

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Tysk Sonettrenovering
- Lasse Löndahls Sonetter
- CSS vårmöte
- Saabfestivalen 1994

2
1994

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Hittills har jag inte fått några synpunkter på ledaren i nummer 1/94 av Sonettvärlden angående kommersialiseringen av de stora träffarna. Ska jag tyda det som att det inte är så mycket att hetsa upp sig över, eller att ni i all enkelhet inte hunnit fatta pennan för att skriva vad ni tycker till tidningens adress?!

Som ni ser av en artikel i detta nummer har Club Sonett Sweden och ytterligare lite drygt 100 MHRF-an slutna klubbar varit på en kurs i föreningskunskap i två dagar. Det var mycket nyttigt för oss alla och jag tror nog att oavsett hur långt de olika klubbarna kommit i sitt föreningsarbete så fick vi alla nya impulser som så småningom kommer att märkas hos våra medlemmar. Det var också skönt att höra att myndigheterna ser på våra klubbar som idéella, med andra ord vi behöver inte skatta, ta in moms eller deklarerar. Det är mycket att göra i styrelsen ändå utan att behöva ha en massa myndighetspålagor, så det tackar vi extra för.

Ja, så börjar då mötessäsongen 1994. En hel del möten hittar Du omnämnda i detta nummer av Sonettvärlden och givetvis hoppas arrangörerna att få se många Sonetter. Extra många hoppas vi naturligtvis få se på Club Sonett Swedens vårmöte 21 maj och på Saabfestivalen 16-17 juli, se separat kallelse till dessa möten i detta nummer. Glöm inte heller att Hasse Eklund gärna ser er som åskådare på någon av tävlingarna, Du finner hans tävlingsprogram i tidningen.

En rapport från årsmötet hittar Du inte i detta nummer då presstopet för 2/94 var tidigare än mötet, istället får Du läsa om det i nummer 3/94 tillsammans med rapporter från en del andra möten som till exempel de två nämnda ovan.

Hoppas vi ses på något möte,

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan David Skavén chefred.
Vinhundsvägen 87
128 62 Sköndal
08-93 15 65

Styrelsen

Jan David Skavén, ordförande
08-93 15 65

Mats Phersson sekr.
Tel. 013-631 67

Johnny Johansson, kassör
0521-22 12 50

Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0171-299 64

Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13

Lars Söderman,
matrikel, adressändringar
08-39 38 63

Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12

Per Alvestig, suppleant

OMSLAGSBILD:

Lasse Löndahl i sin guldfärgade Sonett V4 1968, vinkar in våren till alla sonettvärldens läsare och hoppas att alla ställer upp på årets möten och evenemang.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsgatan 19
590 60 Ljungsbro
Tel. 013-631 67

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå
0950-810 43

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

Medlemsavgift
125:-/år

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober 1994.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Välkommen till Club Sonett Swedens Vårträff 1994!

Årets vårträff kommer att vara inne på Classic Motor Jubileumsfestival i Ånnaboda lördagen den 21 maj 1994. Vi tors utlova att det kommer mycket intressant i fordonsväg att titta på!

Här kommer det också att finnas en särskild Sonettavdelning. Fri entré för Sonett och förare, passagerare måste dock betala 50 kronor. Medlemmar i "vanlig" bil parkerar på publikparkeringen och betalar 50 kronor/person. **Barn gratis.**

Ni kan komma när det passar er under morgonen/förmiddagen, den första aktivitet som Club Sonett Sweden arrangerar börjar 14.00.

Aktiviteter på Jubileumsfestivalen lördagen 21 maj:

Veteranmarknad (startar ca. 08.00!!!)

Bil- och MC-rally

Backrace

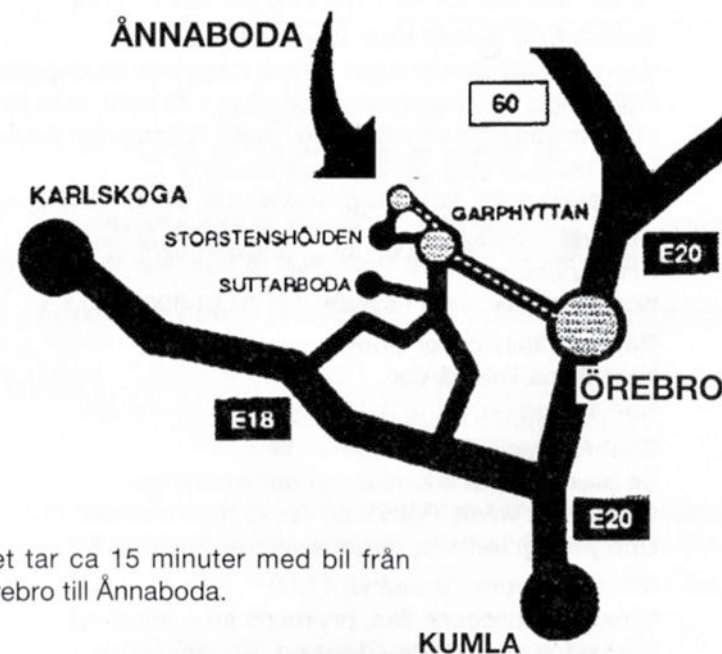
MC-velodrom

Club Sonett Sweden bjuder på kaffe med tilltugg 14.00 då det också ska röstas om "Vårens snyggaste Sonett", en tradition vi haft på våra vårmöten sedan början av åttiotalet.

På lördagskvällen är det dans för de som har "spring" kvar i benen. För er information kan vi också nämna att Classic Motor Jubileumsfestival fortsätter på söndagen 22 maj, men då har Club Sonett Sweden inga speciella aktiviteter.

Välkommen!

Anmälan senast 15 maj till Åke Olsson på tel. 0495-40595 eller sänd en rad till Karlavägen 18, 577 51 Silverdalen.



Det tar ca 15 minuter med bil från Örebro till Ånnaboda.

Årets möten

(nu kompletterad)

- 20-23 maj **Internationell Saabträff** i Rosmalen, Holland
(Se även separat info. i 1/94)
- 21 maj **Vårträff Club Sonett Sweden** i Ånnaboda
Kontaktperson: Åke Olsson, tel. 0495-40595
Se även separat information i detta nummer.
- 28 maj **Isladan i Umeå** i samband med Veteranmarknaden,
kl. 13.00, ev. med museibesök. Ring för exakt info. till:
Kontaktperson: Martin Stenlund, tel. 0950-81043
- 3-5 juni **Continental Oldtimer Festival**
Scandinavian Raceway i Anderstorp
Kontaktperson: Lasse Theander, tel. 036-371120
- 3-5 juni **Saab V4 og Sonett Klub Danmark**
Vår- och årsmöte vid Vejby Strand Camping, Nordsjælland.
OBS: Sista anmälningdag egentligen 25 april, men skyn-
dar ni er kan ni få göra det i efterskott. Fullständigt program
finns hos:
Kontaktperson: Jan-David Skavén, tel. 08/93 15 65
- 2-3 juli **Historic Super Prix**
Ring Knutstorp
Kontaktperson: Jan Tromark, tel. 0418-80619
- 9 juli **Båstad Classic Car Show**
Norrvikens Trädgårdar
Kontaktperson: Sune Svensson, tel. 040-490262
- 16-17 juli **Saabfestival i Trollhättan.**
Se även separat information i detta nummer.
- 1-6 augusti **Classic car week, Rättvik** en vecka full motoraktiviteter
Upplysning: Rättviks fordonssällskap. Tel. 0248-200 03
- 27 augusti **Motorcentrum i Umeå** kl. 11.00
Minirally, Concours, fika, prylmarknad + annat kul.
Kontaktperson: Martin Stenlund, tel. 0950-81043

- 23-25 sept. **Dansk nationell träff vid Vigsø, Hanstholm**
Arrangör Saab V4 og Sonett Klub Danmark, Totakt, 99-90-
900-9000
Generalrepetition inför den internationella Saabträffen
1996.
Kontaktpers. Lars P. Kruse, Havremarken 24, 7730 Hanst-
holm, DK
- 12 novemb. **Motorcentrum i Umeå**, kl. 11.00
Bildvisning med välartikulerade Sune "Sliret" Strömberg,
ev. garagerunda och fika bland annat.
Kontaktperson: Martin Stenlund, tel. 0950-81043. Han
emotser gärna egna mötesförslag om träffinnehåll och
annan träffplats än Umeå.

Båstad ClassicCarShow

Lördagen den 9 juli 1994. Norrvikens Trädgårdar

Nordens förnämsta bilutställning bjuder på exklusiva fordon i en sagolik miljö.
Allt från klassiska veteraner och motorcyklar
till moderna sportvagnar och lyxbilar.
Och den populära tävlingen Concours de Charme.
Inramat av en ljuvlig parkmiljö, bara ett stenkast från tennismetropolen Båstad.
Välkommen till Båstad Classic Car Show när sommaren är som bäst.

Sista anmälningdag 10 Juni.

