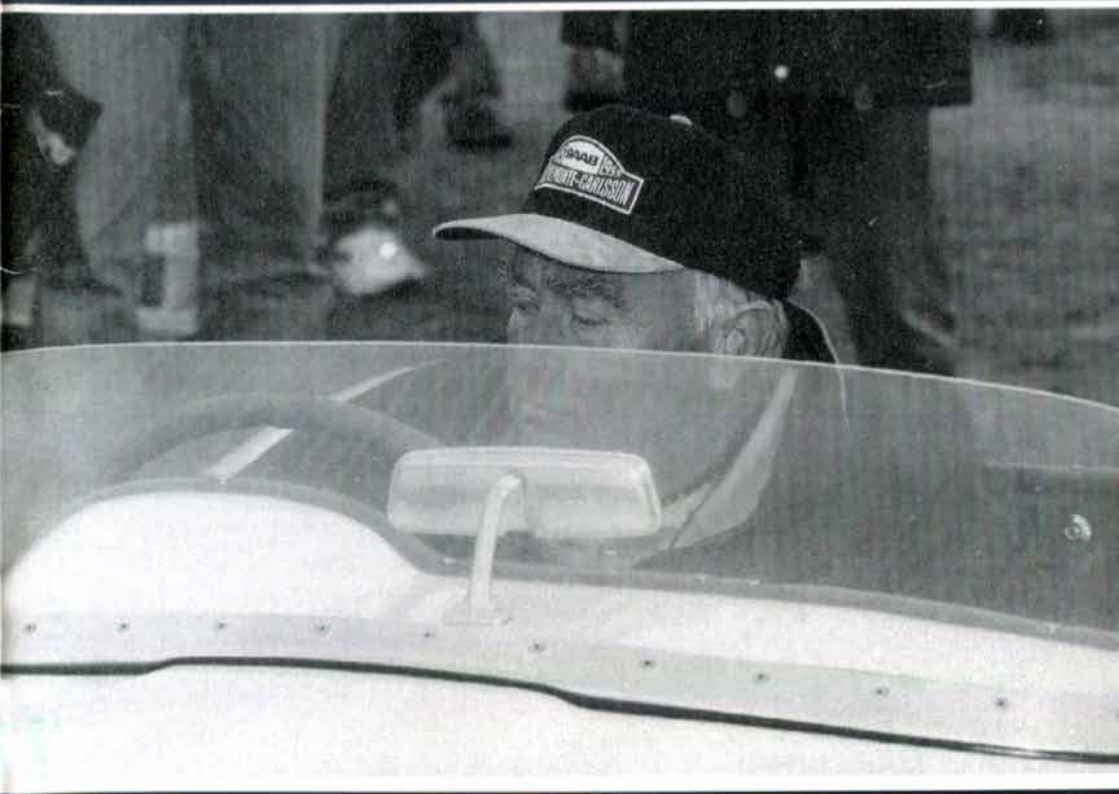


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*

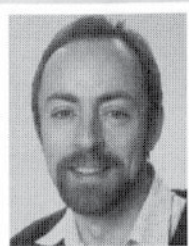


- ★ Att damma av en gammal Sonett
- ★ Kallelse till års- och vårmöte
- ★ Kallelse till Saabfestivalen
- ★ Släktmöte på Vankiva flygplats

**2**  
1999



# Från ordförandens skrivbord



Hejsan

Som ni säkert sett har en av våra hedersmedlemmar, Erik Carlsson, fyllt 70 år den 5 mars. Det uppmärksammades förstås ordentligt av både allmänhet och speciellt inbjudna till Saabmuseet i Trollhättan i början av mars. Självklart uppvaktade även Club Sonett Sweden Erik genom vår styrelsemedlem Hasse Eklund. Hyllningsdikt framfördes och en present överräcktes. Erik är värd all uppvaktning, inte bara för det han presterat under sin aktiva tävlingskarriär utan även för det härliga sätt som han haft efteråt när han framträtt på olika evenemang. Jag tror inte jag tar till överord när jag skriver att Saab aldrig mer kommer att få en sådan PR-ambassadör som man haft, och har, i Erik. Han har ett otroligt minne för människor han mött och jag lovar, det är många det under årens lopp, både i och utanför Sverige. Hans sätt att berätta historier, som i stort har en verklighetsbakgrund är omtalad. Vi ska inte heller glömma den sköna "trollhättesvengelska" som han har, den är ett sant nöje att höra på. Stort grattis säger vi även från Sonettvärlden, vi ser fram emot att se Dig på olika evenemang framöver!

Att få vara codriver när Erik kör tävling måste helt enkelt vara något extra. Han ger ju alltid allt, även om det "bara" är en veterantävling. Därför måste det ha varit en höjdare i dubbel bemärkelse för Peter Bäckström när han var codriver till Erik i Ennstal-Classic i Österrike, både 1997 och 1998. Läs gärna mer om Peters intressanta rallyreportage i detta nummer, under rubriken "Att damma av en gammal Sonett"! Så hoppas vi att få se er på vårt eget års- och vårmöte på Villa Karlsro i Kalmar den 29 maj. Du hittar förstås en utförlig kallelse till träffen i detta nummer. Eftersom det är den enda träff som Club Sonett Sweden arrangerar i år, i avsaknad av klubbmästare, är det vår förhoppning att vi får se så många som möjligt! Vi bjuder våra medlemmar på såväl lunchbuffé som kaffe och därför är det viktigt att ni anmäler er innan till Jan-Owe Nilsson.

På tal om klubbmästare så är det ännu ingen som anmält intresse för denna post i den kommande styrelsen, vi hade ju en uppmaning i förra numret. Men än är det inte för sent, så styrelsen och vår valberedning väntar med spänning på att få höra om någon vill ta på sig denna post.

Vårhälsningar,

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 Phersson**, sekreterare  
013-631 67

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

**Åke Olsson**, ordf. reservdelsgrupp.  
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

**Per Alvestig**, suppleant  
031-56 43 39

## OMSLAGSBILD:

Omslagsbilden är en hyllning till jubilarer Eric Carlsson som nyss fyllt 70 år. Han sitter i en Sonett I och den fortsätter vi vår artikelserie om i detta nummer.

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**

Nästa nummer av

## SONETTVÄRLDEN

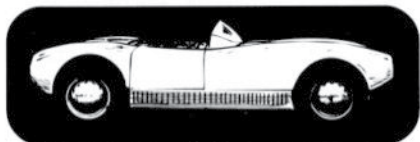
beräknas utkomma i början av oktober 1999.

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



# Mycket om Saab men mest om Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig

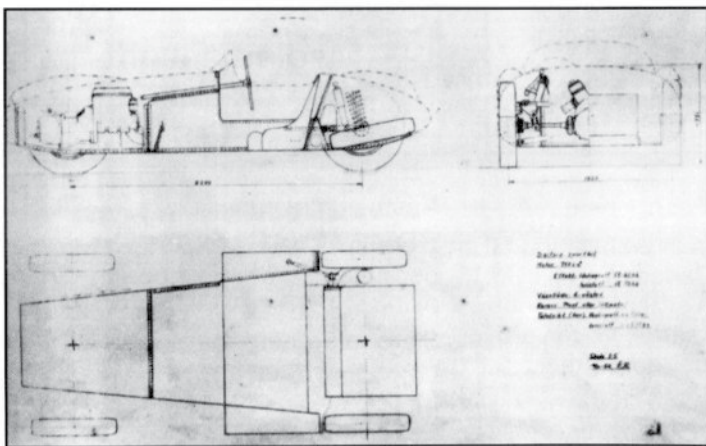


De första idéerna på en sportbil  
börjar ta form..

Då dök de här tankarna på en liten sportbil upp, det kan ha varit 1953. Jag började på att skissa och räkna lite grann på hur man skulle kunna göra en lite mer avancerad bil av de standarddelar som stod till förfogande. När jag började med det så var ju 93:an under utveckling och

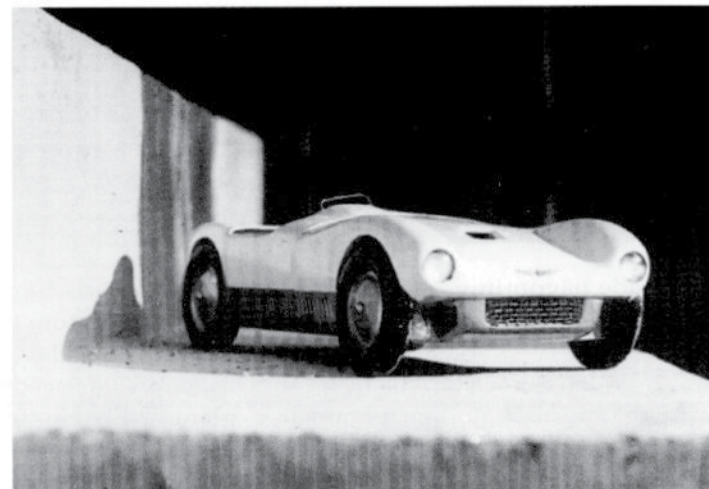
det var egentligen 93:an som fick mig att inse att det fanns en möjlighet att göra en sportbil. Mina tankar fick fast form och jag började skissa lite grann. Sedan lät jag göra en trämodell av den kommande Sonett I i skala 1:10, det var också 1953-1954.

De motiveringar som framlades på femtiotalet för Saabs direktions dessa fyra:



En av Rolf Meldes första skisser till den nya sportvagnen, daterad i oktober 1954. Eftersom det fanns tankar på såväl en tävlingsversion som en version för gatubruk angavs två olika motoreffekter på ritningen. (55-60 hk respektive 45-50 hk).

Redan 1953-54 gjorde Rolf Melde den här trämodellen som utkast till den kommande sportbilen.



- Vi önskade bygga en sportbil i experimentsyfte, bland annat för att få möjligheter att berika våra erfarenheter och kunskaper beträffande en bils allmänna egenskaper (styrning, bromsar med mera).
- Samtidigt ville vi utnyttja detta tillfälle att förse bilen med en Saab 93-motor, som trimmats för att ta ut högsta möjliga effekt.
- Dessutom önskade vi få erfarenhet av glasfiberlaminat (plast).
- Och slutligen ansåg vi att denna bil skulle kunna ge Saab ökad publicitet som bilfabrik.

Tuffa budgetmanglingar väntade...

