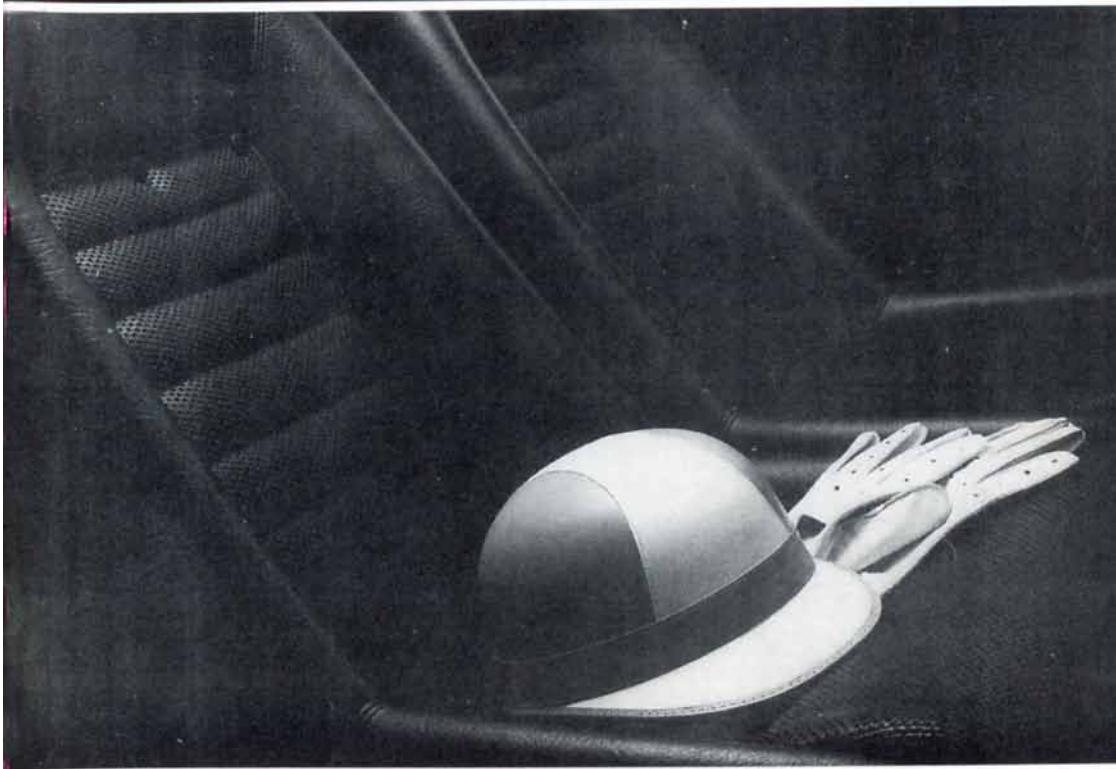


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- ★ Vårmötet i Kosta
- ★ Sonetthistorik del 2
- ★ 50-årsjubiléum i Trollhättan
- ★ Tävling, längst, flest, snabbast?

2
1997

Från ordförandens skrivbord



Hej,

"Born free, taxed to death" heter en gammal slogan som man kommer att tänka på när man läser om ett förslag till ny förmögenhetsbeskattning. Men vad har det med våra samlarfordon att göra? Vi har ju oftast bilarna för att vi gillar dem och inte som en investering. Jo, det finns tankar på att bilar och båtar med ett värde över 10000:- ska tas upp i deklarationen som en del av förmögenhetsbeskattningen. Jamen, det är väl inte orättvist, de har ju ändå ett värde? Visst, men hade ni istället köpt en tavla med ett värde upp till 99.999:- så hade ni sluppit att ta upp den i deklarationen. Den har man visserligen inte så kul med som med en Sonett, men den är billigare i drift och är väl normalt sett, åtminstone om det är en dyrare tavla, mer att se som en investering än våra Sonetter. Vem värderar en ca. 25 år gammal bil i varierande skick och vem värderar konsten hemma på väggarna? Är jag djärv om jag tror att värderingen i deklarationen kommer att skilja sig från försäljningsvärdet?

I skrivande stund får vi veta, att man tycks ha tagit hänsyn på Finansdepartementet till MHRFs inlägga om äldre fordon och att man kommer att göra undantag för fordon som är 30 år eller äldre. Bra, men det är ju inte alla Sonetter som hunnit uppnå denna aktningvärda ålder....

Nu till något angenämare. Vi har vårt vårmöte den 14 juni i Kosta i Småland. Som ni förstår blir det ett möte med glasanknytning, så passa på att handla direkt från fabriksförsäljningen. Som vanligt blir det omröstning om Finaste Sonetten 1997 och ni kommer även att kunna se en del andra samlarfordon än Sonetter.

Saab firar 50-årsjubileum i sommar och det gör man bl.a. genom att bjuda in alla klubbmedlemmar runt om i världen till Trollhättan den 19-20 juli. Det är förstås min och Saabs förhoppning att så många som möjligt har möjlighet att komma. Boka in logi i god tid, det blir många i Trollhättan den helgen, inte minst som jubileet sammanfaller med Fallens Dagar.

Slutligen så vill jag även påminna om reservdelsmarknaden den 30 augusti i Gistad utanför Linköping. Det är Östgöta Saabklubb som arrangerar och där kan ni finna en hel del delar som även passar till Sonetten. Har ni delar till Sonetten som ni inte behöver kan det även vara ett bra tillfälle att sälja dem och glädja någon annan. Ni finner programmen till ovannämnda träffar i detta nummer.

Vi ses i sommar!

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65

Mats Persson, sekreterare
013-631 67

Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50

Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13

Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12

Per Alvestig, suppleant
0520-325 03

OMSLAGSBILD:

Omslagsbilden visar en tidstypisk och stilren reklambild, fotograferad i passagerarsätet i en Sonett, någon gång på 60-talet.

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 början av oktober 1997.

Sista inlämningsdatum för manuskrift och annonser 31 augusti.

Hur Saab Sonett kom till

Rudolf Abelin

Här följer den andra och sista delen av Rudolf Abelins berättelse om Saab Sonetts tillkomst. Samtidigt passar vi på att tacka honom för det intressanta materialet.

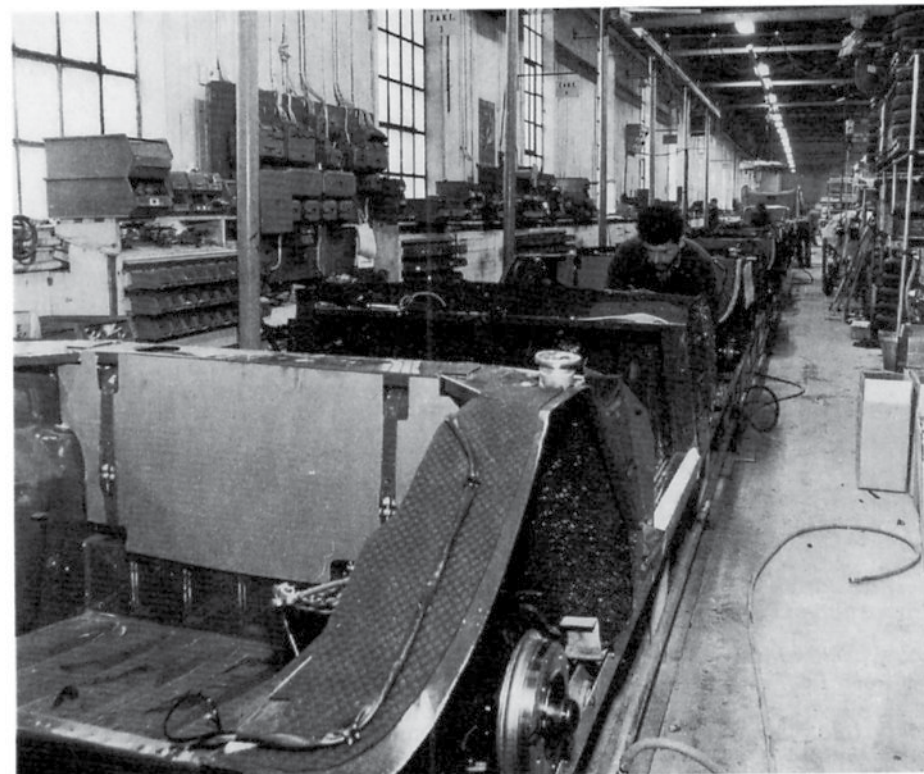
Rudolf Abelin, f.d. chef för Malmö Flygindustri



Samtidigt fick jag också order att fortsätta med etapp 2, det vill säga karosstillverkningen. När den var klar skulle prototypen överlämnas till Trollhättan. Vi skakade åter hand om överenskommelsen och inte heller denna gång skrevs något kontrakt. Därmed var den svåraste delen av Sonettutvecklingen i princip klar. Den hade varit möjlig endast tack vare entusiasm, förtroende och vänskap mellan alla deltagarna. Inte minst vill jag framhålla betydelsen av att låta erfarna fackarbetare direkt delta i utvecklingsarbetet och att projektledaren, Björn Andreasson, kontinuerligt höll nära kontakt med verkstaden under hela utvecklingsprocessen. Detta gällde även den fortsatta utvecklingen inklusive glasfiberkarossen.