Några minnen från Saabs billaboratorium i Trollhättan 1967-68



Lars Fredriksson

Här följer fortsättningen och del tre av Lars Fredrikssons minnen från Saabs billaboratorium. I det här avsnittet redogör Lars för hur han deltog i både planlagda och mindre planlagda krockprov med olika bilar.

historik

Bilen totalkvaddad

Inte alltid fanns en Sonett att tillgå för att åka hem i efter jobbet. Ibland fick jag hålla tillgodo med något annat. För att testa olika andra bilar fanns på labbet ett antal konkurrentmärken. Ja, inte konkurrenter till Sonetten, men väl till den nya 99:an som snart skulle presenteras. Där fanns en Volvo 142, en Vauxhall Victor, en Triumph 1600, en Renault 16, en Taunus 16M och några fler jag glömt.

En kväll lånade jag Taunusen för att köra hem med, lugnt och försiktigt. Då gällde det att inte glömma bort att Saabarna hade mycket bättre vägegenskaper än de flesta andra bi-

larna. Men, det var precis det jag gjorde när jag lite sömnig morgonen därpå skulle åka tillbaka till Trollhättan. Det fanns flera vägar till jobbet för mig att välja. Den här morgonen valde jag grusvägen och glömde förstås att jag inte åkte Saab. I en kurva gick det för fort. Jag sladdade över i motsatt sidas dike med ena framhjulet, lyckades få upp det och bilen på vägen igen, men fortsatte över med andra framhjulet ned i nästa dike. Fick upp det hjulet också! Framför mig såg jag nu en av de där lantbrukarna med morgonmjölken. Han stod vid en mjölkpall och lyfte mjölkkanor. Som tur var såg han i tid min framfart och att jag tappat kontrollen över bilen. Precis när jag i min tredje sladd förbi mjölkpallen hoppade han undan. Nu kunde jag inte hålla mig kvar

på vägen längre. Båda framhjulens skar ner i diket, och inte nog med det, bakhjulen följde också efter. Ja, till och med hela bilen dristade sig att följa efter ut i terrängen. Den var mycket ojämn, men bilen blev desto slätare på undersidan. Det mesta slets bort.

Fy, så skamsen jag kände mig! Kvaddat en av labbets provbilar! Vad säger chefen på labbet när jag ringer? Jo, verkstadschefen John Åhs som jag anmälde mitt misstag till frågade när jag sa att jag nog totalkvaddat Taunusen: "Har den slagit runt?" - "Nej" - "Va då, har du inte slagit runt? Då räknas det inte. Skall du kvadda måste du slå runt. Det där var väl inget att komma med!" Reglerna var nämligen sådana på billabbet att slog någon runt blev han hedrad och fick ha "kvaddpriset" i sin ägo tills någon annan kvaddade igen. Vandringspriset var ihopsatt av diverse bildelar. Jag förtjänade således inte priset. Jag måste slå runt först. Det låter när man först hör det lite egendomligt att bli hedrad för att kvadda en bil, men för folket på labbet var det ett bra sätt att få veta vad en bil egentligen tålde när den slog runt. Den ökade medvetenheten om att bilar skulle vara säkra och skydda passagerarna tog sig uttryck i ett intresse att se hur bilarna praktiskt stod emot belastningar från lite hårdare hantering. Därför var denna praktiska och något extrema provning av värde.

Krockprovning med Sonetter

Naturligtvis provades bilarna också mer planerat och seriöst i regelrätta

krockprov mot en betongvägg. Kraven på krocksäkra bilar ökade ständigt i USA och i Sverige var vi ju inte sena att ta efter för att rentav ibland försöka vara världsledande. En mängd nya regler för krockprovning formulerades och godkända resultat efter vissa kriterier var tvungna att redovisas för att få ta in bilarna i USA. Jag minns att man faktiskt blev tvungen att ta tillbaka ett hundratal Sonetter därifrån. De hade blivit stående i någon frihamn därborta och togs inte emot eftersom SAAB inte kunde visa upp certifikat för godkänd krocktålighet. Därför togs de bilarna tillbaka för att säljas i Sverige och tur var väl det, annars hade vi här knappast fått se några alls! Sonetten var ju från början endast avsedd för den amerikanska marknaden. Den såldes som "AN EXCLUSIVE TOY" där borta. Just den devisen borde vi nu ta tillbaka och anamma eftersom det är ju precis vad våra bilar är idag: "exklusiva leksaker".

De nya krocktålighetsbestämmelserna innebar bland annat att vid frontalkrock fick inte motoraggregatet tryckas in mot förare och passagerare utan skulle styras genom krossens utformning inåt, nedåt under de som satt i framsätet. Helt naturligt en bra åtgärd för att skydda benen, men för att prova ut detta förbrukades många Sonetter.

På baksidan av SAAB-fabriken i Trollhättan, ut mot sportflygfältet fanns på den tiden en provbana utrustad för diverse bilprovning. Den utrustning som väckte det största intresset och ofta bestörtning var räls-

banan, som slutade med en betongvägg. Fräscha, nya, fina bilar skickades med berått mod rakt in i väggen, som ett led i veriferingen av de åtgärder som vidtagits för att öka säkerheten. I bilarna som krockades satt alltid en docka för att bedöma hur påverkan på en människa skulle ha blivit. Det var en av mina kollegor från Linköping, Börje Karlström, som jobbade med detta. Jag förmodar att accelerationer mättes med givare här och var i bilen och i dockan. Dessutom mättes deformationen i karossen och hur mycket motorpaketet trängde in i kupén. Förloppet i krocken

filmades med höghastighetskamera. Genom att sedan spela upp filmen långsamt

kunde man se hur bilen trycktes ihop och hur dockan rörde sig.

Även säkerhetsbälten provades vid krockproven. Resultaten kunde bedömas mycket säkert från filmerna. Man kunde se hur dockan rörde sig, inte bara framåt minns jag, utan man kunde även se hur illa säkerhetsbältet kunde göra åt dockans huvud när bältet fjädrade tillbaka om det var för elastiskt och återfjädrande. Avsikten med selen är ju att både hindra föraren att fara fram i vindrutan och att ta upp energi vid den hastiga retardationen, samtidigt som den inte får fjädra tillbaka föraren för hårt. Då kan han bryta nacken på returen i stället och det är väl inte så kul det heller!

Energiupptagningen när föraren far

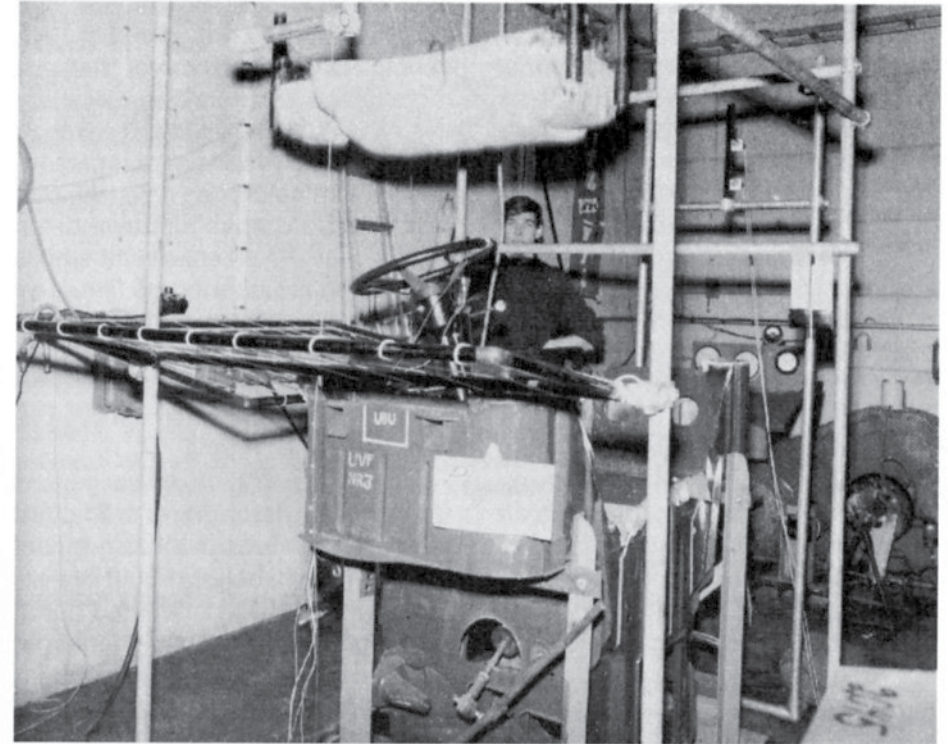
framåt vid en krock kan också skötas av ratten. Nya regler innebar dels att ratten inte fick vara styvt förbunden med framvagnen utan förbindelsen skulle brytas när hjul och framvagn trycktes bakåt. Dels var det angeläget att ratten tog upp energi när bröstkorgen slungades fram. Den skulle med ökande motstånd kunna pressas framåt och samtidigt ta upp en del av förarens rörelseenergi.

Att prova just energiupptagningen i ratten genom krockprov mot betongväggen var onödigt dramatiskt och kostsamt. Därför riggades det upp en separat provanordning

för detta. Helt enkelt ställdes en Sonett front vertikalt på nosen med ratten mot taket. Sedan släpptes en

"bröstkorgsdocka" med för en förare representativ massa från viss höjd rakt ner på ratten. I dockan fanns accelerometrar som registrerade retardationen. Rattens intryckning genom den "kollapsibla" rattstången mättes. Vad jag minns skulle även själva ratten utformas så att ringen och ekrarna också kunde ta hand om en del av energin. Detta får mig att associera till roliga minnen om Björn Andreasson på ASJ i Arlöv.

