

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Inbjudan årsmöte
- Så blir Sonettvärlden till
- Medlemsmatrikel
- Reservdels- och handböcker

1
1992

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

När jag skriver det här har det gått en månad sedan nummer 4/91 av Sonettvärlden kom ut.

Annu har ingen hört av sig och anmält intresse att göra en insats i Club Sonett Sweden som klubbmästare. En, summa en person har hört av sig och erbjudit sig att ta över som kassör. Det glädde mig och resten av styrelsen då vi naturligtvis inte kan administrera vår klubb utan denna post, men det är ändå lite beklämmande att viljan att göra en insats för klubben inte tycks vara större.

Det är bara att konstatera, att det tydligen är så, att man gärna vill att klubben ska fungera, blomstra och utvecklas, men när det gäller att själv göra en idéell insats så räcker bara inte tiden till. Man har ju familjen att ta hänsyn till och arbetet tar ju förstås sin tid och dessutom kanske man vill ha fritiden till att meka med sin Sonett eller ägna sig åt någon annan hobby. Allt kan jag ha förståelse för, men det håller faktiskt inte om man vill att vår klubb ska fungera. För även vi i styrelsen har familj, arbete o.s.v. och jag kan faktiskt inte begära mer av mina styrelsemedlemmar än vad de redan gör idag. Det ska faktiskt inte vara så, att en krympande skara ska behöva ta på sig mer och mer uppgifter.

Då inte någon/några i år heller tagit på sig att vara klubbmästare anser jag inte att det praktiskt finns någon möjlighet för klubben att organisera ett klubbmöte på Saabmuséet i Nystad i Finland om inte minst en person ställer upp senast till årsmötet. Även av andra skäl kan denna träff vara tveksam, det är endast ett fåtal som anmält intresse till vår sekreterare Michael.

Däremot ska vi förstås hålla vårt årsmöte som planerat, (läs mer om det i tidningen) samt vårt vårmöte, då det arrangeras lokalt av Åke Olsson i Silverdalen.

Ovanstående låter kanske hårt, men det är den bistra verkligheten, vi kan helt enkelt vare sig upprätthålla eller utveckla klubben utan medlemmarnas aktiva insatser, så hör av Dig till mig nu på tel. 08/93 15 65!

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
019/45 10 13

Lars Söderman, matrikel
08/604 71 83

Erlend Johansson, reservdelsförv.
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

Medlemsmatrikel

Vi publicerar på sidorna 32-42 vår medlemsmatrikel för 1992. Vi tror och hoppas att vi kunnat rätta till en hel del felaktigheter sedan föregående år, men om någonting inte stämmer vad beträffar adress eller bilinnehav är förstas vår matrikelförare Lars Söderman, Ekshäradsgatan 16, 123 46 Farsta, tacksam att få höra av Dig. Men Du, av platsskäl har vi varit tvungna att begränsa oss lite i Sonettvärlden. Bland annat så har vi inte kunnat ta med c/o-namn eller personligt registreringsnummer men de finns ändå registrerade i Lars dator, så var inte orolig. Det är förstas också viktigt att Du fyller i uppgifterna på bifogade inbetalningskort så komplett som möjligt, så att vi kan kontrollera att allt stämmer!

OMSLAGSBILD:

Snart ärtiden kommen, då vi får ta fram Sonetten ur vinteridet.

Visst lockar det lite extra när man ser en så här vacker bild. Den gamla väderkvarnen i bakgrunden och en Sonett V4 1968 i förgrunden och längst bort i horisonten skymtar ett glittrande hav, bilden är nämligen tagen vid jubileumsträffen på Öland i somras.

Foto: Jan-David Skavén

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

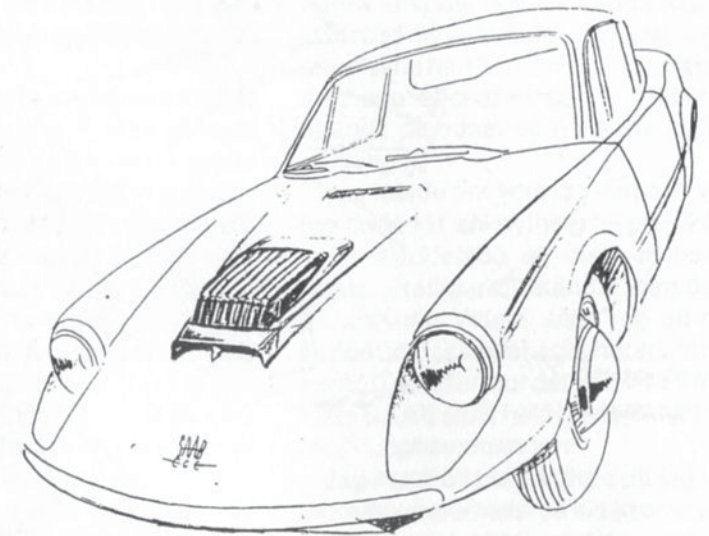
Här följer sjätte delen av Björn Karlströms historik om Sonettens tillkomst

historik

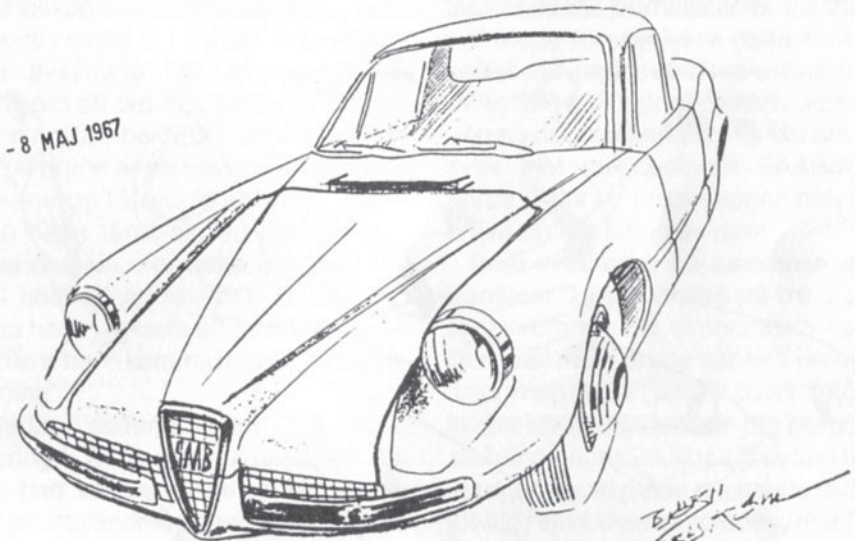
Den 11/8 ringde Andreasson och meddelade att ritningarna kommit fram, samt att han haft telefon från ing K Knutsson att vår bil var bättre än SAABs egna försök - och samma kväll ringde R Abelin och meddelade att bilen var "i hamn" och att 1200 exemplar beställts - om SAABs styrelse godkände affären...vilket snarare var en formsak! Dessutom begärde han att jag skulle besöka MFI den 19-20/8 för att de hade några oklarheter att reda ut ang träpluggen...samt att övering Lars Bergwall/ASJ ville träffa mej.

Eftersom jag antog att ASJ-besöket kunde handla om "min anknytning till projektet", samt kunde komma in på ekonomiska frågor, plockade jag fram skrivmaskinen igen.

