

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



# SAAB

# FESTIVAL-97



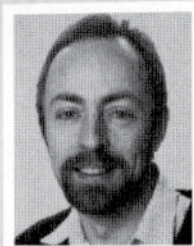
- ★ SAAB-jubileumsfestival -97
- ★ Vårträffen och årsmötet
- ★ Längst, mest, snabbast – resultat
- ★ Saab 9-5 testad

# 3

1997



## Från ordförandens skrivbord



Hej,

Ännu en sommarsäsong är oåterkalleligen bakom oss, men minnena består. Och vilka minnen sedan: Först vårt eget trevliga vår- och årsmöte i Kosta den 14 juni och sedan Saabs Jubileumsfestival i Trollhättan den 19-20 juli. Jag vill speciellt tacka Per Alvestig som nu avgick ur styrelsen efter att ha varit med på olika poster sedan mitten av 80-talet. Någon ny klubbmästare efter Åke Olsson blev det tyvärr inte, men om någon kommer på bättre tankar är det bara att kontakta mig, möten blir inte till av sig själva.

Saabs jubileumsfestival ska man egentligen uppleva och inte bara läsa om för det var en fantastisk folkfest. Många gamla Saabar i allmänhet och mer än 50 Sonetter i synnerhet. Det har vi aldrig varit i närheten av tidigare. Och så många härliga människor man träffade! För att något kunna delge er detta färgspråkande evenemang bjuder vi på några färgsidor från jubiléet, vilket har möjliggjorts genom en anonym sponsor.

Nu till något annat med anknytning till vår hobby, nämligen den Motorhistoriska Konferensen 1997 vilken Motorhistoriska Riksförbundet arrangerade i april. I korthet gick den ut på att öka förståelsen för det mobila fordonshistoriska museum som vi bjuder vår omgivning på när vi färdas med våra samlarfordon. De inbjudna riksdagsmännen, utskottsledamöterna och tjänstemännen från olika verk blev informerade om hur mycket entusiasterna uträttat för att bevara de olika samlarfordonen, ett arbete som museerna saknar både ekonomiska och tekniska resurser till. Givetvis till glädje för såväl nuvarande som kommande generationer. De fick reda på hur lite dessa fordon, totalt antal 58700 t.o.m. 1967 kör gentemot de nästan 3.600.000 som är nyare. Med andra ord, den negativa miljöpåverkan är oerhört liten. Trots det ska vi förstås förbättra oss och t.ex. tänka på vilka kemikalier vi använder med bilanknytning. Både för miljöns skull och för att vi ska slippa kritik. Vår förhoppning är, att de inbjudna gästerna på konferensen nu är bättre informerade om vår hobby när de fattar beslut framöver som berör oss.

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, ordf. reservdels.grp  
0495-405 95

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-45 10 13

Erland Johansson, reservdelsförv.  
013-27 04 12

Thomas Gustavsson, suppleant  
0492-130 39

### OMSLAGSBILD:

Som sig bör pryder två Sonett-ettor detta SAAB-festivalnummer av Sonettvärlden, men bara en är original. Foto: Kjell Wihlborg

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  
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm  
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås  
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp  
0413-708 00

**Medlemsavgift**  
**125:-/år**

Nästa nummer av

### SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december 1997.

**Sista inlämningsdatum** för manuskript och annonser 31 oktober.



# Vårträffen och årsmötet 1997.

Jan-David Skavén

---

Ännu ett vårmöte och årsmöte har lagts till handlingarna, vårt sextonde sedan grundandet av Club Sonett Sweden 1981. Trots att det inte var ett jubileumsår för klubben i år så kom 16 Sonetter och ytterligare ett antal personer, jättekul! Jag tror och hoppas att alla uppskattade dagen, som alltid är det trevligt att återse tidigare bekanskap och göra nya.

---

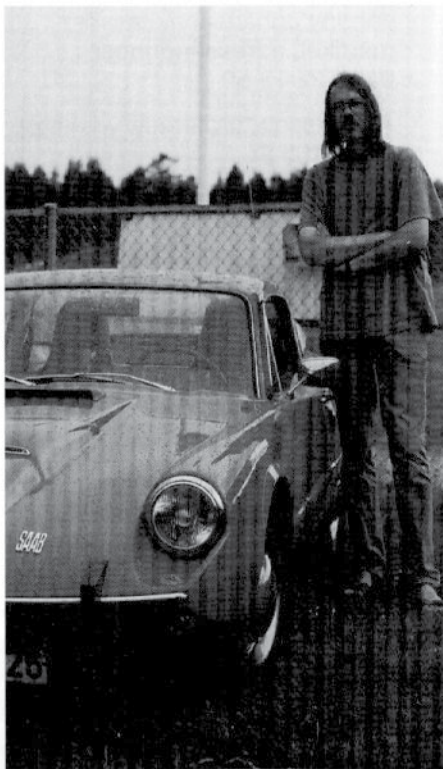
Vi började med att ställa upp våra bilar på en reserverad plats nära marknaden, som Glasbrukets Motorveteraner i Kosta arrangerade. De som ville kunde komma redan vid 8-tiden på morgonen. Det fanns mycket delar, litteratur och annat med fordonsanknytning där, men självklart inget som var direkt för Sonetten, även om det förekom en del Saabdelar.

Vi började kl. 12.00 med årsmötet, där jag själv ledde årsmötesförhandlingarna. Vid min sida som protokollförare satt vår kassör Johnny Johansson och till protokolljusterare valdes Bo Jonsson och Sten-Arvid Larsson. Vi fastställde dagordningen och godkände föregående årsmötesproto-

---

Vår mest långväge gäst på vårmötet, Jürgen Quetting från Dortmund i Tyskland. Det var också Jürgen som vann rallyslingan. Foto Jan-David Skavén

---



En härlig gruppbild från vårträffen och årsmötet i Kosta 1997. Foto Kjell Wihlborg

koll, verksamhetsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen; de tre senare redovisas separat. Styrelsen fick även ansvarsfrihet för 1996. Sedan var det dags att välja en ny styrelse. Från den gamla styrelsen hade Per Alvestig ombett sig omval och Åke Olsson ville inte längre kvarstå som klubbmästare. Däremot var han beredd att ta en annan post i styrelsen och arbeta med nyframtagning av reservdelar. De som valdes blev: Jan-David Skavén på ett år och på två år Berndt Eliasson, Åke Olsson och Erland Johansson. Glädjande nog valdes en ny person in i styrelsen som suppleant, nämligen Thomas Gustavsson från Vimmerby. Mats Pheresson, Johnny Johansson och Hans Eklund har ett år kvar på sitt mandat.

## Men någon ny klubbmästare blev det inte...

Enda smolket var förstås att vi efter årsmötet inte har någon klubbmästare längre. Åke har ju nu en annan funktion i styrelsen och trots två uppmaningar i Sonettvärlden har **ingen** anmält intresse att ingå i styrelsen som klubbmästare. Svagt tycker jag, om jag nu ska skriva klartext. Däremot tror jag att en del medlemmar i klubben framöver kommer att ordna träffar, utan att för den skull vara klubbmästare. Jamen då så, då är det ju fixat? Inte riktigt faktiskt. En krympande styrelse kan inte vara lika handlingskraftig som en fulltalig och vi får även rent praktiska problem. För att vara beslutsfärdiga på våra styrelsemöten mås-



te vi enligt stadgarna vara fem personer. Vi har faktiskt fått ställa in flera möten då vi varit för få eftersom några haft förhinder. Jag är övertygad om, att en del medlemmar skulle vilja ha fler träffar, men då får man ställa upp och ordna en träff och inte alltid hoppas, att någon annan ska göra det.

Som revisor och revisorsuppleant omvaldes Inger Wennberg och Göran Sundin på ett år. Till valberedning omvaldes Claes Jartoft och nyinvaldes Jan Owe Nilsson, även de på ett år. Årsavgiften för 1998 fastställdes till oförändrade 125:- för svenska

medlemmar och \$ 10 för utländska medlemmar. Vidare beslutade årsmötet om den lilla stadgeändring som vi föreslog på sid. 15 i nummer 2/97 av Sonettvärlden och vår reservdelsförvaltare Erland Johansson har nu möjlighet att öppna ett speciellt reservdelskonto.

På ordet fritt ansåg Roland Clasen att det varit svårt att få tag på bra ritningsunderlag för Sonetterna så att man kan nytillverka vissa detaljer. Vi kan bara ge honom rätt och ska från styrelsens sida kontakta Saabs Bilmuséum för att se vad vi kan göra för att förbättra situationen. Därmed av-

*Bo och Ingrid Jonsson i samspråk med Anna-Lena Skavén framför de uppställda Sonetterna. Foto Jan-David Skavén*



*De glada (?) pristagarna i tävlingen om finaste Sonetten 1997: Thomas Gustavsson (3), Åke Olsson (1) och Kenneth Nilsson (2). Foto Kjell Wihlborg*

slutades årsmötet och det var dags för smörgåstårtan. Den intogs med god aptit men så var den också välsmakande.

