

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen

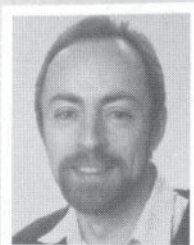


- ★ Årsmötet
- ★ Saabfestivalen
- ★ Vårträffen i Kalmar
- ★ Vinterförvaring av batterier

3

1999

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Ännu en Sonettsäsong ligger bakom oss och de flesta som bor i mellersta och södra Sverige kan säkert hålla med mig om att vädret varit mycket gynnsamt för olika turer. En del av er styrde kossan mot Kalmar och vårt kombinerade vår- och årsmöte. Det blev verkligen lyckat, både när det gäller vädret och arrangemangen av Jan-Orve Nilsson med familj.

Givetvis diskuterade vi den viktiga frågan om Club Sonett Sweden skulle ansluta sig till en gemensam Saabklubbstidning. Inget beslut togs på årsmötet utan styrelsen gavs fria händer att senare bestämma om såväl klubbtidning som medlemsavgift (dock max. 200:-) när vi fått mer information från Saab. I detta nummer kan ni läsa om både för- och nackdelar med en gemensam klubbtidning, av både Torsten Åman och undertecknad.

Per-Börje Elg har skrivit om Saabfestivalen på Kinnekulle Ring och vid Saabs bilmuseum i Trollhättan. Ett litet annorlunda upplägg än den förra festivalen 1997 och det är säkert bra att man varierar sig för annars skulle säkert en del ledsna. Denna gång var endast de nordiska Saabklubsmedlemmarna inbjudna för att få en något mer hanterlig festival.

Vi hoppas förstås att ni med intresse fortsätter att läsa artikelserien om Sonett I, gjord med benägen hjälp av Rolf Mellde. Den har även väckt uppseende i USA och vår medlem Len Lonnegren har översatt den till engelska så att amerikanska Sonettägare kan läsa historiken i "The NEWS". Slutligen vill vi gärna informera er om att vi uppdaterat vår hemsida på Internet så att den ger en betydligt fulligare information än tidigare om t.ex. de olika modellerna, reservdelar, hur man blir medlem och länkar till andra klubbar. Har Du idéer om hur man ytterligare skulle kunna förbättra sidorna är Du välkommen med tips. Sidan heter: www.autosite.se/Sonett.

Du kan numera även kontakta såväl mig, vår sekreterare som reservdelsförvaltare med e-post, adresserna finner Du i Sonettvärlden.

Vi hörs igen i december,

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.
e-post: fam.skaven@swipnet.se

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:

Sonetter i fint sällskap. Uppställning på Kinnekulle. Från Saabs Bilmuseum deltog tre bilar: Sonett I 1966, Sonett 1956 och Formel Juniorbilen från 1960. Foto: Per-Börje Elg.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

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

Club Sonett Swedens
hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

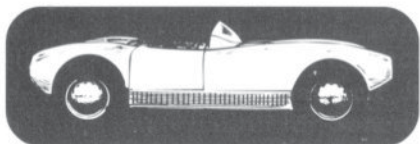
SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december 1999.

Sista inlämningsdatum för manuskrift och annonser 31 oktober.

Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



När Per Alvestig vid ett tillfälle talade med Gunnar Ljungström, som bl.a. var med och formade Ursaaben på 40-talet, frågade han vad Gunnar tyckte om Sonetterna. Svaret blev: "Ja, de där Sonetterna förstod jag mig aldrig riktigt på, de var ju inte så praktiska de där bilarna, så det där fick Rolf (Melde) hålla på med". Hur ser då Rolf på Gunnars ointresse för Sonetten?

-Gunnar hade överhuvudtaget inget intresse för den här typen, varken av tävlingsverksamheten eller Sonetten som sportbil.

-Hur var det då möjligt för Dig att få tillräckliga utvecklingsresurser? Rolf: Det blev väl så att jag fick ta över mer och mer. Men jag vill dock understryka, att under hela min Saabtid så var förhållandet mellan

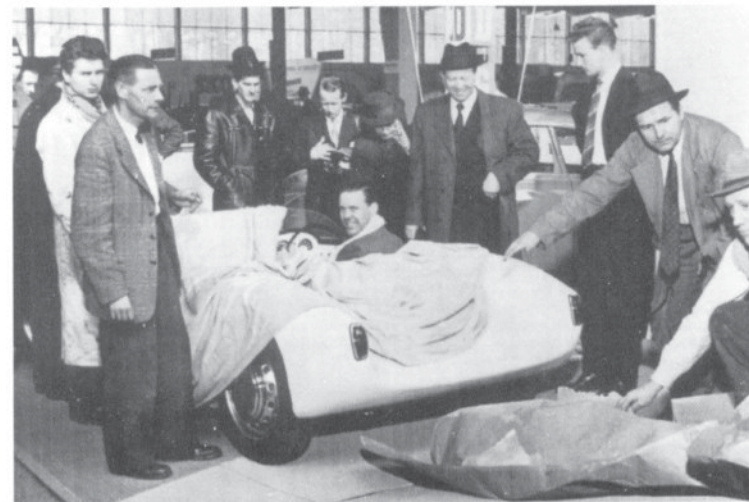
oss ganska unikt, vi kompletterade varandra bra och det var sällan eller aldrig några schismer.

Vi samarbetade i ungefär 25 år. Under de första 10 åren var han min lärare, i 5 år jobbade vi likvärdigt och de nästa 10 åren var det jag som



En unik bild på en visserligen något dold Gunnar Ljungström, som förevias bilen av Rolf Melde. Annars visade inte Gunnar något större intresse för Sonetten, det var standardbilarna som gällde för honom.

Hemligheterna avslöjas. Sonetten anlände till Bilsalongen i en stor trälåda och bar bär just packats upp, dagen för pressvisningen. Vid ratten ser vi en nöjd Rolf Melde.



var ledare. Han respekterade det. Naturligtvis kunde vi ha olika uppfattningar, men vi hade som sagt ingen kontrovers under den tiden även om diskussionerna ibland var hårda.

Stor sensation på Stockholms Bilsalong

Den väckte en enorm uppståndelse på Stockholms Bilsalong 1956, det var ju nästan ingen som hade vetat om bilens existens innan utställningen. Många pressklipp från den tiden visar vilken sensation Sonett I:an var. Det var ju bara den första bilen som var klar då, den hade en bottenplatta helt i lättmetall. Anledningen till materialvalet var i all enkelhet vikten. Man kan också tillägga, att det mig veterligt var den första sportvagn som hade konstruerats med en självbärande bottenplatta av lättmetall. Alla andra sport- och tävlingsbilar på den här tiden av den här typen hade rörra-



Rolf visar motorinstallationen för imponerade mässbesökare på Stockholms Bilsalong 1956.



Varför var det inte Sonetten som snurrade på podiet?! Det var ju ändå den som väckte sensation på Stockholms Bilsalong 1956.



