

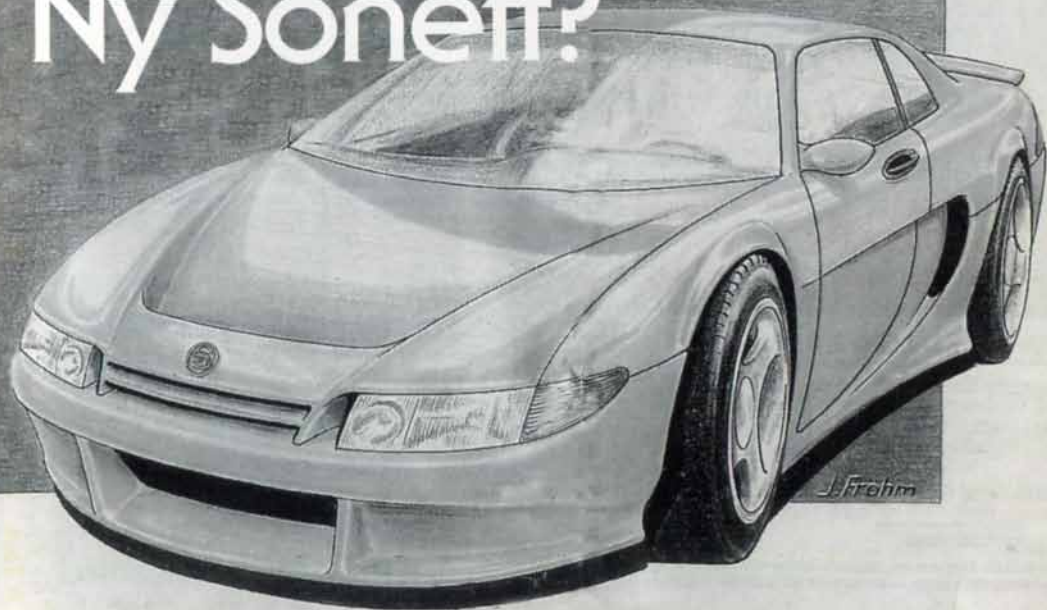
SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



Ny Sonett?



- ★ Lyckad reservdelsträff
- ★ Fantastiskt! – om vårmötet
- ★ Historien bakom en bild
- ★ Medlemsmatrikel 1995

3

1995

Från ordförandens skrivbord



Hej på er,

När jag skriver början på ledaren är det mitt i sommaren, när ni läser det så har det åtminstone hunnit bli oktober och årets säsong är för de flesta av oss slut, det är ju numer inte så många som använder sin Sonett året om.

Vårt kombinerade vår- och årsmöte i Rydaholm var mycket lyckat av flera skäl. Dels var det välarrangerat av vår klubbmästare Åke Olsson, dels var uppslutningen bra med uppemot 20-talet Sonetter. Vi som kom gladdes åt det värvackra Småland, av ett annorlunda bilmuseum och en fin tipsrunda med våra Sonetter. Det udda med museet var blandningen av bilar med gamla men fungerande musikinstrument och leksaker från ens barndom, ja en del tidigare än så... Det enda liknande museum jag varit på i Sverige är Johannamuséet i Skåne, även det väl värt ett besök. Årsmötet förlöpte väl och medlemmarna tyckte nöjda med styrelsens sätt att sköta Club Sonett Sweden, det tackar vi för. Det viktigaste som beslöts under årsmötet var att vi klubbade våra nya stadgar, vilka presenterades som ett förslag i nummer 2/95. Då årsmötet inte hade några synpunkter på stadgeförslaget så hittar ni med andra ord slutversionen där.

Som ni ser så publicerar vi först verksamhetsberättelsen för 1994 i detta nummer. Det kan ju tyckas sent när vi raskt närmar oss 1996, men då årsmötet först måste klubba den, såväl som den ekonomiska rapporten och revisionsberättelsen så blir det denna tidsförskjutning.

En förening ska förstås alltid sträva efter att bli ännu bättre. Vi tycker vi skulle kunna ha en bättre geografisk spridning av besiktningsmännen. Titta på sidan bredvid denna spalt, bor Du i en region där vi inte har någon besiktningsman så skulle vi uppskatta om Du som har kunnande vill ställa upp! Om Du har intresse ber vi Dig höra av Dig till tidningens adress så får vi berätta mera. Och Du, trots det gammaldags namnet besiktningsman så skulle det vara väldigt kul om någon kvinna vill höra av sig!

En liten rättelse ska vi passa på att göra. Lennart Jarenbäck i Schweiz påpekar mycket riktigt, att den före detta chefen på Saab, sid. 34 i nr. 2/95 av Sonettvärlden hette Svante Holm och inget annat.

Slutligen vill jag tacka Erland Johansson och Mats Phersson för Club Sonett Swedens reservdelsträff i Gistad utanför Linköping den 3 september. Det var en bra början och träffen kan säkert utvecklas ytterligare kommande år, både vad gäller deltagarantal och Sonettdelar. Mer om träffen finner Du i tidningen.

Ha en bra höst, vi hörs igen i december!

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 Persson, sekreterare
013-631 67
Johnny Johansson, kassör
0521-22 12 50
Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0520-136 36
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
0520-325 03

OMSLAGSBILD:

Ny Sonett IV på gång?, får man tro tidningen Motor så kommer nästa Sonett att se ut så här, läs mer på sidan 40. Teckningen av Janne Frohm.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Arjeplog
0961-117 33
Claes Wennberg, Stockholm
08-739 18 05
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Medlemsavgift
125:-/år

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december 1995.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.

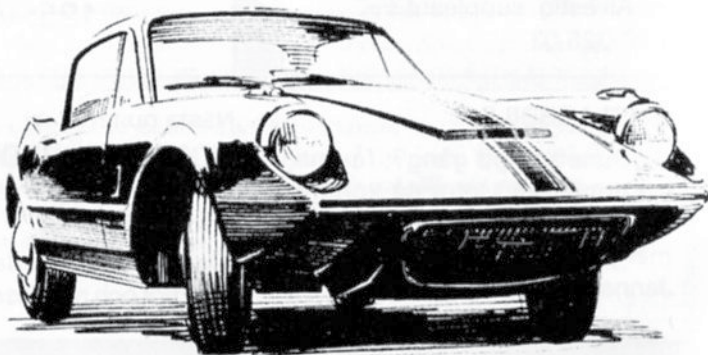
Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

Gunnar A. Sjögren

Lite mer om formgivningen

En av de detaljer på Sonett II som irriterade mej mest var frontens utformning. Det som på vanliga bilar kallas kylargrill och har en enorm betydelse för vagnens fysiologi var i början ett halvovalt hajgap inramat av en illa anslutande låda. Hela paketet hängde snett bakåt-inåt men ändå alldeles för väl synligt mellan "skidbrättorna" som flankerade. Så kunde man bara inte ha det, i synnerhet inte om man ville tjusa amerikanare. Där-

för kunde jag inte låta bli att skissa på tänkbara ändringar och försökte då också komponera in parkerings- och blinkljus samt bumpers av någotsånär verksam sort. Plus plats för registreringsskylt. Men det stannade vid utkasten. (Det hade blivit för dyrt och tidsödande att realisera något av dem.) Istället infördes en gjuten "golvralla" som grill och det tillkom små runda lampor i spetsen av koniskt grundformade utväxter på sidorna om grillen. Billyktor måste ju vara utprovade och certifierade, så det gällde att hitta färdiga grejor som fanns tillgängliga på marknaden eller



På denna teckning av GAS ser vi hur grillen var tänkt från början men som sedan ändrades till "golvrallan".

