

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



CLUB
SONETT
SWEDEN

15 år

- ★ Jubileumsmötet i Skåne
- ★ Importguide – Saab Sonett
- ★ Belgiskt Sonettmöte
- ★ Överraskning på Saab-festiva-

3
1996

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Vårt jubileumsår börjar nu lida mot sitt slut och vi kan blicka tillbaka på ett fantastiskt vårmöte i Skåne. Det var så oerhört bra förberett och genomfört av de tre arrangörsfamiljerna Barbro och Kjell Wihlborg, Ingmari och Mats Paulsson samt Ingrid och Bo Jonsson. Många med mig var imponerade, inte minst våra inbjudna gäster som t.ex. Rolf Mellde, Rudolf Abelin och Bert Grahn. Med dessa rader vill jag å Club Sonett Swedens vägnar tacka arrangörerna från oss alla som var med och njöt av det varierade programmet. Detta möte kommer vi att minnas och ni kan läsa utförligare om det i Sten-Arvid Larssons berättelse.

Dessutom anordnades ett lokalt uppföljningsmöte i augusti där vi tittade på såväl Kjell Wihlborgs fina diabilder som Sören Källboms trevliga videoupptagning från träffen. Jättekul, inte minst som hela 27 personer kom till Ydinge igen!

För övrigt är det inte bara vi själva som uppmärksammade det tredubbla jubileet. Ett antal olika tidningar med motoranknytning har skrivit artiklar om Sonett I 40 år, Sonett II 30 år och Club Sonett Sweden 15 år. Som Bengt Sahilström i Vintage skrev; totalt 85 år att fira! Som vanligt får ni sammanfattningar av de olika artiklarna under rubriken "Det skrivs om oss och våra bilar".

Jag kan även nämna att MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, givit klubben ett jubileumsbidrag på 2000:-. På tal om MHRF så har man påbörjat en vidareutbildning för alla klubbarnas besiktningsmän i våras. Då det totalt är över 500 st. i hela Sverige som ska gå kursen är man inte färdig förrän våren 1997, men en del av våra egna besiktningsmän har redan gått den. Tanken är dock inte bara att lära ut utan även få impulser från besiktningsmännen till förändringar och förbättringar av MHRF/Folksamförsäkringen. Ett mycket bra initiativ som vi förstås helhjärtat stöder!

Allt är dock inte riktigt bra i mina ögon. Jag fick höra i somras att den mytomspunna Facetten sålts till Tyskland, alltså den ombyggda Sonett I:an med ch.nr. 4. Den borde ha hamnat på Saabs Bilmuseum i Trollhättan. Då hade många kunnat se den istället för att hamna hos en privat samlare, död för allmänheten. Ni finner en artikel om detta i Sonettvärlden där vi även visar en del "nygamla", opublicerade bilder på den. Tycker ni annorlunda än jag om detta är ni förstås välkomna att höra av er med gemålen.

Ha en fin höst till vi hörs igen,

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.
0514-272 22

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:

Rudolf Abelin, Rolf Mellde, Lennart Larsson och Bert Grahn bakom 40-årsjubilerande Saab Sonett I, vid jubileumsmötet i Skåne. Foto Jan-David Skavén.

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

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december 1996

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.



Foto Jan-David Skavén

Fantastiskt! Så var rubriken på den artikel jag skrev för ett år sedan efter vårträffen 1995. Jag avslutade också med: "Ser er gärna söderut igen!" Man skall ju inte gärna upprepa sig, men jag känner att jag måste, eftersom det blev söderut som jag hoppats på och hela arrangemanget blev så fantastiskt lyckat som man bara kan önska! Men från början.... låt mig få göra en högst personlig resumé av pingsten och jubileet.

Liksom 1995 hade vädret varit usest före träffen och när lördagsmorgonen randades stod regnet som spön i backen här hemma i Perstorp (norra Skåne). Jag tvekade en aning om jag skulle ta Sonetten eller min gamla 9000 1987. Nåväl; någon gång om året får man väl prova om vindrutetorkare och värmeanläggning fungerar. Det brukar

annars vara så att det sker vid besiktning på våren, för då brukar det för det mesta regna. Det regnade alltså rejält när jag backade ut ur det genom Sonettförvärvet förlängda garaget.

Denna gång körde jag ensam. Sonen skulle möta upp senare eftersom han studerar i Lund. Ju längre söderut jag kom desto bättre blev vädret.



De deltagande Sonetterna fick många granskande blickar, här en V4-68 med utbytt motor. Foto Thorbjörn Brännström.

Så när jag rullade in på Café Yddinges gräsmatta började solen att bryta igenom. Där träffade jag åter vänner som jag lärt känna vid min första träff året innan.

Efter lite pratande och tittande på anlända bilar slog vi oss ner för årsmötesförhandlingar. Som vanligt svingade Jan-David klubban med ackuratess och sessionen blev inte särskilt långdragen. Jag noterade två

punkter som leder till lite eftertanke. Den ena var successionen i styrelsen. Jag vet av erfarenhet, med engagemang i flera föreningar, att det är svårt numera att få funktionärer i ideella föreningar. Den andra berörde ekonomi. Torsten Åman tog återigen upp frågan om klubben bättre kan förränta sitt kapital.

När vi kom ut från mötet hade vädret slagit om. Skånsk försommar mötte oss. Således blev det en vacker, solig eftermiddag som inleddes med åktur till Torups slott, där vi guidades runt av Lennart Larssons kunnige son i en blomsterfager park. De skånska bokarna hade sin allra vackraste färg. (Inte så olik kulören på min 68:a!)

Åter till födelseplatsen!

Därefter bar det iväg till Arlov via krokiga och vackra småvägar till födelse-

Träffdeltagarna samlade framför Torups slott. Foto Kjell Wihlborg.





Bert Grahn i berättartagen vid besöket vid Arlövfabriken. Foto Jsn-David Skavén

platsen för våra "dyrgripar". Här fanns möjlighet för dem som ville köra go-cart och flera tog tillfället i akt att "värma upp" inför söndagens övningar. Självt hade jag tänkt att åka några varv, men när Bert Grahn och Lennart Larsson började prata historia kring Arlövfabriken och Sonetten avstod jag. Go-cart kan man åka någon annan gång, men att få tillfälle att lyssna till dessa herrar som var med om att tillverka våra bilar, kunde jag inte försumma!

Här på plats fick jag nu veta mycket intressant om min bil. "Är det Du som har 405:an" hade Bert Grahn tidigare under dagen sagt; "den skall Du få veta mer om". Och det fick jag...

(Här kommer alltså lite tillägg till det jag skrev i nummer 4, 1993 om min bil).

Den fanns nämligen kvar i fabriken ägo under sina tre första år. Då fick den stå ut med en mängd prövningar. Mycket testades och provades på denna bil. Så har den t.ex. under en tid haft ett litet baksäte; ungefär som det på Bert Grahns prov-V4:a. Dock hade min vagn sidotankar. Allt detta kan ses om man öppnar "brevinkastet". Den har också varit ute på många resor på kontinenten och där lånats ut. Så fick t.ex. Porsches tekniker i Tyskland bland många andra testa och plåga den ordentligt. Därefter togs den över av en chef i ASJ-koncernen som med söners hjälp så småningom återställde den till tvåsitsig med inredning från III:an. Till sist fick den också en motor från den allra sista serien 1974. Att sedan ägaren därefter (innan jag köpte den 1992), Anders Magnusson i Karlshamn gjorde ett fint renoveringsarbete försämrar inte historien. Nu skall den få förbli i detta skick.....

Efter visiten vid fabriken och den enda återstående väggen från den tiden då det begav sig, återsamlades vi vid Shellmacken strax intill. Där var det många som förundrade sig över samlingen av ovanliga och från trakten komna fordon.

Därefter testkörde vi testslinjan...

Sedan åkte vi tillbaka till Yddingen via vägar som våra bilar en gång testats på. Som herrar Grahn och Larsson påpekade, fanns på den tiden inget annat sätt än att ta ut bilarna på vägen och prova. Många historier om vad som inträffade under dessa



En av Oxiebagarns fint dekorerade tårter. Foto Kjell Wihlborg.

testrundor berättades även. För det mesta gick det enligt rutin, men visst kunde det hända att bromsar fallerade någon gång och att det ibland gick så fort att ordningsmakten inte hängde med....

När vi kom tillbaka studerade vi den blå 40 år gamla I:an. Vi försökte till och med att starta den, men även med hjälp från "gamla" piloter som Torsten Åman så lyckades vi inte. Dött batteri och tom bensintank gör det extra besvärligt...

Nu stundade jubileumsmiddagen. Vi bjöds på grillad lax med tillbehör och en och annan hade försett sig med lämpliga viner från Tyskland, Frankrike och Schweiz. Mycket gott! Till detta fick vi en "dessert" i form av jubileumstal av Rolf Mellde (SAAB) och Rudolf "Rulle" Abelin (MFI).

Dessa delikata tillbehör åtnjöt av en begeistrad församling. Jag kan inte låta bli att föra fram var sin sak som dessa "fantastiska" (nu kommer ordet igen) människor bakom Sonetten poängterade: Rolf Mellde klargjorde Greta Molanders betydelse för Saab-bilens tillblivelse och Rudolf Abelin berättade vilken inverkan Norrlandsfonden haft som pådrivning på Sonettprojektet (utan att utnyttjas; tillverkningen hamnade ju i Malmö). Rolf Mellde överlämnade även ett mycket fint bildcollage till Club Sonett Sweden. Bilderna visade Sonett I:an under produktion i Åsaka och som färdig bil på Stockholms Bilsalong 1956. En mycket uppskattad gåva!