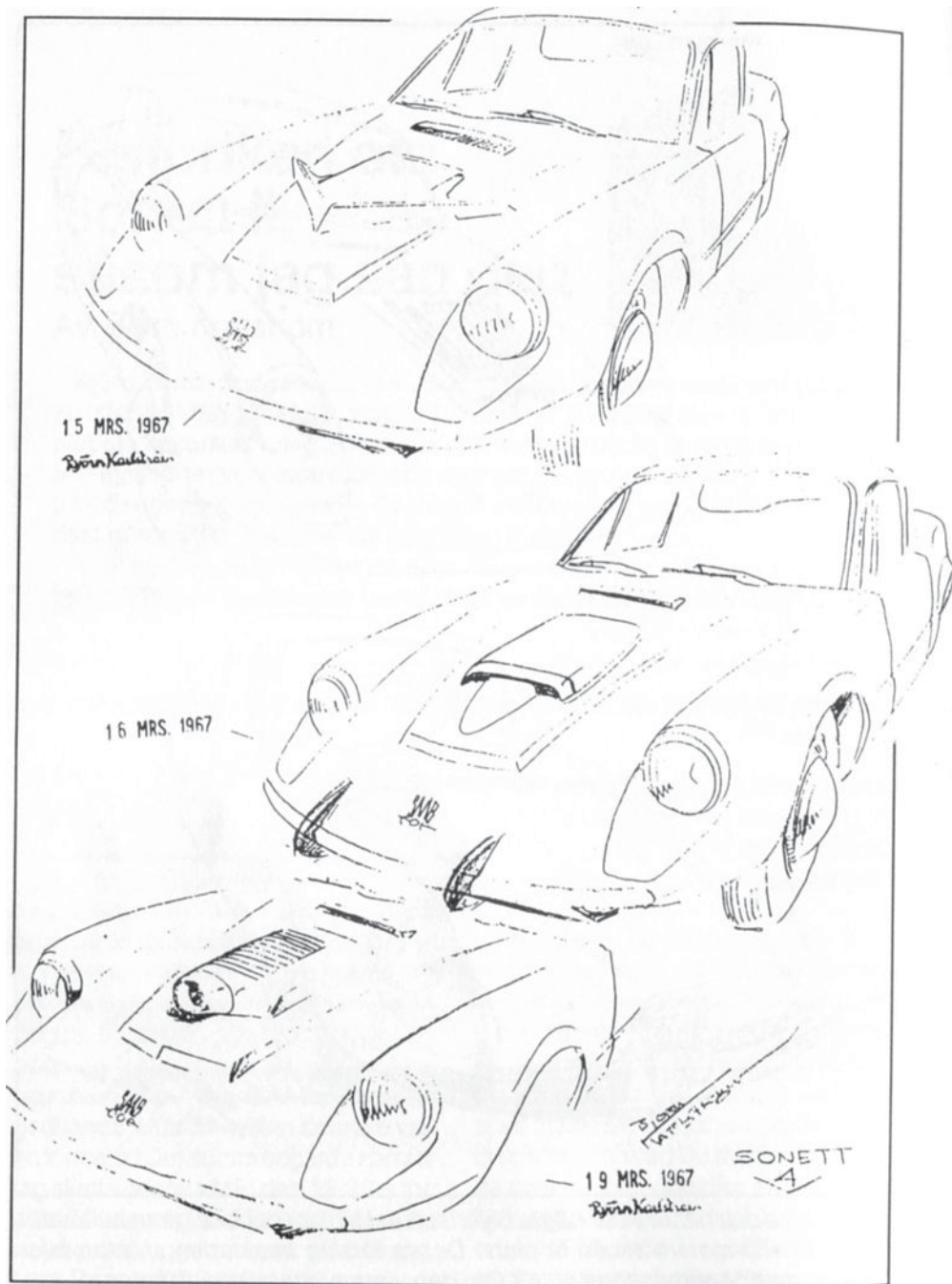
15/8 skrev jag alltså ett brev till R Abelin: Nu måste jag få någon rätsida på vår ekonomiska uppgörelse. Jag har ju från början arbetat på ett "gentlemens agreement" för att projektet skulle ros i hamn. Eftersom detta nu skett måste Du tala om var jag kommer in i bilden, och vad Du meddelat berörda parter...Jag vidhåller att jag dragit hela projektvagnen med övriga medarbetare "åkande i lasset" - för att uttrycka mej vanvördigt. Projektet är ju



- 8 MAJ 1967



Denna sida och nästa visar några blyertsutkast till "nosubblor" som behövdes för att FORD-motorn skulle få plats. Dessa förslag beaktades ej, utan bilen försågs med "Andreassons bula"! Om den var snyggare kan diskuteras.



ingen MFI-grej till ursprunget. Jag tog ju initiativet, och har hela tiden varit den som arbetat fram projektet till vad det blivit.

Eftersom bilen tagits fram i enlighet med mina anvisningar, ritningar och målsättning med Björn Andreasson som MFIs representant och övervakare - med rätt att göra förekommande **detaljlösningar** - anser jag mig vara dess upphovsman, och jag åberopar kraftigt min upphovsmannarätt!

Annorlunda hade det varit om MFI kommit med bilprojektet (färdigt och utarbetat) och enbart anlitat mej som formgivare - då hade vårt avtal endast gällt själva formgivningen.

Planenligt flög jag till Malmö den 19/8, medförande tre satser fullständiga ritningskopior till slutgiltigt chassi och kaross i skala 1:1 (enligt önskemål), och avsynade träpluggen. Härvid framkom att det inte skulle bli någon öppningsbar bakruta/baklucka på bilen på grund av att det kunde bli svåra passnings/tättningsproblem...utan man hade tänkt sig en liten lucka i akterspegeln. För detta ville man ha mitt godkännande - och ställd inför fakta hade jag bara att godkänna detta "tills vi hann komma fram till en bättre lösning".

Sedan sammanfördes jag med övering L Bergwall, som sade att de inte haft en aning om att jag hade någon inblandning i projektet - utan dykt upp som gubben i lådan. Han hade hört att jag ville ha ersättning för bilen, men det kunde de inte gå med på, eftersom bilprojektet med prototyp, köpts "i ett för allt" - och att ingen nämnt någonting om att det skulle belastas

med ytterligare utgifter. Om jag hade några anspråk fick jag vända mig till MFI med mina problem. "Hur skulle det se ut" sade han "om det skulle dyka upp den ene efter den andre - hitintills okända personer som yrkade på ersättningar!

Jag talade om vem jag var, och vad jag hade för anknytning till projektet, samt meddelade att det inte fanns några ytterligare "okända" personer inblandade! Vidare sade jag att det kunde bli vissa obehagligheter om det kom ut i pressen hur det **välrenommerade SAAB** stulit hela bilprojektet från mej - upphovsmannen!

Jag framhöll med skärpa att jag var aktiv motorjournalist på sidan om mina övriga verksamhetsområden, och att jag kände alla journalister i branschen, och att de nog skulle se detta som en godbit - om jag kände mina kollegor rätt - Om MFI sålt hela projektet, utan att nämna min inblandning, så var det ett svek mot mej...och att SAAB/ASJ borde ställa MFI mot väggen och avkräva en förklaring av dem.

Som avslutning på sammanträdet framlade jag ett förslag på mina anspråk rörande det ekonomiska - och Bergwall sade att de var helt orealistiska, men att han ville ha tid att "tränga in i problemet" innan han tog slutgiltig ställning...och vi skiljdes åt sedan han återigen tryckt på att jag måste förstå att han blivit överrumplad av mitt "in-hopp"!

Den 24/8 skrev jag ner en resumé över hur MFI-bilen kommit till, samt ett specificerat förslag till hur jag ansåg att en ekonomisk uppgörelse med mej skulle se ut. Dessa anspråk var enligt

min åsikt **mycket** blygsamma, om man tar i betraktande den insats jag gjort - den täckte i stort sett bara en skälig inkomst för den tid jag arbetat med konstruktionen, samt fasta utgifter i form av reseersättningar, ritningskopior och porton. Ersättning för projektet som sådant tog jag aldrig upp eftersom jag förstod att det skulle bli svårt nog att få ut någonting alls - efter mitt samtal med L Bergwall.

Denna skrivelse sände jag till Bergwall/ASJ och dir Rydberg/SAAB-L.

Efter detta besök "gick livet vidare" och den 2/9 ringde B Andreasson från ASJ/Arlöv (!) och diskuterade stötfångare och d:o horn, som måste införas på bilen. Han var numera knuten till ASJ, eftersom det var där bilen skulle tillver-

kas... och den 13/9 ringde R Abelin och ville ha en specificerad räkning på **mina utlägg** /ritningskopior, resor mm) eftersom ASJ ville att den detaljen skulle vara avklarad, innan något kunde diskuteras i ersättningsfrågan.

Dagen därpå (14/9) ringde övering Bergwall och sade att han kunde tänka sig en sorts royalty - per bil - men inte någon ersättning för ett "övertagande" av bilprojektet från mej. Han sade att MFI påstår att jag bara var ansvarig för designen - alltså karossen...!

Men redan dagen därpå ringde han och sade att jag kunde glömma gårdagens förslag - och för övrigt var mina ersättningsanspråk oantagbara!!

Fortsättning i nästa nummer.

RESERVDELAR till din Sonett...

kan du köpa
genom klubbens
reservdelsansvarige,
ERLAND JOHANSSON
tel 013-27 04 12

Lars Söderman -matrikelansvarig

Jag , Lasse Söderman , är 23 år, född och uppvuxen i Farsta, söder om Stockholm. Jag är teleingenjör från gymnasiet, men omskolar mig för tillfället till civilingenjör på maskintekniklinjen på Tekniska Högskolan, Stockholm. Innan jag började på KTH, jobbade jag som servicetekniker på Electrolux Data AB, här i Stockholm, där jag inhämtade gedigna kunskaper om persondatorer. Det är bakgrunden till att jag nu sköter klubbens medlemsregister.