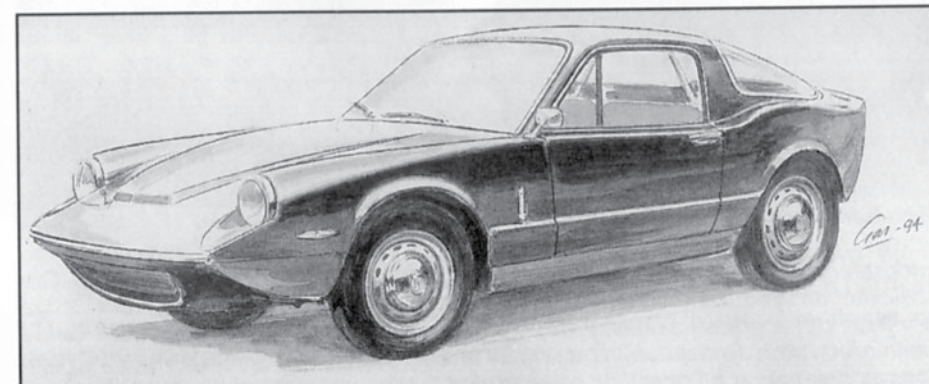


rent av i det egna huset. Var Björn A. fick tag i dom här är mej obekant. Enligt dagens sätt att se är dom i pyttigaste laget.

Varje formgivare har naturligtvis sin smak och sina ideal. Vad den ene tycker vara förebildligt och eftersträvarsvärt kan den andre finna mindre tilltalande. För den som med nerv och verv ägnar sig åt att teckna eller på annat sätt avbilda bilar gäller i stort sett samma sak. Några regler som säger vad som är vackert eller fult går knappast att uppställa. Dessutom förändras ju vår smak allteftersom vi påverkas av modet och utvecklingen i stort.

Jaguar E-typen kommer väl (nästan) alla ihåg? Den suveräne och för sina många sköna bilcreationer världsberömda Pinin Farina, salig i åminnelse, betecknade den bilen som katastro-

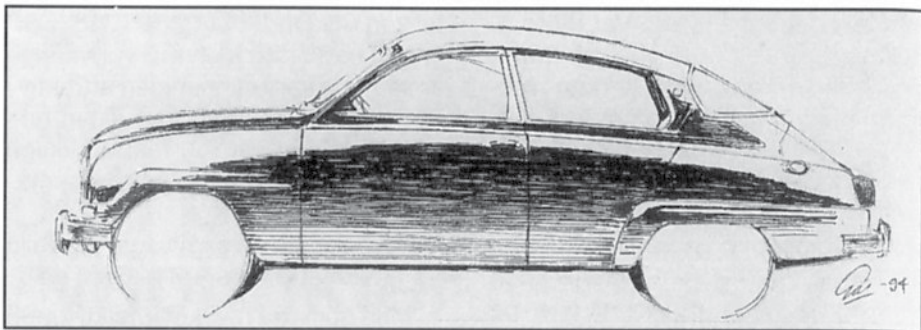
Mörka speglingar i karosssidorna ger gärna osköna effekter. Här bildas en ful puckel i området nedanför vindrutestolpen. Orsak: Från strålkastaren och bakåt övergår kaross- och skärmsidan från cylindrisk välvning till en kantigare kurvatur.



fal vad utseendet beträffar. Jag tycker han hade rätt. Men många, många ansåg den vara synnerligen attraktiv i form och linjer. Man kan alltså inte påstå att den var ful, fast åtskilliga tyckte det, t.o.m. en expert på området.

Trots det jag nu sagt vågar jag i alla fall hävda att några normer bör gälla:

1. Man bör vara mycket försiktig med att blanda olika stilarter. Varje formelement bör foga in sig i helheten på ett för ögat tilltalande sätt och samverka med övriga delar till att göra slutprodukten både spännande och harmonisk. Rytm och accenter är viktiga. Dominerande kurvor och linjer bör ha samma spänst och uppfattas som naturliga eller väl integrerade.
2. Bilens hela yttre och inre, skall tala om till vilken kategori den är menad att räknas.
3. En viss familjekaraktär bör i regel eftersträvas. Man skall inte behöva gå och läsa på emblem och beteckningar för att få reda på fabrikkatet.



96:an råkade lätt ut för liknande linjefördärvande speglingseffekter. Formgivare bör tänka på ljusets infalls- och reflektionsvinklar! Sason gjorde det med "Catherina". Och proffs gör det alltid.

4. Formgivarna måste tänka på hur blanka ytor reflekterar ljus och speglar omgivningen. Designskisser och följande modeller i lera kan se mycket attraktiva ut, men om man inte prövar (eller kan förutse) hur designen återkastar himmelsljus och speglar omvärlden i blankt utförande kan man råka ut för mindre angenäma överraskningar.

(Saab 92-96 utgör tyvärr exempel på att kurvaturer får flytet förstört, brutet, av "horisontens" krumma återspeglings.

Även Sonett II och V4 ser "pucklig" ut i sidan om den står parkerad så att mörka ting i landskapet skär ovanljusets underkant.)

Forts. i nästa nummer.



I samband med Gas artikel, om den första Sonettens tillkomst och utveckling, kan kanske denna avslöjande bild vara på sin plats. Bilden visar enligt den påpasslige fotografen, Kjell Wihlborg, hur det gick till då prototypen för Sonett III togs fram. Om utvecklingen skedde vid Trollhättan eller Arlöv framgår inte av bilden men det troliga är väl att det skedde i skånska Arlöv, eftersom fotografen har sin bostad i Oxie i samma landskap. Redaktionen bugar och tackar för denna påpassligt tagna bild och hoppas den manar till efterföljd av klubbens övriga medlemmar.

Fantastiskt!

Sten-Arvid Larsson

Trots att vi råkade ut för grusväg (orienterare är ju alltid lite tokiga att söka kortaste vägen som inte vanligtvis är snabbast!), rådjur och regn på vår kosa hemåt, konstaterade sonen och jag när vi väl kommit ut på McAdams och Skanskas underlag på E4:an söderut att detta hade varit en mycket positiv dag i många hänseenden.

värmötet

Det hade varit tveksamt om vi skulle komma iväg. Dagarna innan gav kopplingsslavcylindern upp (tack Evert i Klippan, det fixade sig med en reparationssats). Vädrret i veckan hade ju inte heller varit det bästa. Dessutom drabbades jag av en envis hosta (som ni väl alla hörde). Men.... när lördagsmorgonen randades den 20 maj var far i huset uppe tidigt. Jag hade lovat att hjälpa junior med en del smärre saker på hans fina Saab V4 67.

Sen bar det iväg. Först upp till vår Statoilmack för 30 liter "blyersättning". Koll av lufttryck etc. Junior köpte Sydsveriges största tidning och far tog på sig solglasögonen och sen spände vi fast oss!

Vi var på väg...

En underbar försommarmorgon upp genom norra Skåne och södra Småland. Vi kom in lite snett i Ryda-

holm (det gör alltid orienterare), dvs norr om muséet; men vi hade sett en del Sonett-pilar så vi visste vi var i trakten. Handbromssväng och så söderut igen. Där låg muséet. 4 Sonetter hade anlänt före oss, så nu visste vi att vi var rätt. Vi "förtöjde" längs de tidigare anlöpnar och klev in. På övre våningen hördes ett svagt sorl och vi tog oss dit. Styrelsen i Club Sonett Sweden var samlad i styrelsesammanträde. Vi smög föriktigt ner en våning igen och slog egna lovar i muséet till dess det blev tid för årsmötet.

Så blev det tid för fralla, fraternisering och årsmöte i nämnd ordning. Efter väl genomförda förhandlingar, där alla punkter på dagordningen med stor akkuratess skötes av Jan-David, var det så tid att titta på muséet.

Vår värd Ingmar gjorde en snabb och intressant resa genom bilens historia, där hans Ego hade en framträdande plats. (De flesta av automobilerna är ju faktiskt i hans ägo.)



Glada vinnare i pristävlingen "Finaste Sonett, våren 1995". 1:a Rolf Jensen, Sonett III, 1973, 2:a Sten-Arvid Larsson Sonett V4, 1968 och 3:a Åke Olsson, Sonett II, 1967.

