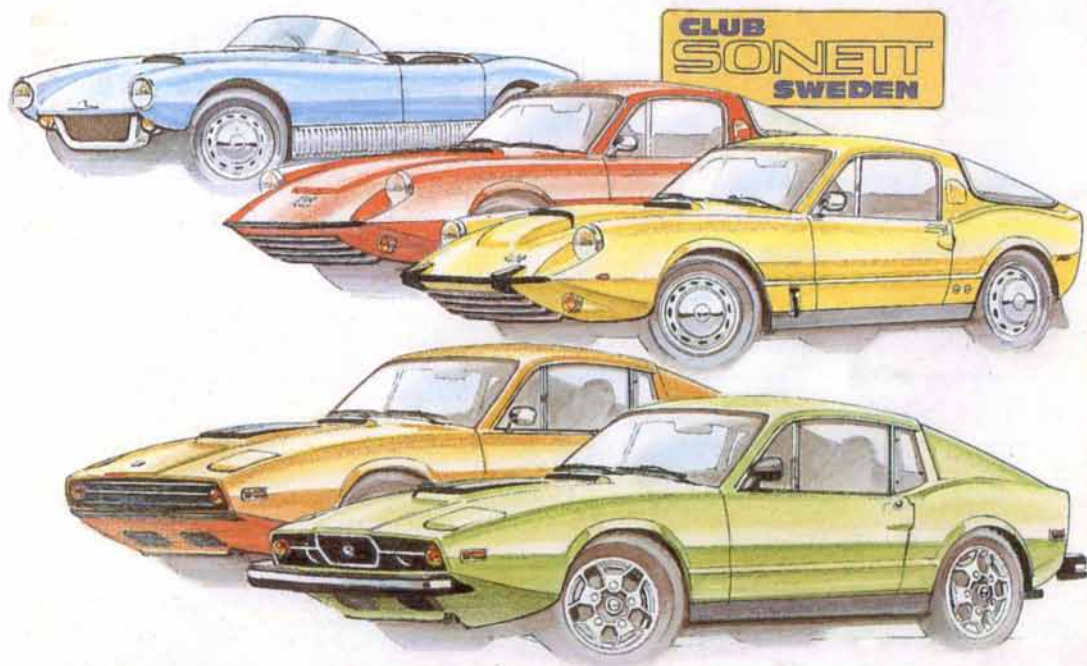


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- ★ Jubileumsnummer
- ★ Tillbakablick, 1981-1996
- ★ Jubileumsträffen i Skåne
- ★ Drömbilen

2
1996

Från ordförandens skrivbord



Hej på er,

Innan ni börjat läsa denna ledare har ni säkert redan sett att detta nummer av Sonettvärlden, det tredubbla jubiléet till ära, fått färgomslag. Inte bara den röda bakgrundsfärgen utan även själva fotografierna. Vi tyckte att det skulle bli en festlig inramning till detta jubileumsnummer, som huvudsakligen innehåller 15 års klubb- och klubbtidningshistorik. Ett bra tag framöver kommer nog färgbilder att förbli sällsynta i Sonettvärlden, men trenden är att det blir vanligare, så förmodligen lär ni få se mer av den varan. Framsidesbilden blir för övrigt också den bild som vi kommer att ha på de T-shirts (Club Sonett Swedens första!) som kommer att finnas klar till vårt stora jubileumsmöte den 25-26 maj. Självklart finner ni en kallelse till detta möte, som vi hoppas blir något extra, i detta nummer av Sonettvärlden. Dessutom finner ni en kallelse till reservdelsmarknaden i Linköpingstrakten den 1 september. Ju mer åren går, desto viktigare blir det att vi i klubben arbetar med reservdelsfrågor. Men det är också viktigt att ni själva bidrar med er kunskap och genom att t.ex. ta med Sonettdelar till marknaden.

Ett jubileumsår som detta, Sonett I 40 år, Sonett II 30 år och Club Sonett Sweden 15 år är det lätt gjort att man blickar tillbaka. Det gör vi förstås i detta nummer och det är vår förhoppning att ni nickar igenkännande när vi omnämmer olika episoder i klubbens historia. Det är också viktigt att ha historiken samlad på ett ställe. Men egentligen är ju detta bara ett avstamp för framtiden, det är den vi ska satsa på även om vi då och då nostalgiskt blickar tillbaka. Vad tycker Du att vi ska utveckla/förändra framöver? Hur kan klubbmötena bli flera och mer lockande, vad kan Du bidra med till Sonettvärlden eller Club Sonett Sweden, saknar ni något i bilförsäkringsväg för era Sonetter och sist men inte minst, hur satsar vi bäst på reservdelsfrågorna? Vi har hunnit långt de första 15 åren, men självklart ska vi bli ännu bättre!

Slutligen, vi ser verkligen fram emot att träffa er på Club Sonett Swedens jubileumsmöte den 25-26 maj! Den 25 maj har vi även årsmötet, Du kommer väl!

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan David Skavén chefred.
Vinthundsvägen 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:

Den nytecknade bilden på framsidan har Anders Gustafsson på Saabs designavdelning gjort, jubiléet till ära. Bilden kommer också att finnas på våra nya T-shirts!

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Claes Wennberg, Stockholm
08-739 18 05

Åke Olsson, Silverdalen
0495-151 09

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 början av oktober 1996.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

CLUB SONETT SWEDEN

De första 15 åren

Jan-David Skavén

Ett jubileumsnummer ska förstås ha med en artikel om klubb- eller klubbtidningshistoriken, vad vore ett jubiléum utan en blick i bakspeglarna? I detta fall är klubben och klubbtidningen ett, klubbtidningens första nummer utgavs 1981 och det var också då som klubben grundades. Sedan har de följts åt och man har i Sonettvärlden kunnat följa inte bara hur den nuvarande klubben utvecklats genom åren utan även själva klubbtidningen. Låt oss ögna lite i gamla klubbtidningar, enklast är det väl att ta det årsvis:

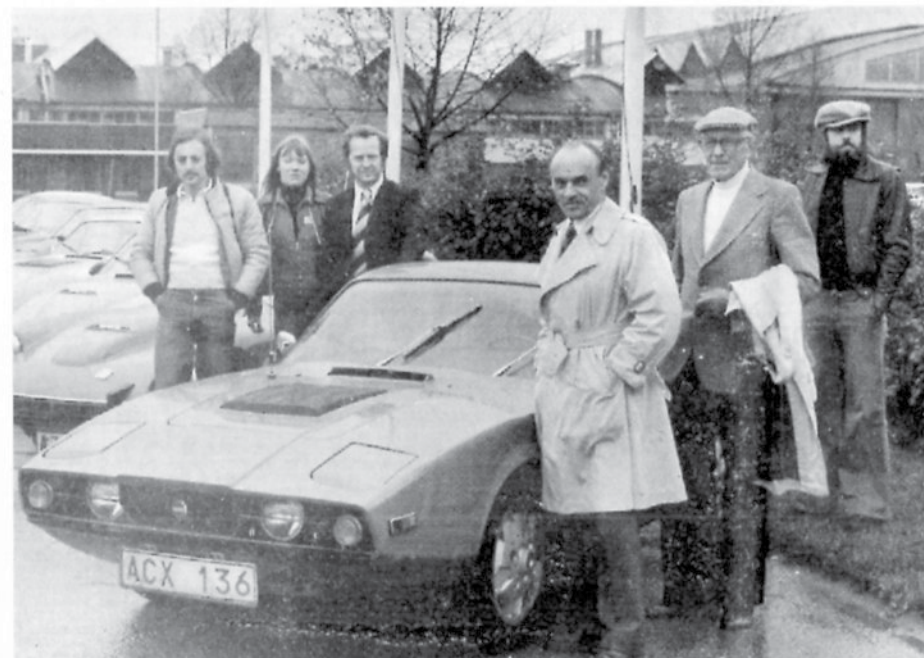
1976

Vänta ett tag, 15 år från 1996 blir väl inte 1976? Rätt, men ska vi ta det riktigt kronologiskt så bildades faktiskt den första Sonettklubben redan 1976! Det var ett 20-tal personer som samlades utanför Saab-Scania i Trollhättan för att bilda klubben och även passa på att se på det dåvarande Saabmuseet. Det finns en helsides artikel om detta i Trollhättans Tidning från den 23 oktober 1976, skriven av Christer Gebo. Bland annat berättade Kjell Knutsson om utprovningen av Sonett III i norra Finland. Nå, denna klubb dog tyvärr ut av sig själv. Anled-

ningen var förmodligen att bilen var för ny och att, delvis, "fel ägare" hade dem, folk som "råkade" ha en Sonett som bruksbil därför att det var en billig bil att äga och inte för att man hade ett gediget intresse av den.

1981

När den nuvarande klubben grundades så var bilmodellen nedlagd sedan 7 år, den sista Sonett III:an producerades ju 1974 och de äldsta Sonett II:orna var nu redan 15 år gamla. Många började ägas av entusiaster, en utveckling som pågått hela tiden sedan dess. I det första numret av



På denna bild från Trollhättemötet 1976 kan vi bland andra se Jan-David Skavén, Gunilla Oldenburg, Kjell Knutsson, Saab-Scania, Albert Trommer, dåvarande besökschef på muséet, och Alf Oldenburg.

klubbtidningen skrev Thomas Klementsson som då ännu inte var ordförande att målet för klubben var:

-Sprida kunskap om Sonetten

-Samarbete med Saab om framförallt reservdelar

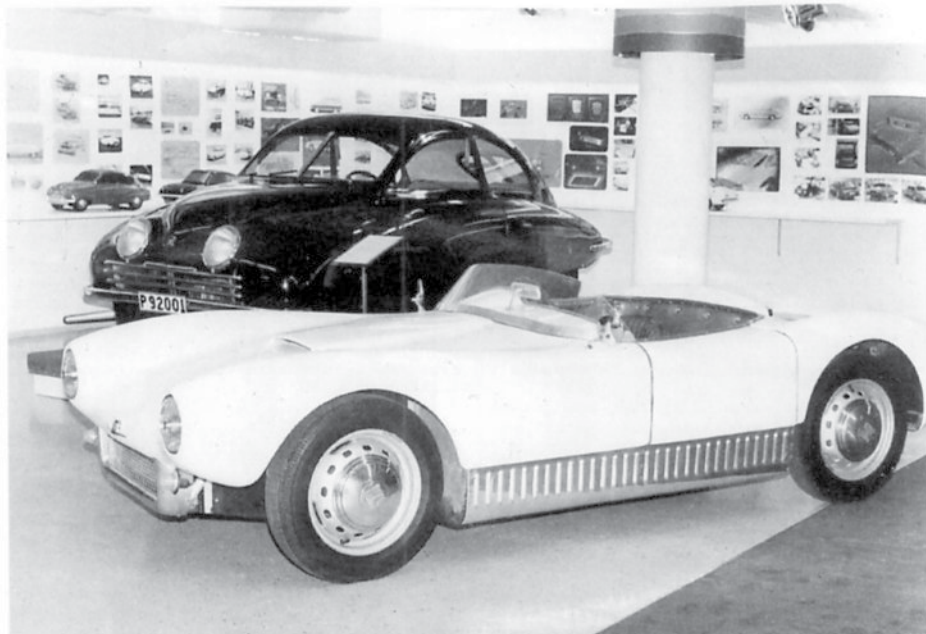
-Trevligt samkväm Sonettägare emellan i form av informationsträffar och studiebesök

-Låta Sonettbladet bli en levande tidskrift med möjligheter att publicera egna artiklar och det Du vill köpa eller sälja."

