

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen

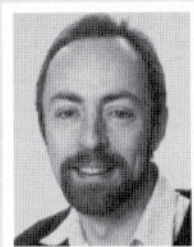


- ★ Årsmöte hos Volvo 28 mars
- ★ Snack i 2-takt
- ★ Praktverk om Svensk industridesign
- ★ Bilguiden Saab Sonett II & III

1

1998

Från ordförandens skrivbord



Hej,

Det mesta av den här ledaren handlar om design. Har ni tänkt på hur mycket designen påverkar oss? Vi influeras vare sig vi vill eller inte. Ibland kanske en formgivning stöter bort oss, men ofta attraheras vi av en produkt just för dess design. Vad är då en bra design? Att svara kort på det är svårt. Men för mig ska det yttre locka samtidigt som det ska ge signaler om det inre. En produkt med kvalitet ska också ha en design som utstrålar det. Den ska vara tidlös, även om tiden sätter sina spår. För självklart påverkas formgivarna av tidsandan, av vad som är "i ropet". Formgivningen får gärna komma med något nytt samtidigt som den tar upp äldre stilelement. En god designer idag är ofta en sorts modern Leonardo da Vinci, en mångsysslare som kan formge väsensskilda produkter, en allkonstnär. För att namnge några svenskar med Saabanknytning skulle jag vilja nämna Sixten Sason med Sonett I och Björn Karlström med Sonett II. Även GAS, Gunnar A Sjögrens penna har influerat Sonetternas utseende. Deras arbeten har påverkat många människor, gett köpsignaler som i sin tur givit arbetstillfällen. Det som en gång i tiden gav mig impulsen att köpa min Sonett II V4 var formgivningen och jag kan fortfarande efter mer än tjugo års ägande stå uppskattande bredvid den. Formgivningen är tidlös. Kanske inte i den bemärkelsen att man idag skulle rita bilar exakt som Sonetterna, men vissa formelement i såväl I:an, II:an som III:an återfinns fortfarande i dagens sportbilar.

Att jag skriver dessa rader beror nog på den recension av "Svensk industridesign" som jag gör i detta nummer. Läs gärna recensionen, men ännu hellre boken! Då kan ni själva fördjupa er i detta intressanta ämne.

Slutligen skulle jag vilja trycka på lite extra så att så många som möjligt kommer till vårt årsmöte den 28 mars. Det ska vi nämligen hålla på ett mycket intressant ställe, Volvos bilmuseum i Göteborg. Där finns goda möjligheter att i verkligheten jämföra Volvos 70-åriga designhistoria med Saabs 50-åriga. Volvos museum och styrelsen i Club Sonett Sweden hälsar er välkomna (se den utförliga kallelsen i detta nummer) och hoppas att en del av er tar med Sonetten.

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 Pehrsson, 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:

Sonetten kör så det ryker om snön.
Vi vill visa er ännu en historisk re-
klambild i vintermiljö från 60-talet.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Pehrsson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

Besiktningsmän för MHRF- försäkringen

Claes Wennberg, Stockholm
08-668 67 79

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 början av
maj 1998.

Sista inlämningsdatum för ma-
nuskrift och annonser 31 mars.



Årsmöte 1998

för Club Sonett Sweden i Volvos bilmuseum

Tiden går snabbt, det känns inte länge sedan vi hade vårt årsmöte i Kosta i Småland. Nu är det dags igen och vi har lagt det på ett ställe som kanske känns ovant för en Saabfantast men vi tror och hoppas att det kan locka er.

Nu är det västkustens tur

Platsen är nämligen Volvos trevliga fordonsmuseum i Arendal. Så här hittar Du dit:

Från E6, E20, riksväg 40 och riksväg 45, kör mot Hisingen i Göteborg och sedan mot Volvo Torstrand. Strax efter Bräckemotet, följ skyltar till Volvo Arendal och Volvo Museum. Kommer Du med buss tar Du nummer 128 från Nils Erikssonplatsen vid Centralstationen mot Arendal. Följ skyltarna till Volvo Museum.

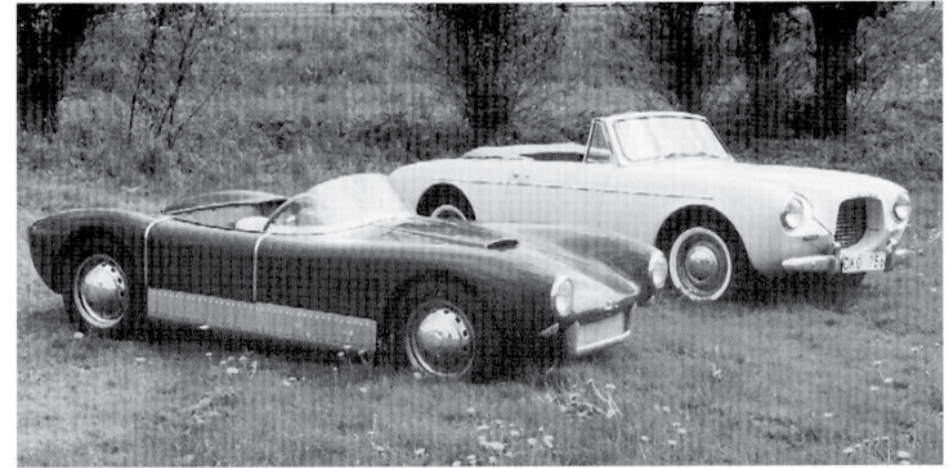
Museet ligger vackert vid havet och man ser den karga västsvenska skärgården från kajen.

Tiden är lördagen den 28 mars 1998, kl. 12.30.

Då en del av oss kanske åkt långt börjar vi med att stilla hungern med kaffe/läsk och smörgås innan årsmö-

tet tar vid. **Därför är det viktigt att ni föranmäler er om ni vill ha förtäring, senast söndagen den 22 mars.** Det gör ni till Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65. Det går lika bra att anmäla er på t.ex. klubbens vykort och i så fall till adress Vinthundsvägen 87, 128 62 Sköndal. Men då behöver jag svaret den 20 mars på grund av helgen om ni vill ha förtäring. Om ni ej vill äta något behöver ni inte anmäla er, men visst är det bra för både oss och Volvo om ni har möjlighet att höra av er innan. I samband med att vi sitter i auditoriet kommer man även att visa en film på 10 minuter om Volvos historiska utveckling.

Kostnaden är försumbar, förutom resan till museet. Volvos museum bjuder oss nämligen på entreavgiften tack vare det goda samarbetet med

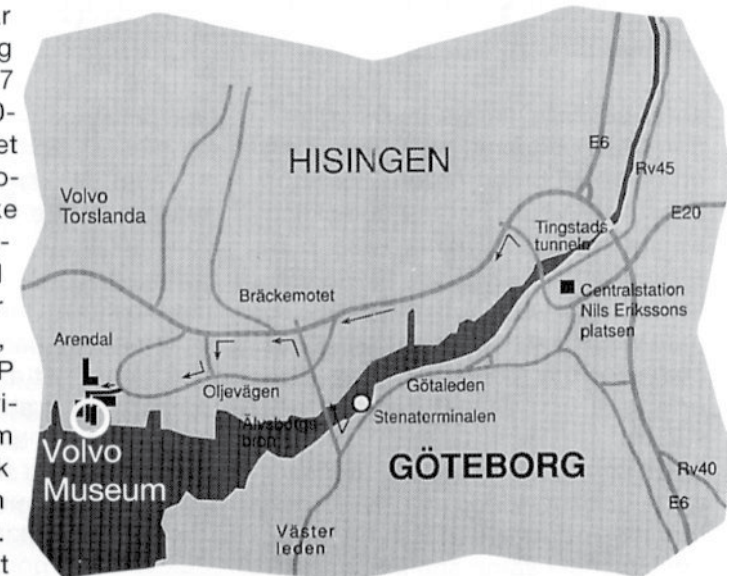


Saab och Club Sonett Sweden står för förtäring!

Volvos museum är definitivt sevärt

För att locka er ska vi något berätta om museet, för årsmötet känner ni till sedan förut: Volvos museum visar Volvos utveckling från starten 1927 med ÖV4 till 1990-talet. På museet finns allt från prototyper som kanske bara gjordes i enstaka exemplar till bilar vi väl känner till som PV 444, Amazonen och P 1800 till experimentbilar som VESP som föregick 240-serien och framtidsbilen LCP. Dessutom finns ett

Vi har valt att illustrera detta Saab-Volvomöte med en passande bild. Det är Saabmuseets blåa Sonett I:a bredvid Bengt Sahlströms vita Volvo P 1900. Båda har karosser av glasfiber och båda är från 1956. Bilden togs i samband med vårt jubileumsmöte i Skåne 1996 av Jan-David Skavén.



