch.nr. 000.029, 030, 038 och 049 knorrar nog vid det här laget, ty deras vagnar står som 66:or i besiktningssinstrumenten men är enligt Saabs dokumentation 67:or. Rörigt??

'Ja, det blir inte enklare av att nr, 000.028 enligt besiktningssinstrumentet är en 67:a och den borde alltså vara en 66:a. Vad är då förklaringen till detta? Jo, eftersom 1966 och 1967 års modeller aldrig typades i Sverige fick varje exemplar genomgå en registreringsbesiktning och då samtliga registrerades under 1966 fick de registreringsåret som årsmodellbeteckning.

Samma regel gäller än idag vid registreringsbesiktningar. Kan man inte styrka årsmodellen på t.ex. ett importerat fordon så blir det automatiskt en 91:a och då kan man få trassel med dispenser för avgasrening och liknande.

### Sonett II V4???

Någon skrev och undrade vad en Sonett II V4 är för något. Efter att ha följt upp denna fråga så blir svaret: En tvåtaktssonett med V4 motor. Av den enkla anledningen att Sonett II är två-

taktsmodellen, Sonett V4 är V4-modellen som gjordes mellan 1967 och 1969 och vad Sonett III är för något kan ni säkert lista ut själva.

### Slutligen

Vad sägs om en Sonett -74 som har gått 33 miles (54 km) ?? I USA, var annars, finns en sådan till salu. Bilen är äckel-grön till färgen och priset är futtiga 20000 dollar (130000 kr.) Bilen är helt ok, det rör sig inte om någon krockad utan den har varit undanställd i 17 år. Priset motiveras med att kostnaden för att renovera en bil till samma skick säkert blir minst lika stor. Priset kan säkert i alla fall tyckas vara lite optimistiskt.

Men rekordet tar nog den svensk som i somras köpte en orenoverad tvåtaktssonett i USA för 2500 dollar (17000 kr) och sedan i Gula Tidningen har försökt att sälja densamma för 115000 kr. Den som nappar på det priset gör väl kanske inte sitt livs bästa affär.

En som däremot kanske har gjort en bra affär är Patrik Simonsson i Partille. Han köpte nämligen en fin tvåtaktsbil med ch.nr. 000.227 i South Carolina den gångna sommaren.

Grattis Per och God Jul på er alla!

## Har du problem. . .

med något som rör din Sonett – ventilera det på insändarsidan



## det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Det är inte klokt egentligen, i stort sett i nummer efter nummer av Sonettvärlden, år efter år, så har jag material nog att fylla denna spalt med sammandrag av vad som skrivits om oss och våra bilar. Inte bara skrivits förresten. Nu har vi varit i radio också, mer om det så småningom.

-Om vi börjar med det äldsta (en artikel är aldrig för gammal för att inte komma med här) så är det nummer 4 av den tyska tidningen "Markt für klassische Automobile und Motorräder" från 1985. Tidningen har vi fått från Klaus Weissbauer, ordförande i tyska Saabklubben. Författaren, Dieter Günter, beskriver med tysk grundlighet Sonettens historik och indirekt Saabs. På sex sidor varav tre i färg visas Saab Sonett Super Sport (94), MFI 13, Catherina, Sonett II, II V4 och III, allt kommenterat på ett kunnigt sätt. Han berättar om Rolf Mellde, Björn Karlström, Sixten Sason och Sergio Coggiola, personer som ni säkert känner till och som varit involverade i Sonettens tillkomst. Man har även ett förträffligt sammandrag av de viktigaste tekniska data för de olika modellerna.

### Enköpingsposten

-Hans Eklund har det skrivits mycket om. Som ni vet tävlar han med en trimmad Sonett II i Roadsport C och jag skulle nästan kunna fylla hela spalten

med pressklipp. Om ni undrar kan vi berätta att Roadsport är en tävlingsform för gaturegistrerade sportbilar, det vill säga skattade, försäkrade och besiktigade bilar för allmän trafik. Då Hasse är med i Enköpings Motorklubb är det naturligt att de i sin medlemstidning berättar om Hasses tävlande, inte minst som det är den enda tvåtaktssonett som tävlar i Sverige. Vidare har det varit en separat artikel med bild i Enköpingsposten 19 juni 1991, omnämnande i Idrottsbladet 26 juni 1991, Enköpingsposten följer upp 31 juli 1991 med referat från Ring Knutstorp, Idrottsbladet igen 7 augusti samt 21 augusti 1991 samt Enköpingsposten 4 september 1991. Inte dåligt! Hur gick det då? Jo, Hasse blev åtta totalt, men han får berätta mer själv i egen artikel om sina tävlingar.