Åtföljande tipsrunda i vår fagert södra Småland anknöt givetvis till vad Ingmar hade sagt. "Den som lyssnar han lär också". Min son Ola hade tydligen lyssnat väl. (Det var tur att det inte bara gick ut på att gissa vilka oljor som fanns i barnmatsburkarna. Där var vi dåliga!) Han fick förmanen att tillsammans med god mat välja en bok som han ofta brukar låna från mig!

Sedan kom då chocken!

Vår "Kermit" hade röstats fram som näst snyggaste Sonett vid denna träff! Det blev för mig och ätteläggen en mycket överraskande och angenäm avslutning på en i övrigt mycket lyckad träff.

Nu skall inte äran av denna "gloria" bara hamna i Perstorp utan merförtjänsten av detta bör tillfalla Anders Magnusson i Karlshamn. Han helreleverade bilen 1977. Därefter har jag "bara" byggt på. (Läs f.ö. mer om denna bil i Sonett-världen 4/93).

Tack dessutom för alla de kontakter jag fick under mötet. Bland annat har jag fått hjälp att lösa problem med det speciella Simons' avgassystem som min ch.nr 405 är utrustad med.

Tack "gänget" i Club Sonett Sweden för en fin träff i förträfflig miljö! Ser er gärna söderut snart igen! ☐

Ch.nr. 405, FCF 963, "Kermit" från Skåne, med besättning.

Båstad Classic Car Show

Jan-David Skavén

Den 8 juli närmade sig med stormsteg och det hade jag egentligen sett fram emot. För då ägde nämligen för fjortonde gången Båstad Classic Car Show i Norrvikens Trädgårdar rum. Men nu var det så att min Sonett inte var riktigt "fit for fight", den hade nämligen brända ventiler. Eftersom det var första gången jag skulle vara med på träffen ville jag inte missa den även om nu Sonetten skulle få stå och skämmas i garaget, för det var inte tid innan att laga den.

utställning

Nå, nu ingick det i planeringen att jag skulle åka dit med Johan Brusewitz och då han inte är direkt billös så skakade han raskt fram en Fiat Topolino från 1950, ni vet den där cabrio-coachen på 16,5 hk! Man marchar trots det på i ca. 80 km och med solen i ryggen är man till och med uppe i 100... De flesta veteranbilar har sin charm och jag måste tillstå att någon polis ännu inte vinkat till Sonetten men däremot till oss/Fiaten när vi körde förbi en hastighetskontroll vid Kjula och det var inte för att vi åkte för fort!

På vägen ner passade vi på att besöka Motala Motormuseum, det är väl värt ett besök. Bland annat sevärt så hade man ett nyinköpt objekt, nämligen Kar de Mummas gamla Rolls från början av 50-talet. Den var väl inte direkt i mint condition utan var

väl använd, i hyfsat bruksskick, men har man nu en Rolls så ska man väl använda den och det är vad Kar de Mumma gjort. Förutom alla trevliga bilar så hade man också en fin separat utställning av gamla radio/TV-apparater, är man i Motala med Luxor och gamla radiosändare så är man och då är det ju rätt att det avspeglas i muséet.

Dags för bilbyte

Så småningom kom vi fram till Båstad, givetvis efter att ha kört ner cabbat hela vägen från Stockholm. Skåne är vackert, men säg det svenska landskap som inte har sin charm?! När dagen var inne för Båstad Classic Car Show, lördagen den 8 juli 1995, så var det också dags för bilbyte. Visserligen hade Topolinon väl försvarat sin plats på bilutställningen, men som antyddes tidigare så har ju Johan bilar ståendes här och var, bland annat en Saab 93 från 1957 som är garage-



Översiktsbild över en del av Saabarna. Foto Ingvar Lindberg som även var med och ordnade montern.

rad i Båstad. Den startade direkt efter ett års stiltje och det var den som fick äran att vara med på Motorhistoriska Klubben i Skånes träff. Givetvis stod den bland de andra Saabarna, såväl 93:or, 95:or, 96:or och 97:or, med andra ord Sonetter. Det var gott om fina Saabar, Ingvar Lindberg hade också sett till att en del gamla tävlingssaabar fanns att beskåda tillsammans med en servicebil, en charmig 95:a. Det var bara ett par få Sonetter, alla kan väl inte ha stått i garaget med brända ventiler? Lite synd, dels är det ett bra tillfälle att visa sin bil, dels finns det en så skön samling av andra fordon att titta på. Ja, inte bara fordon, det fanns även en utställning med stationära motorer från seklets början. Bredden är även i öv-

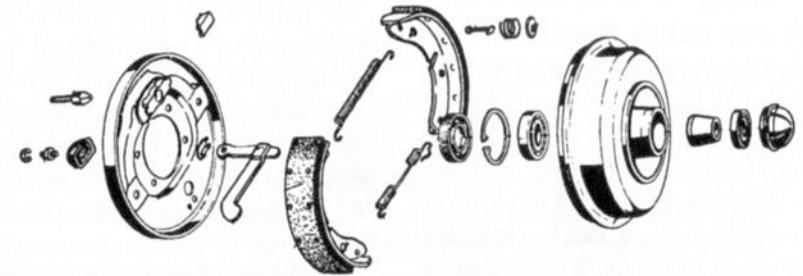
rigt enorm med den allmänna utställningen, kommersiella fordon, MC-utställning, concours de charmetävlingen, marknaden där man kunde hitta det mesta mellan himmel och jord och i år även en intressant separatutställning med såväl äldre som nyare BMW-bilar. Allt detta i det vackra Norrvikens Trädgårdar! Man kan gladeligen gå runt hela dagen, titta på fordon, prata med folk och ändå har man inte hunnit med allt, så mycket är det att se om man vill och orkar. Som ni förstår gav det mersmak och jag kan bara rekommendera er att åka dit 1996, Båstad Classic Car Show hör definitivt till det mest intressanta i utställningsväg i Sverige om man är allmänt intresserad av gamla fordon.

□

Lyckad reservdelsträff

Jan-David Skavén

En av vår klubbs allra viktigaste, men också svåraste, uppgifter är att se till att vi får tag på de viktigaste reservdelarna. Sedan ett bra tag tillbaka har det varit en prioriterad uppgift och vi har på olika sätt försökt få fram såväl delar som information. Det är också därför som vi i styrelsen har två personer som har som sin huvuduppgift att stötta våra medlemmar, Erland Johansson som har hand om Club Sonett Swedens reservdelslager och Hasse Eklund som arbetar med teknisk rådgivning.



För ett tag sedan så hade vi en tävling i Sonettvärlden för att få fram både mekartips och tips på alternativa reservdelar som egentligen är för andra modeller. För att följa upp detta mer konkret så beslöt styrelsen att i samband med den traditionella Saabmarknaden i Linköping ordna en reservdelsträff för Club Sonett Swedens medlemmar.

Vi annonserade om detta i nummer 2/95 av Sonettvärlden och för säkerhets skull så påminde vi i ett separat utskick om träffen. Deltagarantalet var klart godkänt, vi var säkert ett trettio-tal personer som kom till Gistad även om nu inte alla kom i Sonetter.

Trots vädret, det duggade/regnade mest hela dagen så var det drygt tio Sonetter som kom, även det helt ok. Eftersom det var ganska blött på den vanliga Saabmarknaden så var det inte svårt att locka in oss till värme och kaffe och frallor som Club Sonett Sweden bjöd på. Erland Johansson redogjorde sedan för hur klubben ser på det nuvarande reservdelsläget. I korthet går den ut på att Saab, kanske med några få undantag, ej kommer att nyttillverka fler Sonett delar. Däremot kommer vi att få stöttning från Saab i form av listor på vad de har kvar och att vi får tillgång till Saabs alla underlag som berör Sonetten.

Det kan också innebära att vi alltefter-
som får möjlighet att själva kontakta
olika leverantörer till Saab av Sonett-
delar. I de fall verktyg finns kvar så
bör vi kunna få rätten att använda
dem. Men vi ska också vara medvet-
na om att det är krävande, både vad
gäller tid och pengar, att starta nytill-
verkning av delar och därför måste vi
koncentrera oss på det allra nödvän-
digaste. Det är ju faktiskt så, att med-
an Saab professionellt kan ägna sig
åt inköp av delar så blir det med nöd-
vändighet så att vi får göra det på vår
fritid och det vet ni ju mycket tid
man har över, eller rättare sagt lite tid.