Valberedningen informerar

Det är snart dags för årsmöte, nämligen den 28 mars i Göteborg på Volvomuseet. De befattningar som står i tur att väljas är:

Ordförande på 1 år	(Nuv. innehavare Jan-David Skavén)
Sekreterare på 2 år	(Nuv. innehavare Mats Pheresson)
Kassör på 2 år	(Nuv. innehavare Johnny Johansson)
Ledamot på 2 år	(Nuv. innehavare Hans Eklund)
Klubbmästare på x år	(<u>Vakant</u>) Här finns ett utmärkt tillfälle att engagera sig i Club Sonett Sweden, vilket inte behöver bli betungande utan enbart stimulerande. I första hand är det praktiska saker kring årsmötet i kombination med vårmötet. OBS, planeringen för 1998 års träffar är redan klar.
Revisor på 1 år	(Nuv. innehavare Inger Wennberg)
Revisorssuppl. på 1 år	(Nuv. innehavare Göran Sundin)
Valberedning på 1 år	(Nuv. innehavare Jan-Owe Nilsson o Claes Jartoft.)

Det är bra om vi i valberedningen kan få förslag på personer till de olika posterna före 14/3 1998.

Valberedningen genom

Jan-Owe Nilsson, tel. bostad 0480-878 38, tel. arbete 0480-611 65.

antal sevärda gamla lastbilar, någon buss och även ett exempel på ett gammalt brandfordon. Här finns dessutom Volvo Pentas utveckling av motorer och Volvo Aero visar bl.a. en stjärnmotor samt den första reamotorn till svenska flygvapnet. Ja, man visar till och med det skrivbord som Volvos grundare Assar Gabrielsson och Gustaf Larsson använde.

Det som gör museet så intressant är dels spännvidden av olika fordon och dels att man sätter in dem i ett tidshistoriskt sammanhang. Vi hop-

pas att många har möjlighet att komma till vårt årsmöte och till Volvos museum. Ni kanske tycker att tidpunkten är lite tidig på säsongen, Sonetten är inte ute ur garaget än. Vi har lagt det i slutet av mars för att det inte ska krocka med påsken i april eller komma för nära vårt vårmöte den 21-22 maj, det är anledningen. Vår förhoppning är att ni kommer till årsmötet även om det inte blir med Sonetten. Men nog skulle det vara roligt att visa upp några fina Sonetter för Volvo, eller hur?!



Några av mötena 1998

28 mars

Årsmöte på Volvos museum i Arendal i Göteborg. **Se sid 4-6 i detta nummer!**

Kontaktperson: Jan-David Skavén, tel 08-93 15 65

17 maj

Östgöta SAABklubb anordnar Vårträff. Träffpunkt vid Motorcentrums lokaler (Saab-Opel försäljare) utmed E22:ans södra utfart i Norrköping kl. 10.00. Tur till Lövstad Slott med visning. Ta med egen fikakorg för fm., mat och fika kan köpas på slottet.

Kontaktpersoner: Magnus Lindberg, tel. 011-343423

Ulf Lindman, tel. 011-141955

21-22 maj

Vårmöte i Odensbacken. **Se sid. 18, och separat kallelse i nummer 2/98!**

Kontaktperson: Berndt Eliasson, tel. 019-45 10 13

30-31 maj

Classic Motor Festival i Ånnaboda, 20 km väster om Örebro Bil och MC, marknad, utställning, tävlingar.

Upplysningar: Tel. 019- 25 61 46, 019-24 52 45, 019-22 81 14

31 maj

Tjolöholm Classic Show (nära Göteborg), 5-års jubileum Utställning bilar och MC, Concours de Charme, märkesutställning, veteranmarknad. Sista anmälningssdag 25 april.

Upplysningar: Tel. 031-775 90 41, 031-93 07 91

4 juli

Båstad Classic Car Show

Upplysningar: Sune Svensson, tel. 040-490262, 070-6396262

31 juli-2 augusti

Internationellt Saabmöte i England. **Se separat information i 4/97 eller detta nummer av Sonettvärlden** eller kontakta Peter Turner, tel/fax 01206 563976 för ytterligare information.

15 augusti

Sonettmöte i Grängesberg. **Se separat kallelse i nummer 2/98!**

Preliminärt besöker vi Bergsslagens Motormuseum och ett lokmuseum. Har vi tid blir det även gokart.

Upplysningar: Lars Eriksson, tel. 0240-20232 hem, 0240-783452 arb.

29-30 augusti

Automobil Sportsscar Show på Mantorp.

Upplysningar: 0142-21745

Några minnen från Saabs billab i Trollhättan 1967-68

Lars Fredriksson

Lars Fredriksson fortsätter här sin artikelserie med minnen och intryck från sin tid på Saabs billaboratorium i Trollhättan under åren 1967-68. Det var då som Sonett II fick sin V4-motor och Saab 99-an snart skulle presenteras.

Omläggning till högertrafik

Är det någon i klubben som körde Sonett den natten Sverige ändrade till högertrafik? Jag hade nöjet att göra det. Det var mycket spännande att få uppleva den stora händelsen och att sitta i en läcker Sonett gjorde situationen än mer tilltalande. Det var mycket få killar i Sverige på den tiden som hade tillfälle att köra Saabs lilla leksak.

Sverige hade delats i två läger. Den ena sidan stod för uppfattningen att omläggningen skulle bli mycket farlig och att trafikolyckorna skulle öka dramatiskt, medan den andra hävdade att trafiken skulle bli mycket säkrare efter omläggningen. "Ja, för norrmännen möjligen", sa motståndarna.

Förresten ni minns väl Norgehistorierna? Den här t ex:

På radion gick det ut en varning till alla på en viss motorväg att se upp för en bil som med hög hastighet körde i fel riktning. En norrman hörde var-

ningen och utbrast: "Vad är det med det då? Här möter jag ju bilar på fel sida hela tiden!"

Trafikomläggningen föregicks av en lång debatt och folkomröstning. När beslutet att byta sida väl fattats startade både en förberedande kampanj och en allmänt trafiksäkerhetshöjande. Radio och tidningar var fulla av goda råd och varningar och Trafiksäkerhetsverket (om det fanns med det namnet redan då), delade ut dekaler med ett H på att sätta på instrumentbrädan i bilen, som en påminnelse i den yrvakna morgontimmen när man första gången skulle köra på höger sida. På en riktig veteranbil från den tiden borde märket finnas kvar, som det gör på min salig fars gamla Volvo PV.

Kommer ni ihåg programmen med C-G Hammarlund?

C-G Hammarlund i radioprogrammet "Hallå Bilist" på lördagarna bidrog mycket starkt till att sprida

nödvändig trafikinformation. Ofta var det trafikregler som predikades, sådana som idag är självklara, men då inte var det. Jag har funderat på varför så mycket aktiv trafiksäkerhetsupplysning erfordrades på den tiden, som är överflödigt idag. Troligen beror det på att då var det fortfarande relativt nytt för många att köra egen bil och de flesta som körde då hade inte vuxit upp med en familjebil. Självklart har den generation, som nu representerar det stora antalet bilister fått dagens trafikkultur inlärda redan från barnsben på ett naturligare sätt än den tidigare generationen.

Om jag minns rätt var det tidigt en söndagsmorgon vi bytte till högertrafik. Jag planerade en resa hem till Linköping från Trollhättan med Sonetten så att jag var ute på vägen just vid omläggningen. Jag sökte förstås nyhetens behag och, måste tillstå, lite sensation också om kaos skulle uppstå. Men det gjorde det inte. En stunds stillastående och sedan en försiktig övergång till andra sidan gav ingen dramatik alls. Alla följde reglerna mycket noga och körde väldigt försiktigt. Första tiden var hastigheten starkt begränsad på alla vägar. Och förresten, när jag tänker närmare efter, var det nog då som den totala ofriheten att aldrig mer få köra med fri hastighet och njuta fartens tjusning

på en svensk motorväg uppstod. Nog saknar åtminstone jag ibland förtroendet att själv få bedöma vilken fart jag och min bil tillsammans behåller.

Omläggningen gick bättre än många befarat

Med facit i hand kan man konstatera att omläggningen blev mycket lyckad. Myndigheter gjorde ett bra jobb. Det inträffade färre trafikolyckor än väntat och mycket få bilister körde på fel sida. Själv har jag bara kört på fel sida två gånger. En gång före omläggningen och en gång efter. Den första var med bil i USA och den andra långt senare på cykel i min barndomsstad Norrköping. Jag var ute och cyklade i de kvarter jag brukade åka som grabb och körde helt plötsligt på vänster sida igen, trots att jag kört bil där flera gånger på höger sida efter trafikomläggningen. Jag tror att misstaget berodde på att jag som grabb kunde runda korsningen på sidan närmast konditoriet "Godbiten" som låg på hörnet och, då som nu förstås igen, ville se allt godis som fanns där så nära som möjligt. Jag körde omedvetet och som många år tidigare invant på vänster sida. Som tur är gick allt bra. Jag klarade mig runt korsningen på fel sida. Mina två felkörningar blev varken en egen nor-

Visste Du att...

...MHRF-försäkringen 1998 får oförändrade premier? Det innebär för Sonetternas del en premie på 418:- för helår och helförsäkring. Högsta försäkringsbelopp till denna premie är 4 basbelopp. Oslagbart?

gehistoria i USA eller en utebliven smäll för godisbegärets skull.