Den knappa tid jag inte studerar, ägnas i huvudsak åt körsång och Sonett-mekning. Mitt motorintresse är en gammal företeelse, som dock fram till våren -90 yttrat sig i form av motorcyklar i skogen och på landsvägen.

Som transportreserv för de stunder då Sonetten varit obrukbar, har jag hittills nyttjat min MC, en Suzuki GSX550ES. Dock är studielån inte obegränsade, och därför kommer den att avyttras till våren. (Intresserade Club Sonett medlemmar är välkomna att höra av sig.)

På grund av krångel med tentor och motorer i delar har jag inte synts på klubbens möten och träffar det senaste året. Försök till bot och bättring utlovas.

Om min Sonett

I mars 1990 befann sig personalen på de stora dagstidningarna i Stockholm i strejk, och på grund av detta fick jag lördagen den 3 mars Dagens



Lasse, som håller i sonettklubbens medlemsmatrikel, poserar här i sin vackert röda Sonett 1974. Att Lasse gör ett fint jobb med klubbens medlemsmatrikel kan du se längre fram i tidningen.

Nyheter i brevlådan istället för Svenska Dagbladet. I detta nummer av DN annonserades en SAAB Sonett III - 74 ut. Jag hade länge tyckt att SAAB Sonett var en ovanlig och kul bil, och resonerade att "det kostar ju ingenting att titta.", och på den vägen är det.

Sonetten var importerad från USA, State of New York, på hösten året innan, och var avställd och obesiktigad. Under våren arbetades flitigt för att få bilen besiktnings och körduglig. Och som alltid hittar man mer, ju mer man letar: Krockskada fram, ingen synk på treans växel, div rostskador, mm.

Sommaren -90 rullade dock den blårykande Sonetten omkring, och sågs bl a på höstträffen i Stockholm.

Under vintern 90/91 har renoveringen fortsatt med plåtarbeten och motorrenovering. Cylindrarna har borrats och vevaxeln renoverats. SAAB's 7.6 kam och en Weber 36DCD har mon-

terats. Topparna är, ännu så länge, standard, men nya, modifierade, väntas bli klara under hösten. Växellådan är bytt mot en renoverad och förstärkt från en 96:a, i väntan på att originallådan renoveras.

Närmaste projekt är montering av trimtoppar och konstruktion av ett 2" avgassystem, fetare fälgar samt lite finjobb på inredningen.

Renoveringen tilldrar sig i familjens kallgarage, och den maskinella utrustningen begränsar sig till migsvets och vinkelslip. Skam den som ger sig!

Jag satsar inte på att få min bil i "mint condition", utan inriktar mig på att få en rolig bil som går som den ser ut, och som man slipper skämmas för när man visar upp.

Slutligen, behöver Du ändra uppgifter om bilnehav eller adress, hör av Dig till mig, adressen är: Lars Söderman, Ekshäradsgatan 16, 123 46 Farsta och tel. 08/604 71 83.



Sena höstträffen i Umeå

Grússar Kromén

Med stora förhoppningar såg alla fram mot träffen då vi skulle gästas av "Il Formidable" Sune "Sliret" Strömberg from Buttercreek Road i Brännland, för femte året i rad.

höstmötet

Som vanligt gjorde han ingen besviken med sina bilder och sin förnämliga berättartalang. Han visade bilder från Vinterrallyt "Kalldrage" som går av stapeln i mars och brukar vara helt Saabdominerat i såväl start som prislistan, Lövängerrallyt och givetvis den berömda "Nattugglan" som körs i september. Han hade också några bilder från årets Lappmarksrally i Lycksele, - ett biennalt arrangemang, - där några av klubbens medlemmar deltog.

Carl Gunnar Lindbom från Skellefteå körde sin fina, vita Sonett II V4 -68 till-

sammans med kvinnlig co-driver, medan Martin Stenlund slagit följe med Stig "Gamleman" Johansson i hans MC 850 -66, för övrigt så pass framgångsrikt att paret tillsammans med Johansson Junior belade andra plats i tävlingen efter en av de verkliga veteranfantasterna i norr, Carl G. Andersson, Umeå.

Motorcentrum ställde upp även denna träff och bjöd på fika och förfriskningar till deltagarna. Tyvärr dök alldeles för få från Sonettklubben upp denna dag utan SSR:s medlemmar var i klar majoritet. Kung Bore har lagt sitt skyddande vita skikt över Norrland och de flesta har ställt undan sina Sonetter, men våren kommer snart och då får vi ta nya tag.

Du ställer väl upp...
på Sonettklubbens träffar i sommar!

Information om vårträffen i **SILVERDALEN** den 23 maj 1992

vårnötet

Boka redan nu in vårträffen den 23 maj 1992! Vi kommer att träffas i Kisa (mellan Åtvidaberg och Vimmerby) och därifrån köra en slinga till Silverdalen, naturligtvis med kluriga frågor på vägen.

Givetvis blir det också omröstning om den finaste Sonetten med sedvanlig högtidlig utdelning av pokaler, dessutom kompletterat med det nyinstiftade vandringspriset! Så det är bara att sätta fart med Sonettrenoveringarna och börja putsa på lack och krom.

Det är Åke Olsson i Silverdalen (tel 0495-40595 hem) som arrangerar träffen och givetvis återkommer han och vi med fyllig information i nummer 2/92 av Sonettvärlden om vårnötet!

NU kan du beställa!

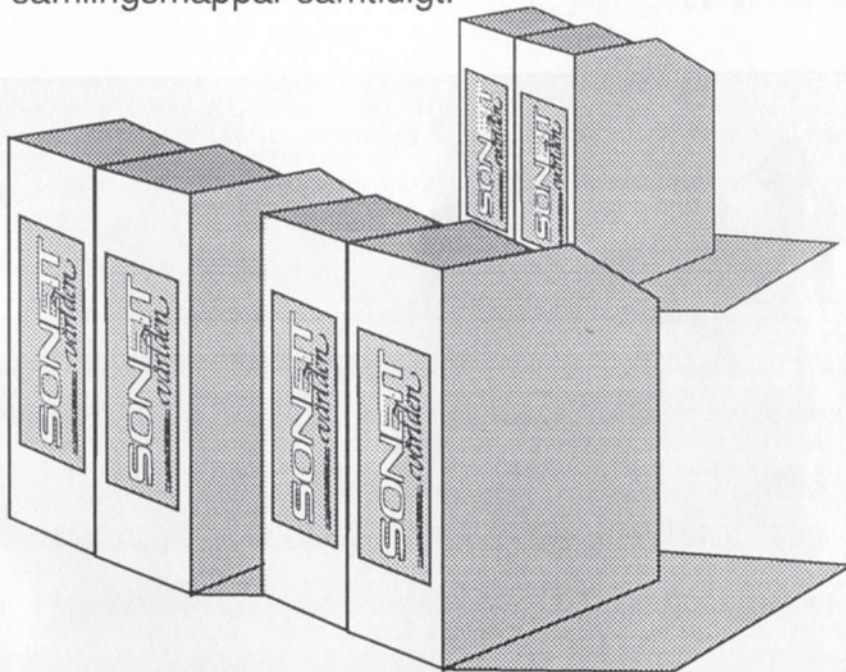
Nu finns samlingsmapparna för Sonettvärlden att köpa.

Mapparna är gula med blått tryck och är tillverkade i plast. Tre-fyra årgångar av Sonettvärlden får rum i varje mapp.

Priset per mapp är 40:- som du sätter in på klubbens postgiro 35 87 30-0.

Viktigt glöm inte att skriva ditt namn och adress och hur många mappar du vill ha!

När du nu ändå skall sända in medlemsavgiften för 1992 så passa på att samtidigt göra din beställning av samlingsmappar samtidigt.



Känns dom igen?

Samma Sonett, samma Lasse Lönn-dahl.

nostalgi

Den vänstra bilden är tagen 1967, då Lasse hade den här Sonetten, och körde runt i landet med, på sina turnéer. Bilder på Lasse och den här Sonetten förekom ofta i tidningarna på den

tiden och gav fin reklam för Sonetten. Men tyvärr så såldes ju inte Sonetten på den svenska marknaden, så någon större glädje av den reklamen hade man ju inte. Men Lasse kanske blev ännu populärare bland flickorna av dessa bilder, vem vet!

Den högra bilden, som är tagen vid sonetträffen i Odensbacken 1989 visar att Sonetten med åren har blivit ljusare, gul i verkligheten – ursprunget var "english racinggreen" – även Las-

se har med åren blivit något ljusare, annars är båda vitala och spänstiga för sin ålder.

Sonetten ligger i dag i sina beståndsdelar och väntar på att återuppstå i det skick den var då den första bilden togs.