Delar, men också tips

Erland visade prototyper på de små
stötffångarna till Sonett III:an. Det här
är ett typiskt exempel på något som
har tagit lång tid att få fram, men nu
börjar vi känna att vi är på upploppet
och skymtar mål. Ja, det har faktiskt
gått så långt att en av Sonett III:orna
hade ett par nytillverkade stötffångare
monterade, även om dessa också var
prototyper. Jag hoppas att vi inte
sticker ut huvudet för mycket om jag
skriver att vi ska kunna börja leverera
stötffångarna under vintern och det är
ju inte helt fel tidsmässigt, det är ju
ofta då det renoveras.

Med tanke på hur tidskrävande det
är att nytillverka delar är det oerhört
viktigt att vi dels får tips på firmor som
redan har artiklar som passar Sonet-
ten, dels får tips på delar till andra bil-
modeller men som ändå är lämpliga
för oss då de är universella. Erland
bad också de närvarande att ge ho-
nom ytterligare tips och en del fick

han redan på mötet, en del kommer
säkert efteråt. Det är också viktigt att
vi får reda på era önskemål vad gäller
reservdelar, får vi samma önskemål
från ett antal olika håll ger det förstås
oss en fingervisning om vad vi ska
satsa på. Tanken är att vi så småning-
om ska publicera era tips, antingen i
Sonettvärlden eller i form av att ni kan
rekvirera dem från Erland. Men än så
länge är vi insamlingsfasen, just nu är
det ni som har bollen. **Därför, har ni
reservdelstips, mektips eller öns-
kemål om nytillverkning, hör av er
till Erland Johansson, tel. 013-27 04
12!**

Så småningom övergick vi till den
praktiska fasen av mötet och jag tror
inte att jag överdriver när jag skriver
att de delar som Erland hade med sig
från vårt lager hade en strykande åt-
gång. En del hade beställt vad de ville
ha i förväg, andra köpte mer spon-
tant.

Nå, blir det fler reservdelsträffar?
Av intresset att döma är svaret ja,
kanske igen i anslutning till den tradi-
tionella Saabmarknaden. Vad kan då
bli bättre? Spontant var jag kanske
lite besviken på att inte fler hade med
sig egna Sonett delar till försäljning. Vi
vet ju, att det inte är ett överflöd på
delar på de egna garagehyllorna, men
lite finns säkert. Så tills nästa år hop-
pas vi att finna fler Sonettspecifika
delar på både Saabmarknaden/re-
servdelsträffen. Kanske hade det
kommit ännu fler och därmed fler de-
lar om vädret hade varit bättre. Det
finns bara ett sätt att testa det och det
är att göra om träffen vid ett annat till-
fälle! □

Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 1994

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga betalande medlemmar då aktiviteterna har presenterats och kommenterats i klubbtidningen Sonettvärlden. Klubben har under 1994 fortsatt att utvecklas på ett bra sätt. Vad som speciellt kan kommenteras är följande:

- Fyra nummer av Sonettvärlden har kommit ut och distribuerats till alla betalande medlemmar, vissa bilklubbar, universitetsbiblioteken samt till en del biltidningar. Tidningen har givit medlemmarna möjlighet att ta del av såväl pågående aktiviteter som modellens historik. Speciellt har det varit glädjande att kunna påbörja publice-
ringen av en artikelserie av Gunnar A. Sjögren, GAS. Initiativ har också tagits för att kunna trycka omslaget i flerfärgstryck.

- Club Sonett Sweden arrangerade årsmötet i Marcus Wallenberg-hallen hos Scania i Södertälje. Scania var en bra värd och museivisningen i samband med mötet var intressant. Vårt vårmöte arrangerades i Ånnaboda i maj i samband med Classic Motor Jubiléumsfestival. Mötet var välbesökt och det fanns mycket att titta på. Givetvis röstades även "vårens snyggaste Sonett" fram. Club Sonett Sweden var även representerat på Saabfestivalen i Trollhättan i juli.

- Club Sonett Sweden har fortsatt sälja reservdelar till medlemmarna. Vissa nyin-
köp av delar har skett, t.ex. belysningsdetaljer och plåtdelar. Arbetet med att ta fram en del efterfrågade detaljer som t.ex. de små stötffångarna till Sonett III och vissa gummidetaljer har fortsatt. Vi har även byggt upp ett register hos vår reserv-
delsförvaltare om olika inköpskällor för reservdelar samt via en medlemstävling fått tips om alternativa delar som kan användas. Även kunskapen om de olika lack-
färgerna (koder/fabrikat) har förbättrats. Slutligen har vi även utökat sortimentet av presentartiklar med t.ex. Sonettklockor.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive Skandia har väl mött de skiftande kraven hos våra medlemmar. Samarbetet med respektive försäkringsgivare fungerar väl och är till ömsesidig nytta. Skandia har dock under året höjt sina premier för bl.a. våra försäkringar.

- Styrelsen har utarbetat ett förslag till uppdaterade stadgar för Club Sonett Sweden att föreläggas årsmötet 1995.

- Medlemsantalet låg 1994-12-31 på 329 medlemmar. Av dessa är 26 gratismed-
lemmar, typ andra klubbar och biltidningar.

Styrelsen har hållit tre protokollförda sammanträden under året.

För styrelsen
Stockholm 1995-01-24

Jan-David Skavén
Jan-David Skavén
Ordförande

Årsrapport Club Sonett Sweden

Resultatredovisning 941231

Ej betalande medlemmar:	26 st.	Reseersättningar:	6.193,00
Nya medlemmar:	23 st.	Porto	2.538,00
Totalt antal medlemmar:	330 st.	Klockor	16.753,00
		Pappmodeller	981,34
Ingående saldo 940101:	41.455,98	Kuvert	3.000,00
Utgående saldo 941231:	86.857,09	Datainspektionen:	435,00
Inkomster 1994:	115.802,20	Medlemsavgift, MHRF:	2.114,00
Utgifter 1994:	70.401,09	Diverse:	1.177,00
		Reservdelar:	
Inkomster		Inköp	14.376,75
Medlemsavgifter:	48.157,12	Lagerkostnader	4.000,00
Litteratur/dekal/pappmod.	4.955,00	Omk. emballage m.m.	7.748,00
Klockor	17.555,00	Frakt, porto	313,00
Reservdelar:	43.075,25	Försäkring:	2.380,00
Ränta	1.105,83	Totalt:	70.401,09
Diverse:	954,00		
Totalt:	115.802,20		
Utgifter		Värdet av reservdelslaget är vid årets slut beräknat till 260.000:- kr.	
Sonettvärlden	1.400,00	Vargön 950518	
Datorutrustning	3.800,00	<i>Johnny Johansson</i>	
Styrelsemöten, årsmöte	1.614,00	Johnny Johansson, kassör	
Värmöte	1.578,00		

Revisionsberättelse kalenderåret 1994

Undertecknad, som av årsmötet utsetts att granska Club Sonett Swedens räkenskaper och klubbens förvaltning för kalenderåret 1994, får härmed lämna följande berättelse. Jag har på sedvanligt sätt tagit del av räkenskaper och övriga handlingar, som ger upplysning om klubbens verksamhet och ekonomi. Då jag ej funnit anledning till anmärkning föreslår jag årsmötet

att fastställa kassaomslutningen per 19941231 till Åttiosex tusenåttahundra femtio sju kronor och nio öre (86.857,09)

och att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Stockholm den 18 april 1995