Tryggve Holms begäran att tillverkningen skulle samlas i Malmö innebar i praktiken en betydligt större och svårare uppgift än att utveckla en sportvagnsprototyp, nämligen att göra om en järnvägsvagn- och truckfabrik till bilindustri. MFI fick därför under cirka 2,5 år "låna ut" Björn Andreasson. Lasse Bergwall hade produktions- och ekonomiansvaret för att lägga om den gammalmodiga ASJ-fabriken till bilindustri. Den övertogs av Saab och blev en av Saabs effektivaste produktionsenheter. (ASJ, eller tidigare ASJA, var ursprungligen Saabs moderföretag!)

Lasse Bergwall och jag har alltid undrat över hur tusan Tryggve Holm kunde veta att vi var goda vänner, vilket nästan var en förutsättning för att ett projekt av detta slag skulle lyckas.

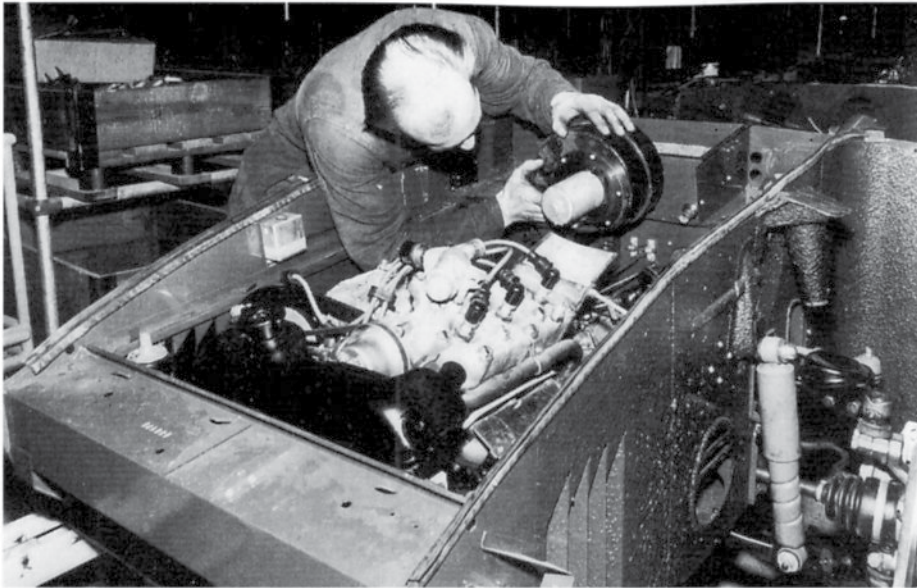


Sonett II chassit löpte på räls, men det var inte att förundras över i ASJs gamla fabrik för järnvägsvagnar!

Att Sonettprojektet blev en internationell framgång berodde till stor del på att Lasse Bergwall och Björn Andreasson med mycket enkla medel och utan varje form av skrytlösningar, förmådde omstrukturera den gammalmodiga ASJ-fabriken till en effektiv produktionsapparat för både Sonetten och på sikt också 99 och 900 modellerna.

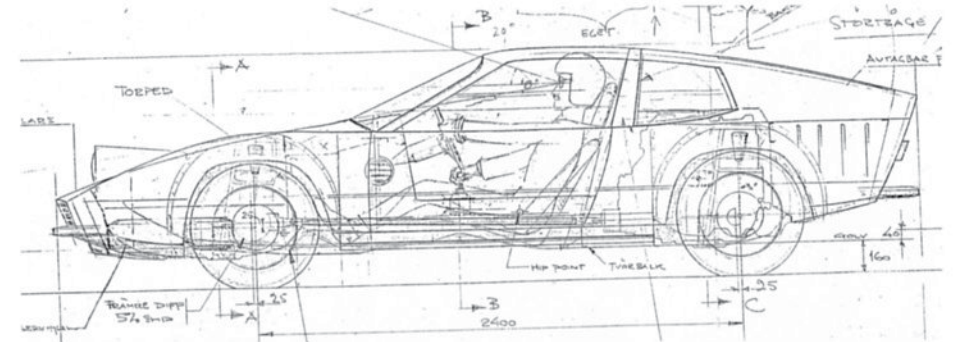
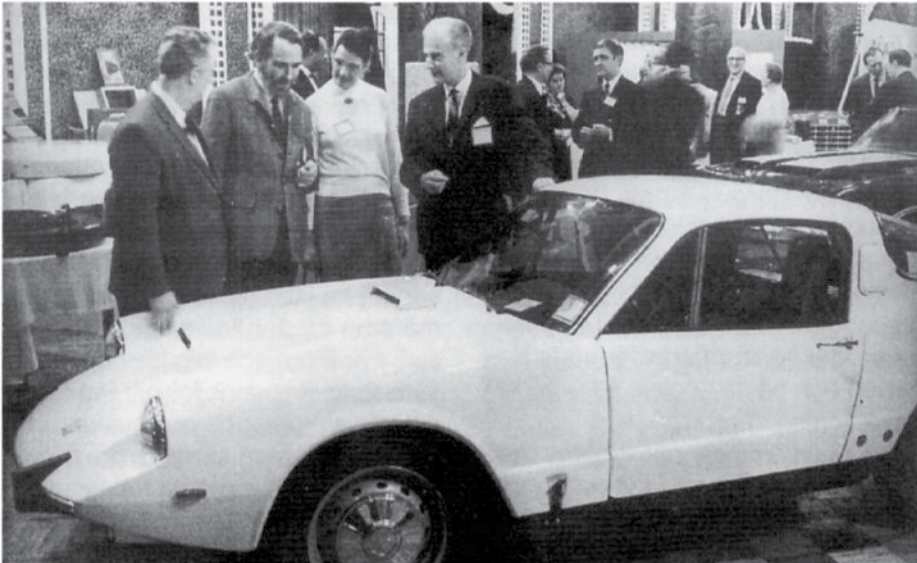
Alla provkörningar och typprov med Sonetten utfördes effektivt och mycket grundligt av Trollhättanfabriken med deltagande av både Rolf Mellde

själv och paret Erik Carlsson-Pat Moss. Vid den första internationella Sonettvisningen på Geneve-bilsalongen demonstrerades Sonetten mycket framgångsrikt av paret Carlsson på en liten racerbana några kilometer in på den franska sidan gränsen. För Björn och mig blev det ett av våra stoltaste ögonblick när Pat Moss, vid vår ankomst till provbanan, i tur och ordning slog armarna om halsen på oss och entusiastiskt förklarade: "I did not know that it was possible to get that road holding at any cost!"



Produktionen var hantverksmässig, monteringsrobotar såg man inte skymten av.

Vid pressvisningen av Sonett II på Chicagoutställningen 1967 fanns förstås Rudolf Abelin på plats, det är han som håller vänsterhanden på Sonettaket. Mässan, som hette Society of Plastics Industry lockade många, t.ex. den herre som heter Clare Bacon från "Owens-Corning Fiberglass Corp" som håller sin hand vid ena strålkastaren. Enligt Rudolf Abelin hade han smeknamnet "Mr. Glass Fiber"!



Sonett IV som var baserad på "en vässad" 99-motor och ett fullkomligt genialt 4-hjuls drivsystem, där Saab-frihjulet intermittent användes, det vill säga drivningen på bakhjulen gick in först när hjulen började spinna.

Strax därefter körde Erik Carlsson och jag i par med en 500 hk. Maserati som vi "filade". Vaghållningen blev avgörande på den kurvigaste bana jag någonsin råkat ut för. Pat Moss gav Björn Andreasson en liknande upplevelse mot en Ferrari. Dessa bilar kostade dock cirka 10 gånger så mycket som Sonetten och hade nära 10 gånger så många "hästar"!

Under ASJ-tiden utvecklade Björn Andreasson tillsammans med den italienska formgivaren Sergio Coggiola Sonett III versionen, som blev en stor försäljningsframgång. Efter återkomsten till MFI projekterade Björn Sonett IV som var baserad på "en vässad" 99-motor och ett fullkomligt genialt 4-hjuls drivsystem, där Saab-frihjulet intermittent användes, det vill säga drivningen på bakhjulen gick in först när hjulen började spinna. En ung svensk, i New York bosatt formgivare, hade också tillsammans med Björn Andreasson givit skapelsen en utsökt skön och ändamålsenlig form.

Det var därför ett projekt, som vi såg fram emot med mycket stora förhoppningar.

MFI hade under mellantiden uppköpts av Saab, så att vi nu var systerföretag till ASJ. Men trots att flygdivisionens chef tekn. dr. Tore Gullstrand försökte hjälpa oss att övertyga Tryggve Holms efterträdare att fortsätta Sonettprogrammet blev det istället helstopp för Saabs sportvagnar. Erik Carlsson berättade kort efter Sonettstoppet för mig hur han trodde att han skulle bli utkastad när han kom till en Texasförsäljare, som kom emot honom med en beställning på 250 Sonetter men fick beskedet att Sonetten blivit nedlagd.