Detta är mål vi levtt efter och som fortfarande känns aktuella, eller hur? Redan i detta nummer började en historik, som sig bör om ursonetten, So-

nett I. Det är också en tradition vi hållit levande genom åren, att allteftersom ha med artiklar eller artikelserier som belyser de olika modellernas historia. Tack vare dessa artiklar har mycket kommit fram som annars varit okänt om historiken. Numret var på åtta sidor och klubbadressen c/o Mats Miller, som fortfarande är med!

Nummer 2 hade också med en historik, mest om Catherinan. Vidare ett tvåsiders uppslag om det första mötet på Haga i Stockholm där 14 Sonetter kom. Dessutom en medlemsmatrikel på nästan 200 medlemmar! Tryckkvaliteten var bedrövlig om man jämför med dagens Sonettvärld, men



Bilden är tagen på det gamla Saabmuséet och visar den vita Sonett I:an framför Ursaaben, som användes i slutet av 40-talet för utprovningar.

vi hade i alla fall en klubb och en klubbtidning! Detta år kom det endast ut två nummer.

1982

I nummer 1 visas den första klubbstyrelsen på bild, ett riktigt förbrytargalleri... Swen Westberg valdes till första styrelseordförande. Av de som då satt i styrelsen är det idag bara jag själv som är kvar, då hade jag titeln PR-ansvarig viket innebar ansvar för klubbtidningen. En som skrev mycket i klubbtidningen dessa år men inte ville synas med namn var Björn Svallner. Han har ju som ni vet skrivit en förnämlig bok om Sonetterna, Alla SAABs Sportbilar, och var anställd på olika motortidningar som Teknikens

Värld och Vi Bilägare. Då han förväntades vara objektiv motorjournalist när han skrev där, men hade sitt hjärta hos Saab Sonett, som han också hade flera av själv, valde han att skriva anonymt i vår klubbtidning. Han betydde mycket för vår klubbtidnings utveckling fram till 1987 då han gick bort. Ibland var jag orolig att inte artiklarna skulle räcka till och ville "hålla" på material till kommande nummer. Han lugnade mig dock och sa att det kommer att räcka till både det aktuella och kommande nummer. Det har visat sig att han fått rätt, men nog har man fått jobba för att få in material genom åren, det har inte kommit av sig själv. I övrigt handlade detta nummer bl.a. om mötet vid Christinehofs



Mats Göransson, vinnare med sin Sonett III av första omröstningen om Finaste Sonetten 1982. Här flankerad av tvåan, Tim Bishops vita II:a och trean, Jan-David Skavéns då cardinalröda V4.

slott i Skåne och Coupe des Alpes.

I nummer 2 publiceras Club Sonett Swedens stadgar för första gången och klubben börjar bli etablerad. En god hjälp var det förstås att Swen Westberg var jurist. Historiken fortsätter med Saab Quantum, "den felande länken". Tryckkvaliteten var fortfarande bedrövlig.

I nummer 3 visas bild på vinnarna av den första omröstningen om "Finaste Sonett Våren 1982", förstaprisstagare blev Mats Göransson med en Sonett III. I detta nummer visas även en genomskärningsteckning av Herbert Müdsam på vår nuvarande kasör Johnny Johanssons Sonett III:a med plats för ett extra bakåtvänt baksäte.

I nr 4 finns en artikel om hur man "gör bilen rostfri" och om en Sonett dragster. Dessutom om Hedenlundamötet på Saabs kursgård utanför Flen, där fick vi bland annat tävla med två ihopbyggda 92:or, "rygg mot rygg", en såregen körupplevelse.

1983

Första numret handlade mycket om reservdelar och så visas en bild på våra nya klubbflaggor med vår logotype. Peter Haventon skrev en artikel om "vad är din bil värd"? Bland annat skrev han "Varför ser man emellanåt Sonetter annonserade för 40-50000 kronor? Kan det vara så att säljaren faktiskt räknar med att det finns en torsk också till hans hutlöst dyra bil?" Vad som då an-



Nytt år, ny pristagare. Berndt Eliasson vann 1983 i Trollhättan med sin vita V4. Han gratuleras av vår dåvande klubbmästare Alf Oldenburg.

sågs rimligt kunde han inte ge ett rakt svar på men om man betalade 20000 kronor och lade ner några hundra timmar eget jobb så ansåg han att man låg mycket bättre till. I detta nummer ser vi även att Erik Carlsson valts till vår första hedersmedlem.

Nästa nummer handlade om vårmötet i Trollhättan där Berndt Eliasson vann första priset i tävlingen om "Finaste Sonetten våren 1983". Han vann med sin fint renoverade Sonett V4 från 1968 som han och sonen Jo-

akim lagt ner 800 timmars renovering på. Sedan många år är Berndt aktiv i styrelsen och jobbar sedan 1987 med layouten av klubbtidningen, något som verkligen märkts. Klubbmästare för denna och ett antal andra träffar var Johan Brusewitz och Alf Oldenburg. Betyget för träffen var med beröm godkänt. I detta nummer började även den återkommande artikeln "Det skrivs om oss och våra bilar".

1983 gick vi med i MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet och i nummer 3

berättade vi om den nya försäkringen vi därigenom kunde erbjuda. Detta nummer handlade även om våra möten på Skokloster och Falkenberg. Kvaliteten på vår klubbtidning var fortfarande dålig, ibland vart det lite snett (man klistrade in materialet) och bilderna var oftast väldigt dåliga. Men artiklarna som sådana var helt ok och tidningen blev tjockare, detta nummer hade 20 sidor.

I nr. 4 recenserades Björn Svallners bok nämnd ovan och den fick i stort mycket beröm. Vidare publicerades namn och bilder från den första fototävling vi haft i vår klubbtidning. Vinnare blev då (som i en del senare tävlingar) Kjell Wihlborg med Peer Olaf Hilbig på andra och Arve Herström på tredje plats. Vår nuvarande styrelsemedlem Hans Eklund fick hedersomnämmande för "en välkomponerad verkstadsbild".

1984

I nummer 1 ser vi att ordförandeskapet för Club Sonett Sweden övertogs av Thomas Klementsson, en av initiativtagarna till klubben 1981. Vår klubbmästare Alf Oldenburg och Johan Brusewitz avgick och efterträddes av Per Alvestig och Johan Schemat. Jag själv var vice ordförande och fortfarande PR-ansvarig. Inger Wennberg avgick som kassör och efterträddes av Göran Sundin. Per är fortfarande kvar i styrelsen, Inger och Göran är idag våra revisorer. Som inbjuden gästtalare hade vi Per Gillbrand, som gav sin syn på sportvagnar, sportvagnsmotorer och motorutvecklingen. Värt att nämnas är hans

definition på en sportvagn: "En sportvagn är en oförnuftig bil"....

Ett rykte berättas att några entusiaster börjat bygga en replika av en Sonett I. Av detta blev det nog ingenting av då, men det har ju genomförts senare, en replika är klar och en på gång.

En annan artikel visar dels hur man kan dölja bagaget, dels hur man kan täcka undersidan av instrumentpanelen med en träfiberplatta. Ännu en film med en Sonett i omnämns, nämligen "Bamse" som ska ha spelats in i Danmark i slutet av 60-talet med en röd Sonett V4 i.

Inför det stora vårmötet i Odensbacken hade nummer 2 en årsmodellkavalkad då tidningen skulle säljas till allmänheten på mötet. Teckningarna var gjorda av Herbert Müdsam och Gunnar A Sjögren, alltså GAS. Christer Glenning som numera är i Trafikmagasinet medverkade med en artikel om sina Sonetterfarenheter. När han provkörde en Sonett II öppnades bakluckan under färden och det kändes som "att åka genom ljudvallen". Vidare beskriver han hur det var när han skulle sätta sig i Björn Svallners Sonett III: "Efter den övningen vet jag hur ett gem känner sig".

Givetvis avhandlade nummer 3 mötet i Odensbacken som blev succé. Alla deltagande Sonetterna presenterades från en scen av Erik Carlsson och Björn Svallner och i tidningen med bild och text. Vinnaren i tävlingen om Finaste Sonetten Våren 1984 blev Inger Wennberg med en Sonett V4.

Nummer 4 var ett temanummer, Sonetten i USA. Bland annat fanns det med en sida om var man kunde hitta Sonett delar där, t.ex. på The Sonett Store, som det även fanns ett separat reportage ifrån. Dessutom skrev Per Alvestig en artikel om höstmötet i Halmstad med besök på Svedinos bil- och flygmuseum i Uggarp.

I vår klubbtidnings, och klubbs historia, är faktiskt 1984 unikt. Detta år är det enda hittills som vi gett ut fem nummer! I nr. 5 publiceras vinnaren i den andra fototävlingen, det blev ånyo Kjell Wihlborg, men denna gång tyvärr utan konkurrens. Nå Kjells bilder håller som vanligt hög klass, så pris fick han förstås i form av en dedicerad bok från Björn Svallner. En tidig elsonett skrivs det också om, det var NIFE Jungner i Oskarshamn som experimenterade med en kantig bil byggd på ett Sonettchassi. Av detta blev det dock bara tre experimentbilar. Klubbens första möte utanför landets gränser avhölls på hösten i Drammen i Norge. Det var ju här som man kunde ta sig upp till en utsiktsplats genom att köra på en väg som delvis gick i spiral genom ett berg. Vädret var inte mycket att hurra för men mötet var trots det mycket lyckat.

1985

I nr. 1 hade vi med ännu en artikel om rosten. Det är lätt att förledas av det yttre = plastkarossen men är man rädd om sin bil så ska man förstås även sköta om det som är under vilket tvärligt åskådligt görs i artikeln, som är

skriven av Torsten Åman och som visar hur det gick till när hans Sonett III behandlades.

Klubben utvecklades vidare. Detta avspeglade sig i att vi för första gången publicerade de regler som gäller för de Sonetter vilka ska besiktigas för att få MHRF/Folksamförsäkringen. Det var styrelsen i Club Sonett Sweden som antog dem för att våra medlemmar ska veta vilka krav vi ställer och för att besiktningsmännen ska ha en möjlighet att göra lika bedömningar oavsett var i Sverige som Sonetten besiktigas.

Nummer 2 handlar faktiskt väldigt mycket om en bil som aldrig kom i serieproduktion, som inte var en Sonett men som ändå hade intresse för oss sportbilsintresserade, nämligen EV-1. Det var en experimentbil där teknikerna på Saab ville testa nya material och konstruktioner. Den kan idag beses på Saabmuseet i Trollhättan. Nästa nummer hade bland annat med en artikel om det möte i Stockholm vi var med på för att fira Motorisören 100 år. I samband med det mötet utsågs också 1985 års finaste Sonett, det blev Peer-Olaf Hilbig som vann med sin pärlmovita Sonett V4. Även i Nyköping firades 100-årsjubileet och där vann Maud Einar i en Sonett II i konkurrens med ett 50-tal andra samlarfordon. En "ny Sonett" presenteras även i detta nummer, nämligen Sommervilles modell av en Sonett II i skala 1:43. En artikel i nr. 4 avhandlar temat "jag och min bil", ett tema som är outsinligt då det alltid är lika kul att få som redaktör och trevligt att ta del av för Sonettvärldens läsare.



