

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



God Jul
och
Gott Nytt År



Saab Sonett, modell 97

- ★ Medlemsmatrikel
- ★ Rekordslaktare 1996 – Sonett I
- ★ Tidiga Sonettminnen från USA
- ★ De Tjeckiska tävlingssonetterna

4
1996

Från ordförandens skrivbord

Hejsan



Det är inte ofta styrelsen i Club Sonett Sweden väljer in nya hedersmedlemmar. Nu har vi i alla fall gjort det och våra tidigare hedersmedlemmar Erik Carlsson och Torsten Åman får sällskap av Rolf Mellde och Björn Karlström. De nyinvalda är så välkända och deras insatser för olika Sonettmodeller så väl dokumenterade att någon ytterligare presentation inte behövs. Förutom hedersplaketter och livslångt gratis medlemskap får de också äran av att höra till denna lilla men välförtjänta skara som vi velat hedra lite extra. Styrelsen ber förstås att få säga grattis och samtidigt är det vårt sätt att tacka dem för de insatser de gjort!

Göran Sundin och undertecknad har varit på MHRF, Motorhistoriska Riksförbundets årsstämma i slutet av september. Förutom sedvanliga årsmötesförhandlingar där det bland annat valdes en ny ordförande, Åke Andersson, så vill jag gärna nämna något om miljöfrågorna. Dessa upptog en stor del av dagen och det är ingen tvekan om att denna fråga kommer att öka i vikt oerhört de närmaste åren. De olika klubbarna tillsammans med MHRF måste ligga steget före myndigheterna eller åtminstone inte stappla efter, annars är det stor risk att vi inom en tioårsperiod kan ställa bilen för gott i garaget. Jag skrev med flit inte Sonetten, för de hårdare miljökraven kommer att beröra även betydligt nyare bilar. Det kan t.ex. komma förslag att bilar tillverkade före 1993 inte får köras i stadskärnorna i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Att dessa regler sedan sprider sig till andra platser är sedan bara en tidsfråga.

Det är möjligt att Club Sonett Sweden ska bilda ett miljö- och teknikutskott som arbetar med dessa frågor i tätt kontakt med andra klubbar och MHRF. För att kunna agera måste vi dock få reda på vilka krav som myndigheterna kommer att ställa på oss. Utan tvekan ligger tvåtaktsbilar dåligt till medan fyrtaktsbilar kanske kan klara sig med tvåvägskatalysatorer. Det kommer säkert att leda till diskussioner mellan de som önskar behålla sin bil som den var när den lämnade fabriken och de som är beredda att offra det för att kunna köra en bil som släpper ut mindre avgaser.

MHRF vill gärna få reda på hur långt vi kör per år med våra samlarfordon för att kunna ge korrekt information till myndigheterna. Är den totala milsträckan förhållandevis låg så är det förstås lättare att argumentera för t.ex. dispenser. Med andra ord, gör oss, och MHRF den tjänsten, att Du på det bifogade inbetalningskortet för 1997 års medlemsavgift (125:-) även anger Din körsträcka 1996. Har Sonetten ej varit i trafik så ange det, tack. Vi summerar och ger MHRF informationen. För att underlätta detta, och för att komma ihåg vårt jubileumsår bifogar vi en kulspetspenna med vår logotype på.

Ha en riktigt fin helg, önskar

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:

Julkortet är gjort av konstnären Ingvor Holmqvist. Det är dock modifierat av Johnny Johansson med hjälp av designern Mark Ashcraft, som ritat Sonetten.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

Besiktningmän 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

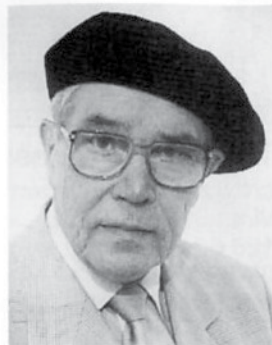
Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 1997

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

Gunnar Sjögren "GAS" avliden



Det finns rader man vill slippa skriva, därför att anledningen till dem är så sorglig. Dessa rader hör till dem, därför att i oktober fick jag besked om att Gunnar Sjögren gått bort.

Han arbetade i många år med formgivning på Saab och betydde förstås, tillsammans med andra designers, mycket för Saabbilarnas identitet. Det var inte en person som gjorde stort väsen av sig, men han hade mycket bestämda åsikter om linjer, former, skuggor, färger och annat som ger en bil dess själ. I flera omgångar svarade han för Saabs emblem på bilarna och skapade särskilda typsnitt för hur Saab skulle skrivas. Under åren har han även skrivit och illustrerat en hel rad böcker om de olika Saabbilarna, te.x. "bilar på Saabvis" och dess engelska variant "the Saab way", "Saab för Saab" samt "en ung veteran", i engelsk tappning kallad "From 92 to 99 - half a million Saabs".

Även de olika Sonettmodellerna har influerats av hans ritpenna. Det var han som modellerade fram "bulan" på Sonett II:ans huv när man skulle få plats med V4an och han modifierade även Sergio Coggiolas ritningar för Sonett III. Som ni säkert kommer ihåg skrev han en lång och initierad artikelserie för Sonettvärlden för några år sedan, illustrerad med nygjorda teckningar för oss. Hans manus var fantastiskt, 20 sidor mycket vackert textat för hand, men tyvärr inte reproducerbart i dessa datatider.

Låt mig få citera några rader ur ett brev från Gunnar till mig från september 1994, just om hans artikelserie för Sonettvärlden: "Att arbetet med Sonett II-skrivandet tog tid och krävde anspänning är visserligen sant, men detta ser jag som ett rimligt pris för den glädje det samtidigt gav. Många nästan glömda situationer och episoder glimmade fram igen och jag såg trots dunklet i minnesvrårna sammanhangen bättre än när jag befann mej mitt i smeten och skogen skymdes av bara träd."

För att hedra GAS visar vi på motstående sida några av hans många teckningar.

*Styrelsen i Club Sonett Sweden
genom
Jan-David Skavén*



Med Saab Sonett I i rekordförsök.

Text: Peter Bäckström Foto: Stig Hedström

Under en längre tid har funderingar funnits på att försöka att göra ett rekordförsök på den flygande kilometern med en Saab tvåtaktsbil i klassen för ottomotorer upp till 750 cc, utan krafthöjande utrustning. Idén aktualiserades av Magnus Nilsson på Saabs motorlab för ett antal år sedan. Dessvärre fanns då inga möjligheter att genomföra ett försök.

I Saabs Bilmuseum finns det en närmast idealisk vagn för ändamålet: Saab Sonett I från 1956.

Med 748 cc tvåtaktsmotor passar den fint in i klassen och dess prestanda med avseende på toppfart överstiger vida det rekord som Ulf "Barbarossa" Boman satte 1988 med en Fiat 500: 103.3 km/h.

Att köra flygande kilometern går till på följande sätt:

En sträcka på 1 km finns uppmätt på en rak väg, där lutningen inte får vara för stor. En lång anloppsträcka skall finnas tillgänglig så att ekipaget kan få upp hastigheten innan den egentliga tidtagningen börjar över startlinjen. Sedan är det bara för föraren att hålla pedalen nere efter bästa förmåga in över mållinjen. Tiden tas av arrangörerna och en snitthastighet räknas ut. Sedan är det bara att upprepa körningen åt andra hållet, detta för att utjämna hastigheten så att den kompenseras för vägglutning och vind.

Snitthastigheten för de båda körningarna kalkyleras och förhoppningsvis har det gått så fort att ett rekord har slagits!

Vägen till ett rekordförsök är dock lång. Enligt arrangörerna Falkenberg's MK skulle körningarna ske under den första eller andra veckan i juni. Rekordförsöken körs på allmän (!) väg som temporärt stängs av polisen inför varje rekordförsök och den vanliga trafiken får helt enkelt vänta tills ekipaget gjort sitt försök. Betänk att detta sker i Sverige 1996! Rekordförsöken under juni månad fick dock ställas in på grund av att det rätta vädret inte infann sig och sköts till i början på september.

Preparering av bil.

Den bil som ansågs bäst i Saabs Bilmuseums utval var vår Sonett I med chassinummer 001. Även Saab 93 var intressant men Sonetten bedömdes ha bättre aerodynamiska förutsättningar (mindre frontyta) än 93:an.



På väg mot start. Ture Stamm och Peter Bäckström knuffar fram Erik till startområdet för att undvika igenoljade tändstift.

Sonetten med chassinummer 1 är den Sonett I som hålls i körbar kondition på muséet. I princip kan man säga att den är i det skick som den var när Erik Carlsson och Torsten Åman körde den i Mille Miglia 1989. Inför rekordförsöket demonterades bilen till stor del för inspektion och ev. renoivering av detaljer. Vår inriktning var att behålla bilen i originalskick så långt detta nu var möjligt och undvika de möjligheter till fantasifulla modifieringar det synnerligen frikostiga reglementet tillåter. Kort sagt, vår Sonett skulle på sitt 40:e levnadsår visa att prestanda fanns kvar i originalskick!

Vilken toppfart är möjlig?