Efter kaffet visade Kjell Wihlborg diabilder tagna vid tidigare träffar, blandat med vyer från egna eskapa-

der i det vackra skånska landskapet. Det blev mycket uppskattat.

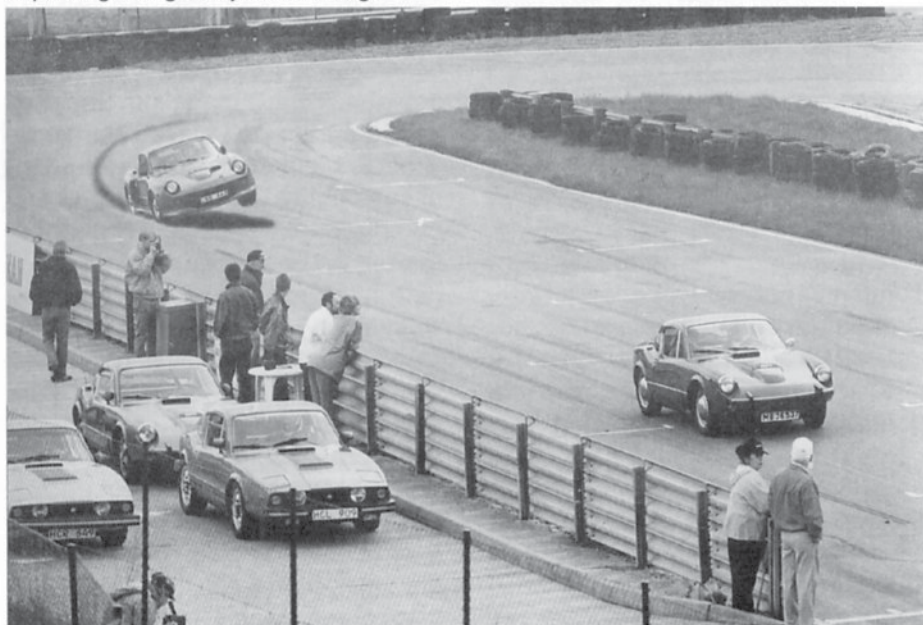
Sedan tunnades leden ut. Några åkte hem till närliggande orter, somliga begav sig iväg till hotell i grannskapet. I Skåne finns inga avstånd. En del av oss blev kvar. Jag fick nöjet att tillsammans med Jan-David Skavén, Torsten Åman, Lennart Jarenbäck och Berndt Eliasson med damer sitta och prata vidare samt ta del av en del intressanta bilder. Sedan sov jag gott, för att vakna till ett gråmulet väder; trots allt utan regn.

Sedan tryckte vi ner gaspedalen på Sturup Raceway

Efter frukost på kaféet gav vi oss iväg till närliggande Sturup Raceway. En

timme var inhyrd för de som vågade och ville prova sina klenoder. Nu fick jag för första gången möjlighet att ut-
anför "vanliga vägar" känna ordentligt på Sonetten. Det är några år sedan jag åkte bana senast (min far Frank var en av initiativtagarna till Mantorp Park). Efter ett par varv växte som befarat "hornen ut" och sedan gick det med mycket hjulspinn. Jag har läst mycket och hört mycket om Sonettens väghållning. Självt har jag aldrig provat på detta sätt tidigare. Men den gick ju som f... och allt som sagts var rätt! Trots gamla Michelin från 1977 var det underbart enkelt att styra den gamla '68:an runt den krokiga banan. Jag sade före åkningen till Åke Larsson från Vittsjö att "vi tar

I sin iver att slå nytt varvrekord på Sturup Raceway laddar här Agneta Öberg för fullt i utgången av kurvan, ut på målakan. Svärtan i asfalten tyder på "pulver under huven"! Påpasslig fotograf Kjell Wihlborg.



det lugnt, min växellåda och koppling är inte OK". Efteråt påpekade Åke att "det var något grönt som swischade förbi....." Snabbast runt den lilla banan var i alla fall HCL909, tillhörig Stefan Regnell! På vägen hem till Pers-
torp på eftermiddagen misstänkte 405:an. Jag började tro att jag varvat för mycket och bränt någon ventil, men lite förgas- och tändjustering rättade till det hela senare. En tålig motor!

Därefter blev det dags för bilorientering tillbaka till Yddingen. Vi fick oss tillhanda en verkligt välgjord förstoring av en karta från denna del av världen som kallas Scania (Skåne). Kjell Wihlborg hade i sitt mörkrum tagit fram ett blad som jag som inbiten orienterare sällan sett maken till! Eftersom min son Ola inte dykt upp (studerande i Lund sover länge i-bland) hoppade Mikael I. in som co-driver. Då vi inte var "samåkta" missade vi en kontroll som vi försökte räkna ut istället (man måste skylla på någonting). Avståndet var så långt att felmarginalen gjorde att vi fick galen totalsumma. Men vad gjorde det. En alldeles charmant slinga på krokiga, vackra, belagda och smala skånska vägar runt i ett landskap av åker och äng, skog och fälader. Vi fick till och med stanna och släppa fram kronhjärtor! Vinnare av bilorienteringen blev Martin Brolund, grattis!

Prisborden dignade under bör-dorna

Nu återstod bara avslutningen. Barbro och Kjell hade snitslat en tipsrunda/kunskapsorientering i granska-



Rolf Melde överlämnar här det fina bildcollaget till sonettklubbens ordförande Jan-David Skavén. Foto Lennart Jarenbäck

pet. Det handlade om fotografi, bilar, flygplan, blommor, skånska poeter, långloppsarrangörer och en hel del annat. Och då dök "junior" upp. Han hade försovit sig, men fick 10 minuter på sig att "låna" 405:an tillsammans med sin studiekamrat och därefter raskt hoppa in på tipsrundan. När detta var avklarat bjöds på lunch och prisutdelning, bland annat för kunskapsorienteringen där Anna-Lena Skavén vann.

Jag har inte varit med så länge, men jag misstänker att så här många priser har inte delats ut tidigare. Jag tror att särskilt uppskattade blev de små fina litografierna som Kjell Wihlborg förärade oss. De kommer oss framgent att minnas denna lyckade Sonettsamling!

Det var även dags att dela ut priser för "Finaste Sonett, våren 1996". Väl-



Förutom en del av de många Sonetter som kom till Yddinge ser vi Rudolf Abelin, Rolf Melde, Lennart Larsson och Bert Grahn vid den blå Sonettet från 1956. Foto Sten-Arvid Larsson.

förtjänt vinnare blev Kenneth Nilsson från Teckomatorp med sin Sonett II:a från 1966, ett bra sätt att fira 30-årsjubileum på, eller hur?! Glad tvåa kom Åke Larsson i sin Sonett V4 från 1968. Att min "Kermit" för andra året i rad fick "komma upp på prispallen", i år med tredjeplatsen hade jag väl inte kunnat tro; men så skedde! Jag skän-

ker en tanke till Anders som renoverade bilen och även till dem som lyssnade till vad Bert Grahn berättade om min 405:a.

Ett stort tack till alla som gjorde detta jubileumsmöte till en fest! Speciellt tack vill jag framföra till Rolf Melde och Rudolf Abelin som båda gav oss mer om Sonettens tillblivelse. □

"Finaste Sonetten" Från vänster tvåan Åke Larsson, ettan Kenneth Nilsson och trean Sten-Arvid Larsson. Foto Kjell Wihlborg.



Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 1995

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga betalande medlemmar i klubbtidningen Sonettvärlden. Klubben har under 1995 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. Från och med nummer 1/95 trycktes omslaget i tvåfärg och ett byte till annan papperskvalitet innebar en förbättring av tryckkvaliteten, inte minst för bilderna

- Club Sonett Sweden arrangerade den 20/5 årsmötet i Smålands bil, musik och leksaksmuseum i Rydaholm. Årsmötet beslöt att styrelsens förslag till modernisering av stadgarna antogs. Detta innebär att vi nu har stadgar som har MHRFs stadgeförslag som bas men anpassade till vår klubb. Museivisningen i samband med mötet var uppskattat.

I samband med årsmötet hade vi även vårt vårmöte. Ett 20 tal Sonetter kom och som vanligt röstades "Vårens Snyggaste Sonett" fram. Club Sonett Sweden bjöd deltagarna på såväl museientré som värdshusmat.

- Club Sonett Sweden har fortsatt sälja reservdelar till medlemmarna. För att ytterligare få reda på medlemmarnas behov av reservdelar arrangerades en reservdelsträff i Linköping den 3/9. De som önskade hade även möjlighet att sälja Sonettspecifika delar. Omfattningen av detta var begränsad. Försäljning skedde dock från klubbens lager. Klubben bjöd på enklare förtäring.

Arbetet med att ta fram de små stötfångarna till Sonett III har fortsatt, men varit betydligt mer tidsödande än vi kunnat förutse. Initiativ har tagits för att skapa en reservdelsgrupp. Det är några av våra medlemmar som ska se till så att vi kan få fram de mest efterfrågade reservdelarna och som är ekonomiskt möjliga att nytillverka.

