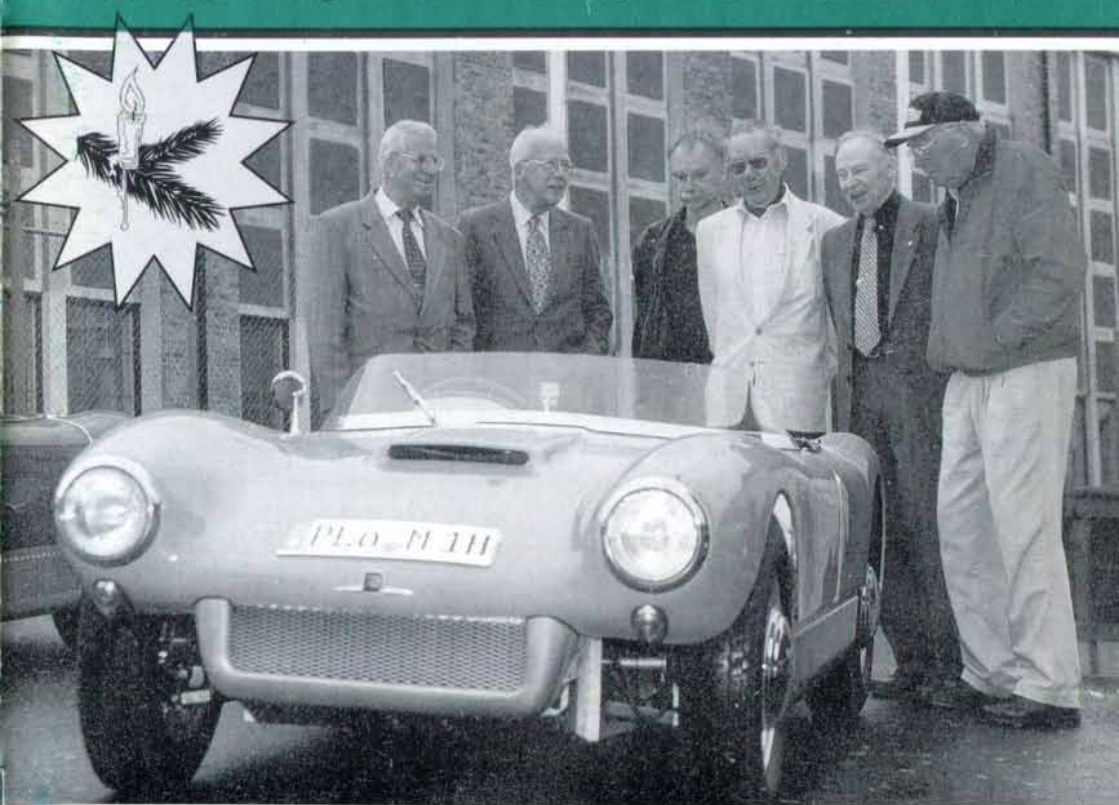


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

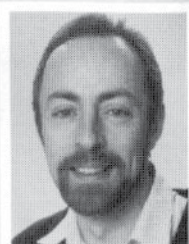
världen



- ★ Drömmen om Sonetten
- ★ Sonett I nummer fyra
- ★ Genom Tyskland år 2000
- ★ Medlemsmatrikel

4
1998

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Så här i vintermörkret kanske man inte direkt tänker på Sonettmöten. Men det kommer en vår och en sommar 1999 också och vädret då kan bara bli bättre än i år... Vi har väl lite tankar på vad man kan hitta på, men det underlättar förstås inte att vi sedan något år tillbaka saknar en klubbmästare i styrelsen. Därför ställer jag följande två frågor till er: Vilka skulle kunna tänka sig att ordna ett Sonettmöte nästa år, lokalt för de som bor i närheten eller ett som alla medlemmar bjuds in till? Givetvis kan och ska Club Sonett Sweden stötta er på olika sätt om ni har intresse. Den andra frågan har vi ställt förut men utan respons; vem kan tänka sig att bli klubbmästare? Tillsvidare planerar vi bara för det minimum vi måste ha, nämligen årsmötet nästa år, möjligen kommer det att samordnas med ett vårmöte. Mer än så blir det inte från styrelsens sida, det har vi inte resurser till. Andra klubbar tycks dock ha resurser att planera för framtiden. Den tyska Saabklubben bjuder in de som önskar delta i en gemensam färd genom Tyskland till det internationella Saabmötet i Schweiz år 2000. Det låter trevligt tycker jag, läs gärna mer om det i tidningen.

Den 24 oktober hade Motorhistoriska Riksförbundet sitt årsmöte. Det beslöts bl.a. att något höja årsavgiften från 7:- till 10:- per medlem i alla klubbarna. Den har för övrigt varit oförändrad sedan 1984. Anledningen är att man behöver mer pengar för att kunna förbättra både EU-bevakningen och vad som sker i Sverige. Det är oerhört viktigt att i ett tidigt skede få reda på kommande lagar som berör vår hobby för att om möjligt kunna påverka dem så att de inte försvårar eller fördyrar användningen av våra samlarfordon.

-Som ni ser så har vi ett färguppslag även i detta nummer. Det kommer vi nog inte alltid att kunna göra men genom viss sponsring så kan vi i alla fall ha det nu. Anledningen är självklar, vi har fina färgbilder från såväl den unika renoveringen av Sonett I med ch.nr. 4 som den ovanliga återföreningen av fyra I:or med dess skapare i Trollhättan. Det är definitivt värt ett färguppslag och vi hoppas att dessa artiklar, såväl som annat material i detta nummer av Sonettvärlden ska bereda er läsglädje!

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

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

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65

Mats Phersson, 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

Erlend Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12

Thomas Gustavsson, suppleant
0492-130 39

Per Alvestig, suppleant
031-56 43 39

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Phersson
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

OMSLAGSBILD:

Sextett bakom Sonett.
Ettan vid Saabmuseet i
Trollhättan
Foto: Wolfgang Schmel



Nästa nummer av
SONETT VÄRLDEN
beräknas utkomma i slutet av fe-
bruari 1999.
Sista inlämningsdatum för ma-
nuskrift och annonser 31 januari.

Drømmen om Sonetten!

Finn Jørgensen, ingress av Jan-David Skavén

För ett tag sedan läste jag en trevlig artikel i den danska klubbtidningen Cockpittet, som är Saab To-Takt Klubs tidning. Det finns faktiskt ett trettiotal Sonetter nuförtiden i vårt södra grannland och man har flera livaktiga Saabklubbar, för både tvåtaktare, Sonetter och nyare Saabar. Självklart ska vi då också ha med en intressant dansk artikel som berättar om köpet av en mycket tidigt producerad Sonett. Låt er inte luras av bilderna!