Inför ett rekordförsök av detta slag gäller det att försöka bedöma vad bi-

len kan klara i realistisk topphastighet och anpassa utväxlingen i växellådan efter detta. Valet föll på en standard växellåda med 7:38 slutväxel och standard 4-växlad drevsats. Vid vald däcksdimension 155-15 är hastigheten på bilen 149 km/h vid 6.000 rpm. Frågan var om och hur mycket motorn orkade varva över denna gräns.

Motorn togs isär för inspektion, samma motor som monterades i bilen inför Mille Miglia 1989, en GT 750 med dubbelförgasare. Denna motor modifierades inte mer i kanalerna bortsett från det filnings- och poleringsarbete som utfördes seriemässigt i Göteborgsfabriken. Inspektionen visade att motorn var i ett mycket gott skick, troligen var den fabriksny vid installationen 1989 och således ej

borrad till överdimension. Detta var viktigt att undvika då motorn i så fall hade fått en slagvolym över 750 cc och således inte passat i klassen. Lite puts kostade vi dock på motorn, sampassning av insugningsrör och avgasgrenrör och packningar var på sin plats. Cylindrarna honades upp ett par hundradelar för ett ökat kolvspel, detta för att ge bättre marginaler mot kolvskärning. Tändinställningen på den statistiska fördelaren var 2.76 mm innan övre dödläge. Tändstiften av racingtyp var NGK A9V och smörjningen sköttes av 5% Castrol TTS-olja i den 98-oktaniga blyfria bensinen. Motorprepareringen kröntes av ett lager Volvoröd motorfärg.

Nu var det dags att ställa in chassit.

Chassieprepareringen går ut på att bilen skall rulla så lätt som möjligt. De kompromisser som man har i chassieinställningen för riktningsstabilitet etc. kan man i detta fall bortse ifrån. Bilen skall ju endast rakt framåt och kurvtagning skall normalt inte behöva förekomma på en raka. Detta innebär tex. Toe-in = 0 mm och Camber vinkel = 0. Bromsarna justeras för att inte något belägg skall ligga an det minsta, vilket får till resultat att vi har en ovanligt lång pedalväg innan bromsarna tar. Hjulagren togs samtidigt isär för rengöring och fettades in mycket sparsamt. Lufttrycket i däck- en höjdes från 1.6 bar till 3.5-4 bar.

Vi valde att inte modifiera karossen med spoilers för att minska luftmotståndet. Ett undantag var dock att tillverka en liten vindruta av Brooklands-

typ som endast täcker förarsidan. I övrigt lättades bilen på för evenemanget onödig utrustning som Speedpilot och stolar. Att ta bort stolen för föraren innebar en betydligt lägre körställning som gav mindre luftmotstånd. För att det hela inte skulle bli alltför okomfortabelt sattes en liten dyna direkt på golvet. Med tillräckligt stor (lång) förare, Erik Carlsson, så blir körställningen acceptabel med ryggen stödd mot väggen till bagageutrymmet.

Provning av bil.

Efter sammansättningen av Sonetten vidtog inkörning och injusteringar under en stegvis uppskrivning av tempot. Subjektivt upplevdes bilen starkare på mellan- och högvarv än tidigare och vi började bli riktigt förhoppningsfulla att klara "hygglighetsgränsen" på 150 km/h.

Ett militärflygfält i trakten fick bli examensprovet innan bilen skulle ställas undan i väntan på prov. På en drygt 2 km lång bana kom vi upp i en toppfart på ca. 160 km/h enligt hastighetsmätaren på en följande 9000. Ett antal försök på rakan utan tendenser till kolvskärning gav det resultat vi ville. Nu väntade vi bara på väderleksprognoserna och samtalet från tävlingsledaren i Falkenberg, Lennart Lindström.

Rekorddagen.

Med 48 timmars varsel fick vi reda på att försöken skulle bli av torsdagen den 5 september. Snabbt samtal till England och Erik Carlsson så att han kunde boka en biljett till Göteborg. På

onsdagskvällen hade vi bokat in oss på hotell och parkerat vår transportbil med Sonetten under kapell på gården.

På förarsammanträdet sammanstrålade vi (Erik Carlsson, Peter Bäckström, Ture Stamm och Stig Hedström) med de övriga deltagarna. Det finns två kategorier, motorcyklar och bilar. Under sammanträdet kunde stor nervositet och förväntan konstateras hos de övriga deltagarna. Vi själva däremot var ganska lugna, höll bara bilen skulle vi radera det gamla rekordet rejält.

Första körningen på morgonen gick klockrent, utan bekymmer och Erik rapporterade att varvräknaren visade strax under 7000 rpm under körningen på kilometersträckan. Att varvräknaren visade minst 400 varv för mycket visste vi och det innebar att vi borde ha klarat en hastighet mellan 155-160 km/h. Funktionärerna rapporterade en medelhastighet på 157 km/h och ett nytt svenskt rekord var ett faktum i 750-klassen.

Nu kunde vi åka hem, men vi valde att göra ett försök till med större däck för att se om det gick att "plocka" några kilometer till. Dunlop Vintage Racing 5.00L-15 med större omkrets monterades istället för de Pirelli Cinturato 155-15 som vi hade i första försöket.

Nordiskt Motorhistoriskt Annonsblad

Ännu ett år börjar närma sig sitt slut och annonsbladet för 1996 ligger och väntar på att ni ska beställa det. Det är som vanligt innehållsrikt med många annonser och artiklar om vår hobby. Ring Jan-David Skavén, 08/93 15 65 så skickar han ett ex. utan kostnad.



Här behövdes ingen ny Bilsporthjälm! Eriks gamla Howard Johnssonhjälm var med även denna gång.

Nytt försök igen, även denna gång utan bekymmer resulterade i 159.400 km/h, vilket vi lät oss nöja med då Erik kommenterade: -Nu går hon bra och nu är hon hel. Vi åker hem!

Efter två åk var det klart, tämligen odramatiskt då det enda vi behövde skruva med var däckbyte.

Nu står hon på hedersplats i vårt museum, vår Sonett, inte lite stolt över vad hon åstadkommit. Besök henne gärna, så berättar hon mer... □

Snack i 2-takt



Tvåtakts-
redaktör
Mats Jonsson

Så är det då ånyo vinter igen och de flesta av oss låter sina Sonetter få lite välbehövlig vintersömn. I förra numret beskrev jag tre höjdpunkter från årets säsong. Här kommer den fjärde: I september inköptes en Saab 96 från 1965 uppe i Kopparberg. Perfekt vinterbil. Dock bröt jag ett löfte jag givit mig själv: Jag ska inte köpa fler bilar. Jag ska inte ha någon mer Saab 96. Min röda Sonett står nu i garaget och säger: Du skall inte hava några andra bilar jämte mig!

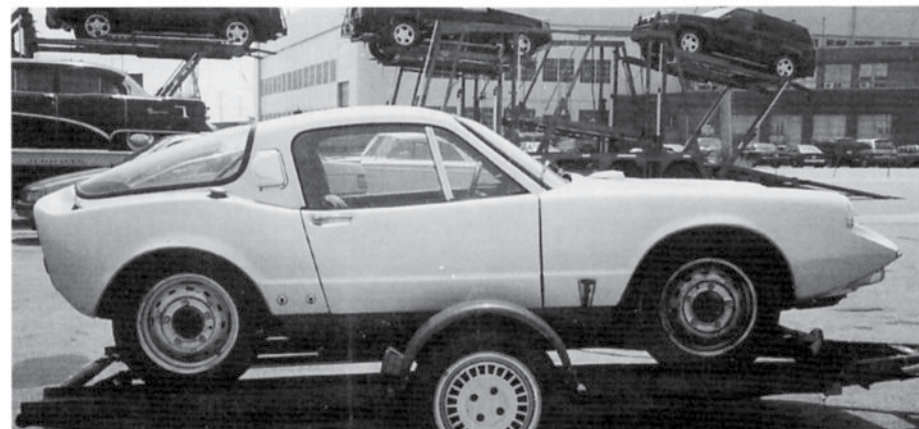
Efter den gångna sommarens turbulens runt de nyfunna ch.nr. 005 och herr Müller-Otts inköp i Sverige så verkar lugnet åter ha lagt sig. Herr Müller-Otts tvåtaktssonett lär ha befriats ifrån ett ansenligt antal popnit-reparationer varefter hela bottenplattan har varmförzinkats (!) Jag lekte själv med varmförzinkingstankar en gång i tiden men kom fram till att detta skulle medföra två stora problem: Dels skulle jag tvingas att bygga en väldigt kraftig jigg så att inte chassit skulle slå sig i det varma zinkbadet. Dels så skulle chassit bli avsevärt tyngre. De beräkningar jag gjorde pekade på mellan 40-50 kilo extra vikt. Slutsatsen blev att det var bättre att använda Dinitrol eller Tectyl istället och så kom det att bli.

I nr. 2/96 skrev jag att Sten Mosand i Norge hade köpt 000.202. Det har han inte. Möjligen har han haft ett finger med i affären man sant är att

den hamnat i Norge. I trakten av Oslo faktiskt. En gentleman vid namn Arne Ingier ringde mig härom veckan och berättade att han hade köpt bilen i USA. Det pris han uppgav att han betalt var väldigt rimligt. Bilen var i det närmaste komplett men hade en del rost i golvet. Som vanligt kanske man ska säga. Den här bilen kom från östkusten i USA där den under många år har trafikerat vägarna i Pennsylvania och jag har en del egen erfarenhet hur Sonetter från denna delstat brukar kunna se ut i golvet.....