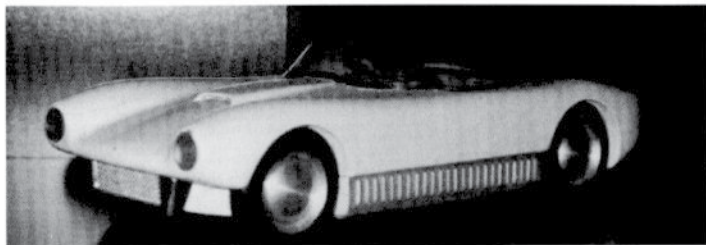
Budgeten för projektet var 75000:- vilket enbart innefattade direkta kostnader för lokalhyra och ersättning till de personer som direkt arbetade med framtagandet av den första prototypen. Lars-Olof Olsson, Olle Lindkvist, Gösta Svens-

son och jag själv arbetade med Sonetten endast på fritiden. Det gick åt kvällar, lördagar och söndagar och vi gjorde aldrig några anspråk på ersättning för det arbete vi utförde på Sonetten.

Det blev ett himla hallå att vi behövde så "mycket" pengar att "leka" med. Budgetmanglingarna var hårda, då som nu. 75000:-, det var mycket pengar. Platschefen i Trollhättan, Svante Holm vågade inte bestämma och vi fick koppla in ekonomichefen för hela Saabkoncernen för att få loss de där pengarna. Till slut fick vi accept efter att jag lovat att vi skulle kunna genomföra projektet med den summan.

I mellantiden hade jag engagerat flera personer i projektet såsom Lars-Olof Olsson, Olle Lindkvist och Gösta Svensson. Tillsammans tog vi fram ett mycket provisoriskt ritningsunderlag. Bara så pass att





Den här modellen som finns hemma hos Rolf Melde idag visar ett litet mer slutgiltigt utförande av L:an med bl.a. hel vindruta. Foto: Sigrid Melde.

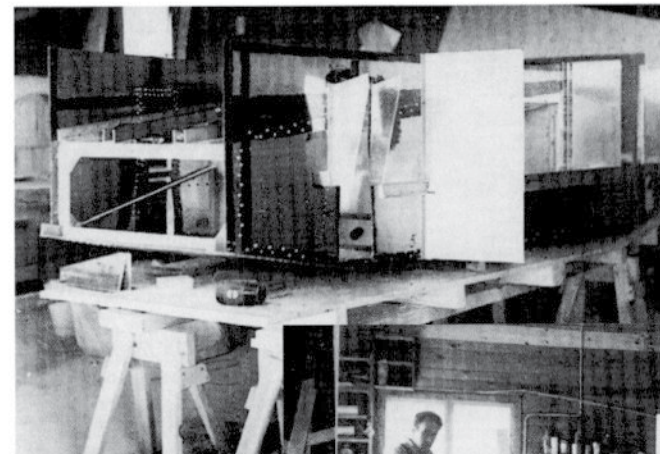
man hade någonting att utgå ifrån. En lada hyrdes i Åsaka utanför Trollhättan, för det skulle ju vara hemligt. Den hyrdes för en snickare på Saab. Jag hade gjort en lermodell och en ritning innan, så han hade lite att utgå ifrån. Sixten Sason kopplade jag också in efter det jag gjort min modell, för jag ville ha en kille som kunde bedöma den, hur pass attraktiv formgivningen var. Tidigare har det skrivits att Sason hade designat Sonett L:an, men det var jag. Han gjorde endast någon smärre modifiering i bakpartiet. Men jag ville ha med formgivaren Sason i projektet, man ska alltid ha med någon som checkar. För övrigt var det två grundläggande stölder som låg bakom formgivningsarbetet. Det ena

var Maseratis sportvagn, bland annat sidlinjen som jag tyckte var väldigt snygg. Sedan var det luftintaget fram som var närbesläktat med flygplanet Mustang, där det låg under flygkroppen.

När det gäller strålkastarna var jag emot konstruktionen med ögonlock, det bara ökar luftmotståndet.

Sedan gick projektet vidare i allra största hemlighet. Vi fick tag på en väldigt duktig plåtslagare, som arbetade på flygverkstaden för J 21:an i Trollhättan, de fanns fortfarande kvar då. Bilen blev klar före årsskiftet 1955-56 och jag fick inte visa den.

*Så här såg ladan i Åsaka utanför Trollhättan ut. Inte mycket till bilfabrik, men förträfflig för att hålla hela projektet hemligt!*



Här ser vi lådkonstruktionen, som gav ett mycket starkt och lätt chassi.

Att bilbyggarna var stolta går det inte att ta misste på, trots de enkla förhållandena.



Elis Olsson och Sven Fredriksson putsar trägipsmodellen vilken användes som modell för plastkarossen. Bilden är tagen i ladan i Åsaka 1955.



Det var bara få personer som invigdes i projektet. De hade en hög hantverkskicklighet.



Linköping den 7 oktober 1955.

Ingenjör Rolf Melldes  
Svenska Aeroplan Aktiebolaget  
Trollhättan

Bäste Ingenjör Melldes,

Jag tackar hjärtligast för brevet av den 3 ds med bilagda fotografier av sportbilen. Jag är mycket ledsen, att jag vid mitt senaste besök i Trollhättan på grund av det dåliga flygvädret och pilotens angelägenhet att vi skulle komma iväg inte fick tid att titta på bilen. Detta beklagar jag så mycket mera sedan jag nu fått se fotografierna, och ehuru jag alltså inte sett bilen i verkligheten, vågar jag på basis av dessa gratulera Eder till det vackra och som jag hoppas även goda resultatet.

Sedan jag nu fått ett så gott intryck av bilen, har jag även kommit till den uppfattningen, att det nog vore synd att inte snarast möjligt begagna sig av det reklamvärde som bilen otvivelaktigt måste äga. Jag har därför i dag bett Svante Holm att med Philipsons försöka överenskomma om en publicering av denna experimentvagn, byggd med tanke på "export", så snart ske kan och under alla förhållanden minst en månad före pressvisningen av Saab-93. Naturligtvis är detta en försäljningsfråga, som vi nog få överlåta åt Philipsons att bedöma, och skulle de föredragta att vänta, få vi väl så göra.

Till sist vill jag ännu en gång tacka Eder och Edra medarbetare för Edert arbete och gratulera Eder till det uppnådda resultatet.

Eder förbundne

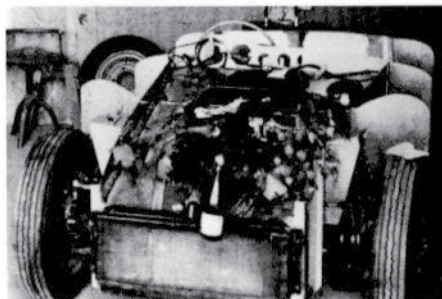
*Dessa rader från Tryggve Holm till Rolf Melldes är en kopia av ett originalbrev från 1955. Det var nog inte så uppskattat av Rolf att skjuta på pressvisningen, vilket Tryggve Holm antydde i brevet. Rolf Melldes insåg PR-värdet och var ivrig att visa upp den sensationella sportbilen.*

Jag var förbannad, eftersom jag förstås ville prova den. Vi var ute ibland på nätterna och provkörde, men det var ju begränsat. Det var en färdig bil, men innan dess var vi ute och körde med chassit också, innan ka-

rossen kom på. Det hade nämligen beslutats, att premiären skulle ske på Stockholms Bilsalong i den nya S:t Erikshallen, ett halvår efter det att bilen var klar.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

*Att chassiet var klart firades i stillhet med blad-ruskor och champagne.*



*Många problem måste lösas på en prototyp, men allteftersom växte bilen fram.*



# Att damma av en gammal Sonett

Peter Bäckström, intendent på Saabs Bilmuseum och ibland kartläsare till Erik. Bilderna i artikeln är från Ennstal-Classic 1998.

Då Saabs Bilmuseum under 1996 gjorde affär på Bob Sinclairs gamla Saab Sonett II med chassienummer 25, stod vi med två Sonett II:or med tvåtaktsmotor i vår samling. Den bil som redan fanns i vår samling är chassinummer 80 i originalskick, även om den någon gång under sin levnad fått en omlackering. Vårt nyförvärv hade definitivt ett betydligt mer patinerat skick. Skulle vi renovera den till originalskick eller...

Att ha två stycken Sonett II:or bredvid varandra i originalskick resulterar i effekten "kaka på kaka" för våra besökare (bortsett den falang som är Sonettkonnässörer). Då kom tanken på att göra något anorlunda. Då 25:an var silverfärgad och lacken var i en relativt bra kondition blev idén den att göra en replika på den Sonett II med chassinummer 28 som Erik Carlsson och Torsten Åman körde i Coupes des Alpes 1966.

Förutsättningarna med bildmaterial i Saabs arkiv saknades inte, och intressanta bilder vaskades fram på 28:an och nummer 29 som Pat Moss körde tillsammans med Elisabeth Nyström i samma tävling.

Framför allt interiörbilderna var av stort värde och den största skillnaden mellan Eriks och Pats bil, bortsett från färgen, var antalet och placeringen av askkopporna. Om någon slutsats kunde dras av dem så var det att Erik och Torsten var icke-rökare.

Beslutet taget och projektet uppstartat! Under sin levnad i USA har bilen renoverats och förädlats i sann amerikansk anda. Detta innebär att ett otal detaljer har hamnat i krombadet och inredningen hade utförts i röd vinyl och röd heltäckningsmatta med lång rugg. Addera samtidigt en kraftig solblekning av det hela så kan ni ana det blekrosa intrycket. Osmakligt är inte en



överdrift... Mekaniskt och strukturellt hade dock bilen klarat sig bra. Den var körbar, dock med ett kraftigt tickande från uppslagna kolvringspår i motorn och av rost hittade vi bara fragmentariska angrepp. I allt väsentligt i övrigt så hade också bilen den rätta standardspecifikationen.

Då det under funderandet på projektet kommit upp en idé om premiär för bilen blev det fullt pådrag. Bilen skulle köras av Erik Carlsson i veteranbilsrallyt Ennstal-Classik i Österrike i början på september 1997 och nu var vi i maj.

Det kan ju tyckas att det inte är några problem att lösa detta för oss med vår verkstad på arbetstid, men vi har ju flera projekt att arbeta med samtidigt. Att hitta de rätta delarna på hyllan låter sig inte heller göras nuförtiden. Mycket tid går åt till att söka delarna, kanske så mycket att det blir majoriteten av tidsåtgången. Känns det igen?

För att göra artikeln mer strukturerad berör jag restaureringen i punktform:

#### Lack:

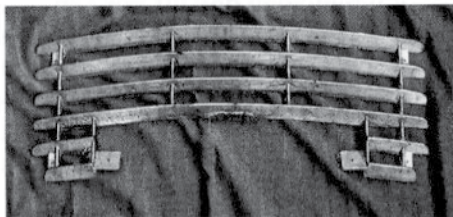
Då bilens silverkulör var i ett relativt gott skick valde vi att behålla denna för att spara tid i projektet. I USA har bilens bakstam målats svart och vi valde att behålla även det till att börja med trots att det inte är korrekt.