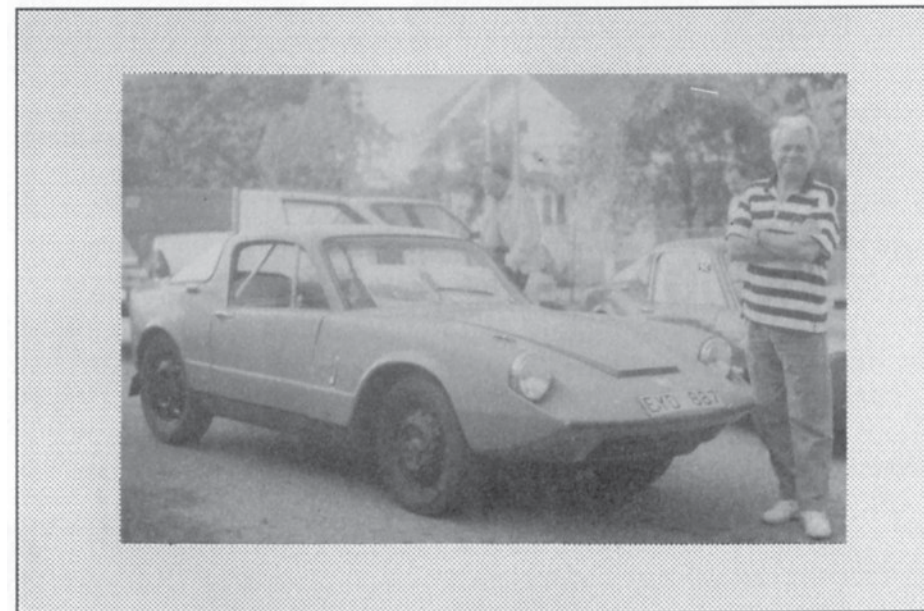
Om Lasse vet vi att han fortfarande kör runt i landet och turnerar, men vi får hoppas att han i dag kör något bekvämare bil än Sonett, utvecklingen har ju trots allt, ändå gjort framsteg inom bilbranschen. Men Lasse har

även idag en Sonett i sin ägo, en ilsket grön av årsmodell 1974, som han luf-tar då och då.

En dag får vi hoppas de åter skall mötas för en ny fotografering, Sonetten då åter "english racinggreen" och Lasse förhoppningsvis i klubbblazer och playboyskor.

Jag skall i alla fall göra mitt, för att Sonetten skall återuppstå i sitt ursprungliga originalskick. Frågan är bara *när!*

Berndt Eliasson



Handböcker för Sonetter

Intresset för de olika handböckerna till Sonetten är fortfarande stort och har ökat sedan vi startade med reservdelsförsäljning.

Av den anledningen har vi förhandlat med SAAB om nytryckning av dessa publikationer. Det går nu bra att beställa de handböcker Du vill ha genom att sätta in aktuellt belopp på klubbens postgirokonto 35 87 30-0 samt ange vad Du vill ha på talongen. Givetvis är det viktigt att Du även skriver Ditt eget namn + adress så att vi vet vem vi ska skicka handböckerna till.

Vi vill dock ha ett 20-tal beställningar innan vi ger klar-tecken till tryckeriet, det leder tyvärr till en viss leveranstid, vilket vi hoppas ni har förståelse för.

Handböckerna levereras med pärm och register.

Priser:	Verkstadshandbok II V4	200:-
	Verkstadshandbok III	200:-
	Reservdelskatalog	290:-
	Verkstadshandbok + Reservdelskatalog	460:-

Dessa priser inkluderar moms och frakt.

Vi kommer att låta göra ett antal överexemplar vilka kommer att säljas genom vår ordinarie reservdelsförsäljning men då till ett något högre pris. Därför, Du som är intresserad, slå till nu med Din förskottsbetalning, så att vi snabbt kan komma igång med tryckningen!

Per Alvestig

Preliminärt tävlingsprogram

Roadsport 1992

30-31 maj	Kinneulle
13-14 juni	Rudskogen, Norge
25-26 juli	Knutstorp
15-16 aug.	Kinneulle
5-6 sept.	Falkenberg

Kontaktperson: Hans Eklund, 0171/29964

Årets möten

(Listan blir säkert längre när vi får mer information)

21 mars	Årsmöte Club Sonett Sweden Saab, Akalla Kontaktperson Jan-David Skavén, 08/93 15 65
17 maj	Vårträff, Svenska Saabregistret, Vadstena Kontaktperson: Mattias Rosvall, 0143/10519
23 maj	Vårmöte, Club Sonett Sweden, Silverdalen Kontaktperson: Åke Olsson, 0495/40595
6-7 juni	Classic Motor Festival Ånnaboda Kontaktperson: Kaj, kvällstid, 019/228114
18-19 juli	Saabfestivalen i Trollhättan Kontaktpersoner: Göran Fredriksson, 0520/85788 Pelle Rudh, 0520/86799
27 juli- 2 aug.	Classic Car Week, Rättvik Kontaktklubb: Rättviks Fordonssällskap, 0248/20003

Lite grand runt Sonettvärlden

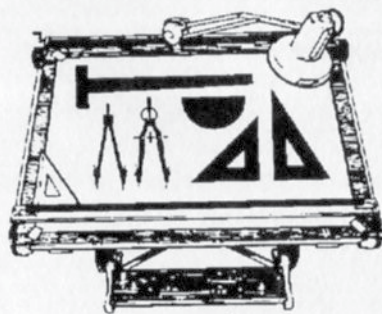
Jan-David Skavén

Du kanske har undrat någon gång hur Sonettvärlden blir till, så vi tänkte skriva några rader om det. Det kan ju vara kul att veta vad som händer innan den dimper ner i Din brevlåda.

information

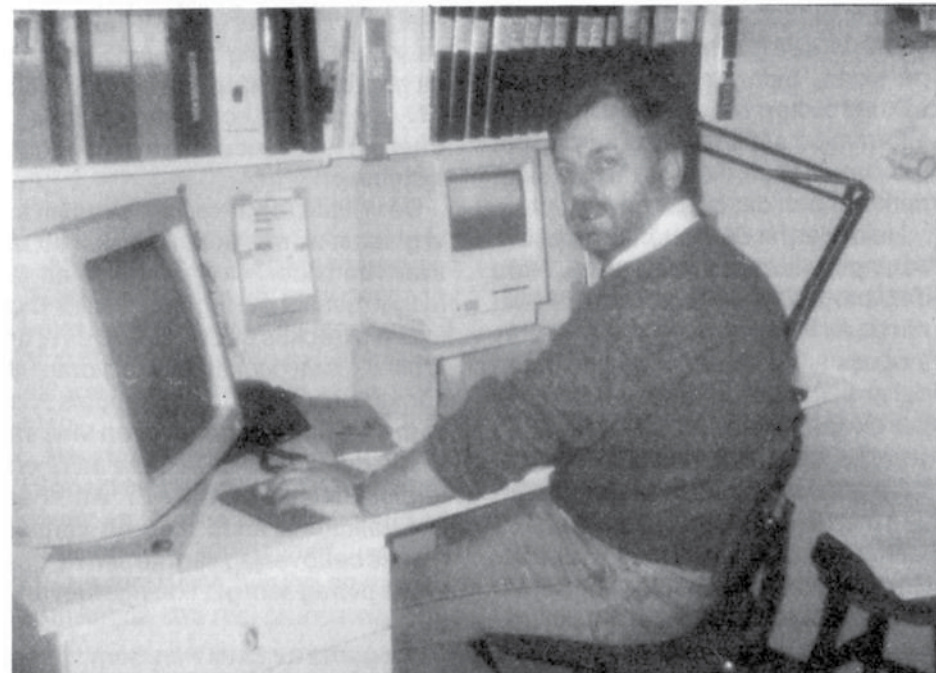
Till att börja med så bestämmer styrelsen på något av våra styrelsemöten innehållet för nästa nummer av Sonettvärlden, åtminstone huvuddragen. När vi väl gjort det lägger vi en intern tidplan när materialet ska vara klart vilket är lika med presstopp samt när den ska distribueras till våra medlemmar. Komplett från det att artiklarna är klara till det att Sonettvärlden kommer i Er brevlåda tar det ungefär en månad.

Från att tidigare ha klippt och klistrat samman klubbens tidning vid ett ritbord...



...görs den i dag på en dator av märket Macintosh SE.