Dave Hosmer har både ch.nr. 19 och 219!

I ämnet kvarvarande Sonetter så har vi nått chassinummer 219 som ägs av Dave Hosmer i den amerikanska delstaten Connecticut. Bilen är guldfärgad och fint renoverad. Dave har vunnit en del priser med den på amerikanska Saabträffar genom åren. Jag kom-



Arne Ingiers tvåtaktare, ch.nr. 202 vid terminalen i samband med hemtransporten. Den köptes av Bill Jacobson och kommer att renoveras.

mer inte ihåg hur länge han har ägt den men det är säkert minst 10 år. Dave har även ch.nr. 000.019 som var röd för ett antal år sedan. Saab använde denna bil som demovagn en gång i tiden då den var registrerad under E72011. Förmodligen är nr. 019 den mest kända tvåtaktssonetten av alla då den låg till grund för GAS reklamblad på 67:orna. Den har också figurerat i olika skepnader. Med och utan elefantöron. Dessutom har den gumstropparna som huvlås och den senare modellen av blinkerslamporna.

Om ch.nr. 000.224 finns det mindre att berätta. Vad som är känt är att den 1970 lär ha krockats och att någon har köpt den med avsikt att reparera. Mer finns att berätta om nr. 000.226 som ägs av Lennart Holmgren i Sandviken. Han köpte bilen i trakten av Sacramento i norra Kalifornien för några år sedan efter ett tips. Jag fick kännedom om bilen genom en amerikan bosatt i Maryland på den ameri-

kanska östkusten. Han berättade att han hade varit och tittat på en massa gamla bilar i Kalifornien och funnit en tvåtaktssonett. Motor och växellåda var urplockade. Däremot låg det en motor och en massa andra Saabdelar utspridda på gårdsplanen. Sidorutorna var öppna och bilen var således full av skräp. "It's a piece of shit" sade han och tillade att det var det sämsta han sett. Lennart hade en kontakt därborta som begav sig dit för att titta. Det visade sig att det gick att finna det mesta till bilen och att den var i det närmaste rostfri när löven hade sopats undan. Det blev affär. Nu är den i Sverige och väntar på renovering. Lennart har många strängar på sin lyra, så någon chans att den ska komma ut till nästa år är inte att hoppas på. Detta blev med facit i hand ett vettigt köp för vettiga pengar och det är inte så enkelt att göra sådana längre om man absolut ska ha en tvåtaktssonett. □

Sonettsamling i Tyskland

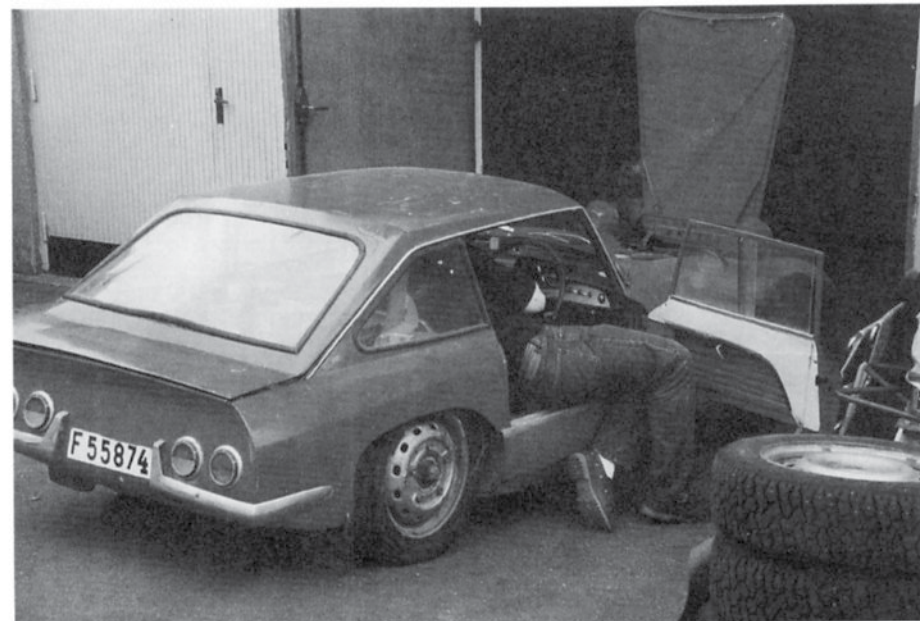
Klaus Müller-Ott (översättning J-D Skavén)

Jan-David Skavén har bett mig, att skriva en artikel om mina Sonetter, det gör jag gärna. Sedan 1975 kör jag Saab, först några Saab 96, sedan en Saab 99 Turbo (79/80), Saab 900 S etc. Min fru körde särskilt gärna Saab 96, överhuvudtaget var 96:an mycket omtyckt i Tyskland av kvinnorna.

Via svenska vänner kom jag sedan i kontakt med den ovanliga Sonett III, som vi sällan ser i gatutrafik i Tyskland. Sedan följde en Sonett II V4 (69) och av Lennart Jarenbäck fick

jag sedan adressen till en Sonett II, 2-takt. Tyvärr var nr. 243 ett jättestort bedrägeri, så kallade "Saabexperter" som Thomas Cox och hans vän Randy Cook från USA diskvalifi-

Signalknappen har ett speciellt fasettemblem. Foto, Peter Bäckström.



Bilderna på Facetten är tagna när den transporterades från Sverige till Tyskland. Foto, Klaus Müller.

cerade sig själva med rådet att sälja en sådan popnitad Sonett II:a till Europa. Men man lär sig ju av sina misstag, eller hur? Lewis Eig som ägde nr. 243 tidigare har gjort Sonetterna en ganska stor björntjänst, sådana bedrägerier får inte förekomma.

Den stora drömmen om en Sonett I - första gången blev jag begeistrad i Saabmuséet i Trollhättan - gick nu i uppfyllelse via Lennart Jarenbäck's Sonettregister. Och Sonettvärldens utgåva 4/94 bidrog också. Sonett I nr. 4 - Facetten och informationen att karossens originaldelar fortfarande fanns kvar. Nils Erik Landström skiljdes efter nästan 30 år från sin Facett. Han hade informerat Hans Eklund

och Saabmuséet och sålde sin Sonett I Facett, vilken behövde en totalrenovering, till mig. Det var en otrolig upplevelse att hämta denna raritet. Jag bilägger en del bilder. Bilen är sedan dess isärplockad och renoveringen kommer säkert att ta ett par år.

Originalchassit kommer att få originalkarossen och därigenom kommer nr. 4 att "återfödas". En kopia av originalchassit kommer att byggas parallellt för att sedan få Facettkarossen. Denna renoverade Facett kan sedan stå som ett långtidslån på Saabmuséet i Trollhättan, det har jag redan erbjudit Peter Bäckström. Förutsättningarna för detta måste vi dock komma överens om. Då kommer Facetten att få en



Här sätts spännbanden på Fasetten inför transporten till Tyskland. Foto, Peter Bäckström.

hedersplats för allmänheten i Saab-muséet.

När renoveringen fortsätter följer en ytterligare artikel.

För övrigt är kvaliteten på Sonett-världen mycket bra, jag skulle dock

önska mig en tidskrift med mer färg och är gärna beredd att sponsra detta (för tryckkostnaderna)!

Tack för intresset för mina bilar, jag bifogar ett par foto på Facetten. ☐

Tvåtums avgassystem till Sonett III

Om tillräckligt stort intresse finns kommer tvåtums avgassystem till Sonett III att tillverkas. Det avviker från original och har aldrig funnits i Saabs sortiment. Priset beräknas till ca. 3 000:-, rostfritt ca, 4 000:-.

*Du som är intresserad, ring Roland Klaessén
tel 0494-301 08 efter kl. 18.00*

Tidiga Sonettminnen från USA

Len Lonnegren

Jag hade sett en Saab Sonett I på bild, och Saab "Quantum", när en prototyp kom tillbaka från Sverige efter tester - och en mycket negativ rapport...

Men när jag kom till Sverige i januari 1965, på mitt första Sverige-besök sedan jag anställts som PR-ansvarig vid Saab Motors i New Haven, Connecticut, hade jag inga som helst tankar på någon Saab sportbil. Jag var där för att lära mig mer om Saab och för att åka med som observatör vid Monte Carlo-rallyt.

Sportbil blev det dock, redan från början. Det var vid en rallytillställning hos Saab-ANA Stockholm någon dag innan rallyt startade som jag råkade på Björn Karlström. Jag kände honom från Högländstorget i Bromma där vi bott inte långt från varandra. (I Club Sonett Sweden's medlemsmatrikel ser jag att Björn fortfarande bor i samma trakter.) Han frågade mig vad jag tyckte om den "nya sportbilen" eller något i den stilen. Jag visste inte vad han pratade om, men höll masken och svarade något mycket neutralt.

Senare kom samma fråga från Erik Carlsson (På Taket). Och ännu ett intetsägande svar från min sida. Jag var ju ganska ny inom Saab och ville inte göra bort mig genom att låtsas att jag visste för mycket — eller erkänna att jag inte visste något...