Det var Björn som var ansvarig för konstruktion och tillverkning av Sonetten i Arlöv. Han var alltid en sann entusiast och var det även med energigätande rattar. Förmodligen var vi lite sent ute med proven och hade heller ingen godkänd ratt till V4-an. Vi



Här ser vi provanordningen för att prova energiupptagningen i ratten

provade och misslyckades och provade igen. Björn kom farande med nya rattar han fått tag i för proven. Han kom alltid som en frisk fläkt instormande på labbet med nya ideer och lösningar. Så småningom fann vi en godkänd ratt. Själva var jag aktiv i rattprovningen. Jag drog ofta i linan som utlöste "bröstkorgens" fria fall ned mot ratten och försökte väl även att tolka en del av resultaten.

Provning vid flygfältet

Klockan är 02.00, mitt i natten och de flesta sover. Några på labbet job-

bar. Därinne står en bil övertäckt med ett kapell. Ett par hål i kapellet i ögonhöjd visar att bilen skall köras med kapellet på. Om man trycker på kapellet känns att bilen är alldeles mjuk. Det tycks som om bilen är klädd med gummimadrasser här och var. Är detta en ny uppfinning? Vill man göra bilen krockssäkrare genom att klä den med polstrar runt om? Allt förefaller mycket konstigt. Tänker man ge sig ut och köra detta ekipage mitt i natten? Varför i allsin dar?

Vilken känsla, det är den ännu ej premiärvisade 99-an som skall pro-

vas! Och gissa vem som skall köra den? Det finns stunder i en ingenjörns liv som är högtidliga och rentav andaktsfulla. Att nu få köra 99-an var en sådan stund. Visserligen blev det inte den rätta känslan att sitta instängd under kapellet och bara titta ut genom de små hålen, men ändå, det var inte många som redan kört den! Men den hade körts en del både upp i Norrland och utomlands, bland annat i Östtyskland och Tjeckoslovakien. Den kördes på udda platser för att inte den nya hemliga modellen skulle bli avslöjad i förtid. Transporten till provplatserna avses all insyn gjordes i täckta transportbilar.

Nu skulle vi göra något specialprov på provbanan vid flygfältet, jag minns inte exakt vilket, men spännande och kul var det att ge sig ut mitt i natten med alla nyfikna motorjournalister sovande och helt ovetande om vad som dolde sig under madrassen.

Ett prov jag deltog i var att registrera hur fjädring och dämpare fram och bak fungerade på bilarna. Även med Sonetten gjordes det här fjädringsprovet. Det gjordes också på natten, men för Sonetten inte av samma anledning som med 99-an. I det fallet var det nämligen bara det stora mörkrummet vi eftersträvade och inte insynsfriheten.

På ena sidans stänkskärmar fram och bak fanns små glödlampor monterade. Den främre blinkade och den bakre lyste med fast sken. Bilen tvingades i gungning genom att ett gupp i banan kördes över. Bilens fjädring och dämpning registrerades

med en fast uppställd kamera med öppen slutare. På filmen erhöles härigenom två uppritade kurvor. Den ena motsvarade främre delen av karossen med punkter från den blinkande glödlamporna och den andra representerad av en heldragen linje från den fast lysande lampan på bakre delen av karossen. På ett enkelt sätt erhöles således en registrering på filmen av insvängningsförloppet i fjäderpaket och dämpare. Sedan kunde utvärderingen göras i lugn och ro på labbet av olika fjädringskonstanter och dämpare med hjälp av fotona.

Jag kommer ihåg att det var ganska trickigt att i nattmörkret träffa rätt med bilen på de uppställda guppen. De fick inte vara belysta för att inte exponera filmen i kameran med annat ljus än glödlampornas på skärmarna. Alldeles extra svårt var det att köra 99-an rätt på "hoppen" med bara tithålen att se igenom.

De provningsfaciliteter som fanns ute vid flygfältet var av varierande slag. Där fanns, vad man idag på t ex Scania i Södertälje har en större motsvarighet till, nämligen en skak- och komfortbana. Den utgjordes av en lång bana med simulerade olika vägbeskafter allt från tvättbräda till långa, jämna vågformationer. På den banan kunde bilarnas vägegenskaper bedömas på dålig väg under olika omständigheter. Till exempel kommer jag ihåg att det var lätt att framkalla den "sågande gången" på Sonetten när den kördes över vissa gupp.

Lars Fredriksson fortsätter att minnas i nästa nummer av Sonettvärlden.

En Sonetts öden och äventyr.

Börje Pettersson

När jag körde hem från träffen på Siljansnäs funderade jag på vad min Sonett varit med om. När jag köpte den i december 1968 var jag allvarligt sjuk och läkarna visste inte vad det var för fel. Man skulle inviga en ny bilhall i Östhammar och hade fått tre Sonetter att sälja för 15.900 kr. Att jag var sjuk och behövde något uppiggande bidrog säkert till att jag köpte bilen. I januari kom jag in på sjukhus för undersökningar. Man hittade orsaken och efter operation i slutet på januari blev jag snabbt bättre.

Det har tävlats med den

Under 50- och 60-talet kördes massor av isbanetävlingar runt om i Uppland. De arrangerades av idrottsklubbar, motorklubbar och andra föreningar. Jag hade provat på det tidigare och nu skulle det bli tävling igen i Östhammar, ca. 14 dagar efter att jag kommit hem från sjukhuset. Jag anmälde mig med Sonetten som då hade gått högst 200 mil.

Ytterligare en Sonett deltog i samma heat, som annars bestod av Volvo PV, Amazoner, Renault R8, en Hundkoja och någon Saab V4. Sonetterna var snabbare på rakorna, men vi var rädda om bilarna och höll undan i kurvorna när det blev trångt. Det var tolv bilar i klassen och vi kom trea respektive femma.

Jag har också åkt lite bilorientering med bilen och särskilt en tävling hade

sina poänger. Det var i januari 1975, man hade slutat använda så kallade fulldubbade däck i rallytävlingar och myndigheterna hade rekommenderat alla som hade sådana däck att köra slut på dom.

Inom MHF hade man inga speciella däckregler utan vi som hade gamla rallydäck kunde använda dom. Det rättvisa i detta kan man ju diskutera. På tävlingsdagen var det glansis på alla småvägar.

Jag hade en ganska ny kartläsare, så vi åkte i nybörjarklassen. Vi vann överlägset, inte tack vare bilen, utan mera på grund av däck och kartläsare. (Vi körde så småningom upp oss till A-klassen med en Saab V4). En kul grej var också att vi fått en felklippat karta där en kontroll inte fanns med. Vi lyckades hitta den ändå! Ja, Sonetten som Bil-o bil är väl inte den mest lämpliga.



Vad är det där för snöhög?!



Jo, en Sonett!



Varför skotta förresten, solen gör ju ändå jobbet!

Det har krockats med den.

Två rådjur har sprungit i vägen och dött med mindre skador i främre skärmkanten som följd. En av granens kor körde jag på en natt när jag var på hemväg. Hon hade kommit ut på vägen, och jag lyckades väja litet, så hon liksom satte sig i vindrutan. Dörrstolpen fick en knäck och vindrutan sprack, annars blev det inga skador. Kon kalvade lyckligt en vecka efter kollisionen.

En avåkning jag minns hände en morgon när jag åkte till jobbet. Jag hade bytt till sommarkäck, trots att det fanns isfläckar kvar. Det gick ganska fort, jag kom in i en kurva med blankis och minns: "Jäklar, jag har ju sommarkäck idag"! Nå, jag drog i handbromsen, gick bredsides ut i plogvallen och fastnade. Jag fick hämta hjälp för att komma loss, men bilen klarade sig.

1979 var lacken så matt att det var dags för omlackering. Ungefär en månad efteråt i juli var jag på hemväg en natt och körde genom det bruksamhälle där jag jobbar. Några ungdomar lekte med ett bilhjul, som dom rullade mellan sig på trottoaren. När

jag kom vek hjulet av ut i gatan. Jag fick det mitt i fronten och det blev en bra smäll. Hjulet studsade, för iväg minst 50 meter och rullade in bakom ett hus. Fronten sprack och listen blev förstörd. Det var inte läge för en diskussion med okända ungdomar utan jag åkte hem. Genom detektivarbete och kompisar fick jag tag på den skyldige och fick i alla fall en viss ersättning.

Det har renoverats under åren.

Allt eftersom rosten har ätit upp bottenplattan har jag lagat med rostfri plåt och nu torde bilen vara en av dom mest underhållsfria. 1992 var det dags för omlackering igen.

Bilen har nu gått 24000 mil, motorn har gått över 30000 mil och är orörd. Den sitter nu i V4 nummer 2. I Sonetten sitter en lätt trimmad 1700 cc motor, som också gått en hel del.

Sommartid används den som bruksbil och får gå så där 800 mil per år. Jag hoppas få glädje av den i ytterligare många år. Hur många har förresten haft sin Sonett sedan den var ny? □

Har du någon intressant upplevelse med din Sonett, låt Sonettvärldens läsare ta del av den.
Skriv några rader till Sonettvärlden och berätta!