Våra besiktningsmän fick utbildning om MHRF/Folksamförsäkringen. Alf Lavér var en av dem som informerade och året var 1985.

Denna artikel handlar om Berndt och Joakim Eliassons projekt, en öppen Sonett III. Nu, 1996, vet vi att det ännu inte är slutfört utan vilar, men vissa renoveringar tar helt enkelt lite mer tid... En annan artikel handlar om hur vi drog samman våra besiktningsmän hos MHRF i Stockholm för att både teoretiskt och praktiskt gå igenom försäkringskraven.

1986

Nummer 1 det året var kanske inget höjdarnummer. När jag nu efteråt bläddrar igenom det så tycker jag mest att det består av en matrikel. Dessutom en artikel om årsmötet hos Saab i Akalla, Stockholm där avsåen-

de sekreterare Carl Brodén och klubbmästaren Johan Schemat avtackades. Per Alvestig bytte ut klubbmästeriet mot sekreterare och Olle Nilsson och Berndt Eliasson tog vid som mötesarrangörer. Nummer 2 gjorde mycket reklam för det jubileumsmöte som då hölls i Ånnaboda/Örebro. Då var ju Sonett I:an 30 år, II:an 20 och klubben 5 år, ack ja, tiden går. Det fanns även med en artikel om isracing i USA, givetvis med en medverkande Sonett III:a. Så hoppar vi till nr. 3 och ser de nya regler som styrelsen lade fast för att utse hedersmedlemmar. Eftersom det gått 10 år sedan dess kanske det är dags för en liten repetition: "Person som gjort



Den blå Sonett I:an lånades ut av Saabmuseet till träffen i Ånaboda 1986. Vi fick även se och åka med Teknikens Världs projektbygge Saab Speedster, byggd av Leif Mellberg.

betydande insatser för Club Sonett Sweden och/eller Sonettbilen, kan av styrelsen utses till hedersmedlem. Som hedersmedlem befrias vederbörande från att betala medlemsavgift på livstid, samt erhåller hedersplakett". Vi har varit mycket restriktiva med utdelningen av dessa hedersmedlemsskap. Till dags dato, sedan starten 1981 har bara två utsetts, Erik Carlsson och Torsten Åman. I detta nummer kan vi även läsa om Ölandsmötet och jubileumsmötet i Örebro där Finaste Sonett Våren 1986 utsågs, det var Kenneth Nilsson med sin röda tvåtaktare, ja den vann även på Öland. I Örebro deltog en lånad blå Sonett I från Saabmuseet, vi ska ju låna en I:a även till vårt jubileumsmöte i Skåne 1996, historien går igen.

Berndt Eliasson berättar i en annan artikel om hur man renoverar ett frihjulsnäv, det har varit en ambition för tidningen att publicera renoveringstips, bara vi får materialet från er.

1987

I nummer 1 berättar Rolf "Dumle" Carlsson i Hallsberg om sitt tävlade med Sonett och om de ombyggnader som krävts på Sonett V4:an. Säsongen var väl inte helt framgångsrik i Road Sport B, men den gav goda erfarenheter. Vidare handlade en artikel om Automobilhistoriska Klubbens tävling "I Roslagens famn", jag har fortfarande inte glömt hur blött det var, det regnade hela dagen...

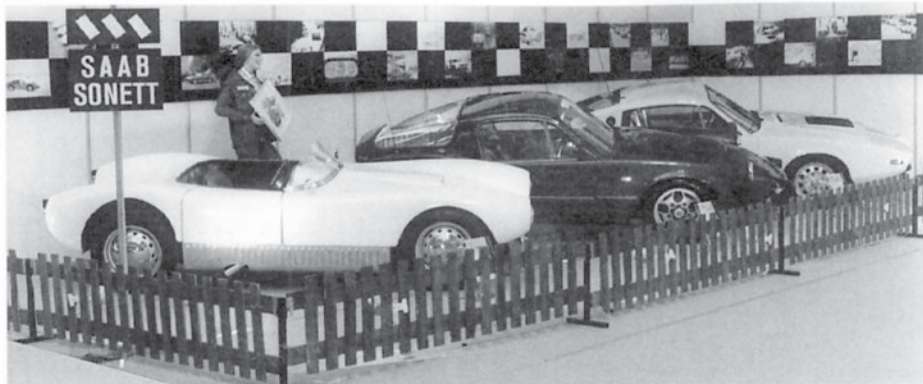
I nummer 2 visas återigen ett förbrytargalleri, den nya styrelsen som



Erik Carlsson ger en annan rallylegend, Greta Molander en kram i samband med den tävling med historiska rallybilar som gick mellan Göteborg och Stockholm 1986. I bakgrunden Gretas Plymouth.

endast hade en förändring, det var Anders Ogenstedt som tog över efter Olle Nilsson som klubbmästare. Årsavgiften, som varit oförändrad 50:- sedan starten av klubben höjdes till 75:-. Vidare behandlades vissa problem som MHRF haft med missbruk av samlarfordonsförsäkringen, dock ej från vår klubb. Omslagsbilden på nummer 3 visar en I:a, en II:a och en

III:a som visas upp på "Sportvagnen och Vi" i Stockholm den 15-20 april. I:an var ett lån från Saabmuseet, II:an var min egen och III:an Björn Svallners. Det är viktigt att synas på olika sätt, på utställningar, på möten och ute i trafiken, det är den bästa PR vi kan ge klubben och våra Sonetter. Vi vet ju att vi på så sätt fått en hel del nya medlemmar och att många som



Bilden visar de tre Sonetter, en I:a, V4 och III:a som vi ställde ut på "Sportvagnen och Vi" i Stockholm i april 1987. Vår "parkeringsplats" väckte mycket uppseende bland besökarna.

inte vet om att Saab producerat en sportbil på så sätt kommit i kontakt med den. En artikel i tidningen avhandlar också de vedermödor det kan innebära att vara med på en utställning. Från USA är det med en artikel om Saab Quantum och en Sonett med mittmotor från en 9000 Turbo 16.

I nummer 3 kommer en rapport från vårmötet på Drottningholm utanför Stockholm, ett samarrangemang med Automobilhistoriska Klubben. Vid omröstningen om den Finaste Sonetten Våren 1987 vann Hans Eklund med sin Sonett V4. För säkerhets skull vann han även tipsrundan. Något som varit viktigt för klubben och därmed vår klubbtidning har varit att dokumentera Sonettens historik ur olika aspekter. I detta nummer började Carl-Åke Blomstrand, förman vid ASJs biltillverkning under 60-talet en lång, intressant artikelserie. Han var mycket kritisk till såväl arbetsförhållandena i

Arlöv ("ett enkelt träskjul") som en del kollegers kompetens.

I Trollhättan hölls ett jubileumsmöte då Saab hade gjort bilar i 40 år. Så många som 26 Sonetter kom och av dessa vann Hans Regnérs Sonett III från 1970 omröstningen om finaste Saab 97.

Nummer 4 började med en mycket dyster information, nämligen den att Björn Svallner hade avlidit. Som jag skrev tidigare i denna krönika betydde han mycket för vår klubbtidning från 1981 och framåt och det är faktiskt så att mina tankar då och då fortfarande går till honom. Paradoxalt nog så blev nr. 4 ett stort steg framåt för klubbtidningen i och med att Berndt Eliasson tog över layouten, som moderniserades. Vi rapporterade även om ett möte vi haft hos Saab i Nyköping angående reservdelar.

1988

I nr. 1 hade vi med en rapport från det trevliga årsmöte vi hade i Nykö-



Hans Regnérs vita Sonett III med röd läderinredning, den ska helst ses i verkligheten som här 1988.

ping. Inget dramatiskt hände i styrelsen, Berndt Eliasson och Magnus Ekström utsågs till suppleanter, i övrigt kvarstod styrelsen med Thomas Klementsson som ordförande. Det visades filmer och diabilder och så fick vi se den nya 9000 CD. Vidare skrev vi om något som tog mycket av vår tid, nämligen att få fram rostfria avgassystem via Ferrita i Köping till Sonett II och III. Det lyckades också, men med facit i hand vet vi att vi fick problem med framförallt storleken på den bakre ljuddämparen till III:an. Det är dock nu ur världen och nya system ska hålla måttet. Tidningens omslag förändrades i och med detta nummer, den blev sandbrun och därefter har vi

bytt omslagsfärg varje år för att markera den nya årgången.

I andra numret hade vi en artikel om en udda Sonett, nämligen den Sonett III som ägs och renoverats av Hans Regner men som ursprungligen byggts av Lennart Larsson, som var konstruktör på Saab. Den gjordes av överblivna delar och avviker en hel del från produktionsbilarna. Vi hade även med en artikel av Mats Jonsson om hur det kan gå till när man köper en Sonett i USA. Nummer 3 pryddes av en omslagsbild på Lasse Lönn Dahl och hans dåtida tvåtaktare. Det var inte utan anledning, för han fyllde 60 detta år. Vårt traditionella vårmöte hade förlagts till Visingsö. Ett kanske udda ställe att ha en bilträff på, men



En av de mer fotograferade Sonetterna är nog Berndt Eliassons röda Turbo 16 med targatak. I bilen sitter även sonen Joakim. Bilden är tagen 1988 i samband med Nyköpings Veterama.

charmig var den. Själv har jag mycket angenäma minnen av träffen då min nylackade Sonett V4 vann omröstningen om Finaste Sonett Våren 1988. En höjdpunkt i min Sonettkarriär! Det var Inger Wennberg och Anders Ogenstedt som arrangerade träffen.

Sista numret för året pryddes förstas av en jultomte sittandes i en vit Sonett V4, som dignade av julklappar. Under hela 1988 hade artikelserien av Carl-Åke Blomstrand fortsatt, avslutningen gjordes i detta nummer. Det var märkliga vyer från tillverkningen som hade beskrivits för oss.

1989

Omslaget på första numret hade året

till ära blivit blått. Per Alvestig testade Berndt Eliassons Sonett Turbo 16 och var vederbörligen imponerad. I detta nummer hade vi premiär för något som vi haft kvar sedan dess, nämligen Sonettdraget där vinnaren får en penninglott med chans till ännu större vinster. Alla betalande medlemmar har möjlighet att vinna lotten, förutom styrelsen som är diskvalificerad. Detta för att undvika snack om fixade dragningar... Lennart Larsson nämnd ovan började en egen artikelserie om sina erfarenheter av tillverkningen av Sonett II och III. Som den tekniker han är berättade han mycket om tekniska problem som behövde lösas. Det är det som är så intressant, att olika personer belyser kanske samma skede

från olika infallsvinklar, då får man så småningom en ganska heltäckande bild.