Under en stunds skrivpaus berättar min hustru Susanne om hur hon hade reagerat på omläggningen. Hon var 5 år och hennes farfar ungefär 80. De bodde på samma lantgård långt ute på Östgötaslätten där trafiken inte var speciellt tät. Mycket vetgirig och nyfiken som Susanne alltid varit uppfattade hon förstås att trafikomläggningen var en stor grej och rentav farlig, även i lilla Klockrike. Att det bara passerade någon enstaka bil på byvägen utanför hade mindre betydelse.

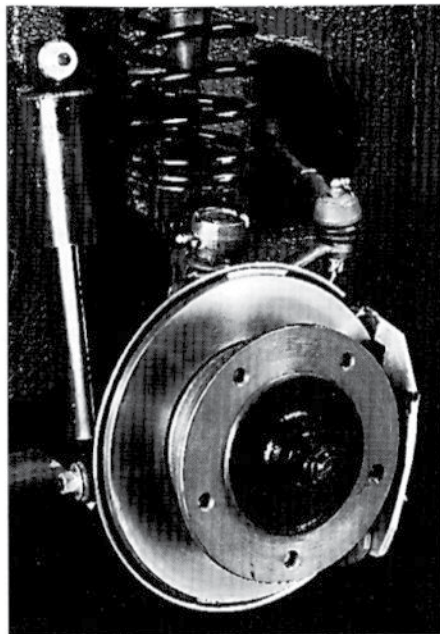
Dagen efter omläggningen gick Susanne över vägen hand i hand med farfar och sammanfattar så fint stämningen: "Är du rädd nu farfar?"

Allt är inte Sonett här i livet

Kära läsare, ni får ursäkta om allt jag skriver inte har med hästkrafter och accelerationer att göra. En del blir utanför ämnet, men bilismen och vårt intresse för Sonetten får kanske ibland sättas in i lite större sammanhang. Bilen, oavsett vilken vi för tillfället har förmånen att åka i är ju en av de stora förutsättningarna för dagens civilisation eller brist på sådan. Utan civilisation, ingen bilism, ingen trafikomläggning, inga samlarbilar och inga små barn att tillskriva diverse förnumstiga uttalanden.

Att köra Sonett utan stötdämpare

Många minnen från tiden på labbet som dyker upp kan tyckas en aning konstiga, och det man minns efter många år blir ibland lite udda. Det är



Så här ska det se ut på en Sonett V4 som har stötdämparna kvar, att köra utan hör trots allt till ovanligheterna.

trots allt mer än 25 år sedan jag upplevde vad jag försöker relatera. Till exempel det minne jag har av att köra en Sonett som inte hade stötdämpare.

Karossen hängde på chassiet utan dämpare på en bil som skulle flyttas från en lokal till en annan. Den hade inga dämpare beroende på att man skulle mäta fjäderkaraktäristiken på den i det skicket. Man ville veta hur fort karossen slutade gunga utan dämpare om man exiterade en svängning. Varför vet jag inte, det kanske var en viktig parameter i någon beräkning?

Hur som helst jag satte mig i för att flytta bilen. Gissa om den uppförde

sig konstigt? Direkt kom den i en mycket obehaglig gungning och än värre blev det när jag bromsade för att inte tala om hur det blev när jag även svängde. Faktiskt var det ganska kul att se hur omöjlig en bil blir att köra utan stötdämpare. Jag fick ta resan mycket försiktigt. Då gick det bra och det var så kul att jag gärna skulle göra om det någon gång.

Tyngdpunktsmätningar

För vägegenskaperna är det alltid viktigt med ett väl avvägt tyngdpunktsläge. Både i längsled och höjdlid. Bli en ny modell över- eller understyrd var en klassisk fråga? Ligger största delen av vikten på framhjulen tenderar bilen att bli understyrd, dvs framvagnen släpper troligen först i kurvorna. Om en större del av vikten hamnar på bakhjulen blir den i stället överstyrd och bakvagnen har en vilja att komma före framvagnen. Det finns förstås även andra parametrar som påverkar, t ex fram- eller bakhjulsdrift. Att en gammal Volvo kastar med bakvagnen beror mycket på bakhjulsdrivningen. En Saab drar sig alltid genom kurvan utan bakhjulssladd. Men om den väl släpper med framvagnen upplevde jag, åtminstone på den gamla goda tiden, att det är "lite kört". Bakhjulssladden var lättare att styra emot än att kompensera för ett framhjulssläpp.

Fördelarna med fram- eller bakhjulsdrift diskuterades ständigt. Saabs store förespråkare för framhjulsdrift Rolf Melde, chef för billabbet i slutet av 60-talet, flyttade så

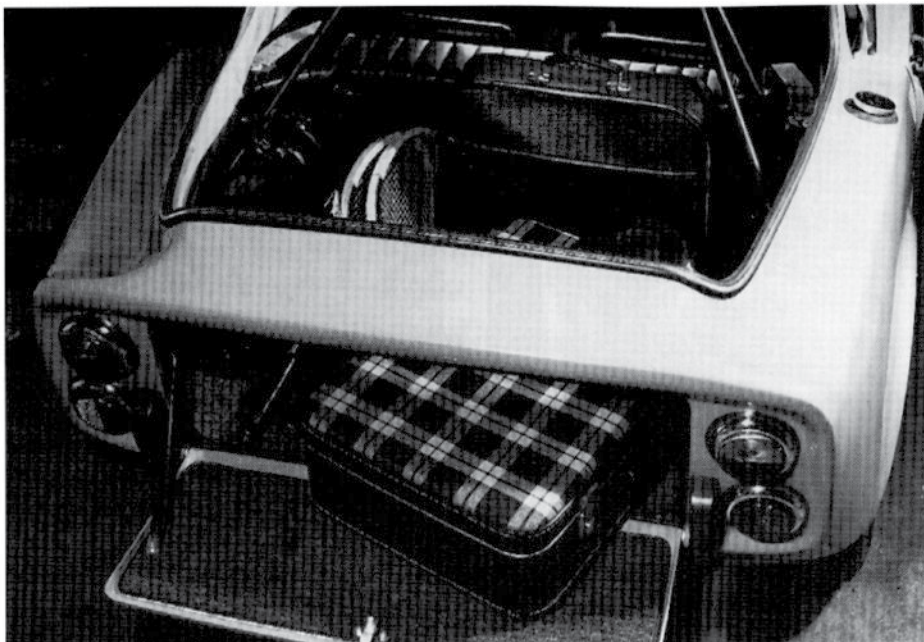


Rolf Melde framför en 96:a. Han har betytt mycket för såväl Saabs som Volvos utveckling och är nu en av hedersmedlemmarna i Club Sonett Sweden.

småningom till Volvo. Och vad hände? Jo, Volvo började också med framhjulsdraft. Om det var Meldes förtjänst enbart vet jag inte, men före detta tävlingsförare som han var vägde hans synpunkter säkerligen tungt.

Hur man tog sig uppför en backe med en Volvo

Jag minns en pinsam situation med min svåger som körde Saab när jag själv körde Volvo med bakhjulsdrift. Vi skulle uppför en brant hal backe och jag blev tvungen att backa Volvon för att komma upp. Framhjulsdraft var inte bara en fördel i kurvorna fick jag surt erfara och jag hade lite svårt att erkänna varför jag backat när han frågade.



Man får faktiskt in ganska mycket bagage i en Sonett II eller V4, men det gäller att stuva på rätt sätt vilket framgår av artikeln.

Även på Sonetten ville man förstås veta viktsfördelningen. Den har ungefär 60% fram, minns jag från de mätningar jag gjorde. Hur högt tyngdpunkten ligger minns jag inte, men väl hur man kunde mäta och räkna fram den utan att ställa bilen på högkant. I längsled är det ju bara att ställa framvagnen respektive bakvagnen på en våg och mäta, men i höjdlid är det lite trickigare. Billarbet hade ganska primitiva resurser på den tiden, men vågen och ett par pallbockar hade man i alla fall. Om man ställer bilen med framvagnen uppallad på bockarna på vågen och vet bilens lutningsvinkel kan man, om man vet bilens totalvikt och vikt på vågen, med hjälp av lite trigono-

metri räkna ut tyngdpunkten i höjdlid. Det var så vi gjorde, men intressantast var förstas i längsled. Jag minns att om man packade fullt med bagage därbak fick man en Sonett som var tämligen neutral. Den får en viktfördelning på ungefär 50/50, åtminstone med 2 veckors semesterbagage. Jag provade det vid några tillfällen. Om man packar nerifrån och uppåt får man in två stora resväskor. Uppifrån och neråt går inte beroende på störtbågen, men sticker man in första väskan bakifrån och lyfter den och fyller på med nästa under den första går det ju bra. Sedan kan man fylla på med mindre väskor, tält och sovsäckar framifrån.