På Sonettturné

Lasse Löndahl



Berndt Eliasson i Odensbacken bad mig skriva ner lite minnen om mina Sonetter och här kommer några rader om de fyra Sonetter jag haft genom åren.

Den första var den på bild nummer 1, det var en av prototyperna som byggdes före den egentliga serieproduktionen, en tvåtaktare med chassinummer 016 och som givetvis hade

rattväxel. Med den reste jag på turné – 1967 tror jag det var – sedan blev den utbytt mot en Sonett V4 1968 – den bil som syns på bild nummer 2 – och färgen blev också en annan, istäl-

Bild nr 1. Med den här Sonetten turnerade Lasse runt i landet och gjorde reklam för SAAB. Bilen har chassinummer 016 och var en av de första förseriebilarna som tillverkades mer eller mindre för hand. Bilen finns bevarad och är under renovering.

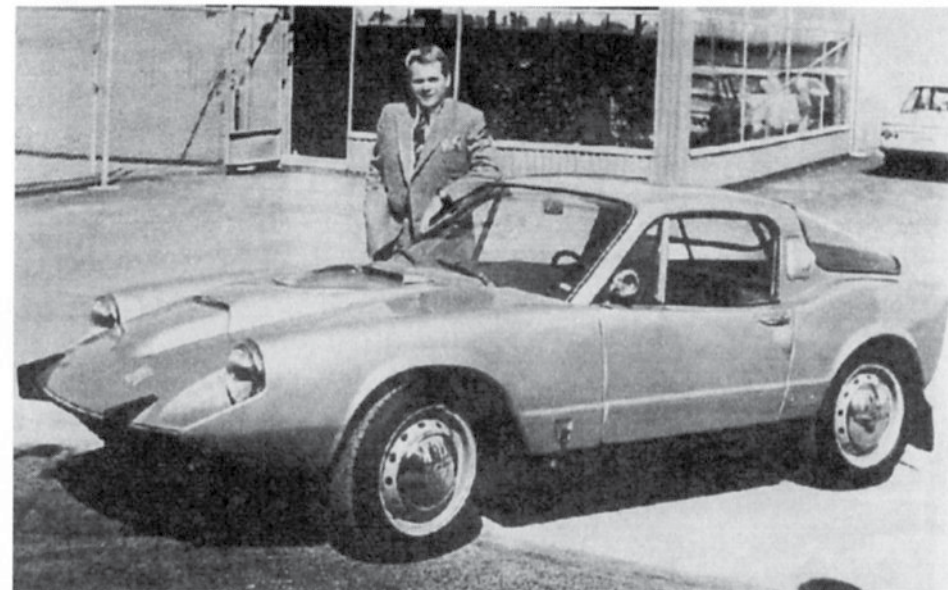


Bild nr 2. Bilden är förmodligen tagen då Lasse hämtar ut sin nya guldfärgade Sonett V4 1968.

let för mörkgrön blev det en guldfärgad .

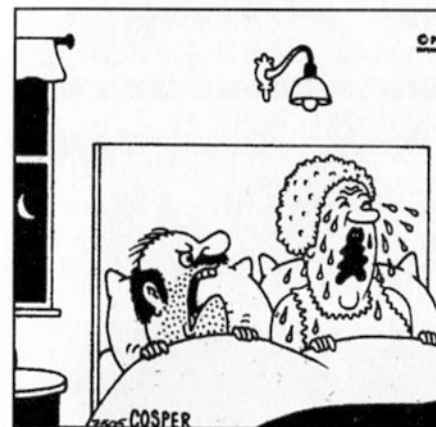
Nästa byte av bil innebar ytterligare en ny färg, den blev som Televerkets bilar, lite rödgul och var av typ III. Min fjärde och sista Sonett, den som jag

har i dag är lindblomsgrön och av 1974 års modell. Med den har jag kört hela sommaren 1993. Under vintern 1993-1994 är den inställd, för tyvärr är det ju ingen vinterbil och så är jag rädd om den. Jag är så lycklig när jag sätter mig i min Sonett och kör iväg, Jag säger till den: "Å, vad jag älskar Dej". Det är ju härligt när man kan bli kär i sin bil, men det är jag. Jag tillbringar ju så mycket tid i mina bilar så man måste trivas med dem och mina Sonetter har varit härliga att resa med.

Varför turnera utan Sonetten?

I somras reste jag på min 43:e sommarturné och det har blivit massor

Sluta nu, det är snart fyra timmar sen Lasse Löndahl sjöng "Får jag bli din tangokavaljer..." i teve!





Lasse har även haft, och har, Sonett III. På bilden syns en ung Lasse Lönndahl och två treor, en -70 och en -72 framför leveranshallen, förmodligen i Nyköping.

med mil i bilar. Men den roligaste tiden har varit när jag fått resa med mina Sonetter och de har alltid väckt uppmärksamhet. Folk har frågat angående motor och sådant men jag är inte bra på det tekniska. Jag fyller på bensin och tittar på alla grejor som finns under huven, men har ingen aning om någonting. Det är skönt att det finns killar som kan sådant och som kan hjälpa till när det behövs. Jag har inte haft några problem, av-

gasrör har jag fått byta men annars har det gått bra!

Nu längtar jag till våren när jag får ta ut min kärlek och resa runt och njuta igen. (Man måste ju njuta av livet och leva medan man är ung....)

Glada hälsningar

En minutiös renovering

Jürgen Quetting/Jan-David Skavén

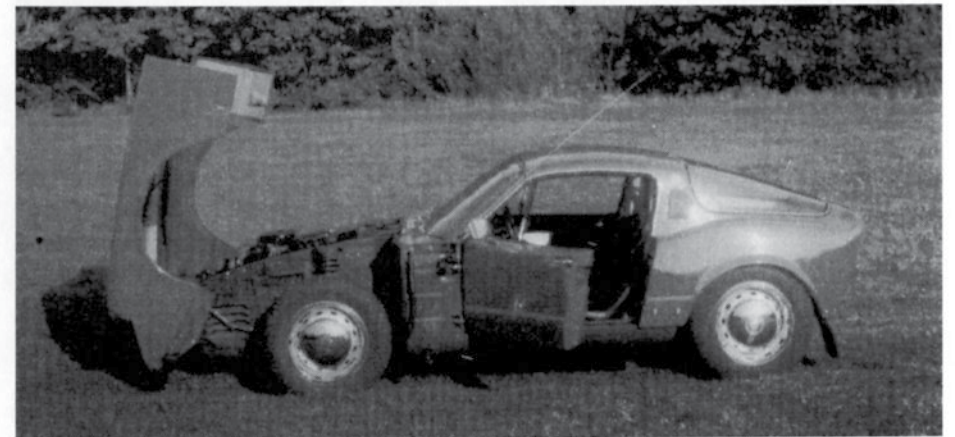
Inbland får man brev med Sonettanknytning som riktigt glädjer en. Det kom från vår medlem Jürgen Quetting i Dortmund, Tyskland. Först var det väl inte tänkt för Sonettvärlden men då han på förfrågan inte har något emot att vi publicerar det återger vi här hans brev:

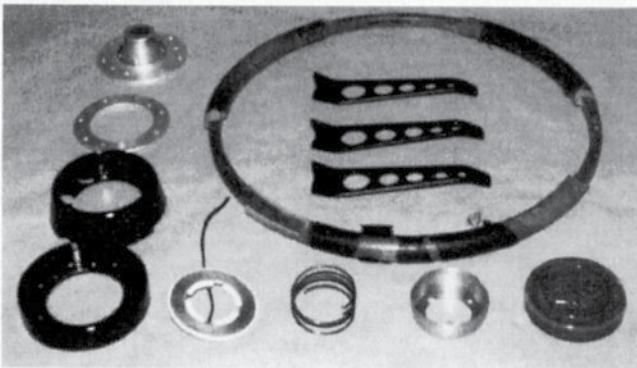
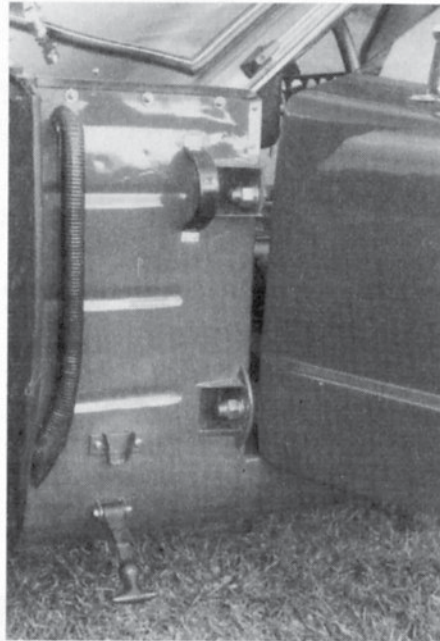
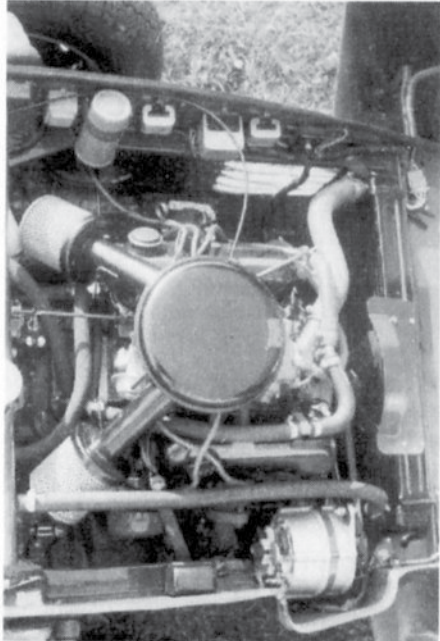
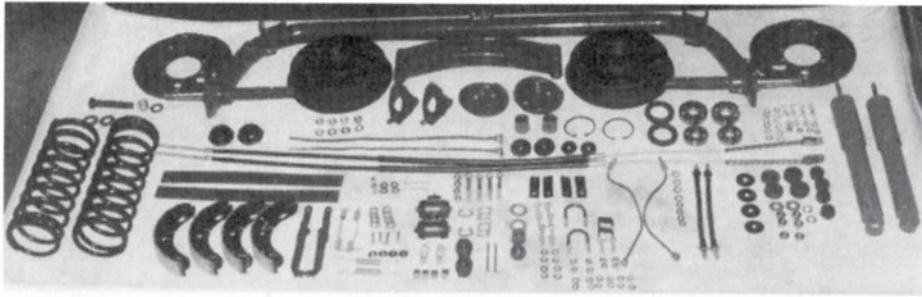
"Ursäkta att jag inte skrivit på så länge men jag ville först avsluta renoveringen av Sonetten, vilket nu äntligen har lyckats som Du ser. Det har tagit lång tid, men så har också bilen blivit mycket bra. Jag använder den nästan dagligen som bruksbil då