I nr. 2 kunde vi läsa om årsmötet 1989 hos Scania i Södertälje. Enda förändringen i styrelsen var att Johan Agrell utgick ur styrelsen och istället valdes Hans Eklund in. Per Alvestig försökte dra igång en insändarsida, men den blev tyvärr aldrig någon succé i brist på bidrag. Vi får hoppas att hälsan tiger still. Ännu ett nytt grepp togs, en teckningstävling för såväl barn som vuxna, givetvis med temat Sonett. Nästa nummer hade med ett fylligt reportage om den tävling som Erik Carlsson och Torsten Åman var med i med den vita Sonett I:an, nämligen klassiska italienska Mille Miglia i veteranbilstappning. Reportaget var gjort av Anders Tunberg, som är en driven skribent. Självklart hade vi ett reportage från vårmötet i Ludvika-trakten. Tyvärr kom alldeles för få till den lyckade träffen men de som var där uppskattade den desto mer. Originellt nog vann den vita Sonett I:an från muséet, just hemkommen från Italien, omröstningen om Finaste Sonett Våren 1989. Vi gör även reklam för "Kvarnmarknad i Odensbacken den 23 september" med diverse dragplåster i form av intressanta Sonetter och så Lasse Lönndahl förstås. Berndt Eliasson har verkligen lyckats med konststycket att sätta Odensbacken på kartan.

I vår ständiga strävan att utveckla Club Sonett Sweden beslöt styrelsen att anta regler för försäkringskommittén, alltså de personer som ska gå igenom underlagen och helst god-

känna dem för de Sonettägare som önskar en MHRF/Folksamförsäkring för sina Sonetter. Dessa regler publicerades i nummer 4 och oss veterligt var vi den första bilklubb i Sverige som beslöt om sådana. Vi hade ju sedan långt tidigare beslutat om klubbens stadgar och vad som gällde för de Sonetter som skulle ha en sådan försäkring, nu var det alltså försäkringskommitténs tur. I detta nummer hade vi också ett reportage om det framgångsrika mötet i Odensbacken, bl. a fick vi köpa bensin till 1956 års pris, 52 öre!

För att utveckla klubbtidningen ytterligare började vi i detta nummer publicera Snack i 2-Takt, där Mats Jonsson i Katrineholm berättar om Sonetten i tvåtaktsversion. Han har sedan dess, chassinummer för chassinummer följt de totalt 258 tvåtakts-sonetterna öden och äventyr genom åren och det är ingen överdrift att skriva att dessa artiklar varit och är mycket uppskattade!

1990

Ännu ett nytt år och ännu en ny färg för omslagssidan, grönt. Men vad som kanske var viktigare, på sitt tionde år fick tidningen ett namn! Förut hade vi bara haft "Club Sonett Sweden" överst på framsidan, men nu tyckte styrelsen att det var hög tid att vår klubbtidning fick ett eget namn, det blev Sonettvärlden. Det var Per Alvestig som kom på det och tanken med det namnet var och är att innehållet inte bara ska spegla svenskt Sonettmaterial utan även utländskt. Nå, i första numret var ingenjör Len-



En lycklig förstapristagare, Åke Larsson, i omröstningen om Finaste Sonetten 1990. Här flankerad av tvåan Hans Regné och trean, Kenneth Nilsson.

nant Larsson flitigt med. Dels var det avslutningen på hans artikelserie om utvecklingen av Sonett III, dels en separat artikel om hans hembyggda Sonett "två och en halv", en hybrid av en II:a och en III:a. Teckningstävlingen avgjordes och i de olika ålderkategorierna vann Daniel Skavén, Björn och Niclas Jarenbäck och Kjell Wihlborg.

I nästa nummer var det en ny person som skrev ledaren då jag själv tog över ordförandeklubban från Thomas Klementsson på det välbesökta års-

möte vi höll på Saabmuseet i Trollhättan. Ny sekreterare efter Per Alvestig blev Michael Pettersson. Magnus Roland, chassispécialist på Saab höll ett föredrag på sitt eget speciella sätt, det var uppskattat. Mats Jonsson fortsatte förstås sin Snack i 2-Takt, denna gång handlade det om var de sex Sonett I:orna höll hus. En artikel från ANA-NYTT från mitten av sextiotalet jämförde prototyperna Catharinan och MFI 13, en annan informerade om de vagnkort som ställdes ut på varje Sonett innan den lämnade

fabriken. På dessa kort kunde man se vad som behövde rättas till före leveransen. I en artikel kunde man läsa om en herre som då inte ville framträda med namn men som ändå visade upp den Sonett tvåaktare han skulle tävla med i sportvagnsserien. Nu vet vi sedan länge att den hemlighetsfulle var Hans Eklund och att han var mycket framgångsrik med sin tvåaktare. För att ytterligare spegla vad våra "stora" Sonetter lett till så visade vi även upp en samling små; en artikel om modellbilar av Sonetter, skriven av Olle Wallén.

I nr. 3 hade vi en artikel av Björn Andreasson om utvecklingen av Sonett II och III. Men vi hade mer, ett riktigt scoop! Vi kunde nämligen visa en mycket komplett genomskärningsritning på nästa generation, en Sonett IV med fyrhjulsdraft. Det var Per Alvestig som skrev om det tekniska, om 99:a motorn som satt bakom föraren och om hur den partiella fyrhjulsdraften skulle fungera. Tecknare var Björn Andreasson och ritningen hade innan publiceringen i Sonettvärlden endast varit känd i en mindre krets. Tänk om det hela hade förverkligats i början av sjuttioalet! Vidare satt Björn Karlström för första gången i en produktionssonett i samband med att jag å styrelsens vägnar tackade honom för den artikelserie som han skrivit till Sonettvärlden. Vårt vårmöte hölls i Skåne och vi var bl.a. på det intressanta Johannamuséet. Självklart hade vi även omröstning om Finaste Sonetten, Våren 1990 och det blev en av de mest förvånade och lyckliga vinnarna vi haft genom åren, nämligen

Åke Larsson, Vittsjö med sin Sonett V4. Han hade dock ingen anledning att vara så förvånad, för han var väl värd segern.

I nr. 4 började så Björn Karlströms mycket intressanta artikelserie om hans erfarenheter av utvecklingen av Sonetten. Det var mycket nytt som kom fram, bitvis var det ganska kritiskt skrivet men Björn fick egentligen inget mothugg även om vi inbjöd till genmäle i Sonettvärlden. I mina ögon var det en höjdare bland de historiska artiklarna vi haft i Sonettvärlden, tillsammans med den som kom så småningom av GAS, Gunnar A. Sjögren. Så informerade vi om den nya försäkring vi gjort upp om med Skandia, för de Sonettägare som mer hade sina bilar som bruksbilar eller inte valde MHRF/Folksamalternativet. Vidare redovisade vi resultatet av en ny fototävling vi haft och vinnare denna gång var Lennart Jarenbäck i Schweiz. På andra plats kom Kjell Wihlborg, följd av Åke Olsson. På tal om Lennart så skrev han den mycket udda historien om hur en Sonett hittades på kanten av en bananplantage på Kanarieöarna. Även i övrigt har han medverkat mycket genom åren i Sonettvärlden, inte minst i form av artiklar från hela Europa till vår artikelserie "Det skrivs om oss och våra bilar", det har vi verkligen uppskattat. Dessutom fanns ett reportage med om Hasse Eklunds tävlingssäsong, även det har blivit en tradition.

1991

Årets häftiga omslagsfärg blev orange. Jag har ju alltid varit lite svag



Mark Sjölin's ovanliga ekipage, en Sonett "två och en halv", som drar en Saabo husvagn. Bilden togs i samband med vårmötet på Visingsö 1988.

för udda Sonetter, så därför var det en självklarhet att publicera artikeln om ännu en Sonett "två och en halv", denna gång den som gjordes av Håkan Rosenberg och som ägs av Mark Sjölin. På en bild ses den med en Saabo husvagn bakom sig, tala om ovanligt ekipage!

Av naturliga skäl var ju även 1991 ett jubileumsår då klubben firade 10-årsjubileum. Därför gjorde vi i nr. 2 förstås reklam för vårt jubileumsmöte på Öland, tillsammans med 15-årsjubilerande Svenska Saab Registret. Årsmötet i Linköping innebar en del ommöbleringar i styrelsen, Inger Wennberg, Anders Ogenstedt och Magnus Ekström avgick ur styrelsen. Istället efterträdde Inger Swen Westberg som revisor, en post hon fortfa-

rande har. Det blev inga nya klubbmästare det året, i brist på intressenter. Årsavgiften blev oförändrat 100:- Givetvis passade vi på att besöka det intressanta flygvapenmuséet i Malmöslätt.

I nummer 3 informerade vi våra medlemmar om ytterligare ett viktigt steg i Club Sonett Swedens utveckling, nämligen att vi startade försäljningen av reservdelar till Sonetterna från vårt eget lager. Reservdelsförvaltare var och är Erland Johansson, det har fungerat mycket bra. Vi antog även regler för vår försäljning, vilka publicerades i detta nummer. En lista med priser på de delar vi hade till försäljning publicerades också. I detta välmatade nummer hade vi även med ett reportage om mötet på Öland, dit



1991 hade vi lånat MFI 13 av Saabmuséet till vårt vårmöte på Öland. Tänk att få låna en sådan raritet! Vid ratten i 9000 ser vi Per Alvestig.

vi jubileet till ära hade lånat prototypen MFI-13 från Saabmuséet. I detta sammanhang vill jag betona den generositet Saabmuséet visat oss genom åren, vi har alltid känt oss välkomna dit och de har också frikostigt lånat ut museibilar till diverse evenemang. Finaste Sonett, Våren 1991, blev Åke Olssons snygga vita Sonett II. Träffen, arrangerad av Jan Johansson och Hans Eklund var klart lyckad! Så rapporterade vi från Göteborgsmötet där vi bland annat besökte Tjolöholms Slott. Det har också varit en tradition för klubben, att vid våra möten inte bara ägna oss åt navelskåderi, med andra ord beundra varandras Sonetter utan även med hjälp av dem besöka slott, författarhem, muséer och annat som kan vara intressant. Programmet var välmatat och något extra var att Sonetterna fick poliseskort med blåljusen på när

vi åkte uppför Kungssportsavenyn till Götaplatsen, det väckte uppseende inte bara hos oss som körde.

I sista numret för året påbörjade Mats Jonsson en uppskattad artikelserie om sin USA-resa då han med sin nyinköpta Sonett III gjorde en riktig långresa. Björn Karlström fortsatte med sin artikelserie och jag själv skrev om en nattorientering jag och Johan Brusewitz gjorde med min Sonett V4. Martin Stenlund skrev en artikel om "På Sonettfronten i norr, intet nytt", vilket väl var och är signifikativt för den tyvärr låga aktiviteten i norra Sverige. Men visst finns det förklaringar även här, Sonetterna är inte så många och avstånden är långa.

1992

Tiden gick och omslagsfärgen blev röd. Björn Karlström fortsatte med sin artikelserie, den var oerhört detaljerat



I samband med vårt Göteborgsmöte 1991 passade vi förstås på att åka till Sonettgatan. Foto: Kjell Wihlborg.

skrivna med t.ex. datum då de olika händelserna inträffade. Vi började ta upp beställningar på nytryckta verkstadshandböcker och reservdelskataloger till de olika modellerna och de såljs fortfarande via klubbens reservdelslager. Martin Stenlund rapporterade från en MHRF/Folksamkonferens han varit på, allteftersom vi haft nyheter på försäkringsfronten har vi informerat om dem i Sonettvärlden.