Även prins Bertil visade stort intresse för Sonett I på bilsalongen. Till vänster har han Tryggve Holm som var VD och koncernchef på Saab och till höger Rolf Melldé.

mar som såg ut som spindelväv, mer eller mindre. Vi byggde på rena flygplansprinciper, som en låda. Inom parentes sagt, det mest avancerade som Saab har gjort med denna byggprincip var Formula Junior. (En ren tävlingsbil byggd i två exemplar). Den är helt extrem, bara ett fyrkantströr med förstärkningar runt uttagen fram och bak samt för förare. Orsaken till att jag inte gjorde den i aluminium var att jag inte kunde använda så tunn plåt. För att uppnå de hållfasthets- och styvhetskrav som erfordrades så skulle plåten bli så tunn att den inte var praktiskt användbar. Om jag hade

Till böger. Dessa rader från 1956 var den dåtida pressreleasen för Saab Super Sport i samband med Stockholms Bilsalong, eller "allmän presentation" som man på svenska föredrog att kalla den. Det bär var ju på en tid då inte engelskan smugit sig in i det svenska språket som nuförtiden. I alla fall citerades materialet i ett otal samtida motortidningar.

Får offentliggöras tidigast torsdagen den 15/3 kl. 14,30

ALLMÄN PRESENTATION AV SAAB SUPER SPORT

Saab Super Sport är en ren experimentbil, vilken i huvudsak tillverkats för att berika våra erfarenheter beträffande en bils egenskaper ur olika synpunkter. Saab har för närvarande inga planer på att serie-tillverka denna bil. Saab Super Sport är beträffande chassi till nära 100% uppbyggd på Saab 93 standarddetaljer. Bilen är försedd med en Saab 93-motor, vilken upptrimmats till ca 57,5 hk vid 5.000 varv. Maximalt vridmoment ca 9,0 kpm vid 3.500 varv. Härigenom få vi möjlighet att prova Saab 93:s motor under exceptionella förhållanden. En annan detalj, som vi velat prova i samband med byggandet av denna bil, är glasfiberlaminat (plast), varför vi tillverkat såväl motorhuv, dörrar som bakdel på denna bil i nämnda material. Den ur konstruktions-synpunkt kanske intressantaste detaljen är lådkonstruktionen för chassidetaljernas infästning, vilken är helt tillverkad i lättmetall. Konstruktionsprincipen har här varit densamma som numera används vid moderna flygplanskonstruktioner. Härigenom har en mycket låg vikt på denna enhet erhållits (71 kg).

Data

Allmänt

Vikt (torrvikt).....	ca 500 kg
Spårvidd fram och bak	1220 mm
Axelavstånd	2210 mm
Största längd	3485 mm
Största bredd	1420 mm
Största höjd	825 mm

Motor

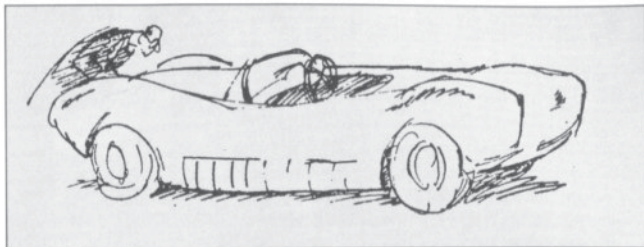
Cylindervolym	748 cm ³
Effekt, maximal	57,5 hk vid 5.000 varv (SAE)
Maximalt vridmoment	9,0 kpm vid 3.500 varv
Kompressionsförhållande, nominellt	10
Bränsle, handelsbränsle	ca 85 oktan

Prestanda (beräknade värden)

0 - 80 km/h.....	ca 8 sek.
0 - 100 km/h.....	ca 12 sek.
Stående start 1/4 eng. mil	ca 18 sek.
Stående start 1 km	ca 34 sek.
Stående start 1 eng. mil	ca 48 sek.
Toppfart, öppet utförande	ca 160 km/h
Toppfart, specialutförande	ca 200 km/h

Arbetet på denna bil har letts av utprovningsschefen vid Saabs Trollhättefabrik, Ingenjör Rolf Melldé. Dessutom har följande Saab-ingenjörer vid Trollhättefabriken deltagit i arbetet, Lars-Olof Olsson, Olle Lindqvist och Gösta Svensson. Förutom nämnda personer har betr. forngivningen, denna skett i samarbete med Herr Sixten Sason, Stockholm, medan Ingenjör Erik Milestam, Saab, Linköping svarat för hållfasthetsberäkningen av lådkonstruktionen.

Soab, Svenska Oljeslageri AB, Göteborg, har biträtt vid plasttillverkningen samt AB Arvid Lindgren & Co Stockholm vid lackeringen.



I MT den 17 mars 1956 tecknade Lars Zederman bland annat "Saabs nya racer".

gjort det så hade jag bara behövt sätta tummen på den så hade jag tryckt in plåten.

För att återgå till Sonett I:an, aluminiumplåtarna nitades ihop på klassiskt flygvis, gäller samtliga sex bilar. Andelen stål ökade något i de senare bilarna. Vi diskuterade även att göra Sonetten i stålplåt, för det skulle bli mycket billigare. Speciellt

De närmaste medarbetarna i projektet. Från vänster Sixten Sason, Lars-Olov Olsson, Rolf Mellde vid ratten och Olov Lindqvist.



om det skulle bli en fortsättning utöver de första sex exemplaren så var stålplåt ett givet chassiematerial, av kostnadsskäl. Vikten på själva glasfiberkarossen var 71 kg (denna höga vikt på karossdetaljerna blev en av de mest negativa överraskningarna under projektet) och den gjordes med hjälp av experter från Göteborgsföretaget Soab, Svenska Oljeslageri AB. Totalvikten för hela bilen var 500 kg.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Vårmetet i Kalmar 1999

Jan-David Skavén, text och foto.

Så var det bara någon vecka kvar innan års- och vårmetet skulle äga rum och den sedvanliga vaxningen tog vid. Glänsande väntade Sonetten i garaget på den 29 maj. Trots att meteorologerna spått mycket fint väder i östra Småland, så regnade det förstås på morgonen i Stockholm när Göran Sundin och jag skulle iväg, strax före sju på lördagmorgonen. Fast jag har blivit ganska luttrad genom åren, jag behöver bara tänka på en Sonettfärd så börjar det regna. Nå, det klarnade upp under färden och blev riktigt varmt innan vi kom fram strax före 12 till Villa Karlsro i Kalmar.

Där väntade redan ett antal andra Sonetter, som höll på att fotograferas av den lokala pressen från Barometern. Kalmarposten och Kalmar Läns tidning hade redan gjort förreportage inför träffen, det kan ni läsa om under "Det skrivs om oss och våra bilar". Arrangören, Jan-Owe Nilsson och jag hade nog varit lite bekymrade före träffen eftersom så få hade anmält sig. Nu var vi i alla fall 12 Sonetter och uppåt 30 deltagare, så det får anses godkänt. Varje år när vi har träffar så funderar vi på vad vi kan göra för att locka våra medlemmar. Vi tror, att det finns flera anledningar till att inte fler kommer, trots lockande program. Det är många olika fordonsträffar i slutet på våren och en del medlemmar har ett brett fordonsintresse. Sedan ska kanske sommarstugan göras i ordning, lik-



Villa Karlsro i Kalmar med Sonettbesök.

som båten. Eller så är det studentexamen. Kanske tycker man att det är för långt från hemorten. Ja, det finns nog många anledningar till att man inte kommer. Desto roligare var det att träffa dem som hade möjlighet att komma.