### Din Bil

- Din Bil, Saabs kundtidning har i nummer 2/91 en annons för Björn-Eric Lindhs trevliga bok "Saabbilarna de första 40 åren". Vad tror ni man illus-

trerar med ur denna digra bok på 200 sidor? Jo, ett uppslag med Sonett III!

### Radioreportage

-I ingressen ovan nämnde jag att det även har pratats i radio om oss, så snart får vi väl göra om rubriken till denna spalt! Inför vårt möte i Göteborg i slutet av augusti så intervjuade nämligen lokalradion i Göteborg vår medlem Ingemar Ahl. Ingemar berättade på ett kunnigt sätt om bland annat hur en Sonett är byggd, var den byggdes och antal för en journalist som väl inte var alltför påläst men ändå intresserad. Att Sonetten är gjord i glasfiber tyckte journalisten var en pikant detalj för han återkom flera gånger till "plastbilen".

Ingemar berättade även om programmet för vårt Göteborgsmöte med platser och tider vilket säkert bidrog till att vårt möte blev så uppmärksammat av allmänheten. Det här var bra PR för vår klubb och vårt möte, något att tänka på för kommande träffar?!

### Norra Halland

- En kunnig och påläst person är däremot frilansjournalisten Egon Reimertz. Det märkte jag när han intervjuade mig vid Tjolöholms Slott vid vårt Göteborgsmöte. Resultatet blev en artikel i tidningen Norra Halland den 13 september 1991 med rubriken "Saabs sportiga Sonetter träffades på Tjolöholm". Förutom att berätta om mötet och Club Sonett Swedens verksamhet så kom han även in lite på bakgrunden till Sonetten. Han berättade om Rolf Mellde och den för oss välkända Saab Super Sport som skapades i en lada i Åsaka utanför Trollhättan. Ingemar Ahl

berättade även i artikeln om import till Sverige från USA av en av sina Sonett III.

### Expressen

-Två dagar senare, den 15 september 1991 hade Expressens söndagsbilaga en helsidesartikel där journalisten Bertil Brohman jämförde en Sonett III och en Opel Calibra under rubriken "Nostalgisk glädje mot fulländad teknik". Ni får själva gissa vilken bil som står för vad!

Om vi något lämnar Calibra därefter, den har ju ändå 20 års tekniskt försprång, så skriver Bertil följande om Sonetten: "Saab Sonett var en liten sensation på sin tid. En riktig svensk sportbil. Sonetten känns primitiv, litet rå vid första anblicken. Den verkar spinkig, nästan klen att se på. Färgen är den där orange som var så moderiktig på tidiga 70-talet. Nosen är lång, aktern trubbig och kort. Stolarna är läderklädda men hårda, instrumenten få men enkla, ratten stor och tunn. Fyra växlar framåt och en back förstås, allt synkat. Sonetten är oväntat lättkörd och ligger fint på vägen. Men oj vad det låter. Varje ojämnheter i förarstolen känner man direkt i ratten. Men den stenhårda förarstolen känns bara bekvämare ju längre jag kör. Sonettens strålkastare är två sanslöst fula grodögen som fälls upp med mankraft via ett enormt skjutreglage av föraren. Men fula grodögon finns än idag på många bilar, Sonetten var en föregångare. Det är kul att köra men oljudet från motorn blir besvärande i längden. Den originala bagageluckan som helt enkelt består i att man lyfter upp bakfönstret



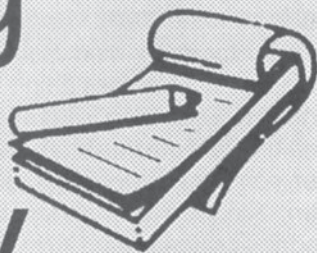
Sports Car World skrev efter att ha sett honom kliva in i en Sonett i samband med rallyt Coupes des Alpes 1966: "Det är som om någon skulle försöka trycka in tandkrämen i tuben igen. Men när väl denne store man sitter där med utsträckta armar och ben

och med huvudet fritt, då kan man tala om rumsutnyttjande, vänner".

Något blek men mycket imponerad av Eriks framfart steg Klaus ur Sonetten efter provturen. Färden gick vidare mot Stockholm och jubiléet, men det är en annan historia.