I nr. 2 avslutade vi Björn Karlströms långa artikelserie. Den väckte internationellt intresse och det var många timmar som jag därefter tillbringade för att hjälpa Klaus Weißbauer, ordförande i 1. Deutscher Saab-Club e.V. med den tyska översättningen. Från årsmötet 1992 i Akalla, Stockholm,

kunde vi informera att Göran Sundin ombett omval som kassör och istället valdes Johnny Johansson in i styrelsen, den posten har han än. Årsavgiften beslutades till 125:-.

I nästa nummer var det med ett reportage från det välarrangerade vårmötet i Silverdalen i Småland. Det var Åke Olsson med sin Britt och hennes syster Annika som hade arrangerat och det med den äran. Att sedan Åke gick och vann "Finaste Sonetten, Våren 1992" var visserligen rättvist men gjorde ändå Åke bekymrad. Det var ju andra året i rad han vann och han tyckte att det var dags för någon annan att njuta segerns sötma. Bland andra artiklar i detta nummer så hade vi en om var man kunde köpa delar till våra Sonetter, skriven av Erland Jo-

hansson. En lista på delarna i Club Sonett Swedens reservdelslager publicerades också.

I sista numret för året var det ånyo premiär för en typ av artiklar som vi då och då haft sedan dess. Redan tidigare gjorde vi korta notiser om artiklar och TV/radioprogram som hade med Sonettmaterial i "Det skrivs om oss och våra bilar". Men ibland kändes det lite futtigt att dra ner ett femsidors färgreportage till fem rader i Sonettvärlden. Därför började vi publicera mer utförliga resuméer av artiklar eller program som var värda ett bättre öde än en kort notis. I premiärartikeln var det en amerikansk tidning, Saab Soundings, the magazine for Saab owners" som fick en fyllig beskrivning. Vi hade även med en artikel om en frisisk Sonett, alltså från Holland,

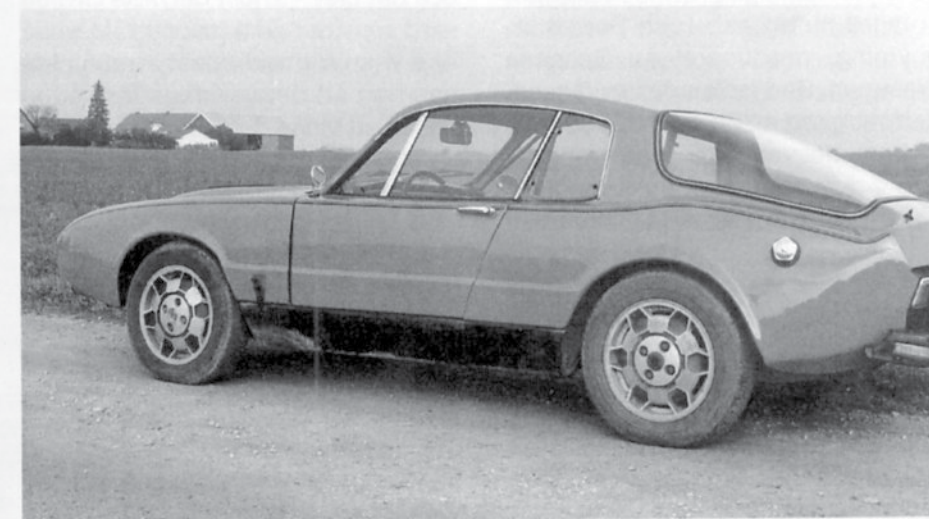
och det är nog betecknande då det utländska materialet ökat med åren. Vi informerade också om det nya försäkringsavtal vi slöt med Skandia. Jag hoppas, att alla i klubben som har denna försäkring ser till att ni har gällande regler, bl.a. krävs att ni har en hel del dokumentation själva.

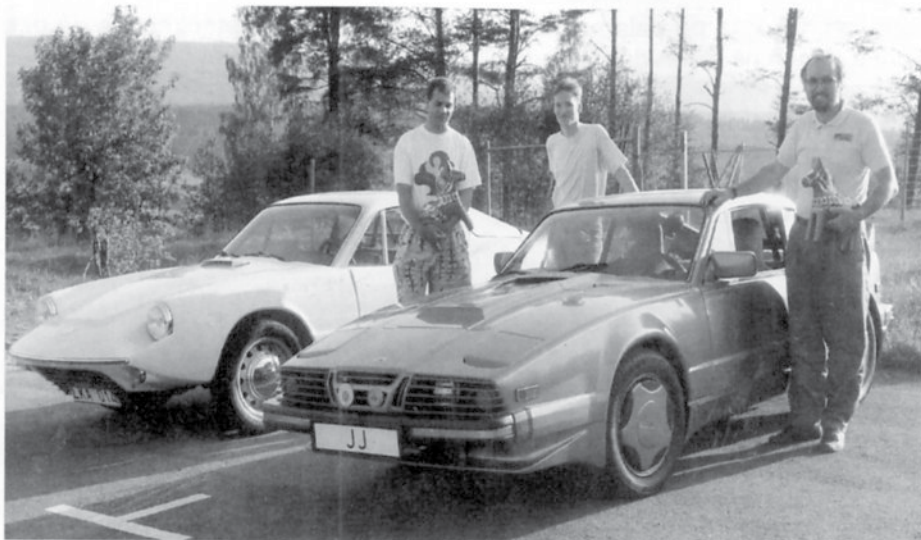
1993

Årets omslagsfärg blev dovt gul. I första numret hade vi med medlemsmatrikeln. Vi har valt att publicera den en gång per år och kanske lite enklare i tidningen istället för mer sällan och påkostat. Det har ju sitt värde att ha tillgång till en färsk matrikel. Per Alvestig skrev en artikel om de Sonetttrinitningar som klubben fick tillgång till.

I nr. 2 skrev Lennart Larsson om ett unikt Sonettbygge, Åke Åkessons

Åke Åkessons hembyggda Sonett på ett Catherinachassi har vi ännu aldrig sett på något av våra möten. Men vi fick i alla fall fram bilder till vår artikel om bilen 1993.





Åke Olsson, Sonett II, vann omröstningen om Finaste Sonett Våren 1993 i Dalarna och fick förstas en dalahäst som pris, liksom Johnny Johansson med sin Sonett III, den kom tvåa.

Sonett byggd på det överblivna Catherinachassit. Ett riktigt hembygge, men med klara Sonettdrag. Så hade vi premiär för ännu en tävling i Sonettvärlden, nämligen ett specialgjort korsord med Saab- och Sonettanknytning, producerat av Susanne Westman. Den tecknade omslagsbilden var gjord av Bertil Persson, Bjärred och det var också han som gjort den intressanta genomskärningsritningen av en Somerville Saab Sonett II.

I näst sista numret för året berättade Hasse Eklund om sin tävlingsäsong i Roadsport C, en tredjeplats blev det totalt med snudd på ännu bättre placering. Vår mötet avhandlades förstas också, det arrangerades proffsigt av Åke Olsson och var i Dalarna. Han valdes även in i styrelsen

som klubbmästare, en post som varit vakant flera år i brist på intressenter. Givetvis höll vi även omröstningen om Finaste Sonetten, Våren 1993, och det blev -ja, just det, Åke Olsson med sin vita tvåtaktssonett. Men då Åke vann för tredje året i rad tyckte han nog att det var dags för någon annan att vinna den åtråvärda trofén, som platsen till ära var en stor dalahäst, förutom in-teckningen i vårt vandringspris, en vevstake.

Vi hade även med reportage från två andra viktiga träffar det året, den internationella Saabträffen i Lillehammer och Nyköpings Veterama.

I nr. 4 började vi publicera en ny historik, skriven av vår medlem Lars Fredriksson. Han gav ytterligare en annan dimension, hans artikelserie var skriven i en kåserande stil, men gi-



1993 var det även en Internationell Saabträff i Lillehammer i Norge, därifrån är denna översiktsbild tagen.

vetvis med faktabakgrund då han var med om diverse utprovningar av Sonetten. Per Alvestig skrev en artikel om vilken bensin som var lämplig för våra Sonetter då blyet höll på att försvinna. Det är ett tema han skrivit mer om i senare klubbtidningar.

1994

Åren rullade på och årets omslag blev svagt lila. Lars Fredriksson fortsatte i nummer 1 med sina personliga minnen från Saabs billaboratorium i Trollhättan 1967-1968. Den sedvanliga matrikeln publicerades också. Det kanske inte är så att man direkt sträckläser den, men jag vet flera som på detta sätt funnit sin Sonett.

I nr. 2 skrev Lasse Lönndahl en artikel om sina Sonetter, för säkerhets skull var han även på framsidan, sit-

tande i sin Sonett V4 från 1968. Vi hade även med en artikel om Jürgen Quettings Sonettrenovering, som var gjord med tysk grundlighet, om än inte alltid som originalet. Vi rapporterade även om den MHRF kurs i föreningskunskap som vi och många andra bilklubbar var på. Den gav oss värdefull kunskap och en kick att förnya våra stadgar.

I nästa nummer kunde vi läsa om vårt årsmöte i Scaniamuséet i Södertälje. Michael Pettersson avgick som sekreterare och istället valde vi in Mats Phersson. Årsavgiften blev oförändrat 125:-. Vi passade förstas på att gå runt på det intressanta muséet under sakkunnig guidning.

Vår vårträff hölls i samband med Classic Motor Festival i Ånnaboda utanför Örebro. Det fanns mycket i



Vi fick se många Sonetter på Saabfestivalen 1994, kan det ha varit Saabs provbana i bakgrunden som lockade?!

motorväg att se. Johnny Johansson, Vargön, vann omröstningen om Finaste Sonett, Våren 1994 med sin mycket ombyggda Sonett III. Alla har verkligen chansen att ta hem denna trofé då vi med flit aldrig gjort upp om några regler. Vi hade även med ett reportage från Saabfestivalen 1994, där vann Gösta Jakfors Sonettklassen med sin Sonett I:a från 1956.

I sista numret för året hade vi ett verkligt scoop! Här hade man i årtal hört att den Sonett I:a som byggdes om till Facetten var krockad och förstörd. Så får man fram information att den faktiskt reparerades och fortfarande existerar, om än inte i körbart skick efter ett antal års stillestånd. Det var kul att kunna publicera den

artikeln. Och inte var det mindre roligt att igen påbörja en lång artikelserie med historik, kunnigt skriven och elegant illustrerad av GAS, Gunnar A. Sjögren. Artikelserien gav förstås ytterligare många pusselbitar till Sonettens bakgrund, synd bara att vi inte hade möjlighet att publicera det vackert handskrivna manuset vi fick. Vi publicerade även en del tips på alternativa delar och mektips i detta nummer, som en början till en lista vilken allteftersom blir mer och mer komplett. För övrigt upprepar sig historien, vi visade vinnarbilderna i den fotoprästävling vi utlyst och, som vanligt, blev det Kjell Wihlborg som vann, denna gång med Lennart Jarenbäck på andra och Klaus Weißbauer på tredje plats.



Dessa Sonetter står uppställda framför Smålands Bil, Musik och Leksaksmuséum i Rydaholm, som vi besökte våren 1995. Självklart ska det tittas under huven också.