Det var inte förrän jag var färdig att resa tillbaka till USA som jag vågade ta upp frågan. Den gången med

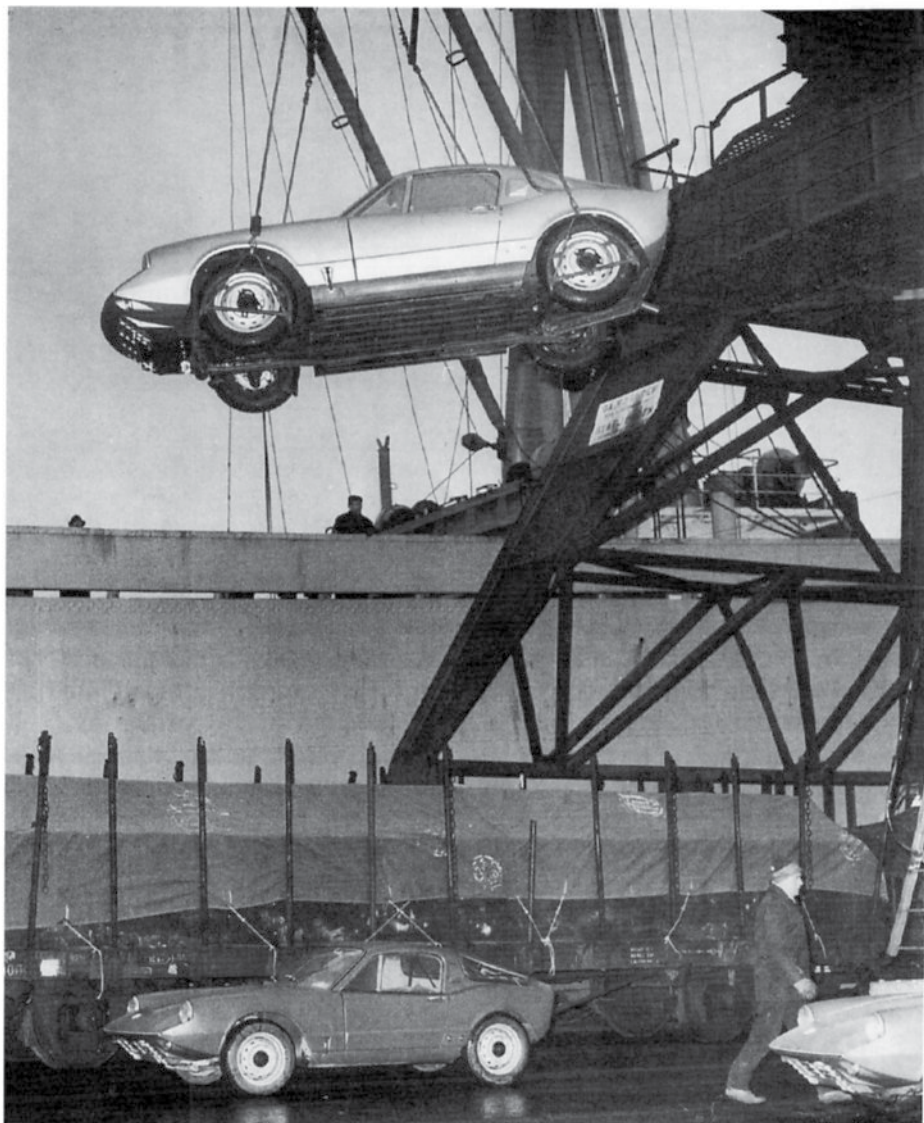
Saabs försäljningschef i Linköping, som genast stolt visade mig bilder av inte bara en, utan två, Saab sportbils-prototyper, fordon som jag inte haft en aning om att de existerade.

Några veckor senare visades båda Sonettprototyperna för pressen. Ett drygt år senare blev det allmänhetens tur, först vid Genevesalongen och några veckor senare i New York.

Första Sonett II:an i USA!

Jag kommer inte ihåg hur de första bilarna kom över Atlanten, men jag kommer ihåg hur vi alla, inklusive folket på vår reklambyrå, ville se det nya underverket så snart som möjligt.

Det var en kall eftermiddag på en lördag eller söndag som den första bilen stod upppackad och klar och de första som skulle se den var naturligtvis reklamfolket. Vi träffades vid Saabs gamla högkvarter i hamnen i New Haven där bilen stod i verksta-



En Sonett II, lyftet för Saab i USA.... Här lastas en Sonett på båten för vidare transport över Atlanten till USA, som ju var den viktigaste exportmarknaden.

den och så skulle vi köra ut för att titta närmare på den. Det var bara jag och några reklamexperter, ingen som förstod sig på något tekniskt. Så natur-

ligtvis kunde jag inte få igång bilen. Här skulle jag vara den första på amerikansk mark att verkligen köra en Sonett II och den startade inte. Efter

flera försök är jag säker på att jag hade flödat förgasaren. Det blev inte bättre än att den första USA-körningen bestod av att tre herrar från New York City tvingades skjuta ut bilen, med mig vid ratten, till kajen där man kunde se hur den såg ut från alla håll — och kunde fotografera den. Sedan, när det var dags att knuffa tillbaka den, startade den på första försöket... och jag kunde stolt köra hela kvartret tillbaka till verkstan.

Inte sista gången jag blev påskjuten

Trots att jag körde tidiga Sonetter många gånger — och blev utmanad till kappkörningar, eller stoppad av nyfikna vid flera tillfällen — blev det fler gånger som jag fick bli påskjuten istället för att köra bilen. Det hände när vi skulle installera den på New Yorks bilsalong. Saabmontern var på den andra våningen i New Yorks Coliseum. För att komma dit körde man först upp rampen från källargaraget, sedan ytterligare en ramp direkt till

utställningsplanet. Men längre än till toppen av rampen fick man inte köra. Därifrån måste facketts medlemmar köra bilarna. När det blev Sonettens tur förklarade jag att det här var den enda bilen som existerade och den fick endast jag köra. De var tvungna att gå med på det, men jag fick inte köra. Istället sköt alla gubbarna på medan jag rattade fram vagnen till Saabmontern... (Det var nog tur att vi inte behövde starta motorn inne i utställningshallen. I det instängda utrymmet kunde tvåtaktsröken vara ganska så besvärlig.)

Apropå New York visningen, så kommer jag väl ihåg att utställningsbilen var silvergrå. Jag nämner detta "viktiga" faktum därför att vid veterantillställningar under årens lopp har jag hört talas om åtskilliga Sonetter som alla var just den bilen som först visades i New York. Jag vet inte vad som hände med den senare efter alla visningar och utställningar, men jag vet att den var silvergrå... inte vit, inte blå och inte röd. □

Tack!

Som ni vet är jag alltid intresserad av artiklar från er, reseminnen, hur ni köpte er Sonett, renoveringsartiklar, tekniktips och liknande. Jag har fått in ett antal artiklar den senaste tiden och det vill jag tacka er för! Självklart gör det min tillvaro som redaktör lättare och förhoppningsvis Sonettvärlden ännu mer läsvärd framöver. Men lägg nu inte av att skriva, min aptit på era berättelser är omätlig och jag ser fram emot att höra av er med mer material. Om jag dessutom får dem på en Macdiskett och programmet Word 5.1 är lyckan fullständig, men ett vanligt brev går förstås också bra.

Jan-David Skavén

Saab Sonett 1973 ch.No 1635 history

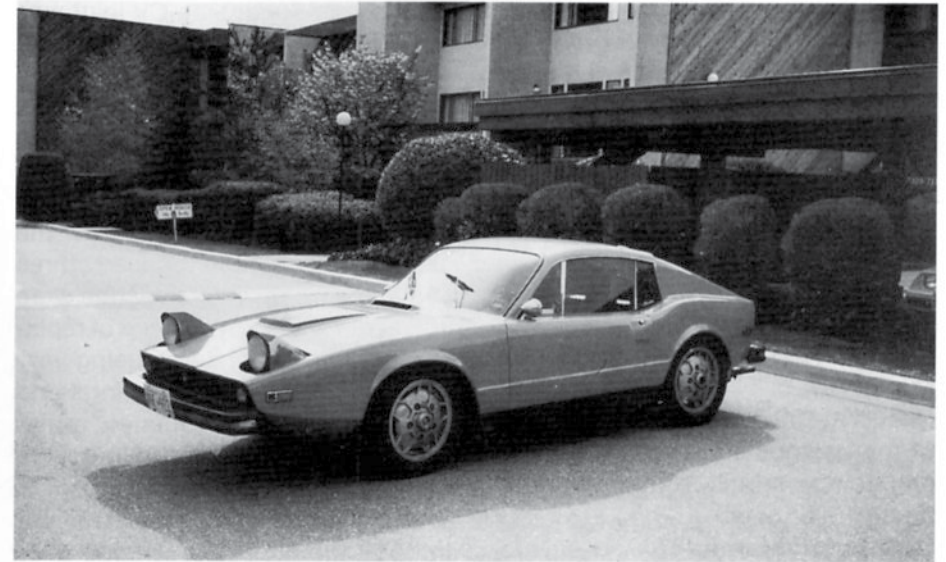
Jim Horner, Kanada

In 1981 I attended a vintage motorcycle/car race at Westwood Race Track just outside Vancouver, B.C. When touring the upper pit area I noticed a very stunning sports car and walked over to get a better look. The proud owner noticed my interest and walked over when I asked "what can of car is this". He informed me that it was a Saab Sonett II V4 and asked if I would like to see under the hood. I said yes, please! There under the fibre-glass flip-up hood was a compact V4 engine. The car also had front wheel driving and the body was also fibre-glass (I always had wanted a sports car but had stayed clear of one due to rust problems). I was told the approximate value of the car and also that there was a club (the New England Sonett Club) which could provide me with more information. I used my last two photos on the car and left in love. (I was not given the club's address and did not have any contact with the NESC until just prior to purchasing my Sonett).