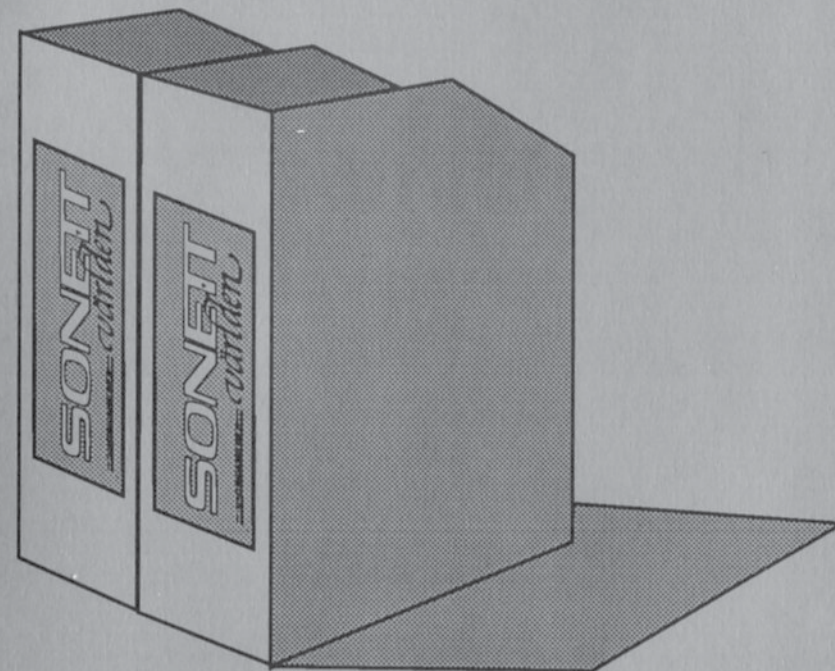
# Ring eller skriv



till Jan-David Skavén  
Vinhundsvägen 87 123 62 Farsta  
Tel. 08-93 15 65  
och berätta om du ser något i någon  
tidning om oss och våra bilar!

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

## Tidskriftsamlare för sonettvärlden!



Förhandlingar pågår för att ta fram samlingsmappar till klubbens tidning.

Mapparna är tänkta att få klubbens färger alltså gula med blått tryck i format A5 vilket är Sonettvärldens format.

Materialet är plast och ihopvikbar, med plats för 15–20 tid-

ningar och priset väntas bli 30–40 kronor.

Mapparna kommer att säljas genom klubbens reservdelsman Erland Johansson.

I nästa nummer av Sonettvärlden återkommer vi med mer information när dessa mappar går att köpa!



# SÄLJES



# KÖPES



## Säljes

### Sonett III-73

Lågt ch nr = små kofångare, bra komplett renoveringsobj. (körbar).

Pris ca. 1000-13000 dollar. Finns i Baltimore, USA. Ca 20 000:- tullad och klar i Sverige.

Kontakta Mats Jonsson för mer information

tel 0150-129 04 hem

0150-587 51 arb

### Sonett III-71

Bilengår bra, är i gott skick in-och utvändigt, besiktigad och godkänd av Bilprovningen efter import från USA. Alla importavgifter är betalda. Pris 45000:-.

Kurt Karlsson

Box 814

181 08 Lidingö

Tel. 08-7662011

**Original klädselmaterial** till Sonett II V4, Svart venvyl ihopsydd med skumgummistoppning och tygbaksida, säljes i tillklypta satser till bagagerummets sidostycken samt över tanken. Pris per sats 700:-

Original takklädselmaterial (nylontyp) till tidiga Sonett III -70

Pris 125:- m<sup>2</sup>

Mats Persson

013-631 67 efter 17.00

**AC-anläggning**, Sonett III (beg) 2000:-

**Varvräknare**, Sonett III (beg) 150:-

**Gummillist**, bakruta Sonett III, 7418916 200:-

**Dörrlist**, Sonett 66-74 (universalmodell 200:-

**Slutväxel 7/36**, för 2T/V4-lådor 2000:-

**Trim-kolvar** till V4, smidda Mahle, ger 1724 cc

**Hastighetsmätartavla**, Sonett III, graderad i km/h

**Stripes** till Sonett i originaldesign, kan fås i svart, vitt eller en mängd andra färger.

Mats Jonsson

Tel. 0150-12904 hem

0150-58751 arb

---

## Köpes

**Två stycken dåliga stolar** till Sonett III för omklädning till vettigt pris.

Martin 0950-81043 helger