#### **Dags för vårmötet!**

Nu var det dags för en trevlig och omväxlande rallyslinga på ungefär 4 mil. Den passerade flera glasbruk som Åfors, Johansfors och Orrefors. Vackra vägar och bitvis väldigt kluriga frågor. Eller vad sägs om följande: Vi fick gå bakom en pressning i 30 sekunder efter att först ha fått höra att frågan skulle ställas när vi kom fram igen. Där bakom hängde sex navkaplar på ett rep. Vi lyckades identifiera två av dem och gick fram för att höra frågan som var

"Hur långt var repet". Djup suck från oss och säkert från en del andra. Rätt svar var 14 meter och det sade inte vi. En annan klurig fråga var att gissa vad det var för bil som hängde inplastad, förutom undertill, högt upphissad av en truck. Att det var en Saab kom vi fram till, men vi gissade på en 93:a från 1958. Rätt svar var en 92:a från 1950 och den hade ett mycket lågt ch.nr, 009! Skicket var slitet, något rostigt bruksskick. Den kommer att rostlagas, men bevaras i sitt bruksskick.

Efter croquet, köra på plankor och ytterligare några frågor var det dags för målgång i Kosta och insamling av röstsedlar för den "Finaste Sonetten, våren 1997". Vädret som hade varit



hyfsat övergick nu till regn. Som tur var fanns det ett tält där vi kunde ta skydd. Först var det pris för rallyslin-gan. Den som vann var Jürgen Quet-ting från Dortmund i Tyskland, trots att hans svenska kunskaper är be-gränsade. Bra gjort. Han vann förstas en glasskål, vad annars i Kosta?! Dessutom kammade han hem pris för längsta färdväg, en Sonett T-shirt och det var han väl värd.

### Prisutdelning för Finaste So-netten, våren 1997

Omröstningen blev spännande, mildt sagt. När våra medlemmar röstat klart stod det oavgjort mellan Åke Olsson, Silverdalen och Kenneth Nilsson, Teckomatorp, med två-taktssonetter från 1967 respektive 1966. Båda har vunnit förut med sina fina bilar. Då vi inte själva ville avgöra fick tre representanter från

Glasbrukets Motorveteraner rycka in och det visade sig att de förorda-de Åkes vita tvåtaktare. Med andra ord kom Kenneth på andra plats och på tredje plats kom vår nyinval-de suppleant Thomas Gustavsson med sin Sonett III:a från 1974. Pris-tagarna fick glasvaser i olika storlekar. Av någon anledning är det väl-digt sällan en Sonett III:a som vin-ner, trots fint skick på många av dem. Konstigt, men det är ju de närvarande medlemmarna som väl-jer, även om det denna gång fick bli externa utslagsröster.

Alla deltagarna fick sedan glasplun-tor med gravyr på vilket var uppskat-tat.

Slutligen, stort tack till Glasbrukets Motorveteraner och Åke Olsson för ett mycket fint arrangerat års-och vårmöte!



Niemi Ossi  
Härryda

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post. Grattis och lycka till vid dr



# Årsrapport Club Sonett Sweden

Resultatredovisning 961231

Nya medlemmar under 1996: 39 st.  
Totalt antal medlemmar 961231:  
323 st.

Ingående saldo 960101 96.552,76  
Inkomster 66.606,19  
Utgifter 111.668,00  
Utgående saldo 961231 51.490,95

### Inkomster under 1996

Medlemsavgifter 35.197,91  
Administrationsbidrag, MHRF 695,00  
Annons 300,00  
Jubileumsmöte 4.340,00  
T-shirts 2.820,00  
Affischer 680,00  
Mappar 1.290,00  
Modellbilar 1.080,00  
Dekaler, tygmärken 205,00  
Litteratur 3.050,00  
Reservdelar 13.518,00  
Ränta 3.415,28  
Diverse 15,00  
**Totalt: 66.606,19**

### Utgifter under 1996

Sonettvärlden 5.000,00  
Sonettvärlden, jubileumsnr. 2.094,00  
Reseersättning 5.542,00  
Porto, telefon 6.112,95  
Styrelsemöten 3.089,00

Jubileumsmöte 16.691,00  
Medlemsavgift, MHRF 4.312,00  
Datorutrustning 4.200,00  
Postgiroavgifter 724,00  
Modellbilar 1.971,60  
Pins 400,00  
Mappar 8.617,00  
Böcker 775,00  
Pennor 750,00  
Affischer 1.750,00  
T-shirts 12.634,00  
Originalbild till T-shirts, affischer, Sonettvärlden 5.000,00  
Diverse 1.912,10

### Reservdelsförsäljning

Inköp reservdelar 18.678,00  
Emballage, omkostnader 3.292,00  
Lagerkostnader 4.500,00  
Försäkring: 2.447,00  
Frakt, porto 1.024,90  
Diverse 150,00

**Totalt: 111.668,00**

Värdet av reservdelslagret är vid årets slut beräknat till ca.

**250.000:- kr.**

Vargön 970315

Johnny Johansson, kassör



# Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 1996

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga betalande medlemmar i klubbtidningen Sonettvärlden. Klubben har firat 15 årsjubileum då den grundades 1981. Vad som speciellt kan kommenteras är följande:

- Fyra nummer av Sonettvärlden har kommit ut och distribuerats till alla betalande medlemmar, vissa bilklubbar, universitetsbiblioteken samt till en del biltidningar. Layouten har allteftersom förfinats. Med hjälp av det goda datastöd vi har nu för tiden har bildbehandlingen kunnat förbättrats. För att extra celebrera jubileet var nummer 2/96 ett jubileumsnummer där en lång artikel är för år tog upp 15 års klubb- och klubbtidningshistorik. Detta nummer var även vårt första som hade ett omslag i fyrfärg.

- Club Sonett Sweden arrangerade den 25-26/5 ett kombinerat års- och vårmöte i Yddinge i Skåne. Jubileet till ära hade vi bjudit in del hedersgäster och vi hade nöjet att bland alla som kom se Rolf Mellde, Rudolf Abelin, Bert Grahn och Lennart Larsson. Totalt kom det 28 Sonetter och ca. 60 deltagare till träffen. Saabs Bilmuseum genom Peter Bäckström hade vänligheten att låna ut den blå Sonett I:an till vår träff. Club Sonett Sweden bjöd alla medlemmar bl.a. på T-shirt, affisch, pennor, tårtor samt middag. Som vanligt röstades "Vårens Snyggaste Sonett" fram. Arrangörerna till den lyckade vårträffen anordnade även en uppföljningsträff den 17 augusti på Yddinge där man bl.a. kunde se på videon och diabilder från jubileumsträffen.

- Under slutet av året kom äntligen de första leveranserna av de små stötfångarna till Sonett III. Diverse andra reservdelar har under året köpts till klubbens reservdelslager. Varje år presenteras de delar klubben har i lager i Sonettvärlden.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam res-

pektive Skandia har väl tillgodosett de skiftande kraven hos våra medlemmar. Det är glädjande att det är sällan som våra medlemmar råkar ut för skador med sina Sonetter.

- Club Sonett Sweden har nu tre datorer i sin ägo. En Macintosh SE för att skriva artiklar och en Power Macintosh 7500 för layoutdelen till Sonettvärlden. Dessutom en Macintosh LC för matrikelhållning och kassörsarbete.

- Medlemsantalet låg 1996-12-31 på 323 medlemmar.

- Styrelsen i Club Sonett Sweden beslöt vid sitt sammanträde 1996-08-24 att välja in Rolf Mellde och Björn Karlström till nya hedersmedlemmar. Under 1996 har styrelsen hållit fyra protokollförda sammanträden.

För styrelsen  
Stockholm 1997-01-02



Jan-David Skavén  
Ordförande

## Revisionsberättelse kalenderåret 1996

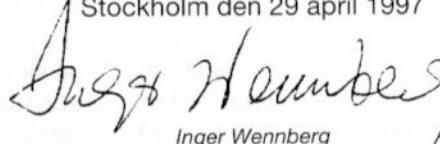
Undertecknad, som av årsmötet utsetts att granska Club Sonett Swedens räkenskaper och klubbens förvaltning för kalenderåret 1996, får härmed lämna följande berättelse.

Jag har på sedvanligt sätt tagit del av räkenskaper och övriga handlingar, som ger upplysning om klubbens verksamhet och ekonomi. Då jag ej funnit anledning till anmärkning föreslår jag årsmötet

att fastställa kassaomslutningen per 19961231 till Femtioettusenfyrahundranittio kronor och nittiofem öre (51.490:95)

och att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Stockholm den 29 april 1997



Inger Wennberg



# Undersökning av körsträcka 1996

Jan-David Skavén

---

På MHRFs, Motorhistoriska Riksförbundets vägnar bad vi er att på inbetalningskortet fylla i hur många mil ni kört med era Sonetter 1996. MHRF har sammanställt statistik från många klubbar och sedan lämnat över materialet till myndigheterna. Anledningen är förstås att visa, att de som har samlarfordon i Sverige totalt kör en mycket begränsad sträcka med fordon som är omoderna vad gäller utsläppen. Om denna dialog med myndigheterna fungerar kanske vi kan förhindra ekonomiska eller andra styrmedel som skulle försvåra och fördyra användningen av våra fordon.