Några huvudregler har vi, till exempel att den normalt kommer ut med fyra nummer per år varav två på våren och två på hösten. En annan regel som vi försöker hålla oss till är att varje nummer ska vara balanserat så att förhoppningsvis olika intressen hos våra läsare tillgodoses. Vi ska ha med våra stående artiklar, typ ledaren, snack i tvåtakt, det skrivs om oss och våra bilar men också gärna medlemsbidrag som insändare, min Sonett och så vidare. Vissa reportage är tidsbundna som rapporter om våra träffar eller information om årsmötet som bara måste aviseras i god tid. Andra artiklar är mer



Berndt vid klubbens Macintosh, till vänster syns den större bildskärmen som gör det möjligt att jobba med hela uppslag.

obundna och tas in när det passar av formatskäl eller balansskäl.

Lätt tack vare Macintosh.

En artikel som skrivs i till exempel Malmö och skickas till vår redaktör Per Alvestig i Trollhättan brukar sättas in en Mac i Stockholm, skickas till Odensbacken för layoutarbete, sänds sedan vidare till Nyköping för tryckning och distribueras sedan till såväl svenska som utländska Sonettmedlemmar, Inte dåligt! Nå, när artikeln är skriven för hand eller på skrivmaskin så skrivs den alltså in på en Macintoshdator, oftast i programmet "Word". I vissa fall skrivs också artiklarna in direkt i Ma-

cen. Instruktioner ges för sättningen; rubrik, författare, ingress, text och mellanrubrik markeras med speciella koder. Allteftersom artiklarna blir satta skickas disketter till Berndt Eliasson i Odensbacken. Det är han som gör själva tidningslayouten i ett program som heter "Quark Express". Club Sonett Sweden köpte 1990 in en Macintosh SE samt 1991 en storbildsskärm vilket väsentligt har underlättat och moderniserat layoutfasen av tidningsproduktionen.

Fotografier och teckningar

Berndt tar reprobilder på fotografier och teckningar som ska illustrera de

olika artiklarna och dessa scannas sedan in, så att de hamnar på rätt plats på sidan. Sidorna kompletteras, en saknad bildtext skrivs, en ruta med kort information sätts dit, sidorna pagineras, det vill säga, sidorna får sina sidonummer och det börjar se klart ut.

Hela tiden får Berndt tänka i uppslag, tidningens sidantal måste alltid vara delbart med fyra eftersom det blir det när en A4 viks på mitten. Det är förstas ett pusslande för att få ihop det, men det underlättas förstas av att Berndt "i det civila" arbetar på ett tryckeri, så yrkeskunskapen finns där!

Att göra ett nummer av Sonettvärlden med layout, redigering i "Macen", rastering av bilder och så vidare tar cirka 40 timmar i anspråk av Berndt fritid, det är en vanlig arbetsvecka det! Innan dess har vi andra lagt ner ett antal timmar för att jaga artiklar, skriva artiklar, sätta dem i Macintosh och så vidare, så det vill till att intresset för klubben finns och det gör det ju!

-Efter det att Berndt gjort klart sidorna vidtar "rippning". Det är i enkelhet att göra original så att tryckeriet, SAAB i Nyköping, får kompletta underlag. Efter det vidtar sedvanlig tryckning och distribution.

Då vi hittills bara trycker i svartvitt är vi gladast av trycktekniska skäl att få svartvita bilder. Det går också att få hyfsat resultat av färgbilder, så låt Dig inte avskräckas av det. Som Du vet är vi alltid glada över att få Era bidrag till tidningen och skulle det händelsevis vara så att ni förfogar över en Mac så skulle det förstas underlättas att få en färdigskrivna diskett av Er. Att ni är lika välkomna ändå med ett vanligt manus behöver jag väl inte skriva, det är Era bidrag som gör tidningen levande.

Hör gärna av Er till Per, Berndt, mig eller någon annan i styrelsen eller varför inte insändarspalten med synpunkter på Sonettvärlden, det är alltid kul att få Er reaktion!

Visste Du...

...att MHRF/Folksam från den 1 juli 1991 kräver batterifrånskiljare + brandsläckare för samlarfordonsförsäkrade bilar?

Även övriga Sonettägare rekommenderas installera dessa säkerhetsprodukter.

Från ritbräda till Macintosh

Att börja jobba med Macintosh och "Desk top publishing" som det så fint heter nu för tiden, är en stor omställning för en som aldrig har jobbat med datorer tidigare, men det var en utmaning.

När jag äntligen övertygat styrelsen i Sonettklubben att köpa en Mac, gällde det att försöka lära sig hur det går till att göra en tidning med en dator.

Som tur var så har jag en kompis, som kunde lära mej grunderna. Efter lite (mycket) träning så skulle då första numret av Sonettvärlden framställas på Macken. Puh! Jag som trodde att det skulle bli tidsbesparing och förenkling att göra tidningen på detta sätt, — detta var en mardröm!

Jag räknade inte hur lång tid det tog att göra första tidningen men det tog minst dubbelt så lång tid som att göra den manuellt, alltså att klippa och klistra.

Det är idag intressant att ta upp det första numret jag producerade på Macen och titta på det i datorn, då först ser man, att man i alla fall har lärt sig något om "Desk top publishing".

När man jobbar med nya tidens uppfinningar, får man många finesser och hjälpmedel på köpet, en dator har oönskade effekter att bjuda. Bland många finesser finns rättstavning, som man

kan använda på de artiklar som man skriver, vilket är ett bra hjälpmedel för en halvt ordblind person som jag.

En rolig episod i sammanhanget är att då jag/datorn rättar artiklarna i Sonettvärlden så föreslår den alltid ersätta vår ordförandes namn Skavén med ordet "skavank" vad den nu menar med det? Ett annat känt namn i vår tidning är Alvestig, även detta namn är okänt för en dator, varför den vill ersätta det med ordet "valssteg", så det har sina små glädjestunder att göra en tidning i en Macintosh. Det kan ju vara bra att veta för den som framöver skall överta min syssla att göra klubbens tidning.

Allt nog en dator är ett fantastiskt hjälpmedel vid framställning av en tidning. Redan har jag märkt att tiden att göra en tidning har minskat avsevärt. Förhoppningsvis skall även standarden på vår klubbtidning höjas med tiden.

En Macintosh är ett bra verktyg vid tillverkning av en tidning, men hur bra den är så klarar den sig inte utan *dina* bidrag, såsom artiklar och bilder om dina äventyr med Sonetter. Så med *din* hjälp och Macintoshen skall vi även i fortsättningen ge ut en trevlig och innehållsrik klubbtidning.

Berndt Eliasson

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Sonettsäsongen 1992 närmar sig med stormsteg med allt vad detta innebär för en sonettägare. -67:an ligger fortfarande nedplockad. Chassiet är körbart och plastreparationen pågår men frågan kvarstår: När blir den klar? Tur att 73:an är körbar i alla fall

Denna gång tänkte jag börja på samma ställe som i förra numret av Sonettvärlden, det vill säga med chassi-nummer 017 och 018. Hasse Eklund har varit i Lycksele och tittat på nummer 017 nyligen. Han rapporterar att det verkligen var en prototypbil. V4-motorn var inte monterad som på serie V4:orna och huven var en modifierad tvåtaktsdito för att exemplifiera några saker.

Tack vare Kim Therp i Danmark har vi lyckats få fram uppgifter om nummer 018. Den körs dagligen (!) av en 85-årig (!) farbror i Köpenhamn sedan i början av 1970-talet. Detta är en riktigt "dansk Sonett" eftersom den har varit i Danmark sedan 1966 då den kom dit för att visas på en utställning. Idag är den grön och har gått över 15000 mil. Ursprungsfärgen lär ha varit vit.

Stort Sonettintresse i Danmark

Intresset för Sonetter, oavsett modell, tycks vara stort i Danmark dessa tider. (Den är ju byggd på gammal

danskockuperad mark) Ett knappt 40-tal bilar finns i landet och så gott som samtliga är USA-importerade. Förutom chassi-nummer 018 så finns det ytterligare två stycken tvåtaktssonetter i Danmark.

Den ena importerades från USA för några år sedan och lär vara i väldigt fint skick. Den förste danske ägaren sålde den för en tid sedan till en affärsman i Köpenhamn för 207000 (!) SEK. (Danskarna har insett dess rätta värde.)

Den tredje bilen importerades från Tyskland runt nyår av Vagn Bruncke som är en av eldsjälarna i Saab Totaktklubb i Danmark. Chassi-numren på de här bilarna är okända ännu men lär dyka upp snart nog.

Den sistnämnda kan vara chassi-nummer 096 som i december var utanonserad i Tyskland dit den nyligen importerats från USA. Dock finns det uppgifter som talar mot detta och Lennart Jarenbäck, som sköter "Distrikt

Mellaneuropa" har lovat kolla detta. Lennart har lagt ner en enorm möda på att leta Sonetter och hans hjälp med registret på tvåtaktssonetter har varit ovärderlig liksom Howard Davies i USA vilken för övrigt sköter uppdateringen av alla uppgifter.