1995

Visst hade vi en ny omslagsfärg till nr. 1, men det var faktiskt mer än så; Omslagsfärgen blev i tvåfärg gul/vit och med en ny papperskvalitet så blev inte minst bilderna klart bättre än tidigare. GAS fortsatte förstås och så hade vi ännu en artikel om en udda Sonett, nämligen en med ångmotor, men den blev ju aldrig byggd i verkligheten. En tysk, Reinhard Mertin berättar om sina vedermödor när han kapade taket på en Sonett III och gjorde en cab. I detta nummer med ovanliga Sonetter hade vi även med en artikel av Walter Kern, USA, om hans egenhändigt byggda, och fungerande, elektriska Sonett III.

I nr. 2 skrev Mats Jonsson, förutom sin sedvanliga Snack i 2-Takt, även

en artikel om hur man kan trimma sin Sonett, med t.ex. korsinsug. Vidare publicerade vi ett förslag på uppdaterade stadgar för klubben så att alla fick chansen att ha synpunkter på dem till årsmötet i Rydaholm. De ursprungliga stadgarna var ju från 1982, så styrelsen tyckte det var tid att modernisera dem. Vidare skrev Torsten Åman om sina och Erik Carlssons upplevelser under Coupe des Alpes 1966. Gösta Jakfors bidrog med en artikel om sin Sonett I:a, som väckte så mycket uppmärksamhet på Saabfestivalen 1994.

Så blev det höst och nummer 3 kom ut. I den kunde vi läsa Sten-Arvid Larssons berättelse om vårmötet i Rydaholm i maj. Vi besökte Smålands Bil, Musik och Leksaksmuséum vilket

bör ha gett alla deltagare i olika åldrar något att minnas. I omröstningen om Finaste Sonett Våren 1995 vann Rolf Jenssen, Sonett III, följd av Sten-Arvid Larsson, Sonett V4 och Åke Olsson, Sonett II. Därmed var de flesta varianterna representerade. För att pröva något nytt så ordnade vi en reservdelsträff i Linköpingstrakten tillsammans med Östgöta Saabklubb. Tyvärr såg vi inte till så mycket Sonett delar utan mest ett ihållande regn, men vi kommer att göra ett nytt försök.

I sista numret för året avslutade GAS, Gunnar A. Sjögren sin läsvärda artikelserie. Jag är mycket tacksam att vi fick möjlighet att publicera denna artikelserie skriven enbart för Sonettvärlden. Tänk om vi kan få en uppföljare?! För att ge er lite julpyssel hade vi med ännu ett korsord med Saabanknytning, gjort av Susanne Westman. Vi hade även med ett bildcollage från den internationella Saabträffen i Tyskland, med bl.a Erik Carlsson och den vita Sonett I:an från muséet. Det var 1995 och vi börjar nu snabbt närma oss nutid.

1996

Vi har nu nått vårt tredubbla jubi-

léumsår, Sonett I är 40 år, Sonett II är 30 år och Club Sonett Sweden är 15! Nummer 1 har förstås med de sedvanliga artiklarna "Det skrivs om oss och våra bilar" och "Snack i 2-Takt" men också något för oss udda som en artikel om hur det var att köra folkrace med Volvobilar. En viktig information var våra artiklar om reservdelar, hur man kan hitta alternativa delar men också vad som kan köpas från vårt reservdelslager. Korsordslösningen visades (lätt var det inte) och vi hade en intressant artikel om introduktionen av Sonetten i Schweiz.

Nu är vi verkligen framme i nutid, för nr. 2 är det nummer som Du just nu håller i handen! För att göra något extra av vårt jubiléumsnummer så är omslagsbilden i färg, det har vi aldrig haft förut i Sonettvärlden! I övrigt så är den dominerande artikeln den om de första 15 åren som Du just börjar närma Dig slutet av. Det är vår förhoppning att Du haft behållning av denna tillbakablick, att vi fått Dig att i minnet återuppleva träffar vi haft samt följa hur Club Sonett Sweden och Sonettvärlden utvecklats genom åren. Nog med tillbakablickar, nu är det framtiden som gäller! ☐

Club Sonett Sweden 15 år...

...det firar vi i Skåne den 25-26 maj.
Du kommer väl!

Automobil Sportscar Show

Den 24-25 augusti 1996 är det en stor sportbilsträff på Mantorp Park. Arrangören hoppas på uppemot 1000 sportbilar av olika modeller, det blir sportbilsracing i olika klasser och mycket folk att snacka med. Arrangören, Mantorp Park Holding AB, ger klubbarna rabattbiljetter för att locka oss att åka dit. För lördagen den 24 augusti kostar det 40:- för entré och läktarplats istället för ordinarie 140:- för förare i sportbil, söndagen den 25 augusti kostar det 50:- istället för ordinarie 190:-. Obs, endast 1 biljett per bil och ev. passagerare betalar fullt pris. Ni som har intresse av detta evenemang är välkomna att rekvidrera rabattbiljett hos tidningens adress. Det vore kul om vi kunde samla ett gäng Sonetter för att se på när bland andra Hasse Eklund tävlar i Modsport. På kvällen samlas vi i depån för korvgrillning och Sonettsnack. Det finns mycket att se på Mantorp, som ligger söder om Linköping, både på och utanför banan, därför hoppas vi på att även få se Dig!

Sportvagnserien

(Där du kan se Hasse Eklund tävla med Sonetten)

Tävlingar 1996

Modsport = Modifierad sportbil

25-26	maj	Kinneulle
15-16	juni	Falkenberg
20-21	juli	Knutstorp
10-11	aug	Falkenberg
24-25	aug	Mantorp

Säljes

Gul Sonett III -74. Originalrenoverad, pris 75 000:-
Mats Eyton, Tel 040-15 40 97, Arb 08-602 65 00

Träffplats: Yddingelägret



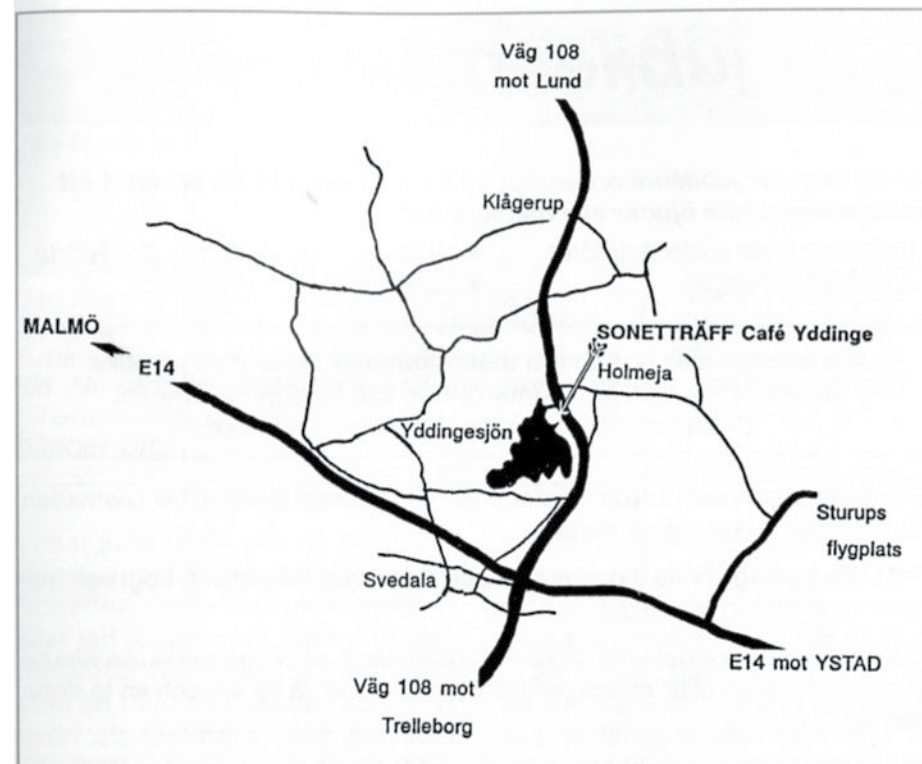
Inbjudan till **jubiléumsmöte** 25-26 maj!

Det är nu vi ska fira vårt tredubbla jubiléum, Sonett I 40 år, Sonett II 30 år och Club Sonett Sweden 15 år. Det gör vi vid Yddingelägret i Skåne genom att slå ihop vårt traditionella vårmöte samt årsmötet och fira jubiléet där Sonetten producerades, i och vid Arlöv i Skåne.

Programmet blir följande:

Lördagen den 25 maj 1996

- kl. 12.00 Samling vid café Yddinge, se karta
- kl. 13.00 Årsmöte med kaffe och fralla
- kl. 14.15 Vi åker till Torups slott. Vi vandrar i slottsträdgården och får vi tid över så går vi kanske in i slottet.
- kl. 16.00 Avfärd till Arlöv och f.d. Sonettfabriken. Vi får möjlighet att ta bilder på gårdsplanen. Sedan går vi in i byggnaden och för de som önskar så har vi bokat körning med gokartbilar inomhus. Priser för gokart är mellan 60:- till 200:- beroende på körtider och om man har tävling med priser.
- kl. 18.00 Vi åker tillbaka till Yddingelägret och det gör vi via den testrunda, som Sonetterna provkördes på när de var nya.



Kl. 19.30 Middag (grillad lax med tillbehör) samt kaffe och Sonettårta. Så småningom under kvällen kommer det att visas diabolbilder av Kjell Wihlborg. Har vi tur så kommer det även någon intressant föredragshållare. I övrigt så är det förstås fritt fram för oss alla att bidra till trevnaden.

Söndagen den 26 maj 1996

- kl. 09.00 Avfärd till Sturup raceway och bankörning, därefter en liten bilorientering.
- kl. 13.00 Lunch, som följs av prisutdelning för de olika arrangemangen och förstås för Finaste Sonett, Våren 1996. Därefter avslutas vår jubiléusträff.

Förresten en "gäst" kan vi redan nu avslöja, vi har bjudit in en Sonett I från Saabmuséet. Ytterligare gäster med Sonettanknytning är också inbjudna.

Forts. på nästa sida

jubiléumsmöte

För att fira vårt jubiléum ordentligt så har styrelsen i CSS beslutat att klubben dessutom bjuder alla medlemmar på:

- Kaffe och fralla under årsmötet
- Middag lördag kväll, inkl. Sonettårta
- Lunch på söndagen
- Banhyra på Sturup raceway

Alla medlemmar i CSS som deltar kommer att bjudas på olika minnessaker från jubiléumsträffen, vad avslöjar vi inte än.

Dessutom har ni chansen att vinna fina priser!

- För de deltagare som inte är medlemmar i Club Sonett Sweden blir kostnaden 180:-/person, vilket täcker maten.

- På Café Yddinge finns 9 dubbelrum och 36 sängar i logement. Logi och frukost kostar 190:-/person och natt.

- Café Yddinge har inget eget utskänkningstillstånd, så om någon skulle vilja ha ett glas vin eller en öl till middagen (lättöl finns dock) så får var och en ta detta med sig.

- Då det förmodligen snabbt blir fullbokat på Yddinge har vi tagit fram följande prisvärda alternativ:

- Scandic Hotel i Malmö har dubbelrum och frukost med garageplats till specialpriset 250:-/person. (Ordinarie pris 790:- + 125:- för garage).

Anmälan senast den 15 maj till:

Barbro och Kjell Wihlborg, tel. 040/54 67 89 eller
Ingrid och Bo Jonsson, tel 040/40 18 16.

Missa inte anmälan, som Du förstår är det mycket att förbereda med mat och annat, därför ber vi Dig att göra oss den tjänsten att anmäla er i tid.