Jag bad Finn att sända mig bilder och artikeln på diskett, vilket han gjorde. Med flit, och lättja, har jag inte översatt den då jag tror att vi förstår Finns danska och tar man sig bara lite tid så får man läsa en intressant historia om hur liten Sonettvärlden är ibland och då tänker jag inte på vår egen klubbtidning.... Tack till Saab To-Takt Klub och Finn Jørgensen för att vi får publicera artikeln.

Förresten, Finn skulle nog bli väldigt glad om någon har en tvåtakts-huv att sälja till honom. Han skriver i sitt följebrev att han, trots V4 huvu, är en riktig 2-taktsfan, så han vill gärna få rätt huv till sin tvåtaktssonett: Hans adress är:

Finn Jørgensen, Skolelodden 22, Lillerød, DK 3450 Allerød, Danmark. Tel. 48 17 51 98.

jag och min Sonett

Hvordan jeg fik min Sonett?! Da svenskerne i 1966 præsenterede deres nyskabte 2-personers Saab sportsvogn vakte den en enorm opsigt overalt, og ikke mindst i Dan-

mark, hvor aviser og blade betegnede den som en hidsig lille "frækkert". Konceptet var for mig helt utroligt spændende, - karrosseriet var jo rustfrit, den var en af de første egentlige plasticbiler, og på det tidspunkt ventede alle sig meget af de plasticprodukter, som var stærke og formstabile. Til bilkarrosserifremstilling hed produktet glasfiber-



Bakstammen är svart, annars är bilen grön. Som synes avviker en del detaljer från originalet, som t.ex. backspeglar och luftutsläpp, men det gör det på många andra Sonetter också.

armeret polyester, og sådan et karrosseri havde denne lille Saab, fastgjort på en chassiskasse af stålplade. Men hvad for mig var endnu vigtigere var, at motoren var en højtydende totakter!

Jeg havde i 1958 solgt min motorcykel, en Maico Taifun 400 ccm totaktstwin, og denne maskine havde helt overbevist mig om totaktsmotorernes overlegenhed. Nu var Taifunen altså også en ganske usædvanlig dejlig maskine, den blev berømmet overalt i motorpressen, både for den fremsynede konstruktion og for den usædvanlig velgående og vellydende motor. Så da jeg fandt på at skifte til bil, blev det naturligvis også til en

med totaktsmotor, nemlig en DKW F 91 3=6, Panorama Coupé. Jeg havde jo også set hvor overlegne disse DKW biler var på Roskilde Ring, kørt af Walther Greulich, Palle Anker, Poul Andersen o.s.v, så det var naturligt for mig at tænke: "Sådan en må du ha".

Men Saab havde også trecylindret totaktsmotor, og de mange rallysejre af Erik (på taget) Carlsson var lige så overbevisende, så derfor var den for mig også en af de eftertragtede biler, - jeg var dengang flyverløjtnant, og blandt mine kolleger i flyvevåbnet hørte Saab og DKW-biler absolut til blandt de oftest valgte, nok på grund af den "friske"

køremåde disse biler indbød til, (vi var jo nogle unge "spradebasser"), men nok også fordi Saaben kom fra en flyfabrik, hvilket man ligefrem kunne se på den!

Da Sonetten blev præsenteret i 1966, var jeg indehaver af en stor servicestation, og min dagligbil var en DKW F 102, som jeg var meget glad for. Men denne spændende lille plasticsportscoupé som der blev vist billeder af i blade og aviser, var ikke rigtig til at købe for penge i Danmark, ikke af mig i hvert fald, så jeg måtte nøjes med at nyde billederne, omtalen, - og drømmen.

Pludselig holdt den, Sonetten!

Pludselig en dag holdt den derude, ude ved tanken, den var knaldrød, lille og smart, - mine tankpassere, mekanikere og jeg spændte næsten ben for hinanden for at komme først derud, - man ku' jo aldrig vide om bæstet smuttede igen, inden vi fik nået at tage den i øjesyn.

Ud steg Fritz Ruzika og bad om benzin, - og jeg sagde henrevet: "Nej hvor skøn!!! " "Ja, nu skal jeg bede hende stige ud, så du kan se hende rigtigt" - sagde Ruzika, - for han troede åbenbart, at det var hans smukke ledsagerske, jeg kom med disse superlativer over, - eller også var han polisk;- han indså dog hurtigt, at det var Sonetten, min begejstring gjaldt, og han sagde: "Vil du købe den?", og nævnte en pris, som for mig forekom skyhøj, så jeg afslog naturligvis straks, - men jeg kom i snak med ham om den, det var hyggeligt, og jeg for-

stod på ham, at han nok slet ikke kunne tænke sig at sælge den, sådan lige med det samme.

Denne Saab Sonett har jeg så drømt om lige siden, jeg har drømt om dens frække udseende med den "kuperede" hale, den lange flade front, og (måske især) den herlige snerrende totaktslyd, da den forsvandt med et hyl fra forhjulene ud på landevejen.

Min gode ven Ole Juel, formand for "Danske DKW Veteraner", (hvor jeg er sekretær og redaktør af klubbladet "Totaktstidende"), havde i længere tid haft kendskab til, at der fandtes en Saab Sonett inde i København, en vogn som indehavedes af Erik Cordius (æresmedlem i Saab V4 og Sonett-club), og som egentlig ikke havde tænkt sig at sælge sit elskede klenodie. Men Cordius holdt heldigvis også så meget af sin Sonett, at da han skulle miste sin garage fordi man ville bygge et anlæg eller lignende på området i stedet, så syntes han ikke, at han kunne nævne, at Sonetten skulle stå på gaden i København, så derfor ville han hellere sælge den.

Da vi kom undervejs med det, tog min kone og jeg ind til Cordius og forhandlede med ham. Vi er meget stolte over, at vi fik lov til at købe den, - vi havde nogle meget, meget hyggelige timer hos Cordius, og det er klart, at vi har lovet, at behandle hans bil godt.