Forts i nästa nr.

www: <http://home2.swipnet.se/w-27826>

Snack i 2-takt

e-mail: matsj@swipnet.se



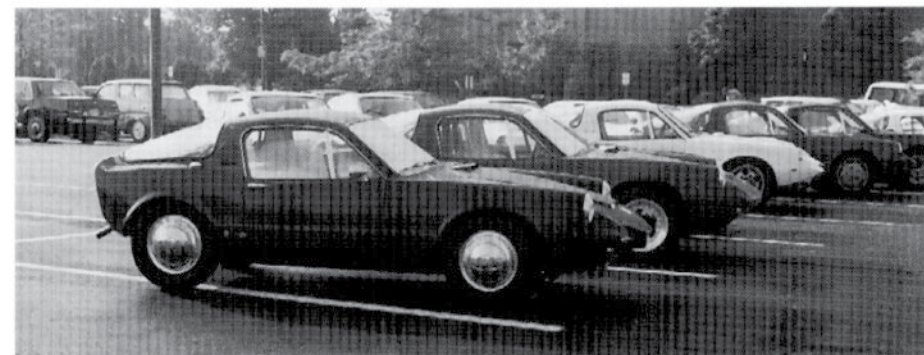
Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Jag började förra spalten med att ge följande målande beskrivning av rådande klimatsituation: "Vintermörkret har lagt sig över landet och vinterkylan håller oss i ett järngrepp." Jag ber att till viss del få återkalla detta påstående. Mörkt har det varit men någon kyla har jag inte sett till. I år var jag rustad till tänderna. Motor- och kupévärmare, eberspächers och värmedynor i båda bilarna. Och så har vi knappt, peppar peppar, haft en enda natt med minusgrader i Katrineholm när detta skrivs i januari. Konstant oktoberväder alltså.

För ett år sedan, i Sonett världen 1/97 närmare bestämt, så skrev jag om Dick Catron och den vita Sonett I som i dag finns på Saabs museum i Trollhättan. Len Lonnegren hade, precis som jag hade hoppats på, lite kännedom om de affärerna och har varit snäll och skickat några ra-

AI Suttons röda Sonett II av årsmodell 1967

der till Jan-David om detta. Len säger sig vilja minnas att Rolf Melldede hade något finger med i spelet så att chassinummer 1 såldes till Dick Catron och att det dessutom var han som sålde chassinummer 6 som under en lång tid ägdes av en Mr Hershatter som var bosatt nordöstra USA. Denne sålde den emellertid för några år sedan och nu ägs den av Bill Jacobson i Delaware.



Len berättar vidare att Dick Catron var Saabs förste försäljare i väststaterna och blev så småningom distributör för hela västra USA innan Saab själva tog över den verksamheten. För övrigt var det alltså Dick som satte ett världsrekord på Bonneville och dessutom deltog han i Baja 1000 1969 med en mycket tidig Saab 99. Erik och Torsten åkte väl Saab V4 där samma år vill jag minnas. Liksom svensk-amerikanen Arne Lindquist eller vad han nu hette.

Vi har nu kommit fram till chassinummer 242 som finns hos Al Sutton som bor inte allt för långt från Chicago som ligger i delstaten Illinois i USA. Bilen är röd till färgen och lär vara delvis renoverad. Dock känner jag inte till hur seriöst man har utfört arbetet men bilen har i alla fall vunnit några priser i USA och påstås vara väldigt fin. Av de erfarenheter jag har ifrån amerikanska renoveringar så vill jag tillägga att detta inte garanterar en seriös renovering. Med europeiska ögon sett. Vi har ju en lite annorlunda syn på det här med renoveringar som bekant. Al har för övrigt ägt fler tvåtaktssonetter. Under en tid ägde han även chassinummer 081 som i dag finns hos Hans Eklund och tjänstgör som tävlingsbil.

Mera skvaller: Danmark kommer att berikas med ytterligare två tvåtaktssonetter. Karsten och Jesper Olsen i Mundelstrup som ligger på Jylland har köpt chassinummer 066 och 225 av Tom Donnay i USA. Prislappen var visst 4000 dollar för båda tillsammans vilket får betecknas

som rimligt. Det bör tilläggas att det lär vara två kvalificerade renoveringsobjekt. I det fall att det skulle bli pengar och tid över så köpte de även en Saab GT 850 som även den har ett stort renoveringsbehov. Saab Sport kallades för övrigt GT 850 i Sverige.

Tom Donnay avyttrar alltså lite av sin sonettsamling. En bil lär ha gått till Alaska under fjolåret, två till Danmark alltså och dessutom kommer chassinummer 110 att skickas till Israel där inte helt oväntat David Nameri slagit till. Vi får väl se om den dyker upp i krigsskildringarna från Gazaremsan och Västbanken på Aktuellt. Har jag nu räknat rätt så har Tom 8 tvåtakts-sonetter kvar hemma i USA och några av dessa lär vara till salu. Det kanske finns någon spekulant i läsekretsen? Nåväl, Tom Donnay har gjort ett seriöst intryck på mig. Mycket beroende på de videofilmer jag har sett från hans samlingar där han verkligen har pekat ut vad som är bra och dåligt på hans bilar och jag tror ingen av hans kunder kan komma att känna sig lurade.

Avslutningsvis några rader om Internet. En del av er kanske har besökt min hemsida och såg julhälsningen där min röda tvåtaktare figurerade. Döm om min förvåning när jag i mellandagarna mottog ett e-mail från en av bilens tidigare amerikanska ägare som hade den i sin ägo under några år på sjuttioalet. Han hade också blivit mäkta förvånad av att finna sin gamla bil på Internet. Och i Sverige av alla länder. □

Du har väl betalt...?

Favorit i repris?:

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1998 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 betalade 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.

GRATTIS

Lennart Larsson
Svedala

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 dragningen!



Praktverk om svensk industridesign

Jan-David Skavén

Norstedts förlag har hösten 1997 givit ut en bok som heter "SVENSK INDUSTRIDESIGN". Huvudredaktör för boken är Lasse Brunnström, men olika skribenter har gjort sina specialavsnitt. De föremål vi alltid har runt omkring oss är en gång formgivna, men det är kanske inte så ofta vi tänker på det i vardagen. Därför känns det så intressant att man nu skrivit huvudsakligen den svenska 1900-talsdesignens historia, så här mot slutet av seklet.

Boken tar upp formgivningen av till exempel så väsensskilda produkter som strykjärn, båtmotorer, bilar, symaskiner, kameror, telefoner, ja så här kan man fortsätta uppräknigen hur länge som helst. Dessa produkter har förstås haft en formgivare. Därför behandlar man inte bara ting- en utan även personerna bakom. Inget är för stort för att designas, som bussar, eller för litet, som häftstift. Det finns nämligen ett smart häftstift som inte bara är lätt att trycka dit utan även att ta bort. Jag har dock inte sett det i handeln, det kanske blev för dyrt att producera.

Två framstående designers med Saabanknytning

Om vi börjar med den ena, så är det vår medlem Björn Karlström. Han förekommer på ett antal ställen i boken, men främst under avsnittet "utombordsmotorer", skrivet av Lars Biström och Bo Sundin. Det kanske



förvånar er eftersom ni förmodligen mest känner honom som den person som formgav Sonett II. Björn har dock många strängar på sin lyra och har formgivit båtmotorer och

mopeder från Crescent. Bara de kan tyckas vara väldigt olika, men Björn har faktiskt även formgivit en båtmotor kallad "Nyckelpigan" från Nymabolagen, vilken baserades på en mopedmotor! Vidare har Björn arbetat för svenska och amerikanska teknik- och flygtidskrifter men även ritat serietidningar som Biggles och Leo Falk. Dessutom ritade han en bil som aldrig blev av, en liten familjebil med plastkaross från 1956 för Nymabolagen. Den skulle haft en trecylindrig 500-kubiks utombordsmotor! Vi ska vara mycket glada över att hans nästa bil med glasfiberkaross faktiskt blev av, nämligen Saab Sonett II. Dessutom Scania-Vabislastbilen L75/76, lokomotiv för Motala Verkstad och båtmjollar för tidningen Motor. Hans design- och tecknarproduktion är oerhört omfattande. Som Lars och Bo skriver: "Många är de som sett hans teckningar, få de som sett hans bild, än mindre honom själv". Om sig själv säger han: "Jag är nog världens mest kända doldis".

Desto mer glädjande för mig att jag faktiskt träffat Björn Karlström och för oss alla att han skrev en mycket intressant artikelserie för Sonettvärlden mellan 4/90 och 2/92. Jag sände denna artikelserie samt lite annat material om Björn Karlström till Lars Biström. Både Sonettvärldens artikelserie och Club Sonett Sweden omnämns i boken som referens för hans arbete med Saab Sonett II.

En annan person som ägnas ett eget kapitel är Sixten Sason. Björn-Åke Sköld visar hur mångsidig han

var, han ritade allt från parkeringhus till Saab 92, från motorsågar till Saab Sonett I. Liksom Björn Karlström var han en oerhört mångsidig formgivare med en förmåga att se in i framtiden, eller man kanske snarare skulle säga att han var med och formade den. För hans alster lever än, själv gick han bort alldeles för tidigt 1967, strax innan den av honom formgivna Saab 99 skulle presenteras. I mina ögon hör han till svensk formgivnings giganter under 1900-talet.