I must have showed the two photo's and talked a lot about this car to my friend, Al Weavell, because in 1984 he called me up and said "you know that strange car you told me about well there is one outside in the instructor's parking lot and it has a BC licence plate and an instructor's decal on the windshield". He also said that the car looked different than the one I had photos of from the vintage race.

Al had called from BCIT, a technical institute located about 10 miles away from where I was working. I was very excited as at that time one could only import a used car into Canada if it was 15 years old or older (I could buy

a 1969 or older and felt that too old). So every day on my lunch hour I drove to BCIT and cruised the parking lot trying to locate the car. After about a month of driving around the parking lot as well as harassing the parking lot security staff I finally was given the owners name, Carl Chiko (he was a night school instructor and just happened to have his car at the school the same day Al spotted it). I called Mr. Chiko and asked if I could meet with him and talk about his car. Carl told me that he was very taken with my interest in his car and after we met he showed me his 1973 Sonett III and I got to go for a ride! I asked Carl how



My Sonett III as I bought it in 1986.

he was able to get the car into Canada and was told that he had bought the car in Gredley, Co. when he was teaching in the States. He was the original owner and the car had been well maintained though no parts were sold in Canada! I dared to ask whether he would consider selling his car and was informed: "No, but if I ever do decide to sell the car I will call you because I do not want some young kid buying it only to smash it up". In August of 1984 I wrote the NESC for the first time and was invited to be their first Canadian member. In 1985 I moved to Cranbrook but before I left I again asked if I could buy the car and again the answer was no. I sent Carl my new address and phone No. and waited.

In March 1986 I joined the NESC and have never regretted doing so!

Finally in April of 1986 I checked in with Carl again and was elated to hear he was planning to sell the car as he had bought a house and would not have room for two cars. We agreed on a price and I booked my flight to Vancouver. On May 31st 1986 I became the second proud owner of 1973 Saab Sonett # 1635. My baby had over 145,000 miles on the motor when I got her (only the valves had ever been done) and got 42 MPG (IMP.) while driving the 550 miles from Vancouver to Cranbrook!

Some facts:

Original owner
Mr. Carl H. Chiko
Bought new on August 20, 1973 for \$ 4922 IS + 3% sales tax from German Car Sales & Service, Inc., 3141 S College Ft. Collings, Co. ISA

Second owner

Mr. James David Scott Horner
Bought from Carl Chiko, Langley
B.C., on May 31, 1986.

147,000 original miles, transmis-
sion was rebuilt and the freewheel
locked out. No major engine work
was done (two valve jobs only).

Major restoration work completed

**Engine: (German Ford 1698 cc):
March /87**

Rebuilt at 150,000 miles due to failure
of the balance shaft bushings. The
engine was rebuilt from the ground
up 30/1000" over.

Distributor: March /87

The distributor cam section was re-
placed as they (cams) had been worn
by the rub block, on the points, over
the years. The cams had become
very rough and were acting more or
less like files on the rub block.

Clutch: March /87

The clutch disc, pressure plate, relea-
se bearing and pilot bearing were re-
placed when the engine was rebuilt.
The clutch fork, which holds the
release bearing, was worn where the
bearing pins pivot and was almost
worn thru. It was therefore rebuilt.

Drive Line: March /87

During the summer of 1987 the front
end developed a knocking noise
when the car was moving and turned
to the right (It would knock more a-
round a right-hand turn and almost go
away around a left-hand turn just like
a worn CV joint. The noise sounded
like it was coming from the passenger
side. As the car now had 150,000 mi-

les the passenger side CV joint was
suspect. In late 1987 both the inner
drive shaft bearings and the outer CV
joints were replaced when the rebuilt
engine was refitted into the car. This
however did not fix the problem and
in fact the noise seemed to have be-
come louder. In May 1992, after the
car had been parked for nearly three
years, the front wheel bearings were
inspected and found in need of repla-
cement (the drivers side being very
bad). The front wheel bearings and
seals were then immediately repla-
ced. This repair fixed the knocking
problem.

Transmission: April/90

In 1989 the NESC advertised a 96
transmission for sale "looks complete
\$ 50.00 you pick-up" in their news let-
ter. I figured it would be a good idea to
have a spare (even though it had a 96
crown and pinion) and called Scott
Prentice to purchase it. As I lived
some 2000 miles away I explained, to
Scott, that I could not pick it up. I had
inquired about UPS and was infor-
med that UPS would ship up to 70lbs.
max. so I was in luck since the trans-
mission weighed a little over 60 lbs.
As Scott was not a carpenter and I
required a shipping crate, I made a
small plywood box and sent it by UPS
to him. In turn Scott sent it back to me
(plus one 96 transmission). Approx-
imately one month later I discovered
that my transmission had dropped a
tooth on the crown gear committing
me to rebuilding the 96 gear box. I
later found out that a special jig and
set of tools were required to rebuild
the transmission properly. I sugges-



Another picture from
the rear of my Sonett

ted to the club that they invest some
of their funds in these special tools
and was delighted when they did so.
I was also very fortunate to be allo-
wed the use of a jig owned by Howard
Davies as well as the use of these
tools by the club. Many thanks to
both Howard Davies as the NESC
membership!

The 96 transmission crown and pi-
nion gear ratio is different than that of
the stock 97 (Sonett).

Stock 97 ratio: 4.66:1

Stock 96 ratio: 4.88:1 Difference of 5%

Cooling System: March/87

(Columbia Radiator) Boil/flush & Test

Exhaust System: March /87

Two into two with crossover tube

**Front Brakes: (Lockheed DA21551
3243-298) May/92**

Front braking was poor due to the
caliper assemblies being seized.

Rear Brakes:

It was found, upon inspection and
comparison to my service manual of
the rear brakes, that both of the front
(leading) shoes had been installed
up-side-down (slot with half round

cut-out at the bottom). When the front
shoes are installed wrong the parking
brake assembly (passing through the
backing plate) is not held in place pro-
perly. Note: When the front (leading)
and back (trailing) shoes are correctly
installed, the matching cut-outs dia-
gonally oppose each other.

Brake Cylinder: (Girling) April/87

Brake master cylinder kit (Saab)

Suspension: April/87

Tires: August/87

Tires Pirelli P3 155XSR15 (Euro-tire)

Shocks: June/86

Front KYB gas shocks KG 1230

Rear KYB gas shocks KG 1150

Body:

Left headlight housing repair

Headlight bushings

Sonett front badge

Frame:

Floor pan repair

Windshield:

FW 321 T

Lights:

Small dash lights

Wiper Motor: Lucas August/92

Brush plated (Saab) □

Sonetter i österled - eller historien om de tjeckiska tävlingssonetterna

Lennart Jarenbäck, Blonay, Schweiz

Vikingarnas härjningståg österut under 800 - 900 talen, främst i västra Ryssland och ända ner till Svarta Havet, är välkända för dem som uppmärksammat historieundervisningen i skolan. Mindre känt, och föga hedrande, är att vikingarna under sina expeditioner också bedrev slavhandel med tillfångatagna unga kvinnor och män. Inte ens centralt belägna länder i Europa som nuvarande Tjeckien förskönades. Via floden Elbe nådde vikingarna ända fram till dåvarande Prag, där en lukrativ marknad för slavar utvecklades.

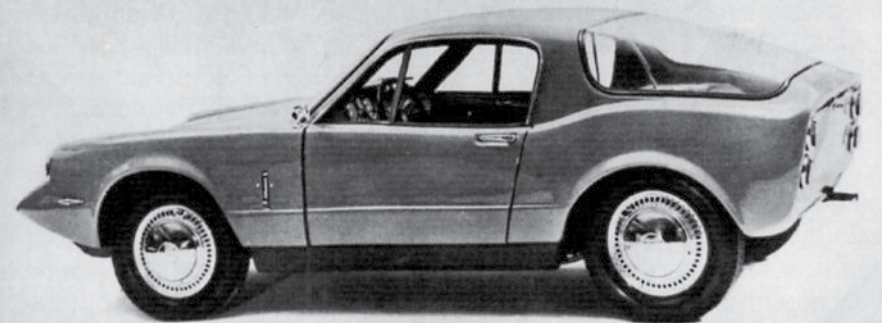
Mer än ettusen år senare påbörjades en betydligt fredligare handelsöfvensiv riktad mot dåvarande Tjeckoslovakien i och med att Saab 96 lancerades. Att det blev en tävlingsförare, Zdenek Treybal, som i början av 1962 fick uppdraget att i Prag öppna agentur för Saab, var säkert ett riktigt val av Saab-ledningen i Sverige. Treybal hade träffat Erik Carlsson i samband med Polska rallyt 1961, och därmed kunde Erik lägga ett gott ord för honom, när Saab skulle välja agent. Som den tävlingsförare han var, blev det helt naturligt för honom att pröva det egna märket på de tjeckoslovakiska tävlingsbanorna, och detta icke utan viss framgång.