Inger Wennberg
Inger Wennberg

Hans förverkligade sin ungdomsdröm

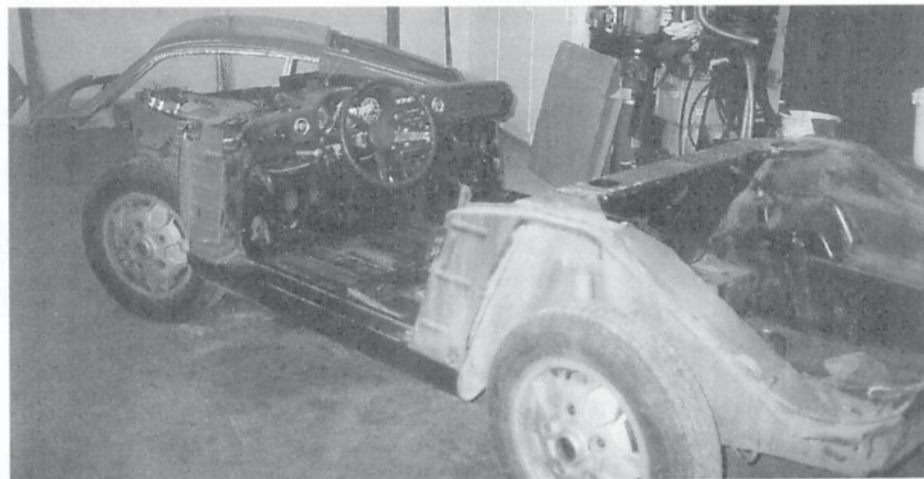
Annakarin Johansson

Sonettvärlden har fått lov att publicera följande reportage, som varit publicerad i Saabs personaltidning Saab Idag i oktober 1994. Givetvis passar vi på att tacka Annakarin för reportaget och Hans Qvist för lån av en del bilder.

renovering

Det är en uppseendeväckande läckerbit. Lite udda och speciell, kanske inte så formskön, men tilltalande för varje passionerad Saabfantast. Inte undra på att han är stolt, arbetsledaren Hans Qvist, när han rattar runt sin nyrenoverade Saab Sonett III på gatorna i Göteborg.

-Hur ska detta sluta? När man kommit så här långt vid demonteringen finns ingen återvändo.



Det hela tog sin början 1966, då produktionen av Saab Sonett II kom igång i Arlov. Tillsammans med några arbetskamrater från fabriken i Göteborg, åkte Hans Qvist ner för att hjälpa till med motor- och växellådspaketet.

-Så fort jag såg den så visste jag. Det var en sådan jag ville ha. Den var så himla fräck!

Att äga en Sonett blev en fix idé som inte ville lämna honom ifred och

för fyra år sedan fick han chansen att förverkliga sin dröm.

–Jag fick korn på bilen i en motortidning och det tog inte många månader förrän den stod i garaget; min egen Saab Sonett. Visserligen ingen tvåa utan en trea och visserligen rishög, men i alla fall... Känslan var härlig!

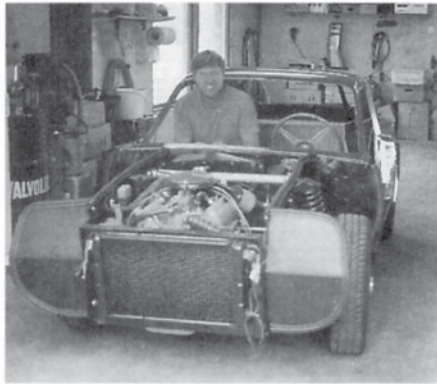
Detektiven Qvist

När Hans berättar om sin bil tindrar han likt ett barn på julafton. Jo, precis så är det, utan överdrift. Han är lyrisk och det är inte att undra på. Av den rishög som för fyra år sedan parkerades i hans garage återstår intet. Hundratals timmar av hårt arbete och säkert lika många timmars detektivarbete i jakt på originaldelar har gett resultat. Bilen är anslående.

–Jag och min ”pöjk” plockade isär den, bit för bit. Vi mer eller mindre levde i garaget under de 18 månader det tog att renovera bilen, och helt klara blir vi nog aldrig. Det finns alltid något att fixa till, berättar han.

Att hitta reservdelar är inte alltid så lätt, men bilfantaster hjälper varandra och när någon får upp ett korn så sprids ryktet snabbt. På den vägen har det varit hela tiden.

–Man får ett telefonnummer från en kompis och ringer upp helt främmande människor i hopp om att få tag på det man vill ha. Jag förmodar att man måste vara lite enveten av sig, annars hade man inte orkat. Speciellt inte om man, som jag, vill låta hela bilen bestå av originaldelar, säger han.



Här ser vi Hans Qvist själv som tittar ut genom den obefintliga vindrutan. Tänk så praktiskt, man behöver aldrig torka bort flugor!

Betuttad

Hans har fått hjälp, inte bara av sonen, utan också av sina arbetskamrater på Saab i Göteborg, Trollhättan och Nyköping. Även Saabs återförsäljare i Borås och Göteborg har varit mycket hjälpsamma.

–Det finns uppenbarligen ett intresse av att hålla gamla modeller levande, och det är ju roligt för en annan, som är lite betuttad i ”gammelmilar”, säger han nöjt på bredaste göteborgska.

Att låta bilen stå som prydnadsföremål i garaget är inget för Hans. Han använder bilen så ofta vädret tillåter och när han rattar runt på gatorna i Göteborg, är det många som vänder sig om. Det är en kick.

–Lite mallig är jag allt över att ha kunnat bygga upp den från grunden. Dessutom är ju Sonetten speciell, inte precis någon vanlig bil. Den ser lite konstig ut, men för en Saabfantast är



När Hans Qvist rattar den här på gatorna, då vänder sig var och varannan människa om. Foto Rune Larsson.

den toppen, och jag hoppas att grabben vill ta över den någon gång. Vi delar intresset för sportbilar, han och jag.

Entusiaster

Med jämna mellanrum åker Hans på bilträffar där han möter likasinnade entusiaster från när och fjärran. Under åren har det blivit resor både till Danmark och Holland, men de träffas också här hemma i Sverige.

–Sonetten väcker nästan alltid uppståndelse på de här träffarna, berättar Hans. Speciellt bland de lite yngre som ofta inte har en aning om att Saab tillverkat en sådan här bil.

I de här kretsarna har Saab, med sina innovationer, ofta varit ett hett diskussionsämne.

–Så har det alltid varit, och intresset verkar inte ha falnat under åren. Det är inte bara de gamla bilarna som drar. När folk får veta var jag jobbar kommer de med mängder av frågor som rör våra nya modeller och det är alltid skoj.

Till vardags kör bilälskaren Hans en 9000 turbo. Den rattar han nästan lika gärna som Sonetten.

–Det är en underbar bil den också. Inte lika originell som Sonetten, men härlig att köra och rolig att få vara med och bygga. □

SONETT på INTERNET

Sten-Arvid Larsson

Nu har jag blivit INTERNET-användare och givetvis började jag söka på SAAB och Sonett. Det här har ni givetvis hört av andra klubbmedlemmar, men om inte så finns det en hel del "gottis" att hämta hem om våra ömt vårdade 4-hjuliga familjemedlemmar. Så tillvida hittade jag en adress i USA (com) som har ett "virtuellt SAAB-museum". Säkerligen finns där många fler av liknande slag. Jag kan bara uppmana de klubbmedlemmar som har INTERNET-anslutning att gå ut och söka samt kanske även ta kontakt med de adresser som man finner under dessa "homepage".

datorvärlden

Här är den första adress som jag hittade:

<http://darkwing.uoregon.edu/~dennisw/saab/saab.html>

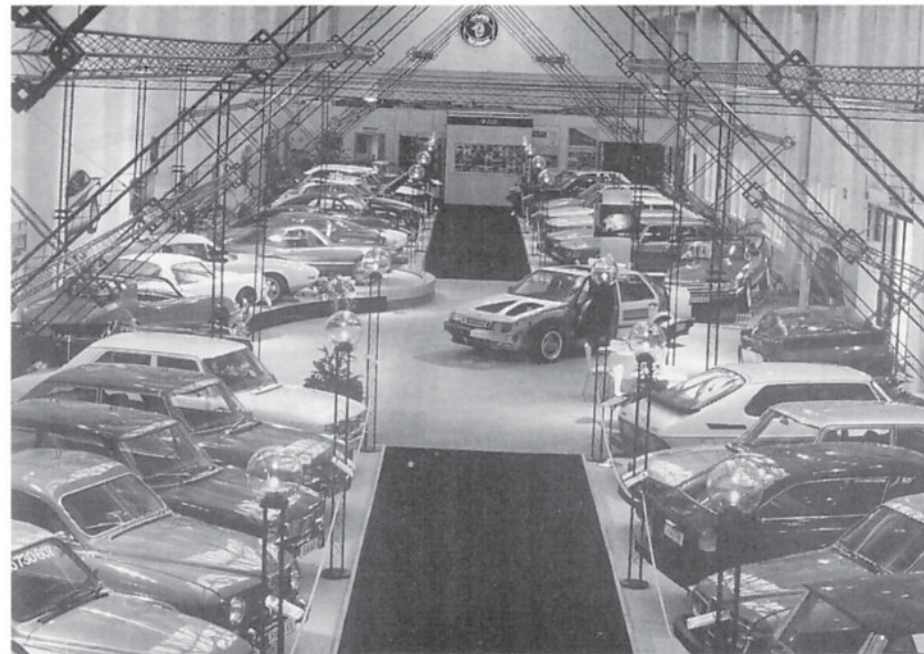
Bakom detta döljer sig en svensk som heter Dennis Westlind. Är det någon som känner till honom? För att ge er ett litet exempel på vad som kan finnas citerar jag här del av en sida. Den illustreras i original med färgbild från Saabmuséet i Trollhättan:

The Virtual Saab Museum

A virtual representation of the SAAB Automobile Museum in Trollhättan, Sweden. The Museum is a virtual

Mecca for all Saab enthusiasts, and nothing can replace the experience of seeing the cars in person! However, knowing that not everyone can make the trip to Trollhättan more than once in their lifetime, I have provided the wired world with an on-line virtual walktrough of the highlights of the Saab museum. I myself prefer older SAABS to the never models, and since you can go to just any SAAB dealer and look at 900's and 9000's to your heart's content, I have decided to emphasize my pictures of older and more unusual SAABs.

To visit the exhibits in order, click here. Or select a different interface that allows you to browse and go directly to the exhibit you want by clicking **small pictures**.



Översiktsbild från Saabmuséet i Trollhättan, det är alltid värt ett besök.

Thank you!

That completes the tour of the Virtual SAAB museum at this time. In the future, I plan to add more facts and info with each exhibit, and even more exhibits as time and space allow!

Thank you for visiting the virtual SAAB museum. What did you think? Please let me know if you liked it, or if you have any comments, or even just drop a line and say "hi"! My address is:

dennisw@darkwing.uoregon.edu

You can even check out my own

Home page!

Thanks again! Keep on SAABin! □

Komplettering av Thomas Schulz, chef på Product Information & Press Service i Trollhättan:

En annan bra hemsida på Internet är "The Saab Network", introducerad 1988, vilken har adressen:

<http://140.174.113.94/tsn.html>

Förutom både allmän och mycket specifik Saab-information kan du prenumerera på information som då automatiskt hamnar i din digitala brevlåda - förutsatt att du har en e-mailadress förstås. Koppla upp dig och surfa på och meddela oss om du hittar något intressant.

Historien bakom en bild.

Klaus Weißbauer/Jan-David Skavén

Jag fick ett mycket informativt brev från ordföranden i tyska Saabklubben, Klaus Weißbauer, för ett tag sedan. Den gav mig historien bakom en bild, nämligen den bild på en Sonett II V4, som fanns för februari 1995 i en almanacka som heter Sports Cars powered by Ford. Då jag tyckte, att även andra kan finna nöje att veta bakgrunden, så återger jag den här:

"Du kanske kommer ihåg att en reklambyrå ville ha bilder från mitt arkiv för att kunna använda i en kalender. Man ville visa bilar, som inte var byggda av Ford men hade en Fordmotor. Den här informationen fick jag från pressavdelningen på Saab-Deutsch-

land GmbH. Jag åkte till sedan till reklambyrån i Köln och hade tagit med en broschyr på en Saab 96 från 1967 som underlag. Men på något sätt hade jag tanken, att det egentligen inte var den rätta modellen, som man sökte. Därför tog jag även med en bild

Almanacksbilden är mycket vältecknad som ni ser. Än så länge kan vi dock inte återge originalbildens teckning i färg i Sonettvärlden.



på min Sonett. Människorna på reklambyrån var begeistrade. Det var egentligen det som man hade sökt, för kalendern skulle bära namnet Sports Cars powered by Ford. Därefter skickade jag ytterligare bilder som förlaga till reklambyrån.

Underlagen skickades till Japan

Dessa fotografier skickades sedan till Japan. Med hjälp av dessa underlag har en konstnär gjort en airbrush-teckning, som verkligen var lyckad. Att denna bild var min bil kan man känna igen på olika detaljer, som bara finns i denna kombination på min bil. Följande är några exempel: Den främre listen vid huven går inte ända ut till hörnen utan är försedda med ändstycken. Navkapslarna har flygplansemblemet. På dörrarna sitter de små

Talbotspeglarna och huvspännet ligger inte med kulan på bleetet utan med tvärsålen. Man kan till och med känna igen profilen på mina Michelin-däck och tanklocket sitter också i rätt läge. Jag brukar nämligen sätta på det så att locket för nyckelhålet öppnas bakåt. Andra bilar i kalendern är t.ex. Cobra, De Tomaso, Lotus och Ginetta. Jag hoppas att Du tycker om bilden lika mycket som jag."

Jodå, det gjorde jag och säkert många med mig även om Sonettvärldens svartvita tryck nog inte gör rättvisa åt denna färgbild. Innan jag fick brevet visste jag bara att någon konstnär mycket skickligt målat bilder, bl.a. en Sonett V4, till en bilalmanacka, nu vet jag, och ni, historien bakom bilden. □

Här visar vi originalfotot som var underlag till almanacksteckningen. Klaus Weißbauer själv tog man dock inte med i almanackan....



Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så har då sommaren passerat och det börjar bli dags att parkera Sonetten för vintern. Om den inte används som vinterbil förstås. Jag misstänker att det trots allt inte är så många av oss som gör det i alla fall. För min egen del så blev inte sommaren som jag hade tänkt mig när året började. Jag har under våren byggt ett hus med tillhörande garage. Som kronan på verket så fick vi en liten dotter under semestern. Någon större tid för Sonetterna har det således inte blivit men tvåtaktssonetten är i alla fall skattad och försäkrad. Några provkörningar är genomförda och det finns en rad småsaker som ska åtgärdas förutom plastlagningen av motorhuven som inte är färdig ännu. Det ska bli skönt med lite mörka vinterkvällar, jag lovade familjen i ett svagt ögonblick under förra hösten att 95:an skulle bli klar snabbt och det gäller att leva upp till detta också.

Vi har kommit fram till chassinummer 202 och den finns hos Bill Jacobson på Sport Car Service i Wilmington, Delaware som ligger på den amerikanska östkusten. I Delaware fanns på 1630-talet en svensk koloni och man celebrerade New Swedens 350 år under 80-talet. Kungen och drottningen fanns på plats och jag märkte, när jag var där 1991, att invånarna hade uppmärksammat jubiléet. Bill köpte bilen, som är silvergrå, av Rick Parr rätt nyligen och om jag inte minns fel så köpte han även en Gran Turismo 750 i kanonskick. Sedan tidigare ingår en Saab 94 Super Sport i stallet som han kör historisk racing med. Den bilen har chassinummer 6 och är vit och blå.

Nummer 204 ägs av Phil Hoaglund i delstaten Illinios i USA. Han har ägt den rätt länge och vagnen är inte helt i originalskick. Chassinummer 205 är däremot i fint skick. Den är vit till färgen och ägs av Bo Lindberg i Olofström. Han tog hem bilen från New England i USA någon gång i slutet av 80-talet och bilen hade bara gått några få tusen mil. Jag har för mig att han gav 3500 dollar eller nåt sånt för den och i dagens läge så verkar det oförsämligt billigt.