det ger mig så mycket glädje att köra den. Det är också min förhoppning att mitt arbete är så bra att bilen håller länge. Kanske klarar jag av att komma med den på 1994 års Sonettmöte.

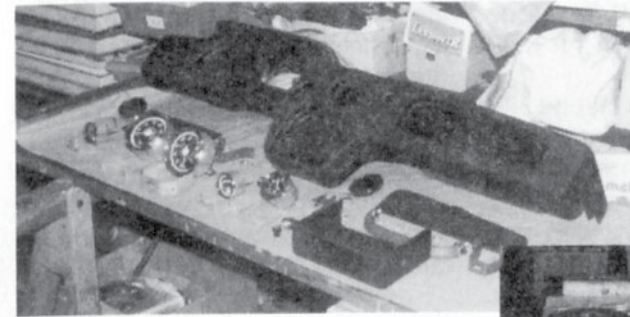
Stort tack för Din hjälp och den från

Grann blev den eller hur?!

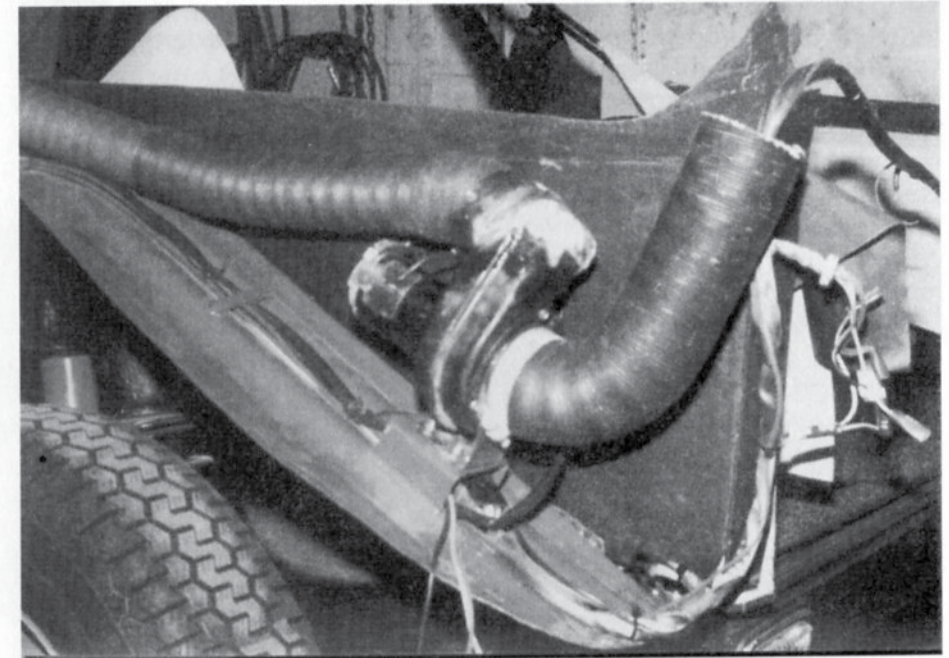
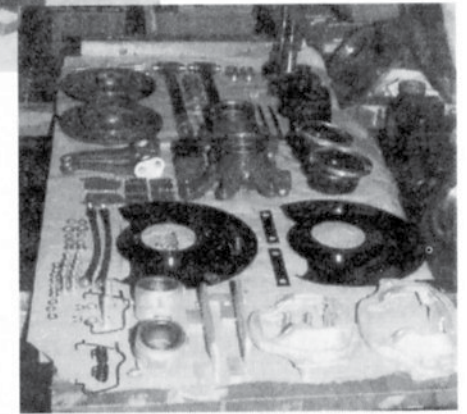




Bildtexter:
Som ni ser har verkligen renoveringen gjorts med tysk grundlighet!



Bildtexter:
Det är dock inte alltid som Jörgen hållit sig till strikt original, som fläktarrangemanget för bakrutan visar.



Dina vänner i Club Sonett Sweden. Utan er hjälp hade det säkert inte gått så bra och problemlöst.”

Jürgen bifogar också en mängd bilder av renoveringsförloppet av vilka vi publicerar en del. Som ni ser har han verkligen gått grundligt tillväga, allt var isärplockat i smådelar och han har säkert lagt ner mycket tid för att få den i det fina skick den är idag. Han fortsätter:

”Jag har förbättrat den på en mängd punkter för att dagligen kunna köra med den och jag har försökt att göra det så att originalskicket rent optiskt ändå bibehålls i största möjliga utsträckning även om det är en vidareutveckling av bilen.

Mycket är ändrat i bilen

Visserligen har jag en 1968, chassienummer 558, men jag har ändå byggt på huvudstöd på stolarna av säkerhetsskäl, ja de är till och med lite högre än de på 69:an då jag är 195 lång. Därför har jag också lutat stolarna 5 cm bakåt och av det skälet har jag helt ändrat väggen framför tanken, speciellt hörnen.

Ratten sitter något högre än normalt.

Säkerhetsbältena är av rullbältestyp vilket man dock ej kan se då själva upprullningsanordningen är monterad bakom klädseln. De övre fästepunkterna för bältena är fastsatta i extra ditsvetsade förstärkningar vilka inte heller kan ses. Jag har överhuvudtaget förstärkt chassiet på många punkter även om det inte syns.

Jag har även byggt en handsfacks-

lucka så att inte allt åker på golvet när jag accelererar. Inte original på 68:an, men praktiskt.

Blinkersspaken har jag monterat vänster om ratten och till höger om ratten sitter en spak för vindrutetorkarna/spolarna; det ser faktiskt ut som om det hade varit så från början.

Vad sägs om en Sonett II utan imma på bakrutan?

Jag har ändrat ventilationen bak så att luften via två fläktar sugts ut genom de tre ventilationshålerna under bakrutan så att inte rutan immar igen vid fuktigt väder. Det fungerar bra och syns inte alls.

I vänstra baklyset har jag byggt in dimljus. På tal om belysning har jag monterat innerbelysning ovanför spegeln i bilen. Motorn är en 1700 cc med 75 hk och Solexförgasare med choke.

Fälgarna är omsmidna 4,5" och gjorda så att jag kan ha slanglösa däck monterade på dem. Så många delar som möjligt är gjorda av rostfritt stål.

Färgen har åter blivit Monacoröd som den ursprungligen hade tack vare den hjälp jag fick från Club Sonett Sweden att få fram den riktiga färgen.

Jag har gjort mer än vad jag skrivit ovan, kanske inte alltid helt som original men jag har ändrat så försiktigt som möjligt för att göra bilen säkrare och användbar som bruksbil. Av bilderna hoppas jag att ni kan se en del detaljer av de som jag beskrivit ovan.” □

Så det kan gå!

Jan-David Skavén

Ibland får man smålustiga brev. För ett tag sedan fick jag ett från Klaus Weißbauer i 1 Deutscher Saab-Club e.V. Han berättade bland annat, att han på sistone köpt inte mindre än tre Sonett V4, med hjälp av lån. Inte dåligt, speciellt som han redan hade en Sonett V4 förut!

Nå, två stycken sålde han och finansierade därmed köpet av den tredje Sonetten som han tänkt ha som reservdelsbil, för skicket lämnade en del övrigt att önska. Nu inträffade det osannolika att när bilen kom till Tyskland upptäckte han något intressant, nämligen chassienumret.

Bilen hade ett nummer högre (000396) chassienummer än den röda Sonett (000395) som han redan hade sedan ett antal år tillbaka, alltså innan den stora köpivern bröt ut. Nu kunde han bara inte använda den som reservdelsbil och därmed göra

det svårare att återställa den i kördugligt skick. Istället kommer han att konservera den och så småningom när han får tid renovera den till ett fint originalskick.