- 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.


- Club Sonett Sweden har köpt en Power Macintosh 7500 för att under-

lätta layoutdelen/bildhanteringen av Sonettvärlden.

- Medlemsantalet låg 1995-12-31 på 323 medlemmar. Av dessa är 27 gratismedlemmar, typ andra klubbar och biltidningar.

-Styrelsen har hållit tre protokollförda sammanträden under året.

För styrelsen
Stockholm 1995-01-16


Jan-David Skavén
Ordförande

Årsrapport Club Sonett Sweden

Resultatredovisning 951231

Nya medlemmar under 1995: 32 st.
Totalt antal medlemmar 951231:323 st.

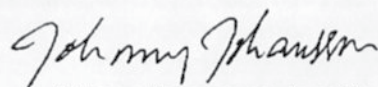
Ingående saldo 950101: 86.857,09
Inkomster under 1995: 86.718,47
Utgifter under 1995: 77.022,80
Utgående saldo 951231: 96.552,76

Inkomster
Medlemsavgifter: 36.497,65
Reservdelar: 35.335,90
Klockor: 4.495,00
Dekaler, mappar, pappmod.
modellbilar: 3.975,00
Kataloger, handböcker: 2.650,00
Ränta: 2.664,92
Diverse: 1.100,00
Totalt: 86.718,47

Utgifter
Sonettvärlden: 3.700,00
Reseersättning: 3.291,00
Etiketter, porto: 4.439,90
Styrelsemöten: 4.437,00
Medlemsmöten: 5.786,00
Verkstads-handböcker: 1.200,00
Dator för tidningsproduktion: 37.500,00
Modellbilar: 1.890,00
Diverse: 1.375,00
Reservdelsförsäljning:
Emballage, omkostnader. 6.990,00
Lagerkostnader 4.000,00
Försäkring: 2.413,00
Totalt: 77.022,80

Värdet av reservdelslagret är vid årets slut beräknat till ca. 250.000:- kr.

Vargön 960226


Johnny Johansson, kassör

Revisionsberättelse kalenderåret 1995

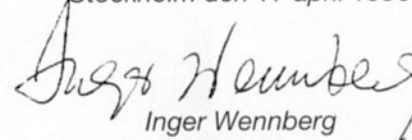
Undertecknad, som av årsmötet utsetts att granska Club Sonett Swedens räkenskaper och klubbens förvaltning för kalenderåret 1995, får härmed lämna följande berättelse.

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 19951231 till Nittiosextusenfemhundra-femtio två kronor och sjuttiosex öre (96.552:76)

och att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Stockholm den 17 april 1996


Inger Wennberg

Video från jubileumsträffen!

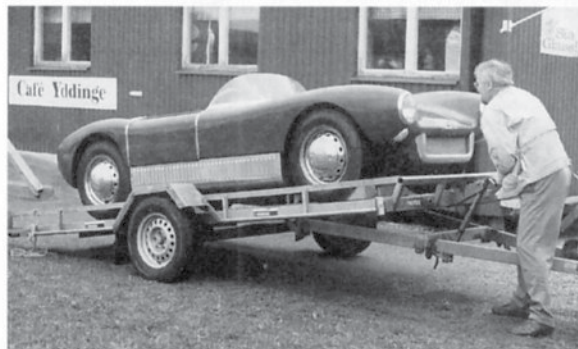
Nu har Du chansen! Du som var med på denna ovanligt lyckade träff vill kanske ha ett rörligt minne därifrån som visar arrangemanget från början till slut. Var Du inte med finns det kanske ännu större anledning att på detta smidiga sätt ta del av vår jubileumsträff. Sören Källbom filmade nämligen hela arrangemanget och en redigerad videoupptagning finns nu till salu. De tal som hölls under middagen av t.ex. Rolf Melde och Rudolf "Rulle" Abelin finns också med men har lagts separat på slutet. Vissa partier av videon som tar ca. en timme att se är även musiksatta med klassisk musik. Mycket jobb är nedlagt, både på filmning och redigering.

Priset är 300:- + frakt och om Du tycker att detta låter intressant ska Du kontakta:

Sören Källbom, Snorres väg 28, 224 74 Lund
Tel. 046/14 49 50

Bildcollage från Skåne- träffen

Foton:
Jan David Skavén
Kjell Wihlborg
Lennart Jarenbäck



Ovan: Sonettkaravanen
passerar Häckeberga
Till vänster: Johnny
Johansson kom med
Saabmuseets Sonettetta
på biltransportkärra
(Johnny drog ej kärran hela
vägen för hand, han hade
museets 9000 till hjälp)



Snabbaste Sonetten på
Sturup Raceway, bakom
spakarna Stefan Regnell.



Rudolf Abelin, Jan David
Skavén och Rolf Melde höll
tal.



Värdinnan vid
Ydingelägreget fick
mottaga ett diplom
från Sonettklubben.
I bakgrunden
arrangörerna Barbro
Wihlborg, Ingrid och
Bo Jonsson. Kjell
Wihlborg står som
vanligt bakom
kameran.



Drömbilen!

Susanne Westman

Det var i början av 90-talet då det var högkonjunktur i landet och jag började tjäna hyggligt som jag insåg att nu, äntligen skulle jag ha råd att köpa min drömbil: Jaguar E-type! Köpte alla biltidningar som fanns och lusläste annonser. Det fanns en hel del Jaguarer till salu. De flesta låg i prisklass runt 200000 kronor, var rostiga och en del inte ens registrerade. Hm, mycket pengar och mycket jobb skulle det bli...

Ringde min far som alltid varit privatmekaniker på min Amazon för att få råd. Han sa: -Köp du en Jaguar men jag hjälper dig inte att meka. Nähä, tänkte jag, kanske det finns någon annan rolig bil som duger. Tog fram biltidningarna och började om. Blicken fastnar på en bild på en vit sportig sak med lite drag av E-type tyckte jag. Saab Sonett stod det under bilen. Billig var den också. Ringde upp min far igen:

-Saab Sonett, vad är det, är det något att ha?

-Ja, det har alltid varit min drömbil, svarar han, men du tycker ju dom är så fula!

Va, tycker jag? Hade inget minne av att jag någonsin talat om Saab Sonett.

Jo, sa pappa, alltid när vi sett Sonetter på bilutställningar har du genast gått därifrån och sagt att de är så fula. Jo, nu mindes jag, det var ju de där kantiga plastiga bilarna i hemska skrikiga färger.

Häftigaste bil jag någonsin sett.

-Men, fortsatte pappa, du kan väl åka och titta på den där i alla fall, det var ju ett bra pris.

Sagt och gjort. När så garageportarna öppnades och jag stod där öga mot öga med den lilla vita slog mitt hjärta hundra extraslag. Det var den häftigaste bil jag någonsin sett. Så jättesöt! När jag fick provköra den var jag i sjunde himlen. Efter provturen frågade säljaren om jag kört Sonett förr?

-Nej, aldrig, hurså?

-Du är den första som är här och provkör helt felfritt utan att krångla med växlarna eller få provstopp en enda gång.

Då bara kände jag att den här bilen gillade mig. Vi var som gjorda för varandra. Jag slog till. Veckorna mellan provkörningen och hämtningen av bilen läste jag allt jag kom åt om Saab Sonett. Och ju mer jag lärde mig desto stoltare blev jag över att vara Sonettägare. Jag såg framför mig hur alla skulle vara avundsjuka och beundra min bil. När jag hämtat min bil och körde in på en mack för att tanka blev jag varse att alla faktiskt inte känner till Sonett. Den 20-åriga killen som skulle ta betalt för bensinen säger:

-Häftig bil du har!



-Att Susanne gillar sin vita Sonett V4 från 1968 är inte att ta miste på. För övrigt arbetar hon på Luftfartsverket som "Briefing Officer" med att ta fram och göra i ordning alla papper en pilot behöver för att kunna flyga samt ger väderinformation.

-Jaa, säger jag stolt.

-Är det ett hembygge?

Det var som att få en hink kallt vatten över sig.

-Neej, svarar jag förnärligt, det är en SAAB.

-Jaha, en Kit Car!

-Nej, det är en SAAB! säger jag bestämt.

-Jaha, du har byggt den på SAAB-platta alltså.

-Nej, det är en riktig SAAB, säger jag något upprörd.

Killen tittar konstigt på mig och så var den konversationen slut.

Ännu fler tvivlare

Efter några timmars körning är det dags att stanna på en vägkrog för att äta. Sonetten parkeras utanför fönstret där jag sitter. Genom rutan ser jag två killar undersöka min bil mycket noga. Samtidigt verkar de ha en livlig diskussion. När de kommer in hör jag den ena killen säga aningen irriterat till den andre:

-Jamen, det står ju SAAB på den! Jag hade gärna hört hela diskussionen.

En novemberdag med snöslask kör jag in på bilbesiktningen i Timrå. Jag blir mottagen med denna replik av en man med förtvivlan i blick och bedjan i rösten:

-Men, inte kör du väl med den här på vintern?!

-Jo, säger jag, men bara hit.

När han kollat bilen ytterst försiktigt säger han:

-Ja, med den här bilen har ju du din framtid tryggad.

-Hurså? undrar jag.

-Jo, de här de är väl värda runt 200 000 minst.

-Njaäe, inte riktigt, svarar jag.