Vi havde jo endnu ikke set bilen, men da den blev kørt ud af sin smalle garageport, åbenbarede der sig en Saab Sonett II, med trecylindret to-



Finns Sonett med det låga chassinumret 018 är en äkta tvåtaktare, trots V4-huven.

takts motor, men med V4'ens frontparti, med den for 4-taktsmotoren nødvendige pukkel; - det betyder altså, at den engang har skiftet front, - men da Cordius, helt overraskende for mig, sagde, at bilen engang havde tilhørt Fritz Ruzika, så faldt der selvfølgelig noget på plads, for V4-fronten, som er grøn, er tydeligvis fabrikslakeret, medens resten af bilen er blevet lakeret i samme grønne farve, - Ruzika, eller en senere, har altså engang ødelagt den røde totaktsfront og købt en V4-front i grøn. At det er den samme bil, som jeg engang så Fritz Ruzika i, er helt uomtvisteligt, for vognen har fabriksnummer 018 !!! - 1966, og da var de totakts, røde, og med flad glat front, og desuden har jeg fundet den røde farve i karosseriet.

Tænk, at jeg har drømt om Ruzikas Sonett i 26 år, og så ved et tilfælde erhverver netop denne!

Vognen er for Cordius blevet meka-

nisk holdt af DKW-manden Steen Banke i Rødovre, så derfor er motoren i perfekt stand, medens der er en del arbejde endnu med dørenes indmad, som er af stålplade, med tætningen af døre og bagklap o.s.v, for den suger udstødning ind, men den er synet og indregistreret, og min kone og jeg glæder os, til igen at komme ud at "ræse", selvom vi ikke er nogle "årsunger" længere.

Den dejlige totakter...

I dag kører jeg dagligt i en SAAB 96 1976, renoveret hos Thiele Auto i Stenløse, - det er bestemt en dejlig bil, og det eneste, som jeg finder lidt kedeligt, er netop motoren, som ganske vist er større og kraftigere end den oprindelige (idag alt for lille) totaktsmotor. Men de som virkelig har lært, at sætte pris på totakts motorens dejlige flydende, turbineagtige gang, ville nok altid ønske, at fabrikken, istedet for at købe en ret

Medlemsavgiften 1999

Åter har ett år gått och det är dags att förnya medlemsskapet i Club Sonett Sweden genom att betala 1999 års medlemsavgift. Vi uppskattar att ni gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/98 av Sonettvärlden.

Årsmötet 1998 beslöt att medlemsavgiften för 1999 ska vara oförändrad 125:- för medlemmar i Sverige. För medlemmar utomlands höjs avgiften till USD 15. Det är en av de lägsta avgifterna bland alla bilklubbarna. Postgirokotot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) á 10:-, tygdekaler á 25:-, 4 vykort á 15:- eller 8 vykort för 25:-, samlingsmappar á 40:- eller varför inte en affisch á 40:- eller en T-shirt á 90:-. Alla priser inkl. frakt, vid T-shirt beställning ange storlek L eller XL.

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

støjende og brummende Ford V4 motor, havde videreudviklet den dejlige totakter.

Vi er stadig en hel menighed, som med længsel og interesse sluger alt nyt om de nye koncepter for den perfekte totakts motor. Jeg har altså en V4 og en Sonett II (2t), jeg er medlem af V4 og Sonettklubben, - her har jeg også mødt rare og engagerede mennesker, så jeg føler mig godt tilpas i det selskab, men da mit hjerte stadig

banker lige stærkt for 2-taktstanken, vil jeg nu være medlem af SAAB totakts klubben og melde mig ud af Dansk Veteranbilklub, som jo ikke ligefrem er engageret i to-takts-konceptet. Jeg blev egentlig kun medlem på grund af forsikringspørgsmålet, men dette kan jo nok ordnes alligevel.

Dette var historien om en drøm, der gik i opfyldelse.

Med venlig totaktshilsen
Finn Jørgensen

Ny historik om Sonett I:an på gång!



Det är mycket en bra klubbtidning ska ha med för att göra den läsvärd: Artiklar typ "jag och min Sonett", tekniktips, mötesreferat, om reservdelar, matrikel och försäkringsfrågor. Ju mer varierat innehåll, desto mer kul att läsa (och göra) den. Det som kanske varit och är viktigast för mig att få fram är dock Sonett-historiken. I det förflutna har vi t.ex. haft med artiklar eller artikelserier av Carl-Åke Blomstrand, Lennart Larsson, Björn Karlström, Björn Andreasson, Lars Fredriksson, Rudolf Abelin och Gunnar A. Sjögren, GAS.

De har alla, var och en på sitt sätt, kompletterat varandra och gett en bra bild om historiken bakom de olika Sonettmodellerna. Redan i slutet av åttiotalet hade jag tankar på en artikelserie om bakgrunden till I:an, givetvis med Rolf Melde som uppgiftslämnare. Av olika skäl blev det inte av då, men trägen vinner och desto roligare är det att kunna informera er om att Per Alvestig och jag nu har skrivit klart en artikelserie om Sonett I:an. Vi har fått fantastisk hjälp av Rolf och Sigrid Melde som inte bara delat med sig av sin erfarenhetsbank utan även öppnat de privata familjealbumen. Därför kommer vi att kunna visa er en del foton och illustrationer som varit okända utanför en mindre krets. Publiceringen av artikelserien börjar i nummer 1/99 av Sonettvärlden. Vi hoppas att artikelserien kommer bereda er lika mycket nöje att läsa som det varit för oss att göra den!

Jan-David Skavén

Sonett V4 till salu i USA



Len Lonnegren

Praktiskt taget alla Sonett II och V4 bilar som importerades till USA kom till hamnen i New Haven i Connecticut, så det är inte så ovanligt att se en Sonett i Connecticut emellanåt. Men när en Sonett V4 nu har stått parkerad vid en huvudgata, med en "Till Salu" skylt i vindrutan, hela vintern, i ur och skur, så börjar man undra.

Jag vet inte hur många gånger jag kört förbi, på Boston Post Road - gamla US riksväg 1 - i Westbrook, Connecticut, och sett bilen stå där, parkerad på en liten grässlätt, bredvid ingången till en mattaffär, innan jag slutligen beslöt mig för att stan- na och titta lite närmare.

Vid första påseendet såg den inte så dålig ut, framförallt inte för mina am- atörögon. Det låg ett luftintag i bagage- rummet, läderklädseln var åtskilligt trasig både här och där och lackering- en var allt annat än ny, med många märken efter stenar, slag och allmän vanskötsel. Damen jag hittade långt in

Uppenbarligen krävs det ett ordentligt renoveringsarbete för att få fason igen på denna bil, även om den ser ganska fin ut på bilden.



Hur länge ska denna Sonett V4 fortsätta stå ute i ur och skur? Om den fortfarande är osåld när nr 4/98 kommer ut vet vi försås inte.

i mattaffären kunde berätta om bilen. "Jodå, det är en 1969 års Saab Sonett II, - från Sverige - och den kan gå fort, med uppborrad motor och tävling- skoppling, bl.a. - 160 miles i timmen, (över 250 km/tim)" var hon säker på.