---

Nå, vad svarade vi i Club Sonett Sweden då? -180 medlemmar (ca. 69 %) har svarat, vilket får betecknas som med beröm godkänt. Av dessa har 76 st. (42 % av 180) uppgett 0 mil. Genomsnittlig körsträcka är 95 mil, räknat på alla svar. Räknar man bara med de 104 (180-76) som har kört bilen under 1996, blir den genomsnittliga körsträckan 165 mil. Kortaste uppgivna körsträcka är 1 km (Mats Ekman, Heby), längsta körsträckan är 1000 mil (Bo Jonsson, Svedala och Anders Forsman, Uppsala). Vi tackar alla som svarat och Johnny Johansson för att han sammanställt statistiken.

MHRF har också gjort en egen enkät där man frågat var tionde medlem med bilar tillverkade mellan 1900-

1967 och som har MHRF/Folksamförsäkring om körsträckan. Totalt har man frågat 764 st och efter påstötning fick man en så hög svarsfrekvens som 95.9%. Som ni ser är det mest årgångar innan Sonetterna började tillverkas, anledningen i all enkelhet är att de är 30 år eller äldre. De äldsta fordonen körs naturligtvis minst, men i snitt har man kört 80 mil 1996. Totalt utgör samlarfordonen 1,6% av antalet personbilar i trafik, och dessa 80 mil utgör 0.09% (0,9 promille) av personbilarnas totala körsträcka.

Vi får hoppas, att denna statistik kan hjälpa alla fordonsägare, så att myndigheterna inser, att vi totalt kör så litet att det inte är lönt ekonomiskt och miljömässigt att försvåra vårt körande med samlarfordon. □

# Vi var redan tidigare imponerade...



...av Tom Donneys samling av 11(!) tvåtaktssonetter, vilka vi visade en bild av i nummer 1/97 av Sonettvärlden. Bildkvaliteten var dock inte den bästa och dessutom visade den "bara" sex stycken. Nå, den oförtröttlige Lennart Jarenbäck har nu ordnat fram en ny, betydligt bättre bild på alla elva. Enda felet nu är faktiskt att Tom har sålt en, den med ch. nr. 164 med guldfärg till en tandläkare i Alaska! Förmodligen är det den första Sonetten där och

definitivt den första tvåtaktssonetten. Nå, att ha 10 tvåtaktssonetter i sin ägo är inte fy skam det heller med tanke på att man bara producerade 258 stycken.

Bilden som helst skulle visas i färg visar främre raden från vänster till höger: # 164 guld, # 021 grön, # 211 röd. Mellersta raden från vänster till höger: # 172 röd, # 066 silver, # 104 röd, # 066 svart. Slutligen raden längst bak från vänster till höger: # 225 guld, # 252 röd, # 240 röd, # 046 röd. □



# Saab Jubileums- festival 1997

Jan-David Skavén

*Det var nog många av oss som hade sett fram emot Saabfestivalen 1997 som årets träff. Man firade 50 årsjubiléum för personbilstillverkningen och med tanke på de lyckade festivaler som arrangerats i Trollhättan i det förflutna så var många intresserade av att delta helgen 18-20 juli. När förväntningarna är så höga kan det vara svårt att infria dem, men det var inga problem här, för många med mig är nog beredda att skriva under på att förväntningarna överträffades!*

Låt mig berätta om helgen i tur och ordning. Ja, egentligen var helgen grand finale, för ca. 160 Saabar från hela världen varav en del Sonetter hade kört den nätta sträckan Oslo-Nordkap-Trollhättan under 13 dygn innan i det så kallade Nordkapsrallyt, arrangerat av Gammel-saabens Vänner i Norge. Det hade i stort sett gått smärtfritt. Visserligen hade en av Sonetterna fått motorras på vägen, men det löste sig elegant. Ägaren köpte raskt en gammal norsk 96:a, rev ur motorn och installerade den i Sonetten varefter han glatt körde vidare med karavanen. Strongt gjort! Den 18:e på kvällen firades de tappra Nordkapsfararna speciellt, det var de

väl värda efter en sådan resa med så gamla bilar.

På lördag förmiddag var det incheckning av deltagare på Saabs stora parkeringsplats vid fabriken. Jag själv liksom en del andra i Club Sonett Sweden och många i Svenska Saabregistret var funktionärer. Varje ekipage fick gästbrickor att hänga runt halsen och en påse med diverse material. T.e.x boken "bilar på Saabvis" av GAS, Gunnar A. Sjögren, en nytryckt modellbilskavalkad med de olika modellerna från 1947-1997, en plakett, dekal och så förstås ett detaljerat program. Incheckningen flöt väldigt bra eftersom allt var bra förberett för såväl svenska som utländska gäster.

*Denna tyska tjej använde ett Saabemblem som hårspänne. Snacka om känsla för rötterna...  
Foto Jan-David Skavén*



# SAAB FESTIVAL-97

## Provbanan nästa!

Sedan bar det av till provbanan och uppställning modellvis på det stora gräsfältet. Efter inledande tal av Erik Carlsson och Torsten Åman kunde programmet börja. Erik, som bott i England i många år, har en sådan härlig Trollhätteengelska, den är han ensam om. Att han sedan vid detta och senare tillfällen alltid hade en trevlig anekdot på lager sätter krydda på talen. Programmet vid provbanan började faktiskt ovanför den, om än i en Saab. Det var nämligen J29 Gul Rudolf eller populärt

kallad en Flygande Tunna som gjorde en mycket uppskattad uppvisning. Planet var färdigenoverat 1995 och är nu det enda flygande exemplaret. Och flyga kunde det än, vilken uppvisning... Självt tror jag inte jag sett en J29:a i luften sedan jag var barn och det börjar bli några år sedan nu.

Därefter var det en bilparad med 14 bilar från Saabs Bilmuseum. Muséet har ju blivit större, så det kan inte vara lätt att välja ut vad man vill visa. Som sig bör började man med Ursaaben, det var ju ändå 50-årsjubileum. Sedan kom de andra modellerna i kro-



nologisk ordning, bl.a. en Sonett I och en Sonett III körd av Hasse Eklund. En av de andra bilarna var en Saab Formula Junior, körd av Gösta Carlsson. Mycket pigg rakt fram, men svår i kurvorna. Museichefen själv, Peter Bäckström körde "Monstret", en 93:a med två ihopbyggda tvåtaksmotorer. Den var pigg den med och ljudet var det inte heller något fel på.

Sedan var det dags för Saab Performance Team. De flesta känner säkert till denna uppvisningsgrupp, som kör Saab 900. Och som de kör sedan, det ska egentligen inte beskrivas utan upplevas! Men ett exempel är i alla fall att de slingrar mellan koner, tätt, mycket tätt efter varandra. En annan variant är att köra framåt, tvärvända, backa hastigt, tvärvända igen och sedan köra framåt som om inget hänt. Allt detta med bilar helt i standardskick. Att man sedan behärskar att köra på två hjul med en man som står på bilen är väl inte att förundras över men då är faktiskt bilen något preparerad, man spärrar differentialen.

### **Bombplan kan vara riktigt trevliga.**

Sedan var det dags för en B25 Mitchell att visa upp sig. Det är ett engelskt bombplan från andra världskriget, detta ex. var tillverkat 1941. Piloten gjorde förvånansvärt djärva svängar och vid en av dem öppnade han bombluckorna, så att man klart och tydligt kunde läsa SAAB. Så småningom öppnade han bombluckorna igen och denna gång släppte han ut tusentals plastpåsar

med Saabgodis över provbanan. Det kallar jag angenäm bomblast, andra till efterföljd!

Så småningom blev det dags för åskådarna att själva få deltaga på provbanan, i alla fall de som kommit med en veteransaab. Klass efter klass körde runt och njöt. Vi fick se 92:or, 93:or, 94:or, 95:or, 96:or och 97:or och dessutom tävlingsbilar som t.e.x Hasse Eklunds gröna Sonett och en "Saab Formel 1 Facett Sonett", byggd av Sigvard Sörensen och körd av Klaus Müller-Ott. Denna bil ska inte förväxlas med den kända Facetten gjord på en Sonett I även om byggherren är densamma. Tävlingsbilarna körde på friskt och det gjorde man väl i många andra klasser också. Skillnaden var väl att arrangörerna gjorde (fruktlösa?) försök att dämpa körglädjen i de "vanliga" klasserna, officiellt fick man inte köra mer än 80 km/t. Många tog dock tillfället i akt att "trycka pelle i botten", som det så vackert heter. Helt lätt är det dock inte att köra på provbanan. Dels var det många andra bilar att ta hänsyn till, dels är räckena oroväckande nära banan på sina partier. Att sedan välja rätt spår kräver egentligen mer varv och förmodligen även instruktion än vad vi hade möjlighet till. Men kul hade vi, eller hur?

### **Rekordantal med Sonetter!**

Förresten, jag har aldrig sett så många Sonetter på en gång som på uppställningsplatsen vid provbanan, mer än femtio stycken! Vid tidigare festivaler och egna jubileumsträffar

har vi som flest varit ca. 30 Sonetter och då har vi varit jättenöjda. Och nu, nästan dubbelt så många från både Sverige och t.ex. Tyskland, England, Belgien, Holland, Norge och Danmark. Det kommer att bli svårslaget. Nu betyder inte kvantitet allt, men när alla Sonettfarare dessutom är så trevliga så förstår ni att det var en höjdarhelg och då tänker jag inte bara på flyguppvisningen.