Vill ni förresten veta varför min Sonett blev till salu den gången jag köpte den? Jo, ägaren hade inte plats längre i sitt garage då han just importerat en Jaguar! Jag skulle då aldrig byta min Sonett mot en Jaguar, sådana finns det ju hur många som helst. □

Sonett IV?

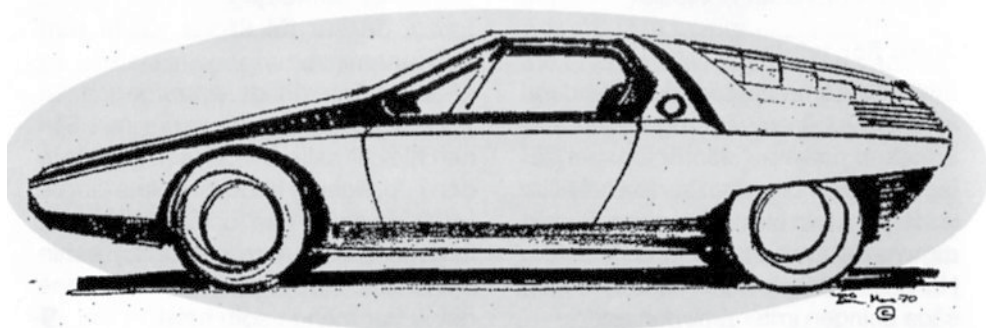
Jan-David Skavén

Som ni vet fanns det tankar på den tiden det begav sig att vidareutveckla Sonett III till Sonett IV. Vi har ju tidigare i Sonettvärlden kunnat visa en mycket detaljerad genomskärningsritning gjord av Björn Andreasson på en fyrhjulsdriven Sonett med mittmotor. När vi fick fram ritningen var det ett scoop då den inte varit publicerad tidigare.

Björn var en mycket flitig och kreativ herre som ständigt gick och grunna- de på vad som skulle komma härnäst, antingen i form av smarta konstruk- tionslösningar eller som i detta fall en helt ny bilmodell.

Björn själv gick ju bort för några år sedan, men hans alster lever kvar. Därför glädde det oss när ytterligare en skiss från hans penna dök upp ur historiens gömsle när vi såg en teck- ning från mars 1970 på en annan So- nettt IV och den vill vi förstås visa er här. Vi vet ingenting om vad som döl- jer sig under skalet på den denna gång, men däremot bakgrunden till att teckningen dök upp. På Kvälls-

posten i Malmö finns en motorskri- bent som heter Agneta Roth och hon bodde granne med Björn Andreasson. Att de då och då kom in på bilar är väl inte att förvånas över och vid ett av dessa tillfällen överräckte Björn denna teckning till Agneta på en av hans skisser till en Sonett IV. Vi tackar förstås Agneta för att hon gav oss möjlighet att publicera den i Sonett- världen och kan även nämna, att hon i samband med vårt jubileumsmöte i maj hade en stor tvåsidors artikel om de olika Sonetterna och historien bakom dem. Nu har vi även fått se en ögonblicksbild av vad som stannade på ritbordet. □



Importguide Saab Sonett

Mats Jonsson

Till dig som tänker importera en Saab Sonett så kan en liten vägled- ning om de amerikanska priserna ges:

Skick	Sonett II	Sonett V4	Sonett III
1	>\$3500	>\$2500	>\$1500
2	>\$7500	>\$5000	>\$3500
3	\$7500-	\$5000-	\$3500-

- 1= Renoveringsobjekt
- 2= Bruksskick
- 3= Jättefint orenoverat eller renoverat skick.

Notera att det alltid är viktigt att för- söka finna en så komplett bil som möjligt. Detta gäller speciellt tvåtak- tarna. "Good condition" i amerikans- ka annonser betyder i bästa fall be- siktningbart skick här hemma. "Rust free" innebär att det inte är några hål i golvet. Hålen kan redan vara lagade med plåt och popnit. Var försiktig med renoverade bilar. Jag har sett många sådana i USA och det är väl- digt få som är seriöst renoverade. Chassin lagas med popnit, plåtar med pressningar ersätts med släta plåtar och det finns faktiskt trösklar att köpa som är avsedda att monte- ras ÖVER de ursprungliga så att man ska slippa att skära bort dessa!!! Så- dana och mycket annat skräp kan köpas hos Jack Aschcraft borta i Ore- gon.

Pga importkostnader och andra på- lagor tillkommer en hel del kostnader varför köp av bilar från Kalifornien, Ari- zona och till exempel Nevada rekommenderas. Merkostnaden för trans- porter betalar sig på chassire- noveringen. Ofta brukar det räcka med att blåsa av underredet med tryckluft innan det ytbehandlas. Slutli- gen kan det diskuteras om det överhu- vudtaget lönar sig att importera Son- etter från USA. Köparens marknad rå- der just nu i Sverige och det florerar ständigt några bilar i motortidningar- nas annonser. Är det en tvåtaktare du vill ha, ja då är det nog till Amerika du får vända blickarna. Är det dessutom saabtidningen "NINES" du ställer hop- pet till så får du vara beredd att öppna plånboken rejält. Varenda tysk och holländare tycks prenumerera på den- na och de hugger direkt.

(Fotnot: Någon kanske har andra åsikter om prisbilderna än författaren och detta är naturligtvis upp till var och en att ha. Författaren har följt prisutvecklingen i USA sedan 1985 och har varit delaktig i importen av ett 15-tal Sonetter och P1800 till Sverige.)

Belgiskt Sonettmöte

Axel Boey (ingress Jan-David Skavén)

Som ni kanske kommer ihåg informerade vi om det första Saab Sonett mötet i Benelux i nummer 1/96 av Sonettvärlden. Det ägde rum den 28 april norr om Antwerpen och även om det nu inte kom några svenska deltagare blev mötet en succé. Man hade ju haft förhoppning om 20 Sonetter, men det blev fler som ni kan läsa om nedan. Vi behåller engelskan i det brev Axel Boey sänt mig av artighet till våra utländska medlemmar och tackar förstås för bidraget.

"Our Sonett meeting was a success. The week before the meeting we had inscriptions for 31 cars. The response was massive as we only wrote about 70 letters. The weather forecasts were ok so we were hoping to attain 35 cars at least. We

ended up with 23 cars, of which one came on a trailer as he blew up his engine on the highway (it was a 2-stroke!). We were happy to see so many nice Sonetts but at the same time disappointed as there was much more potential available. Any-

Mer än 20 Sonetter kom till det belgiska mötet, vilken framgång!



way, it was more than we ever had hoped for when started off in September 1995.

It was fun to see all those colourful Sonetts aligned. The mix was even as we had some 2-stroke Sonetts and some Sonett V4's as well, although the bulk of the participants was the Sonett III. We had people from Belgium, Netherlands and Germany. We even had a former Swedish Sonett... Mats Jonssons orange 1973 Sonett.

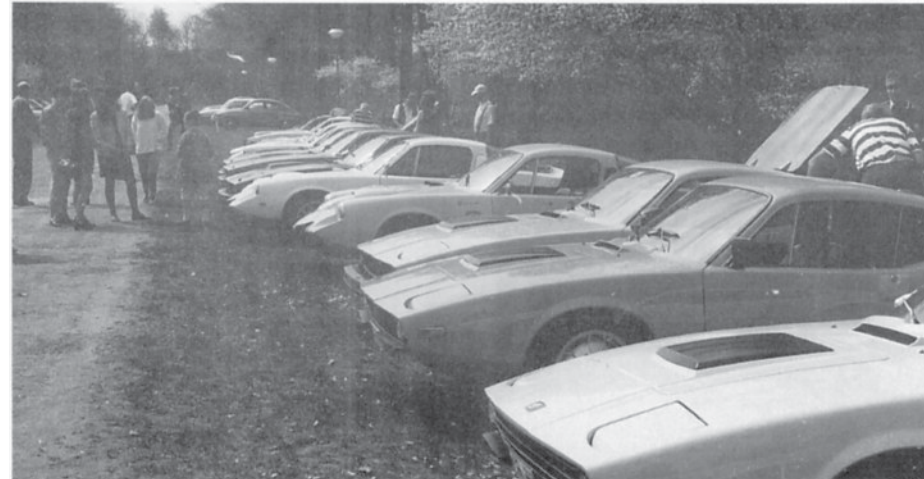
The Saab importer did set up a stand with Sonett parts he still had available in his store, more than I ever thought. He had complete exhaust systems, air filters, even pistons for Monte Carlo engine. It is even more amazing as there were only 8 Sonetts officially imported in Belgium during the seventies.

The German club proposed to organise the Sonett meeting next year."



En imponerande samling av nya Sonett- och Saabdelar fanns till försäljning!

De flesta Sonetterna var treor, men både V4:or och tvåtaktare fanns representerade.



Saab Facett

en exporterad raritet

Jan-David Skavén

Kommer ni ihåg att vi i nummer 4/94 av Sonettvärlden hade en artikel om denna mytomspunna Sonett I:a med chassinummer 4? Det var ju den bilen som Sigvard Sörensson byggde om till en täckt bil, en föregångare till combicoupéerna. Så småningom såldes bilen, den nya ägaren krockade med den och Facetten ansågs i Björn Svallners bok, "Alla Saabs Sportbilar" som förstörd. Så var dock inte fallet utan istället har den sedan 60-talet ägts av Nils-Erik Landström i Bodafors. Han körde mycket med den (det sägs att den totalt ska ha gått ca. 30 000 mil) innan den ställdes av i hans garage, i behov av renovering. Åren gick, men renoveringen blev aldrig av.