Nu flyttar vi oss till Europa

I Holland, hos Leo Borsboot, som är Saabförsäljare, finns chassinummer 206. Den köptes dit från Bud Clark i Kalifornien runt 1990. Den är i väldigt



Chassinummer 206 hos Leo Borsboom

fint skick men ej helt i original. Färgen är någon slags guldmatt och bilen hade för några år sedan stolar från en Sonett III.

Chassinummer 248, som är röd till färgen, har under sommaren kommit till Sverige. Ägaren bor i Göteborgstrakten och fann sin klenod via ett tips i USA. Bilen var orenoverad och i det närmaste komplett vilket är väldigt viktigt i renoveringssammanhang. Som bonus fungerade även motorn trots att den har stått undanställd i 15 år. På minussidan finns omfattande rostlagningar. Trots detta kan man lugnt beteckna bilen som ett riktigt fynd.

Det går tydligen att fynda även i Sverige: En person i Stockholmstrakten köpte rätt nyligen en vit Sonett V4 -68 för knappa 30000 kronor. Bilen

var i gott bruksskick och utrustad med nya Ronalfälgar. Bara dessa är ju värda en förmögenhet. Säljaren, som även hade en Sonett III i sin ägo var inte medlem i vår förening. I mörkaste Småland satt en av våra medlemmar och läste Bilbörsen i somras och fann en -72:a för 30000 kronor i Stigtomta som ligger mellan Katrineholm och Nyköping. Med bilen, som var i bruksskick, följde en halv bil i nya delar. Inte heller denne säljare var med i klubben. Trots att jag bor i en relativt glest befolkad trakt så kände jag inte själv till den här bilen trots att jag genom åren åkt kors och tvärs och letat tvåtaktssaabar. Inte heller kände jag till den Saabo-husvagn som såldes av förste ägaren här i Katrineholm under sommaren. Ur led är tiden.....



Ny chef för Saabs Bilmuséum

Peter Bäckström, 32, är från och med den 1 juni i år ny chef för Saabs Bilmuséum. Peter har arbetat på Saab sedan 1984 och kommer närmast från en befattning som utprovningssingenjör på Teknisk Utveckling, där han de senaste sju åren arbetat med utprovning av Saab Sensonic-systemet. Som chef för Saabs Bilmuséum ingår Peter som medarbetare i Informationsstaben.

På bilden ser vi Peter framför Saabs Bilmuséum tillsammans med hans egenhändigt renoverade Saab 96 av

årsmodell 1964. Bilen är iordninggjord för historisk racing enligt Internationella Bilsportförbundets appendix K. Det innebär att den har samma tekniska uppbyggnad som en Saab 96 som tävlade på 60-talet, det som skiljer är den moderna säkerhetsutrustningen för både förare och bil.

Hemma i garaget har Peter ytterligare två stycken veteran-Saabar; en ljusgrön Saab 92B av årsmodell 1955 samt en grå Saab 96, årsmodell 1961. Nu väntar vi bara på den första Sonetten så att samlingen blir komplett! □

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Vintage

Nummer 1, 1995 av Vintage är ett jubiléumsnummer. Det var nämligen 30 år sedan som Motorhistoriska Klubben i Skåne, M.H.K. grundades, med andra ord 1965 och tidningen har funnits sedan dess. Givetvis passar Club Sonett Sweden på att gratulera M.H.K. och Sonettvärlden sin kollega Vintage! Det är en av de bättre klubb-tidningarna jag känner till men så är som sagt klubben stadgad och har många medlemmar. Nå, dessa rader skrivs faktiskt inte bara av hyllnings-skäl. Anledningen är dessutom att Bengt Sahlström i detta jubiléumsnummer skrivit en mycket trevlig artikel om vad som tilldrog sig 1965. Den handlar om allt från popen till politi-

ken, kläder till krig. Och så bilar förstås. Bland annat så visas ett faksimil av en tidningsartikel om Saab Sonett II, illustrerad med en bild på en av de första 25 byggda. Den presenterades som en "extrem sportvagn", så nu vet alla Sonettägare vad vi äger! Att just Sonetten extra omnämndes beror säkert på att den byggdes i Arlöv, det är ju inte så väldigt många bilmodeller som serieproducerats i Skåne...

Nines

I nummer 225 av denna amerikanska Saabtidning kan vi finna något så ovanligt nu för tiden som en tävling där priset är en begagnad Saab Sonett! Man ska på max. 100 ord tala om varför man vill vinna en Sonett III,



1973 i "gott skick". Med tävlingsbidraget ska man även bifoga \$10 i anmälningsavgift. Givetvis är det bästa motivering som vinner och det krävs ett minimiantal på 150 deltagare för att det ska bli något av. Man kan också skicka in fler bidrag, men varje bidrag kostar \$10. Sista dag för att skicka in sin motivering var den 31 mars, 1995. Anledningen till tävlingen sägs vara att Tom Remedios i Everett WA har "för många Saabar och för lite garageplatser. Ett ovanligt sätt var det onekligen att sälja sin Sonett, för egentligen var det väl det som låg bakom tävlingen. Kul idé i alla fall, eller vad tycker ni?"

Discovery

Den 9 maj visade betaltvkanalen Discovery ett 1 timmes program om Saab och dess historia. Att även Sonetten visades hör förstås till om man vill ha en komplett bild av den tidigare produktionen. Jag såg inte programmet själv men det gjorde Åke Olsson och Hans Eklund som tipsade mig om det.

Saab Idag

I nummer 23, som kom i juni, av Saabs personaltidning kungjordes de vinnande namnförslagen för de två personalmatsalarna. Det ena var faktiskt Restaurang Sonett! Ett trevligt sätt att hedra en av höjdpunkterna i Saabs tidigare bilproduktion tycker jag...

Motor

Rubriken på artikeln i nummer 6/7 juni 1995 var "Dags igen för den svenska sportbilen", men journalisten Ulf Laveborg börjar ändå med att räkna upp

nyare sportbilsproduktion från andra bilmärken och länder: Mazda Miata, Fiat Barchetta, Opel Tigra, MG F, Renault Sport Spider och Alfa Spider. Nu väntar han på, att Volvos P 1800 och Saabs Sonett får moderna efterträdare. Han menar, att fabriken i Trolhättan gett en mindre projektgrupp i uppdrag att studera framtagandet av en mittmotorbil baserad på Saab-mekanik. Den ska bli tvåsitsig och bakhjulsdriven! Vidare skulle den få både chassie och kaross i kompositmaterial som skulle sammanfogas genom avancerad limteknik. Det skulle göra bilen lätt och samtidigt lösa frågetecknen runt krocksäkerheten då det vore en bra kombination av styrka och eftergivlighet. Sonetten kan med fördel byggas runt Saabs 2,3 litersmotor som trimmas upp till 250-300 hk. För att skona transmissionen sätter man in sin hydrauliska sensonic-koppling. Den skulle byggas i en "begränsad serie" och säljas till "självkostnadspris", gissningsvis 350000 kronor. Två fotografier visar en tvåtaktssonett resp. en P 1800 från förr medan tecknaren Janne Frohm illustrerar hur han tror att en kommande Volvo P 1850 samt Saab Sonett IV skulle se ut.

Tilläggas bör nog, att hela artikeln är ganska spekulativ och inte verkar ha så mycket fakta i botten, vare sig vad gäller Saabs och Volvos planer eller de tekniska/designmässiga detaljerna. Skulle det hela realiseras, tror jag också att med ett försäljningspris på 350000 kronor så skulle det verkligen bli frågan om en "begränsad produktion"...