MFI och Björn Andreasson fick emellertid göra ytterligare en Sonettinsats, som dock aldrig publicerats. Det av två före detta "tekniska flygvingenärer", Lars Brising och Sten Flodin, ledda statliga utvecklingsföretaget SUAB hade av världsledande Westinghouse fått en förfrågan om de kunde utveckla en för innerstadstrafik-



Elbil byggd på Sonettchassie av MFI våren 1972 på Bulltofta. Karossen är en variant av Kalmarbilen "Tjorven". Elbilens motoreffekt var 15 kw och den var försedd med Laycock överväxel. Hastigheten var ca. 60 km/tim. Beställare var Westinghouse i USA. Bilen kallades för W 1. Byggtid 5 månader, leveransdatum 28 februari 1972. Nils Hedberg sitter vid ratten på leveransdagen. Bildtext av ing. Bo Düner.

ken avsedd lätt postbil, som av amerikanska postverket skulle användas i storstäderna. SUAB gav utvecklingsuppdraget vidare till MFI. Genom att kombinera ett "batterianpassat" Sonettchassi med en kortad och bantad Tjorvenkaross och en lätt Westinghouse flyggenerator, som användes till elmotor, fick vi fram en, enligt amerikanska postverket, idealisk postbil. Ett exemplar provades framgångsrikt av amerikanska postverket och ett exemplar av Westinghouse centrallaboratorium i Pittsburg. Laboratoriefchefen, Mustangflygaren La Croix, som kände till både Sonetten och Tjorven hade vänt sig till sina svenska

flygvänner för att få ett lätt fordon. Tyvärr var Sonett-Tjorven den enda delen som fungerade enligt planerna. Nyckeln till eldriften, ett nytt Westinghouse järn-luft batteri misslyckades totalt så att La Croix, när jag besökte honom i Pittsburg förklarade: "Sorry, Rudy, the only thing in the whole programme that met the requirements was your van".

La Croix hade under japanska kriget av bränslebrist nödlandat sin Mustang på vattnet och legat i det hajtäta "drickat" i över 24 timmar, när han samtidigt upptäcktes av amerikanska och japanska sjöstridskrafter. Amerikanerna "won the race" att bär-

Du har väl betalt...?

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1997 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, 125:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Vi har faktiskt bland de lägsta årsavgifterna bland samtliga MHRF-anslutna klubbar! Icke betalande medlemmar tas givetvis bort ur vår matrikel.

Medlemmar som inte betalt kan inte heller förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring, vi skickar regelbundet vår medlemsförteckning till dem. Vidare är det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som har möjlighet att köpa Sonettdelar från klubbens reservdelslager.

Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Johnny Johansson, tel. 0521-22 12 50.

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

ga honom men risken är stor att japsen istället vinner "postbils- och batteritävlingen", som La Croix förlorade.

Efter besvikelsen med att Saabs nya VD stoppade Sonett IV tröttnade Björn Andreasson och fick samtidigt genom Rolf Melde som under mellantiden gått över till Volvo, erbjudande att bli konstruktionschef för Volvos nya forskningsbil LCP 2000. Där fick han möjlighet realisera åtminstone en del av Sonett IV tankegångarna. LCP blev för Volvo en stor framgång. Sedan Björn återgått till MFI fick också vi

deltaga i LCP programmet, där vi tillsammans med Volvos plastman, vår tidigare båtkonstruktör, Gunnar Westerlund, byggde ett helkomposit chassi, som blev tystare, lättare och starkare än tidigare lättmetallchassi. Det blev världens första "all plastic car", där sålunda både chassi och kaross var tillverkade helt i komposit. MFI försökte därefter övertala Volvo att vidareutveckla LCP 2000 till en elhybridbil, men var för tidigt ute. Annars hade Sverige kanske varit ledande i stället för bland de sista i "elhybridligan". □

Sonett i amerikansk avkrok

Per Eriksson

Hej Sonettvänner! Jag har skrivit ner ett stycke om när jag var i USA, med diverse Saabinslag. På hösten 1994 åkte jag till Minnesota tillsammans med mormor, mamma och bror; vårt mål var att hälsa på släktingar. Efter en vecka med släkten delade vi på oss och jag åkte med två amerikanska vänner till världens största veteranbildelsmarknad: Hersey i Pennsylvania.

Marknadsområdet bestod av tre fält och varje fält tog ungefär en dag i anspråk. Jag köpte några Sonettbroschyrer m.m. Det var även en utställning av bilar, där fanns det en Jabro Mk3. För de som inte vet vad en Jabro är, så är det en racerbil som byggdes i USA på 1950-60 talet. Ägaren till bilen berättade att det fanns en klubb för dessa bilar och han sa att det hade funnits många motoralternativ. Ett flertal utrustades med Saab 2-takts motor, några hade Mercury utbordsmotorer, Fiat m.m. Just den här hade en Coventry-Climax motor.

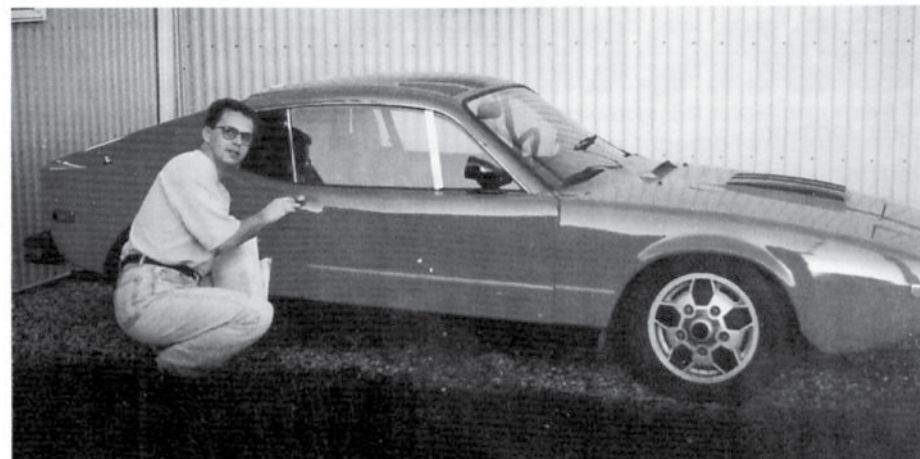
På hemvägen till Minnesota åkte vi till Indianapolis, racerbanan var enorm! Innanför banan fanns det en golfbana. Det fanns även ett racing museum som var mycket intressant. Vi stoppade till vid en verkstad där det stod några Saabar och skräpade.

Mannen som ägde verkstaden var Volvofantast, så Saabdelar sålde han gärna till mig. Jag fyndade USA-fronter till 99:a och till 96. (Bra till rallybilen).

När vi kom till delstaten Iowa, så ville mina Chevroletfrälsta vänner in på en gammal bilskrot, tyvärr fanns det bara jänkare där. Ägaren hänvisade oss till en Saabåterförsäljare. Efter en timmes åktur på en massa småvägar, så hittade vi fram till en by som heter Meyer.

36 själar, en kyrka och en saabhandlare...

Några hus, en kyrka och en Saabåterförsäljare, det var vad som fanns i byn. Befolkningen var hela 36 st. Saab "dealern" hade stängt, men jag knackade på dörren och en man som heter Jerry Adams öppnade. Han var mycket trevlig och började genast



Utan tvekan var det en fräsch Sonett som stod utanför bilhallen.

berätta om sin affär. Det var tre anställda i verkstaden och bilhallen tog två bilar. Han säljer ungefär 50-60 nya Saab varje år. En annan storsäljare är åkbara gräsklippare som kantar bilhallen och lockar kunder. Han berättade att han jobbade hos en Saab "dealer" i en stad i början på 60-talet och när han kom hem med en Saab

så blev hans far så imponerad att han köpte en själv. 1964 började pappan sälja Saab och 1977 tog Jerry över. Det kom mycket folk som bor långt bort för att köpa bil och att serva den. Mycket beror på att man kan hålla lägre prisprofil på landet, säger Jerry. Han hoppas att företaget kommer att drivas vidare av hans söner i framtiden.

Meyer Garage kunde även erbjuda en annan raritet, en 900 cab av den äldre varianten.



Sonettimport

Mats Jonsson

Importen av Sonetter från USA tycks åter ha tagit fart. Dock med en viktig skillnad mot tidigare: Nu importeras de inte av Saabentusiaster utan ofta genom småhandlare som tar hem ett antal jänkare och har haft turen att råka på billiga Sonetter. De tar ju inte så stor plats och finns det utrymme över i en container är det ju "gratis frakt". Sonetterna betingar inget större värde i USA för gemene man utanför klubbarna. Priser på 500-1000 dollar för en skaplig bil är inte ovanliga. I klubbtidningarnas annonser kanske samma bil skulle ha kostat mellan 3000-4000 dollar.

Hur jag vet detta?? Ett knappt dusin hugade spekulanter har ringt mig under hösten och vintern och undrat vad de kan betala för en importerad Sonett. I nästan samtliga fall har det rört sig om bilar som nyligen kommit hem från USA och ofta från Kalifornien. Dessutom tycks de flesta ha varit 69:or. Det tycks inte heller vara samma bil folk har frågat om men

genomgående har det sagts att "de hade plats över i containern och den här bilen stod med saluskytt på en gata när de körde containern till hamnen"

Att någon tjänar pengar på dessa är också helt klart. Betalar man 450 dollar för en bil och sedan har en billig frakt hem så kan en Sonett vara hemma för mindre än 15000 kronor. Tul-

Forts från sid. 11

den. Utanför bilhallen stod det en fin Sonett-72, med många nya delar och begärt pris var 1500 dollar, ett bra pris anser jag.

I lokaltidningarna i Minnesota kunde man ibland se Sonetter till salu billigt, men eftersom man saltar vägar även där så är dom ofta rostiga. I en annons kunde jag läsa: "Framhjulsdriven, bra vinterbruksbil"! Några år

tidigare köpte jag en Sonett II-69, som hade gått som bruksbil. Renovering hade påbörjats, så jag köpte ett jättepusel i lådor! Billig i inköp, javisst! Men med frakt och avgifter blir det ett mer realistiskt pris för ett renoveringsobjekt.