Det var bakgrunden till denna Sonett I:a, en av sex byggda. Hr. Landström hade lovat, att om och när Facetten skulle säljas så skulle Hans Eklund i Trollhättan ha "första tjing", men om inte han kunde köpa den så skulle Saabs Bilmuséum i samma stad ha "andra tjing". Båda alternativen skulle ha inneburit att Facetten stannade i

Sverige där alternativet med Saabs Bilmuséum hade varit det för mig apptitligaste då en större allmänhet hade kunnat se på den.

När den väl efter ca. 30 års innehav var till salu så var det plötsligt väldigt bråttom att få pengar för den, det gällde dagar. Lite löjligt med tanke på det långa innehavet.



Summan var dock inte oskäligen i mina ögon, under 100.000:-. Hasse Eklund hade inte möjlighet att köpa den med så kort varsel utan istället tillfrågades Saabmuséet. Samma sak där, intresset fanns förstås men på ett par dagar hade inte muséet möjlighet att trola fram pengarna, alla köp ska ju godkännas av en styrelse i vederbörlig ordning. Istället hade herr Klaus Müller-Ott från Tyskland fått korn på att den var till salu. Det är en herre som på sistone markant ökat sin samling av historiska Saabbilar, vilket ju i sig kan tyckas trevligt och positivt. Nu kom han i sporrsträck från Tyskland med den begärda penningssumman och köpte Facetten, i princip framför ögonen på Saabmuséets chef Peter Bäckström, som inget kunde göra för att på så kort sikt rädda bilen till

muséet. Det enda han kunde utverka är, att om Facetten ånyo blir till salu, så ska återigen Saabmuséet ha tjing, denna gång första...

Vad kommer nu att hända med Facetten?

Hr. Müller-Ott kommer att låta renovera den till nyskick, vilket underlättas av att han har en mekaniker som i princip arbetar heltid för honom. Antingen kommer Facetten att renoveras med bibehållande av Sörenssons kaross och med original Sonett I-chassit under. Alternativt kommer en Sonett I-kaross att införskaffas, kanske nygjord, och sättas på detta chassi, vilket i så fall innebär att Sonett I med ch.nr. 4 återuppstår i sin ursprungsform. I så fall kommer Facettkarossen att monteras på ett nybyggt Saabchassi. *Forts. nästa sida*

Sonettracing

med Hans Eklund

Åke Larsson och Hans Eklund

Intryck från Ring Knutstorp 1996-07-20

I strålande väder möter jag en leende Hans Eklund som skiftar hjul på sin Sonett, breda slicks på lättmetallfälg.

Hans första kommentar - "Hoppas att det går bättre den här gången".

Jag frågar, hurså. Jo, han kom bara 300 meter fram till chikanen på Falkenbergssbanan. Där rullade bilen, och då låg han 3:a bland 10 bilar, om det nu skulle vara någon tröst. Märkena syns fortfarande i karossen som tycks vara mycket stark.

Efter hjulbytet är det dags för varmkörning som börjar med problem. 900

Men är inte det bra, att Facetten renoveras istället för att förfalla, speciellt som de ekonomiska resurserna uppenbarligen finns där? Det är det förstas, men personligen anser jag ändå att Facetten hör hemma på Saabmuséet, givetvis renoverad. Då skulle en större allmänhet kunna se på den istället för att bara de som besöker herr Klaus Müller Ott i Tyskland eventuellt ska få en titt. Ni får gärna höra av er till mig om ni tycker annorlunda med en insändare för Sonettvärlden.

De bilder som illustrerar denna ar-

turbomotorn går nu bara på tre cylindrar. Efter rengöring av tändstiften som är mycket hårda, tal 7 mot normalt värmetal 9, går motorn bra. En halvtimme senare syns den lilla gröna Sonetten jaga runt på den 2070 meter korta Knutstorpsbanan, och jag klockar Eklunds Sonett till 1:08 på sista träningsvarvet. Hans medmekaniker klockar den bästa varvtiden till 1:07, dvs 2,5 sek bättre än i fjol, men Hans var inte nöjd med körningen. Trots den nya bakmonterade spoilern (vingen) gjord i kolfiber, fick han för dåligt fäste på bakhjulen. Vidare har en spoiler monterats framtill, då bilen

tikel har sin egen historia. De togs i mitten av 60-talet av vår medlem Jan Andersson i Klågerup. Jag träffade honom på vårt jubiléumsmöte i pingst och han hade där vänligheten att låna ut dem så att jag kunde låta göra kopior. De har aldrig förut varit publicerade så de tackar vi extra för. Vi får väl trösta oss med att se på dessa bilder istället för originalet. En detalj att notera är de olika reg.nr. som figurerat på Facetten. Både P 3396, P 54444 och F 55874 har setts på de olika bilderna. Och nu blir det tyska plåtar... □



En nöjd Hasse Eklund lutar sig mot taket på sin modifierade tävlingssonett. Nytt är en frontmonterad spoiler och en vinge bak. Foto: Peter Lilja.

annars tenderar att lyfta vid höga farter, omkring 200 km/h.

Man förstår att Hans Eklund med sitt lilla team i Modsport I, som klassen heter, har hamnat i ett riktigt getingbo. Det gäller att modifiera och hitta de yttersta gränserna för en så liten bil som Sonetten. Konkurrenterna har bl. a. bilar som Lola GTD T70, Porsche 911 Carrera, Cobra och Ford GT 40.

Det strålande vädret och bekymren med inställningarna på bilen består då jag lämnar Hans och Knutstorp.

Jag pratar senare med Hans Eklund på telefon om söndagens race, då jag själv endast var närvarande på lördagens träning. Här är Eklunds egna ord: 5:e träningstid. Bra start, 4:e plats in i

första kurvan och kämpar om 2-3 plats under de tre första varven. Efter 3 varv tar bromsarna slut och åker av rejält, men lyckas hålla bilen på hjulen. Kör en bra bit över gräsplan och uppbromsningssträckan med grus, innan jag kan köra upp på banan igen, men då hade många konkurrenter redan passerat. Fortsätter att köra trots bromsproblemen och lyckas köra om ett par bilar innan målgången med placering 8 av 18-20 bilar.

Två veckor senare på Falkenbergss motorbana: Bromsarna lite modifierade sedan sist, men kommer bara 2-3 varv på lördagsträningen innan kedjetransmissionen i växellådan pajar (stort hål i växellådshuset). Hem och reparera igen! □

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så nalkas då åter vintern och våra Sonetter får åter lite behövlig vila. Det har hänt mycket på Sonettfronten både i Sverige och utomlands den senaste tiden. jag tänker kortfattat berätta lite om detta och är rätt säker på att Lennart Jarenbäck kommer att göra mer ingående reportage.

Efter att ha summerat mina egna intryck från årets säsong så finns det tre höjdpunkter att minnas: 1) 10 juni. Detta var dagen som min Sonett 67:a gick igenom bilprovningens nålsöga. Bilen är inte riktigt färdig ännu men är körbar. Tiden går fort, det är snart nio år sedan jag hämtade den i USA. 2) 4 juli. En Saabo husvagn inköptes i Finspång. Den lär ha gått efter en Sonett tidigare. Dåvarande ägaren tog Sonetten och

flyttade till USA och lämnade husvagnen åt sitt öde här hemma. Jag räddade den ifrån att hamna bakom en Opel Kapitän nere i Falköping. 3) 23 juli. Min dotter Louise 1-årsdag. Dessutom finns det en fjärde surprise: En dag när jag luftade tvåtaktssonetten i centrala Katrineholm så mötte jag en engelskregistrerad Saab 95. Yes! Han är här i år också, vår vän Ian Studley. Han höll på att köra på en refug när han såg Sonetten...

Amerikansk Saabträff. 1 st. Sonett I, 2 st. Sonett II, 8 st. Sonett V4 och 11 st. Sonett III deltagar bland de andra gammelsaabarna.



Att Sonett I:or byter ägare hör inte till vanligheterna men i sommar så har detta skett. Dr Klaus Müller-Ott från Tyskland har varit i Sverige och köpt chassinummer 4, dvs. den så kallade Facetten. Undrar vad han tänker göra. Ska den komma att renoveras i Sonett- eller Facettutförande? Eller kanske både och. Chassin till Sonett I:or verkar inte vara speciellt svåra att bygga. Köparen är alltså samma man som i vintras köpte en Sonett II från USA för dyra pengar. Denna bil visade sig vara en skrothög och är nu under renovering. Ett tips för dig som tänker importera bil: Åk och titta på bilen. Innan du slår till. Detta gjorde inte Dr. Müller-Ott och han ångrar sig idag.

Amerikanska Sonetter till salu

Under sommaren har jag mottagit brev från ett halvdussin amerikaner som har två saker gemensamt: 1. De vill ha hjälp med att sälja sina Sonetter till Europa och då helst Tyskland eller Belgien eftersom de köper till i stort sett vilka priser som helst. 2. Av

någon anledning så har det begärda priset i samtliga fall varit \$15000. Konstigt, eller hur? Då jag inte har någon större lust att deltaga i den här karusellen så har jag i samtliga fall returnerat breven och förklarat att marknaden sannolikt är stängd ett tag framöver. Det går inte att hålla på med att skicka över skrotbilar till Europa för \$15000 och tro att marknaden för dessa är obegränsad.