En sak till. Redan i nummer 3, 1990, av Sonettvärlden kunde vi avslöja en okänd konstruktionsritning på en mittmotor driven Saab Sonett IV med fyrhjulsdraft, gjord av Björn Andreasson 1971! Bilen skulle vara bakhjulsdriven men när fästet inte var tillräckligt skulle drivkraften fördelas även till framhjulen, dvs ett partiellt fyrhjuldrivningssystem. Även om det inte blev något av det hela var egentligen dessa mer än 20 åriga idéer mer avancerade än dagens spekulationer i Motor.

Saab Driver

I mars/april numret av denna klubbtidning från Saab Owners Club of GB Ltd. så har Ian Sarginson som vanligt en sida om Sonetter. Han berättar kortfattat om de olika Sonetternas utveckling. Han har fått brev av en tidigare ägare av Sonett I med chassinummer 6, ni vet den ljusa med en rand tvärs över bilen i USA. Ägaren, Richard L. Hershatter har ägt flera olika Sonetter, bland annat en Sonett V4 från 1967. Den bilen, en springande kvinna och en man samt frihetsgudinnan prydde omslaget till den novellsamling som han gav ut under namnet "The Spy who hated fudge"!

Classic Motor Magasin

Under rubriken Klubbnytt i nummer 6 från juni 1995 så visar man omslagsbilden från nummer 1/95 av Sonettvärlden och till på köpet i färg. Då och då visar man upp de olika klubbarnas publikationer och i detta nummer visar man även Bakrutan från Svenska Saabregistret. Förutom att berätta lite

om innehållet i detta nummer av Sonettvärlden så omnämns t.ex. även klubbadressen, vår medlemsavgift och att vi är med i MHRF. Kul för både oss och Svenska Saabregistret, alltid ger det några nya medlemmar.

Nostalgia

Denna tidning intresserar säkert många av oss för den specialbevakar det mesta som rör gamla bilar, flyg, tåg och båtar. Per Alvestig hör nog till de som gärna läser den, för han skickade mig ett urklipp från nummer 4, juli-augusti 1995. Det är dessutom ganska ofta som man har haft Saab-material, denna gång handlar det om Saab i Svenska Rallyt ("Tio segrar på 32 starter"). Givetvis handlar det mest om Saab 92, 93 och 96, men även Sonetten nämns. Det gällde Sonett I som Rolf Melde tog fram för att kunna konkurrera då original 93:an hade för klen motor i förhållande till sin vikt. Men då man från 1956 fick börja trimma standardbilarna så satsade man på det istället. Experimenten med Sonettmotorn hade dock lärt Melde mycket.

-Man har även en del sidor som handlar om diverse utställningar som Classic & Sportscar Show den 6-8 maj 1995 i Birmingham, England. Bland annat så ställdes det ut Saab-bilar av olika årgångar och utföranden. Den bild som illustrerar detta visar en Monacoröd Saab Sonett V4 "i förträffligt skick".

Automobil

I nr. 8/9 aug/sept 1995 så testade man den nya Saab 900 cabrioleten på

sex sidor under rubriken "fiffig fåfånga". Man var mycket positiv även om det var lite delade meningar om vilken motor som var den bästa. Det var då naturligt att Claes Johansson på de följande fyra sidorna under rubriken "Badkarsraketen" gjorde en sammanfattning av Sonett I:ans historia. Det var ju också en cabriolet, Saabs första till på köpet. Källorna han använt var Björn Eric Lindhs bok "Saab-bilarna de första 40 åren samt Björn Svallners "Alla Saabs sportbilar". Historiken illustreras med nio färgbilder och var väl i stort korrekt, förutom att alla sex tillverkade Sonett I:orna finns kvar och inte fem som står i artikeln. Men det vet ju redan ni som läst reportaget om Facetten i nummer 4/94 av Sonettvärlden.

Oldtimer Praxis

Redan på framsidan på augustinumret 1995 ser vi att detta nummer intresserar oss för där syns en bild på en tysk Sonett III. Det är Ludger Wemmers vackert renoverade, numera Monacoröda, bil som visas på ett fylligt femsidors reportage. Egentligen ville han köpa en Sonett II men då detta objekt dök upp slog han till.

Artikeln handlar förstås mycket om renoveringen och dess mödor, men en mycket korrekt historik om utvecklingen av Sonett I, II och III ges också. Totalt publiceras i tidningen 21 bilder på hans Sonett i olika stadier av renoveringen varav en hel del i färg. Tänk om vi kunde göra något liknande i Sonettvärlden! Renoveringen gick i rekordfart, den tog ett halvår 1994, men han gjorde inte riktigt allt själv utan lämnade t.ex. bort inrednings- och lackjobb. Hans största, och hittills olösta problem är att få vindrutetorkarna att stanna i viloläge. Då han trots flera dagars arbete och ca. 50 brända säkringar inte får ordning på det så har han tillfälligt kapitulerat. Artikelförfattaren, Mathias Ebeling uttrycker sig mycket diplomatiskt om Sonett III:ans formgivning: "Vacker eller ful, åtminstone karaktärsfull är denna blandning av runda och kantiga former."

Vi tackar Lennart Jarenbäck för detta bidrag, jag har tappat räkningen på hur många han har försett Sonettvärlden med under åren. Självklart går även detta tack till de andra bidragsgivarna, utan er vore dessa sidor blanka! □

Visste Du...

...att Ian Sarginson i England har blivit kontaktad av ett försäkringsbolag angående en Sonett V4 som blivit stulen i Sydafrika från sin nuvarande ägare M.S. Willis?! Chassinumret är 860 och den ska tydligen på 60-talet ha ägts av en medlem av the Monkeys, pop-gruppen ni vet.

SÄLJES



KÖPES

Säljes

Sonett V4-68 guldmetallic, aldrig renoverad, helt i originalskick inkl. Pirelli Cinturatodäck, rostfritt avgassystem, gar. 4950 mil, 2 ägare, i min ägo sedan 1987, se artikel i Sonettvärlden 3-90- Fast pris 75.000:- ej prut.

För mer info:

Yngve Ekberg, Fotbollsvägen 13, 141 40 Huddinge.

Tel. 08-774 28 85 e 18.

Säljes

V4 96, 1979. Komplet, utan motor och låda avställd sedan 1987, "mycket fin".

Riktbank "Saabs" för 96, 99, 900 med tillbehör.

"Plåt", nytt och beg., allt finns.

Gärna byte Sonett III delar.

Tel. 0495-30108, Roland

Säljes

Beg. instrumentpanel till Sonett III.

Mats, tel. 0150-129 04,

mobiltel. 010-695 86 75

Säljes

Saab Sonett 1973, röd, fint skick, pris 55000:-

Kenneth Andersson, 018-39 18 73

Säljes

Saab Sonett II V4, 1968 ca. 10000 mil, 1700 cc, något trimmad, i behov av renovering. Pris 38.000:- Anders Ogenstedt, tel. 08-716 45 87

Köpes

Tankklädsel, bakre sidoklädsel, dörrklädsel, skydd till lås bagagerum, stötta baklucka, original x-ljus + relä hel/halvljus, nummer-skytshållare fram, komplett ventilationsruta bak h/v. Allt passande till en III-72.

Gunnar Samuelsson, tel. 013-76 371

Säljes

Min fina gula Sonett från 1968 med chassinummer 601 tänker jag nu sälja. Den är avställd och uppallad men jag provkör den varje höst. 6000 problemfria mil har den rullat. För en så fin bil vill jag ha 60 000:-. Välkommen och ring, Tomas Klementsson 08-755 34 89

Kontakt önskas...

...med någon som har jobbat med, eller har känningar, angående plexiglasbearbetning. Berndt Eliasson, 019-45 10 13

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



Tygdekal 25:-



Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

Samlingsmappar

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



Sonettklocka

Unik Sonettklocka som är tillverkad i 100 exemplar. Klockan har kvartsurverk och är boett i metall och armband i läder. Urtavlan är vit och urskiva mörkgrått. Priset är endast 250:- + 10:- porto.

SLUT

Klippark

Pappersmodell av en Saab Sonett III,
pris 50:- inkl. porto



OBS! Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen "samlingsmappar, tygdekal, klisterdekal eller klippark".