Det kom inte bara många Sonetter, totalt anmälde sig runt 500 ägare till gamla Saabrariteter och med nyare Saabar ska det ha varit runt 1100 stycken. Vidare beräknar man att med allmänheten inkluderad så besökte mellan 15000 och 20000 personer Saabs Jubiléumsfestival, det var imponerande! Ingen lär väl kunna säga emot eftersom det inte var så lätt att kontrollräkna, många var det i alla fall!

Sedan var det en kort paus innan kvällsaktiviteten i Folkets Park började vid 19.00-tiden. Saab bjöd runt 3000 (!) gäster på en grillfest med olika sorters grillad mat och mycket annat gott därtill. Förbrödringen och försystringen tog fart, det snackades friskt vid borden och köerna till maten var bitvis långa vilket inte var att förundra sig över med tanke på det stora antalet gäster. Ja, så lätt att prata var det inte alltid, för på scenen underhöll ett countryband. Charmigt, men som sagt, man fick nästan skrika ibland för att göra sig hörd. Erik Carlsson höll ännu ett bejublat tal, annars var det inte så många tal trots jubiléet, vilket i alla fall jag uppskattade. Många dröj-

de sig kvar länge i parken, vilket inte var att förundras över, så många att snacka med och ett sådant härligt väder.

En del gäster passade även på att titta på "Fallens Dagar" kring slussarna och se när de släppte på vattnet vid 23.00-tiden. Före dess arrangerade man ett ljud- och ljusspel med uppträdande dansare och att sedan se när Vattenfall öppnade dammluckorna och släppte på vattnet var mäktigt. Det var nog inte öppet mer än mellan 5-10 minuter, men det räckte för att bilda sig en uppfattning om hur det hade sett ut tidigare innan vattnet tämjdes.

### **Ännu en solig dag tar vid.**

Även söndagen den 20 juli var det strålande väder, vilket förstås bidrog till att göra Saabfestivalen till en sådan succé. Att stå och sälja böcker, reservdelar eller modellbilar i hållande regn hade inte varit så upplyftande, men himlen var klarblå hela helgen, så det var inga problem.

De som ville, och det var runt 450 bilar i de olika klasserna, ställde sig i närheten av Saabmuséet för domarbedömning. Jag var själv domare i Sonettklassen vilket jag nästan bävade för med tanke på det fina skicket hos de många Sonetterna. Som tur var fick jag hjälp av två mycket kunniga personer, Hasse Eklund och Berndt Eliasson, så till slut kunde vi ändå få fram en segrare. Men innan vi kom så långt så gick vi noga igenom de uppåt 40 Sonetterna som skulle bedömas. Till



slut fick vi fram fyra bilar som var och en hade sina fördelar. En av dessa var till exempel en fin, orenoverad Sonett medan de andra var renoverade.

Den som slutligen vann var Christer Melwinsson från Katrineholm med sin gula Sonett V4 från 1969. Vår motive- ring var "En fint renoverad Sonett till originalutförande och dessutom en ovanlig årsmodell". Christer, liksom de andra pristagarna vann en stor pokal och bensincheckar från Shell. Han berättade för mig, att bilen kom hit i maj 1990 från San Fransisco. Totalt har den gått 9100 mil. Självt köpte han bilen i juli 1993 och han har renoverat den sedan dess. På bilen sitter Pirelli Cinturato 155/15 och i den en 1500 cc motor. Ja, en detalj till förtjä- nar att nämnas. Christer har lyckats få tag på en tidstypisk radio med nam- net "Sonett". Visste ni att det gjorts sådana, jag visste det inte.

#### Jorden runt med Saab, inga problem!

Två andra vinnare förtjänar att extra omnämnas: Vinnare i Customklas- sen och dessutom i "Peoples Choice", Per Ekström från Norge i sin "EX", en variant på en nyare 900:a. Dessutom i "Long Distance", det blev Geoff Ridley från Nya Zeeland med sin gula 93B från 1959. Geoff hade av naturliga skäl inte kört hela vägen själv utan skeppat bilen med

båt till Amsterdam, sedan tagit den till England varifrån han skeppade den vidare till Norge och Nordkaps- rallyt. Därefter kom han så små- ningom till Trollhättan. Tufft gjort tycker jag, en riktig entusiastfärd var det.

Söndagen var också den stora för- säljningsdagen. Då tänker jag på alla som sålde T-shirts, böcker, reservde- lar, modellbilar; ja det mesta gick att sälja bara det stod Saab på det. Vi ska inte heller glömma allmänheten i Trollhättan som tittade på gammelbi- larna och köpte saker vid de olika marknadsständer. Säkert var det många bland dem som även arbetar vid Saabs fabriker som passade på att se sig om. Saabmuséet var öppet och lika sevärt som alltid, ja mer än ti- digare då man fått större utrymmen. Bredvid ligger lanseringscentrat för Saab 9-5 och självklart lockade det många att passa på att lära känna den nya storsaaben närmare. Flera 9-5:or stod även uppställda vid muséet och för de flesta var det säkert första kontakten med en 9-5:a i verklighe- ten.

Saabfestivalen började närma sig sitt slut och jag överdriver definitivt inte om jag skriver att vi alla som var där åkte hem mer än nöjda. Jag ska passa på att tacka arrangörerna Saab Automobile AB, Saab Opel Sverige, Svenska Saab Registret samt biltid- ningarna Bilsport och Nostalgia för en härlig, välarrangerad helg! ☐

På följande fyra sidor ser vi en bildkavalkad i färg från Saabfestivalen. Bilderna får tala för sig själva, de är tagna av Kjell Wihlborg och Jan-David Skavén