Vi började träffen med en god lunch bestående av såväl fisk som musslor och ris samt kaffe. Som utlovat bjöd Club Sonett Sweden sina medlemmar på förtäringen. Det satt fint efter mer än 40 mils färd till Kalmar. Därefter tog årsmötet vid. Det ska vi dock inte orda om i denna artikel utan det finner Du separat.

Dags att skärskåda Sonetterna.

Innan tipsslingan lämnade vi in röstsedlarna för Finaste Sonetten 1999. Det var lika svårt att välja som vanligt, för standarden på de Sonetter som kom var hög. Så tog då tipsrundan vid, vi fick utmärkta körnoter och körde på mycket trevliga "Sonettvägar", det vill säga kurvigt, smalt men asfalterat. Vägar som passerade såväl kyrkor, sjöar som luktande helgula rapsfält,

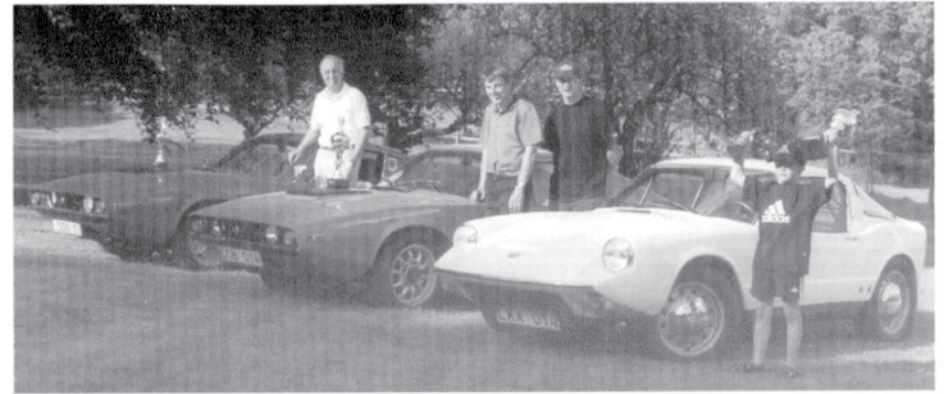


En kul övning, kasta rätt med sladdrig fläktrem.



Här funderar Mats Phersson, Jan Jobansson, Erland Jobansson och Hasse Eklund var dessa modellbilar var tillverkade.

precis som det ska vara på en svensk försommar. På vägen skulle vi svara på kluriga frågor, en del med Sonettanknytning och andra utan. Dessutom hade vi en del praktiska prov, som att slänga en sladdrig fläktrem över olika uppstickande bildelar, ju längre bort och mindre del, desto mer poäng. Det gick över förväntan, å andra sidan var väl inte förväntan så hög... Vidare skulle vi göra något som såg så enkelt ut men var svårt: Framhjulen på bilen skulle gå i linje med en pinne som stack upp 10 meter bort. Inte svårt? Jo, om man dessutom ska göra det med en påse över huvudet...! Jag lovar, man tappar helt uppfattningen hur långt man kört, ja till och med om man rullar eller inte. Att vi



Från vänster tredjepristagaren Torsten Åman, andrapristagaren Jan-Owe Nilsson, båda Sonett III och vinnarna, Åke och Björn Olsson med Sonett II. Björn var nog gladast av alla!

var på en stor, ödlig plan behöver väl inte nämnas förresten? Nå, det gick hyfsat, det blev i alla fall poäng. En kul variant var det, men lite skrämmande hur man tappade allt begrepp om var man var någonstans.

Flera gånger i det förflutna så har min trippmätare upphört att fungera just på liknande evenemang och trött på det bytte jag hastighetsmätarvarjerna. Det gjorde susen, för nu fungerade den och tydligen gjorde såväl Göran Sundin som jag hyfsat ifrån oss på såväl teoretiska som praktiska prov, för vid prisutdelningen sedan visade det sig att vi vunnit. Roligt förstås, för visst var det en ära att vinna i en sådan konkurrens. På andra plats kom Bengt och Lena Börjesson och på tredje plats Erland Johansson och Mats Phersson.

När vi kom tillbaka till Villa Karlsro var det dags för prisutdelning. Jag tror inte någon lämnade Kalmar tomhänt, för prisbordet var dignande och det delades ut priser för allt

från ovanstående tipsrunda till mesta kaffedrickare, för längsta färdväg (till Hasse Eklund) och förstas, Finaste Sonett. Icke att förglömma den modellbil av Erik Carlssons Monte Carlovinnande 96:a som delades ut till Åke Olssons son Björn.

Finaste Sonett genom åren.

För att inte hålla er på sträckbänken längre, så ska vi på en gång berätta, att vinnare av Finaste Sonett 1999 var Åke Olsson från Silverdalen i Småland och det gjorde han förstås med sin vita tvåtaktssonett från 1967. Han fick inte bara en jättebuckla utan även vårt vandringpris bestående av en vevstake på en träpedestal. Det var ju inte första gången Åke vann och det var nog med blandade känslor han tog emot bucklan. För visst är det kul att vinna och det är ingen tvekan om att hans Sonett är mycket fin. Men Åke tycker nog att det även finns andra fina Sonetter som är värda att uppmärksammas.

På andra plats kom Jan-Owe Nilsson med sin Sonett III från 1972 och på tredje plats kom Torsten Åman, likaledes med en Sonett III från 1972. Givetvis fick även de bucklor att ställa i bokhyllan hemma. Notabelt var att av 12 deltagande bilar där en avvek innan tävlingen började så var det nio bilar som fick röster! Även om segern för Åke var glasklar så visar det den jämna och fina standard många Sonetter har nu för tiden.

En tillbakablick på tidigare vinnare.

Låt oss även passa på tillfället att göra en liten historisk exposé. Tiden går och det kan ju vara intressant att minnas vilka personer och modeller som vunnit detta prestigefyllda pris genom åren. Klubben grundades som ni vet 1981 och första gången vi hade denna tävling var 1982. Här kommer pristagarna:

Namn	modell	år
Mats Göransson	Sonett III	1982
Berndt Eliasson	Sonett II V4	1983
Inger Wennberg	Sonett II V4	1984
Peer-Olaf Hilbig	Sonett II V4	1985
Kenneth Nilsson	Sonett II	1986
Hans Eklund	Sonett II V4	1987
Jan-David Skavén	Sonett II V4	1988
Saabs Bilmuseum	Sonett I	1989
Åke Larsson	Sonett II V4	1990
Åke Olsson	Sonett II	1991
Åke Olsson	Sonett II	1992
Åke Olsson	Sonett II	1993
Johnny Johansson	Sonett III	1994

Rolf Jensen	Sonett III	1995
Kenneth Nilsson	Sonett II	1996
Åke Olsson	Sonett II	1997
Berndt Eliasson	Sonett II V4	1998
Åke Olsson	Sonett II	1999

Som ni ser är det bara en kvinnlig ägare, Inger Wennberg som vunnit, vi hoppas på en utjämning där. Vidare att Åke Olsson vunnit fem (!) gånger med sin tvåtaktare och att Kenneth Nilsson och Berndt Eliasson vunnit två gånger, Berndt dock med olika Sonetter. Anmärkningsvärt är också att av de hittills 18 gånger som vi genomfört denna tävling är det bara tre gånger som en Sonett III vunnit. Konstigt faktiskt, för det har funnits många fina teorier genom åren.