Formgivningen av Saab

En bokrecension har en begränsad plats, till skillnad från boken, som är på över 400 sidor. Men jag vill gärna nämna ett intressant kapitel till. Det är den för oss välkände Anders Tunberg som skrivit om "Saabs bil- design, cockpitkänsla och särpräglad kaross". Han är precis rätt person att skriva, för Anders hör till de mest välinformerade skribenterna när det gäller Saabs bilhistoria. Av naturliga skäl lägger han tonvikten i sitt kapitel på formgivningen, både interiört och exteriört, alltifrån Saab 92 och fram till Saab 9-5. Bland alla bilderna som visas är en på Saab Sonett I från 1956, med andra ord Rolf Mell- des framsynta konstruktion. En annan bild visar Saab Catherina från 1965 i färg. Den ritades av den flitige Sixten Sason, men denna gång fick han ge sig för sin designkollega Björn Karlström med MFI 13 projektet. Catherinan var dock före sin tid med sitt targatak, som man kunde placera i bagageutrymmet. Då Anders kapitel är på 25 sidor berättar



Nu börjar det dra ihop sig till årets höjddare för oss Sonettentusiaster!

Under dagarna två, den 21 och 22 maj träffas vi i de östra delarna av Nerike, närmare bestämt i trakterna av Odensbacken, 2,5 mil SO Örebro, för att delta i diverse arrangemang och aktiviteter.

För att få lite variation på vårträffen kommer även Toyota Sportcar Club att delta med sin traditionella vårträff parallellt med vår egen vårträff.

Att blanda två klubbar vid en vårträff hoppas vi skall bli en positiv upplevelse för oss alla, dels är det ju trevligt att träffa nya entusiaster av annat bilmärke och dels att titta på andra bilar än de vi alltid ser på våra egna träffar.

Vi kommer att träffas torsdagen den 21 maj i en liten fritidsby/båthamn där stugor finns reserverade för vår räkning närmare bestämt heter orten Hampetorp, vid södra Hjälmarens strand.

På kvällen kommer vi att via färjan Vinösund (sveriges längsta gratistur med båt) förflytta oss till den idylliska Vinön mitt i Hjälmaren för en gemensam supé på öns värdshus.

han förstås mycket annat om Saabs formgivning.

Men det ska jag inte gå in på här. Försök istället att låna boken på ett bibliotek eller kanske rent av köpa den. Har man det minsta intresse av svensk industridesign under 1900-ta-

Dagen därpå den 22 maj, förflyttar vi oss i en gemensam kortege till Odensbacken (ca 7 km).

Odensbacken är från början en fornnordisk kultplats – tänk bara på namnet – med vikingagravar, offerkälla, offerlund, skeppssättning och avrättningsplats. Sedan flera hundra år tillbaks har här arrangerats marknader där man huvudsakligen sålde och bytte oxar och andra varor som producerades i byarna runt omkring. Fortfarande lever marknaden kvar, nu dock i andra modernare former, med knallar, tivoli och andra diverse jippon.

För att höja statusen på årets marknad har vi i dessa två bilklubbar blivit inbjudna att visa upp våra bilar/klenoder för den stora marknadspubliken.

Under dagen kommer vi dessutom att köra ett "rally" om ca 5 mil, utse finaste Sonetten, äta en gemensam lunch och kanske göra ett "fynd" hos någon marknadsknalle.

Mer detaljerat program och anmälningsblankett i nästa nummer av Sonettvärlden! □

let är den ett måste, speciellt som så stor del behandlar olika fordon. Den är välskriven, omfattande och omväxlande med sina olika författare. Man kanske inte sträckläser den utan tar ett kapitel då och då, men då räcker den desto längre... □

Bilguiden: Saab SONETT II & III

Bosse Andersson

Denna artikel, med undantag av bildmaterialet som är delvis olika, var införd i nummer 8, novembernumret 1997 av tidningen Automobil. Vi har nöjet att kunna återge den i Sonettvärlden.

Svensk körglädje

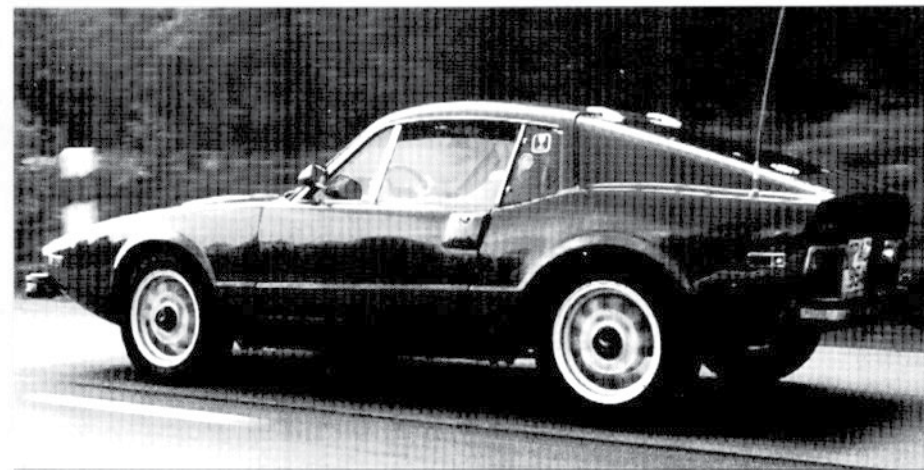
Vid en jämförelse mellan 1960- och 70-talets svenska sportbilar var Volvon snabbast men Saaben roligast att köra. Även jämfört med många moderna bilar har Sonetterna fortfarande ett underhållningsvärde på krokiga vägar. Men de går inte särskilt fort, det bara känns så.

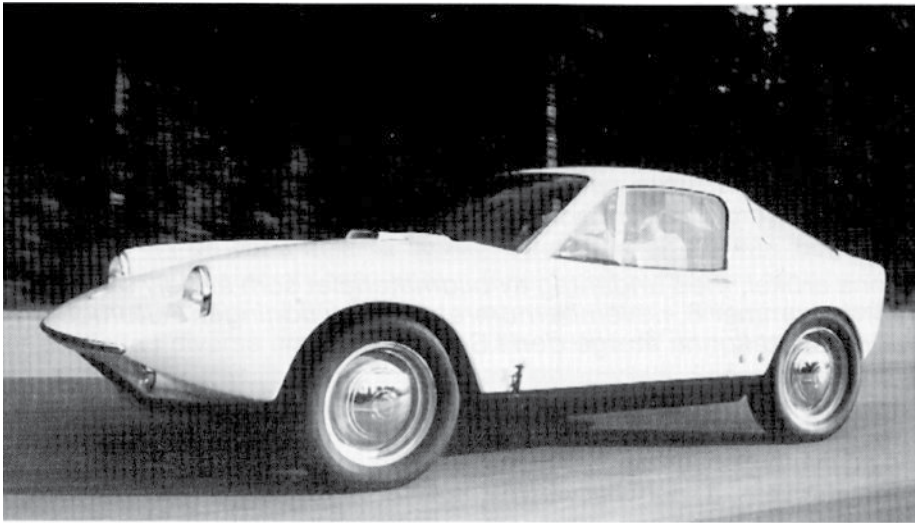
Att den här guiden bara handlar om Sonett II och III beror helt enkelt på att det bara byggdes sex exemplar av

den första Sonetten. Modellen kom alltså aldrig i produktion men fyllde ändå en funktion under 50-talet som imagehöjare för Saab.

Tiden gick och de svenska tvåaktarna sålde allt bättre på amerikamarknaden. Men konkurrensen var hård och USA:s Saabhandlare började tjata alltmer om något litet och tvåsitsigt att locka in kunderna med. Precis som många av de brittiska och italienska märkena gjorde. Så småning-

Thomas Gustavssons röda Sonett III susar förbi.





Åke Olssons vita tvåtaktssonett (ch.nr. 254) i full fart.

om gav Saabledningen med sig och rösten 1964 fick två designers uppdraget att ta fram varsin prototyp till en ny sportvagn.

Den ene var Sixten Sason, mannen som ritat SAAB 92:an och den första Sonetten. Hans bil byggdes av Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna i Katrineholm och visades i mars 1965. Men Catherina, som modellen kallades, kom aldrig i produktion och Sason kunde istället koncentrera sig på ett annat projekt; modell 99.

Omkring en månad innan Catherina stod klar hade den andre designern, Björn Karlström, blivit färdig med sin prototyp i samarbete med Malmö Flygindustri. Trots att Sasons bil var önskvärdare och hade bättre köregenskaper så valde Saabledningen ändå att satsa på Karlströms design, eftersom den var lättare och hade bättre utomsikt.