Hon och hennes man hade köpt den för fyra år sedan, för 4500 dollar, be- rättade hon. Men nu behöver de kon- tanter. Så de ville ha minst 2000 dollar för bilen. Och som många andra som söker sälja bilar privat här i USA så hade de helt enkelt parkerat den vid vägen, med en "Till Salu" skylt i rutan. I början, alltså förra hösten, hade en hel del folk stannat och tittat på den, men på sistone - jag var där i början av maj - hade det inte varit så många.

Dags för teknisk genomgång

För att få en lite mer teknisk åsikt om bilen - inte för att jag är intresse- rad av att köpa - , men nyfiken är jag - bad jag Stefan Dunert titta på bi- len. Stefan var till helt nyligen ingen- jör vid Saab i Trollhättan, var bl.a. med i Talladegakörningarna, arbe-

tade hos Saab i USA i ett par år och tog med sig bl.a. en Sonett när han flyttade tillbaka till Sverige för några år sedan. Nu är han åter i Connecti- cut, i samband med ett helt annat jobb. Hans uppskattning om Sonett V4, nummer 001576:

Värd högst 1000 dollar, men bilen är endast lämplig för en som vill ta sig an ett ordentligt renoveringsjobb. En viktig fråga, enligt Stefan, är vad man kan hitta ovanför den släta botten- plattan, som någon passat på att sät- ta dit vid något tillfälle - troligtvis där- för att det inte fanns mycket kvar av originalplattan.

Inte ens i Saabtäta Connecticut är det vanligt att se en Sonett till salu vid sidan av vägen och nog kunde nummer 1576 förtjäna ett bättre öde. Ett antal Saabintresserade har tittat på bilen, tydligen utan att vilja köpa... Men skulle någon inom Club Sonett Sweden vara redo för ett ordentligt ombyggnads- jobb, så står jag gärna till tjänst med namn och telefonnummer till ägaren. Adressen till mig står i matrikeln. □

Genom Tyskland år 2000.

Klaus Weißbauer

År 2000 kommer "1 Deutscher Saab Club e.V.", alltså tyska Saabklubben att fira sitt 25 års jubiléum. Av denna anledning vill vi gärna bjuda in er till att vara med på en "romantisk resa" genom Tyskland.

Starten på resan blir i Kiel den 3 juni år 2000. Den 9 juni, efter en veckas färd genom olika landskap och städer i Tyskland kommer vi att nå "Vierwaldstätter See" i Schweiz. Där kommer den schweiziska Saabklubben att ordna den internationella Saabträffen mellan den 9 till 12 juni. Ni kommer att ha två möjligheter att delta på "Across Germany 2000":

1) Hela evenemanget. Ni startar tillsammans med andra deltagare i Kiel och deltar i hela resan.



2) Del av evenemanget. Enskilda deltagare ansluter vid de olika platserna för respektive dagsetapp och fortsätter sedan att resa med gruppen. Allt eftersom blir då gruppen större och tillsammans kommer sedan alla den sista dagen till "Vierwaldstätter See" där "Saab Club Schweiz" anordnar träffen. (Red.: Detta alternativ är förstås mest



tänkt för de som bor i Tyskland, för till exempel svenska deltagare verkar det logiskt att det är alternativ 1 som gäller).

Preliminära hållpunkter: Start i Kiel, Lüneburger Heide, Munsterland, nördliches Ruhrgebiet, Niederrhein Köln/Bonn, Eifel/Nürnbergring, Bad Homburg, Spessart, Romantische Straße, München, Schwarzwald, Bodensee i Schweiz (mål).

Har Du intresse av ovanstående ber vi Dig sända oss en preliminär anmälan så att vi ska kunna fortsätta vår planering. I början av 1999 kommer vi att skriva till er separat med mer detaljer om resan och vad den beräknas kosta. Vi behöver följande uppgifter:

- Komplettnamn och adress
- Vilken Saabklubb ni är ansluten till
- Saabtyp
- Byggnadsår
- Datum och underskrift.

(Formulär med samma innehåll finns också att få från tidningens adress). Om ni är intresserad av att delta på denna resa ber vi er vänligen svara **senast den 31.12. 1998** till:

Deutscher Saab Club e.V.
Klaus Weißbauer
Bielefelder Weg 13
D 45659 Recklinghausen
Tyskland
Tel. 00949 2361 183074
Fax 00949 2361 108928

A decorative border surrounding the central text area, featuring various musical instruments like trumpets, saxophones, and drums, along with musical notes and swirls.

GRATTIS och God Jul
Olof Lokrantz
Arlöv

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!

A cartoon illustration of a man in a suit and tie, holding a large bouquet of flowers. He is standing and looking towards the left.

Snack i 2-takt

e-mail: matsj@swipnet.se



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson



Så närmar sig då garagesäsongen. Jag fick inte speciellt många mil på mätaren i år heller. Mindre än 10 tror jag. 2,5 sedan besiktningen i somras. Kör ut den då och då för att inte hjulen ska bli ovala. Får se om det kan bli ett ryck med dörrarna i vinter. Det hänger lite på hur mycket fritid jag får över. Har bytt arbetuppgifter och de nya tar mer tid än de jag hade förut. Dessutom har en ny kärlek gjort entré i mitt liv: En Husqvarna-motorcykel från 1985.

Det var länge sedan jag skrev något om de kvarvarande tvåtaktssonetter som finns att berätta om men nu är det dags igen. Nummer 000.243 har vi kommit fram till och den har seglat upp som klar number one på listan över kända Sonetter. Yes. Det är den som Dr Muller-Ott köpte av Lewis Eig i USA och som det har skrivits spaltmetrar om i olika saabtidsskrifter och på olika Internet-sidor. Egentligen så vet jag inte så mycket mer om bilen än att den är röd. Lewis Eig hade bilen endast under en kortare tid. Det är lätt att tro att han anskaffade den i spekulationssyfte med facit i hand men som sagt: Detta är dock bara spekulationer. Faktum är att bilen ägdes innan av Rob Abel i Oakland som ligger i delstaten New York. Rob är en känd saabentusiast i USA och bilen var en prisvinnare vid olika saabträffar där borta. Prisvinnare är den fortfarande. Dr Muller-Ott har låtit bilen genomgå en minutiös renovering och ni som

var i på träffen i Trollhättan förra sommaren kunde själva se hur fin den var. 000.244 är en sk. parts car och ägs av Nick Juilan i delstaten New York i USA. Det är okänt om den är utom all räddning eller ej. 000.248 däremot är under räddning. I Sverige faktiskt. Hans Qwist som bor utanför Kungälv fann bilen i USA efter ett hett tips. Bilen är röd och hade stått garagerad under en längre tid i en lada och ägdes av Frank Andrews som även han var bosatt i delstaten New York. Den var i det närmaste komplett men väldigt rostig. Mycket underredsmassa var påkletat undertill och en stor, dålig, plastreparation fanns även på minuskontot. Till pluskontot kan dock tillföras att priset var överkomligt. Nåväl. Det kommer att bli bil även av denna. Hans har lagt ner mycken möda på chassiet och i skrivande stund lär detta vara färdigsvetsat. Ska bli spännande att se den ute på vägarna... □

Sonett I nummer fyra en förverkligad dröm!