CLUB  
SONETT  
SWEDEN

SAAB

Festival-97

SONETT

CLUB  
SONETT  
SWEDEN

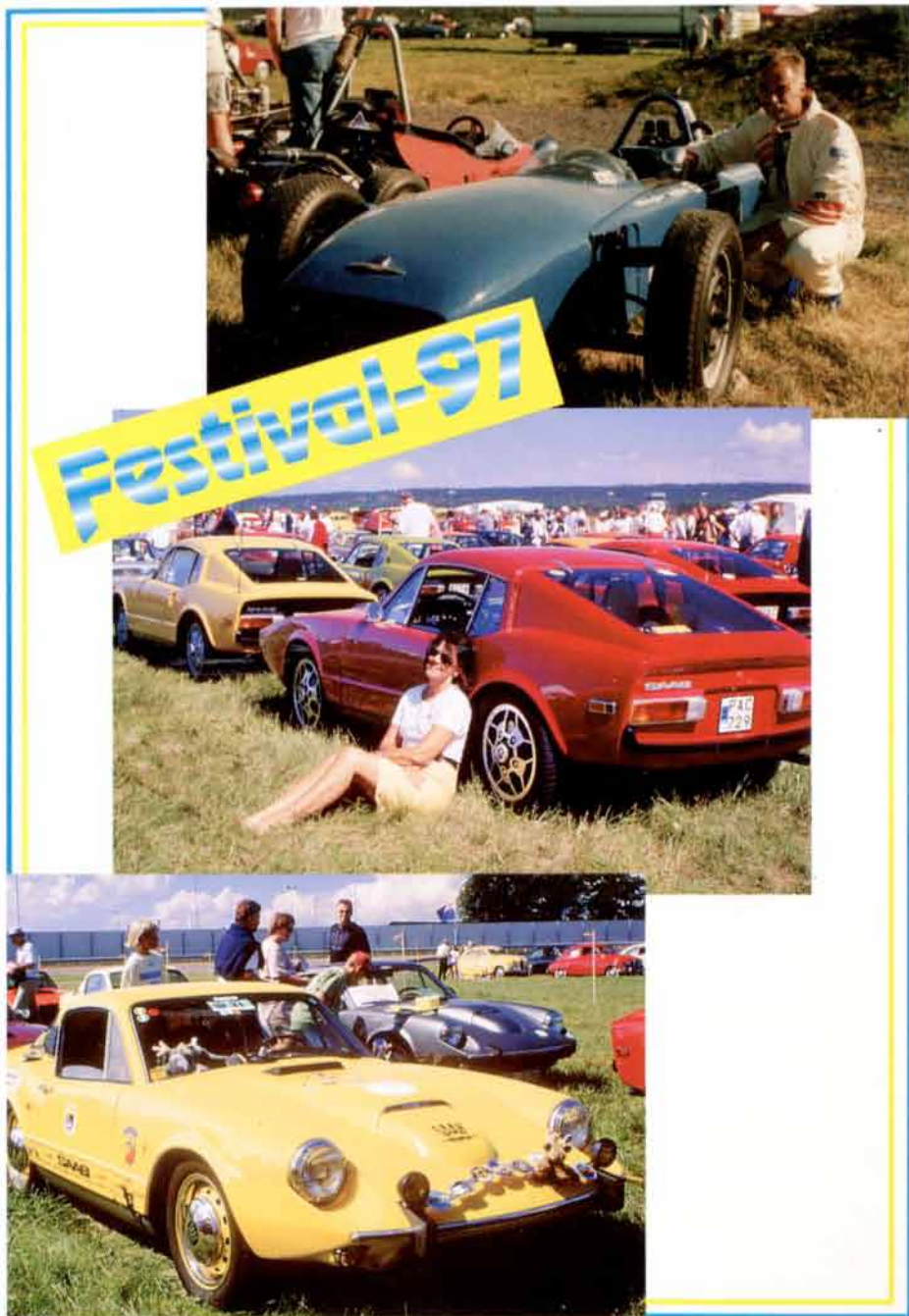




# Festival-97



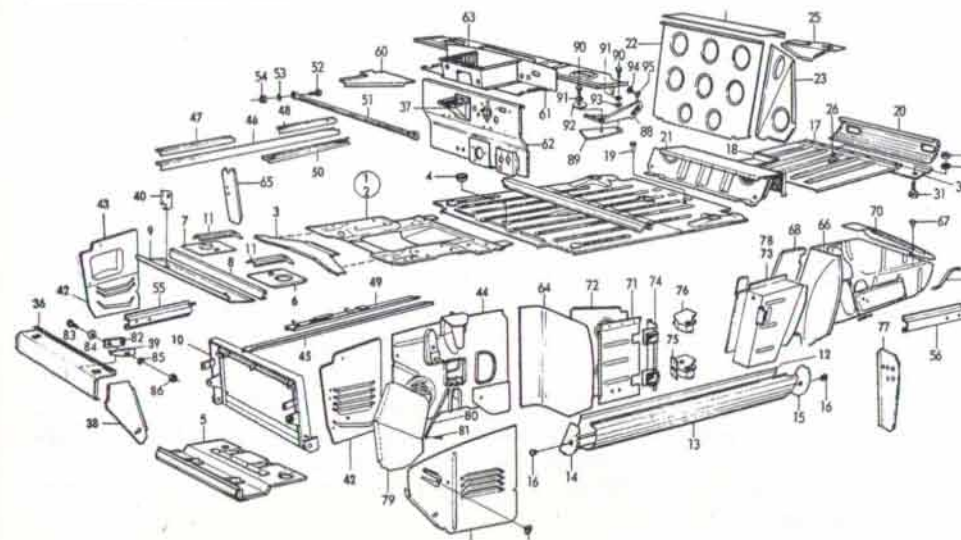




# Nyttillverkning av vad?

Jan-David Skavén

För att veta vad klubben ska stödja och driva för projekt när det gäller nyttillverkning av delar till Sonetten behöver vi få veta vad det är för något som det är störst behov av.



Skriv om precis allt som det är svårt att få tag på. Generellt sett så vet vi om att det är svårt att få tag på inredningsdetaljer som många behöver förnya i något avseende, men det är också det som är svårast att nyttillverka och som ofta lagas och lappas. Med full funktion, men inte med originalutseende.

Gummidetaljer och plåtdetaljer kan vi säkert få fram om det finns ett samlat behov och där har vi redan vissa nyttillverkade delar.

Delvis har vi bra grepp på vad som

ytterligare behöver nyttillverkas men vi vill gärna få en mer komplett bild. Så vad Du nu än saknar, tala om det så att vi vet vad vi ska lägga ner arbete på. Hör av Dig antingen till Åke Olsson, Karlavägen 18, 577 51 Silverdalen eller Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping. Åke är ansvarig för den grupp som jobbar med framtagning av reservdelar och Erland förestår vårt reservdelslager. Sedan får vi se vad som är ekonomiskt och praktiskt möjligt att nyttillverka. □







byggdes för att användas, men som tur är så är vi människor olika.

### Vem har kört längst med flera olika Sonetter?

Björn Åberg på Gullholmen tar hem priset med en sammanlagd körsträcka på 51859 mil! Jag tror inte någon är i närheten av det miltalet, inte ens de som inte skickat in! Björn var också nära att ta hem längsta körsträckan med en enskild Sonett, men slogs hårfint av Börje ovan. Frågan är väl, om inte Björn passerar Börje om han fortsätter i den här takten. Men låt oss höra lite om de olika Sonetter Björn ägt och äger.

"Ägde min första Sonett:

II V4 -68 års modell, 14/11-69 - 20/4-72, reg nr. MB 36351, ch.nr. 534. Körde bilen c:a 6000 mil.

Ägde min andra Sonett:

III, -71 års modell, 20/4-72 - 29/12-79, reg.nr. FNA 079, ch.nr. 71500186, sålde till Björn Andersson som väl har den fortfarande, av mig kört fr. 1006 - 20065 mil = 19059 mil.

Äger min tredje Sonett:

III, -74 års modell, inköpt 27/12-79, reg.nr. EWL 761, ch.nr. 977450018001, har av mig hittills körts 26800 mil."

Vi kan bara tillägga, att trogenheten till Sonetten genom åren och att Björn kört så långt med dem totalt imponerar!

### Vem har kört snabbast med sin Sonett?

Hasse Eklund i Frambo utanför Trollhättan berättar, att han med sin gröna tävlingssonett varit uppe i 270 km, på Anderstorp den 18 maj 1997!

Accelerationen 0-100 km tar ca. 4 sekunder. Underrubriker för denna mycket speciella Sonett är:  
Bredaste framdäcken: 11,5 tum  
Bredaste fälgarna: 10 tum  
Bredaste Sonett: 172 cm, vilket hänger ihop med:

Fulaste skärmbreddare  
Största spoiler fram och bak  
Ovanstående gör Hasse till klar segrare i raceversion av Sonetten.

### Vem har ägt flest Sonetter samtidigt?

Det måste nog vara Tom Donney i USA med sina 11 Sonetter, ja, till och med 11 tvåtaktssonetter! Bild visas på hela härligheten på annan plats i Sonettvärlden.

### Vem har ägt flest Saabar inklusive Sonetter?

Nu glider vi kanske ut en aning från ämnet, men ok då. Det är Lennart Björk i Alingsås som berättar att han och frun Anette sedan 1971-10-23 då den första tvåtaktaren köptes har avverkat Saabmodellerna 95, 96, 97, 99, 900 och 9000. Sammanlagd körsträcka är ca. 68000 mil, men som sagt då gäller det inte bara Sonetter.

Med detta har vi nog täckt in ganska mycket av Sonettrekord i olika varianter. Givetvis kommer pristagarna som utlovat att få priser ur klubbens presentförråd som böcker eller T-shirts och de kommer att kontaktas personligen om detta. Vi hoppas att denna kanske udda tävling beredde er nöje, vi återkommer så småningom med någon annan tävling. □

## Snack i 2-takt



Tvåtaktsredaktör  
Mats Jonsson

*Så har då sommaren passerat och med den det stora jubileet i Trollhättan. Semestervädret för egen del har varit toppen. Bara en massa sol. Festen i Trollhättan låg sist i familjens 10 dagar långa husvagnsutflykt och en hel del hemlängtan hade smugit över oss när vi kom upp till Vänersborg där vi bodde. Bilträffar i all ära men evanemang med över 3000 deltagare är i mitt tycke lite för stort. Att behöva få vänta i 1 timme och 40 minuter bara för att få veta att det mesta i matväg tagit slut är inte roligt.*

Lördagens arrangemang på provbanan var trevligt om än kanske lite för långdraget för dem som inte körde på provbanan. Dagens behållning var i mitt tycke en väldigt speciell Saab. Den enda funktionsdugliga av sitt slag. En J29:a i F-utförande. Snacka om ork i maskin när piloten tände ebk:n. Jag tog även tillfället i akt att titta på de bilar som parkerats inne på området när flertalet tittade på bilparaden. Det var inte många som fastnade på näthinan. Några fanns med redan på tidigt 80-tal när "Världens häftigaste Saab"-arrangemangen genomfördes i Nyköping.

Bland Sonetterna fanns det dock några bilar som fastnade på näthinan. En av dem var en gul 69:a som var omsorgsfullt renoverad vilket kom att resultera i ett 1:a pris på sönda-

gens utställning. Jag har haft nöjet att på nära håll följa renoveringen av den här Sonetten och vet att det är en väldigt fin bil. Christer Melwinsson, som äger den, har kunnat koncentrera tid och pengar på finnisharbeten då chassit i det närmaste var rostfritt. Bilen kommer från Kalifornien och har tidigare figurerat i en artikel som varit publicerad i Sonettvärlden. I och med att tävlingsjuryn satsade på strikt originalskick så föll nästan alla tänkbara konkurrenter bort. Bilar med Ronalfälgar bedömdes enligt uppgift inte alls och det var ett ansenligt antal. Personligen tycker jag att detta är bra om det är originalskick som ska premieras även om jag också råkar tycka att Sonetterna blir mycket snyggare med de här fälgarna. Det fanns en liknande fälg som originalmonterades på ett fåtal tidiga Sonetter och denna



var tillverkad av Minilite. Tyvärr var dessa väldigt känsliga och många ärgade bort direkt. Den enda bil som jag direkt kan komma på att jag har sett med dessa är Mikael Gustafsons Sonett V4 från 1967 vilken är en gammal demobil om jag inte minns fel.