Totalt har vi idag uppgifter på runt 125-130 bilar vilket är ca. 50% av de 258 man byggde.

Varför lägga ner så mycket arbete på detta undrar säkert någon med rätta men det är kanske så att man måste ha en Sonett II för att uppskatta all information man kan hitta om dessa rariteter som trots allt är ett stycke svensk bilhistoria.

Slutligen vill jag avliva myten om att skottar skulle vara snåla. Under hös-

ten 1990 var chassi-nummer 157 till salu i Kansas, USA, för 2500 \$. Första tjing på bilen, som var otroligt rostig och dålig, fick Ian Sarginson från Skottland. Dock tyckte han, med rätta, att priset var för högt men när han fick veta att Bertil Maununen från Sverige hade visat sitt intresse för den så slog han till och Skottland fick sin första tvåtakts-sonett. Sannolikt finns det totalt två Sonetter i landet, ty Mr. Sarginson har redan tidigare en 74:a som han köpt från USA.

Bertils intresse för bilen var inte speciellt stort, han tyckte bara att det kunde vara kul att äga nummer 157 eftersom han redan äger nummer 158. Jag vet någon som tycker att det skulle var kul att äga alla 258...

SKRYT ÄNNU MER!

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

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

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

Klubbdekalen – som egentligen är två, en stor och en liten – kostar bara tio kronor. Billigt eller hur? Och som sagt, du får både den lilla och den stora för en tia.

När du beställer – sätt in beloppet på klubbens postgirokonto 35 87 30-0. Glöm inte att tala om vad du heter och vilka grejor du vill ha.

Inbjudan Årsmötet 1992!

Ni är varmt välkomna till årsmöte lördagen den 21 mars 1992! Platsen har vi varit på förut, det är nämligen hos Saab i Akalla norr om Stockholm, se karta på nästa sida. Programmet blir som följer:

10.00-12.00 Medlemmar i Club Sonett Sweden får köpa reservdelar med 10% rabatt. Delarna måste inte vara till Er Sonett, det går bra med andra Saabar också! Enda motprestationen är att ni måste uppge Ert namn, så att medlemskapet i klubben kan kontrolleras. Rabatten gäller endast 21/3!

12.00-13.30 Årsmöte med tilltugg (landgångar, öl/läsk) OBS: Årsmötet tidigarelagt med en timme mot vad som sades i nummer 4/92 av Sonettvärlden för att vi ska hinna med programmet.

13.30-15.00 För de som önskar visar vi några olika videofilmer, givetvis med Saabanknytning i allmänhet eller med Sonettanknytning. Alternativt, för de som önskar det så ställer Saab i Akalla, i mån av tillgång, upp med några demonstrationsbilar, som ni är välkomna att provköra. Vi kan inte lova att värstingar som 9000 CS 2,3 Turbo är disponibla, men vi ska göra ett tappert försök med någon i alla fall!

Och Du, på grund av maten så **måste** ni anmäla deltagande vid årsmötet till Jan-David Skavén, Vinthundsvägen 87, 123 62 Farsta, tel. 08/ 93 15 65 **senast den 15 mars**, antingen skriftligt eller muntligt, annars riskerar ni bli utan.

Hjärtligt välkomna!

Styrelsen Club Sonett Sweden



MHRF/Folksams försäkringskonferens

Martin Stenlund,
Ordförande i försäkringskommittén

Det faktum att jag är klubbens ansvarige för MHRF-försäkringen samt att jag icke tidigare bevistat någon dylik konferens gjorde att Club Sonett Swedens styrelse utsåg mig till att representera klubben vid konferensen och 30-årsjubileet för försäkringen.

försäkringar

Såsom för närvarande boende i Vilhelmina tvingas jag konstatera, att Stockholm nog är bra på alla sätt och vis, men usch vad avsides och ocentralt det ligger! Efter att ha undersökt lämpliga färdsätt insåg jag snart att flyg var det enda raka, då det skulle ta en orimlig tid att skumpa tåg fram och tillbaka och dessutom blir det lika billigt att flyga.

Efter att ha tagit bilen (Saaben givetvis) till Östersund, flyg till Arlanda, flygbuss till T-centralen och slutligen tunnelbana ut till Värtahamnen kunde jag kliva ombord på en av Silja Lines enormt fina färjor som skulle föra oss till Helsingfors. Konferensen hölls ombord på båten så utlandsresan var helt och hållet en skatteteknisk grej. Exempelvis erhålls moms fria avslutningsresor.

Väl ombord kunde jag installera mig i hytten och träffa min hyttkompis, Dennis Olausson, en riktig Stockholmskisk som har ett förflutet inom dragracingsporten bland annat. Han var med på det häftiga 70-talet och skruvade åt den berömda Gunne Back som vann många race med sin "Frighten Chicken" Corvette. Naturligtvis åker Dennis Chevrolet Corvette i 80-tals upplaga idag. Han jobbar också med bilar i sin egen verkstad, helst då jänkebilar.

Efter presentation av konferensmaterialet bjöds alla deltagare på en utsoekt god middag då vi gavs möjligheter att komma "on speaking terms" med varandra. Vid mitt och Dennis bord satt Hilding och Annika, två trevliga Folksamtjänstemän samt den mycket pratamme och spirituella Anders Jansson från Ferrarista Suecia vilken visade sig ha vissa anknytningar till Sonettgänget. Han var mycket god vän med vår så tragiskt bortgångne racerkillen Rolf "Dumle" Carlsson. Vi hade mycket att prata om under kvällen och han visade med gester och minspel hur en Ferrari Daytona ska köras för att gå snabbt på bana, och hur en bra Sonett likafullt är snabbare på t.ex. Kinnekuhle Ring. Anders valspråk lyder: "No gentleman travels behind less than

twelve cylinders". Självt vet jag ju att det går lika bra med att sitta bakom "den mäktiga trean", eller hur Hans Eklund?

Allvaret börjar...

Under lördagen tog så allvaret vid, vi delades in i grupper och deltog i olika föreläsningar. Den kanske viktigaste hölls av Bo Kallhagen, Räddningstjänsten i Karlstad och handlade om bilbränder och hur de bekämpas samt förhindras. Många bilbränder uppstår på grund av rent slarv av bilägaren. Det gäller att se över både el och bränslesystemen i bilen innan någonting händer, vi fick se lite bilder på hur det definitivt inte får se ut. Det uppstår ju även bränder i garage, förråd och ladugårdar där många förvarar sina bilar så man bör vara ganska kritisk på var man lämnar sin bil. Till dessa viktigare frågor ska jag återkomma senare i Sonettvärlden. Sätt in brandsläckare och huvudströmbrytare i Sonetten, nu!!!

När det gäller skadestatistiken så är materialet i vissa fall för litet för att vara statistiskt tillförlitligt, men både vad gäller skador för stöld, brand eller vagnskada kan man konstatera, att vanliga enkla bilar typ Saab, Volvo Opel eller Ford ligger mycket bra till. Däremot är Ferrari, Jensen och Mercedes (Coupéer, SL-modeller) klart överrepresenterade. Dessutom är dessa bilar fruktansvärt dyra att reparera vid en skada, vissa kromdetaljer som grillar och stötfångare kan kosta tiotusentals kronor per styck att byta ut.

De enda Porschar som går att försäkra via MHRF är 356:orna eftersom alla andra modeller, 911, 924, 944 och 928

har otroligt hög stöld- och skadefrekvens.

Vi fick även reda på lite nyheter vad gäller Hobbybilsförsäkringen och MC-försäkringen.

Lördagslunchen intogs i sällskap med några Anglofila fanatiker ifrån Rover- och Minisevenklubbarna. En av dessa hade fräckheten att påstå att Saab-andan består i att samla ihop allt som lossnar inuti och utanpå Saabarna! Under eftermiddagen hann jag ha ett samtal med Mats Björkqvist som i sin kostym, slips och välkammade frisy såg väldigt strikt och korrekt ut men givetvis hade han ett varmt bilhjärta klappande inuti kostymen. En av hans bästa vänner visade sig vara Saabfantasten "Bocken" Blomqvist så det blev en trevlig stund.

Över 14000 MHRF-försäkringar

För närvarande så finns det ungefär 14200 stycken teknade försäkringar och skadeutfallet är gott, dock diskuteras vissa justeringar av premierna och självriskerna för de mest skadedrabbade bilmärkena.

En annan nyhet är att karenstiden kan tas bort för Hobbybilsförsäkringen om klubben så vill och att en sådan försäkring kan överföras till MHRF-försäkring när medlemmen varit med i ett år. (Nämnas bör att Club Sonett Sweden ej har satsat på Hobbybilsförsäkringen då vi istället som alternativ till MHRF-försäkringen har den mycket förmånliga Skandiaförsäkringen. Red.)