#### Inredning:

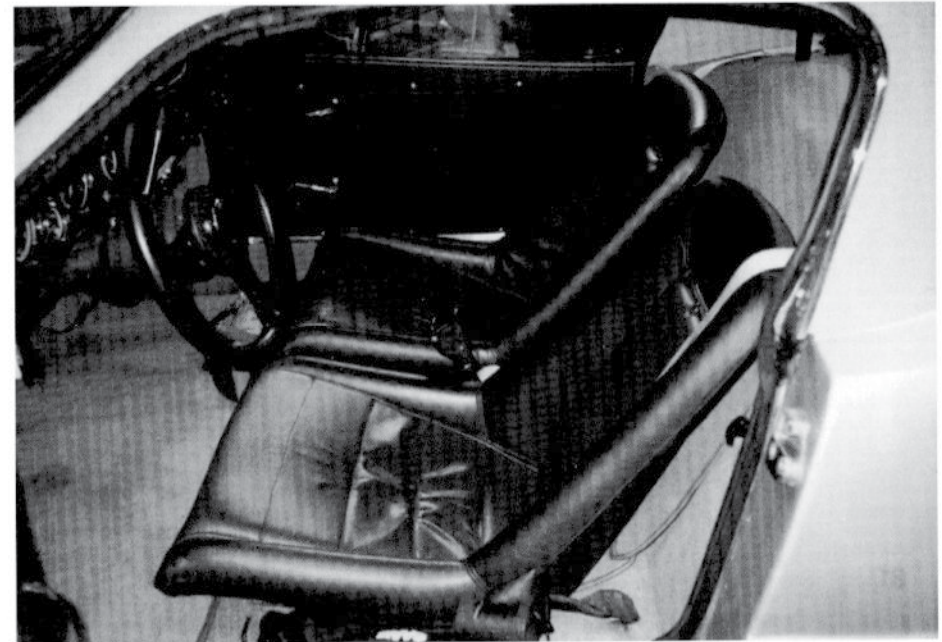
Ut med allt rosa! Vårt tapiseri på prototypverkstaden kontaktades och fick i uppdrag att se om de kunde göra något åt det hela. Det kunde dom. Resultatet blev mycket bra, bra mycket bättre än originalinredningen från början. Skall man bromsa kunniga yrkesmän när det gäller deras ambitioner att göra ett bra arbete? Jag valde att inte göra det. Detta innebär att det inte finns galon eller vinyl kvar

## Grill till Sonett II och II V4

Den är inte bearbetad efter gjutningen utan det får var och en göra själv. Vi valde att göra på det sättet för att hålla ner priset som är 995:-



Välkommen med din beställning till:  
Erland Johansson tel 013-27 04 12, e-mail: er.j@telia.com



*Stolar. Omklädda stolar med läder. Stansat läder på sittyorna ger god sittkomfort även under långa pass. Läderklädd överdel på instrumentpanelen och även dörrsidorna är utförda i detta material. I övrigt är inredningen betydligt mer ombonad än originalet. Foto: Peter Bäckström.*

i bilen överhuvudtaget, utan det har ersatts med svart och rött läder av 9-5 kvalitet. På dörrsidorna och i sittyorna hålstansat i de verktyg som man preparerar lädret i för de moderna ventilerade stolarna på 9-5:an. Nu frågar sig säkert vän av ordning varför det finns rött läder i en Sonett II?

I de bilar som Erik och Pat körde hade man bytt ut sittytan i de svarta vinylstolarna mot det röda standardtyg som fanns i Saab 95 och 96 för ökad komfort under körning tack vare reducerad svett drivning. Något sådant tyg fanns dessvärre inte att tillgå men en inventering av olika prototypkläder resulterade i en pas-

sande röd kulör som sedan hålstansades.

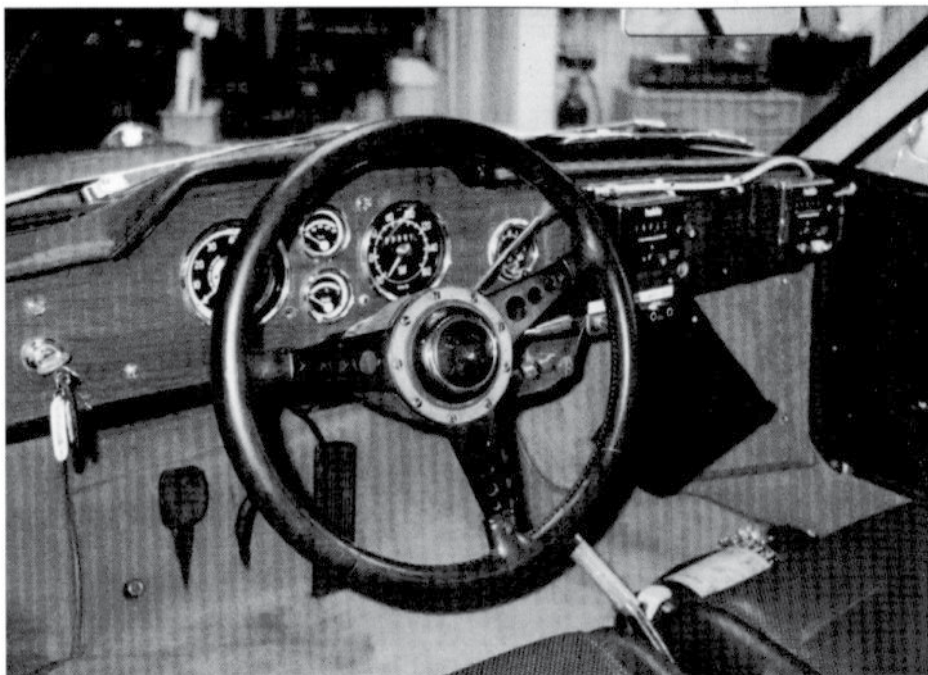
Instrumentpanel och övriga detaljer var i gott skick och det var endast fråga om rengöring.

Instrumentpanelen framför kartläsaren utrustades med en uppsättning Heuerklockor som Erik själv hade hemma och två Halda Tripmasters från mitt eget lager. Kartläsarlampa fullbordade det hela.

#### Drivaggregat:

Då det rally som vi skulle delta i inte ställer alltför stora krav på prestanda då man kör efter snitthastighet valde vi att prova med en standardmotor. På museets lager





Instrumentpanel. Erik föredrar en stabil MotoLita ratt framför den vekare originalratten. Kalibrerad varvräknare. Framför kartläsaren finns dubbla Halda Tripmasters och kartläsarlampa. Heuerklockorna är för tillfället ej monterade. Foto: Peter Bäckström.

hade vi en pärla stående: En fabriksny Monte Carlomotor av 1966-års modell. Vi konverterade den med avsikt på termostatus och förgasaranläggning. Växellådan hade fått sig en genomgång på Växellådslaboratoriet med nya synkringar och lager. Dock valde vi att sänka totalutväxlingen med en 7:38 slutväxel.

Det var en fin känsla att starta upp en fabriksny motor och denna var inte någon besvikelse. Naturligtvis genomgick motorn en så kallad primning med hjälp av manuell vevning av oljepumpen innan start.

Några procent olja i bensinen utöver det oljeautomatiken ger fullbordade smörjningen under hela inkörningen. Det är detta som kallas "både hängsle och livrem".

#### Övrig utrustning:

4 st. extraljus fabrikat Bosch monterades enligt det sätt som originalen hade. Coupes des Alpes rallyskyltar nytillverkades, tillika startnummer 2 på dörrsidorna. Plexiglas i dörrarna istället för glas för att spara vikt. Fasta öppna "ventilationsflikar" förbättrade ventilationen. Inga speciella modifieringar

av chassiet bortsett från ställbara Konistötdämpare och Dunlop Racing däck av dimension 4.50L-15". Naturligtvis tillkom utöver detta en stor mängd smärre modifieringar.

Originalen var utrustat med en uppborrad motor på 940 cc och den var modifierad så att den lämnade 93 hk när det begav sig. Denna gång fick vi nöja oss med 60 hk från 841 cc. Men framtiden skall väl ge oss tid för en större motor tänkte vi när vi gav oss iväg mot Österrike.

#### Ennstal-Classic 1997

På plats i Österrike med Sonetten kunde vi på träningen innan start konstatera att kylkapaciteten inte räckte på höga höjder i kombination med sommartemperaturer. Vid ett tillfälle kokade motorn och vi insåg att något måste göras. Den originalmonterade Kenlowe-kylfläkten fick maka på sig och ersätts av en Saab 9000 d:o. Vi tog även bort grillen och borrade termosta-

ten för att öka kapaciteten ytterligare. Med dessa modifieringar fick vi ett acceptabelt resultat och bilen rullade utan problem genom hela rallyt. Det fanns för övrigt ytterligare en Saab i startfältet, en 96-66 som kördes av den inte helt okände störtloppsåkaren Leonard Stock. Denna bil var i ett miserabelt skick och krånglade hela tiden. Tur för Erik och mig att vår Sonett gick fint, för våra mekaniker Ture Stam och Gösta Jakfors fick lägga nästan hela tiden på att hålla igång denna 96:a istället. Skruvar lossnade hela tiden, men det värsta var när svänghjulet lossnade från vevaxeln! Det hade aldrig varit ådraget. Efter en natts mekanik med bilen och donerande av reservdelar avsedda till Sonetten kunde de fortsätta, dock helt utan möjlighet att placera sig i toppen.

För oss och Sonetten gick det bättre, vi kom på en total 10:e plats. Vann gjorde Walther Röhrl och Pe-

## Stötfångare till Sonett III 1970-72

Jag kan meddela att vi har fått de första leveranserna av parti nummer två och jag hoppas att alla som har beställt ska få sina stötfångare levererade innan sommaren.

Ni som beställt blir kontaktade per telefon innan jag skickar.

*Erland Johansson*



ter Falk i en Porsche 356 Carrera. Vi kunde dock konstatera att vårt ekipage inte räckte riktigt på höga höjder med mycket tvära kurvor så Erik och jag började fundera på att sy ihop en skraddarsydd 940 cc-motor till nästa år.

#### Ytterligare modifieringar

Så väl hemkommen, ni vet hur det är, med full fart på skrivbordet med ärenden som legat i en dryg vecka och Sonetten glöms sålunda bort, eller snarare faller djupt ned på prioriteringslistan. Där ligger den under 10 månader, fast som utställd bil i vårt museum. Att hitta de rätta delarna till en ny motor är inte lätt och i detta fall är det bra 74 mm kolvar som är problematiskt att hitta. Att hitta nya kolvar är i och för sig inte omöjligt, men när det gäller rätt specifikation på den så kallade slipkurvan på dessa är det värre.