### Ytterligare minnen från Trollhättan

Andra Sonetter jag minns speciellt var den tyska tvåtaktare som havererade motorn på provbanan. Den hade ett väldigt märkligt och proffsigt avgassystem med tre effektkammare under motorn. Två danska III:or försedda med insprutning från, gissningsvis, Saab 99 EMS fanns också. Väldigt proffsigt monterat. Förmodligen var det samme konstruktör som varit framme på båda bilarna. En ägare till en röd 68:a hade tydligen längtat så efter en riktig Sonett (årsmodell 1967) så att han hade monterat en instrumentbräda av trä från en sådan. Och så norrmannen som gjorde inbrott i sin egen bil på söndagen förstås. Dörrlåset hade gått i baklås och nyckeln gick inte att få ur. Frun hade reservnycklar men högerdörren var låst från insidan. Inbrottsarbetet väckte viss munterhet bland de förbipasserande men till sist så ordnade det sig.

Om det delades ut ett pris för längsta färdväg i Sonettklassen är för mig okänt. Men ett sådant pris bör i så fall ha tilldelats den kanadensare som hade skeppat hit sin Sonett för att kunna delta. 8 tvåtaktssonetter lyckades jag räkna in. Två tyska, en

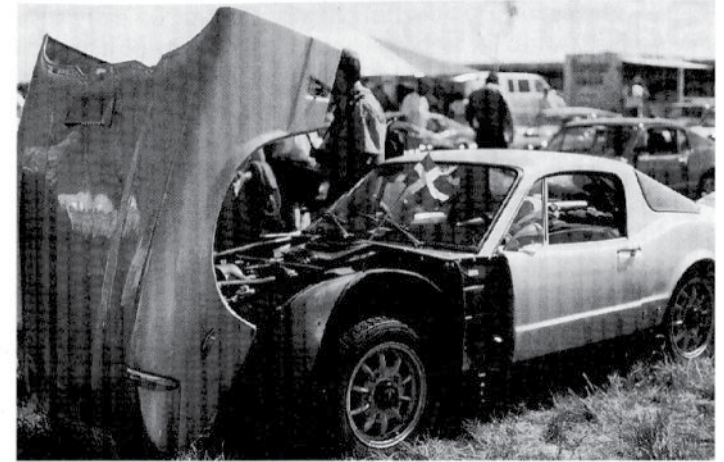
holländsk, en dansk och fyra svenska. En av de tyska lyckades förstöra sin 940cc-motor på provbanan. Jag tyckte det lät som ett rejält haveri men ägaren sade att han trodde att det var fel på en bränslepump.

### Bärgningsförsäkring till din Sonett??

På efterföljande måndagskväll ringe Bil och Bärgningstjänst i Vellinge och undrar hur de ska få igång en Sonett som körts utan olja. Efter en stund framgick det att det var en silvergrå tvåtaktssonett från Holland med chassinummer 199 och att den inte ville starta trots att man nu hade fyllt på fyrtaktsolja i behållaren. Bärgaren konstaterade att han inte kunde göra så mycket mer än att försöka se till så att bilen hann med färjan från Trelleborg. Bilägaren uppgavs inte vara speciellt insatt i de fördelar som tvåtaktssonettens konstruktion erbjuder och jag undrar om det i sådana fall var ett lyckat val av bilmodell. Tvåtaktsmaskinerna kräver ett bra motoröra och mycket TLC. (Tender Loving Care)

### 5% av alla 2T-Sonetter

Mannen med tolv (12!) tvåtaktssonetter, Tom Donney från USA, uppgavs vara i Trollhättan. Jag hade inte nöjet att träffa honom själv men jag fick på försommaren en videofilm där han förevisade sina bilar. Eller renoveringsobjekt om vi ska vara ärliga. Det roliga med den här filmen var att se hur han beskriver bilarna och dess skick. Filmen styrker mina tidigare påståenden om att



Vad sägs om denna danska tvåtaktssonett med extra hjulhus?! Foto Jan-David Skavén

vi har olika bedömningsskalor i Sverige och USA. En "fin" bil som han vill ha 8000 dollar för var med svenska mått ett renoveringsobjekt och ett omfattande rostlagningsarbete var nödvändigt. Säkert lika omfattande som det på min egen var. Bilder på detta kunde du se för något nummer sedan i Sonettvärlden. Hur var då en bil som beskrevs som dålig? Ja, rosten i den ena tröskeln förevisades med att en skruvmejsel drogs från framkant till bakkant i densamma. Bilen lär ha sålts till Danmark under dagarna i Trollhättan. Ryktet säger att han lyckades sälja ytterligare en bil till Danmark och det är kul om riktiga entusiaster tar sig an och renoverar de här bilarna som annars i det närmaste är färdiga för bilskroten.

### Sonett i träda

När det gäller min egen Sonett så har det inte hänt så speciellt mycket under sommaren. Som vanligt allt-

så. Familjens andrabil under den gångna vintern, den gula Saab 65:an har avyttrats till förmån för en Saab 95 som är under uppfräschning. Alltså Saab 95. Inte Saab 9-5. Det är lättare att få med barnvagn och andra redskap i en 95:a och jag håller på med att bygga en 1700cc motor till den. Sedan blir det en Sonettslutväxel i växellådan är det tänkt. Just det här med att familjen inte ryms i Sonetten är den direkta orsaken till att den har nerprioriterats i garaget. Helt nerprioriterad är den dock ej. Härom veckan fick tag i helt nya navkåpor, i originalförpackning, till mina fabriksnya Ronalfälgar. Just det. Även min bil är diskvalificerad på Saabutställningar. Jag tar det. Jag har ju numera även golvväxel i bilen och det blev ett lyft. Det skulle Saab ha gjort från början. Körglädjen steg till ett maximum. Dock var den hög redan innan. En grupp II-trimrad tvåtaktsmotor kräver ett flitigt användande av gaspedalen. □



# Saab 9-5, kan med fördel köras dygnet runt!

Jan-David Skavén

Låt er inte luras av namnet 9-5. Detta är en bil som med fördel kan avnjutas dygnet runt, inte bara under kontorstid... Det var med spänd förväntan jag åkte till Trollhättan och till den officiella världspremiären av Saabs nya bil i storbilsklassen den 9 juni 1997. Saab hade haft vänligheten att bjuda in en representant vardera från respektive Saabklubb i Sverige, förutom de svenska motorjournalisterna. Det tror jag är smart, för det gäller att nå så många presumtiva köpare som möjligt. De på Saab som är insatta vet att många av de som kör gamla Saabar även har betydligt nyare Saabar som bruksbil. Den bruksbilen skulle nog många kunna tänka sig heta 9-5.

Saab 9-5 har en modern, snygg design och ändå omisskännliga Saabdrag. Kan ni se flygvingen i grillen? Foto Saab Automobile AB



Om vi börjar med det yttre så hade jag väldigt lätt att ta åt mig designen, den är modern men vågar ändå vara annorlunda. Designern Einar Hareide med team har inte hänfallit sig åt den spolfarm som så många nya bilar har. Runda former, javisst, men också linjer som bryter av från det allmogliga och som kanske skapar en egen trend med efterföljare. Det är en klassisk sedanmodell som presenterats, senare kommer det en herrgårdsvariant. Linjerna tar upp välkänd Saabdesign, som t.ex. huven, vilken an knyter till gamla 900:an och handtagen, som liknar nya 900:an. Instrumentbrädan an knyter till 9000 och tändningslåsets placering mellan framstolarna till 900, så nog känner man igen sig. Ibland känner jag att det behövs tid att "ta åt sig" en ny design, det var inte fallet med 9-5. Den är helt enkelt snygg.

En vacker design kan också vara effektiv vilket det låga CD-värdet 0.29 visar. Det bidrar förstås till den mycket låga ljudnivån, jag har sällan kört en så tyst bil. Den erbjuds med tre olika motorer, alla med fyrventilsteknik och turbo. En 2 liters på 150 hk, en 2,3 liters med 170 hk och en 3 liters V6 på 200 hk. De har en ny generation Saab Trionic 7 motorstyrssystem med elektronisk trotteltkontroll. Huvudenheten i den är en 32-bitars mikroprocessor med kapacitet att utföra två miljoner räkneoperationer per sekund. De fyrcylindriga motorerna har cylinderhuvud i lättmetall, dubbla överliggande kamaxlar, dubbla balansaxlar och

Saabs lätttrycksturbo-system. Balansaxlarna bidrar till den vibrationsfria gången.

## 3.0 V6 med asymmetrisk turbo

9-5 är världens första bil med ett asymmetriskt turboöverladdningssystem. I korthet innebär det, att ett turboaggregat är monterat på den främre cylinderraden och drivs av avgaserna från denna. Men turbon levererar komprimerad luft till båda cylinderraderna. En typisk Saabinnovation. Till V6:an levereras endast en automallåda, men en trevlig sådan. Den har tre olika körprogram, normal, sport och vinter. Med normal inkopplat väljer växellådan automatiskt högsta möjliga växel där man ändå snabbt kan nå fulla prestanda. Byter man till sportprogrammet blir förstas körningen kvickare medan vinterprogrammet ser till att minska risken för hjulspinn.