Fyra år efter introduktionen av Saab i Tjeckoslovakien var det dags för Saab Sonett II, som presenterades för den tjeckiska allmänheten för allra första gången på den lilla bilmässan

MVB i Brno år 1966. Till detta evenemang hade Saab låtit översätta till tjeckiska den försäljningsbroschyr, som samtidigt kom att presenteras på andra språk i flera andra europeiska länder. Den Sonett II som avbildats i broschyren hade chassinummer 000.001 och vars detaljutförande avvek något från sina efterföljare. Om en verklig Sonett II kom att visas på mässan, och i så fall vilken, återstår att ta reda på.

När det gäller efterföljaren Sonett II V4 vet jag bättre vad som hände och nedan följer historien om de två, och enda kända, Sonett II V4:orna i den tjeckiska republiken. Min första kontakt med en av Sonetterna ägde rum för mer än 10 år sedan, då jag köpte och fascinerad läste Björn Svallners bok "The Sonett, and All Other SAAB Sports Cars". På sidan 97 i boken finns ett foto av Sonett II V4 chassie-

MALÝ AUTOSALON MVB 1966



Föreställer Saab Sonett II, chassinummer 000.001, som presenterades i broschyrform vid den lilla bilsalongen vid teknikmässan i Brno MVB 1966.

nummer 000. 750 med Mu. Dr. Pujman bakom ratten i väntan på att en kvastförsedd man skall släppa iväg ekipaget i en av de många tävlingar, som denna Sonett deltog i.

För snart 4 år sedan kom jag genom Saab-klubben i Brno i kontakt med Saabintresserade Ing. Bretislav Novák, som berättade för mig om Juris Dr. Martin Chutny från Drásov, som ägde en vit tävlingssonett II V4. Bretislav kände även till en andra, röd tävlingssonett II V4, som funnits i grannskapet, men ej vem som ägde den för stunden.

Under hösten 1991 hade jag nöjet att träffa Dana och Martin Chutny hemma hos mig i Blonay och fick då veta att även den röda Sonetten till-

hörde familjen Chutny, sedan ungefär ett halvår. Vid vårt andra sammanträffande i Schweiz strax före jul 1991 hade vi mer tid att reda ut historien kring de två Sonetterna. Via den brevkontakt som uppstod, har Martin försett mig med mer information och ett digert bildmaterial av deras Sonetter, vilket gjort det möjligt för mig att sammanställa denna artikel.

Den guldfärgade - gröna - vita Sonetten, Nr. 000.267

Den äldsta av familjen Chutnys Sonetter är nummer 9 i skaran av Sonett II V4 från det första modellåret. Denna guldfärgade bil presenterades på bilmässan i Brno under hösten 1967, varifrån ett foto finns där den

Visar en av de prototyper som SKODA tog fram med Sonett II:an som förebild "Mycket attraktiva SKODA Kupé 1100 GT årsmodell 1968 med laminatkaross, framtagen av Institutet för utveckling av fordon att tillverkas i liten skala."



står i Saabs monter i sällskap av en 96-67 Monte Carlo. Sonettens vita innerspeglar avslöjar att det rör sig om en bil med lågt chassienummer.

Strax efter mässan köptes bilen upp av bilhandlaren Syriste i Prag vilken liksom Treybal var en känd tävlingsförare vid denna tidpunkt. Syriste lät lackera om bilen i grönt och ställde upp med den i flera tävlingar, förmodligen med bra resultat, eftersom han var känd som en av de bättre förarna i Tjeckoslovakien. Resultaten från Syristes tävlingar återstår dock att ta reda på.

Flertalet modifieringar av bilen gjordes för att höja dess prestanda. Den viktigaste var att montera en trimmad 1740 ccm motor. Hjulhusen skars upp för att ge plats åt bredare däck och sikten bakåt förbättrades med en utvändig spegel på vänster framskärm. Den gröna Sonetten figurerar i åtminstone en tjeckoslovakisk film, och kanske i flera, eftersom den lånades av en filmregissör (namn okänt) för att användas i rallyscener. I en av filmerna tävlar Sonetten mot två Renault Alpine. Martin har lovat mig en videokopia av denna film, som jag ser fram emot att få ta del av.

Syriste behöll Sonetten i nära 10 år, men sålde den till en dam, Marie Ler-

chov den 24 maj 1978. Marie, som var inredningsarkitekt till yrket, kunde inte förlika sig med Sonettens gröna färg. Hon tyckte att med dekaler och tävlingsnummer liknade den mest en militärbil, så hon lät måla om den i vitt. Den nyblivna ägarinnan färdades tydligen lugnt och stilla med Sonetten i drygt 8 år fram till den 17 November 1986, då Martin Chutny köpte den. Flera av familjen Chutnys foton visar den vita Sonetten, fortfarande med de högt uppskurna hjulhusen, i sällskap med den andra Sonett II V4:an nr. 000.750.

Efter att Sonetten köpts upp av Chutnys har den knappast rullat, eftersom den genomgått en grundlig renovering för att återställa den till det skick den hade då den rullade av bandet i Arlöv. I dag är bilen återigen guldmatt till färgen och vad som ej är original, men som inte stör enligt min mening, är den uppsättning av Ronals Silver Spoke fälgar, som Dana och Martin fick med sig hem från sitt första besök hos mig i Schweiz. Sonetten cirkulerar idag med BOE 05 05 på skyltarna och de närmaste planerna för bilen är att behålla den i sitt renoverade originalskick. Den var ändock den första Sonett II V4:an, som kom till Tjeckoslovakien under 1967.



"Läderlappssonetten", Zdenek Masitas välpreppade Sonett II V4 i tävlingstagen någon gång 1970-1971.

Den röda, skärmbreddade Sonetten, nr. 000.750

Även denna Sonett kom att visas för allmänheten i samband med en mässa i Tjeckoslovakien, men först år 1968. Martin Chutny har givit mig ett foto av ett tidningsurklipp från detta år, som visar en röd Sonett II V4 i en monter på en ungdomsmässa för vetenskap och teknik (Veda a Technika Mladézi). Bilden föreställer den bil som beskrivs i det följande. Vem som kom att äga den under dess första månader är dock ovisst. Kanske den stod kvar hos Treybal.

Någon gång under under 1968 köptes den dock upp av Skodaverken, som på tjeckiska heter AZPN (Automobilové Závody Narodni Podnik) i staden Mlad Boleslav, 56 km nordost om Prag.

Konstruktörerna vid AZPN använde Sonetten som förlaga till att bygga två prototyper av en Skodakupé i samarbete med ett forskningsinstitut i Prag för fordonsutveckling för småskalig produktion. Båda prototyperna lär finnas kvar till beskådande vid Skodaverkens museum. En av dem presenterades i den tjeckoslovakiska biltidningen "Automobil", som årsmodell 1968 av SKODA 1100 GT, med laminatkaroseri. Denna bil har från dörrarna och bakåt tydliga drag av Sonett II, medan formerna av frampartiet tycks ha lånats av en Ferrari Dino.

Sonetten blev kvar vid Skodaverken fram till 1969, då Zdenek Masita, som arbetade som tekniker vid fabriken, fick lov att köpa den. Masita var vid denna tidpunkt en välkänd täv-



Tidstypisk tidig 70-talsbild med Dr. Pujmans rallypreparerade Sonett i sällskap av Skoda, Renault mm.

lingsförare, speciellt i bergsrallysammanhang. Han lät vässa Sonetten betydligt med en trimmad 120 hästares V4 motor, vars tvåstegsförgasare och lufttratt nödvändiggjorde att ett ovalt hål togs upp i bubblan på huven. Vidare breddades karossen med påbyggnader av hjulhusen för att rymma bredare däck, som monterades på original 8-ekrade Silver Spoke fälgar. Yttre backspeglar kom till på båda framflyglarna och strålkastarna försågs med plexiglasskydd. Vidare installerades en nödströmbrytare på bakflygeln strax bakom tanklocket. Flera foton och tidningsurklipp från tävlingar med Sonetten i detta utförande finns i min ägo. Masitas tävlingsresultat har jag nyligen fått fram från tjeckiska tidningsurklipp men de är än så länge oöversatta för mig.

Med denna modifierade Sonett lär Masita ha varit framgångsrik under hela 1970-säsongen.

Inför tävlingssäsongen 1971 fick Masita besök av servicetekniker från Trollhättan, vilka försåg bilen med en fabriksstrimmad 150 hästares tävlingsmotor med specialbyggda insugningsrör och två dubbla Weberförgasare. För att få plats med förgasarna och deras lufttrattar behövdes ytterligare en modifiering av huven. Masita skaffade därför ytterligare en huv, som också skärmbreddades och som fick två öppningar på vardera sidan om "bulan", genom vilka förgasarna och trattarna stack ut. Under 1971 täcktes förgasarna av ett läderstycke men inför 1972-års säsong försågs huven med en plastbrygga över förgasarna. Bilden på sidan 97 i

Björn Svallners bok visar detta senare utförande. Framtill på huven kunde man också läsa "ch" inuti en triangel och därunder texten "Choteborské strojirny", vilket betyder Chotebors mekaniska verkstad. Masita var särskilt framgångsrik i bergsrallysammanhang fram till 1973 och lär ha vunnit sin klass åtminstone en gång i det så kallade "Ecce Homo" loppet.