Under den Internationella Saab-träffen i England hittar dock Erik en tysk entusiast som säljer 74 mm kolvar. Någon relevant information om slipkurvor etc. gick inte att få tag på, men Erik insisterar på ett inköp, de kan ju fungera! Tja, det kan de ju. Det blir affär, med förmanande ord om kolvspel på 8-9 hundradelar och mycket, mycket försiktig inkörning under 200-300 mil.

Fram plockas ett Sportblock ur gömmorna med en gammal grupp 2-filning och kolvskärning med djupa spår i en cylinder. Det passar fint för en borring till överdimension. Innan dess kontrolleras att oljekanalerna inte är igensatta med 5-56 med

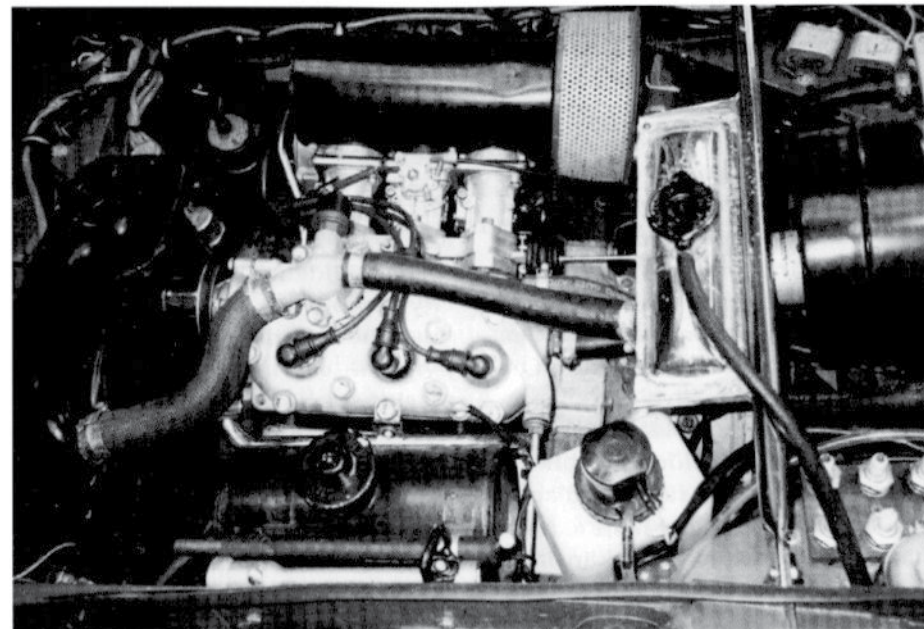
sprayflaska. Igensatta kanaler är svåra att göra något åt men här var de öppna och blocket gick tillsammans med ett topplock för vidare bearbetning. Det är bättre med för mycket kolvspel än för lite, speciellt på en tävlingsmotor och jag valde 0.10-0.11-0.10 för cylindrarna. Risken för kolvknack framför kolvskärning lever jag gärna med. Den mitre cylindern går något varmare än de yttre, därav det större spelet. Tättningsproblematiken mellan block och topplock löstes med kopparringar enligt traditionellt koncept. En smärre kompressionshöjning specificerades, dock ej extrem, i detta fall 1:10.

Ytterligare bearbetning av cylinderblockets kanaler vidtogs och detta gällde även inloppsrör och grenrör. En god sampassning mellan dessa delar är av yttersta vikt, och därtill att porttiderna är exakt desamma för alla tre cylindrarna.

När motorn monterades ihop använde vi en vevaxel som var nyrenoverad. Viktigt, eftersom vevaxelns lagring för storändan på vevstaken är känslig för haverier på trimmade motorer.

Att vid en motormontering ta den tid man behöver på sig, samt att ha en nära nog kirurgisk renlighet på delarna innan montering kan inte nog poängteras.

Denna typ av trimgrad på motorn ställer i sin tur krav på transmissionen och nu är alla möjligheter att använda standardutväxlingar ute ur leken. Vi valde att använda den så kallade 6:35 slutväxeln i kombina-



Motorrum. Oavsett standard eller trimmad motor så är motorrummets utseende i stort sett detsamma. Här är 940 cc varianten som ger drygt 80 hk på rullande landsväg. Modifierat luftfilter avslöjar. Foto: Peter Bäckström.

tion med en special I drevsats. Ingen differentialbroms, då detta ej var klassat på Sonetten. Detta ger en växellåda med väldigt täta lägen och en låg toppfart på 128 km/h vid 6000 rpm med de däckdimensioner vi valt. Vad vi dock vinner istället är accelerationsförmåga genom växlarerna! Denna egenskap är exakt det vi söker för Alppassen i Ennstal-Clas sic 1998.

För ytterligare vridmomentförstärkning på mellanvarv valde vi att använda en standard främre Sportljuddämpare, eller mer korrekt, expansionskammare. Från den och bakåt var dock avgassystemet modifierat. Det hela kröntes med en nyre-

noverad kylare med modernt kylelement.

Uppstarten av den nya 940 cc motorn var behäftad med mera vändor än den nya standardmotorn ett år tidigare. Framför allt gäller det att bestycka förgasarna rätt så att motorn under inga omständigheter går för magert. Vi började med en avsiktligt fet blandning och körde något så när lugnt under c:a 10 mil på 2 och 3 cylindrar. Mycket olja och mycket bensen är modellen! Gradvis nedmagring av förgasarbestyckningen var nästa steg och successivt växte kraften fram ur motorn. Då vi hade ont om tid för transport av bilen till Österrike fick vi reducera våra in-



körningsambitioner till ungefär 20 mil totalt. Några fullastprov följde för att se om motorn höll... och det gjorde den!

Prestandamässigt var den nya 940 cc motorn i en helt annan division än standardmotorn. Att man kan få ut så mycket prestanda ur denna lilla tvåtaktare är egentligen fantastiskt. Det är få bilar som hänger med på kurvig väg med Sonetten som den var byggd nu. Körharmonin är på hög nivå med den nya växellådan och det finns alltid en växel som passar. En mycket belönande bil att köra om man har det rätta handlaget. För lättkört är det inte längre. Man måste ha den exakt rätta känslan i hanterandet av gaspedalen. För

mycket gaspådrag = igenoljade stift, rätt avvägt gaspådrag = piper iväg som en pil, för lite gas vid belastning = brända kolvar och skuren motor.

#### Ennstal-Classic 1998

Detta år drabbades evenemanget av skyfall som innebar att arrangörerna ställde in den första "regularity"-etappen, med det menas snitthastighetskörning i 50 km/h. Detta gynnade oss inte då detta är vår starka sida i tävlingen. Tävlingen består av dessa regularities med hemliga tidskontroller och körning in mot mållinjer med precision på 1/100-dels sekund. Samspelet mellan förare och kartläsare är ytterst viktigt.

Erik med Sonetten. Posering för fotograferna vid toppen på Stoderzinken. Foto: Mikael Källkvist.



Tävlingen började bra för Erik och mig och i halvtid var vi tvåa totalt, strax efter Herbert Linge / Peter Falk i en Porsche 911. 3:a var Rauno Altonen och Michael Steffny i en BMW 2002 Ti.

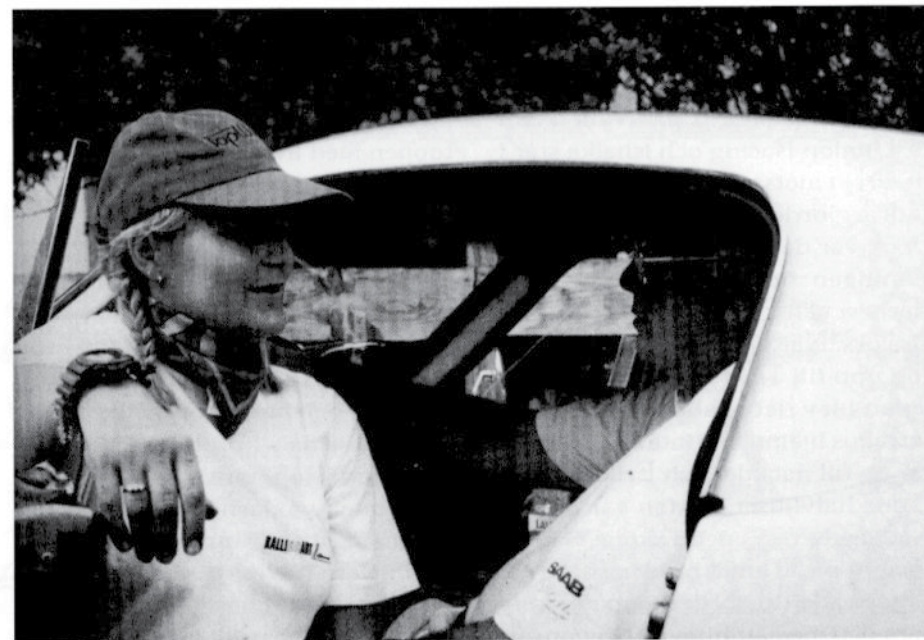
Den nya motorn fungerade mycket bra på alppassen och därtill hjälpte det nya kyllet att hålla temperaturen på kylvattnet till 40-60 grader under körningarna. Innan ett etappmål på 2110 meters höjd hade Erik sett till att Sonetten fått arbeta. Bilens karaktäristiska motorljud hörs lång väg och vid målet stod bland annat Herbert Linge och Peter Falk och väntade på oss. Det var inget tvi-

vel om att vi var i centrum med vår bil och till och med så speciella bilar som Ferrari 250 GTO var avförd till statisterna när Erik kliver ut.

- It seems like zee Zonnet iz az fazt az it waz in 66, sa Herbert och Peter med en mun. Inget tvivel om att de beundrade herr Carlsson och hans bil, likväl som vi beundrade dom och deras gröna Porsche. Skulle det finnas möjlighet och "ta" dom? Jag hade inga större förhoppningar om det, för Peter Falk är en riktig ringräv i dessa sammanhang.

Avgörandet kom på Hengstpass. Vi låg långt bak i startfältet och dimman slog in över passet och tempera-

Erik med vacker dam Tina Törner, inte helt okänd professionell co-driver, försöker fiska upp goda råd av Erik inför starten på en specialsträcka. Tina var kartläsare åt Birgit Leichterermann som är en känd TV-programledare i Tyskland. De körde en Porsche 356 Speedster. Foto: Mikael Källkvist.