Innan prisutdelningen var till ända, så avtackades även arrangören, Jan-Owe Nilsson för sitt väl förberedda och genomförda arrangemang med en Autosculpt Sonett III i skala 1:43. Även Jan-Owes medhjälpare Mats och Tommy från Kalmars Sportvagnsklubb avtackades med Autosculptmodeller. Dessutom hjälpte Jan-Owes fru Ingegerd och barn Lisa och John till, det tackar vi extra för.

Jag tror inte att jag överdriver om jag skriver att de som hade möjlighet att komma var nöjda med sin dag. Själva började vi återfärden till Stockholm och när vi var där vid midnatt hade det blivit en dagsutflykt på dryga 90 mil. Visst var vi trötta, men det var det värt för träffen hade varit så lyckad på alla sätt och vis!

Årsmötet 1999 på Villa Karlsro i Kalmar

Jan-David Skavén

I samband med vårmötet, som ni kan läsa om i en separat artikel, så höll vi även årsmötet för 1999. Lokalen som vi satt i var kanske inte "den normala" för ett årsmöte, det var helt enkelt ett av restaurangrummen på Villa Karlsro, men det gick bra det med.

Efter att ha öppnat mötet valde medlemmarna mig till mötesordförande och Mats Pheresson till protokollförare för årsmötet. Hans Eklund och Torsten Andersson valdes till protokolljusterare. Kallensen gick kort ut i nummer 1/99 av Sonettvärlden och sedan fylligt i 2/99, som kom ut i början av maj. Årsmötesdeltagarna ansåg, att mötet var utlyst i rätt tid. Även dagordningen fastställdes. Efter att ha

läst igenom protokollet från förra årsmötet i Göteborg 1998, verksamhetsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och revisionsrapporten så godkändes dessa handlingar. De tre senare kan ni läsa i anslutning till denna artikel. Eftersom dessa handlingar godkändes, var det ju också naturligt, att styrelsen gavs ansvarsfrihet för det gångna året. Det tackar vi förstås för.

Sedan var det dags för val av olika

Eftertänksamma miner under årsmötet. Vi satt i en av Villa Karlsros matsalar.



personer, i och utanför styrelsen. Valberedningens ordförande, Jan-Owe Nilsson, föreslog först omval på ordförandeposten och årsmötet beslöt, att Jan-David Skavén ska fortsätta ett år till. Det mitt artonde år i styrelsen och mitt tionde som ordförande. Till sekreterare omvaldes Mats Pheresson för ett år, så kommer vi i fas igen för den posten. Vidare omvaldes Berndt Eliasson, Åke Olsson, Erland Johansson och Thomas Gustavsson, alla för två år. Berndt arbetar ju med layouten för Sonettvärlden, Åke med framtagning av nya reservdelar, Erland med vår reservdelsförsäljning och Thomas är suppleant.

Det blev ingen ny klubbmästare i år heller.

Något som definitivt var en besvikelse, är att vi ännu inte fått tag på en ny klubbmästare. Det är klart otillfredsställande, att vi i en klubb på trots allt mer än 300 medlemmar inte kan få någon att ställa upp. Det tyder på, att medlemmarna i Club Sonett Sweden inte har något större intresse av träffar, vare sig det gäller vårmöten, årsmöten eller "vanliga" klubbträffar. Hör gärna av er till mig om jag har fel, men risken är då att jag frågar, om ni inte kan ställa upp som klubbmästare... För det kan väl inte vara så, att det är kul med träffar bara någon annan arrangerar dem?!

Sedan kom turen till revisor och revisorssuppleant. Göran Sundin och Inger Wennberg omvaldes på respektive poster, båda för ett år.

Valberedningen bestående av Jan-Owe Nilsson och Claes Jartoft valdes också om för ett år. Som jag skrivit tidigare; de har inget lätt jobb då det inte direkt står en kö av villiga medlemmar, som vill ställa upp för ett styrelsejobb. Nog är det tur att vi har en så bra styrelse som vi har, även om en klubbmästare skulle göra styrelsen mer komplett.

Ny gemensam klubbtidning?

Under ordet fritt berättade jag om Saabs förslag att de olika Saab-klubbarna skulle enas om att ge ut en gemensam tidning, istället för de enskilda klubbtidningarna. Jag delade ut en sammanfattning av ett möte vi hade hos Saab i Nyköping där jag försökte informera om vad det skulle innebära för Club Sonett Sweden, Sonettvärlden och våra medlemmar, både för och emot. Dessutom var Torsten Åman med på årsmötet, liksom på mötet i Nyköping och det var bra för då hade han möjlighet att komplettera vad jag sade och det jag delade ut skriftligt. Det sistnämnda, liksom information från Torsten har ni också möjlighet att ta del av, för det publiceras i detta nummer av Sonettvärlden. De flesta av de medlemmar som yttrade sig var nöjda med den klubbtidning vi har idag, men avvikande röster fanns förstås som ansåg att det har sina fördelar att kunna ta del även av andra klubbars sidor.

Det här är inte bara en viktig fråga för Club Sonett Sweden utan även en svår fråga. En del förutsättningar



Vår sekreterare Mats Pheresson antecknade flitigt under årsmötet.

är ännu inte kända för oss, Saab har nog inte riktigt själva svaren på alla frågor som ställts. I höst ska vi ha ett nytt möte hos Saab, då får vi säkert ytterligare information. Egentligen är det här en så viktig fråga för oss att det är årsmötet som ska ta beslut. Men eftersom det är många frågetecken som behöver rätas ut så hänsköt årsmötet frågan till styrelsen i Club Sonett Sweden. Med andra ord, styrelsen kommer, förhoppningsvis senare i höst, att ta beslutet om vi ska fortsätta att ge ut Sonettvärlden som hittills eller delta i den gemensamma klubbtidningen. Ni kanske undrar vad jag själv tycker? Personligen är jag tveksam till den gemensamma klubbtidningen. Med risk för att förhäva mig, eftersom jag är redaktör för Sonettvärlden, så anser jag att vi idag har en bra klubbtidning som säkert kan bli ännu bättre. Men jag och resten av styrelsen vill gärna höra vad ni tycker. Antingen kan ni skriva till tidningens adress eller ringa till mig. Alternativt kan ni e-posta till vår sekreterare, eller mig.