På söndagen avslutades konferensen med avtackning av två verkliga eldsjälar, Alf Lavér och Hans Torneback bl.a., samt en förhoppning om en

bra fortsättning med MHRF/Hobbybilsförsäkringarna.

Resan, föredragen och maten var mycket bra. Dessutom var det mycket trevligt att träffa bilfantaster och försäkringshandläggare från hela detta avlånga land inklusive Gotland. Gotlän-

ningarna är faktiskt verkligen aktiva, det enda de saknar är en bro till fastlandet.

Slutligen, om någon Sonettägare får någon form av försäkringsproblem så är det bara att ringa till mig eller någon av de andra i försäkringskommittén eller besiktningsmännen.

Nytt år – dags för nya medlemsavgifter.

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

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

Därför har styrelsen i Club Sonett Sweden beslutat att något höja medlemsavgiften, till **125:-** för 1992; det kan ju vara kul att en del utgifter inte stiger mer än så här... Gör oss dock den tjänsten, att omgående betala in avgiften på postgirokonto **358730-0** så har Du det gjort och Du besparar oss mycket besvär med påminnelser och dataändringar. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) å 10:-.

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

Jan-David Skavén

På Sonett-turné i främmande land. Del 2. Mot Klippiga bergen.

av Mats Jonsson



Efter 3 dagar i Phoenix var det dags att röra sig norrut mot Grand Canyon som delmål. Att packa bilen var en vetenskap trots att vi hade försökt begränsa bagaget. Vi hade en låda med reservdelar som vattenpump, packningssatser, tänddelar och slangar med oss från Sverige. Dessutom hade vi en dunk med 2 gallon vatten i bilen i fall vi skulle råka ut för något trassel i värmen.

fyndet

Att byta en slang är ju inte så svårt men var hittar man vatten i obebodda ökentrakter?

Pang!!! Vi nästan flög ur stolarna. Hade ett däck exploderat? Plötsligt började det regna i bilen. Konstigt, regnet smakade fruktsoda. En burk dricka hade exploderat i värmen och nu var hela bilen duschad invändigt. Egentligen var det ganska egendomligt att bilen inte hade AC eftersom den ursprungligen var såld i Kalifornien. Vi tog upp detta med en del sonettexperter vi träffade efter vägen och alla var eniga: Var glad att du slapp eländet. Den fungerade ändå aldrig och sätt inte dit någon eftersom du bara kommer att få problem. Sven Larsen på Dana Motors i Billings i Montana sade

att han hade sålt ett 30-tal Sonetter varav ett flertal hade haft AC. Bilarna hade stått mycket på verkstaden och AC:n hade varit det huvudsakliga problemet. I Arizona hade vi nog tagit de problemen. Vår bil var nog den enda som saknade AC där och vi hade behövt den. När vi kom till motellet i Flagstaff på kvällen fann vi att även en dyrbar dansk elefantöl hade exploderat. I en resväska till råga på allt eländet.

Nästa etapp gick in i New Mexico och i Los Alamos som ligger i närheten av Santa Fe sökte vi upp Ken van Riper som är New Mexicos svar på Ölands Janne. Mr van Riper hade en tvåtakts-sonett som stod och väntade på renovering. Bilen var rostfri men var i övrigt helt slut. Ett jättefint objekt som han hittat i Albuquerque för 1000 dollar 1986 och tyvärr så kommer den nog



Förarbyte på vägen upp mot Santa Fe i New Mexiko.

inte bli renoverad så länge denne samlare äger den. Ch.nr var 000.256 vilket innebär att detta var den tredje sista tvåtaktaren som man tillverkade nere i Arlöv. Mekobjektet just nu var en blå 74:a som hade fått en ny inredning och lite annat godis. Han hade också köpt och plockat i en av Mike Tuckers racemotorer så den kommer säkert att bli ganska vass när den är klar. Till vardags åkte han i en gul 74:a och för ångfärder så begagnades en EMS 76:a. För att sedan inte bli sysslöslös i framtiden så hade han köpt en 6-7 96:or i varierande skick. Alla bilarna var rostfria och verkade vara ganska lättrenoverade

Mr Van Riper var i 50-års åldern vilket inte hindrade honom från att spela hockey på vintern. Och vinter har man i New Mexico. Los Alamos ligger på 2500-3000 m höjd och snö kan komma mellan september och juni. Den icke konstfrusna hockeyrinken är normalt isbelagd mellan mitten av

oktober till i början av mars. Vegetationen i New Mexico tydde på låg årsnederbörd och skallerormarna sades trivas på prärien. Den höga höjden kombinerat med värmen innebär även en del kylningsproblem för Sonetten. Det enklaste sättet att lösa detta var bara att slå av på takten lite grann.

Efterföljande dag lämnade vi Los Alamos och följde Rio Grande norrut och ganska snart nådde vi Colorado. På kvällen kom vi till Colorado Springs där vi försökte få tag på Nick Wilson som åker autocross med en tvåtakts Sonett. Tyvärr misslyckades vi med detta men vem vet, man kanske kommer dit fler gånger. Autocross är en väldigt populär form av motorsport. Man gör en bana med konor och tunnor på en parkeringsplats där man kör på tid. Bilarna är vanliga standardbilar och de är uppdelade i olika klasser. Vi försökte även få tag i Butch Stevens utan att lyckas när vi var där. Han har en väldigt fin Sonett 69:a som är till



Hemma hos Saab-entusiasten Ken Van Riper, Los Alamos, i New Mexiko. Sonetten är en gul -74:a i fint skick.

salu. Bilen är en lågmilare och han har tidigare begärt 8000 dollar för den.

Nästföljande två dagar åkte vi 190 mil. Vi fortsatte efter Klippiga bergen till Chyenne i Wyoming och därifrån upp till Cody där vi slog läger. En rodeo och Buffalo Bills museum besöktes i denna lilla västernstad innan vi via Billings i Montana tog oss till Minot i North Dakota.

När vi kom till Minot så hade vi åkt 350 mil sedan vi lämnade Phoenix i Arizona. Hittills hade vi inte haft några problem med bilen. Bara tankat och kollat oljan. I Billings i Montana besökte vi, som tidigare nämnts, Dana Motors som är Saabåterförsäljare där. Vi hade hoppats på att få se en fin tvåtaktssonett och en 93 GT 750 där men de var tyvärr sålda.

En samlare från Seattle hade varit där på försommaren och sagt att han skulle öppna ett Saabmuseum och att dessa saknades i samlingen. Han köpte båda för 15 000 dollar.

Sonetten var väldigt fin och hade bara gått 6000 mil. Sven Larsen hade sålt den ny och sedan köpt den tillbaka av förste ägaren.

GT:n hade däremot varit ett renoveringsobjekt i dåligt skick men jag antar att även ett sådant vore guld värt i Sverige. Kvar hade Sven en 68:a som han bara åkte med på fina söndagar.

Vi funderade på varför vi såg så lite Saabar i de här trakterna och fick förklaringen av en släkting. Hon hade tänkt att köpa en begagnad Saab Turbo på ett ställe men ångrat sig. Problemet var servicen. Hon bor i Bismarck i North Dakota och de närmaste Saabåterförsäljarna finns i Grand Forks, Fargo och Billings i Montana. Avståndet från Bismarck till alla dessa är 45-50 mil.

Om du bor i Stockholm, skulle du då köpa din bruksbil där om närmaste stället du kunde få service och köpa reservdelar låg i Göteborg?

Fortsättning i nästa nummer

Fälgeblemen är nu under tillverkning

Till Er alla som har beställt fälgeblem för lättmetallfälgarna så är tipset att betala in 125:-/styck till Club Sonett Swedens postgironummer 358730-0, så slipper ni postförskottsavgiften och emblemen skickas fritt till Er så fort som klubben fått in dem till reservdelslagret.

Och Du, glöm inte att ange avsändare, så att vi vet vem vi ska skicka dem till. Priset är alltså 125:-/styck för de som förhandsbeställt och Du kan förstås passa på att beställa dem när Du ändå skickar in medlemsavgiften till klubben.

Samtidigt vill vi passa på och tacka Hans Jartoft som verksamt bidragit till att vi kunnat ta fram dessa emblem.

Styrelsen för Club Sonett Sweden i samarbete med Svenska Saabregistret

Visste Du...

...att biluthyraren Wasa i Göteborg en tid hade 10 SAAB Sonett i sitt stall? Det gav både Sonetten och Wasa en god publicitet, allt enligt Anders Tunberg i "SAAB-ANA de första 50 åren".