Därefter började det svåra arbetet att snabbt produktionsanpassa prototypen och samtidigt göra bilen både snyggare och funktionellare. Tidsbristen medförde många nödlösningar och vissa detaljer, som huvlåsen, kom från en närbelägen bensinmack. Metodiken användes även då och då under produktionens lopp när någon detalj tog slut på fabriken. Vissa nödtåtgärder funkade dock fantastiskt bra. Ett exempel är tvåtaktsmotorns förgasare som inte fick rum under den låga huven. Istället monterades ett suveränt arrangemang med tre ihopbyggda Solexförgasare.

Äntligen kom produktionen igång

På höstkanten 1966 kom produktionen äntligen igång men avbröts efter bara 258 tillverkade exemplar. Anledningen var naturligtvis V4-mo-

torn som nu skulle krängas ner i Sonetten. Och då gick det inte längre att lägga förgasaren på sidan. Istället fick motorhuven en maffig muskelbula. Samtidigt blev bilen 60 kg tyngre över framhjulen, vilket knappast förbättrade vägegenskaperna. Å andra sidan hade det kanske inte så stor betydelse eftersom det egentligen aldrig tävlades med Sonetterna. Och tyngdens ökning av riktningstabiliteten ska man inte heller förakta.

Mycket koncentrerat kan man säga att tävlingshistorien för Sonetterna bara består av två, lika misslyckade, race. Första gången anmälde Saab själva två tvåtaktare i Coupe des Alpes. Besättningen var den klassiska kombinationen Carlsson på taket/Torsten Åman och Pat Moss/Elisabeth Nyström. Tyvärr fick bägge ekipagen bryta på grund av sabotage med bränslet.

Andra gången anmälde Simo Lampinen en privatägd V4 till Monte Carloallt. Även denna gång gick det åt h-e på grund av sabotage. Men nu i form av en "funktionärsmiss", som arrangörerna kallade det.

I slutet på 60-talet började SAABledningen fundera på en ansiktslyftning av Sonetten, men utan att ändra på mittpartiet, det skulle bli för dyrt. En 2+2-sitsig variant togs fram av flygkonstruktören Björn Andreasson. Björn var mannen som översatte Karlströms prototyp till produktionsbar bil och hade ända sedan dess varit ansvarig för Sonetternas uppbyggnad.

Andreassons förslag blev för dyrt

och uppdraget gick vidare till italieneren Sergio Coggiola. Han tog sig dock den konstnärliga friheten att ändra allt, även mitten. Resultatet blev en bil som både var längre, bredare och lägre än föregångaren, dyrt, dyrt. Problemet skickades än en gång vidare. Nu till en av Saabs egna tecknare, Gunnar A Sjögren. Även Gunnar kom med ett eget, mycket smakfullt, förslag. Men det fick tummen ned:

- Anpassa italienerens förslag till bottenplattan och mittpartiet. Vi har betalt dyra pengar till Coggiola och får inte missa tillfället att kunna skryta med en italiensk design.

På något märkligt sätt lyckades Sjögren kombinera Andreassons konstruktionsideer, Coggiolas design och den gamla Sonettens baskonstruktion till en bil som såg helt ny ut. Saab Sonett III premiärvisades på New Yorks bilsalong 1970 eftersom USA fortfarande var Sonettens huvudmarknad. Modellen var därefter sig ganska lik ända fram till 1974 då det sista exemplaret rullade av bandet. En epok gick i graven, tänk om Saab hade fortsatt sportvagnsproduktionen även när turbomotorerna kom med i bilden...

Reservdelar

När de första tvåtaktarna tillverkades tog man vad som fanns. Fattades någon pryl verkar det som om man åkte till närmsta mack och köpte upp deras lager av något som verkade passa. På en Sonett II kommer bakljusen från Saab 95. Blinkers och sidomarkeringar är från Lucas och finns på en del brittiska

bilar. Tvåtaktarnas förgasare sitter inte på någon annan Saab. När det gäller Sonett III är bakljusen samma som på Saab 99

Nedanstående reservdelspriser kommer från en auktoriserad SAAB-handlare och gäller Saab Sonett III 1972

Kompl. koppling (lamell, tryckplatta, u-lager)	1388 kr
Kompl. avgassystem	810 kr
Undre kullad (framvagnen)	276 kr
Bakhjulslager	228 kr

År för år

Våren 1966 byggs fyra prototyper och 24 förproduktionsbilar.

- Hösten 1966 kommer produktionen igång.
- 1967 introduceras V4-motorn.
- 1968 kommer V4-produktionen igång på allvar.
- 1969 sker bara några detaljförändringar, bland annat nya stolar.
- 1970 introduceras Sonett III.

Sonett III:ans strålkastare tänds automatiskt när de fälls upp med spaken under instrumentbrädan.



- 1971 ökas cylindervolymen och ljuddämparna blir effektivare.
- 1972 Inga större förändringar men grillen förändras och lättmetallfålgar av samma typ som på 99 EMS införs.
- 1973 Modellen fick samma "krocksäkra" stötfångare som övriga Saabmodeller. En del andra detaljförbättringar införs men bilen är i stort sett sig lik.
- 1974 Sista årsmodellen får stripes på sidorna. Strålkastartorkare monterades på ett fåtal bilar.

Klubben

Club Sonett Sweden grundades 1981, därefter ökade medlemsantalet snabbt. Idag omfattar klubben ungefär 330 medlemmar, varav ett fyrtiotal är från andra länder.

Klubben har slutit avtal med två försäkringsbolag och kan därigenom erbjuda medlemmarna optimala för-

säkringsvillkor beroende på bilarnas skick och användningsområde. Ytterligare anledningar till att bli medlem är det substansiella reservdelslagret samt tidningen "Sonettvärlden", som kommer ut fyra gånger per år. Men först och främst är Club Sonett Sweden en ovanligt trevlig samlingsentusiaster och klubben är öppen för alla som har intresse av Sonetter, man behöver alltså inte äga någon bil.

Adress:

Club Sonett Sweden

Tel: 013-631 67

Mats Phersson

Långkärrsgatan 19

590 60 Ljungsbro

Du hittar också information om klubben på Internet:

<http://www.autosite.se/Sonett>

Priser

Prisbilden är ganska svår att greppa på grund av det lilla antalet bilar. De flesta såldes ju till USA och det är faktiskt lättare att hitta en bil på

andra sidan Atlanten än i Sverige.

Egentligen saknar tvåtaktarna prisbild då endast 3-4 bilar har bytt ägare i Sverige de senaste 10 åren. Vid en affär i somras var köpeskillingen 150 000 kr och det finns ca 25 vagnar i Sverige varav ungefär hälften är importerade.

Modell	Kategori		
	1	2	3
Sonett II 2-takt	100 000	75 000	50 000
Sonett II 4-takt	75 000	50 000	30 000
Sonett III	70 000	45 000	30 000

1 = Felfri bil i mycket fint skick som är komplett och helt original. Enstaka exemplar med unik historia, ovanligt utförande, extremt få mil osv kan vara dyrare.

2 = Bruksskick. Bilen ska kunna användas utan större reparationer men är behäftad med smärre skönhetsfel.

3 = Körbart och komplett objekt som kräver renovering av kaross och mekanik för att bilen ska platsa i en högre kategori

Automobilfakta

Biltyp:	Sonett II	Sonett II	Sonett III	Sonett III
	2-takt	4-takt	4-takt	4-takt
Produktionsår:	1966-67	1967-69	1970	1971-74
Motor	Längsmonterad, framför framaxeln			
Typ:	3 cyl. rad.	V4	V4	V4
Cylindervolym:	841cc	1498cc	1498cc	1698cc
Kompression:	9,0:1	9,0:1	9,0:1	8,0:1
Antal ventiler/cyl:	0	2	2	2
Bränslesystem.	3 förg.	1 förg	1 förg	1 förg.
Hk/varv:	60/5200	65/4700	65/4700	65/4700
Nm/varv:	96/4000	117/2500	117/2500	117/2500
Transmission	Framhjulsdraft, 4-växlad manuell med frihjul			
	Rattspak	Rattspak	Golvspak	Golvspak

Chassi

Framvagn:	Dubbla triangellänkar, skruvfjädrar, teleskopstötdämpare			
Bakvagn:	Stel axel, skruvfjädrar, teleskopstötdämpare			
Styrning:	Kuggstång, ingen servo			
Bromsar f/b	Homogena skivor/Trummor			
Däck	155x15	155x15	155x15	155x15
Fälgbredd	4 tum	4,5 tum	4,5 tum	4,5 tum

Mått i mm

Axelavstånd:	2149	2149	2149	2149
Längd:	3770	3770	3900	3900
Bredd:	1445	1500	1500	1500
Höjd:	1116	1160	1190	1190
Spårvidd f/b	1220	1232	1232	1232
Vikt				
Tjänstevikt:	780 kg	845 kg	880 kg	890 kg
Vikteffekt:	13,0 kg/hk	12,5 kg/hk	13,0 kg/hk	13,0 kg/hk
Prestanda				
Acc. 0-100 km/h:	12,5 s	12,5 s	13,0 s	13,0 s
Toppfart:	150 km/h	160 km/h	165 km/h	165 km/h

Fällor & fel

Eftersom Sonetten egentligen bara är en Saab 96 med plastkaross så har de bägge modellerna också många gemensamma svagheter.