Under 1974 köptes bilen av Mu. Dr. Pujman (Musicie Doktor), som fortsatte att tävla med bilen under registreringsnummer HBA 36 97. Liksom i fallet med Sonett nr. 000. 267, är det ytterst svårt att få fram resultat eller reportage från de tävlingar bilarna deltog i. Både Martin Chutny och Bretislav Novák håller på att göra efterforskningar för att eventuellt få fram något. Ett resultat från Pujmans tävlande är att han en gång kom 3:a i "Ecce Homo" loppet i svår konkurrens med två formula 2-bilar framförda av tävlingsförarna Nesti och Nestinger.

Vid uppnådda 70 år, närmare bestämt den 30 April 1991, skilde sig Pujman från Sonetten och sålde den till Dana Chutny. Bilen hade då i stor utsträckning återställts till en standardbil och en vanlig V4 motor hade monterats. Karossen fick dock behålla de breddade hjulhusen baktill och motorhuven från Masitas första år med bilen var åter på plats. Dessutom hade den nu försetts med "fotbollsfälgar" från en Sonett III. Varifrån dessa hämtats är tills vidare okänt.

Under 1992 köpte dock Martin tillbaka tävlingsmotorn och specialhuven från Dr. Pujman. Martin har för avsikt, om tid och ekonomiska resur-

ser tillåter, att montera tävlingsutrustningen igen för att eventuellt ställa upp i ett och annat rally. Bilen är klassad i Grupp 3, Grand Touring, enligt FIA's klassningscertifikat nr. 598 för Sonett II V4, utfärdat den 1:e maj 1968. Martin har detta originalcertifikat i sin ägo och kanske kommer det till pass en vacker dag.

I dagsläget är Sonetten registrerad med nummer BMT 88-81 och står för det mesta garagerad hemma hos Chutnys i byn Drásov i utkanten av staden Tisnov 20 km nordväst om Brno. Då och då luftas den dock, och senast Sonetten besågs av en större allmänhet var i samband med den tekniska Saab-träffen vid Ski Hotel i Nové Město i juni 1993. Där uppmärksammade bland andra den österrikiska Saabklubbens deltagare ekipaget och en av dem skriver som följer i klubbtidningen "Trollpost" nr. 2 - 3/93: "Den optiska höjdpunkten var en Sonett II, vars ägare tydligen är en hängiven läsare av tidningen 'Tuning'. Annars är det synd att förklara de påklabbade skärmbreddningarna ovanpå originalplasten. Kvistren sen sjuttitals-look".

Jag hoppas kunna återkomma med mer information om dessa två Sonetter så småningom och då främst redogöra för resultaten av deras härjningar på tävlingsbanorna. Detta kräver dock ett svårt och tidsödande detektivarbete i samarbete med vännerna Dana och Martin Chutny, som jag vill tacka för att ha bidragit till denna artikels tillblivelse. Kanske har någon av Sonettvärldens läsare en pusselbit? □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

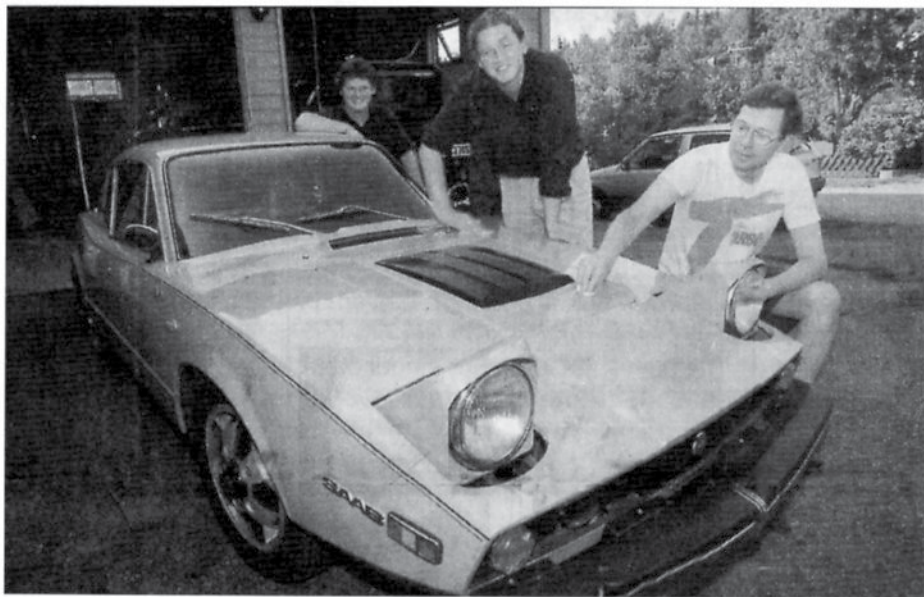
Automobil

Hasse Eklunds tävlingssonett ser vi då och då i olika tidningar. I nummer 4 vilket var juli/augustinumret så gör man reklam för Automobil Sportscar Show på Mantorp den 24-25 augusti 1996. En av bilderna visar en fartfylld bild på förra årets tävling i Modsport och bland Ford GT 40, Porschar och Lotus syns även den gröna Sonett som Hasse så framgångsrikt kämpar med i den tuffa konkurrensen.

Tonsbergs Blad

Britt Moen från Barkåker i Norge är på

samma nivå som Åse Kleveland, åtminstone vad gäller bilinnehav. Visserligen var det en Sonett III hon fick i 50-årspresent av sin man Thorstein och inte en V4, men hon hör till de lätt räknade i vårt västra grannland som har en Sonett. Enligt journalisten Vigdis Askjem Dahl ska det finnas mellan sex och åtta Sonetter i Norge. Det är familjen Moens sjätte Saab sedan 1975, men i denna bilintresserade familj finns det även plats för en Chevrolet från 1929 och en DKW från 1959. "Den är ju så tuff" säger Britt och det kan man ju hålla med om när



man ser den fina, gula Sonetten, omgiven av Britt, Thorstein och vuxne sonen Thor Olav. Thorstein fick tag på Sonetten genom Club Sonett Sweden och köpte den av vår medlem Arne Remröd, som också såg till att vi fick klippet från Tonsbergs Blad, tack för det.

Saab Idag

Denna personaltidning håller stilen, med andra ord man tar då och då med material med Sonettanknytning! Denna gång ligger vår medlem Åke Larsson bakom den trevliga bild med bildtext som visar en Sonett V4 från 1968 framför en JAS 39 Gripen. Bilden togs på Ljungbyhed i augusti i samband med att Flygvapnet firade sitt 70-årsjubileum. Att det händelsevis är Åkes välskötta Sonett är väl kanske inte att förvånas över. Det var ju han som ordnade tillstånd till fotograferingen och dessutom ser han till att materialet sprids i lämpliga tidningar. Bilden är helt i linje med de klassiska bilder som Saab själva tagit ett flertal gånger av olika bilar framför något lämpligt plan, allt givetvis av fabrikat Saab.

Flyghobby 2

Förlaget Allt om Hobby gav 1983 (!) ut en bok som behandlade lite av varje inom flyghobbyn, om radiomodellflyg, motorflyg, segelflyg och mer därtill. Att jag så här sent efteråt berättar för er om denna bok skriven av Freddy Stenbom beror på att det var först i år som jag fick den i mina händer. Det fick jag för övrigt i samband med att jag hälsade på förlaget i en

annan Sonettangelägenhet, nämligen den bok om MFIs utveckling som Rudolf Abelin ger ut på detta förlag 1997.

Nå, ett kapitel i boken handlar om en av våra mer kända medlemmar i klubben, Björn Karlström. Han började ju publicera material med flyganknytning redan 1939; tänk det är snart 50 år sedan! Under åren har han gjort ett otal flygtritningar och flygmodellbyggen, olika tecknade serier, designat lastbilar, lokomotiv, Crescent mopeder (kommer ni ihåg Crescent 2000?), båtar och utombordsmotorer. Sist men inte minst, MFI 13, med andra ord prototypen till Saab Sonett II, vilken också visas på en bild.

Som Freddy Stenbom skriver om Björn Karlström: "Det är bredden, utställigheten och mångsidigheten i hans verksamhet som imponerar".