Där ser man vad ett chassienummer och slumpen kan ställa till med. Att säga att världen är liten ibland är väl ingen överdrift när man importerar en Sonett till Tyskland från USA och den råkar ha chassienumret efter den Sonett man haft sedan årtal tillbaka. Därmed har de också en gång i tiden för över 25 år sedan stått bakom varandra på tillverkningslinan i Arlöv! □

Den röda Sonetten med chassinummer 000 395 står klar utanför garaget medan det nya renoveringsobjektet med chassinummer 000 396 tittar ut ur garaget för att vänta på sin tur att renoveras!



Du har väl betalt...?

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1994 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, 125:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Icke betalade medlemmar tas bort ur vår matrikel innan nästa utskick från klubben.

Medlemmar som inte betalt kan inte heller förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring, vi skickar regelbundet vår medlemsförteckning till dem. Vidare är det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som har möjlighet att köpa Sonettdelar från klubbens reservdelslager. Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Johnny Johansson, tel. 0521-22 12 50.

Klubbens postgironummer är 358730-0. Har Du redan betalt ska Du förstås bortse från dessa rader.

Nordisk Evenemangskalender, MHRF försäkringsfolder



1994 års upplaga av denna utmärkta sammanställning av de olika bilklubbarnas möten i år har kommit och finns att rekvidrera, givetvis gratis, hos tidningens adress, se sidan 3.

Det brukar inte vara många som gör det av våra medlemmar, ni kanske får den från annat håll, men det borde det vara för det är en bra summering av vad som finns i mötesväg i Norden. Evenemangskalendern ges som vanligt ut av Nordiska Motorhistoriska Förbundet. Ni som funderar på att ansöka om MHRF/Folksam samlarfordonsförsäkring kan också rekvidrera 1994 års informations- och premiefolder. Det är 4 sidor matnyttig information, som likaledes rekvidreras gratis från tidningens adress eller besiktningsmännen.

Fototävling!

Ja, nu är det dags för en fototävling igen, det var ett par år sedan sist. Minns jag rätt blev vi väl inte direkt dränkta i svar men de bidrag vi fick var både humoristiska och sevärda.

Med andra ord, ladda kameran, ta bilder under 1994 års säsong och skicka dem sedan till tidningens adress (se sid. 3). Givetvis måste bilderna ha anknytning till Sonetten men motiven är era och kan vara allt från semesterbilder, mötesbilder, från tävlingar, ja som det brukar heta, endast fantasin sätter gränserna. Förresten, bilderna måste inte ens vara tagna i år men ett krav är att de inte publicerats förut. Helst ser vi att de är i svartvitt, av tryckskäl, men färgkort är också i sin ordning. Sätt gärna namn och adress på baksidan av varje bild, så underlättar det för oss när vi så småningom returnerar bilderna. Juryn är som vanligt styrelsen i Club Sonett Sweden och likaledes som vanligt är juryns beslut utan appell. Priser då? Jodå, det blir tre pristagare och eventuellt även några hederspristagare som kan påräkna böcker med Saab-anknytning, alternativt få något från klubbens reservdelsförråd av motsvarande värde.

Vi vill gärna få in era bidrag **senast den 31 oktober** och resultatet meddelas i nummer 4/94 av Sonettvärlden.

PS. Glöm inte heller pristävlingen i nummer 1/94 av Sonettvärlden om delar från andra bilmodeller som också passar Sonetten!

Saabfestival 1994!

Torsten Åman

Ni kommer väl ihåg Saabfestivalen 1992? Att skriva att den var uppskattad är ingen överdrift och önskemål kom snabbt att den skulle upprepas. Därför kör vi en festival i år igen, för dels vill ni säkert se samlarbilarna i de olika klasserna igen, dels har ju Saab ett helt nytt program i framförallt 900-serien. Programmet blir som följer, med reservation för eventuella ändringar i sista stund:

Dag 1, lördagen 16 juli 1994

11.00-13.00 Incheckning vid Saabs provbana Endast föranmälda bilar får köra på provbanan, dock ej turbovarianter. För alla gäller: Trafikförsäkring på bilarna, max 100/km/h, hastighetsbegränsande koner i slutet av raka och velodrom. Alla får skriftlig information om dagens aktiviteter vid incheckningen.

12.00-13.00 Saabs bilshow, visning av nya 900 cab.

14.30-14.55 Fri åkning på provbanan för Sonetterna. Övriga tider mellan 13.00 och 16.30 disponeras av andra Saabmodeller från 92 till 99. Vi kan dock nämna att man har tankar på Saab Show-bilar vid 15-tiden, tävlingsbilar 15.30 och slutligen vid 16-tiden special Saab tävlingsbilar som t.ex. Saab Quantum, Saab Formel 4, Saab Sonett I, Saab Formel Junior och kanske lite annat sevärt.

Dricka, glass och korvförsäljning av Trollhättesektionen från Svenska Saabregistret. Senast vid 17-tiden avslutar vi på provbanan.

Kvällen fri för egna aktiviteter.

Dag 2, söndagen 17 juli 1994

07.00-09.00 Incheckning för utställare. Endast föranmälda bilar. Utställning och bedömning av bilarna. Indelning i klasser.

Ca.14.00 Prisutdelning.

Kaffe, glass och korvförsäljning av Trollhättesektionen.

Övernattning bokar ni själva direkt, här kommer lite tips från SSR, Trollhättesektionen:

Hotell i Trollhättan

Swania Tel. 0520-12570
Bele Tel. 0520-12530
Kung Oscar Tel. 0520-30220
Strömsberg Tel. 0520-12960

Campingplatser

Hjulkvanelunds
Trollhättan Tel. 0520-30613

Vandrarhem

Strömsberg Tel. 0520-12960
Hunneberg
Vargön Tel. 0521-220340

Ursands
Vänernsberg Tel. 0521-18666
(Även campingstugor)

Anmälningssblankett Saab Festival -94

Namn

Adress

Postadress

Min Sonett är av modell årsmodell reg.nr.

Blanketten insändes till:

Saab Automobile AB

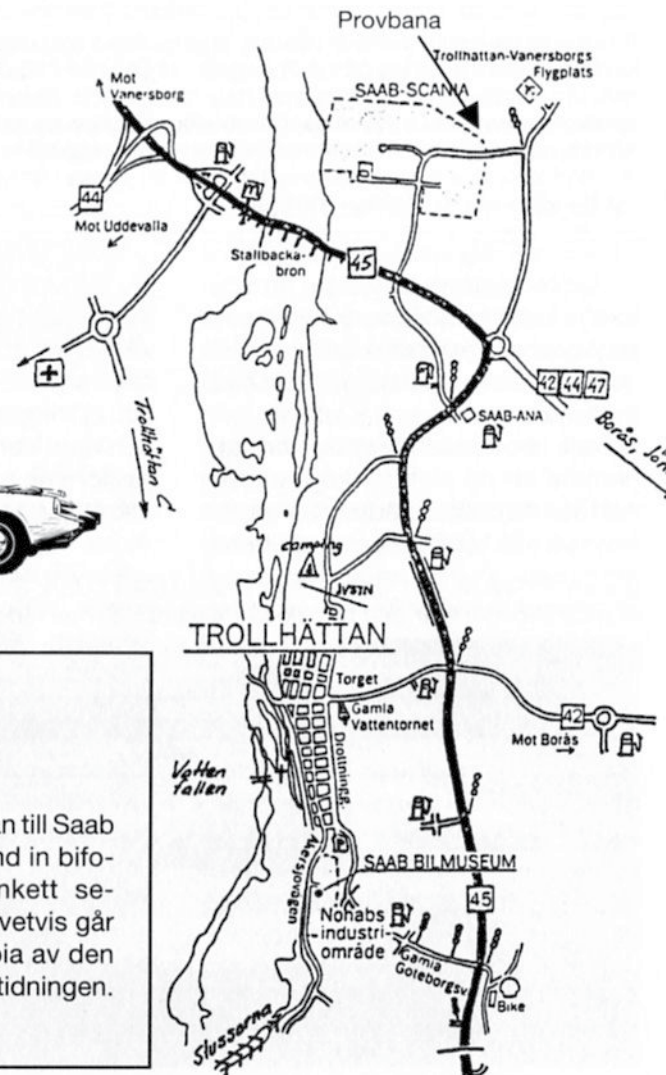
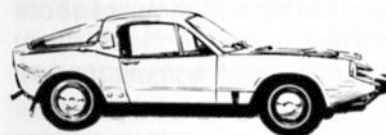
X31-1

461 80 Trollhättan

Telefax 0520/32051

Sista anmälningssdag

15/6 1994



Hjärtligt välkomna!

OBS! Skriftlig anmälan till Saab måste insändas. Sänd in bifogad anmälningssblankett senast 15 juni 1994. Givetvis går det bra att ta en kopia av den om ni inte vill klippa i tidningen.