Hur är den då att köra med de olika motorerna? Det som förenar är den stabila gången, den fina väghållningen och som sagts ovan, den mycket låga ljudnivån. Med andra ord, en mycket behaglig men samtidigt kraftfull bil att köra. Självklart märks också kraften mer i V6:an än i tvålitersmotorn, men det känns också att motorn är tyngre och gången kan ibland bli lite stötig. Favorit bland alternativen? Kanske 2,3 litersmotorn på 170 hk, tillräckligt med kraft och ändå en mjuk gång samt möjlighet att välja manuell växellåda, vilket jag föredrar. Att backa är dock inte riktigt lika kul, den uppdragna aktern på bilen gör att



man inte ser var bilen slutar, trots möjligheten att vinkla ner den ena yttre backspegeln.

Priserna börjar på 225000:- för tvålitersmotorn, 239000:- för 2.3 litersmotorn och 300000:- för V6:an. Mycket pengar, men så siktar man också in sig på premiumsegmentet.

#### Saab är innovativt som alltid.

Saab 9000 har ju flera år i rad varit den säkraste bilen i Sverige och jag är övertygad om att 9-5 kommer att ligga i toppen framöver. Utan att gå in på alla detaljer som balkar, säkerhetsbur, deformationszoner, sidoairbags o.s.v. skulle jag ändå vilja nämna det aktiva huvudstödet på framstolarna. Ni vet säkert, att pisk-

snärtskador som en följd av påkörning bakifrån är vanliga och att skadorna kan bli långvariga. Saab har därför utvecklat ett nackskyddssystem som minskar risken för dessa skador genom att minska huvudets rörelser under krockförloppet. Det fungerar helt mekaniskt genom att nackkudden är förbunden med en tryckplatta i ryggstödet. När kroppen pressas bakåt vid en påkörning trycker plattan fram nackstödet och möter huvudet innan den farliga pisksnärtrörelsen startat. En elegant lösning, som dessutom har fördelen att den, till skillnad från luftkuddar, inte behöver repareras eller återställas vid en påkörning, vilket ju kan vara en stor fördel vid t.e.x en seriekrock.

*En frontalkrock med två st. 9-5:or. Nödvändigt av utprovningsskäl, men synd på så "rara ärtor". Foto Saab Automobile AB*



*Här ser vi en nästan oändlig rad med 9-5:or utanför Saabs Bilmuseum, i väntan på provkörning. Foto Jan-David Skavén*

#### Saabs läderstolar, en frisk fläkt i personbilsvärlden.

En annan innovation är de ventilerade sätena, vilka finns som tillval till läderstolarna fram. Det är två fläktar, en i ryggen och en i sätet, som suger bort värme och fukt från kroppen. Jag kan intyga att det fungerar förträffligt och eliminerar en nackdel med läderstolar. Finessen är dessutom, trots rubriken ovan, att fläktarna suger inåt istället för att blåsa utåt. Klart behagligt och även om de flesta kanske anser att det är en komfortdetalj så kan man nog dessutom hänföra det till säkerhetsdetaljerna, en fräsch, sval förare kör säkert mer avslappat än en genomsvettig.

På tal om säkerhet och sol så har 9-5 även utrustats med dubbla solskydd. Mer än en gång har man retat sig på att solskydden inte täcker både åt sidan och framåt när solen ligger på. Det har man nu enkelt åtgärdat genom att dubblera solskydden så att de både kan vikas ner framåt och åt sidan. Smart, även om Saab kanske inte är först med denna funktion.

En annan liten detalj är de tre spolarmunstyckena på vindrutan, var och en med två strålar. En enkel multiplikation och vi ser att 9-5 har hela sex strålar på rutan, vilket borgar för en god sikt. Ytterligare en bra detalj är plastlisten under dörrarna, de i plåt på tidigare modeller hade ju en viss benägenhet att rosta bort...



Kupén är ombonad och genomtänkt med bra textilier samt en modern instrumentering. De obligatoriska kopphållarna finns förstås också, bl.a. en finurlig som fälls ut från instrumentbrädan. En annan detalj värd att nämna är även de rattmanövrerade reglagen för de viktigaste funktionerna som kanaler och volym på Saabs audiosystem. Självklart är fördelen att man inte behöver flytta blicken från vägen.

Trots bilens storlek känns den dock mindre inuti än 9000, säkert beroende på all polstring på dörrsidorna, vilket faktiskt inneburit att den inte alls har några sidofack på bakdörrarna och små på framdörrarna. Den har dock många andra avläggningsytor och fack, varav det kylda handskfacket hör till de mer innovativa. Det förutsätter dock att den har luftkonditionering. Värme/ventilation kan ställas in individuellt för föraren och passagerarna. En detalj värd att nämna är även möjligheten att som tillval beställa elvärme till baksätet. Då det

ofta är barnen som sitter där är det inte mer än rätt att även de ska ha möjlighet att sitta varmt på vintern.

#### Stort bagageutrymme.

Bagageutrymmet är rymligt och då baksätets ryggstöd till skillnad från 9000 CD kan fällas ner, antingen 1/3, 2/3 eller hela är det också flexibelt, speciellt som den även har genomlastningslucka. Men, en sedan är en sedan och man ska helst inte ha för skrymmande bagage då lucköppningen begränsas av bakrutan. Då djupet är stort kan det också vara knepigt att nå bagage längst in.

Sammanfattningsvis, en mycket fin bil i storbilsklassen som jag skulle kunna tänka mig att äga, men helst i den kommande herrgårdsvarianten. Realistiskt sett kan det väl bli en begagnad bil en bit in på 2000-talet, men då har jag också mer tid att börja samla kapitalet. För den kostar pengar, men ger också mycket till sina brukare. □

## MHRF annonsbladsunderlag

Om Du vill annonsera i MHRFs Annonsblad 1997 är det hög tid att skaffa underlag till Din köpes/säljesannons. Den ska nämligen vara insänd senast den 10 oktober! Hör i så fall av Dig omgående till:  
*Jan-David Skavén, tel. 08/93 15 65 så sänder han Dig ett exemplar.*

## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

#### Elfsborgs Läns Allehanda, Folket, Affärsvärlden, Privata affärer och andra

Det är egentligen häpnadsväckande, men roligt, att Saab fortfarande använder Sonetter i sin annonsering, mer än 20 år efter det att man slutat producera denna modell. På ena sidan i annonsen från april visar man en röd Sonett III i full fart och med texten under "Till alla föräldrar som fortfarande drömmer om en liten röd sportbil". När man vänder sida ser man en röd 9000 CS och med texten under "Köp en stor röd sportbil". Det är turbovarianterna man vill marknadsföra på detta sätt. Jag vet att ett antal medlemmar i klubben liksom jag själv försöker förena det bästa av två världar och har både en Sonett och en 9000, för visst har de båda sina fördelar. Klippen har jag fått från Berndt Eliasson, Johnny Johansson, Harald Elmstedt och Claes Lindholm, tack för det.

#### Stockholms Bilsalongs mässtidning

Som ni säkert vet har det varit bilsalong i Stockholm i april. För att informera allmänheten om alla nya modeller och vad som i övrigt bjöds på mässan så gav man ut en mässtidning.

Bland mycket annat kunde man läsa om vilka favoritbilar ett antal kändisar hade. Stig L Sjöberg, som är publisher (finns det inget bra svenskt ord?) på motortidningsförlaget Albinsson & Sjöberg hade två stycken. Den ena var Saab Sonett II, den andra "möjligen Porsche Boxter". Att Sonetten var förstahandsvalet och att Porschen kom med med viss tvekan förvånar väl inte oss i Club Sonett Sweden?! Det var Johnny Johansson som skickade klippet.

#### Saab Exchange units

Hans Eklund meddelar, att Sonetten fortfarande finns med i Saabs information om utbytesenheter. När det gäller utbytesmotorer så nämns det till exempel, att "på Saab Sonett skiftas ventilkåpor samt ventilfjädrar bytes till art.nr. 8803983".

#### Svenska Dagbladet

Den 26 april skrev Anders Hultman en liten artikel om modellbilar. Rubriken var "Volvo i små serier och liten skala" och handlar om en av flera handlare, Bengt Ranert i Malmö, som dragit igång tillverkning och försäljning av Volvobilar i skala 1:87. Men inte bara Volvo, utan även Sonett I:an. På bild visas en fin liten modell av den. Tillverkare är en tysk



firma med det otyska namnet Tin Wizard. Serierna är små, priserna ligger på strax under 900 kr. för de färdigbyggda och runt 400 kr. om man väljer att köpa byggsats. Inte så billigt kanske, möjligen exklusivt. Det framgår inte av artikeln var man kan köpa bilarna i Sverige, själv köpte jag en av vår medlem Wolfgang Schmel som bor i Tyskland. En sak är dock säker; floran av modellbilar, bland annat av Sonetter växer ständigt och det är lätt att ruinera sig om man vill ha allt. Klippet fick jag av Sigvard Skavén, tack för det.