Södermanlands Nyheter

Den 23 september hade denna tidning ett reportage om den natorientering med bilar som Motorhistoriska Sällskapet i Nyköping arrangerade natten mellan den 21 och 22. Det var drygt 60 bilar som deltog av de mest varierande slag. Själva åkte jag visserligen Sonett till Nyköpingsbro där starten gick, men själva orienteringen företogs i en Fiat 501 från 1925, ägd och körd av Johan Bruswitz. Vi placerade oss i mitten av startfältet. Kanske inte så lysande, men då den mörka halvan av tävlingen av vissa bilelektriska skäl endast kunde genomföras på parkeringsljus (!) så blev själva terrängen inte heller så upplyst. Nå, till en del kan det ju bero på kart-

läsaren också, nämligen mig själv... Nej, att jag nämner denna tidning och tävling här beror på, att två andra Sonett V4:or faktiskt även deltog i tävlingen. Bäst kom vår medlem Börje Pettersson med kartläsare Ingemar Eriksson, de kom på 5:te plats vilket vi förstas gratulerar till i den hårda konkurrensen! Det är väldigt trevligt att se några Sonetter på andra evenemang än våra egna. Som jag skrivit tidigare, de (och dess ägare) mår bäst av att de får röra på sig ibland.

Car & Company

Denna tyska tidning, ungefär motsvarande svenska Motorbörsern hade i alla fall inte jag hört talas om innan Gunnar Utbult sände mig utgåva 20/96 från 18 sept-1 okt, "Regionalausgabe Nordrhein-Westfalen". Med andra ord kan man hitta vackra färgbilder på det mesta i bilväg, givetvis med en viss övervikt av tyskproducerade bilar.

På framsidan är det dock en stor bild på en fartfylld nyare Saab 900 och detta nummer av tidningen har uppenbarligen Saab som specialtema. Det handlar en hel del om Saabs historia från ursäben och framåt, cabrioleterna, tävlingsbilarna och därifrån är det inte långt till Saabs sportbilar, med andra ord Sonett. Under en fin färgbild på en röd tvåtaktssonett står det att "Sonettkupén med sitt glasfiberkarosseri hade dåtida italienska förebilder". I texten kan man läsa att "så uppenbarade sig på sextiotalet den tvåsitsiga sportbilen med namnet Sonett. Den skulle framförallt understryka den sportiga ima-

gen på exportmarknaderna. Men dessa bilar var rena nischprodukter byggda i små serier. Idag är de åtråvärda samlarobjekt."

Saabföraren

I nr. 5, 1996 i denna klubbtidning för Saabklubben i Stockholm så står Kjell Wihlborgs bild på en rad Sonetter från Sonettgatan i Göteborg på framsidan. Anledningen till det är att man har med en artikel om de olika Sonetternas historia i tidningen. Det passar ju bra nu när man närmar sig 1997 att ha rubriken "Saab 97-Sonett". Redaktören, Magnus Dufva gör en snabbversion om bakgrunden till de olika modellerna, från Sonett I via II och V4 till III. Även den prototyp, Catherinan, som inte blev gjord i mer än ett ex. omnämns. Det är riktigt kul att man ägnar de olika Sonetterna uppmärksamhet, för normalt sett har man mest med material om de nya Saabmodellerna. I detta nummer finns det faktiskt inte med en enda bild på någon ny standardbil, däremot, förutom då Sonetterna, på 9000 från Talladega 1986, en rally 900 i USA och Anders Norstedts rallycross 900 med 650 hk. Med andra ord, ett riktigt trevligt nummer av denna tidning med 35 år på nacken!

Vintage

I nummer 3/96 har detta organ för Motorhistoriska Klubben i Skåne självklart med ett fylligt reportage från Båstad Classic Car Show. Det är ju denna klubb som sedan 15 år arrangerar denna härliga träff där man kan se det mesta i samlarfordonshobbyn.



Bengt Sahlström, som är redaktör för Vintage, inleder reportaget med en skön överblicksbild från Norrvikens Trädgårdar där träffen hålls. Att jag gillar denna bild extra beror i ärlighetens namn på att det står fyra Sonetter i förgrunden. Det var Kenneth Nilsson med sin Sonett II, Mikael Isakssons Sonett III, min egen Sonett V4 och Johan Rosenqvists Sonett III. Mer står det inte i reportaget om Sonetterna, men å andra sidan skrev Bengt ett fyrsidors reportage i nummer 2 i samband med vårt jubileum, så vi har blivit väl tillgodosedda. Även Sonetter förutom anser jag att denna klubbtidning kan rekommenderas, den håller hög klass.

Auto Retro

Lennart Jarenbäck i Schweiz följer som alltid med vad som skrivs om Sonetter i de internationella bildtid-

ningarna. Han skickade och översatte följande från nr. 192, okt. 1996 av denna franska bildtidning. På sidorna 78-85 görs en tillbakablick från bilsalongen i Paris år 1966. På sista sidan av artikeln ställs frågan: "Vad blev det av dem?" och man visar bland annat en stiliserad bild av GAS, Gunnar Sjögren, av en Sonett II 2-takt i full fart med ett litet textavsnitt som lyder:

"Saab Sonett II

Se här, en minst sagt originell kupé, som man inte ser överallt. Dess 3-cylindriga motor ger den bra prestanda (160 km/h) och dess form av ett "Blixt Gordonskepp" gör den till en verkligt sympatisk bil. Dess obetydliga prisnivå utgör inget hinder, det svåraste är att hitta en.... (prisnivå +/- 10000/50000 FFR)"

Teknikens Värld

Varannat år arrangerar Falkenbergs

MK "Flygande kilometern" på Årstadra-
kan utanför Falkenberg. Det finns
många rekord att slå i de olika klas-
serna, bland annat i den klass mellan
500-750 cm³ som bl.a. Sonett I pas-
sar i. Därför kunde man i år se Erik
Carlsson när han i den vita bilen med
ch.nr. 1 skulle slå det gällande rekord-
det på 103,3 km/h, det verkade ju inte
alltför svårslaget. Kvällen innan hade
Peo Kjellström från Teknikens Värld
upptäckt ekipaget övertäckt på en
dragbil. Vis av tidigare erfarenheter
lät han denna gång bli att lyfta på
skynket på den dolda Saaben. "Det
kan jag göra åt dig, pöjk, sa Erik, då
blir det inget rabalder ska du se."

Det var ju den här bilen som kördes
i Mille Miglia i Italien för drygt fem år
sedan. Erik hade inga problem att slå
rekordet. Ett godkänt rekord måste
köras i två riktningar, därefter räknas
snittfarten ut. Det nya rekordet i den-
na klass, slaget av Erik Carlsson och
Sonett I ligger nu på strax under 160
km/h. En bild visas även på Erik när
han lyfter på täcket till rekordson-
netten. Du finner ett separat reporta-
ge om detta evenemang i Sonettvärlden.

Tack Thorbjörn Brännström som
skickade mig artikeln från nr. 21/96
och tack alla andra som bidragit till
denna spalt! □

Medlemsavgiften 1997

Det är nu dags att förnya medlemsskapet i Club Sonett Sweden genom att betala 1997 års medlemsavgift. Vi uppskattar att ni gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/96 av Sonettvärlden.

Årsmötet 1996 beslöt att medlemsavgiften för 1997 ska vara oförändrade 125:-. Postgirokontot är 358730-0, det är förtryckt på avin. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) á 10:-, tygdekaler á 25:-, samlingsmappar á 40:- eller varför inte en affisch á 40:- eller en T-shirt á 90:-. Alla priser inkl. frakt, vid T-shirt beställning ange storlek L eller XL.

MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet vill gärna få reda på körsträckan för samlarfordonen i samtliga klubbar. Detta för att kunna sammanställa statistik. **Därför ber vi Dig också denna gång att på inbetalningskortet ange ungefärlig körsträcka Du haft för Din Sonett 1996. Har Du inte kört den alls kan Du ange det istället. Tack för hjälpen.**

Vår kassör ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar vad gäller adress och bilnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i detta nummer.

Köp - Sälj - Byt

SONETT

Säljes

Sonett III 1973. Röd, rostfri, nya Michelindäck, rostfritt avgassystem. Bra skick, pris 55000:-
Ingemar Ahl, tel. 031-26 54 24

Köpes

Sonett i bruksskick II, V4 eller III. Vilken av de tre modellerna som är min favorit kan jag berätta för den som hör av sig. Medlem utan Sonett!
Zorica Lindmark, tel. 035-42373

Säljes

Till Sonett III: Ny grill 71-74; 1000:-, instruktionsbok M 72; 350:-, M 73; 300:-, bromstrumror bak som nya, 2 st.; 500:-, beg. tankmatta 100:-
Mats Johansson, tel. 036-18 22 80, 010-24 63 801

Köpes

Instruktionsbok till Sonett III-74.
Mats Johansson, tel. 036-18 22 80, 010-24 63 801



Reservdelslagret

Behöver Du reservdelar till Din Sonett?!

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

Gör reklam för Sonettklubben

Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

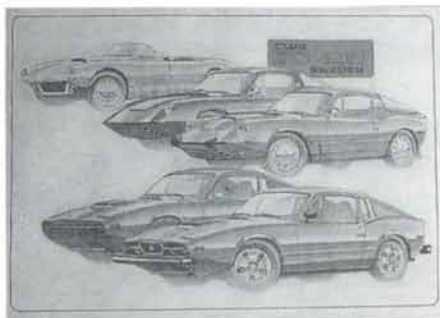
Tygdekal 25:-

Klisterdekal, en stor och en liten 10:-



Modellbilar

Skala 1:87, Sonett II och Sonett II V4 från Autosculpt



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, tygmärke, klisterdekal, affisch, autosculpt eller T-shirt".