*Paus i förberedelserna dagen innan start. Sonetten svalnar. Korvkokning med Gösta Jakfors, Ture Stam och Erik Carlsson. Korv och bröd är ett måste för den seriöse rallybilisten. Med stark senap!  
Foto: Mikael Källkvist.*

turen gick ned mot nollan. Att det också var kolmörkt på kvällen och att Dunlop Racing och ishalka står i ett direkt motsatsförhållande till varandra gjorde inte det hela bättre. Dock var det lika illa för ekipaget i ledningen fick vi trösta oss med. Herbert och Peter startade två bilar före oss. När vi drog iväg var sikten god upp till 1700 meters höjd, men sedan blev det snabbt sämre. Våra extraljus hjälpte oss inte alls, snarare var de till nackdel och Erik fick använda halvljuset. Sikten var mellan 5-10 meter och i detta skulle vi hålla ett snitt på 50 km/h i alla hårnålarna. Vi tappade tid, Erik kämpade utav bara den med att hitta rätt genom att

kasta bilen mellan yttermarkeringarna hela tiden och vi lyckades hitta toppen med livet i behåll. På toppen låg vi 40 sekunder efter i snittid och nu gällde det att köra in det vi förlorat, helst med livet i behåll... Erik körde friskt utför och det var fläckvis ishalka som ytterligare delikatess på det hela. Maken till bilkörning har jag aldrig upplevt tidigare. Full gas utför och handbromsvändningar i hårnålarna. Fotoblixtarna från publiken slog mot oss och Erik plockade i växlarna vid 7000 rpm i dimman. Att det är djupa diken i alperna vet vi. Dessbättre ser vi dom inte i mörkret och dimman. Ibland var vi ute i gruset och ibland lite

till... dessutom klagar han på att bromsarna håller på att ta slut... äntligen är vi i fas med snitthastigheten och vi kan lugna ner oss. Vi lägger oss i 50 km/h och håller exakt denna hastighet tills målet på specialsträckan. Där får vi veta att Herbert och Peter i sin Porsche inte kommit i mål. Vad har hänt dom?

Vi kör transporten mot Gröbming och nattvilan. Jag pustar ut och känner efter att jag lever och tackar högre makter. Faktum är att jag borde tacka Erik. Inget tvivel om att mästaren själv har takterna i sig och att han tar riskerna som behövs.

Vid etappmålet får vi veta att vi rasat ned till 10:e plats men att vi var i särklass i vår startgrupp. Uppvis-

ningen som Erik gav utför var det stora samtalsämnet. Ledarna hade haft otur och kört av vägen ner i ett dike, men som tur var var det inte djupt.

Det avslutande provet på sista dagen kör vi i det närmaste prickfritt och vi avancerar till 7:e plats. Vinnaren detta år blev Rauno Altonen. Lite synd att vi tappade segerchansen på passet, men det är bara att konstatera; det fanns inget mer att göra. Erik hade kört 101 procent och som vanligt gjort den bästa uppvisningen!

Vi vann i alla fall mot hans sväger Stirling Moss i en Mercedes 300 SL prototyp för tredje gången.

Det tänker vi försöka med igen 1999! □





# Årsmöte med vårträff 1999 i Kalmar

Lördagen den 29 maj hälsar Club Sonett alla medlemmar till ett kombinerat års- och vårmöte på Villa Karlsro i Kalmar.

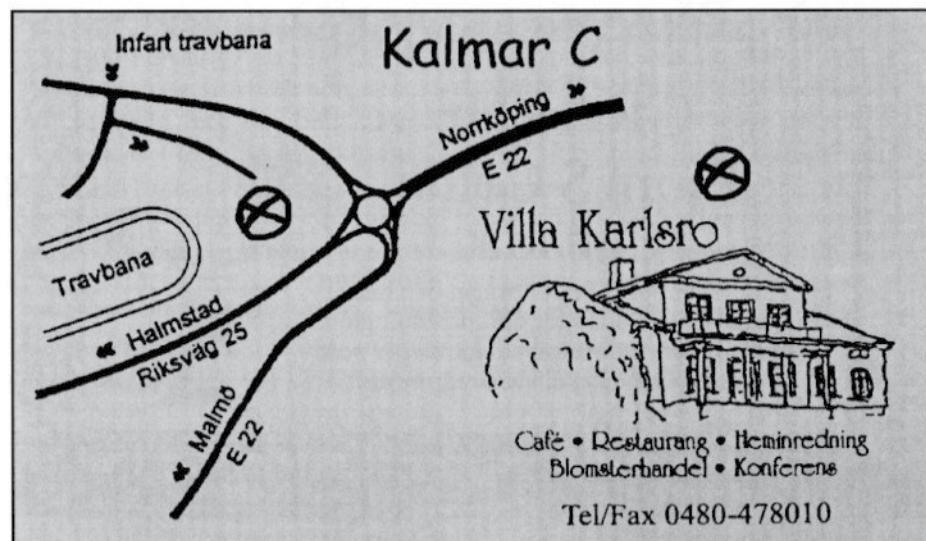
Villa Karlsro är ett relativt nyöppnat s.k. handelshus och kan erbjuda både blomsterhandel, heminredning, café och restaurang.

Villa Karlsro ligger i direkt anslutning till E22 nära rondellen vid södra infarten till Kalmar, se separat vägbeskrivning.

Vi kan ställa upp våra Sonetter i villans trädgård så att alla medlemmarna har möjlighet att beundra varandras bilar och rösta på vårens finaste Sonett.

## Programmet ser ut enligt följande:

- 12.00 Lunchbuffé med kaffe inne på Villa Karlsro, Club Sonett Sweden bjuder sina medlemmar.
- 12.45 Årsmötesförhandlingar på Villa Karlsro.
- 14.00 Körning rallyslinga ca 60 km på asfalterade småvägar runt Kalmar.
- 16.00 Återsamling vid Villa Karlsro med prisutdelning för rallyt och vårens finaste Sonett samt kaffe.
- 17.00 Avslutning



Jan-Owe Nilsson bredvid sin Sonett III och framför Kalmar Slott.

Kalmar och Kalmartrakten har en rad sevärdheter och utflyktsmål, bland annat slottet, utställningen Kronan, (föremål från det sjunkna regalskeppet som sjönk utanför Öland 1676), Glasriket och inte minst Öland.

## VÄLKOMNA !

Anmäl Dig /(eller frågar om) till arrangemanget gör Du senast 23 maj till Jan-Owe Nilsson på  
Tel: 0480 - 878 38 hem eller 0480 - 44 69 11 arbetet, eller  
[jan-owe.nilsson@teknopol.se](mailto:jan-owe.nilsson@teknopol.se).

### Övernattningsmöjligheter:

Vandrarhemsalternativ	185:-
Svanen Kalmar, lågprishotell 0480-255 60 pris enkelrum m. frukost	410:-
Kalmar Rasta vid E22 0480-280 50 Enkelrum m. frukost	595:-
Flyghotellet Kalmar 0480-200 24 Enkelrum m. frukost	650:-



# Är det dags för en gemensam Saabklubbstidning?

Saab har föreslagit de olika klubbarna att man skulle ge ut en gemensam klubbtidning där de olika klubbarna skulle bidra med egna sidor. I tidningen ska det också finnas redaktionellt material från Saab. Den ska göras i ca. 32 sidor, ha fyrfärgstryck och vara i A4-format. Förslaget skulle innebära att Sonettvärlden i dess nuvarande form skulle försvinna om vi vill vara med. Vill vi det?

Det finns förstås argument både för och emot. En fördel skulle vara att vi får en bättre information om de andra Saabklubbarna aktiviteter, en nackdel att vi skulle få väsentligt mindre plats för Sonettmaterial än i Sonettvärlden.

Av platsbrist har vi inte kunnat informera mer om detta här, men givetvis lovar vi att återkomma med fylligare information framöver. Men vad tycker Du? Vi kommer att diskutera detta på årsmötet den 29 maj men har Du inte möjlighet att vara med då så är Du välkommen att kontakta mig på tel. 08-93 15 65 för att få mer information. Det kan Du förstås göra även om Du kommer, för det här är en mycket viktig fråga för klubben! Givetvis kan Du också skriva en insändare till Sonettvärlden.

*Jan-David Skavén*



# MARKNAD

## Linköping

### Bilar, reservdelar, tillbehör mm

Söndagen den 5 sept 1999 kl 10.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad, där allt från reservdelar till hela bilar säljes, Saab 92 till 9-5.

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

Säljplatser c:a 3x8 m 100 kr (priset är höjt pga att vi kommer att annonsera mer i år för att locka fler köpare)  
Vi ser helst att du som säljare anmäler dig före den 3 sept

**SERVERING AV KAFFE, SMÖRGÅSAR OCH KORV**

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Erland Johansson 013-27 04 12, 070-576 05 62, E-mail: er.j@telia.com  
Mats Phersson 013-631 67

## VÄLKOMNA!







## Saabfestivalen 1999

Den 17:e -18:e juli är det dags för Saabfestival igen!

Efter storsuccén med Jubileumsfestivalen 1997 som drog över 3.000 entusiaster från hela världen och 20.000 åskådare är det dags igen.

Som förra gången är det ett arrangemang av Saab Automobile AB, Saab-Opel Sverige, Förlag Albinsson & Sjöberg och Saabklubbarna i Sverige.

Lördagen den 17:e juli kommer vi att vara på Kinnekulle Ring utanför Götene där du också kommer att få möjlighet att prova din Saab på banan. Glöm dock ej att din bil måste vara godkänd av Svensk Bilprovning, ha gällande trafikförsäkring och att användande av säkerhetsbälte och hjälm är krav. Du kommer att få lösa en engångslicens för 50:- som även ger dig ett visst försäkringsskydd vid eventuell personskada. En speciell klass för tävlingsbilar utan trafikförsäkring kommer att finnas.

Söndagen 18:e juli kommer aktiviteterna vara förlagda i och runt Saabs bilmuseum i Trollhättan. Några punkter på programmet är b.l.a. Concours d'elegance, marknad och naturligtvis Saabar, Saabar, Saabar...

De olika klasserna för Concours d' elegance är:

Saab 92	Saab 93	Saab 95	Saab 96 Tvåtakt
Saab 96 V4	Saab Sonett	Saab 99	Saab 900
Saab 9000	Custom	Peoples Choice	

### Vid ev. frågor v.v. kontakta:

Peter Bäckström	tel. 0520-85943
Karl-Erik Hermansson	tel.0520-84378
Per-Börje Elg	tel. 0520-85312

Deltagande i Saabfestivalen är kostnadsfritt för Saabklubsmedlemmar.

### Skicka anmälningsblanketten senast 24:e juni till:

Saab Automobile AB  
X31-1 IPMA  
46180 Trollhättan

## Anmälan till Saabfestivalen 17-18 juli 1999

Namn: .....

Adress: .....

Tel: .....

Klubb: .....

Biltyp: ..... Årsmodell: .....

Övrigt.....