Tvåtaktsmotorn var väl inget under av hållbarhet. Men den som en gång kört en lagom trimmad djungeltrumpa blundar gärna för petitesser som livslängd. Främst är det kolvarna som skär, sen kommer det främre vevaxelagret och vevstakslagren på turlistan. Att reparera vevpartiet är ett ganska dyrt kalas och absolut inget för gör-det-självaren eftersom det måste pressas isär.

V4-motorn är däremot oerhört slitstark och ger bara upp efter en riktigt lång döds kamp. Varning dock för ba-

lansaxellagren, motorns svagaste punkt. Sonett III:an verkar svårjobbade på grund av motorns inklämda placering men det mesta kommer man faktiskt ganska lätt åt ändå.

Chassit är inget problem på Californienbilar, annars är rosten den största huvudvärken, både på Sonett II och III.

Plastkarossernas passform var aldrig riktigt bra ens när bilarna var nya samtidigt som de ibland spricker. På Sonett II uppstår sprickorna gärna mellan dörröppningarna och bakrutan medan III:an spricker mellan strålkastarna och motorhuvu.

Inredningen är i princip omöjlig att få tag på. Och när det gäller Californienbilar är den ofta sönderbränd. ☐

MHRF, CSS och miljöarbetet

C-G Lillieroth, förbundssekreterare, MHRF
Jan-David Skavén, ingress



Då och då kommer vi att ta med artiklar med anknytning till miljön och vad vi kan göra för att bevara den. Det är ett ämne som blir allt viktigare och det gäller för alla som sysslar med veteranfordon att visa att vi gör vårt bästa för att minimera miljöpåverkan. Kan vi visa att vi tar vårt ansvar är chansen större, att vi utan inskränkningar, vare sig de är ekonomiska eller på annat sätt, ska kunna få fortsätta att få använda de fordon som vi känner för. Det är också i linje med detta som Club Sonett Swedens styrelse utsett utsett Göran Sundin till miljöansvarig. Han ska vara vår länk för information som t.ex. MHRF ger till våra medlemmar. Har ni frågor med anknytning till miljön så kan ni självklart också kontakta honom, så ser han till att ni får svar. Här följer nu några korta råd som hjälp i miljöarbetet från MHRF, användbara för våra samlar- och bruksfordon:

miljö

Håll ditt fordon i ett tekniskt gott skick, rätt inställd tändning och förgasare spar både miljö och plånbok. Byt komponenter som ej fungerar tillfredsställande. Använd rätt bränslekvalitet, det är onödigt med tillsatser om de ej behövs. Kolla vad som gäller för just ditt fordon.

Vid motorreovering bör hårdare ventilsäten m.m. sättas in så att bränsle utan "smörjande" tillsatser kan användas. Diskutera med andra reoverare och klubbar hur de löst problemen.

Täta och byt läckande packningar,

tätningar m.m. i motor och drivlina. Använd moderna material när det är möjligt. Skulle du råka lämna ett "visitkort" efter en parkering så torka upp oljan med en trasa. Några klubbar har tagit fram särskilda droppskydd att lägga under fordonen vid parkering.

Ta hand om gammal olja och andra restprodukter på ett miljöriktigt sätt och lämna avfallet på en miljöstation.

Använd ej gammal motorolja till andra ändamål, den innehåller upp till tusen gånger mer cancerframkallande kolväten än vad ren motorolja gör.

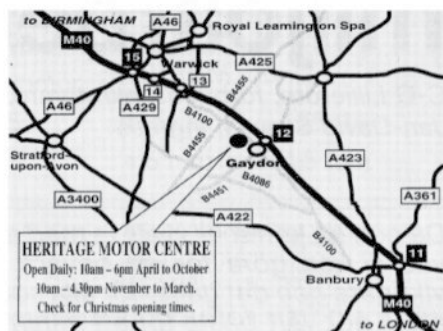
Lämna gamla blybatterier och metaller till återvinning.

Använd i möjligaste mån miljövänliga bilvårdsprodukter (svanmärkta)

Internationellt Saabmöte i England

Vi har nu fått kompletterande information om det internationella Saabmötet vilket arrangeras av The SAAB Owners Club of Great Britain Limited. Iain Hodcroft som skickat oss all information om mötet i Gaydon tipsar om att veckan innan det internationella Saabmötet så arrangeras det även "Coy's Historic Festival, ett motorevenemang, vilket äger rum på Silverstone Grand Prixbana den 24-25 juli 1998. Det ligger ungefär 30 miles från Gaydon.

Vi har fått ett omfattande program för det internationella mötet den **31 juli till 2 augusti**. Dessutom förslag på ett antal hotell och "bed and breakfast" samt förstås anmälningsformulär. För att sammanfatta blir det t.ex. utflykter till slott och Shakespeares Stratford on Avon, det blir vackra rallieslingor samt besök på Heritage Motor Centre i Gaydon. Det senare är en fin samling av historiska engelska fordon, från bruksfordon till tävlingsbilar. För att fortsätta med programmet så kan man åka Land Rover fordon i terräng, det blir förstås reservdelsförsäljning, tävlingar för såväl barn som vuxna samt en traditionell



jubileumsmiddag. Vidare blir det sedvanliga tävlingar om finaste bil i de olika klasserna samt en organiserad tur till Warwick Castle.

Om Du har tankar på att åka till England ska Du snabbt kontakta Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65 så sänder han Dig det kompletta programmet och anmälningsformulär. Det står dock inte vilket som är sista anmälningsdag men vi vet av erfarenhet att man bör vara ute i god tid, inte minst med tanke på rumsbokningen. Givetvis framgår Iain Hodcrofts adress på anmälningsformuläret, men om Du vill kontakta honom redan nu för att få ytterligare information så har han tel/fax 00944 1942 878738.

som schampo, avfettningsmedel m.m. Använd helst sådana som är biologiskt nedbrytbara.

Tänk på att en välvaxad bil håller sig renare längre och är lättare att tvätta, det gör att det kräver mindre rengöringsmedel.

Om tvättning ej kan ske i särskild spolhall är bästa stället gräsmattan eller en grusplan. Undvik att tvätta på asfalterade gator där smutsvatten och oljerester rinner rakt ner i dagvattenbrunnar och sedan direkt ut i vattendragen. □

Deklarationsdags 1998, även för samlarfordonet?

Björn-Eric Lindh, MHRF

I ett nytt förslag till förmögenhetsskatt föreslogs att yttre inventarier (dit bl.a. bilar räknas) skulle beskattas om värdet översteg 10.000:-. Det betydde att alla som hade en gammal bil värd mer än så skulle tvingas betala förmögenhetsskatt för den, om man passerat gränsen för förmögenhetsbeskattning på 900.000:-

MHRF

MHRF:s juridiska konsult Carl-Einar Mellander fick i uppdrag att skriva ett yttrande till Finansdepartementet. Han påpekade där det orimliga i att den som ägde 10 dyra tavlor (var och en värd något under 100.000:-) skulle slippa skatt, medan den som hade en A-Ford värd 75000:- skulle få lov att betala förmögenhetsskatt på den.

Finansdepartementet tog till sig MHRF:s argument, och resultatet blev att bilar som är mer än 30 år gamla inte behöver tas upp till förmögenhetsbeskattning. Samma gäller även nyare bilar om de står på museum eller ingår i en offentlig samling.

Gör så här när du deklarerar 1998!

Om ditt fordon enligt bilregistret är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som du därför inte skall

betala fordonsskatt för, behöver du överhuvudtaget inte nämna det i din självdeklaration. Detta gäller även oregistrerade fordon.

Samma sak gäller om du har ett fordon som är yngre, men som står på museum. Här kan det dock finnas oklarheter om du någon gång tar ut fordonet från museet för att använda det. Det är säkert klokt att kunna bevisa hur många dagar fordonet har varit borta från museet och för vilket ändamål det använts. Om fordonet förvaras i en samling som inte är museum gäller det att kunna bevisa att samlingen regelbundet varit tillgänglig för allmänheten.

Det lönar sig att föra en klok dialog med myndigheterna om man är en stor riksorganisation och har ordentligt underbyggda argument. Utan MHRF:s ingripande hade vi förmodligen varit tvungna att ta upp alla våra gamla fordon till beskattning om de varit värda mer än 10.000:-. Nu slipper vi det! □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Dagens Nyheter

Ibland glömmer man bort saker, så är det bara. Därför kommer inte denna artikel från DN med förrän nu, trots att den publicerades den 10 juni förra året. Som ni kanske kommer ihåg var det ju då som 9-5:an presenterades och det skrevs mycket om den bilen och Saab i allmänhet. Flera tidningar passade på att presentera tidigare modeller i Saabs historia och DN gjorde det också under rubriken "Från Ur-Saabben till 9-5". De olika modellerna presenterades med text och bild och för Sonetten visade man bilden på en tvåtaktare, för övrigt den bild som posten hade som Maximikort. Man berättar hela Sonethistoriken från tvåtaktare till III:a på 11 rader. Kort och koncist, man hann i alla fall inte skriva något faktafel.