Hur det går med renoveringen av denna bilen får jag väl återkomma med i framtiden.

Tack för ordet!

lad och klar. Kan man sedan sälja den för 40000 kronor så är en nätt förtjänst gjord. Dock tycks man ofta begära mer. I Fyndbörsen 26/96 fanns två import bilar till salu för 65000 respektive 70000 kronor. Dessa var ej reg.besiktigade och tycktes vara i behov av ett omfattande renoveringsarbete.

Vad är den här Sonetten värd då?

"Kan jag ge si eller så mycket för den här bilen" är nog den vanligaste avslutningsfrågan jag brukar få. Jag brukar då svara att jag inte vill rekommendera någon att köpa till ett visst pris. Det viktiga är att köparen vet vad han köper och att han själv tycker att han får valuta för pengarna. Renoveringsobjekt blir alltid dyra: En lackering kostar 10000:-, omklädning av stolar ytterligare 5000:- och en ny bakruta till en II/V4 går lös på 6000:-. (Många importbilar verkar ha spruckna bakrutor). Rostlagning är alltid kostsamt och skulle sedan bilen behöva sättas upp i en riktbank så kan det bli riktigt dyrt. (En kille ringde här-omdagen och berättade att han hade köpt en Kalifornienimporterad V4 med visst rostlagingsbehov. Väl hemma så visade det sig att framvagnen var sned och att bilen behövde riktas i bänk).

Det märkliga är att det tycks finnas marknad för dessa bilar eftersom det redan finns ett relativt stort utbud på Sonetter i Sverige. OK, i en del fall får

säljaren pruta en del på priset men bilarna hittar i alla fall nya hungriga ägare som är redo att köra kapskivorna i trösklarna. Ett annat argument till att köpa en import bil är ju att man får en bil som ingen i Sverige har sett tidigare. Man slipper snacket om att "det där är ju Jonssons XX gamla bil" osv.

Allt är dock inte import...

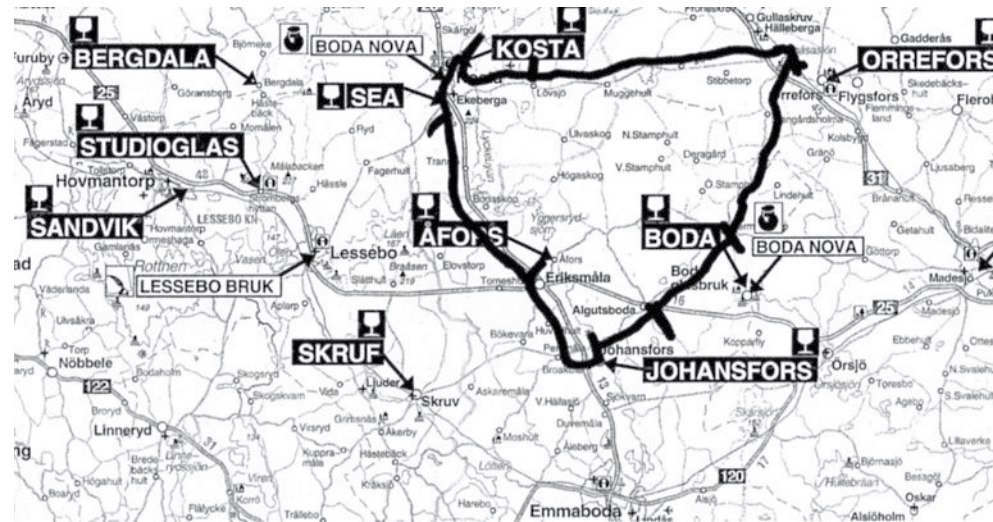
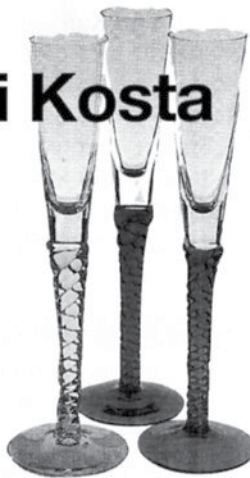
Det kanske också är på sin plats att tillägga att det exporteras en del Sonetter också. Tyskar, holländare och belgare har brandskattat oss på en och annan Sonett under de senaste åren. Ett par III:or har gått till Norge och någon bil tycks ha gått till Finland där intresset för Saab Sonett har blivit riktigt stort. Ett halvdussin Sonetter importerades under 1996 från USA och det tycks vara V4:or som röner det största intresset. En -67 V4 är just nu under renovering och bilen, som är en import från USA saknar det mesta. Eftersom det inte är någon uppsjö på skrotade Sonetter så är det inte så lätt att finna delar som saknas. Optimismen är dock stor bland de finska Sonettägarna och regelbundna inköpsresor görs till Sverige.

Någon kanske knorrar över importen och menar att det sänker värdet på de bilar som redan finns i landet men ärligt talat så är det väl ingen som tänker sälja sin klenod. Det positiva med importen är ju definitivt att vi kan få se fler Sonetter på vägarna i framtiden. Eller hur?



Inbjudan till vårträff och årsmöte i Kosta lördagen den 14 juni

Vi träffas i Kostas Folkets Park i samband med Glasrikets Motorveteraners veteranträff och marknad. De öppnar sina grindar till marknaden kl. 08.00. Det blir både en utom- och inomhusmarknad för såväl delar, fordon som litteratur och leksaker. Marknaden har dock ingen speciell Sonettanknytning, men kan förstås vara kul ändå.



Kartan visar den rallyslinga som vi kör under träffen. Som du ser passerar vi flera glasbruk under färden.

Bilden till höger, Sails, design Göran Wärff, Kosta Boda



Med Sonett i GLASRIKET

Vi själva startar med årsmöte kl. 12.00.

Se gärna den separata rutan om ett litet förslag till stadgeändring som vi kommer att ta upp där. I anslutning till årsmötet bjuder Club Sonett Sweden på smörgåstårter och kaffe, te eller läsk.

Efter avslutat årsmöte kör vi en rallyslinga. Starten går ca. kl. 13.00 och Club Sonett Sweden står även för startavgiften. Under rallyturen kommer vi att svara på frågor, köra manö-



verprov samt besöka några glasbruk. När vi passerar Orrefors Vårdshus har vi möjlighet att äta en bit mat på egen bekostnad. Totalt blir rallyslingan ca 40 km. lång på oljegrus och asfalterade vägar i mycket fin miljö.

Ett av de praktiska momenten kan innebära 100 m. körning på grus, men det ska väl en Sonett klara av, eller hur?!

Under färden kommer kontrollerna att finnas i anslutning till följande glasbruk: Johansfors, Åfors, Orrefors och Kosta. Som vägbeskrivning kommer följande att ingå: Roadbook, karta, pilning. Vid tveksamma positioner finns vägvakter tillhands.

Efter målgång på marknadsplatsen i Kosta blir det omröstning om finaste Sonetten, våren 1997. Därefter blir det prisutdel-

Förslag till stadgeändring

Förra året beslöt årsmötet om ganska stora förändringar av stadgar. Då vi nu behöver öppna ett nytt konto så att vår reservdelsförvaltare kan hantera in- och utbetalningar på ett smidigt och korrekt sätt behöver vi något förändra nedanstående punkt i våra stadgar så att det blir riktigt gentemot postgirot. Det nya är understruket:"

8 § Firma

Klubbens firma - Club Sonett Sweden- tecknas av ordföranden i förening med sekreteraren eller kassören. Kassören, reservdelsförvaltaren och ordföranden tecknar var för sig konton i bank och post. Styrelsen handlar på klubbens vägnar och företräder denna inför myndigheter och domstolar.

ning för såväl rallyt som omröstningen. Därmed avslutas vårmötet, men för de som vill finns möjligheter att därefter gå till puben eller campingens stora grillar.

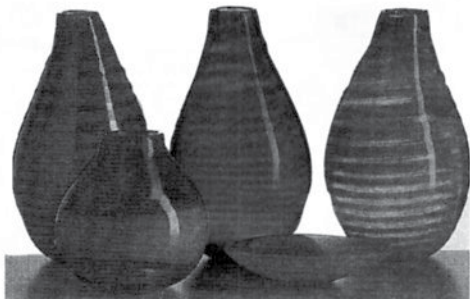
Anmälan

Du måste anmäla Dig **senast den 1 juni 1997**

till Åke Olsson

tel. 0495-405 95 (hem)
eller 0495-151 09 (arb.).

I samband med anmälan är det bra om ni kan berätta lite om er Sonett då arrangörerna ska prata om de olika bilarna vid starten. Om ni har frågor



om marknaden eller övernattnig (t.ex. Kosta Camping med stugor, tempererad pool, minigolf och fiske) kan ni även kontakta Ola Abrahams-son på Glasbrukets Motorveteraner, tel. 0478-500 41. □

Med Sonett i GLASRIKET

I förra numret...

... frågade vi om någon/några hade intresse att göra en insats i styrelsen eller valberedningen. Åtminstone till presstop för nummer 2/97 hade ingen av klubbens drygt 300 medlemmar anmält intresse.

Vi behöver fortfarande en ny klubbmästare för kommande klubb- och årsmöten. Med andra ord, tänk till igen om inte just Du har möjlighet att göra en insats i styrelsen eller valberedningen. Har Du det är Du som sagt välkommen att kontakta Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65. Men gör det snabbt, årsmötet är den 14 juni!