Klaus Müller-Ott, text och foto



Historien om nummer 4 - den gröna grodan - är mer än en renoveringshistoria, det är återfödelsen av en fantastisk idé av sin skapare Dr. Rolf Melde och hans Sonett I pionjärer Lars-Olov Olsson, Olov Lindqvist, Arne Frick, Erik Johansson, Gösta Svensson, Sven Fredriksson och Elis Olsson. Naturligtvis ska vi inte heller glömma Sixten Sason. Det var människor som på 50-talet under absolut hemlighållande omsatte idén om en svensk roadster till verklighet och medverkade till internationell uppmärksamhet. I avskildhet i Åsaka, i ett före detta kostall, sammanfogades med oerhört hantverkskunnande ett aluminiumchassi med ett i Europa nytt och lite prövat material, glasfiber. Saab 94 Super Sport eller som den också kallades Sonett I föddes i Sverige till stor förvåning för fackvärlden.

Sigvard Sörensson, en mer än begåvad Saabingenjör, förvärvade den 16.11.1961 nummer 4 för hela 3000:-. Hans intresse gällde aluminiumchassit och den befintliga tekniken, glasfiberkarossen nådde på omvägar ägaren av den röda Sonett I:an med chassinummer 3, Gösta Jakfors, som förvarade den värdefulla "reservdelen", hela karossen hos sig i över 30 år.

Historien kunde fylla många sidor, bara om detta ämne. Sigvards dröm blev verklighet genom den av honom vackert skapade karossen som blev känd under namnet "Facett". Det var den första Saaben med hatchback eller kombikupé, som senare under mer än 30 år ägdes av Nils-Erik Landström från Bodafors vilken tillryggalade många mil med den.

Efter mer än 30 år återförenades chassiet med karossen!

Facetten och karossen sammanstrålade slutligen hos mig, månaderna som gick var mer än spännande. Idén som prioriterades av mig var att ta chassiet från Facetten och sammanfoga den med karossen för att åter skapa nummer 4. Men tanken finns att den enda prototypen i världen, Facetten, ska återuppstå i sin gamla glans.

Genom lyckliga omständigheter lärde jag känna Thorsten Walsdorff och Carsten Langner hos en firma som heter Lorenz i södra Tyskland, idag anser jag att det är två av de bästa renoverarna. Jag har inte ångrat att jag kontaktade dem. Genom arbete i många månader återuppstod



Till vänster: Aluminiumplåten är ihopnitad och instrumenten har kommit på plats.

Till höger: Bakre delen av chassiet med hjulupphängningen.

Sonett I med chassinummer 4 i absolut originalskick. Den ursprungliga nitrolacken polerades upp med sprickor och spår som visar tidens tand. Aluminiumchassiet renoverades med det gamla nitverktyget in i minsta detalj och lyser idag av ren aluminiumfinish. Trä, stål, aluminium och den gröna glasfiberkarossen med sin svart-bruna plastinredning förmedlar ursprunglig sportvagnsatmosfär. De skurna, polerade aluminiumupphöjningarna (på sidorna, Red.) förmedlar tävlingsatmosfär men är också ett konstruktivt element för att sätta fast chassit.

Renoveringen var arbetsam.

För Thorsten och Carsten var det ett mästerverk att dra dit varje nit och varje aluminium/stålbåt på sin

originalplats, det var en obeskrivligt ansträngande men också lönande uppgift. Den första färden, "den andra jungfrufärden", på sommaren 1998 kommer jag aldrig att glömma. Så måste det ha varit 1956 för Rolf Melde och de andra pionjerna: Ren glädje över det fullbordade verket och lusten att åka öppet, att känna närheten till naturen i farkosten. Synd att "bara" 6 exemplar, prototyper, gjordes, eller kanske är det bra att det blev så...

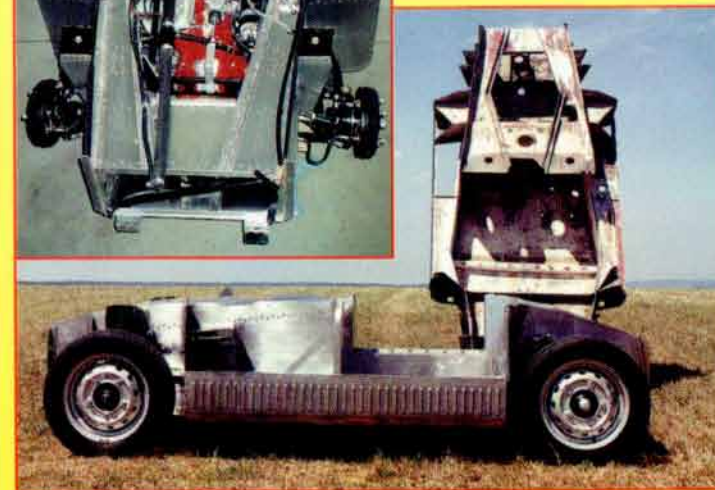
Jag glädjer mig åt Facetten, jag ser fram emot när Sigvard Sörensson åter kan åka med "sin baby" och själv köra den!

Med hjärtliga hälsningar till alla Sonettklubsmedlemmar från Sonettentusiasten Dr. Klaus Müller-Ott.



Till vänster på hjul ser vi det nygjorda chassiet som nu sitter i ch.nr. 4. Bredvid det slitna originalchassiet som satt i Facetten.

Till höger firas att chassiet är klart med en god dryck. Nedan: Sonett kan renoveras som originalen i i minsta detalj.



Till vänster en lätt surrealistisk bild på det stående Facettchassiet bredvid det nygjorda Sonettchassiet på ett annars tomt tyskt fält.

Fågel Fenix eller den återuppståndna Sonett I.

Text: Jan-David Skavén

Foto: Wolfgang Schmel, Anna-Lena och Jan-David Skavén.