En fråga som faktiskt hänger ihop med frågan om klubbtidning framöver, är årsavgiften för år 2000. Eftersom en fortsatt utgivning av Sonettvärlden utan Saabs stöd skulle innebära en merutgift för CSS, liksom ett bidrag till en gemensam klubbtidning, så föreslog styrelsen årsmötet att årsavgiften skulle höjas till 200:- för medlemmar i Sverige och USD 25 för medlemmar i utlandet. Eftersom det är för oklart än hur det blir med klubbtidningen framöver, så beslöt årsmötet att styrelsen får fria händer att höja upp till den föreslagna summan ovan om det behövs, men att vi så länge som möjligt ska hålla kvar vid den nuvarande årsavgiften på 125:-. Eftersom vi strävat efter, att CSS ska ha en så låg medlemsavgift som möjligt tyckte nog alla närvarande, att det var ett bra beslut som ger oss handlingsfrihet.

Därefter avslutades årsmötet och styrelsen i Club Sonett Sweden vill här tacka Jan-Owe Nilsson, som inte bara deltog från valberedningens sida, utan även arrangerat årsmötet. □

Årsrapport 1998

Club Sonett Sweden

Nya medlemmar under 1998: 26 st
 Totalt antal medlemmar 1998/12/31: 336 st

Balansräkning per 1998/12/31

Tillgångar:

Kassör:	Postgiro	19.734,01	
	Bank	20.226,30	
Reservdelsförvaltare:	Kassa	8.558,25	
	Postgiro	3.586,45	
Interimfordringar		<u>1.931,10</u>	
Summa tillgångar			54.036,11

Skulder och eget kapital

Balanserad behållning från föregående år:	53.143,86
Interimtillgångar:	735,00
Årets underskott:	<u>157,25</u>
	54.036,11

Resultaträkning

Inkomster under 1998

Medlemsavgifter	46.029,74	
Bidrag från Skandia	1.020,00	
Bidrag från MHRF	755,00	
Bidrag till färgbilder i Sonettvärlden	2.000,00	
Ränta	403,30	
Diverse	<u>201,83</u>	50.409,87

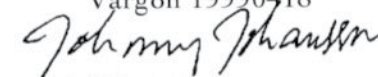
Försäljning av reservdelar, m.m.

Reservdelar	27.135,00	
T-shirt	1.210,00	
Mappar	520,00	
Dekaler	200,00	
Litteratur	2.440,00	
Modellbilar	790,00	
Återbäring, ränta	<u>440,68</u>	32.735,68

Summa inkomster	83.145,55	
Utgifter under 1998		
Sonettvärlden	9.931,50	
Reseersättning	10.183,00	
Styrelsemöten	1.047,00	
Medlemsmöten	6.411,00	
Bokföringsprogram	1.490,00	
Porto, telefon, etiketter	3.936,80	
Postgiroavgifter	853,00	
Diverse	<u>281,00</u>	34.133,30
Utgifter för reservdelar m.m.		
Omk., emballage m m.	4.836,00	
Lagerkostnader	4.500,00	
Frakt, porto	1.615,00	
Försäkring	2.215,00	
Modellbilar	2.053,50	
Reservdelar	32.662,00	
Inköp övrigt	973,00	
Diverse kostnader	<u>315,00</u>	49.169,50
Summa utgifter	83.302,80	

Värdet av reservdelslagret är vid årets slut beräknat till c:a 250.000 kr.
 Interimfordringar resp. -tillgångar är utgifter resp. inkomster som kassören haft i december, men som redovisas av reservdelsförvaltaren nästa år.

Vargön 19990418



Johnny Johansson
kassör

Lite mer om kåpor.

I nummer 1/99 av Sonettvärlden frågade vi om intresset för nytillverkning av kåpan över bagagerumslåset till Sonett III. Priset, mycket preliminärt, för det hänger på antalet vi kan beställa, skulle hamna på 4-500:-. I dagsläget är det ett 10-tal som hört av sig men vi tror att det är många fler som behöver kåpan. Därför ber vi Dig som ännu inte hört av Dig att göra det så att vi kan komma igång med tillverkningen. Du gör det till vår reservdelsförvaltare Erland Johansson, tel. 013 - 27 04 12 eller e-post: er.j@telia.com. Men gör det snabbt, för får vi inte ihop tillräckligt med intresseanmälningar så får vi skrinlägga denna tillverkning.

Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden för 1998

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga medlemmar i klubbtidningen. Vad som speciellt kan kommenteras är följande:

- Klubbstyrelsens sammansättning under året har varit:

Jan-David Skavén	Stockholm	Ordförande
Mats Phersson	Ljungsbro	Sekreterare
Johnny Johansson	Vargön	Kassör, matrikelhållare
Hans Eklund	Grästorp	Märkeskonsulent
Berndt Eliasson	Odensbacken	Layout
Erland Johansson	Linköping	Reservdelsförvaltare
Åke Olsson	Silverdalen	Ordf. reservdelsgruppen
Thomas Gustavsson	Vimmerby	Suppleant
Per Alvestig	Torslanda	Suppleant
Utanför styrelsen:		
Göran Sundin	Järfälla	Revisor
Inger Wennberg	Stockholm	Revisorssuppleant
Jan-Ove Nilsson	Kalmar	Ordf. valberedning
Claes Jartoft	Floda	Valberedning

- Fyra nummer av Sonettvärlden har kommit ut och distribuerats till alla medlemmar, vissa bilklubbar, universitetsbiblioteken samt till en del bildningar. Lars Fredriksson, f.d. utprovningssingenjör på Saab fortsatte med sin personliga Sonettistorik. I nummer 3/98 hade vi ett fyrsidigt färguppslag om modellbilar och i 4/98 hade vi återigen ett färguppslag, denna gång om den unika Sonett I träff som ägde rum i Åsaka och Trollhättan. Redaktör och ansvarig utgivare har varit Jan-David Skavén.

- Club Sonett Sweden arrangerade den 21-22 maj ett kombinerat års- och vårmöte i Odensbacken i Närke. Som vanligt röstades "Vårens Snyggaste Sonett" fram. Dessutom åkte vi till Vinön med Vägverkets färja, för övrigt Sveriges längsta gratistur med båt. Arrangör var Berndt och Joakim Eliasson.

Ytterligare två Sonettträffar anordnades. Den ena var den 28 juni på Lernacken i Skåne. Den arrangerades av Kjell och Barbro Wihlborg och trots det regniga vädret så kom det åtta Sonetter. Bl.a. tittande man

på byggnationen av Öresundsbron. Likaledes kom det åtta Sonetter till den träff som arrangerades av Lars Andersson i Grängesberg. Både järnvägsområdet och Bergslagens Motormuseum besöktes.

- I nummer 2/98 av Sonettvärlden presenterades de reservdelar klubben har i lager. Den till synes ändlösa dialogen med leverantören av stötfångarna till Sonett III fortsatte och fortsätter 1999. Vårt reservdelslager har även kompletterats med andra nya delar som t.ex. plåt-delar, fjädrar och emblem.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive Skandia har väl tillgodosett de skiftande kraven hos våra medlemmar. Ordförande i försäkringskommittén har varit Göran Sundin.