Även en Sonett II med chassinummer 005 har dykt upp. I Schweiz förstås. Var annars? Det hör till saken, att denna Sonett tillsammans med den silvergrå nr. 004 var de som visades nere i Schweiz i samband med Bilsalongen i Geneve 1966. Bilen kom sedan att användas som tävlingsbil och lär ha kvaddats nere i Italien för omkring 25 år sedan och där har sedan alla spår slutat. Lennart Jarenbäck har ägnat massor av tid för att forska i dess öde men ingenting har framkommit som skulle bekräfta att bilen reparerats. I sommar har den i alla fall dykt upp. Alldeles i närheten av herr Jaren-



bäckes hemort i Schweiz. Bilen var tydligen reparerad men i behov av renovering. Lennart kommer säkerligen att ge oss ett fylligt reportage och detta ska bli spännande.

Sonetter dyker upp som svampar ur jorden...

Även nummer 006 har dykt upp. Igen. Nu i San José borta i Kalifornien hos Paul Perry som har en del gamla Saabar. Sist jag hörde om den här bilen var 1987, när jag själv var på jakt efter en tvåtaktssonett och då fanns den i Austin, Texas.

Chassinummer 025 är numera i Saabs ägo och finns på muséet i Trollhättan. Den har tidigare beskrivits i denna spalt vid ett par tillfällen och den minnesgode läsaren kanske kommer ihåg att förre Saabchefen i USA, Bob Sinclair, fick den i present när han gick i pension. Efter en del märkliga turer så har den nu hamnat i

Trollhättan och där kommer den förhoppningsvis att stanna.

Även ett par svenska bilar har bytt ägare: Sverker Dahl lär ha sålt sin till förre tekniske direktören på Saab, Gunnar Larsson. Gunnar har sedan tidigare nr. 169 i sin ägo och har således nu två Sonetter. Sin dagliga gärning gör Gunnar inom VAG i Tyskland där han har ett toppjobb. Enligt Lennart Jarenbäck så lär han ha fått betala 150000 kronor för bilen som har rullat runt 5000 mil.

Också på Saab i Trollhättan görs det Sonettaffärer. Den inte helt obekante Peter Bäckström (Saabmuséets chef) har gjort sitt livs klipp och köpt nr. 216 vilken beskrevs i denna spalt för några nummer sedan. Bilens förre ägare, som för övrigt var inblandad i importen av nr. 169 (se ovan), skulle flytta utomlands igen och Peter blev tillfrågad om han ville köpa bilen. Vad svarar man på en sådan fråga?

Ch.nr. 25, fotograferad i USA av Howard Davies. Finns numera på Saabs museum i Trollhättan. Bilen överrenoverades en gång i tiden och fick en massa krom samt en, av bilderna att döma, röd äcklig galoninredning.



Överraskning på Saab-festivalen

Johnny Johansson

Saab-festivalen 1994 blev, som vanligt, en succé med omkring 200 deltagande bilar i olika klasser och det var säkert många som uppskattade att äntligen få se Gösta Jakfors Sonett I:a. Men många Saabexperter måste ha höjt förvånat på ögonbrynen, när ännu en röd I:a rullade in på området.

Vad var det för en? Ännu högre upp åkte väl ögonbrynen, när det visade sig att den hade chassinummer 7. Det hade ju bara byggts sex stycken? En närmare undersökning visade, att det

inte var en äkta Sonett I:a utan en replika, byggd på ett 96-chassi. Repräsentanter från Club Sonett Sweden fann projektet mycket intressant och väl värt en artikel i klubbtidningen, så





Två glada byggherrar provsitter det som skall bli en Saab Sonett Super Sport

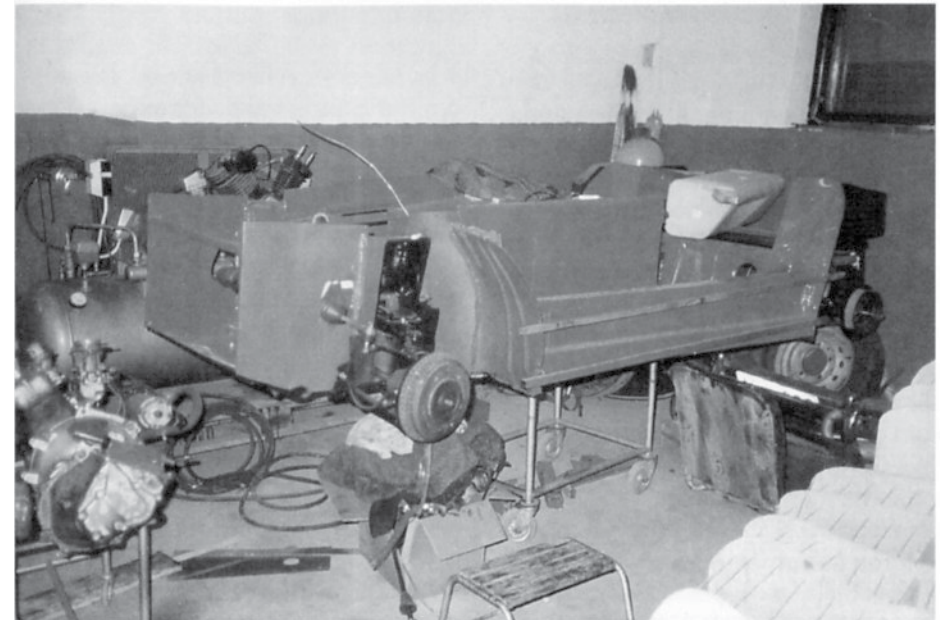
jag blev utsedd (kan inte ha berott på några journalistiska meriter) att ta kontakt med dom som låg bakom, göra en intervju och skriva artikeln.

En bonde och en besiktningsman

Det visade sig, att bakom projektet finns två gentlemän i sina bästa år (alltså ungefär i min ålder), Lars-Göran Hansson från Trollhättan och Gunnar Johansson från Skogssäter, en bondgård strax väster om Trollhättan. Gunnar är bonde, men Lars-Göran jobbar med bilar dagen lång på Bilprovningen i Trollhättan, där han för ett tag sedan, nästan utan anmärkingar (en något sliten handbromswire), godkände min Sonett III:a. Men

då nämnde han inte ett ord om vad som var på gång.

Båda har länge haft intresse för äldre bilar, har bland annat var sin A-Ford och har varit medlemmar i Trestads Veteranbilsklubb från starten i början av 80-talet. Någon gång 1986 hade Lars-Göran ett ärende till Elis Olsson, som byggde den första Sonett I:an 1956. Under samtalet, som naturligtvis mest handlade om gamla bilar, fick Lars-Göran idén till den här Sonett I replikan. Han tog kontakt med Gunnar, som han sen tidigare visste var en inbiten Saab-ägare med gården full av gamla Saabar. Gunnar blev intresserad och dom började planera projektet. Dom hittade en lämplig 96:a, års-



Chassit börjar ta form

modell -62, att bygga på och senare också en 65:a, för dom ville ju ha varsin bil. Det är Gunnars bil som blev färdig först, dom hoppas att Lars-Görans bil ska vara färdig om ett par år.

Studerade Sonett I:orna på muséet

Dom började med att åka till Saab-muséet hösten -86, för att ta foton och mäta på bilarna där. Med hjälp av mätningarna gjordes mallar, som användes till att göra en modell av bilen i gips. Men först byggdes ett chassi i Gunnars källare. En kväll i veckan åker Lars-Göran ut till Skogssäter och båda jobbar lika mycket. 96:an skars ner och ett 28 cm. kortare chas-

si byggdes upp. På grund av att ombyggnaden är så omfattande, kommer bilen, förhoppningsvis under hösten, att besiktigas som amatörbyggd fordon. När chassit var klart, fortsatte dom med gipsmodellen. Mallarna, som gjordes efter uppmätningarna av muséets bilar, sattes upp med någon decimeters mellanrum. Mellanrummen fylldes med gips och sedan vidtog ett hårt och dammig arbete med att få gipsytorna jämna och fina. Utanpå gipsmodellen gjöts en form i plast, i den formen gjordes sedan karossen, som är ett laminat av polyesterplast och glasfiber, alltså samma material som i stort sett alla Sonettkarosser är gjorda av (någon prototyp har gjorts i plåt).

Eftersträvat originalutseende.

Nu har Gunnar och Lars-Göran kommit så långt, att dom har chassi och en kaross, men ännu återstår många arbetsamma timmar, innan bilen rullar. 96:an och Sonett I:an är ju ganska olika i både konstruktion och utseende, så mycket behöver ändras och byggas om för att få allt att fungera, men dom försöker använda så mycket som möjligt från 96:an, samtidigt som man hela tiden strävar efter att få allt att se så likt ut som original I:an som möjligt. Delar från andra bilar är till exempel rattaxel från V4:an som förlängts med övre delen från 900:an, man sitter ju långt bak i den här bilen. Kylaren kommer från en 99:a och 96:ans bakfjädrar sattes fram. Sonetten är ju betydligt lättare än 96:an och får därför ha mjukare fjädrar. Bakfjädrarna kommer från Ford Fiesta. Dörrlåsen har tidigare suttit på en BMC. Motorn är en 750 GT, som kommer från en 93:a. För övrigt har bilen, förutom de delar som dom själva tillverkat, byggts upp med delarna från den 96:a som fick släppa till chassit. Stolarna fick byggas om för att få plats

och omklädningen av dom, samt lackering av karossen, är det enda dom har behövt få hjälp med. Dessutom har Saabs växellådsexpert, Stig Andersson från Vargön, sett över växellådan.