Ovan: Klaus-Myller Otts nr. 4 närmar sig ladan i Åsaka där nr. 1 byggdes.
Nedan: Sonett I:ans upphovsmän från 1955-56: Olle Lindkvist, Rolf Mellde och Lars-Olof Olsson bredvid ägarna av de privata I:orna 1998: Bill Jacobsson, Gösta Jakfors och Klaus Myller-Ott.



Till höger:
Framför Saabmuseet står Rolf Mellde, Erik Carlsson, Lars-Olof Olsson, Arne Frick och Olle Lindkvist. Samt den vita I:an från museet, förstås.

Nedan:
Olle Lindkvist språkar med Facettens upphovsman Sigvard Sörensen.



I mitten till höger:
En unik rad med Sonett I:or, ledda av Klaus Myller-Ott och Rolf Mellde.

Till höger:
Huv upp för två fina I:or framför ladan i Åsaka. Klaus Myller-Ott jämför motorutrymmena.





Ovan:
När såg ni senast en rad
med fyra original Sonett
I:or bredvid varandra?!

Till höger:
Rolf Melde knäpper fast
spännet på hjälmen inför
åkturen med Klaus
Myller-Otts nyrenoverade
nr. 4.

Nedan:
Till och med signalhor-
net går i den gröna
nyans som karossens
originallack från 1956.



Här följer texten till föregående bildsidor.

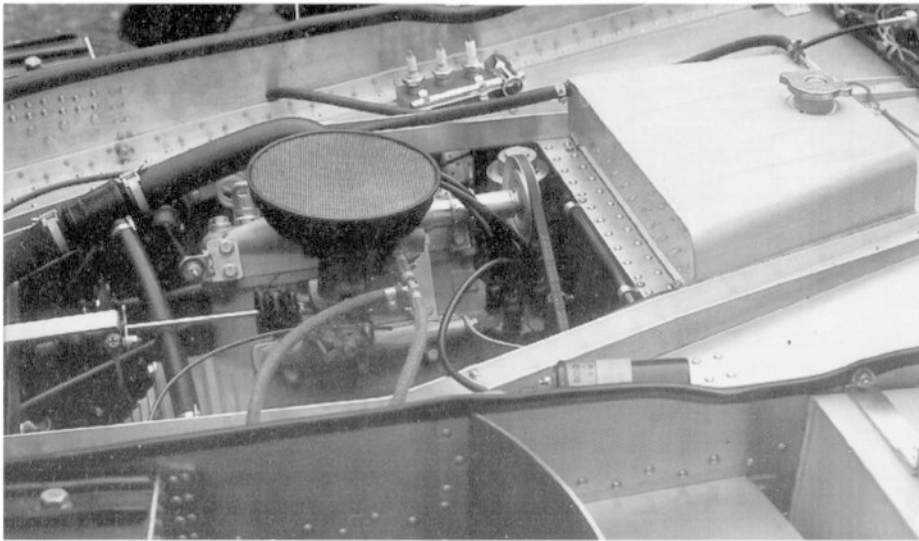


Wolfgang Schmel hänger utanför bilfönstret i sin jakt på bra fotovinklar på de båda Sonett I:orna.

Ni kanske kommer ihåg historien om Facetten i nummer 4/94 av Sonettvärlden. Facetten var ju den Sonett I:a med chassinummer 4 som Sigvard Sörensen byggde om i början av 60-talet. Originalkarossen byttes ut till en täckt plåtkaross som faktiskt var en föregångare till Saabs kombikupéer långt senare. Bilen kördes långt, siffror på 30000-40000 mil har nämnts och den blev även ordentligt krockad i aktern. Visserligen blev den lagad efter krocken och kunde köras vidare, men åren och milen tog ut sin rätt. Till slut blev den stående i garaget i Bodafors. Den här artikeln ska dock huvudsakligen inte handla om renoveringen av Sonett I:an, den artikeln hittar Du separat i detta nummer. Istället ska den handla om den högtidliga återinvigningen av den, i Trollhättan den 12-13 september 1998.

Den nuvarande ägaren av Sonett I med ch.nr. 4, Klaus-Müller Ott i Tyskland, ville göra något extra av att bilen nu var färdigrenoverad efter flera års arbete. Därför bjöd han in en del personer till Trollhättan denna helg, framförallt de som var med och konstruerade den. Mer än 40 år efter det att Sonetten presenterades 1956 på Stockholms Bilsalong kunde vi därför tillsammans se bland andra initiativtagaren till Sonetten, Rolf Melde, samt hans kolleger Olle Lindkvist, Lars-Olof Ols-

son och Arne Frick. På lördagen samlades vi vid ladan i Åsaka där den första Sonett I:an byggdes, alltså den numera vitlackerade I:a som står på Saabmuséet i Trollhättan. Utanför ladan ställde Klaus Müller-Ott upp sin nyrenoverade gröna bil bredvid Gösta Jakfors röda I:a med ch.nr. 3. Göstas bil är i ett fint originalskick, den skäms verkligen inte för sig. Men nummer 4, den före detta Facetten är verkligen ankan som blev en svan. Observera att jag inte skrev den fula ankungen, för jag



Motorutrymmet är i ett otroligt fint skick liksom resten av chassinummer 4.

tycker inte att Facetten var ful, bara annorlunda och för sin tid mycket framsynt.

Utan överdrift, nummer 4 är i nyskick!

Nu är den dock efter renoveringen i ett fantastiskt skick, kanske bättre än när den var ny på femtiotalet! Varendra aluminumbit på chassit är nygjort, till och med de 3000 nitarna är nygjorda efter originalet. Hr. Müller-Ott bor i norra Tyskland och han har lejt bort arbetet till en renoveringsfirma i södra Tyskland. De som renoverade bilen var också med till Sverige med sina familjer och de fick välförtjänt beröm av alla närvarande. Det roliga är också att den har fått tillbaka sin originalkaross. Klaus Müller-Ott köpte den av Gösta Jakfors, som har haft hand om den i alla år. Det är inte bara det att

karossen är original, den har även kvar sin gröna originallack från 1956! Efter idog polish av den gamla celulosalacken glänste den riktigt fint.

Nu byggdes ju faktiskt bara den första Sonett I:an i Åsaka, de andra fem sattes ihop i Katrineholm. Men platsen var ändå lämpligt vald, här kan man ju utan överdrift säga att Sonett-historien hade sin vagg. I ärlighetens namn trodde jag väl aldrig att jag skulle se denna lada, som jag hört om då och då av de som var med på den tiden. Men ladan finns kvar och används idag som förråd. Den är ganska liten, men I:an är ju inte så stor den heller och ladan fyllde sitt syfte, att runt 1955 ge bilbyggarna lugn och ro när de för hand byggde den allra första Sonetten.