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

När dessa rader skrevs snöade det utanför trots att det sades att våren skulle ha kommit. Självt håller jag på att få ångest. Jag har nämligen inte hunnit med att göra min III:a vårfin. Jag har bestämt mig för att byta koppling och har därför även renoverat en växellåda som har fått nya lager och en ny slutväxel monterade. Allt för att skapa en problemfri sommar. Jag har även skapat lite mer arbete: Jag har köpt en 1815 kubikare som ska konverteras för att passa i Sonettens motorrum. Hoppas jag får bilen klar till hösten åtminstone...

"Köp en Sonett så får Du en snyting" skulle Lars Ekborg kanske ha sagt om hans fru hade köpt ch.nr 151 som var utannonserad i förra numret av denna förnämliga tidskrift.

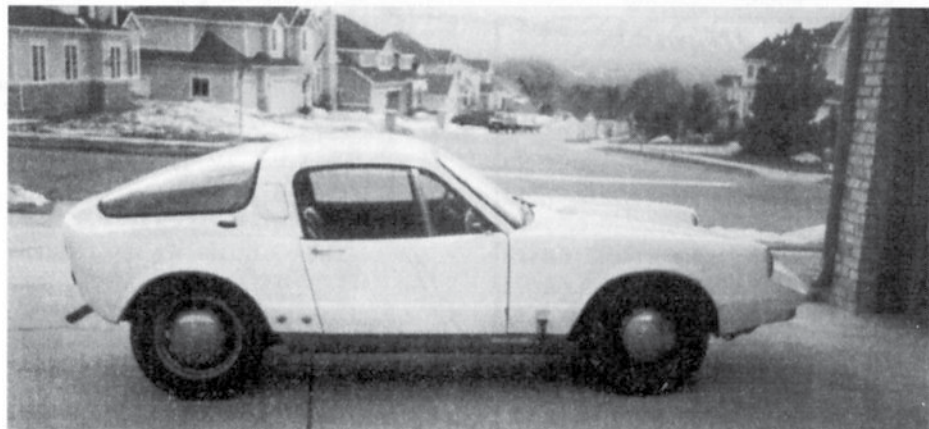
Tänk er själva: Försök förklara hemma att du just har köpt en Sonett för 110000 spänn plus moms och tull (ca 140000:-) och att famil-

jen nu inte har råd att åka på semester de närmaste 10 åren. Nu är det väl ingen som nappar på den där bilen som för övrigt är ganska risig och ej i originalskick om än rostfri då den har tillbringat många år i södra Kalifornien.

Äntligen har vi då kommit fram till

Forts på sid 30

Sonett-67, ch.nr. 151. ägs av Bob Grant, UTAH i USA. Bilen är ett bra renoveringsobjekt. Dessutom är den till salu (Se annons i Sonettvärlden 1/94).



MHRF kurs i föreningskunskap



Jan-David Skavén

Det här låter väl inte så där jättespännande, att gå en kurs i föreningskunskap, eller? MHRF hade nämligen bjudit in samtliga, över 100 klubbar, som är anslutna till MHRF, oavsett om man sysslar med bilar, motorcyklar, husvagnar, traktorer eller något annat. Från varje klubb var två, eller för stora klubbar tre representanter inbjudna. Från Club Sonett Swedens styrelse deltog förutom jag själv även Berndt Eliasson.

MHRF

Motorhistoriska Riksförbundet bjöd på både kurs, övernattnings och förtäring på Wijk:s kursgård på Lidingö utanför Stockholm. Det lockade tydligen för det kom över 200 deltagare från hela Sverige. Efter en inledning av styrelsen för MHRF delades vi på grund av det stora antalet deltagare upp i fyra olika grupper. Föredragshållare för respektive grupp var faktiskt ingen från MHRF utan ledare från idrottsrörelsen, i vår grupp en person från förbundsledningen i handboll. Anledningen var, att man ville ha föredragshållare med en gedigen kunskap om föreningskunskap och där valde man rätt för åtminstone vår ledare var mycket kunnig och informativ. För att ge er en känsla för vad som (bland annat) gicks igenom kan jag nämna föreningsjuridisk status, organisation,

förslag till normalstadgar för MHRF-klubbar, vanliga arbetsuppgifter för respektive styrelseledamöter, styrelsens ansvar, skatter/moms, periodisk skrift, planeringscykeln, budget, beslutsarbetet, protokollskrivning, bokslut, årsberättelse och ja, det räcker nog.

Som ni förstår är detta delvis så stora ämnen att man knappt hinner behandla allt under en helg, men trots det tycker jag att vi fick många goda tips och hade givande diskussioner. Diskussioner, ja.

Vår grupp och förmodligen även de andra hade många kompetenta och vetgiriga styrelserepresentanter från olika klubbar som tipsade om hur det fungerar (eller borde fungera...), i deras klubbar. Även den informationen gav mycket. Som exempel kan jag nämna att de flesta klubbarna i vår sal gav en siffra på runt 10 % av medlemmarna som var aktiva på olika sätt, kom till möten eller deltog i klubbtid-

ningen. Det kan ju tyckas vara lågt, men var tydligen rätt normalt och var säkert en tröst för de som sitter i de olika klubbarnas styrelser och som ibland önskar sig ett större gensvar när de till exempel lagt ner mycket jobb på att ordna en träff och där få deltar.

De svarta pengarna visade sig vara helvita.

Något som jag tror att de flesta fann intressant att få bekräftat var att det är helt klart att de MHRF-anslutna klubbarna anses var idéella organisationer som är befriade från skatter, moms och deklarationsskyldighet. Det tackar vi för, det är tillräckligt att göra i styrelsen ändå och självklart är det en fördel för oss alla att våra tillgångar kan stanna kvar i klubben.

En viktig impuls var också att en

klubbs stadgar är något levande som inte bara kan utan även bör förändras i takt med att omvärlden gör det. Till exempel är det inte helt fel nu för tiden att omnämna "den kulturella allmännyttiga verksamheten" i stadgarna. Det kan nog vara dags att se över våra egna stadgar som i stort sett varit oförändrade sedan i början av åttiotalet. De kan säkert förbättras på en del punkter, vi får se hur vi kan arbeta vidare med den frågan. Självklart fick vi också många andra viktiga tips med oss hem i bagaget och en hel del av dem kommer säkert att omsättas i praktiken.

Med andra ord, fullmatade med nya lärdomar åkte var och en hem till sitt och vi vill passa på och tacka MHRF för ett bra och nyttigt arrangemang.

Forts. Snack i 2-takt

målet med denna tidningsspalt: Att få skriva några rader om Sonett nr. 168. Den bästa av dem alla. Den är röd, finns i Katrineholm och ägs av Er tillgivne skribent. Bilen kom till USA i januari 1967 där den registrerades i Pennsylvania som har ett härligt rostfrämjande klimat. 1978 uppstod ett hål i motorblocket, stort som en golfboll, till följd av ett vevstakslagerhaveri och den garagerades. 1987 fann jag den i en annons och for över och hämtade hem den. (Den utflykten finns dokumenterad i någon gammal Sonettvärlden)

Priserna på den tiden var annorlunda än dagens. Tullad och klar hamnade den på runt 25000 kronor. Tyvärr

pågår renoveringen fortfarande men jag har gjort ett ryck under våren och några mil ska det väl kunna bli under sommaren...

Även Sonett nr. 169 finns i Sverige. Precis som min så är den importerad från USA och kom hit 1985. Den ägs av dåvarande tekniske direktören på Saab, Gunnar Larsson. (Som för övrigt numera har ett toppjobb på Audi i Tyskland). Gunnar lät renovera den och idag är den väl i 95 %-igt originalskick. Naturligtvis är den röd...

Ej till salu

Bob Mc Nary i Kalifornien är en sann Saabentusiast. Förutom en 93 GT 750 äger han Sonett nr. 171 som enligt

Sonetracing 1994



Nu kör racesäsongen för 1994 igång. För Dig som vill se en Sonett tävla i banraceutförande så ser tävlingsdatum ut enligt följande:

Sön. 22 maj	Kinneulle Ring
Sön. 19 juni	Falkenberg
Sön. 3 juli	Kinneulle Ring
Sön. 24 juli	Knutstorp
Lör. 27 augusti	Mantorp

Eventuellt kan det bli något extra tävlingstillfälle, datum ej klart.

I år kör jag på grund av ändrade klassningsregler i Sportvagnsserien, Modsport (modifierade sportbilar) och det kommer att gå undan, det lovar jag för motorn är en 2 l. turbo och jag tävlar mot Lola, AC Cobra och andra namnkunniga märken. Vi ses väl?!

Racinghälsningar,

egen utsago är renoverad (av J&B Imports) till nyskick. Det är okänt hur länge han har haft den och var han fann den men han tänker i alla fall inte sälja den. Nummer 172 har jag beskrivit tidigare. Det är den krockade Sonetten som bara har gått 73,5 mil. Den ägs av Howard Davies i Ohio, är under reparation och är röd till färgen.