Motorn snurrar åt "fel" håll

Motorn sitter vänd bakåt, som i alla Sonett I:or. I 96:an sitter den ju framåt och då tror ju alla vi som inte är motorexperter, att dom fick en massa jobb med att bygga om växellådan, för att inte bilen skulle gå baklänges. Men sådana bekymmer slipper man med tvåtaktaren. Till skillnad från fyrtaktsmotorn snurrar den lika bra åt båda hållen. Så det är bara att starta den åt andra hållet och köra iväg! En fördel man får på köpet, är att växellådan blir nästan som ny. Den snurrar ju också åt andra hållet och sliter alltså på motsatt sida av kuggarna, den sidan är ju nästan oanvänd.

Nu väntar vi bara på nästa Saab-festival, då vi ju hoppas att bredvid Gunnars röda bil också få se Lars-Görans klargula (?) Sonett I:a. □

Vad kul...

...det vore, om just Du vill sända en artikel till tidningens adress om Din Sonett; hur Du köpte den, renoveringen, reseminnen, hur det är att äga den eller varför inte något som har med teknik att göra!

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Det har skrivits väldigt mycket om oss och våra bilar den senaste tiden. Mycket beror förstås på vårt jubiléumsår, det är helt enkelt extra intressant att ta med Sonettmaterial i de olika tidningarna när man har det tredubbla jubiléet att hänga upp det på.

Motor

I nummer 12, 1995 gjorde man en separat artikel om en dam med namnet Ninni Westerlund då hennes företag tog över annonsförsäljningen till Motor. Detta har faktiskt ett intresse även för oss då



hon är "stolt ägare till en Saab Sonett V4 från 1967". Den renoverades under vintern 1995-1996 för att vara i skick som ny när våren kom. Hon avbildas också på huven till sin ögonsten, den röda 67:an.

TV 6

Kommer ni ihåg att jag i nummer 1/96 efterlyste en inspelning av den gamla Biffen och Bananenfilmen från 1957 som visades i denna kanal? Yngve Ekberg hörsammade min uppmaning och lånade ut en video. Jag har nu genomlidit den, ja det var ingen kanonfilm i mina ögon. Men ett starkt försonande drag var förstås att få se 50-talsbilder på den Sonett I:a som idag ägs av Bill Jacobson i USA. Kultfilm? Nja, det ska nog vara för oss Sonett-freaks då.

Anders Pettersson i Jönköping hade vänligheten att informera mig om att det är möjligt att köpa denna film på video för er som inte råkade spela in den från TVn. Art.nr. F 2763, och priset är 69:- vilket ju får anses lågt. Det tillkommer dock frakt 49:- och postförskottsavgift 20:-, alltså totalt 138:-. Företaget heter Melody Line i Göteborg, tel. 031-17 39 50.

TV5

I programmet den 20 mars 1996 så kunde man vila ögonen då och då i studion på den vita Sonett I:an från Saabmuséet. Vi fick även en kort presentation av bilen med öppen motorhuv. Köregenskaperna beskrevs som mycket goda, även om stiftens kunde sota i stadskörning, därför hade man med sig extra stift vid motorn.

Dessutom visade man Monstret, en Saab 93 med dubbla tvåtaktsmotorer för höghastighetsprov.

Vi Bilägare

I nr. 8 från den 25 april 1966 ger man ännu mer reklam för vårt jubileumsmöte. Man berättar om det tredubbla firandet den 25-26 maj i Skåne. Vidare att Sonettklubben lånat in en Sonett I från Saabmuséet i Trollhättan och man visar även en profilbild på den blå ettan. Att vi skulle utse årets finaste Sonett hade man också kläm på liksom vårt besök på Sturup Raceway.

Kvällsposten

Den 11 maj hade motorskribenten Agneta Roth ett stort uppslaget reportage på två sidor med rubriken "Sonett - åh så nätt". Hon berättar där historien bakom såväl Sonett I, II, V4 och III och nämner en del av de personer som var viktiga på olika sätt för Sonettproduktionen; Rolf Mellde, Olle Lindqvist, Erik Carlsson, Sixten Sason, Björn Karlström, Björn Andreasson och Sergio Coggiola. Bilder visas även på de olika mo-

dellerna nämnda ovan samt på Catherinan, Sixten Sasons prototyp. Vidare berättade hon om det tredubbla jubiléet vi skulle fira två veckor senare i Skåne den 25-26 maj, det tackar vi för i Club Sonett Sweden. En bild är av extra intresse, en designskiss på en Sonett IV gjord av Björn Andreasson, så den gör vi en liten separat artikel om. Några rader måste vi citera rakt av: "En bil som inte rostar har vi alla drömt om. Sonetten var på sin tid bilen som vidgade drömmarna. Inte bara rostfri (nåja, säger red.) utan söt, fräsig, tuff- och ständigt lite före sin tid. Nu är den legendarisk. Och legenden vårdas ömt av de drygt 200 lyckliga svenskar, som fortfarande äger en av de 300 Sonetter, som såldes här."

Tack Torsten Åman, som såg till att jag fick detta ex. av Kvällsposten i min hand.

TV2

Åke Olsson sände mig en videokassett med ett program från Norge. Det handlade om designen förr och nu på olika bensinstationer men visade också lite gamla bilder från produktionen av T-Ford. Bensinbolagen försöker att visa sin identitet och egen layout samtidigt som man ska anpassa sig till de olika lokala förutsättningarna. I programmet medverkade även Norges Kulturminister Åse Kleve-land och sade bland annat följande: "Jag vill inte ha ett statligt mått på vad som är fult eller snyggt men

jag vill gärna stoppa de stora blinkande ljusslotten som bryter mot omgivningen och präglar miljöerna mer än de behöver". Därefter satte hon sig i sin silverfärgade Sonett V4 med fotbollsfälgar och körde iväg. Även om nu inte Sonetten var huvudämnet i programmet så är det förstås fin PR för modellen att Åse kör den och att den visas i åtminstone norsk och svensk TV.

Dalslänningen

Den 18 juni hade denna tidning ett reportage om ett familjerally som Svenska Saab Registret i Trollhättan hade anordnat, med bland andra sådana celebriteter som Erik Carlsson och bröderna Carl-Magnus och Rolf Skogh. Att jag nämner artikeln här beror förstås på att det förutom en massa fina Saab Sport, GT, Monte Carlo och en 95:a även deltog en fin tvåtaktssonett och den visade man även en fartfylld bild på, reg.nr. var GMF 075. Artikeln har vi fått från Lennart Jarenbäck i Schweiz.

Saab Idag

Nummer 23 av Saabs personaltidning från den 20 juni uppmärksammade vår jubileumsträff med en artikel. Jag hade själv skrivit den då jag jag tycker det är viktigt att informera personalen på Saab om en del av våra aktiviteter och självklart är ett tredubbelt jubileum extra intressant att både skriva om och läsa. Artikeln var illustrerad med tre bilder, bl. a. en

på den blå Sonett I:an bredvid Volvo P1900, båda från 1956.

Saab Idag

Vi fortsätter väl med denna tidning då man i nr. 24 från den 27 juni hade en artikel om Saabs nye VD, Robert W. Hendry. En av hans första åtgärder var att besöka Saabmuséet för att "få in känslan för Saabs arv". Det är förstås helt rätt att få en bakgrund till dagens produktion. En av bilderna visar honom intresserat skärskåda den blå Sonett I:a som vi hade lånat en månad tidigare till vårt jubileumsmöte. Hans kommentar var "Sonetterna var ett spännande inslag i Saabs bilhistoria. Lite typiskt Saab, på något vis".

Vi Bilägare

Vi återkommer till denna tidning, som glatt oss så mycket på sistone. I nr. 12 från den 4 juli hade man med en artikel om vårt jubileumsmöte och jag måste erkänna, att jag låg bakom även denna artikel. Vi Bilägare är Sveriges största bil- och fritidstidning och det ger förstås Club Sonett Sweden fin PR att kunna informera så många om vårt vårmöte. Artikeln illustreras av två färgbilder, en på Sonett I:an med Rudolf Abelin, Rolf Mellde, Lennart Larsson och Bert Grahn och en på en skön Sonettkö där uppemot 30 Sonetter väntar i en svag vänsterkurva. Se bilden på sid. 4!

Motor Klassik

I julinumret av denna välmatade

tyska biltidning som avhandlar det mesta i samlarfordonsväg fanns det även ett sexsidigt reportage med många färg- och svartvita bilder om renoveringen av en Saab Sonett V4. Det uppmärksammade Klaus Weißbauer, ordförande i tyska Saabklubben vilket vi förstas uppskattar. Under rubriken "Schwedenhappen" berättar journalisten Reinhold Ziegler om renoveringen av Norbert Wenawesers Monacoröda bil. Han och Sonetten bor i furstendömet Lichtenstein, som ligger idylliskt söder om Bodensjön mellan Schweiz och Österrike. Norbert intresserar sig mer för renoveringar än av att köra den färdigrenoverade bilen men så blev det ett fint resultat av bilderna att döma. Den är faktiskt ursprungligen såld i Lichtenstein och är det enda exemplaret där. Trots 507 egna timmar har renoveringen, inkl. bortlejt plåt-, lack- och sadelmakeriarbete samt delar gått på drygt 28000 DEM, alltså mer än 125000:-! När allt var klart gav han bilen i födel-sedagsgåva till sin fru, det ni....