- Club Sonett Sweden har tre datorer i sin ägo. En Macintosh SE/30 för att skriva artiklar och en Power Macintosh 7500 samt en färgscanner för layoutdelen till Sonettvärlden. Dessutom en Macintosh LC

för matrikelhållning och kassörsarbete.

- Medlemsantalet låg 1998-12-31 på 336 medlemmar, varav 289 i Sverige och 47 i utlandet. Medlemsavgiften har för medlemmar i Sverige varit 125:- och för medlemmar i utlandet \$ 10. Båda avgifterna har varit oförändrade.

- Styrelsen i Club Sonett Sweden har under 1998 hållit tre protokollförda sammanträden. Protokollen från dessa möten finns förutom hos sekreteraren hos de andra styrelseledamöterna.

Styrelsen vill slutligen rikta ett varmt tack till er som hjälpt till att arrangera träffar, bidragit med artiklar i Sonettvärlden eller på annat sätt bidragit till Club Sonett Swedens verksamhet.

För styrelsen
Stockholm 1999-01-07

Jan-David Skavén
Jan-David Skavén
Ordförande

Revisionsrapport för Club Sonett Sweden.

Har på uppdrag granskat årsredovisningen (verksamhetsberättelse), räkenskaper samt styrelsens förvaltning för räkenskapsåret 1998.

Granskningen har utförts enligt god revisorssed.

Därför tillstyrkes: Att resultaträkningen och balansräkningen fastställs. Att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Järfälla 1999-05-11

Göran Sundin
Göran Sundin
av årsmötet vald revisor

Saabfestivalen 1999 vilken fest!

Per-Börje Elg

Mer än 200 bilar på Kinnekulle ring! Bortåt 10 000 besökare i och utanför museet! Årets Saabfestival blev en succé som höll på i två dagar, den 17-18 juli. Saab är en livsstil!" hade en av deltagarna skrivit på utställningsskylten i sin bil. När det är dags för Saabfestival kommer de verkliga entusiasterna, då är inga avstånd för långa till bilarnas "hemstad", Trollhättan. Och det spelar ingen roll om bilen är en tidig 92:a, senaste 9-5 kombi eller Viggen, entusiasterna är lika stora. Det är nåt magiskt med Saab!

Och likaväl som bilarna skiljer sig från mängden, lika annorlunda är ägarna. Här finns den kortsnaggade, brunbrände 25-åringen med solglasögon av senaste snitt och maxutrustad 9000 Aero likaväl som senioren med helskägg och 93:a i bruksskick som kommer kvällen innan och föredrar sovsäck i naturen - eller på parkeringsplatsen - framför kvalmiga hotellrum. Eller han som kom från Holland, med en gammal 99:a kombikupé utrustad med husbilstillsatsen Toppola, som han självklart skruvade av, för nöjet att få köra på Kinnekulle Ring - utan baklucka!

Och alla historier Saab-ägare emellan! Om renoveringar och detaljskillnader, om tvåtaktstrimning och turbochips. Och alla personer och personligheter, förstås. Mäster själv är ju Erik Carlsson, som alltid brukar ha en god historia till hands -



Inge Ivarsson från Lilla Edet fick pris i Sonettklassen med sin Sonett III från 1971. Bilen användes från början som pressbil och var bland annat omslagsbild på Teknikens Värld innan den såldes till en privat ägare. Foto: Per-Börje Elg.

som vid söndagens prisutdelning i 95-klassen till exempel. Att han 1961 körde Saab 95 i Monte Carlo-rallyt för att det då var Saabs enda modell med fyrväxlad låda vet ni förstås. Men visste ni att dom innan rallyt bytte tak på bilen? Två gånger. Det var så att Saab skulle lansera en världsnöhet, den s k "lufthyveln" på herrgårdsvagnen och då självklart ville att rallybilen skulle ha finesen. Så mekanikerna bytte tak. Men så ändrade sig företagsledningen och ville skjuta upp lanseringen, från januari till mars. Så det blev till att byta tak - en gång till!

Men förre kartläsaren Torsten Åman, numera PR-chef på Saab Opel Sverige, kan berätta han också. Som när Erik i Safarirallyt fick honom att springa före rallybilen på vadställena, för att vattnet inte skulle vara för djupt. "Spring fortare Åman, annars kör jag över dig!" ropade Erik från sin plats bakom ratten.

Körglädje på Kinnekulle.

Visst handlar Saabmagin om körglädje. Årets festival började på Kinnekulle Ring, tävlingsbanan 6-7 mil nordost om Trollhättan. Här var det entusiasterna i turboklubben, Saab Turbo Club of Sweden, som svarade för att allt fungerade. Någon tävling var det förstås inte fråga om, utan bara ett tillfälle för Saabägare att få prova sin bil på en riktig tävlingsbana.

Klockan elva släpptes det första heatet ut på banan, tvåtaktssaabarna som med ylande motorer vittnade



Museichefen Peter Bäckström demonstrerar körteknik! Foto: Per-Börje Elg.

om äkta körglädje. Efter en timme var det dags för V4:or och Sonetter och sen följde allt nyare bilar, med allt högre farter.

Med på Kinnekulle fanns också de verkliga proffsen. Per Eklund, som leder EM, visade upp sina rallycrossbilar - och nästan lika imponerande "turnébuss". Anders Norstedt, som har startat "Team Motorsport" visade upp sina bilar, dels den 9-3 2,0i som Peter Holmberg kör i rallycross och dels den 9-3 turbo som Roger Lagergren kör i rallycross grupp N. Per Johansson kör Saab 9-3 i F2-klassen i rally och Morgan Antonsson visade upp sin fyrhjulsdrivna 9-3 som han kör rallycross med i både SM och EM.

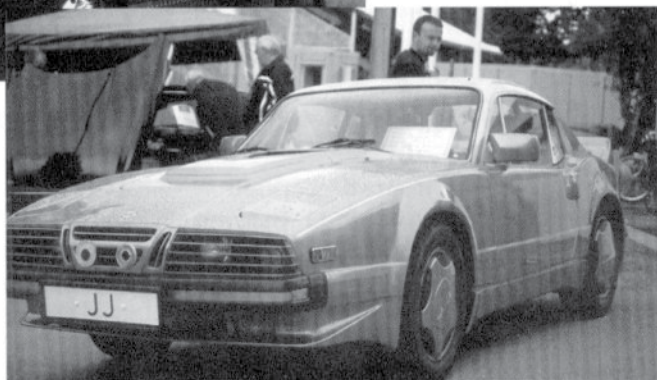
Det blev, kort sagt, en härlig dag på racerbanan. "Det här måste vi göra om" var alla överens om.

Bortåt 10 000 besökare på Saabfestivalens andra dag.

Om lördagens festival förgylldes av strålände solsken, så fick söndagens festival, med gråa moln och några



Gösta Jakfors visade upp sin röda Sonett, en bil som han ägt sedan sextiotalet.
Foto: Per-Börje Elg.