Nummer 69 dök nyligen upp i Florida. Den var till salu för 3500 dollar

vilket kanske är rimligt. Enligt uppgift var det förste ägaren som var säljare. En bekant var och tittade på den och meddelade att den var väldigt rostig men komplett. Ryktet säger nu att Tim Winker, som förestår Saab Club of North America har köpt den upp till Duluth i Minnesota och är det så kommer det kanske att bli en renoveringsserie i NINES i framtiden. □

Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Nines

Som ni vet är aldrig en artikel eller en notis för gammal för att omnämnas i denna spalt! För ett tag sedan fick jag ögonen på en sida ur Nines nr. 211/212 från 1992. Rubriken är "History of the three cylinder two stroke" och författaren pseudonymen Simon DuStroke. Den handlar om utvecklingen av både Saab 94 (Saab Super Sport) och Saab 97. När det gäller Saab 94, så småningom även kallad Sonett I, berättar han om Rolf Melldes idéer och hur de faktiskt kunde genomföras även om det bara blev 6 exemplar varav de första två med en treväxlad låda och de återstående fyra med en fyrväxlad låda; alla var dock högerstyrda. Han berättar om designen av Sixten Sason och det då nya karossmaterialet glasfiber, som importerades från USA.

Därefter kommer Simon in på de 258 stycken tvåtaktssonetter, Sonett II, som byggdes med Saabs sportmotor med sin separata smörjning men med andra förgasare för att få ned huvhöjden. Även om bilen delvis hade producerats på grund av trycket från amerikanska marknaden så var en del amerikanska tidningar inte nådiga i sin kritik. En "kit car", "the ugly duckling" och andra tillmälen fick den stackars Sonetten heta. Efter en del

utvecklingsarbete fick man dock ordning på bilen och de flesta tvåtakterna gick också till USA.

Saab Idag

I nummer 3 från den 27 januari 1994 hade återigen Saabs personaltidning en artikel med Sonettmaterial, som tidigare ingår den i den historiska tillbakablick man ofta har med vad som gjorts tidigare i produktionen.

Rubriken lyder "Sonett lockar kändisar lätt" och man fortsätter: "Sonett är en bil som alltid lockar till sig världskändisar och andra stora personligheter. Denne alerte man var åtminstone världsberömd i stora delar av Sverige. Frågan är nu: Vad heter han och bonusfråga: Vad är det han fått syn på?"

Bilden visar, ja, svaret kommer längre ner i denna spalt, men så mycket kan väl i alla fall avslöjas att den är tagen på sjuttioalet och att det är en man som är med i Club Sonett Sweden samt att han står framför två Sonett III:or.

Saab Idag

Veckan efter, i nummer 4 från den 3 februari 1994 ville man inte vara sämre utan visade en bild från bilsalongen i Stockholm 1956, givetvis med den nya Bilsalongen i Stockholm 5-13 fe-

bruari 1994 i åtanke. Bilden visar en uppskuren Saab 93; uppskurna bilar på bilsalonger är inget nytt. Men bakom 93:an, stolt lutande på ett podie innanför rep stod också den alldeles nya Saab Super Sport, med andra ord Sonett II! Det var ju där som premiären var för den allra första Sonetten och att skriva att den väckte sensation är ingen överdrift, den väckte på sin tid lika mycket uppseende som den 900 cabriolet som hade Europapremiär på bilsalongen i Stockholm i februari.

Saab Idag

Jo, det blir faktiskt tre gånger i rad som jag nämner Saabs personaltidning, för i nummer 5 från den 10 februari 1994 återkom man med de rätta svaren i tävlingen från nummer 3. Korrekt svar var vår medlem Lars Lönndahl, en hängiven Sonettåkare genom alla år. Och vad hade han fått syn på? Ja, det vet nog bara Lasse själv, men bland svaren föreslogs det "Lars har fått syn på fler Sonetter, Sten Wennlos fru Gun, Lill-Babs eller kanske Cajsa Åman, lycklig ägare till en Sonett med personligt reg nr SON 1". Kul är det i alla fall att Saab Idag visar ett sådant intresse för våra Sonetter, för läsekretsen är Saabkunnig och på sikt innebär det säkert att nya personer får upp ögonen för Sonetterna och därigenom också för vår klubb.

Saab Idag

Varför inte nämna denna tidning en fjärde gång? För i nummer 9 från den 3 mars 1994 så ger Torsten Åman en

första information om den kommande Saabfestivalen i Trollhättan 17 juli 1994. Vad är då naturligare än att illustrera artikeln med en bild från förra festivalen 1992 och givetvis ser vi på denna bild bland andra Saabar även ett antal Sonetter, företrädesvis III:or, för det var inte många II:or som kom förra gången.

Matsons bil

På TV 4 går under våren ett antal bilprogram som heter "Matsons bil". I programmet den 14 februari provade Håkan Matson bland annat Jaguar XJ 220, en supersportvagn som kostar runt 5 miljoner och som toppar ungefär 350 km/tim. Han beskriver den som fascinerande men som en bilvärldens Jurassic Park. Vid provturens slut säger han: "Men när jag är färdig med den här, då ska jag hem och putsa min gamla Sonett för jag tycker nästan den är roligare; Den kostar ju bara 50 000:- dessutom".

Till saken hör att Håkan, som har en Sonett V4 från 1968 och är motorjournalist i Expressen, sedan ett tag tillbaka är medlem i Club Sonett Sweden. Vi får väl se om det även kan resultera i någon artikel i Sonettvärlden så småningom!

Vykort

I nummer 4, 1993 av Sonettvärlden nämnde jag att Sonetten även syntes på vykort, vilket var första gången som jag sett det. Men inte var det första gången som Sonetter varit på vykort! Hans Eklund tog mig snabbt ur den villfarelsen och plockade raskt fram två rariteter från Sonettens barn-

dom . Det ena vykortet föreställer en Sonett II sedd från sidan och med engelsk text under med lite specifikationer om framförallt motorn. Det andra vykortet visar en romantisk kvällsbild med ett förälskat par som står bakom sin nya Sonett III från 1970 och med New Yorks skyskrapor i bakgrunden, för båda korten var en del i den amerikanska försäljningskampanjen. Även detta kort har lite teknisk information där man poängterar den fyrväxlade golvlådan och den fina vägghållning som framhjulsdriften ger. Det står vidare: "We need your opinion, our Sonett III is ready for your test drive."

Teknikens Värld

I nummer 2, 1994 har man en trevlig artikel om Finlands Mr. Saab, nämligen museichefen i Uusikaupunki, Nystad, Rafael Huhta. Denne Saabfanatiker, för att säga att han är Saabintresserad räcker inte, har byggt upp ett sevärt bilmuseum tillsammans

med Nystads lokala veteranbilklubb, så det finns även andra bilmärken än Saab där. Bland andra Saabar i muséet visar han en Sonett II med chassinummer 4! Han köpte den av en dam i Schweiz, men hon blev inte utan för hon hade fem stycken till i källaren! Vi hoppas kunna berätta mer om denna bil så småningom i Sonettvärlden. Även en bild visas på denna silverfärgade pärla. När Rafael är klar för dagen i muséet åker han hem till, ja just det Saabvägen 1, var annars?

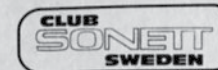
Teknikens Värld

I nummer 4, 1994 har man ytterligare en bild på en Sonett, under vinjetten Bakluckan. Det är nämligen en bild på Lasse Lönndahl, som vinkar genom fönstret på en Sonett II. Rubriken under bilden är "När jag gick över till tvåtakt blev jag en verklig smörsångare".

Ack ja. Båda klippen ur Teknikens Värld har jag fått av Berndt Eliasson.



SÄLJES



KÖPES

Köpes

Komplett huv till Sonett III
Svar till Reinhard Mertin
Linscheiderweg 68
59439 Holzwickede
Tyskland

Säljes

Svart galonmatta över tank (Sonett V4)
Skraplist dörrutor (alla Sonett)
Vindrute- och bakrutelister
Belysningsartiklar, Lucas (alla Sonett)
Extraljus i grill Sonett III
Kolvar 2 T + V4 1700
Grövre avgasrör Sonett III
Mats Jonsson, tel. 0150-12904

Säljes

Saab Sonett V4 1968, blå, bra bruksskick, besiktigad, lågt chassinummer, svensksåld.
Pris: Högstbjudande
Hans 0143-203 45
vard. 18.00-21.00
lörd./sönd. 10.00-18.00.

Säljes

Saab Sonett III-72. Fullt körklar, skatt o bes, RF avgas, MHRF-försäkr., fint originalskick. Pris 60000:- el högstbj.
Jan Olofsson, Höråsvägen 28, 430 10 Tvååker
Tel. hem 0340-40231, arb. 0340-19050

RABATTBILJETTER!

Du som har intresse av rabattbiljetter till **Automobil Sportscar Chow** på Mantorp Park 27-28 augusti (Hans Eklund tävlar i finalen 27 och har uppvisning 28) hör av er till tidningens adress.

Reservdelslagret

Behöver du reservdelar till din Sonett!

I Club Sonett Swedens utökade reservdelslager hittar du över **200 originaldelar** till din Sonett, delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson

Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping

Tel. 013-27 04 12,

PG-nr. 404 74 16-5

Gör reklam för Sonettklubben

Köp klisterdekal eller tygmärke och pryd din bil och dina kläder.

Klisterdekal, en stor och en liten 10:-.

Tygdekal 25:-.



Samlingsmappar



Köp våra fina **samlingsmappar**. Pris 40 kr/st. inkl. porto.

OBS! Glöm ej namn och adress och vad du vill beställa märk talongen "samlingsmapp, tygdekal eller klisterdekal".