MARKNAD

Linköping

Bilar, reservdelar, tillbehör mm

Lördagen den 30 aug 1997 kl 10.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad, där allt från reservdelar till hela bilar säljes, Saab 92 till 9000.

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

Säljplatser c:a 3x8 m 60 kr
Vi ser helst att du som säljare anmäler dig före den 28 aug.

SERVERING AV KAFFE, SMÖRGÅSAR OCH KORV

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

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



VÄLKOMNA!



Saabs 50 årsjubiléum i Trollhättan 19-20 juli

Olle Axelson, Informationsavdelningen, Saab



Vi vill här ge er lite officiella nyheter och preliminära detaljer om Saabs jubiléumsfestival som firar att Saab gjort bilar i 50 år. Först hoppas vi att ni har bokat ovannämnda datum i almanackan. Ni kan finna mer information på Saab-Opels hemsida: [Http://saab-opel.se](http://saab-opel.se)

Bredvid ser ni ett program för Saabjubiléet och vi ser fram emot att få se den stora samlingen av medlemmar i de olika Saabklubbarna och andra Saabentusiaster och vänner för att fira femtio års produktion av spännande och innovativa bilar.

Förutom vårt eget program kan ni också glädja er åt många andra evenemang i Trollhättan då det samtidigt pågår Fallens Dagar, inklusive öppnandet av det magnifika vattenfall som var en förutsättning för grundandet av Trollhättan som ett av Sveriges första industriella centra.

Vi alla på Saab Automobile ser fram emot att få se er i juli. Låt oss tillsammans fira denna viktiga milstolpe i Saab Automobiles historia. Förhandsintresset överträffar alla förväntningar: Hittills har över 2000 anmält sitt intresse för att delta! Jag kan försäkra er, att vi kommer att göra allt i vår makt och inom tillgängliga resurser för att göra detta veckoslut minnesvärt.

Festivalprogrammet - ett samarangemang mellan Saab, Bilspport och Nostalgia - ser ut så här:

Lördag 19 juli

Program vid Saab Automobiles provbana.

- **Från 09.00** Registrering vid Saabs Fitness Center för förhandsanmälda veteranekipage
- **12.00** Programmet börjar på Saabs provbana med flyguppvisning, parad av Saabs museibilar samt uppvisning av Saab Performance Team.
- Därefter öppnas banan för körning med de egna veteranbilarna till och med Saab 96 V4, 1980 års modell.
- Kvällen Grillfest i Folkets Park med Saab och Svenska Saabregistret som värd.

Söndag 20 juli

Morgonen samt resten av dagen.

- Registrering och parkering för bilar som deltar i prisbedömning.
- Bedömning av bilarna
- Bytesmarknad
- Jubiléumsutställning inkl. Saabs hela modellprogram
- Prisutdelning

Klassindelning

(I varje klass utdelas ett pris)

Saab 92, 93, 95 (2-t +V4) 96 (2-t) 96 V4, Sonett, 99, 900 (inkl. cab), 9000, tävlingsbilar (alla kategorier), Custombilar, "Long Distance" och "Peoples Choise".

Tidigare klassvinnare är välkomna att ställa ut sina bilar i "Hall of Fame" men prisbedöms inte.

En unik bild vid Ursaaben på Saabmuséet, vi ser längst fram Per Gillbrand, Pat Moss, Rolf Melde, Gunnar Ljungström, Elizabet Nyström, Erik Carlsson, i mitten Björn Envall, Simo Lampinen, Stig Blomqvist samt längst bak Torsten Åman och Per Eklund. Tänk, Gunnar Ljungström, som är 92 år står vid den bil han var med och konstruerade på fyrtioalet, för mer än 50 år sedan. Där kan man verkligen tala om "still going strong"!



PS. Vi tjuvstartar Festivalen redan på fredagen den 18 juli. Då går nämligen deltagarna i det norska "Nordkapsrallyt" i mål i Trollhättan efter 10 dagars körning Oslo-Nordkap-Trollhättan. Arrangörer av rallyt är norska "Gammalsaabens Venner". Mer än 250 ekipage är anmälda och i Trollhättan kommer deltagarna att bli mötta av ett specialprogram som avslutning på rallyt. Men som sagt: Fredagen är uteslutande till för deltagarna i Nordkapsrallyt - den verkliga festivalyran drar vi igång först på lördagen.

Om ni behöver mer information kan ni kontakta Maria Zetterberg på Saab Automobile AB, tel. 0520-84409 eller fax 0520-815 38.

Vi trycker en anmälningsblankett i

Bilden visar en vy från Saabs Bilmuseum, men det ska ses med egna ögon, Du kommer väl? Foto: Kjell Wihlborg.



A5 i detta nummer av Sonettvärlden. Om ni inte vill ha sönder tidningen eller har möjlighet att kopiera blanketten kan ni kontakta Maria, så sänder hon ett ex. i A4. Du kan också få blanketten i A4 från Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65. **OBS: Sista anmälningsdag 1997-05-30!**

OBS! Deltagandet är kostnadsfritt, men rumsbokning ombesörjes inte av Saab. Lista över hotell, campingplatser etc. kan antingen erhållas från ovanstående tel.nummer eller Trollhättans Turistbyrå, tel. 0520-876 54.

Det kommer många till Trollhättan denna helg, så har Du inte redan bokat logi är det hög tid.

Välkomna till en hejdundrande Saabfest i 50-årsjubileets tecken!

Saab Jubileumsfestival 1997

Anmälningsblankett

Namn

Adress

Telefon Telefax

Medlem i Saabklubb

Vi kommer: st på middagen den 19 juli.

Svenska Saabregistret och Saab står för värdskapet,

Bil: Årsmodell:

Jag vill delta i bedömningen, kategori:

- | | | | |
|--------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|
| 92 | <input type="checkbox"/> | 93 | <input type="checkbox"/> |
| 95 82-takt och V4) | <input type="checkbox"/> | 96 2-takt | <input type="checkbox"/> |
| 96 V4 | <input type="checkbox"/> | Sonett | <input type="checkbox"/> |
| 99 | <input type="checkbox"/> | 900 (inll. cab) | <input type="checkbox"/> |
| 9000 | <input type="checkbox"/> | Tävlingsbilar | <input type="checkbox"/> |
| Custom bilar | <input type="checkbox"/> | Long distance | <input type="checkbox"/> |

Sänd denna anmälningsblankett före 1997-05-30 till:

Maria Zetterberg
 Saab Automobil AB
 Informationsavdelningen
 461 80 Trollhättan
 Fax: 0520-815 38
 Tel.: 0520-844 09



The hard searching for a Sonett II

David Barrow

About two years ago I decided to attempt to purchase a Sonett II. I knew they were quite rare and difficult to obtain, so I decided to gather as much information about Sonetts as I could. I joined Club Sonett Sweden and the New England Sonett Club, N.E.S.C. Both clubs offered good information on the Sonetts, but it does take me sometime to read the swedish magazine, my swedish is very poor, but improving slowly.

Most of the cars for sale were nearly always II V4's or III's. I decided to resign myself to the next best thing to a Sonett II, the Sonett II V4. My main problem was, by the time I received the club magazines most of the cars were sold.

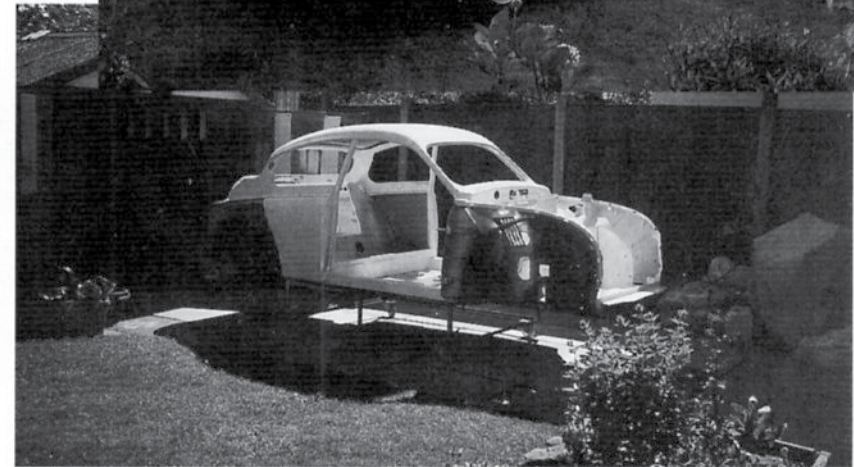
About two years ago the N.E.S.C. published a membership list with all the cars the members owned. I wrote to everyone on the list who owned a Sonett II, asking them that if they ever consider selling their cars to consider me first. I sent off all the letters and waited. A few months went by, until I received a reply to one of my letters, so far the only one.

Eventually I heard from someone at last...

It was from Bob Grant who lives in Salt Lake City, Utah, USA. He was selling his white Sonett II, ch. No. 151. He had owned the car for the last eighteen years. He informed me the car had never been welded or had

any fibreglass repair and this was true. The car does need a respray and attention to some crazing on the fibreglass in various places. The interior needs replacing the carpets and door seals. At the present the car has blue sills, blue rear and two blue racing stripes over the centre of the car.