Hjärtligt välkomna!

Ni kommer väl?!

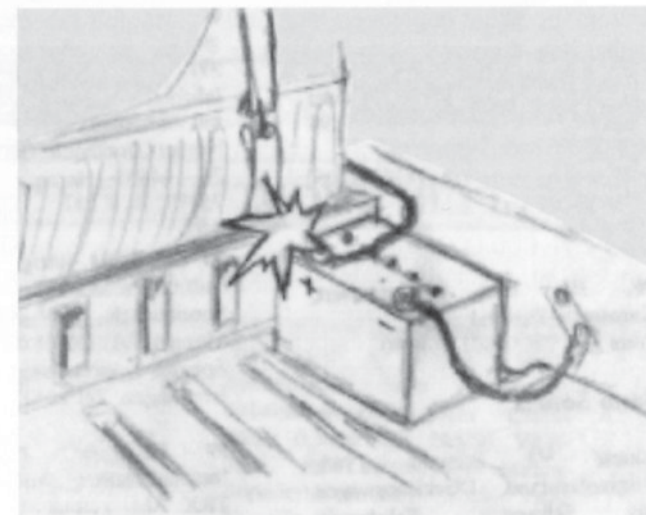
Eldfångd Sonett

Jan-David Skavén

Jag läste en artikel i Saabines Nachrichten, organ för 1. Deutscher Saab-Club e.V., och skriven av dess ordförande Klaus Weißbauer. Artikeln var egentligen ganska hemsk då det kunde ha gått riktigt illa. Nu ordnade det upp sig till slut men artikeln manade verkligen till eftertanke. Läs och begrund och se till att något liknande aldrig händer Dig!

Vi har ju förut då och då hört eller t.o.m. upplevt "mindre" bränder i Sonetter, under instrumentbrädan eller vid förgasaren, förutom totalförstörda Sonetter i garage eller som en följd av krockar. En del är svårt att förhindra, men det som händer Klaus kan vi alla förebygga.

Bakom ryggen på hans passagerare slog det plötsligt upp eldflammar på 10 till 15 cm. Klaus stängde genast av motorn, men det fortsatte att brinna! Hans första tanke var att det var kortslutning vid batteriet, förfärande nära tanken. Man slet ut bagagerumsplattan som



Med denna skiss i Saabines Nachrichten visar Klaus Weißbauer var det började brinna.

täcker batteriet och reservhjulet. Det brann vid polstret vid tanken. Det visade sig nämligen att batteriets pluspol "svetsat fast sig" vid tankens spännband! Med ett ryck slet han bort kabeln, men det fortsatte att brinna vid slangen för tankavluftningen. Med hjälp av folk i närheten fick han tag på vatten som han hällde på brandhärden, vilken slocknade. Därefter blev han alldeles kall och medveten om vad som hade kunnat hända när han hängde över tanken i bagageutrymmet i den brinnande Sonetten, den hade ju faktiskt kunnat explodera. Som han skrev: "Mina händer skakade som om jag vore 100 år gammal och de senaste 50 åren

druckit en flaska snaps varje dag"...

Då pluspolen svetsat fast sig vid tanken hade hettan eller en gnista antänt bensin/luftblandningen vid tankavluftningen och det brann som en oljelampa där slangen fungerade som en veke.

Nå, det hela slutade väl och Klaus skriver att han numera tittar oftare under bagagerumsplattan än tidigare att allt sitter på sin riktiga plats. Dessutom så har han förbättrat säkerheten genom att bygga in en skärm mellan batteri och tank av PVC. Vi rekommenderar å det varmaste att ni gör något liknande i era Sonetter för att undvika att det blir ännu hetare.... □

PS. MHRF/Folksams broschyr "Brand, våra historiska fordons värsta fiende finns fortfarande att gratis rekvirera från tidningens adress. Den ger enkla allmänna tips och råd om hur man förebygger en brands uppkomst. DS



Snack i 2-takt



Tvåtakts-
redaktör
Mats Jonsson

Så är då äntligen sädesärlorna här vilket ytterligare understryker att årets Sonettsäsong är i gång. För att få dessa vårkänslor förstärkta så har jag anmält avställningens upphörande till Vägverket som numera är ansvariga byråkrater vad gäller registreringsärenden.

Efter att ha summerat vinterns Sonettarbete i garaget så kunde jag snabbt konstatera att inget nämnvärt arbete har utförts. Jag ska ge mig på och shimsa in högerdörren, montera backspeglar, utföra lite småpyssel samt ställa in framvagnen innan det är besiktningssdags. Denna händelse är tänkt att utföras i juni beroende på att sista siffran i registreringsnumret är en sexa. Skulle jag göra det tidigare så blir jag ändå tvungen att göra om det i juni då detta är början på min ordinarie inställelseperiod. Om jag nu har fattat de här obegripliga rutinerna korrekt.

Sonetten har ju som tidigare nämnts fått lite konkurrens. Dels är det en mängd arbeten som ska utföras på hus och tomt (vi har varken uteplats eller gräsmatta ännu) och dels så vill dottern bli omringkörd i Emmaljunga-cabben. Vi får se om jag kan koppla den efter jordfräsen på något sätt....

Det verkar som det råder stor omsättning på tvåtaktssonetter. Att in-

tresset är stort för dem, speciellt i mellaneuropa, är känt sedan tidigare och en ständig ström av dessa bilar letar sig från USA till Europa. Då mycket har hänt sedan jag började skriva om de allra första 66:orna så tänkte jag fortsättningsvis skriva lite om dessa bilar som har bytt ägare och om bilar som inte ännu beskrivits i denna artikelserie. Det finns faktiskt några kvar ännu. Den som egentligen möjliggör den här artikelserien är Lennart Jarenbäck som på sin alptopp nere i Schweiz sitter som spindeln i nätet och i sin PC matar in all information som dyker upp om våra klenoder. Ett stort tack till honom alltså.

Chasinummer 000.006 har dykt upp hos Paul Perry i San José borta i Kalifornien. Tidigare fanns den i Austin, Texas. Paul har även nummer 000.112 i sin ägo och han verkar vara en ny bekantskap på den amerikanska Sonettthimlen.

Nr. 000.018 ägs numera av Finn Jörgensen i Alleröd som ligger i Dan-



Chassinummer 000.211 utanför Dennis Sweeneys verkstad i Pennsylvania. Observera fälgarna. De är säkert mer värda än resten av bilen. Bilen ägs av Tom Donnay i Humboldt, Iowa.

mark. Bilen ägdes tidigare av Erik Cordius i Köpenhamn men som på grund av åldersskäl eller något liknande avyttrade bilen för en tid sedan. Bilen är grön och försedd med en motorhuv från en Sonett V4.

Chassinummer 000.027 har dykt upp i New Mexico och ägs av en Peter Talbot som lär vara förste ägare. Det finns även uppgifter som säger att den ska vara ombyggd till tävlingsbil av något slag.

Nr. 000.031 ägs av Robert Kardies i Österrike. Han har haft den under några år men jag känner inte till skicket på den och var han har fått den ifrån.

Chassinummer 000.037 fanns tidigare hos Kurt Beumont i New Haven borta på den amerikanska östkusten men uppges nu vara skrotad. Jag vet inte om han har några delar kvar till den. Jag var i kontakt med honom för några år sedan när jag letade efter ett insugningsrör och då fanns det lite småplock kvar.

Världsrekord i Sonett II ägande

Vår storsamlare Tom Donnay i Humboldt, Iowa har för närvarande sex (6!) stycken tvåtaktssonetter i sin ägo och kan troligen titulera sig världsmästare i denna genré. Chassinummer 000.046 är den som har lägsta

chassinumret. Vidare så har han nummer 066, 111, 172, 211 och 240 i sin ägo.

Även här hemma i Sverige har det börjat röra på sig: Sverker Dahl har sålt sin blåa bil till en av höjdarna inom VAG i Tyskland, nämligen Gunnar Larsson. Gunnar var tidigare teknisk direktör på Saab och äger sedan tidigare chassinummer 000.169. Ryktet säger att den gode Sverker fick 150000 kronor för bilen och vad Gunnar ska göra med den är för mig ännu okänt.

En bil som inte har beskrivits tidigare är chassinummer 000.217 som numera finns i Kalifornien. Den ägs av en Dale Holmes och han köpte den nyli-

gen av Kevin Gilbert uppe i Martell som ligger i Nebraska. (Låter som ett varumärke på en god konjak).

Chassinummer 000.218 ägs av Richard Coburn som bor i Ohio, USA. Den här bilen dök oanmäld upp på den stora Saabträffen i Columbus, Ohio för några år sedan. Om jag inte minns helt fel så hade han hittat den hos någon bilförsäljare och Howard Davies, som tidigare var stor Sonettentusiast, bodde i grannskapet och blev förvånad över dess existens. Nåja, grannskapet kanske är att överdriva. Han hade väl en timmes bilresa dit men tyckte att han borde ha uppmärksammat den i alla fall då han passerade förbi med jämna mellan-

Randy Cooks Sonett-68. Detta är inte vad ni tror. Det är ingen V4 i den. Det är en tvåtaktare och den används till historisk racing. I bakgrunden syns ch. nr. 000.211.



rum. Howard Davies har för övrigt helt tröttnat på Saab och har alltså sålt sin tvåtaktssonett och överlåtit ägaratrikeln till Lennart Jarenbäck.

"Jag ska be att få köpa en Sonett I, tack!"

En tysk vid namn Dr. Muller-Ott har ringt mig ett par gånger och önskat hjälp med att finna en lämplig bil. Jag tipsade honom om en bil i USA med chassinummer 000.243. Bilen är av de foton som jag har att döma, väldigt fin. Ägaren, Lewis Eig har ganska nyligen köpt den av Robert Abels och vill ha 16500 dollar för den. Pengar tycks nu vara av underordnad betydelse för Dr. Muller-Ott som även sade sig vilja köpa en Sonett I, Quantum, GT 750 osv. I framtiden får ni säkert läsa i denna spalt om Dr. Muller-Ott till slut hittade någon bil.

Norge har också berikats med en tvåtaktssonett. Det har gått rykten om en norsk bil i många år men detta är i alla fall den första som officiellt finns att beskåda. Ägaren heter Sten Mosand och är medlem i vår förnämliga klubb sedan flera år. Sten, som bor i Trondheim, köpte för några år

sedan hem en Sonett V4 av årgång 1969 från Minnesota och är alltså stor Saabentusiast. Om han ska ha båda bilarna kvar känner jag inte till men jag har svårt att tro att han i alla fall avyttrar ronalfälgarna som han hittade till V4:an för några år sedan. Det nya fyndet är silvergrått och har chassinummer 000.202. Bilen ägdes tidigare av Rick Parr i Littitz, Pennsylvania vilken var innehavare av motorfirman Parrformance. På grund av en massa kvinnotrassel så avvecklade han firman för något år sedan och lär numera bo på Bahamas. Sonetten köptes av Bill Jacobsson på Sports Car Service i Delaware, vilken även har en Sonett I och denne sålde nu 000.202 vidare till Norge. Bilen var i ett rätt hyfsat skick men påstods för några år sedan vara lite muggig under skalet. En sak är lika säker som amen i kyrkan: Det finns alltid rost i en orenoverad Sonett. Någonstans. Om än kanske bara lite grann....