Önskar köra på banan Lördag: Ja  Nej

Deltaga i Concours d' Elegance: Ja  Nej

### Klass: Kryssa i vilken kategori du vill delta i.

<input type="checkbox"/> Saab 92	<input type="checkbox"/> Saab 93	<input type="checkbox"/> Saab 95
<input type="checkbox"/> Saab 96 Tvåtakt	<input type="checkbox"/> Saab 96 V4	<input type="checkbox"/> Saab Sonett <input type="checkbox"/> Saab 99
<input type="checkbox"/> Saab 900	<input type="checkbox"/> Saab 9000 Custom	



# Några olika möten 1999

- 22-23 maj** Classic Motor Festival i Ånnaboda  
Information: tel. 019-25 61 46 eller 019-24 52 45.
- 29 maj** Års- och vårmöte för Club Sonett Sweden vid Villa Karlsro i Kalmar. **Se även separat kallelse i detta nummer!**  
Kontaktperson: Jan-Owe Nilsson, tel. 0480-87838.
- 5-6 juni** Automobil Sportscar Show på Mantorp Park.  
För info, ring: 0142-299 994. Se även info på sid. 37.
- 18-20 juni** Internationell Saabträff i Tjeckien. Plats: Masaryk Autodrome i Brno. Anmälningsskema från tidningens adress, har ni intresse är det dock hög tid att anmäla er!
- 3 juli** Gotlandsrundan. Samarrangemang mellan Gotlands Veteranbilklubb och Motorhistoriska Riksförbundet, som fyller 30 år. Sista anmälningssdag 5 juni.  
Komplett information från tidningens adress, anmälning till Kneippbyn, tel. 0498-296150.
- 10 juli** Båstad Classic Car Show i Norrvikens trädgårdar, anordnad av Motorhistoriska Klubben i Skåne.  
Kontaktperson: Sune Svensson, tel. 040-49 02 62.
- 16-18 juli** Svenskt Sportvagnsmeeting med Racerhistoriska Cupen på Ring Knutstorp.  
Arrangör MGCC, kontaktperson Östen Carlsson, tel. 0413-544343.

- 17 juli** Calmar Classic Motorshow vid Villa Karlsro i Kalmar. Arrangör Kalmar Ölands Fordonshistoriker.  
För mer information, kontakta Micael Rejbrand, tel. 0485-386 21.
- 17-18 juli** Saabfestival i Trollhättan  
**Se även separat kallelse i detta nummer!**
- 2-7 aug** Classic Car week i Rättvik.  
Arrangör Föreningen Classic Car Week, tel. 0248-10904.
- 14 aug** Söderturen i Stockholmstrakten.  
Arrangör Svenska Saabregistret, kontaktperson: Göran Kölbörn, tel. 08-7427220.
- 28-29 aug** Automobil Classic Cars, bilmässa på Rosersbergs Slott utanför Stockholm. Lördag engelskt, söndag övriga.  
För info, ring: 0490-371 71.
- 5 sep** Saabmarknaden i Gistad.  
Kontaktpersoner: Erland Johansson, tel. 013- 27 04 12 eller Mats Pheresson, tel. 013-631 67. **Se separat annons.**

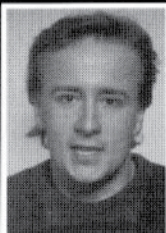
Vem får Sonettklubbens  
vandringspris i år?  
Kanske blir det Du vid  
vårträffen den 29 maj  
i Kalmar!





www: <http://home2.swipnet.se/~w-27826>  
e-mail: [matsj@swipnet.se](mailto:matsj@swipnet.se)

## Snack i 2-takt



Tvåtakts-  
redaktör:

Mats  
Jonsson

Våren har kommit och min motorhuv till Sonetten ser fortfarande ut som på bilden i förra numret av Sonettvärlden. Tusen olika andra, icke sonettrelaterade saker, har prioriterats ånyo. Tyvärr. Dock ska inte grannarna komma undan i år heller. Ska slänga på huvan så att jag kan ut och rejsa (röka) lite i alla fall.

Vi närmar oss slutet i raden av tvåtaktssonetter och har kommit fram till chassinummer 000.252 som är röd och finns i USA. Hos Tom Donney i delstaten Iowa närmare bestämt. Bilen byggdes om till V4 för länge sedan och jag vill minnas att den var till salu någonstans i Pennsylvania för tiotalet år sedan. Den är kolossalt risig samt rostig och det förefaller märkvärdigt att chassit inte har vikt sig då man kan sprätta upp båda trösklarna med en skruvmejsel. Jovisst ja. Den är till salu också. Priset är endast 800 dollar så här finns det möjligheter till att fynda. Säkerligen så finns det möjlighet till att pruta också.

Chassinummer 000.253 finns det endast ytterst lite information om. Den ägs, eller har ägts, av en Ralph Bockoven i den amerikanska delstaten Maine. Skick är okänt men jag

gissar på att det är likvärdigt skicket på föregående Sonett. Om den överhuvudtaget fortfarande existerar.

### Åke Ohlssons Sonett

Chassinummer 000.254, som är vit till färgen, är kanske lite mer bekant för en del av oss eftersom den faktiskt finns i Sverige. I småländska Silverdalen och hos Åke Ohlsson närmare bestämt. Tyvärr är jag inte helt påläst om bilens historia men jag vill minnas att den ursprungligen hamnade i Amerika innan den kom till England.

Någonstans under resans gång så restaurerades den lite också. Inte till originalutförande, sådant ansågs inte vara så viktigt på 70-talet, men den kläddes invändigt i oxblodsrott skinn och blev väldigt flott. Så flott att den under Tim Bishops ägo fick pris som finaste Sonett vid någon

träff i Sverige i början av 80-talet. Bilen har, tyvärr för Åke kanske som har lagt ner mycken möda på att renovera bilen, ofta än i dag förknippats med Tim. Faktum är dock att Åke, som nu har haft den i 15-talet år, förtjänar att få veta "att det är Åkes Sonett". Åke har renoverat den i minsta detalj och den är finare än när den var ny vilket också återspeglas av en del priser han har vunnit på olika träffar. Dock är den ännu ej i originalskick, den magnifika skinninredningen är fortfarande kvar, men det är detta som är tjusningen: Att skapa något som man trivs med och som är annorlunda. Och denna är garanterat en av de finaste som finns kvar.

### Ruttips

Slutligen ett litet mekartips som jag tror har varit publicerat tidigare: Några har hört av sig när de har haft problem med att få i vindrutorna i sina Sonetter. En del har bytt ruta och behållit den gamla gummilisten, andra har bytt både ruta och list medan några har försökt att återmontera den gamla rutatan och den gamla listen. Några har haft loss karossen medan andra inte har haft det.

Om karossen har varit borta från chassiet bör rutatan monteras innan man slutgiltigt skruvar fast karossen igen.

De andra problemen som uppstår brukar kunna härledas till rutorna. I dag finns det inga originalrutor att köpa utan de kommer från olika glasgrossister. Dock är det oftast



Denna bild på Åke Ohlssons vita tvåtakts-sonett togs av Bosse Andersson på Automobil i samband med det reportage som gjordes 1997.

sannolikt samma tillverkare som levererade till Saab. Nu är vi inne på det här känsliga området originaldelar kontra pirat dito. Faktum är att Saab hade en ankomstkontroll där rutorna mättes upp. Kanske genom att de skulle ställas i en fixtur eller dylikt. Någon sådan kontroll har inte grossisterna. I någon större utsträckning i alla fall. Jag har sett rutor som har varit 5-8 mm för långa och en 3-4 mm för höga jämfört med Saabs nominella mått och en ruta som är 8 mm för lång går helt enkelt inte att få i utan att man får karva upp ruthålet i karossen.

Då jag är i bussbranschen sedan dussinet år så har jag under ett antal år levt med detta problem dagligen så det är inget sensationellt problem. Dock bör vi kanske vara tacksamma för att det finns halvtaskiga piratrutor att tillgå. De är klart bättre än ingenting. Att tillverka på egen hand? Nja, när man kollar med olika företag så hamnar man till sist hos samma företag i Finland och de tillverkar endast till sin egen grossistorganisation. □



# Tips: Varselljusautomatik för Sonett II och III

Lennart Sahlén

För att spara på dragstång och gångjärn på huvudstrålkastarna kan man ordna extra varselljus. I mitt fall fick jag två sealed-beam insatser 130 mm dia. med mig från USA. Dessa monterade jag i platsen för extraljusen under grillen. Dessa har både hel- och halvljuslampor, men jag använder endast halvljuset. Se bifogat diagram i Service Manual sid 300-3. Relä 6 är i original avsett för extraljus men kan enkelt kopplas för varselljus enl. följande:

Relä 6pkt 85, ny ledning till lediga kontakten på dragstångens mikrosw.

pkt 86, ny ledning till relä pkt 86. Relä 6 slår nu till när tändningen är på och tänder varselljuset. Vid användning av huvudstrålkastare släcks dessa av mikroswitchen. Därigenom uppfylles kravet att endast en lampa får vara tänd vid halvljuskörning.

För att även tända parkerings- nummerskylt- och instrumentbelysning lossas ledning mellan mikroswitch och relä 4 pkt 85. Ny ledning till jord på pkt 85.

Den som vill ha helljusfunktion kan skaffa ett extra relä och göra motsvarande kopplingar på detta och behålla relä 6 som det är i standardkoppling.

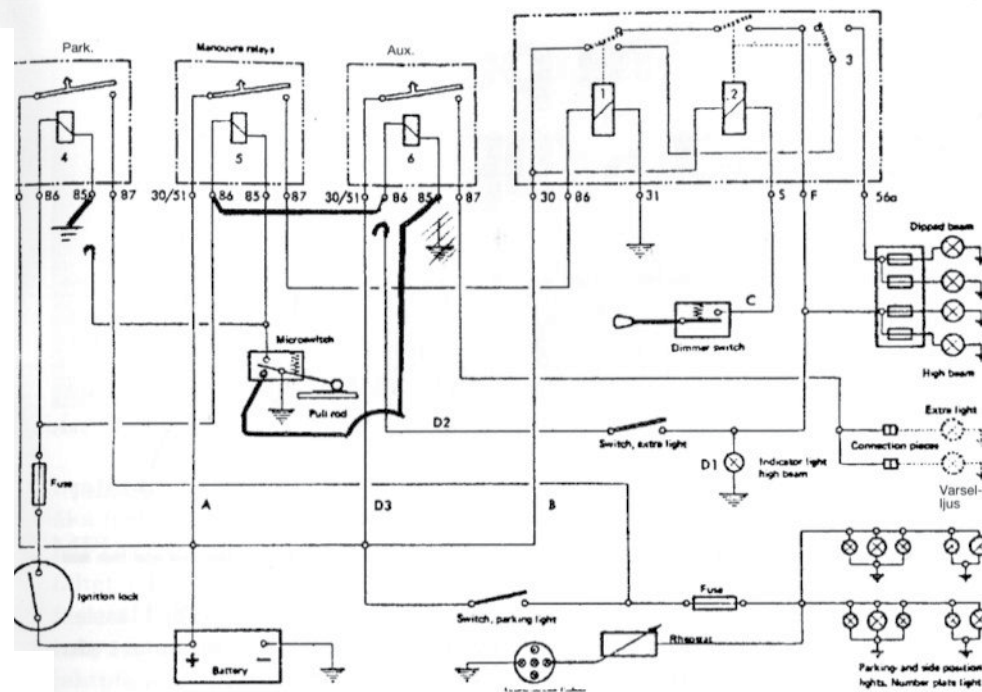
Har nu haft denna koppling i tre år och eftersom mesta körningarna sker dagtid har jag säkert sparat mycket slitage och justeringsarbete på dragstång och lyktor, dessutom vet man ju att man har halvljus påslaget.