Mechanically the car is in good shape. I tested the compression of the cylinders with a fully warmed engine, all three cylinders 128 psi. The clutch has been changed to hydraulics and a Sonett III radiator fitted, both by the owner before Bob Grant, - Jack Ashcraft. I have been driving the car for about 6-8 weeks, it is great to drive and very fast. A problem occurred with the fuel supply, it kept flooding the engine. The fault was a worn needle valve in the remote float bowl. The original size needle valve was a 1.75. I didn't have one this size so I used a 2.00 out of a Solex 40 A1 (96 two-stroke). This seems to be working fine with no problems. Although



occasionally one of the fuel pumps vapour locks for a few seconds.

Plugs, any suggestions?

I have found it very difficult to locate original Bosch MGV spark plugs, so I am using NGK A8s. They appear to be up to the job. Could anybody suggest a modern alternative?

I had a set of Saab Minilites with 175 Gislaved tyres so I fitted these to the car, the handling improved a lot. In the past, the car has had a front

roll bar fitted. The mounting brackets and bushes are there but the actual bar has been removed. What are the effects of a rollbar on a Sonett II? Does it improve handling? Any comments?

That's all for now. I'll send more photos etc. when the restoration starts, hopefully some time next summer. At present I am restoring my 1963 Saab 96 de-luxe (see photo). In the meantime keep up the good work with the club and magazine. □

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Sommaren närmar sig med stormsteg. Tiden går alltför fort och vissa av oss börjar redan kanske känna av höstångesten. Min tvåtaktssonett blir inte färdiglackerad till denna vår heller. En av orsakerna till detta är att jag under våren har utfört en del modifieringsarbeten på den. Tanken har varit att fullända den. Göra det som Saab aldrig hann med i slutet av 1966 när den byggdes. Jag har också undrat om den verkligen byggdes 1966 eftersom den har ett så pass högt chassinummer (168) men det amerikanska registreringsbeviset uppger 30 januari 1967 som första registreringsdatum och då kan rimligen inte 1967 vara byggnadsåret. Mer om modifieringsarbetet kommer vid ett senare tillfälle.

Sonetter i England

England begåvades förra hösten med en tvåtaktssonett. Såvitt jag vet är det den första. David Barrow heter den lycklige ägaren som har köpt sin bil i USA. Bilen är lackerad i de amerikanska tävlingsfärgerna och den är således vit och har dubbla blåa fartränder över taket. Chassinumret är 151 och den fanns tidigare hos Robert Grant i Salt Lake City som ligger i Utah. Bilen är orenoverad men är trots det i det närmaste rostfri. Jag vill minnas att den var något trimmad och att kopplingswire-mekanismen var ersatt med en hydraulisk dito. Något som Saab

kanske borde ha gjort från början men det systemet introducerades seriemässigt först på chassinummer 000.259. Stolarna är omklädda i något blårutigt material och det finns en del annat att fixa till på den. Robert Grant kontaktade mig redan för två år sedan och ville sälja sin bil som för övrigt har varit utannonserad i Sonettvärlden. På den tiden ville han ha 10000 dollar för den och David uppgav att han nästan hade lyckats med att halvera denna summa. Ett riktigt fynd alltså. Jag vill minnas att denna bil ursprungligen var såld i Kalifornien och att dess förste ägare var Jack Aschcraft som



David Barrow vid sin Sonett II med ch.nr 000.151. Troligen den enda av sitt slag i England. Bilen är vit med dubbla blåa fartränder över taket vilka tillsammans med Ronalfälgarna borgar för den sportiga "looken".

på den tiden var Saabhandlare där. I dag bor han i Oregon och kränger Saabdelar. Bland produkterna kan nämnas Sonetttrösklar som är avsedda att svetsas över de befintliga när de har rostat bort. Om jag inte missminner mig helt så tror jag att han har en son som arbetar eller möjligen praktiserar på Saabs designavdelning i Trollhättan.

Sonetter som överlevt

Sonett 229, eller resterna av den, lär vara till salu och finns hos Willie Lewis som bor i den amerikanska delstaten Maine. Han äger dessutom nr 212. Ödet för nr 230 och 231 är ännu okänt. 232:an däremot finns i Kalifornien och ägs av Hans Van

Veen. Denne har holländskt ursprung och har gått upp i rök. Vad jag däremot vet är att han åtminstone haft en tvåtaktare till, nämligen nummer 199. Han har dessutom fungerat som kontaktperson för några holländare och skickat några Sonetter dit. Om någon av dessa har varit tvåtaktare känner jag inte till.

De sista uppgifterna jag har om 233:an är från 1979. På den tiden ägdes den av en Greg Gilmore som bodde i delstaten Maine på den amerikanska östkusten. Om 234:an vet jag ingenting medan 235:an sedan många år ägs av Greg Prentice som även han bor i Maine.

Är det någon som undrar vad som kom att hända med den kraschade

Evenemangskalender 1997

24-25 maj	Classic Motor Festival, Ännaboda Jan Mollberg, tel. 019-25 61 46
31 maj - 1 juni	Östgöta Saabklubb, 10-års jubileumsvårträff, Linköping Kenth Druid, tel. 013/734 70 el. 010-640 41 41
14 juni	Club Sonett Swedens vår- och årsmöte, Kosta. Se separat kallelse. Åke Olsson, tel. 0495-405 95
5 juli	Båstad Classic Car Show Sune Svensson, tel. 040-49 02 62 eller Lars P Hedner, tel. 046-14 68 12
5-6 juli	Svenskt Sportvagnsmeeting, MGCC, Ring Knutstorp Erik Holmquist, tel. 0413-106 45
19-20 juli	Saabs 50-årsjubileum, Trollhättan. Se separat kallelse. Maria Zetterberg tel. 0520-844 09
28 juli-5 augusti	Classic Car Week, Rättvik Märta Kallur, tel. 0248-109 04
23 aug	Söderturen i Stockholm tillsammans med Svenska Saabregistret var ännu oklart. Fråga kontaktpersonen: John Jonasson tel. 08-25 89 48
30 aug	Saabmarknad/reservdelar Linköping. Se separat kallelse. Erland Johansson, tel. 013- 27 04 12 Mats Pheresson, tel. 013- 631 67
30-31 aug	Automobil Sportsscar Show på Mantorp Park. Rabattbiljetter erhålles genom Jan-David Skavén, tel, 08-93 15 65

Sonett III:an som fanns på bild i det förra numret av Sonettvärlden? Jodå, ni kan sova lugnt. Den kommer att repareras. Roland Klaesén i Virserum har varit i kontakt med den nye ägaren vilken har för avsikt att reparera bilen, som var betydligt mer sönderslagen än vad som framgick av fotografiet. Bilen var för övrigt importerad från Kalifornien för några år sedan och var väl kanske inte van med det svenska vinterklimatet....

Trollhättan

Trollhätteevenemanget närmar sig också. Jag hoppas att det kommer

mycket Sonetter dit. Tyvärr är Sonetten ingen vidare familjebil och jag har förståelse för de som vill ta med hela familjen och därför väljer ett mer situationsanpassat fordon. Vår familj åker sannolikt i en större Saab med husvagn (ej Saabo) på släp. Vi var förutseende och bokade rum på vandrarhem redan i november och då hade man inte hört talas om något jubileum på turistbyrå i Trollhättan. I mars fanns det inte ett rum att uppbringa. Nu blir det troligen husvagn istället för vår del. Det känns som att detta är den ultraflexibla lösningen....

Det skrivs om oss och våra bilar

Special

Sabotage slog ut Saab Sonett

Anders Tunberg

Som vi nämnt i ett tidigare nummer av Sonettvärlden så fick vi ett klipp av Christer Melwinsson i Katrineholm ur Bilsport rally Magazin, nummer 1, 1995. Då vi tycker att Anders Tunbergs artikel är väl värd att citeras i sin helhet gör vi det härnedan. Vi passar även på att tacka Anders för publiceringsrätten.

Saab Sonett, den tvåsitsiga sportbilen, kunde ha blivit en utmärkt rallybil. Ett par hundra kilo lättare än 96:an, men med samma ilska effektiva tvåtaktsmotor - det hade varit dunder 1966.

Problemet var att vi inte tävlade i skogen med sportbilar i Sverige. Det fanns ingen klass för Sonett. Men utomlands...

Erik Carlsson "På taket" var världsidol efter tre segarar i RAC och två i Monte Carlo. Så klart skulle han åka Sonett i sportbilstävlingen framför alla andra: Coupe des Alpes.

Coupe des Alpes hade franska staden Marseille vid Medelhavskusten som centrum. Därifrån begav man sig för att på kortast möjliga tid ta sig över praktiskt taget varje europeiskt bergspass. Alperna översvämmades

av rallybilar under några dagar - vilket liv det var...

1966 var Saab Sonett II med tvåtaktsmotor klar för serieproduktion, och två tävlingsbilar byggdes. 841-kubiksmotorerna borrades upp till 940 kubik, maxeffekten låg på 93 hk. Och så växladades bilarna ned till en toppfart av 140 km/h. Accelerationen blev därefter: 0-100 på 8 sekunder. Den första Saab 99 Turbo behövde 9 sekunder för samma sak.

Erik och Torsten Åman körde en silverfärgad Sonett, Eriks hustru Pat Moss Carlsson/Elizabeth Nyström en likadan fast röd. Under träningen körde de vanliga 96:or, för Sonetterna hade sin maxeffekt på exakt 3500 rpm, varken mer eller mindre. De var mycket svårkörda, och kåkade tändstift med stor aptit.