### Nordiska Museet

Som ni säkert hört så har Nordiska Museet en utställning om Bilen. Ja, ni kanske redan har sett den. Det är ingen bilutställning i vanlig bemärkelse även om det står ett antal olika bilar där. Det är snarare att man vill framhäva, vad bilen betytt för framförallt svenskarna från början på nittonhundratalet och framåt. Det kan gälla camping, cityresor, bensinmackarnas utseende, raggarer, rallysegrare, veteranhobbyn, modellbilar, biltillbehör och så vidare. Med andra ord, bilen och motorcykeln som kulturfenomen. Saab och Volvo får naturligtvis som större svenska biltillverkare extra utrymme att visa upp sin historia. Hos Saab hittar vi bland annat flera bilder på den vita Sonett I:an, en tecknad tvåtaktssonett från 1966 samt ett foto på en gul Sonett III, omsvärnad av ett antal personer med utsvängda jeans, med andra ord en typisk 70-talsbild. Har ni möjlighet

rekommenderar jag att ni ser utställningen, den är sevärd för hela familjen.

### Damernas Värld

Det är nog första gången jag citerar ur denna tidning, men nr. 1 från 1997 gav mig verkligen anledning: Det är vår medlem Ninni Westerlund som poserar vid sin Monacoröda Sonett V4 från 1968 på en helsida. På nästa helsida fortsätter artikeln och intervjun med rubriken "I min läckra sportbil gör jag succé". Hon berättar vidare: "Sonetten har originalmotor, rattväxel och självklart ingen servo. Den är trög och svårkörd trots att den bara väger 850 kilo. Men den är jättekul att köra. När jag kommer åkande med Sonetten tittar alltid folk och det är en härlig känsla. Den är så låg och liten att det känns som om man sitter på marken. Och huvudet sticker upp och ser enormt ut. Hela bilen är gjord i glasfiberplast och är veteranbilsregistrerad. Att köra den är ett äventyr. Det är något extra och känns läckert och då är det naturligt att sätta på sig lite snyggare kläder, något lyxigare. När jag var nyskild hade jag bara Sonetten och använde den dagligen till affären och kundbesök. Det var immigt och kallt på vintern och klabbigt och svettigt på sommaren. Det är en lyckad entré att komma med Sonetten till en sommarfest på landet. Oftast gör man succé."

### TV5

Återigen har TV-programmet Tekni-



kens Värld visat Sonetter i bild. Den 14 maj hade man nämligen ett trevligt reportage från Saabs bilmuseum där museichefen Peter Bäckström berättade om t.ex. paddan (den breddade 96:an), monstret (93:an med två ihopbyggda tvåtakare) och förstas Ursaaben. På översiktsbilden från hyllan såg man även de olika Sonettvarianterna utefter ena långväggen, även om man denna gång inte berättade speciellt om dem. När ni läser dessa rader har säkert många av er nyligen sett museet med egna ögon under Saabfestivalen i somras.

### Saab Idag

Den 5 juni i nr. 19 hade Saabs personaltidning en sedvanlig tävlingsfråga. Denna gång visade man en

detaljbild av en Sonett I med uppfälld huv där man delvis såg motorn och det gick ut på att skriva ner mest detaljer om vad som visas på bilden. I bakgrunden fanns även en bild på Greta Molander vid sin tävlingsbil, det kanske hade blivit pluspoäng?! Vinst var ett tygmärke på en 900 cab, vilket nuförtiden tydligen är svårt att få tag på.

### GT

Den 17 maj hade journalisten Göran Danielsson ett stort uppslag om 900 cabben och dess produktion i Nystad i Finland. För att komplettera artikeln berättar han lite grand om vilka öppna bilar Saab producerat i det förflutna. Självklart den gamla





900:an, men han berättar även en del om Saab Sonett I (Saab 94 Super Sport) och Catherinan. Om I:an berättar han att den formgavs av Sixten Sason, hade en 3-cylindrig tvåtaktsmotor på 748 cc och 57,5 hk, att karossen var tillverkad i glasfiberarmerad plast och chassistommen av lättmetall. Totalvikt: 500 kg. Våren 1965 premiärvisades prototypen Catherinan, även den designad av Sixten Sason. Den var dock inte en riktig cabriolet utan hade ett löstagbart tak av targamodell. Bilder visas både på en blå I:a och den orangeröda Catherinan, vilka kan beskådas på Saabs bilmuseum i Trollhättan. Tack Johnny Johanson för klippet.

#### Start & Speed

Vi har sagt det tidigare, inget material är så gammalt att vi avstår från att publicera det i denna spalt, även om det mesta är publicerat i år. På årsmötet kom nämligen Inge Ivarsson med ett helt nummer från 1977, närmare bestämt nr. 3. Tidningen var då mycket dragsterinriktad och anledningen till att Inge gav mig tidningen var att han uppmärksammat att en herre vid namn Olavi "Byggmästaren" Knuutinen satsat på strippen, alltså bilvarianten... En firma i Skåne fick som beställningsjobb att bygga en Funny Car med Saab Sonettkaross. Mycket passande eftersom dåtidens svenska Funny Car bestod av bilar som Opel Manta, Ford Capri. Volvo P 1800 och Toyota Celica. Resultatet blev inte så tokigt tycker jag. Hur det gick i täv-

lingarna framgår dock ej. För övrigt kan man konstatera, att det hänt en hel del med layouten av biltidningar, den är mycket mer utstuderad nu och med många fler färgbilder.

#### Auto exklusiv

Lennart Jarenbäck har försett mig med nr. 22 från maj 1997 av denna biltidning på tyska. Varför han gjorde det är glasklart, det var en helsida om Saab som lockade. Det handlar om 50 år med Saab och den kunnige författaren Roger Gloor börjar med 40-talet och Ursaaben och går sedan framåt till slutet av 60-talet och 99:an. Sedan är det av någon anledning stopp. Det räcker dock för att han ska hinna ta upp både Saab 94 (Sonett I) och Saab 97 (Sonett II och V4). Båda bilarna visas på färgbilder och i texten berättar han kort om dess historia. En spalt tar upp de olika tekniska uppgifterna om alla bilar från 92 till 99, motorer, mått och när de byggdes. Men som sagt, Sonett III kommer han aldrig fram till då den kom 1970.

#### Recklinghäuser Zeitung

Det är alltid kul att kunna citera nya tidningar och denna tyska tidning har vi aldrig haft anledning att ta med förut. Men nu har man haft en helsida om Sonetter och då kommer förstas saken i ett annat läge. Att vi fått korn på den beror i all enkelhet på att ordföranden i tyska Saabklubben, Klaus Weißbauer bor i Recklinghausen. Som vi skrivit förut, utan era bidrag skulle den här spalten bli betydligt tunnare, det är ju en omöjlighet att själv se allt.

## Köp - Sälj - Byt

# SONETT

## Säljes

Beg: Golvväxeldetaljer Sonett III (blå vxllådsfäste), instrument panel Sonett III 73-74 m.m.

Nytt: Div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus till III:an m.m.

Mats 0150-12904 eller 0704-534518

## Köpes:

Ny bakre ljuddämpare till Sonett II/V4

Mats 0150-12904 eller 0704-534518

are, det är ju en omöjlighet att själv se allt.

Författaren till den mycket insatta artikeln framgår faktiskt inte, men på läst var han/hon. Förutom två bilder på Sonett I, en på en III:a och en på Catherinan, alla i färg, informerar artikeln om de olika Sonetterna, hur och var de byggdes, männen bakom, de olika motorerna, antal byggda och så vidare. Helt enkelt en mycket kunnig sammanfattning om Sonettens historia. Artikeln gör även vissa paralleller med Ferrari, som även de firar 50-årsjubileum 1997 och informerar om att precis som för Ferrari så ägs "de få

återstående" Sonetterna idag av hängivna samlare som ger dem en god omvårdnad.

*Vi ber er ha tålamod som inte hittar era insända bidrag i detta nummer av Sonettvärlden. Det har skrivits oerhört mycket om Sonetterna på sistone vilket är glädjande och visar på det ökade mediala intresset. Men vi kan ju inte fylla hela tidningen med citat från andra media, så en del material kommer i nummer 4/97 av Sonettvärlden. Men fortsätt och skicka bidrag, de är alltid välkomna och kommer med, om inte förr så senare!* □



# 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, **OBS! Nytt PG-nr. 487 74 84-8**

## Gör reklam för Sonettklubben

### Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

**Tygdekal** 25:-

**Klisterdekal**, en stor och en liten 10:-

**Vykort**, 15:- för 4 st. 25:- för 8 st.



### Modellbilar

Skala 1:87, Sonett II och Sonett II V4 från Autosculpt. Pris 60:-/styck

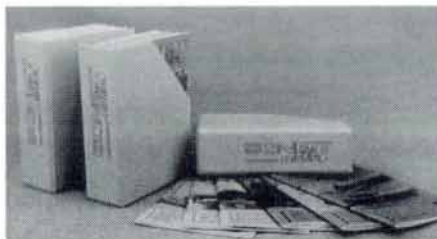


### Jubileumsaffisch 30x40 cm

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, vykort, autosculpt eller T-shirt".**