Slutligen så önskar jag Er alla en skön sommar och hoppas att ni kör mycket och försiktigt med Era Sonetter. □

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Discovery

Ju mer tiden går, desto mer känns det att rubriken på denna stående artikelserie, "det skrivs om oss och våra bilar", inte riktigt täcker in alla de media som Sonetterna figurerar i. Men den får leva kvar tills vidare, om inte annat så av nostalgiska skäl. Betaltvkanalen Discovery hade nämligen den 13 december 1995 ett mycket charmigt program på en halvtimme som avhandlade det mesta i Saabväg, allti-

från Saab 92 till 9000. Ett långt avsnitt behandlade förstas Sonetterna och en röd V4 från 1968 och en grön III:a från 1974 förekom flitigt i bild, såväl åkandes som ståendes. Reportaget var välgjort och värd en något längre artikel än vad vi brukar göra i denna spalt. Därför gör vi också en "Det skrivs om oss och våra bilar, special" om Discoveryprogrammet, vilket kommer att publiceras i ett kommande nummer av Sonettvärlden.



Du kommer väl...

...på jubileumsmötet i Skåne
den 25-26 maj!



Elfsborgs Läns Allehanda/ Trollhättans Tidning

I dessa båda tidningar kunde man den 17 respektive 18 januari (samma artikel) se ett dubbeluppslag i Expressenformat om Johnny Johanssons modellbilssamling. Johnny som bor på Vargön nära Trollhättan har samlat på olika modellbilar i många år och har nu en mycket imponerande samling på 1275 bilar. Ja, det var det i alla fall när reportaget skrevs... Han har en lite ovanlig förkärlek för gröna modellbilar (!), så dessa köps oavsett modell och märke. I det civila arbetar han på Saabs designavdelning i Trollhättan, så det är inte att förvånas över att ca. 140 st. av modellbilarna är Saabar. Givetvis så är en hel del av dessa Sonettmodeller och de syns också bra på de färgbilder som illustrerar reportaget. Som ni vet är Johnny vår kassör i Club Sonett Sweden, så att skriva att såväl hans yrkesliv som fritid kretsar kring Saab är inte att överdriva. Det ena tidningsklippet har vi fått från Johnny, det andra från Per Alvestig och Lennart Jarenbäck.

Teknikens värld

Den 18 januari, i det andra numret för året, hade Teknikens Värld, som ju är en av Sveriges mest kända motortidningar, ett tolvsidors (!) reportage om Saabs utveckling genom åren. Rubriken var "När ska lyftet komma för Saab", illustrerat av en ny 900 cab och bredvid den lyfter en Saab Safir från 1953. Den imponerande artikeln täcker det mesta i Saabs utveckling, med betoning på bilarna, men det är

även en hel del flyg med. En tidsaxel visar med teckningar när de olika bil- och flygmodellerna introducerades och bland andra ser vi en gul Sonett II från 1966. Både flyg- och bilmodeller har varsin faktaruta, så även Sonett II, medan Sonett III inte alls är med i artikeln, svagt. Bland de olika Saabinnovationerna presenteras förstas också turbon på två sidor, med bild på Per Gillbrand. Artikeln om turbon avslutas med: "Vad hade inte gamla Saab 96, eller ännu hellre en Sonett, blivit med en turbomotor?"

Vi bilägare

I nummer 2, den 25 januari hade journalisten Jörgen Persson ett tvåsidors reportage om Sonettens utveckling. Rubriken var "Se Sonett den är" och den tycker jag mig känna igen från andra artiklar. Underrubriken var "Sportbilen som skulle ge Saab ett ansikte "over there" och vi kan läsa om hur det hela började med Sonett I och hur kraven om en sportbil från Saab kom från USA i början av sextiotalet. Jörgen Persson har gått grundligt tillväga innan han gjorde reportaget. Dels kontaktade han mig i höstas, dels träffade han personligen Björn Karlström för att få bakgrundsmaterial till artikeln. Vi får följa Sonettens uppgång och fall, från de tidiga utkasterna till nedläggningen av Sonett III 1974. Artikeln är också illustrerad med flera fina färgbilder på de olika Sonetterna. Tanken var nog även att ta med en bild på Sonett V4, av bildtexten att döma, istället blev det en gul III:a. Nåja, förutom lite småfel är artikeln informativ och upplagan är

stor. Dessutom omnämner Jörgen Persson det tredubbla jubileet i år (Sonett I 40 år, Sonett II 30 år och Club Sonett Sweden 15 år) så vi ska nog vara nöjda, inte minst som vår klubbadress omnämns. Lennart Sahlén i Västerås har skickat klippet, tack för det.

Trollhättans Tidning/Lilla Edet Posten

Dagen efter, den 26 januari var det dags för nästa artikel med Sonettanknytning. Det är Lennart Jarenbäck i Schweiz som skickat mig klippet, som jag inte fått från någon annan i Sverige. Nu bevakar han inte bara vad som skrivs om Sonetten i resten av Europa, nu täcker han Sverige också. Bra jobbat! Det är ett imponerande tresidors reportage om Saab Sonett, 96 års modell och då förstår ni att det handlar om bygget av en replika av Sonett I. Journalisten Karin Danielsson och fotograf Stefan Bennhage har intervjuat Lars-Göran Hansson och Gunnar Johansson om deras projektbygge. Ja, egentligen är det två Sonett I:or det handlar om för delarna finns redan till replica nummer två. Rubriken var "Så nätt den blev, drömmen om bilbygget blev verklighet" och den har vi ju delvis sett förut, både en, två och tre gånger.. Så småningom kommer ett fylligt reportage i Sonettvärlden om deras bygge, så håll ut, ni som vill följa deras vedermödor och glädje över det färdiga resultatet.

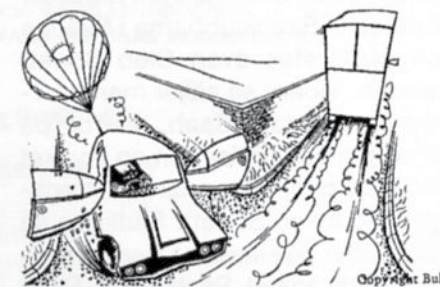
Nostalgia

I mars-aprilnumret, nummer 2, så hit-

tar vi något som fångar vår uppmärksamhet. En färgbild på en Sonett V4 framför Borgholms slottsruin. Under den och rubriken "Tredubbelt jubileum" berättas det för läsarna att vi för att fira Sonett I 40 år, Sonett II 30 år och klubben 15 år kommer att göra ett besök på f.d. Sonettfabriken i Arlööv. En kort historik om de olika modellerna ges också i notisen samt hur man kommer i kontakt med oss. Det är viktigt att vi syns i olika motortidningar då det kan vara ett sätt för intresserade som ännu inte är medlemmar i Club Sonett Sweden att lära känna Sonetten och hur man hittar vår klubb.

Vips

Peter Bjurström i Åtvidaberg satt och bläddrade i nummer 12 från 1974 av denna tidning som jag inte hört talas om tidigare. Han tyckte att redaktionen för Sonettvärlden skulle få se bil-



den på denna Sonett med "nytt" bromssystem och redaktionen tycker förstås att även läsarna av Sonettvärlden ska få se bilden. Tack för bidraget Peter, nu vet vi varifrån dragsterbilarna fått idén...

Discovery

I mars var det ånyo dags för ett program om Saab i serien, "klassiker på hjul", i denna betaltvkanal. Det har nog sänts tidigare, i eftertexten nämndes att programmet var gjort 1994, men det var första gången jag såg det. Det tog upp hela Saabs utveckling, både flyg och bilar från 40-talet och framåt. Så småningom kom man även in lite på Sonetterna, men på ett rorigt sätt. Medan speakertexten sade "1967 (!) föddes Sonett på nytt" så visade man avtäckningen av den vita Sonett 1:an på Stockholms Bilsalong 1956. Sedan fortsatte speakern "en vacker bil men bara sex exemplar byggdes" och samtidigt visade man en gul Sonett III. Ack ja, men ändå kul eftersom Discovery kan ses av så många i Europa.

min bil

I nummer 1, 1996 av Saabs kundtidning så omnämns Sonetter på flera ställen. Dels tipsar man om adresser till de olika Saabklubbarna i Sverige och då förstås även Club Sonett Sweden. Vidare så säljer man en T-shirt med orden "Saab, min bil" på framsidan och under den en mycket stiliserad bild, eller snarare streckteckning av en Sonett. Slutligen så visas bilder på klassiska Saabar (och dess nöjda ägare), Saab Sport, Saab 95, Saab Monte Carlo och sist men inte minst en Sonett III från 1973. Det är Rolf Jenssen som stolt sitter framför sin Sonett och det valet av bil var väl lämpligt eftersom Rolf vann omröstningen om Finaste Sonett, Våren 1995. Rolf säger: "Jag sitter med

papper hela dagarna så att renovera gamla bilar är rena avkopplingen. Saab Sonett är dessutom en lite udda bil som det inte finns så många exemplar av. Och så är den ju rolig att köra. Känns som att åka gokart".

Klassisk bil & MC

Ibland så spelar ödet en i händerna: För skojs skull beställde jag ett provnummer av denna danska motortidning och vad fick jag se när jag öppnade kuvertet? Jo på hela framsidan tronar Johan Rosenquists vackert burgundyröda Sonett III från 1973! Det blir inte sämre när jag öppnar tidningen. Under rubriken "Et velvoksent Airfix plastiksamlesæt" finner man ett tvåsidors reportage (på danska förstås) om Johans bil, som är totalrenoverad under ett par år. Journalisten, Torben Okkels lär känna Sonett III:an och är nöjd med väghållning och design medan han tycker motoreffekten kunde vara lite bättre. Som plus skriver han: God reservdelssituation (!), robust byggd och gocartupplevelse. Minus blir: svaghet vid bakrutan, motoreffekten och vibrationer från chassit. Han beskriver körupplevelsen och berättar även lite om Johan och hans fars renovering av Sonetten, Johan bor för övrigt i Kristianstad. På slutet av artikeln finns det tekniska specifikationer till Saab Sonett III från 1973 och adresserna till Club Sonett Sweden och Saab V4 og Sonett klub i Danmark. Det tackar vi för och även för artikeln, tar man sig tid så går det bra att läsa danska, att förstå det när det pratas kan vara värre ibland. □



MARKNAD LINKÖPING

Bilar, reservdelar, tillbehör mm

Söndagen den 1 sept kl 10.00-14.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad, där allt i från reservdelar till hela bilar säljes, Saab 92 till 9000.

Plats: Gistad, som ligger utmed gamla E4:an mellan Linköping och Norrköping. Följ pilning "SAABMARKNAD" från Gistad samhälle mot idrottsplatsen.

Säljplatser c:a 3x8 m 60 kr.
Vi ser helst att du som säljare anmäler dig före 29 aug.

SERVERING AV KAFFE, SMÖRGÅSAR OCH KORV

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Erland Johansson 013-27 04 12
Mats Phersson 013-631 67



VÄLKOMNA !





Sonett- kavalkad i färg!



*Bildtexter
uppifrån och ner:
Sonett Turbo 16 DOHC
och Sonett I, nos mot nos.
Sonett I, 1956
Sonett II, 1966
Sonett III, 1972
Sonett V4, 1968*