Erik Carlsson "På taket" och Torsten Åman och Saab Sonett med tvåtaktsmotor vid starten för Coupe des Alpes 1966. Smuts i bensinen satte stopp för dem.

Coupe des Alpes började bra för Erik och Torsten. - Vi kunde hålla jämna steg med Porsche 904, minns Erik. Det var inte dåligt...

Men så började det krångla. Tändstiften slog igen. Det var inte konstigt i sig, för trimmade tvåtaktare är som sagt känsliga på den punkten. Men när det inte hjälpte att byta stift stup i ett... Carlsson/Åman började undra... Och till slut tog de sig inte ens fram till servicebilen. Reservstiften var slut. och Pat Moss hade råkat ut för samma sak.

Sonetterna måste bryta, och hemma igen lämnade Saab in bensinprov

för analys. Den var nedsmutsad med något som inte gick att bestämma.

Från den dagen hade alla Saabs tävlingsbilar låsbara tanklock.

Sabotage var inte ovanliga vid rallyn på den här tiden. Särskilt i Frankrike, där andra stall än Saab (dock inga franska) av och till råkade ut för lossade hjulmuttrar och annat otäckt.

Coupe des Alpes 1966 blev enda tävlingen för fabriks-Sonetterna. Nästa gång en Sonett tävlade i Frankrike var 1969 då Simo Lampinen körde en privatansmälld V4 i Monte Carlo-rallyt. Och blev utesluten vid en kontroll som inte fanns... □

Längst, flest, snabbast?

Jan-David Skavén

Är det inte dags för en tävling igen?! Jo, det tycker vi i styrelsen i alla fall. Därför anordnar vi nu en lite udda tävling där det gäller att vara osvensk, med andra ord skryta lite med att man är bäst.... Vi vill höra av er som tror att ni är duktigast på frågorna nedan. Vi ser gärna, att ni kan styrka era påståenden på något sätt, men ibland är det kanske inte så lätt, så då litar vi på ert ärliga svar.

Vem har ägt sin Sonett längst?

Det gäller alltså ägande av samma bil, inte ett ägande av flera olika Sonetter. Ange gärna datum då bilen förvärvades samt årsmodell på Sonetten. Vi tar nämligen hänsyn till när Din Sonett producerades, med andra ord, har Du ägt Din 72:a sedan den var ny har Du lika stor chans att vinna som en som ägt sin sedan den var ny 1966.

2) Vem har ägt flest Sonetter?

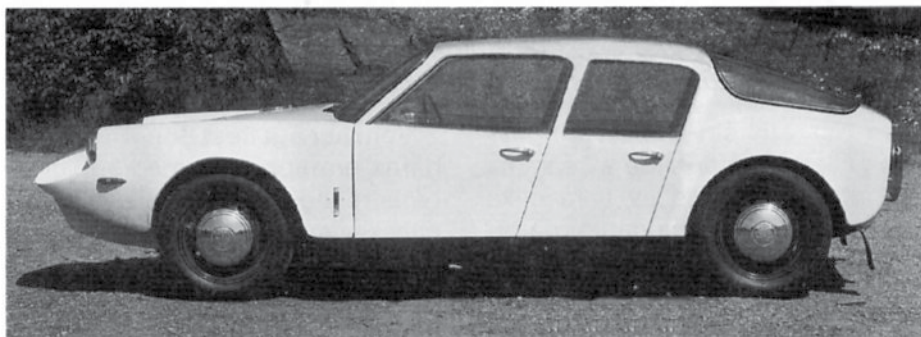
Styrk gärna era uppgifter med kopior av registreringsbevis och/eller reg./chassinummer! Frågan gäller förstas totalt av de olika modellerna, ange årsmodell och ungefärlig ägandetid per bil.

3) Vem har kört längst med en enskild Sonett? Ni får gärna ha bytt motorer, växellådor och annat, men



Vilken tur...

...för oss Sonettägare att denna MFI-13 i taxiversion inte kom i produktion, visserligen saknar vi utrymme i våra Sonetter ibland, men här går väl gränsen för vad vi designmässigt kan uthärda.



(När denna bild scannades och behandlades i datorn och texten till notisen skrevs, var det den första april, detta kan möjligen ha påverkat bilden och artikelns utformning)

Sonetten har fått motstå mycket "spott och spe" för sitt sportvagnsutseende – "den fula ankungen" osv – men vad skulle inte pressen frossat i för ordkväden om man fått se denna tills nu opublicerade bild av Sonetten?

det ska röra sig om samma bil/chassinummer.

4) **Vem har kört längst med flera olika Sonetter?** Ange gärna milantal per Sonett samt modell.

5) **Vem har kört snabbast med sin Sonett?** Ange gärna vad som fanns under huven och omständigheterna. Vi utgår ifrån att det var på tillåten plats, alltså bana i Sverige eller t.ex. Autobahn i Tyskland. (Om fortkörningen skedde på allmän väg i Sverige kan ni förslagsvis bifoga trafifipaxbilens videoupptagning som bevis...)

6) **Har vi missat något, är ni värst/bäst på något annat?** Givetvis med Sonettanknytning. Skriv och berätta, det kan också ge er pris.

Vi vill ha in era svar **senast den 15 augusti 1997**. Vinnarna publiceras i nummer 3/97 av Sonettvärlden. Låt oss slippa förlänga tävlingen för att ni inte svarat utan kom igen och skicka svaren/underlagen till tidningens adress! Priserna blir som vanligt fina och ur klubbens presentförråd. Det kan bli böcker, T-shirts, affischer eller något annat därifrån. Om flera tävlande placerar sig på samma plats (ex. båda har ägt sina Sonetter sedan 1 mars 1967) så får förstås båda pris. □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Nines

I nummer 231 har man en bild med en rad Sonetter på framsidan. Bilden togs vid Lake Placid Vintage Meet och vi kanske även ska nämna att tidningen ges ut av Saab Club of North America. För övrigt kan jag nämna att man för ett tag sedan gav upp att kalla utgåvorna nr. 1, 1996 osv. då man sällan klarade av att hålla publiceringstiderna. Men när tidningen väl kommer ut är den ofta läsvärd.

Anledningen till att jag omnämner tidningen här är att man har ett fysisidors reportage av Bruce Turk från New England Sonett Club om hur man tar bort karosserna på såväl Sonett II, V4 och III i samband med renovering. Han går igenom allt som ska göras steg för steg vilket säkert kan hjälpa folk i renoveringstankar. En förutsättning för att följa hans råd, förutom händigheten förstås, är att man behärskar engelska. Själv är jag glad så länge jag slipper genomföra en sådan omfattande renovering....

Nostalgia

Denna tidning håller stilen! I januari-februari numret 1997 räknar man på fyra sidor upp fakta, adresser o.s.v. till 174 svenska bilklubbar. För att något lätta upp denna massiva information visar man fyra bilder på olika modeller. En av dem är på Sonetter, både V4 och III! Bilden är tagen i sam-

band med vårt jubileumsmöte på Ydinge i Skåne i maj 1996. Det tackar vi för, en bild säger mer än tusen ord....

Thoroughbred & classic cars

För ett tag sedan var Lennart Jarenbäck på en intressant bildels- och modellbörs i La Roche i Frankrike. Förutom att han köpte lite bildelar övertygade en charmerande fransyska honom att köpa ett tiotal engelska biltidningar, trots att de inte var rykande färska. Snarare tvärtom, men det gjorde inget, ty när han kom hem fann Lennart till sin glädje ett reportage med titeln "Saab Story" i marsnumret från 1978 (!). Det handlade om Saabhistorien från början på fyrtiotalet fram till slutet på 70-talet, med andra ord var det så länge sedan att man inte ens hade börjat producera den gamla 900:an.... Men det gjorde ju inget, för det det fanns mycket intressant att läsa om från ursaaben till Saab 99 med turbo. Att artikeln även tar upp Sonettproduktionen är väl inte heller att förvånas över. En Sonett III finns redan på omslaget, tillsammans med en Triumph Roadster med en passande registreringsskylt, FUN 653. Sonetten hade PAT 7, med andra ord var det den bil som Eric Carlsson och Pat Moss ägde fram till något år sedan då den såldes till en engelsk gentleman. När det gäller Sonetterna så berättar man om Rolf

Melldes Sonett I, Björn Karlströms MFI 13 som blev Sonett II och Sergio Coggiolas Sonett III. Man berättar om de olika motorerna, den fina väghållningen och den nätta inredningen. Man tyckte att instrumenten var bra liksom värme- och ventilationsanläggningen samt den smarta lösningen av kombinerad expansionstank och förstuvning. Som den engelska tidning det är så hade man gärna sett en högerstyrd version av Sonetten för den engelska marknaden. Man nämner också att de flesta av de 10235 Sonetter som producerades exporterades till USA. Slutligen berättar man om Saabs Museum som redan då ansågs vara omfattande och sevärt.

Automobil Revue

Lennart Jarenbäck har återigen varit flitig. Denna gång har han grävt djupt i tiden och fått fram schweizisk testartikel "AR-Kurztest" från juni nummer 1968! Det är en Sonett V4 från 1968 med ch.nr. 574 som testas, det var den allra första Sonett II V4 som kom till Schweiz. Denna bil ägs idag och körs nästan dagligen av en gentleman, Dr. Hans-Jörg Schafroth boende i St. Gallen.