Reservdelar: Bussning för strålkastare 74 19 567, resd. kat. blad 3 7:11 torde ej finnas men en bakelit- eller plastförskruvning från en elafär passar utmärkt.

Se gärna även det bifogade kopplingsschemat!

-Tillägg till min beskrivning av extraljus: Erland Johansson har i vår reservdelskatalog original extraljus för 400:-. Enligt Erland kan dessa förses med hel/halvljus glödlampa. Bör väl i första hand användas.

Reds kommentar: Jag tar tacksamt



Kopplingsschema för varselljus

emot fler tekniktips, så stort tack Lennart för dessa rader. Detta är dock inte min starka sida, så jag bad Hasse Eklund att kommentera artikeln, här följer hans rader:

"Det finns en nackdel med denna

inkoppling, men det kanske man kan leva med. Ljuset går ej att stänga av när tändningen är påslagen (motorn igång). Säkringen måste tas ur för att ljuset skall släckna."

## MHRF annonsbladsunderlag

Om Du vill annonsera i MHRFs Annonsblad 1999 kan Du redan nu kontakta tidningens adress för att skaffa underlag till Din köpes/säljesannons. Sista datum för att sända in annonsblanketten är den 8 oktober.

Vill Du ha MHRFs Evenemangskalender för 1999 och/eller färsk information om MHRF/Folksams samlarfordonsförsäkring, gällande från 1 april är Du också välkommen att kontakta tidningens adress så skickar vi det gratis till Dig. Du som kommer till årsmötet den 29 maj kan även få informationen då.



# Släktmöte på Vankiva flygplats

Åke Larsson, Vittsjö

Jag träffade Sune Stavered från Vänersborg på Svensk Flyghistorisk Förenings (SFF) årsmöte på F7 i Sätenäs april -97. Av olika anledningar kom vi att tala om hans armbandsur, en Omega Flightmaster som behövde en renovering och jag råkade känna till en urmakare i Vinslöv som nog skulle klara uppgiften. Den har en kronograf avsedd för flygare och tillverkades från början av 60-talet och några år framöver.

Ett år senare ringde Sune mig angående renoveringen av klockan och jag kunde svara honom att urmakare Roland Engberg i Vinslöv var intresserad av att utföra den. Då vi tidigare bara pratat om klockor trots att vi träffats på SFFs årsmöte så frågade jag honom vilken anknytning till flyg han hade. Han berättade då att han köpt en totalkvaddad MFI-9B (nr 31) från Norge 1980 som han sedan hållit på att renovera i åtta år. Denna renovering hade självaste Björn Andreasson inspekterat med jämna mellanrum. Björn hade vid denna tidpunkt gått över från (MFI) Saab till Volvokoncernen och hade därför ganska nära till Trollhättan där Sune hade sin MFI-9B.

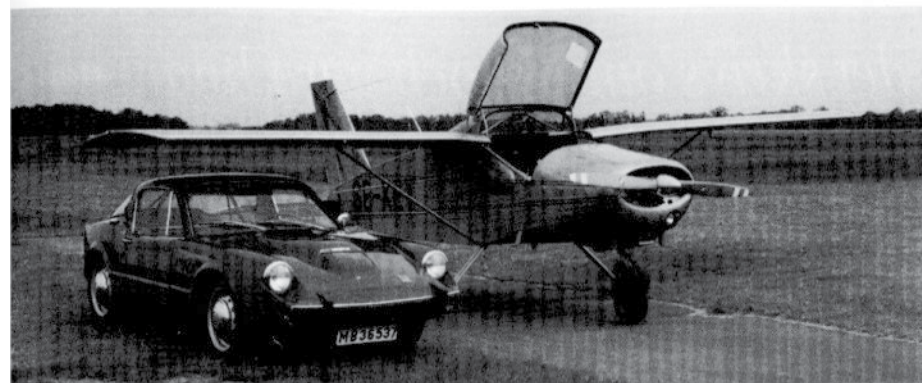
Sune undrade på samma sätt om vad jag hade med flyg att göra, och jag berättade om mitt intresse för Saab, MFI och min Sonett. Samtalet ledde till att vi avtalade om ett möte

på Vankiva flygplats utanför Hässleholm, dit han skulle komma i sin MFI och jag i Sonetten:

På lördagsmorgonen den 27 juni -98 klockan 6.30 ringer Sune från Vänersborg och meddelar att han och sårbon tänker göra flygturen, att de räknar med start från Trollhätte flygplats klockan 9.00 och ankomst till Vankiva klockan 11.00. Dimma råder enligt väderleksrapporten över Smålands Stenar och söderut över hela Skåne, men denna beräknas lätta under morgonen. Sune menar att om vädret ser sämre ut, så kommer han att vända.

## Väntan blev lång...

Klockan närmar sig elva och jag är på plats med Sonetten vid taxningsbanan på Vankiva flygfält. Det är ingen dimma, men mycket moln, så jag bedömer att chansen är stor att planet kommer. Klockan drar sig en



Åke Larssons Sonett under Sune Stavereds MFI-9B vingars skugga.

bra bit över elva och jag är på väg att åka hem igen när jag ser siluetten av MFI-planet. Sune gör ett varv runt fältet och sedan landar han med tänd lampa. MFI-9B har en strålkastare inbyggd i frontkåpan) precis som ett jaktplan.

Det här mötet mellan två MFI-produkter (Saab Sonett var ju från början MFI-13) hade jag planerat att fotodokumentera men det blir inte riktigt som jag tänkt mig eftersom man ju inte kan ställa upp bilen hur som helst på ett flygfält. Dessutom går MFI:n ner på mycket kortare sträcka än jag tänkt mig. Så resultatet blir ett "litet flygplan och stor bil".

Efter landning, intagning och handskakning måste allt ske snabbt eftersom ovädret hänger i luften. Horisonten i nordväst är dunkelt svart. Tankningen av MFI-planet och fotograferingen av de båda "släktingarna" görs omgående. Sen är det dags för Sune att göra sin första bekantskap med en Sonett V4-Han tar plats i passagerarstolen och vi ger oss iväg för att leverera hans

Omega Flightmaster till urmakaren i Vinslöv som ligger ca en mil iväg.

Väl tillbaka från turen har Sune bara positiva uttalanden om åkturen i Sonetten. Han tycker att den kändes stabilare, snabbare och mindre bullrig än han väntat sig.

Efter en kopp kaffe är paret åter i luften på väg hemåt. Klockan har då hunnit bli 14:00. Man kan tala om kamp om både tid och väder.

Tre dagar senare talar jag med Sune i telefon, och han berättar att hemfärden blev tämligen dramatisk. Över Borås regnade det så kraftigt, att de på ett hår när gick ned på Viaredsfältet för att invänta bättre väder, men i sista stund bestämde de sig för att fortsätta mot Trollhättan eftersom de fick information via radion att vädret där var bättre.

Jag bör kanske också tillägga att Sune Stavered efter det här mötet har blivit ägare till en Sonett III, mycket beroende på att Björn Andreasson är konstruktör till både MFI-9B och Sonetten. □



## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



### Auto Bild

I nummer 40 från oktober 1998 har Jörg Maltzan skrivit en trevlig artikel om en riktig Saabsamlare i Tyskland, nämligen Ludger Wémmer från Vrasselt i Niederrhein. Han har en 92:a, två 96:or, en 900 CD (den förlängda 900:an ni vet) samt en röd Sonett III från

1970. Han är svetsare till yrket vilket säkert bidragit till att han själv renoverat sin fina Saabsamling. Artikeln berättar kortfattat om Sonettens historia och Ludgers Sonett beskrivs som "en Ferrari som tvättats med för hett vatten". Stolarna är klädda med rött läder, annars verkar det mesta vara



sig likt. Vi tackar Johnny Johansson för det fyrsidiga reportaget.

### Saab & Co

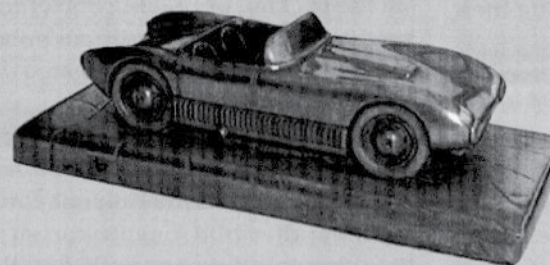
Denna påkostade företagstidning 2/98 från Saab Automobile är en diger läsning med fint tryck på nästan 70 sidor. Allt handlar faktiskt inte direkt om Saab utan det kan vara artiklar om harmoniserade bilpriser i Europa, avgasrör på olika bilmodeller (!) bilbranchens segmentering, bottenplattor och om kvinnor och bilar. Att vi omnämner tidningen här har förstås att göra med en artikel om Sonetter. Den fyndiga rubriken på den är "Reparerade risig raritet" och då vet ni nog redan vad den handlar om. Just det, om renoveringen av Klaus Müller-Otts Sonett I och återföreningen av fyra stycken I:or i Trollhättan i september förra året, illustrerat med tre bilder tagna utanför Saabmuséet. Vi ska inte orda

mer om evenemanget som vi redan utförligt berättat om i Sonettvärlden. Däremot kan vi konstatera, att få Saabintresserade personer, vare sig internt och externt, kan ha undgått att notera att alla de sex Sonett I:orna numera finns kvar. Tack Johnny Johansson för klippet.