Nostalgie

Denna charmiga tidning, som behandlar det mesta i bil-, båt-, flyg- och tågväg bara det är gammalt hade i nummer 4, vilket var juli-augustinumret uppmärksammat det tredubbla jubiléet på klubbsidan. Det gjorde man genom att skriva "Grattis alla Sonetter!", berätta lite om innehållet i nr. 2 av Sonettvärlden

den samt nämna vårt Skånemöte. Klubbadressen har vi också med och för att hedra oss visas framsidan av vårt jubiléumsnummer, givetvis i färg.

TV2

Som ni kanske sett har Trafikmagasinet haft cruisingkvällar ett par gånger i somras och i det program som visade den blöta cruisingen i Helsingborg så kunde vi även som hastigast skymta Kenneth Nilssons röda tvåtaktssonett. Familjen Nilsson gör i mina ögon helt rätt, man är med, man syns och man har trevligt, även om det inte direkt är en nackdel att ha bättre väder än det var då...

Vintage

Hyllningarna fortsätter! I nummer 2, som kom i augusti 1996 har man med ett fyrsidigt reportage med rubriken 3 x Sonett hurra! Det är Motorhistoriska Klubben i Skåne som ger ut denna fina klubbtidning, som är inne på sitt 32:a år! Vi bjöd in redaktören Bengt Sahlström till vårt möte i pingst, vilket var till ömsesidig nytta. Då Sonetten producerades i Arlöv är det ju naturligt att Vintage gör ett reportage om en av de få bilar som producerats i Skåne. För vår del fick vi dels ett mycket initierat reportage och dessutom nöjet att få se Bengts ovanliga Volvo P 1900 från 1956, en av 67 producerade. De första två sidorna i hans artikel handlar om vårt jubileumsmöte. De följande två tar upp Sonettthis-

toriken för alla varianterna, kompletterade med tekniska fakta. Bengt Sahlström är en mycket noggrann herre, vilket avspeglas i hans välskrivna reportage.

Classic Motor

Ännu mer hyllningar! I nr. 8 från augusti 1996 har man under rubriken "Klubbnytt" med en artikel om "Club Sonett Swedens jubiléusträff". Jag tror att det är bäst att jag inte har några omdömen om artikeln då jag själv skrev den. Självklart var min tanke, att även informera Classic Motors läsare om vårt tredubbla jubiléum, PR skadar som sagt inte. Jag gav läsarna en kort bakgrund till jubiléet och informerade om en del av våra aktiviteter under pingsthelgen, såsom besök vid fabriken i Arlöv och körningen på Sturup Raceway. Det hela illustrerades med en bild på ett antal Sonetter vid vår samlingspunkt i Yddinge.

Teknikens Värld

I nr. 16 från den 15 augusti har motorjournalisten och Saabentusiasmen Claes Johansson en trevlig artikel med rubriken "Sjunde himlens Sonett". Det syftar lite fyndigt på den replika av Sonett I (byggd i sex exemplar) som Lars-Göran Hansson och Gunnar Johansson i Trollhättan har byggt under ett antal år. Reportaget som är välskrivet och som även ger en bakgrund till de ursprungliga sex Sonett I:orna är försett med sju (!) klat-schiga färgbilder. Det visar ett ge-

digt replikabygge, om än ej exakt som originalet när det gäller chassit. En andra replika håller också på att färdigställas så att man får var sin. Johnny Johansson har skrivit en artikel som närmare beskriver detta replikabygge, så att ni kan läsa om detaljerna i Sonettvärlden.

Classic Motor

Claes Johansson har inte legat på latsidan: I nummer 9 har han ett jämförande reportage med en Saab Sonett III och en Volvo P 1800 E. Rubriken var V-jeans eller sammetskavaj? Sonetten beskrevs som en ovanligt rapp, udda sportvagn med en osvensk uppkäftighet. Volvo P 1800 som en härlig mix av engelsk kvalitetsbrist, italiensk designglädje och präktig svensk ingenjörskonst. Claes jämför en Sonett III från 1971 med en Volvo 1800 E från 1970. Volvon har på sina 26 år bara rullat 6600 mil och skicket är därefter, "inte renoveringsfin utan fabriksfin". Claes anser att Volvon har stil in i minsta detalj och att "bilen trivs bäst i öppna landskap, längs långa raka motorvägar, en tourer". Sonetten däremot är "kurvornas herre, den trivs på svängiga skogsvägar och har en mindre posörfaktor än Volvon." Den har precis styrning, och 73 pigga ponyhästar, till skillnad från P1800:ans 130. "Sonett utstrålar kit-car, de frälsta må ursäkta" skriver Claes också. Sonett III. an ägs av Stockholmare Stia Jo-

hansson, har rullat 16000 mil och är en väl underhållen originalbil. Det Sonetten och P 1800 hade gemensamt var att de var perfekta imagehöjare i USA. Sett till de amerikanska Sonett- och 1800 entusiasterna idag lyckades man riktigt bra. På slutet skriver Claes Johansson att "egentligen går de båda inte att jämföra, något som dåtidens biltestare också insåg." Det är för övrigt Bertil Mårtensson i Lund som sänt mig artikeln.

Nostalgia

I nummer 5, augusti-september-

numret av denna innehållsrika tidning har man under rubriken Klubbnytt med en uppföljare av vårt jubileumsmöte. Man berättar om vår träff och har även med en bild på några av huvudpersonerna, nämligen Rolf Melde, Rudolf Abe- lin, Lennart Larsson och Bert Grahn ståendes bakom huvudobjektet, den blå Sonett I:an. Förutom information om vårt möte nämndes även nu vår klubbadress, det tackar vi extra för.

Som vanligt ber jag att få tacka er som bidragit till denna spalt! ☐

Visste Du...

..att det finns eller har funnits en del personer som samtidigt ägt 4, 5 eller till och med 6 Sonetter? Ing. Bruno Bertuzzi, Bologna i Italien har just nu 5 stycken, fyra röda Sonett II V4 och en blå Sonett III.! En av Sonett II:orna har tyvärr stuckits i brand och nu försöker Mats Jonsson och Lennart Jarenbäck hjälpa honom med delar, så att bilen kan restaureras.

Berndt Eliasson i Odensbacken har 4 Sonetter i garaget liksom Heinz Suchy i Schlieren (Zürich), Schweiz. Tom Donney i USA lär säkert ha den största samlingen av 2-taktssonetter i världen, inalles 6 stycken! Han äger för närvarande sex stycken, nämligen ch.nr. 46 (röd), 66 (silver), 111 (svart), 172 (röd, före detta Howard Dawies bil med 457 miles på mätaren), 211 (röd, som är till salu för \$ 10.000) samt 240 (röd).

Allt enligt Lennart Jarenbäck, Schweiz.

Köp - Sälj - Byt

SONETT

Säljes

Till Sonett III: Nya dörrskal v + h, 1000:-/st, golvväxel. Till II: Dubbelt avgasrör, bakre ljuddämpare, Somerville Sonettmodell 450:-.

Lars Einar, tel. 0155-33321

Säljes

Främre ljuddämpare till Saab Sonett III (res.nr. 7409717) original, ej använd. 500:- el. högstbjudande.

Ulf, tel. 0431-15565

Säljes

En bakre ljuddämpare till Sonett III. Ny, men fästet för upphängningen saknas. Pris: 350:-.

Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65

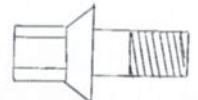
Köpes

Wanted för 1967 Sonett II: Windscreen washer bottle/pump assy', -7836505. Cable clutch control assy', -7199201 (also same as bullnose 96/95)

David Barrow, 27 Lilac Avenue, Widnes, Cheshire WA8 6SX, England. Tel. 0151-4201713.

Köpes

Till Sonett III-70: Luftrenare, hastighetsmätare inkl. trippm., bultar till lättmetallfälgar (enligt ritning) 20 st. Tel. 044-635 10 Kjell



MHRF

annonsbladsunderlag

Om Du vill annonsera i MHRFs Annonsblad 1996 är det hög tid att skaffa underlag till Din köpes/säljesannons. Den ska nämligen vara insänd senast den 7 oktober! Hör i så fall av Dig omgående till **Jan-David Skavén, tel. 08/93 15 65** så sänder han Dig ett exemplar.



Reservdelslagret

Behöver Du reservdelar till Din Sonett?!

I Club Sonett Swedens utökade reservdelslager hittar Du över 200 originaldelar till Din Sonett, delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12, PG-nr.404 74 16-5

Gör reklam för Sonettklubben

Köp klisterdekal eller tygdekal

och pryd Din bil och Dina kläder.

Klisterdekal, en stor och en liten 10:-



Tygdekal 25:-



Jubileumsaffisch 30x40 cm

Pris 40:- inkl frakt

Jubileums T-shirt, storlek L och XL

Pris 90:-, inkl. frakt.



Samlingsmappar

Pris 40 kr/st. inkl. porto.

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