Låt mig citera lite ur denna långa testartikel, som i original är på tyska. Även om man har synpunkter på designen så skriver man att "i stort utstrålar linjerna på Sonett V4 en uttalat stark individualitet och linjerna är originella. -Trots det lätta glasfiberkarosseriet så tar absolut inte accelerationen andan ur en. Bromsarna, tvåkretssystem med skivor fram och trummor bak förorsakade ingen be-

geistring. Kuggstångsstyrningen är mycket precis och tillåter föraren att känna av framvagnens rörelser. Den kan tyckas trög i början, men man måste tänka på att Sonetten tydligt visar sin framhjulsdraft. Den har hård koppling, hård och långsam rattväxel men under alla förhållanden en utmärkt väghållning. Man bedömer den inre säkerheten som föredömlig. Den har en störtbåge, en bensintank som är väl skyddad från stötar där den sitter direkt på bakaxeln, bra avläsbara instrument och tydligt utmärkta knappar. Däremot är det lätt att förväxla fönsterveven och den inre spaken för att öppna dörren. Saab Sonett V4 hör till de rätt sällsynta sportiga kupéerna med framhjulsdraft. Lyx, komfort och prestanda är inte huvudfördelarna, däremot den originella designen, väghållningen och den höga graden av inre säkerhet."

Saab Idag

Den 16 januari, i nummer 1 1997, hade Saabs personaltidning återigen med material med Sonettanknytning. Egentligen handlade artikeln om en av Saabs återförsäljare, Växjö Bilaffär och försäljningen av nya och begagnade bilar. VD för företaget, Steve Karlsson, avbildas dock på ett fint färgfoto i en bil som visserligen står i bilhallen men som inte är till salu, i alla fall inte för tillfället. Steve sitter nämligen i sin helrenoverade Saab Sonett V4 från 1968. Den beskrivs som "den verkliga pärlan bland hans bilar, som kommen direkt från fabriken". Han berättar, att Sonetten hade stått

länge i en lada i Hillestorp och att den inte var någon vacker syn när den i början av 80-talet köptes för det mycket låga priset 7000:-. Renoveringen tog varje helg under ett års tid, men när den väl blev klar har den bara gått 10 mil....

Saab Idag

Den 23 januari, i nummer 2, 1997 hade man med en Sonett igen. Snart börjar jag tro att man satt en ära i att ha med Sonettmaterial i varje nummer... Det är den nye Saabchefen i USA, Joel Manby, som på en amerikansk klubbträff i somras sitter i en Formula Quantum. Bakom honom är det dock ännu intressantare. Där syns nämligen den Sonett I med ch.nr. 2 som står hos Saab i USA nuförtiden. På sjuttioalet stod den i en utställningslokal hos Philipsons i Häggvik utanför Stockholm. Björn Svallner kallade den i sin bok, "Alla Saabs Sportbilar" för "agentbilen". Det hade dock inte med James Bond och biljakt att göra utan snarare att

bilkungen Gunnar V Philipson var generalagent för Saab. Lite lustigt egentligen, Sonett I med chassinummer 1 kommer hit från USA medan nummer 2 exporteras dit...

Expressen

Den 20 februari skrev Sonettägaren och motorjournalisten Håkan Matson en helsida med rubriken "Född i dag: En helt ny Saab". Det är förstas pressbilderna på den nya storsaaben 9⁵ som visas. Vad är då mer naturligt än att visa en kavalkad av tidigare modeller, från Saab 92 och framåt till 9000? En av de modeller som visas på bild är en Sonett V4 från 1968. Det kommer nog fler sådana tillbakablickande kavalkader detta år i olika media då Saab firar 50-årsjubileum.

Saab Idag

I nr. 7 av den 27 februari skrev Peter Salzer en helsida i Saabs personaltidning om hur just detta jubileum kommer att firas i år. Det kommer att synas på olika bilsalonger, med festlig-



Nye Saabchefen i USA, Joel Manby, vinkar glatt på klubbträffen i somras.

heter för de anställda och givetvis även vid jubiléumsfestivalen den 19-20 juli för Saabklubbmedlemmar och andra entusiaster. Två bilder illustrerar artikeln. Som sig bör är den ena på Ursaaben från 1947. Den andra visar en Saab Sonett III från 1974 med en tidstypisk bild på ett ungt, glatt par som lyckligt närmar sig bilen... Där ser man vilka två modeller som betydligt mest för Saabs utveckling, eller...?

TV4

Berndt Eliasson har haft skarpögonen på. Han såg nämligen att det i trailern för TV4s lokalnyheter skymtade förbi en Sonett II! Efter koll visade det sig, att vinjetten, som gjorts av Max Grinde på TV4 i Halland visade Erik Carlsson vid rekordförsöket i Falkenberg i höstas. Denna vinjett visas i hela landet dagligen, inte dåligt.

Saab Idag

Med risk för att bli tjatig, Saab Idag fortsätter med Sonettmaterial i nummer 8 från den 6 mars. Temat är förstas det förestående 50-årsjubiléet och rubriken "Avstamp inför födelsedagen". På en av bilderna som illustrerar artikeln har man lyckats få ihop T.ex. Per Gillbrand, Pat Moss, Elizabeth Nyström, Per Eklund, Stig Blomqvist, Simo Lampinen, Torsten Åman, Erik Carlsson, Björn Envall, Rolf Melde och sist men inte minst, Ursaabens pappa, den 92-åriga Gunnar Ljungström. Hela sällskapet poserar framför Ursaaben. Helt otroligt, att den man som för mer än 50 år sedan konstruerade bilen fortfarande är "still going strong"!

På en annan av bilderna poserar Pat Moss och hennes kartläsare Elizabeth Nyström vid huven på en röd tvåtaktssonett i Saabmuséet. Elizabeth och Pat tävlade tillsammans i Saab mellan 1964 och 1973, bland annat i Coupe des Alpes 1966 med en Sonett II. Idag bor Pat i England med sin man Erik Carlsson och håller på med hästsport medan Elizabeth är moderat riksdaysledamot ifrån Trollhättan.

Min bil

Denna kundtidning har säkert en hel del av er fått hem i brevlådan. Då har ni kanske också uppmärksammat, att det skrivs om Sonetter på ett antal platser i tidningen: Dels så visar man förstås de pressbilder vi redan har visat i Sonettvärlden från Erik Carlssons rekord med en Sonett I från 1996 samt från Gelleråsbanan 1956. Sedan har man på grund av jubiléet en kavalkad över 50 års Saabproduktion. Självklart omnämns då både Sonett I 1956 och Sonett II från 1966. Men var tog Sonett V4 från 1968 och III från 1970 vägen, de nämns faktiskt inte bland alla andra under årens lopp?! Nå, Sonett III visas ändå på bild då man visar Hans Regnérs fina Saabsamling, alltifrån 93 till 96 Monte Carlo. Slutligen så visar man en bild och text från vårt jubiléumsmöte på Yddinge 1996 under rubriken "Sonetter i långa banor". Jag tror aldrig vi har haft ett arrangemang i Club Sonett Sweden som uppmärksammas så mycket i olika media som det. Men så gjorde vi också vårt bästa för att sprida information om det, både innan och efter. □

Köp - Sälj - Byt

SONETT

Säljes

Sonett V4-68. Vem har tid att göra bil av min Sonett igen? Stoppa i motor och montera kaross, ring för mer info, pris 35000:-.

Topplöck; 2 st. nya med std. ventiler till V4. Pris 900:-

Kent Kristensson, tel. 042-22 25 11

Säljes

Beg: Luftrenare Sonett V4, golvväxel-detaljer Sonett III (bl.a. vxllådsfäste), instrumentpanel Sonett III 73-74.

Nytt: Div. gummilister, belysningsdelar, kopplingscylindrar, handbromswire II/V4/III, bakruta Sonett II/V4

Mats Jonsson, tel. 0150-12904

Säljes

1967 modell Sonett II Silver met. Ch.nr. 202. Bilen er kjøp i Wilming-

ton, USA i 1996. Renoveringsobjekt. Noe rustsveising gjenstår. Bilen er demontert. Selges høystbydende.

Tom Arne Ingier

Treschowsgt. 19 B, 0470 Oslo Norge

Tel. 22 18 18 18.

Köpes:

AC-aggregat till Sonett III. Även defekt av intresse.

Göran Gustafson

tel. hem 031-26 58 89

arb. 031-37 42 14

Köpes:

Hastighetsmätare till Sonett V4 (km/h) Ny bakre ljuddämpare till Sonett II/V4 Saab 95 1978. Endast bil i fint skick är av intresse. Eventuellt kan en fin 77:a vara av intresse.

Mats: 0151-129 04 arb. 0150-587 51

Du som vill ha...

... Nordisk Evenemangskalender med alla årets möten för MHRF-anslutna klubbar eller information om MHRF/Folksamförsäkringen för 1997, hör av Dig till Jan-David Skavén, tel. 08/93 15 65 så skickar han ett ex., givetvis utan kostnad för Dig.

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.

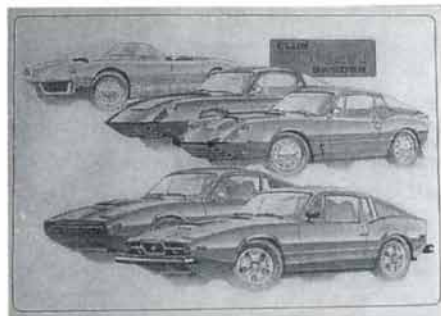
Tygdekal 25:-

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".