### Vi bilägare

Rubriken på Marianne Sterners artikel i nr. 1 från i år, "Nya Saab Sonett", är nog mer en förhoppning och spekulation än baserat på fakta. Hon tror att "den tvåsitsiga roadstern" presenteras på årets Genèvealong, bygger på 9-3 och kallas Sonett 4. Det är ungefär vad hon "vet", för resten av artikeln fyller hon ut med den välkända historien i korthet om Sonett I-III. Hon nämner bland annat att av de 10216 Sonetter som tillverkats så såldes ungefär 350 stycken

## Saab Sonett I



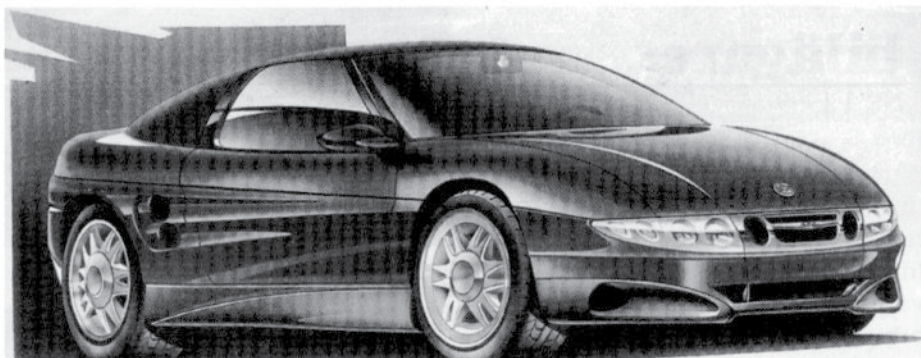
Modellbil i  
skala 1.43

Pris 260:- +  
porto 40:-

Autosculpt,  
England

Erland Johansson e-post: [er.j@telia.com](mailto:er.j@telia.com), tel: 013-27 04 12





i Sverige. För att något ge verklighetsförankring till artikeln illustreras den med en fin teckning av Herbert Müdsam om hur han tror att den kommande Sonetten ska se ut. Varför inte knyta honom till Saab, för bilen är ju onekligen vacker! Men nog liknar skissen den som Mark Stehrenberger hade med i *Auto Motor sport* och som vi visade i Sonettvärlden redan i nummer 2/98. Tack Sigvard Skavén, Staffan Jansson och Johnny Johansson för klippet.

#### Frihjulet

Gammelsaabens Venner i Norge ger ut en trevlig klubbtidning med varierat Saabinnehåll, givetvis mest på äldre modeller. I decembernumret hade man med två artiklar om Sonetter. Den ena handlar om den III:a från 1972 som vår medlem Britt Moen i Barkåker fick i gåva av sin man Thorstein när hon fyllde 50 år. Det är inte den enda Saaben i familjen, det finns även en 99:a och en 9000, men deras Sonett som en tidigare ägare

i Umeå kallade "Pärnan" står nog högt i kurs. Bilen har även varit "fotomodell" hos Saab, så den har en skiftande historia. De fann den för övrigt genom en annons i Sonettvärlden.

Det finns även en renoveringsartikel av Ketil Bjørnebekk. Hans III:a har en hel del rost som ska bort. En rolig bild visar Ketil ståendes på marken i bagageutrymmet på sin bil. Batteriet hade läckt syra och det var bara att skära bort golvet bak. Det var dock inte bara syra som hade läckt. När han plockade bort växellådan hade den slagit hål på bensinröret och flera liter bensin läckte ut. Han upptäckte dock faran i tid och kunde sanera innan en allvarlig olycka hände i garaget.

#### Musikvideo

Eagle eye cherry har gjort en musikvideo, med titeln *Eternal Love*. Den handlar bl.a. om att han sitter i en formelbil, surnar till när han snurrar runt i regnet, slänger av sig hjälmen och kör från banan ut på allmän väg. Där träffar han på

en Sonett II eller var det en III:a? Jag har inte sett videon själv men det har vår medlem Thorbjörn Brännström, som tipsade mig. Nu var väl inte Sonetten/rna huvudobjektet utan de bara flimrade förbi, kul i alla fall om de var med.

#### Automobil

I marsnumret 1999 besökte den för oss välkände journalisten Bosse Andersson Kalmar Sportvagnsklubb. Det var ju Bosse som gjorde ett flera sidors reportage i *Automobil* på Åke Olssons och Thomas Gustavssons Sonetter för ett tag sedan. Kalmar Sportvagnsklubb leds av vår medlem Jan-Owe Nilsson och inriktar sig som namnet antyder mycket på bantävlingar. Exempel på bilar i klubben är Alfa GTV, Lotus Elan, Opel GT, Mercedes 190 SL, Lotus Seven, Triumph TR6 och så, förstås, Saab Sonett. Bilarna är i ett blandat skick, en del original men många modifierade för tävlingsbruk. Jan-Owes Sonett hör nog till de som är mest i originalskick och han berättar: "Jag var egentligen på jakt efter en MG, men hittade Sonetten i stället. Året var 1976 och priset, 14900 kr var helt rätt. Det är ju knappast någon racer, jag har fastnat för kärnan och behållit skicket genom åren. Man kan kanske kalla det för en rullande renovering". Sonetten syns på bild två gånger i artikeln, dels som en av flera på den obligatoriska gruppbilden från en kran, dels enskilt på Jan-Owe och Sonetten.

Även den bilden är tagen från kranen och bildvinkeln, rätt uppifrån, kan med fog betecknas som annorlunda.

#### Min bil

Det är säkert många av er som får Saabs kundtidning och redan sett att i nummer 1, 1999 så hade man med ett reportage av Anders Tunberg om återföreningen av fyra Sonett I:or i Trollhättan i september 1998. Ett liknande reportage av Anders var ju infört i *Nostalgia* för ett tag sedan. Bilder visas både från ladan i Åsaka och från Saabmuséet i Trollhättan. Förutom I:orna ser vi även Rolf Melde, Lars-Olof Olsson och Olle Lindqvist samt två av de nuvarande ägarna, nämligen Klaus-Müller-Ott och Gösta Jakfors. Anders berättar både om historiken bakom I:an och var de sex bilarna finns idag. Eftersom tidningen går ut till så många Saabägare i Sverige är det en fin PR för Sonetten och ett hedrande av såväl de som var med och skapade den på 50-talet som de som idag ser till att de hålls i ett fint skick!

#### Motorjournalen i TV5

Den 16 mars visades ett långt reportage av Peter Sundfeldt om de olika Sonetterna, vilket hade spelats in i Trollhättan och Saabmuséet. Reportaget var så fylligt att den är värd en egen artikel men jag kan väl nämna här att alla de olika Sonetterna beskrevs och såväl den blå Sonett I:an som en röd



Sonett III:a provkördes. Även Peter Bäckström, Saabmuséets chef intervjuades. Snacka om PR för Sonetten i synnerhet och Saab i allmänhet. I samma program var det även en intervju med 70-årsjubilarerna Erik Carlsson, så ni förstår att en god del av programmet ägnades Saab med tonvikt på det förflutna, men det fanns även med nytt i form av ett korttest av Saab 9-5.

#### Mr. Saab

Att berättelsen om Erik Carlsson "på taket", en av de första världsstjärnorna inom rallysporten helt enkelt heter Mr. Saab är både kort och träffsäkert. Ingen annan inom Saaborganisationen har under årens lopp så intimt förknippats med Saab och gjort en sådan enorm PR för bilmärket. Att man velat hedra Erik i samband med 70-årsdagen genom att fyra olika skribenter skriver om hans rally- och Saabkarriär känns därför helt rätt. De som skrivit heter Lennart Jarnhammar, Peter Salzer, Anders Tunberg och Göran Zachrisson. De har också haft ett förnämligt bildmaterial att illustrera boken med. Bland annat fina bilder på olika Sonetter, till exempel en helt

nyritad av Coupe des Alpes rallysonetten från 1966, gjord av Rony Lutz. Som ni vet är det kunniga personer som skrivit, var och en med sin personliga stil. Möjligen kan man invända att det blir lite "dubbelarbete", de olika skribenterna kommer in på samma rallyn och händelser. Slutet på boken känns också abrupt, helt enkelt avklippt. Men nog kan man "offra" en stund på boken om man är det minsta intresserad av Saab och Erik Carlssons rallyn.

#### Teknikens Värld

I nummer 7 från 1999 vill en herre som heter Charles Besterman få reda på adresserna till våra medlemmar Lars Göran Hansson och Gunnar Johansson. Hade han bara gått med i Club Sonett Sweden, så hade han sluppit fråga Teknikens Värld, som för övrigt hänvisade honom till Peter Bäckström på Saab-museet. Orsaken till att han ville få reda på adresserna var att han behövde karossdata för att kunna bygga en större modell av Sonett I:an, vad det nu innebär?! Frågan illustreras av en bild på Lars Göran och Gunnar i den färdiga replikan, klippet har vi fått från Johnny Johansson på Vargön. □

### Nyttillverkning av plåtdelar till Sonett

Har du intresse av nyttillverkning av plåtdelar som tex. golv till Din Sonett. Vi samlar upp de behov som finns för nyttillverkning.

Hör av Dig till Åke Olsson tel 0495-405 95, ake-o@algonet.se

Köp - Sälj - Byt

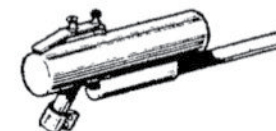


## Säljes

**4 pistons** 93 mm with rings, bolt, connecting rod for V4. 3000 km driven. Price DM 500. **1 camshaft** 7.2 for V4. As new, DM 300. Fabian Stöhr, Haldenstr. 11, 88499 Riedlingen, Tyskland. Tel. 00949 7371 7383, fax 00949 7371 2718.

Nytt: Nya avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4. Främre ljuddämpare till Sonett V4. Div. gummilister till II/V4/III samt orange sidomarkeringsljus III:an. Dessutom: Överdimensionskolvar till både 2T och V4 1500cc. Mats 0150-12904 eller 070-5546777

**Sonett III**, 1972, påbörjad renoivering. Pris 25000. John Olsson, tel. 040-48 54 55.



## Automobil Sportscar Show

I år sker det en stor förändring i kalendern. För första gången går Automobil Sportscar Show på försommaren. Den 5-6 juni hälsas alla sportvagnsentusiaster välkomna till Mantorp Park. Det blir gemensam start för de som önskar från Stockholm norr och söder, Norrköping, Linköping, Västerås, Eskilstuna, Örebro och Jönköping. Hör gärna av er till Motor Events Sweden AB, tel. 0142-29 99 94 för närmare information. Som vanligt blir det klubbträff, racing (bl.a. Hasse Eklund med sin snabba Sonett i Modsport), Sveriges Finaste och Sveriges Snabbaste Sportbilar och annat sevärt. Ni som har intresse av evenemanget är välkomna att rekvirera rabattbiljett för förare och sportbil hos tidningens adress, se sid. 3.



# 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 från Autosculpt. Pris 65:-  
Skala 1:43. modell I och III. Pris 300:-



## 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".**