– På lördagkvällen bjöds de inbjudna på middag på hotell Swania. Det var verkligen en kväll i Facettens och



Klaus Müller-Ott språkar med Gösta Jakfors i sin nyrenoverade I:a. I bakgrunden står Göstas egen I:a och bakom bilarna en del av ladan i Åsaka.

Sonett I:ans tecken. Runt borden var stora ritningar uppställda, originalritningar för Facetten som Sigvard Sörenssen hade gjort. Dessutom förstods olika fotografier på såväl Facett som Sonett I:or. Under kvällen hölls tal av såväl Rolf Melde som Klaus Müller-Ott, Erik Carlsson, Arne Frick samt jag själv. Alla tre ägare av de privatägda Sonetterna var faktiskt där: Klaus Müller-Ott, Gösta Jakfors och Bill Jacobsson som enkom för detta tillfälle hade flugit hit från USA. Bill äger ju ch.nr. 6 som är vit och har en blå rand längs med bilen.

Ännu fler I:or på söndagen.

Eftersom inte alla Sonett I:orna hade haft möjlighet att delta i Åsaka beslöts det under kvällen att samla ihop alla fyra utanför Saabmuséet. Sagt och gjort. Klockan 11 på söndagen stod alla fyra på linje nedanför muséet. Det duggade visserligen lite, men det förstärkte bara effekten hos de blåa, vita, röda och gröna I:orna. Jag kanske inte behö-

ver skriva att det togs många bilder vid detta tillfälle. Det unika var nog ändå inte att de fyra I:orna i Europa samlades samtidigt, det kanske händer igen vid något jubileum utan att de som var med och skapade dem också var där. Givetvis förevigades alla ihop, både grånade gentlemän och färgglada Sonett I:or. Även Sigvard Sörenssen som byggde Facetten var med på söndagen och kunde beundra sin före detta bil.

Efter många bilder och mycket bilsnack var det trots allt dags att skiljas från varandra. Helgen till ära hade vi åkt egen Sonett totalt mer än 80 mil till evenemanget och det var vi faktiskt ensamma om. Klaus körde upp sin I:a på bilsläpet för transport till Tyskland. Många gratulerade honom till den fina renoveringen och som en sista överraskning för Klaus så överräckte Gösta Jakfors originalnummerplåten från femtiotalet, den hade han hållit på ända till dess! Det var nog pricken över i för Klaus, nu blev hans I:a riktigt komplett! □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Automobil

I majnumret av denna tidning, som Hans Eklund försåg mig med, hittar vi Sonetter i dubbel upplaga. För det första hade man ett reportage av Bosse Andersson där han botaniserade i sportbilsmarknaden. Han tipsade om de olika begagnade sportbilar man kan köpa och ha kul med. Om Sonetten skrev han "Kan en sportbil ha rattväxelspak och framhjulsdrift? Jajamän, om det står Saab på den. Om man räknar körglädje per investerad krona ligger Sonetterna mycket bra till. De flesta såldes dock till USA och det är faktiskt lättare att hitta en bil på andra sidan Atlanten än i Sverige". Thomas Gustavssons vackert röda III:a får symbolisera Sonetterna.

Bläddrar man sedan några sidor till i tidningen kommer nästa Sonett. Man beskriver nämligen de olika racingklasserna som Roadsport och Modsport och ett foto visas på "Hans Eklund och hans ärrade Sonett. Bilden togs när bilen fortfarande framdrevs av en fruktansvärt trimmad tvåtaktare. Idag sitter det en 9000 turbomotor under huven".

Saab Idag

Denna personaltidning är säkert den som jag citerar mest för närvarande. I all enkelhet beror det på, att de ofta har med material med anknytning till Sonetterna. I nummer 27 från den 27 augusti hade man med en skön bild där ett 80-tal Saab Cabriolet stod under de lågt ståen-

Saab i dag -
"The Saab
Cabrio Monte
Carlo Chal-
lenge".



de molnen i "The Saab Cabrio Monte Carlo Challenge". Saabs importör i Holland hade arrangerat detta evenemang där enligt uppgift de deltagande fick betala 28000 svenska kronor (!) per ekipage, men då ingick hotell, mat, road böcker och prisceremonier. Låter dyrt, trots allt som ingick tycker jag. Men vad hade det med Sonetten att göra? Jo, Saabs "ambassadör" Erik Carlsson deltog i resan med den blåa Saab Sonett I som normalt står på Saabs museum. Ja i alla fall när den inte flänger runt mellan olika begivenheter. Det var den blå I:an som stod i spetsen för alla cabrioletter, men så var det också Saabs första försök på det området.

Saab Idag

Jag behövde inte vänta längre än till numret efter, alltså nr. 28 från den 3 september för att hitta ytterligare Sonettmaterial. På en halv sida slår man nämligen upp en bild på Lasse Lönndahl som just kliver in i sin nya Sonett II V4 i Linköping. Det är bilden för veckans tävling och frågan i all enkelhet (?) är "När hämtade Lasse Sonetten"? Rätt svar kan vi väl avslöja så här efteråt, 1969, och det var det inte så många som visste, de flesta trodde att det var 1968.

Sedan behövde man inte bläddra mer än till nästa sida för att hitta ytterligare en bild på en Sonett. Tidningen gjorde ett stort uppslag från Båstad Classic Car Show i Norrvikens Trädgårdar i Skåne och tre olika äldre Saabar avporträtterades: En

ovanlig Saab 93 GT 750 från 1959, en Saab Sport från 1962 och sist men inte minst, en Saab Sonett II från 1966. Det är Irene och Kenneth Nilsson som poserar bredvid sin tidigare Sonett, den har chassinummer 15 vilket innebär att den i princip var handgjord. Serieproduktionen räknade man ju med att den satte igång efter nummer 25.

Nordvästra Skånes Tidningar

Den 12 september gjorde Henrik Williamsson ett reportage om det besök Klaus Müller-Ott gjorde i Magarp för att visa upp sin nyrenoverade Sonett I för Sigvard Sörensson. Det var ju Sigvard som på sextiotalet byggde om denna bil med ch.nr. 4 till den så kallade Facetten. (I korthet så fick bilen en täckt kombikupékaross av plåt). Nu är bilen renoverad till nyskick och förutom att kort berätta om bilens teknik så visas även en färgbild på den ljusgröna Sonetten med Klaus Müller-Ott vid ratten, iförd tidstypisk hjälm. Att Sigvard såg fram emot en provtur förvånar väl ingen Sonettintresserad. Klippet har vi fått från Sten-Arvid Larsson i Perstorp, tack för det.