TV2

Den 15 november förra året visade TV2 en film med namnet Bamse. Den var trots namnet inte för barn utan istället en vuxenfilm från 1968 med bla. Grynet Mollvig och Ulla Jacobson, regisserad av Arne Mattsson. Tyvärr missade jag filmen som jag gärna velat se då den tydligen enligt Thorbjörn Brännström hade en annan viktig ingrediens, nämligen

en röd Sonett II. Med tanke på produktionsåret för filmen gissar jag friskt på en V4. Är det kanske någon av våra medlemmar som råkade spela in den, det vore kul att se den?!

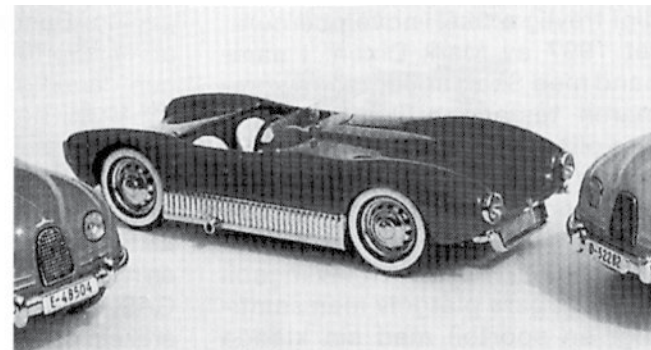
TV2

Den 26 november var det åter dags för en Sonett i TV. I programmet Nova visades en bilparad med museibilar från Saab och bland annat kunde man se en röd tvåtaktssonett. Det var Åke Olsson som uppmärksammade det.

Vintage

I nummer 4/97 har Motorhistoriska Klubben i Skånes redaktör Bengt Sahlström en trevlig artikel om modellbilar. En av deras medlemmar, Bengt Ranert, har varit verksam i lek- och hobbybranschen sedan början av 50-talet. Till en början var det tåg och Schucobilar, numera är det modellbilar i skala 1:43 som gäller. Bengt och hans företag Anchor Hobby är agent för den tyska modellbilstillverkaren Tin Wizard. Detta företag är extra intressant då det har specialiserat sig på svenska fabrikat och man kan finna ett otal olika Volvo- och Saabmodeller. En av Saabmodellerna, som hittills finns

Bengt tycker bäst om Sonett I:an när det gäller modellerna från Tin Wizard.



lackerade i vitt, rött eller blått är Ursonetten, Saab 94. Trots att Bengt Sahlström gillar Volvo mest, han har själv en riktig P 1900 och en Carioca tyckte han bäst om Sonett I:an när det gäller modellerna från Tin Wizard.

Min Bil

Kommer ni ihåg att vi hade ett reportage i nummer 1/97, alltså för ett år sedan, om Åke Larssons Sonett stående bredvid en JAS 39 Gripen? Saabs kundtidning, som mig veterligt bara kommer ut med två nummer

per år uppmärksammade i nummer 2, 1997 denna begivenhet. Sedan tar det ytterligare lite tid innan det hamnar i Sonettvärlden, men vad gör det! Det viktiga är att Sonetter syns i olika sammanhang och Åkes Sonett bredvid JAS-planet har vi nu kunnat beundra såväl i Flygbladet som Min Bil. Bra PR med stark Saabanknytning och förmodligen olika läsargrupper, tack för det Åke.

Classic Cars

Lennart Jarenbäck i Schweiz har sett till att jag kunde läsa en väl-



Min Bil, Åkes Sonett bredvid JAS-planet

digst trevlig artikel i novembernumret 1997 av Mark Dixon. I samband med Saabjubiléet förra sommaren testade artikelförfattaren fyra olika Saabar, en 93:a, en 850 Monte Carlo, en 99:a och 94 Super Sport. Om vi håller oss till den senare så tyckte Mark att det var en korsning mellan ren tävlingsbil med sitt bara plåtgolv men samtidigt en sportbil med sin klädda instrumentbräda. "Bilen är så låg att man inte behöver öppna dörarna när man sätter sig. Brett insteg som en Mercedes 300 SL och racerbetonad växellåda placerad till höger om föraren". Han tyckte också att bilens körkaraktär passar bäst på en tävlingsbana. Men kör man den på rätt sätt så låter den trecylindriga 750 cc motorn som musik och snurrar nästan varvräknarnålen av skalan.

"Den känns förmodligen fortare än den verkligen är, men vem bryr sig? Ljudet är bara fantastiskt. Den kortslagiga växelspaken tillåter snabba växlingar och plötsligt är man Moss i Mille Miglia".

Saab Torque

Denna tidning som ges ut av "The Saab Club of NSW Inc. Magazine" i Australien hade mycket Sonettmaterial i nummer 18 och 19, 1997. I nummer 18 handlade ett fyrasidors reportage i A4-storlek om hur kampen mellan Catherinan ritad av Sixten Sason och MFI 13 ritad av Björn Karlström avgjordes till den senares fördel och blev Sonett II. Artikeln påstår att Saabs dåvarande chefin-

genjör, Gunnar Ljungström tyckte att en sportbil var "oanvändbar, dyr och dåraktig" och han ska ha bett att få bli bortkopplad från all anknytning med projektet, vilket han också blev.

I nummer 19 berättas om hur tvåtaktssonetten fick en V4-motor med en ny huv ritad av Gunnar A. Sjögren, GAS. Vidare berättar den tresidiga artikeln om bakgrunden till Sonett III och förändringarna mellan de olika årsmodellerna. En separat artikel berättar om hur det är att köra en Sonett III. På sin tid var det ju ganska ovanligt med en framhjuldriven sportbil. I stort var man nöjd, man tycker att det är en fin "grand tourer", alltså långfärdsbil snarare än en ren sportmaskin.

Båda tidningarna har vi fått av vår medlem Bernt Larsson, som hade sin hemvist i Eksjö, men i alla fall för tillfället håller till i Cronulla, NSW i Australien. Det tackar vi för, för visst är det kul att få Sonettmaterial från andra sidan jordklotet.

Svenska Dagbladet

Den 30 december hade man ett tresidors reportage om Saab. Artiklarna handlade mest om 9-5 och hur det ska gå för Saab i framtiden, men en tecknad slinga visar också de olika modellerna från Saab 92 och framåt. För årtalen 1966-74 skrev man att "Saab Sonett, den första sportbilen börjar byggas. Den görs i totalt 10219 exemplar". Detta illustrerades med en tvåtaktssonett. Tack Sigge Skavén och Martin Brolund för artikeln. □

Köp - Sälj - Byt

SONETT

Säljes

Delar Sonett III: Motor + växellåda till Sonett III -74 7000 mil, inkl. startmotor, vattenpump, förgasare + div. slangar. Kompl. pris. 8500:-
Fjädrar bak -74 150:-/st. Hastighetsmätarwire + drev i låda 200:-
Mats Johansson
tel. 0708-808990, 036-182280

Sonett III -72

under renovering alla delar finns, för mer information ring
Mats Fransson
Tel. 0705-69 09 22
031-69 09 22

Diverse Saab-broschyrer och instruktionsböcker samt Saab modellbilar

Hans Eklund
Tel. 0514-272 22

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

Nytt: Nya avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4. Främre ljuddämpare till Sonett V4. Inner- och yttertrösklar mm.

Mats
0150-12904 eller 070-4534518

Köpes eller bytes

Instruktionsbok -74 köpes eller bytes mot -73.

Mats Johansson, tel. 0708-808990, 036-182280

Visste Du...

...att Ulla Karlsson i Göteborg är den nya kontaktpersonen för våra Sonettförsäkringar hos Skandia. Tel. nr. till henne är 031-81 60 29 och föredrar Du att skriva är adressen:
Skandia, att: Ulla Karlsson, 405 07 Göteborg.

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**



Jubileums T-shirt

storlek L och XL
Pris 90:-

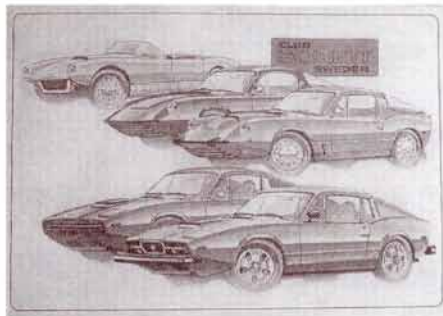
Modellbilar

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



Jubileumsaffisch

30x40 cm. Pris 40:-



Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

Tygdekal

25:-

Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

Vykort

2 olika vykort med Sonettmotiv

15 kr för fyra kort

25 kr för åtta kort

Samlingsmappar

Pris 40 kr/st



OBS! Priserna inkluderar frakt inom Sverige.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen "samlingsmappar, tygmärke, klisterdekal, affisch, vykort, autosculpt eller T-shirt".