Spektakulär deltagare i customklassen: Johnny Jobanssons specialbyggda Sonett III från 1975.
Foto: Per-Börje Elg.

lätta regnskurar, förgyllas av en entusiastisk publik.

- Mellan 7000 och 10 000 besökare tror jag vi haft här på området, sa museichefen Peter Bäckström. Både saabägare, saabentusiaster och vanliga turister som varit här i samband med Fallens Dagar. Och runt 250 bilar på utställningsområdet - räknar vi med parkeringarna runtomkring blir det nog minst 500.

Här hade alla deltagarnas bilar parkerats modellvis, de äldsta bilarna för sig, nyare 900 och 9000 för sig osv. Här fanns en marknadsplats med försäljning av begagnade - och delvis nya - saabdelar och litteratur och här fanns utställningstält för de

största klubbarna, turboklubben, Svenska Saab Registret och den helt nystartade 99 Turbo Association, en klubb för ägare till tidiga turbobilar i originalskick. Per Eklunds och de andra tävlingsbilarna från Kinnekulle fanns också här, liksom medarrangören BilSport/Nostalgiäs tält med tidningsförsäljning.

Pris för längsta färdväg - om det funnits något - borde nog Stef van Dongen från Holland ha fått. Nu fick han istället pris i 99-klassen för sin oerhört fint renoverade, kardinalröda 99 Turbo från 1978.

Tidiga 99:or börjar för övrigt bli alltmer intressanta i samlarkretsar. En tvådörrars, vit -70:a som gått



Ett femtontal Sonett deltog i årets Saabfestival.
Foto: Per-Börje Elg.

19300 mil, "stillsamt renoverad", kunde Ulf Andersson i Uddevalla visa upp. Och en annan -70:a, i savanna-beige, hade Roy Karlsson lyckats hitta, "aldrig vinterkörd och tidigare ägd av två gamla tanter" enligt ägaren. Mätarställningen 3855 mil tyder nog på att det också är sant.

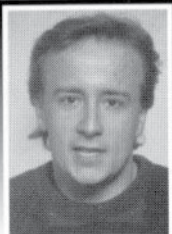
I Sonett-klassen hade domarna säkert inget lätt val, men fastnade slutligen för Inge Ivarssons tomatröda Sonett III från 1971. Det är en bil

med en intressant historia, den började som pressbil hos Saab och provkördes och fotograferades en hel del - bland annat var den omslagsbild på Teknikens Värld - innan den såldes till en privat ägare. Bilen var förstås "fullt utrustad" som det brukar heta i annonserna, dvs. den hade de två tillvalsmöjligheter som Sonettköparen på den tiden erbjöds, nämligen aluminiumfälgar och läderklädsel. Visst var det enklare förr! □

Resultat Saab-festivalen 1999

Klass	Vinnare	Bilmodell
Saab 92	Per Claesson, Stockaryd	92B 1954, blå
Saab 93	Magnus Lindberg, Norrköping	93B 1958, röd
Saab 95	Kjell-Arne Andersson, Hedekas	95 1964, glaciärblå
Saab 96	Birger Johansson, Trollhättan	96 1962/63, midnattsblå
Saab 96 V4	Stig Andersson, Vargön	96 1968, silversand
Saab Sonett	Inge Ivarsson, Lilla Edet	97 III 1971, orange
Saab 99	Stef v Dongen, Holland	99 Turbo 1978, kard.röd
Saab 900	Magnus Axelsson, Trollhättan	900 Aero 1984, gul
Saab 9000	Mattias Carlsson, Linneryd	9000 1996, grön
Tävlingsbilar	Lennart Nilsson, Kil	96 RC 1974, orange
Custom	Ekkehard Nagl, Trollhättan	99 1980 vit
People's Choice	Kjell-Åke Karlsson, Lidköping	Saab 93 1958

www: <http://home2.swipnet.se/~w-27826>
e-mail: matsj@swipnet.se



Tvåtakts-
redaktör:

Mats
Jonsson

Snack i 2-takt

Så närmar sig då garagesäsongen igen. Jag fick inte speciellt många mil på mätaren i år heller. Drygt tio tror jag. Och det lär inte bli mer tid över nästa år heller. Förutom att ytterligare en Husqvarna har kommit in i garaget, denna gång en 430WR från 1981, så går jag i väntans tider just nu. En ny familjemedlem/arvinge förväntas se dagens ljus i början av november detta år.

Jag skulle ha gjort i ordning dörarna till min Sonett i år var det tänkt men så blev det inte. Och motorhuven har jag inte ens funderat på. Däremot har jag bestämt mig för att kasta ut växellådan som jag har. Som jag tidigare har nämnt så byggde jag en växellåda med en special I-drevsats och 9:42 slutväxel. För övrigt samma slutväxel som sitter i Sonett V4. Nackdelarna överväger fördelarna tycker jag. Visst är det roligt med en tätstegad växellåda men dels så väsnas drevsatsen i sig och dels så blir växellådan lite för lågt växlad så originalådan kommer att åka i under hösten. Hur jag ska göra med motorn vet jag inte. Visst. En trimmad tvåtaktare är rätt kul. Utom när bilen ska tankas... Däremot kommer jag att behålla golvväxeln. Optimalt tycker jag.

Några träffar blev det inte heller

för min del i år. Jag har hållit på med Saabar av alla dess slag sedan 1978 och har kommit till en punkt där jag känner likgiltighet för detta. Speciellt många Sonetter har jag inte heller sett på vägarna i sommar. Två stycken bara. En orange III:a parkerad på Arlanda och en risig -68:a i Örebro. En bil som tydligen aldrig har varit i klubben. Tillbringade en vecka i Malmötrakten på semestern men inga Sonetter kunde upptäckas. Annars är det ju rätt gott om dem där nere.

Tvåtaktssonetter till salu

Vi har nu kommit fram till Sonett nummer 000.255 men jag tänkte först nämna att jag till min förvåning läste att nummer 000.254 fanns utannonserad i någon tidning. Det hör inte till vardagen att en tvåtaktssonett utannonseras i Sverige. Chassinummer

000.042 har varit ute vid något tillfälle. Ett renoveringsobjekt som ursprungligen köptes mycket billigt i USA och som 1991 utannonserades för 115000 kronor i bland annat Gula Tidningen. Sedan har vi nummer 000.058, som jag själv var och tittade på ute i Saltsjö-Boo 1987 då den utannonserats i DN för 70000 kronor. Och så har vi förstås nummer 000.016 som jag var och tittade på uppe i Knivsta samma dag som jag var ute i Saltsjö-Boo. 000.016 var utannonserad i Sonettvärlden, eller dess föregångare, på våren 1987 och jag vill minnas att man ursprungligen begärde 45000 kronor för den. Sedan får man nog gå tillbaka ända till 1983 eller något liknande då just 000.254 utannonserades i Teknikens Värld av Tim Bishop som då ägde bilen. Vill minnas att han i annonsen begärde 45000 kronor för bilen. En ansevärd summa pengar på den tiden.