Saab Idag

Mycket Saab Idag blir det, skulle man kunna skriva. För de har igen skrivit om bl.a. Sonetter och närmare bestämt om vår f.d. medlem Martin Stenlund från Arjeplog. Han äras nämligen med en halv sida och med rubriken "Martin - största Saabfantasten i landet?" Nåja, kampen om

vem som är störste fantasten ska vi inte lägga oss i men att Martin hör till de mer intresserade är det ingen tvekan om. Han har ju under åren ägt ett otal olika Saabbilar, hans Saabo husvagn ska vi inte heller glömma bort. Journalisten Marika Meriläinen tyckte med rätta att det var värt en artikel, som dels illustreras av Martin och hans fru bredvid en fint renoverad 93:a, dels en bild på den gula Sonett III som han ägde i 15 år. Under många år använde han den som bruksbil och efter en mycket grundlig renovering tyckte han att den var så fin att han inte hade hjärta att använda den, så han sålde den.

Min bil

Vi ska hålla oss till en Saabtidning men denna gång till den för kunderna. I nummer 2, 1998 skrev Peter Öjeskog en artikel med rubriken "Nostalgitrippen". Artikeln hade dock inte dugg med Sonett nostalgi att göra utan med att den före detta projektledaren för Saab 9000, Gunnar Larsson, köpte den näst sista Saab 9000 som producerades. Den sista, med ch. nr. 503,087 hamnade förstas direkt på Saabs Bilmuseum i Trollhättan. I artikeln omnämns även att Gunnar, som är medlem i CSS, även har tre (!) Sonetter hemma i garaget. -"Den fräcka sportbilen med plastkaross och tvåtaktsmotor de första två årsmodellerna. De är av årsmodell 1966, 1967 och 1968 och har chassinummer 49, 169 respektive 886. Tre lågmilare i mycket fint skick.

49:an är första icke röda bilen under första tillverkningsåret. 169:an är ett krockat exemplar från USA som återställts i museiskick av den för några år sedan avlidne Pelle Rudh innan han blev chef för Saabs bilmuseum." Vi ser fram emot att få se någon av Sonetterna och Gunnar på någon kommande träff.

Vintage

I förra numret rapporterade vi om Kungsrallyt och nu har även Motorhistoriska Klubben i Skånes tidning med dess redaktör Bengt Sahlström rapporterat om detta rally i nummer 3. Man visar bilder på många fina ekipage, alltifrån Rolls Silver Dawn från 1952 till Volvo ÖV 4 från 1927. Men att vi nämner det här beror förstas på att Bengt även visar en bild på den deltagande Sonett I:an från 1956. Bredvid står Carlsson "på taket" och codrivern Elizabeth Nyström. Bra reklam för Sonetterna i detta kungamöte, för som sagt, Carl XVI Gustaf deltog ju med.

Saab Idag

Nu kan vi inte undvika att återigen nämna Saabs personaltidning och nummer 33 från den 8 oktober. Det beror på att en god del av sista sidan handlar om ett "uniket möte vid Saabs bilmuseum" som det heter i rubriken. Det är Per-Börje Elg som skriver om när Klaus Müller-Otts Sonett med ch.nr. 4 besökte Trollhättan. Vi ska inte skriva så mycket om artikeln här då vi har en separat artikel om evenemanget i



Automobil – fordonsutställningen som Svenska Slottsmässor arrangerade vid Rosersbergs Slott utanför Stockholm

detta nummer utan kan bara nämna att även två färgbilder visas, en på Klaus Müller-Ott och Peter Bäckström (Saabmuseets chef) bredvid den gröna Sonetten och en bild på den fint renoverade interiören.

Automobil

I nummer 10, 1998, ser vi en skön översiktsbild på den fordonsutställning som Svenska Slottsmässor arrangerade vid Rosersbergs Slott utanför Stockholm tillsammans med Automobil Classic Car. Längst till höger ser vi, bredvid alla andra roliga bilar, en gul Sonett III som fak-

tiskt var till salu. På nästa uppslag ser vi enskilda bilder på allt från Ferrari Testarossa till Jaguar XK 150, från Corvette till Saab Sonett II V4. Ja, den sistnämnda bilen är jag faktiskt själv "skyldig" till. Jag deltog nämligen på detta trevliga evenemang, som säkert kan utvecklas ytterligare. Slottet ligger ju nära vatten, så nästa år kanske det även kan komma en del gamla båtar, för omväxlingens skull. Som vanligt kan jag rekommendera att man är med på liknande tillställningar. Dels har man trevligt själv, dels är det bra PR för Sonetten såväl på plats som efteråt i olika media. □



Köp - Sälj - Byt

SONETT

Säljes

T-shirts, sweat-shirts med Sonett II, röda, storlek XXXL, 24 st. special 2-taktskolvar diam. 74 mm för Sonett II, Saab Sport, Monte Carlo, 30 st. topplockspackningar, serie från 70-73 mm, helsyntetisk racing 2-taktsmotorolja (Bel Power), 1 ltr. 10 DM, hög kvalitet, max. 14000 u/min, 165° Cels.

Josef Zabel, Dachsbau 4, D-45721 Haltern-Sythen (NRW), Tyskland. Tel. 009492364-6548, Fax 009492364-68700.

Säljes

Nytt: Oranga sidomarkeringsljus till Sonett III, avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4, främre ljuddämpare till Sonett V4, handbromswire II/V4/III, trösklar, diverse gummilister, samt diverse belysningsdelar.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777

Köpes

Slutväxel till Sonett. Lars E. Korsell. Tel. 0520-44 46 47 08-401 87 11.



Har Du intresse...

av Motorhistoriskt Annonsmagasin (f.d. Annonsbladet) från MHRF är Du välkommen att kontakta Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65 så skickar han ett ex.

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**

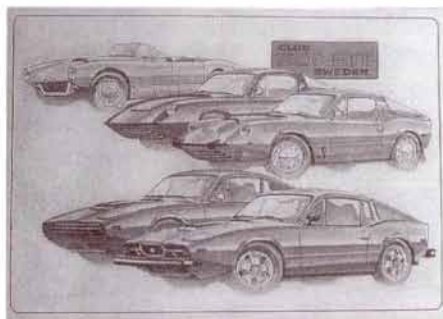


Jubileums T-shirt

storlek L och XL
Pris 90:-

Jubileumsaffisch

30x40 cm. Pris 40:-



Vykort

2 olika vykort med Sonettmotiv

15 kr för fyra kort
25 kr för åtta kort

Modellbilar

Skala 1:87 från Autosculpt. Pris 65:-



Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

Tygdekal

25:-

Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

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".