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Jodå, nog har det skrivits en del om Sonetter eller andra Saabsportbilar sedan det förra numret av Sonettvärlden:

Saabine's Nachrichten

-I nummer 2/1991 av Saabine's Nachrichten, den tyska Saabklubbens medlemstidning, skriver ordföranden Klaus Weissbauer en väldigt trevlig artikel om olika historiska Saabbilar. Alla har det gemensamma, att de kan öppnas uppåt och följaktligen heter också artikeln "Oben offen!"

Den förstabilen som avhandlas är en Saab 92 med stort tygtak, av 1954 års modell. Redan 1955 planerade Rolf Melde, Sixten Sason och några medarbetare i hemlighet en fortsättning, nämligen en helt öppen tvåsitsig sportbil med glasfiberkarosseri.

Just det, det var Saab 94 eller Saab Sonett Super Sport som presenterades 1956 på Stockholms Bilsalong. Som ni vet byggdes dock bara 6 exemplar.

Några öppna Formel Junior byggdes ju också, men de var ju mer att se som rena tävlingbilar. Det fanns också tankar på en liten öppen Saabsportbil, som ritades i Australien och förfinades

av Gunnar A. Sjögren men som ni vet vet så blev det inget av med det.

Istället hade en kärnfysiker i USA, Walter Kern kommit på idén att Saab borde göra en öppen tvåsitsig sportbil, vilket sedermera resulterade i Saab Quantum, som presenterades på bilsalongen i New York 1962. På grund av kvalitetsproblem byggdes den bara i tre exemplar.

Istället koncentrerade man sig på Saab återigen på att göra en Sonett. En av prototyperna hette Catherina, som hade fördelen att man kunde lyfta bort taket och sätta in det i bagageutrymmet, precis som mycket senare på Porche Targa. Nåja, av detta blev det ju inget mer än en färdig prototyp, det blev Björn Karlströms prototyp MFI 13 som vann. Året var 1963.

Som ni sett av Björn Karlströms artikelserie i Sonettvärlden hade även han tankar på en Sonett med avtagbart tak, men han fick avstå.

20 år senare, 1983, vid bilutställningen i Frankfurt fick Saabvännerna äntligen se en designstudie av en öppen 900, inspirationen kom från den dåvarande chefen för Saab i USA, Robert J. Sinclair. Designen gjordes av Björn Envall, Saabs designchef och 1984

gavs startskottet till produktionen av Saab Cabriolet. De första 400 gick 1986 till USA och sedan dess har man i finska Saab-Valmetfabriken gjort 25000 stycken! Vad kommer härnäst?

Saab Idag

-Saabs personaltidning hade i nummer 38, 1991 även de bild och text om Saab Quantum. med rubriken "Drömsaab?". Man berättar bland annat att ovannämnda Walter Kern databeräknade bilkonstruktionen, vilket var klart avancerat i slutet av 50-talet. Det hjälpte alltså inte, kvalitén var för dålig vilket tydligen även Prins Bertil som provkörde bilen lär ha tyckt.

Din Bil

-Den kände bilhistorikern och journalisten Peter Haventon skrev i nummer 3, 1991 om Saabs Veterama i Nyköping den 29 juni 1991.

Vi har ju redan förut rapporterat om detta härliga evenemang i Sonettvärlden, men kan i alla fall berätta att bland mycket annat bilgodis så finns en fin bild på ett antal gammalsaabar (92, 93 och 96) samt i bakgrunden några Sonetter. Bland annat syns den maroonröda Saab 92, vars renoveringsöden man kunnat följa i Teknikens Värld och som nu kunde beundras i klart skick.

Även Sonetter kommer med på ett hörn, Peter omnämner "en kraftigt ombyggd Saab Sonett". Att gissa att

det rörde sig om Berndt Eliassons skapelse är väl inte alltför vågat?!

Motor

-Av Bertil Mårtensson i Lund har vi fått en artikel av journalisten Egon Reimertz. Det är i nummer 11, 1991 som han skriver lite om Ingemar Ahls Sonettköp i USA samt om vårt härliga höstmöte vid bland annat Tjolöholms slott. Även ordföranden i Club Sonett Sweden informerar om klubbens övriga verksamhet. Allt illustrerat med en helsidas färgbild på en massa Sonetter utanför Tjolöholms slott. Att på detta sätt få informera om vad vi gör till Motors alla läsare som ju är medlemmar i Motormännens Riksförbund är mycket värdefullt, vi når en delvis ny och stor läsarkrets. Jag har själv fått bevis på, att människor som jag inte alls förknippar med bilhobbyn har uppmärksammat artikeln. Alltid når man några nya intressenter!

TV4

Den 18 december 1991 hade TV4 ett program, "Motorsport" som behandlade RAC-rallyt, julens bilböcker och Saabs chefdesigner, Björn Envall, intervjuades. Förutom lite tankar om framtiden, av naturliga skäl sade han inte så mycket om den utan han höll sig hellre till EV-1, så visades även lite bilder från Saabs imponerande bilmuseum i Trollhättan. Att ett antal Sonetter då också visades i TV är ju naturligt, eller hur?

Säljes (Bytes)

Saab 900 Turbo 79/84, intercooler plus 3 tums avgas., rostlagad, lackad, nya dörrar bland annat, "Röda Blixten", en bra gammal Turbo som säljes eller bytes mot billig Sonett eller BMW Touring.

Martin
0950-81043 Helg
0940-14075 Dag

Säljes

Sonett III, 1970, bra skick, original, ingen rost, bra kaross, nyrenoverad växellåda m.m. Nybesiktigad utan anmärkning.

Christer Eriksson
Tel. 031/21 42 72,

Säljes

Saab Sonett III, årsmodell 1975 (red. kommentar: Denna årsmodell måste vara unik..!) Fint skick. Gul.

Pris: 77500:-

Tel. 042/222268

Säljes

Ny grill -71, det.nr. 7417207
350:-

Rolf Jensen,
tel. 033-13 61 30 (arb)

Säljes

Sonett III, 1974
Bra skick, bes. och skattad,
Se även reportage i Sonettvärlden
nr. 2, 1991
Pris 80000:-

Christer Melwinsson, Forssjö
Tel. 0150-39090,

Säljes

Stripes, svarta eller vita i original-
desigbn. 350:-/sats
Gummilist till bakruta Sonett III
200:-

Gummilist till dörrar, universalmo-
dell 200:-/st.

AC-anläggning Sonett II
2000:-

Mats Jonsson
Tel. 0150/12904 bost.
0150/58751 arb.

Säljes

Hstighetsmätartavlor Sonett III. Km/
h graderade. Bättre alternativ än så
kallade gnuggisar och påklistrade
skalor. Tavlorna är under tillverk-
ning. Leverans bör
kunna ske under våren -92.

Mats Jonsson
Tel. 0150/12904 bost.
0150/58751 arb.

Säljes

Försäljningsbroschyrer
Sonett V4 -68
Sonett III -70
Sonett III -72

Janne
tel. 0485-54242

Säljes

Saab 99 Turbo -79, renoveringsob-
jekt.
Pris: 10.000:-
A-traktor-bygge, en del jobb åter-
står. Duett-traktor med front, fram-
skärmar och bakdel från Saab 9000.
Pris:25.000:-

Johnny Johansson
Tel. 0521/21250

Säljes

Original klädselmaterial till Sonett II
V4, svart venyl ihopsytt med skum-
gummistoppning och tygbaksida,
säljes i tillklippa satser till bagage-
rummets sidostycken samt över
tanken. Pris per sats 700:-
Original takklädselmaterial (nylon-
typ) till tidiga Sonett III -70 pris 125:-
m²

Mats Persson
013-631 67 efter 17.00

Köpes

Klädsel övre H dörr,
det.nr 7411721
Luftutsläpp yttre 1 st.
det.nr 8602203
Reglagepanel, mittre
det.nr.7425689
Ljusledare
det.nr.7425101
Växelspaksknopp
det.nr. 7426000
4 st.dekorring strålk.
det.nr.7405418
2 st. backspeglar, typ "Bullett".

Rolf Jensen,
tel. 033-13 61 30 (arb)

Köpes

Till Sonett 3, 1971 köpes bakre
stötfångaren (Polyurethane) Hän-
visning till :

Lars Peter Kruse
Havremarken 24
7730 Hanstholm, Danmark
Tel. 97 96 13 55

Köpes

Växelspaksknopp original
Sonett III, -72 års modell

Arne Remröd,
tel. 08-26 33 13

Reservdelar
reservdelskataloger
verkstadshandböcker
samlingsmappar

Behöver du något av detta

till din Sonett

vänd dej till klubbens reservdelsansvarige

Erland Johansson

Tel 013-27 04 12