255:an finns i USA och ägs av en Fred Townsend i delstaten Michigan. Någon ytterligare information om den bilen har jag tyvärr inte. 000.256, som är röd till färgen, har jag varit och tittat på själv. Den finns hos Ken Van Riper i Los Alamos,

New Mexico borta i USA. Ett objekt som troligen aldrig kommer att bli renoverat så länge den ägs av nuvarande ägaren. Det mesta finns till bilen och den är relativt rostfri. Ken fann den i Alberquerque i New Mexico för många år sedan och han bogserade hem den och sedan har den stått.

Chassinummer 000.257 finns också i USA. I Minnesota hos Steve Marten. Ytterligare uppgifter saknas. Och så var vi då framme vid den sista tvåtaktssonetten. Den med chassinummer 000.258. Tyvärr är det ingen som tycks känna till dess öde med säkerhet. Entusiasterna Tom Donney i Iowa, USA, har uppgett att har sett den krockad på en bilskrot 1989.

Slutligen kan jag meddela att Japan har förärats med ytterligare en tvåtaktssonett. Sedan tidigare fanns chassinummer 000.011 där, den såldes dit från Sverige i mitten av 1980-talet och nu har en japan vid namn Atsuhiko Satu funnit och köpt chassinummer 000.188 i USA. Detta är en bil som jag inte kände till tidigare och jag vet ännu inte så mycket om dess historia. □

Bakstycke

Nyttillverkat

nr 74 09 154
passar till
Sonett II V4
pris 795:-



Välkommen med din beställning till Erland Jobansson 015-27 04 12, er.j@telia.com

Varför en gemensam tidning för Saabklubbarna?

Torsten Åman

Inom Saaborganisationen har vi under de senaste åren allt oftare diskuterat samarbetet mellan de olika Saabklubbarna - inte minst när det gäller den återkommande Saabfestivalen i Trollhättan.

Klubbarna stöds på olika sätt och vi har kommit till den slutsatsen att det ur alla synpunkter vore bättre att samordna klubbstöden och samtidigt medverka till ett mera intimt samarbete - dels mellan Saab och klubbarna, dels mellan klubbarna direkt. Några av de vägande skälen har varit att vi upptäckt att flera av klubbarna har svårt att rekrytera entusiaster till poster i styrelserna, att de olika aktiviteterna blir alltmer slentrianmässiga och lockar allt färre deltagare samt att de olika tidningarna ofta efterlyser intressant material.

En första tanke var att bilda en gemensam heltäckande Saabklubb, med olika sektioner, men vid ett första möte i våras upptäckte vi snabbt att den tanken inte väckte någon ankläng. Vi övergick då till att diskutera en gemensam tidning, producerad av Saab Automobile

och där rikligt med utrymme skulle erbjudas varje klubb. Snyggt färgtryck, redigering av skickliga Per-Börje Elg (som ju sedan många år ansvarar för det utomordentliga Motorhistoriskt Magasin) och medverkan av respektive klubb. Rätt skött, menar vi, kan tidningen dra till sig annonsörer och på så sätt på sikt kanske bli självfinansierande. Till en början måste dock utgivningen delvis betalas genom bidrag från klubbarna.

En av de stora vinsterna skulle också bli en korsbefruktnings mellan de olika verksamheterna. Det skapas helt enkelt ett bredare intresse för de olika Saabklubbarna och Saabs olika veteransektioner.

I september fortsätter vi diskussionen med klubbarna och hoppas kunna komma fram till en lösning som innebär start för den nya tidningen hösten 2000. □

*Se gärna Club Sonett Swedens uppdaterade hemsida
www.autosite.se/Sonett*

Fördelar och nackdelar med en gemensam klubbtidning.

Jan-David Skavén

Saab har föreslagit de olika Saabklubbarna att skapa en gemensam klubbtidning och för att förutsättningslöst kunna diskutera detta bjöds nedanstående klubbar in den 10 april 1999 till Qvarnen i Nyköping: Svenska Saabregistret, Östgöta Saabklubb, Club Sonett Sweden, Saab Turbo Club och Saabklubben Stockholm. Ingen representant deltog från 900 cabklubben. Från Saabs sida deltog Torsten Åman, Peter Bäckström, Gösta Jartoft, Olle Wallén och Per-Börje Elg. Från Club Sonett Sweden deltog Berndt Eliasson och Jan-David Skavén. Dessa rader skrevs efter mötet, men vi har också tagit upp detta viktiga ämne på årsmötet den 29 maj i Kalmar och hänvisar till rapporten i detta nummer av Sonettvärlden för att se vad våra medlemmar tyckte då.

Bakgrunden till mötet i Nyköping var bl.a. att Saab ville strukturera det stöd man ger till klubbarna genom att skapa en gemensam klubbtidning, utgiven av Saab och där de olika klubbarna skulle bidra med egna sidor. I tidningen ska det också finnas redaktionellt material från till exempel Saabmuséet eller den tilltänkta sammanhållande redaktören Per-Börje Elg. Även annonser från Saab eller andra intressenter kommer att finnas i tidningen.

Idag får vissa klubbar, som t.ex. CSS mycket stort stöd/sponsring till sin klubbtidning medan andra i princip inte får något alls. Totalt anser man att sponsringen idag uppgår till 75000:-/år, men då är kanske inte

alla kostnader medtagna, t.ex. distributionen.

Stödet idag sker på lite udda vägar och är ganska personbundet. I klartext, vad händer när Torsten Åman går i pension om några år, Olle Wallén slutar redan nästa. Torsten menar, att om vi från nästa år lyckas skapa en gemensam klubbtidning så har man etablerat tidningen, och stödet, på ett sådant sätt att det är omöjligt att ta bort det när de som hittills stöttat oss går i pension.

Från Saabs sida är tankarna än så länge inte så långt komna utan man vill i ett tidigt skede höra hur de olika klubbarna ställer sig till dessa idéer.

Det som framkom var också, att man från Saabs sida vill styra upp

denna klubbtidning, så att den så långt det är möjligt går i linje med annat material från Saab, typ broschyrer. Detta skulle kunna ske genom logotyper, liknande typsnitt osv.

Kostnaden för en sådan tidning i ca. 3000 ex. skulle bli mellan 30-50000/nummer, inkl. adressering, men porto och redaktionella kostnader lär tillkomma. Då skulle tidningen göras i 32 sidor, ha fyrfärgstryck och vara i A4-format.

Gemensam Saabklubb?

Man tog även upp tankar på en gemensam klubb, typ "Svenska Saabklubben", där de olika klubbarna skulle ingå som olika sektioner, alternativt att skapa en sorts "paraplyorganisation", där de enskilda klubbarna visserligen skulle vara representerade, men fortsätta som separata klubbar som hittills. Det framkom snabbt att det inte fanns något intresse av en gemensam klubb bland representanterna för de olika Saabklubbarna.

Gemensam klubbtidning då?

Diskussionen var livlig, inte minst beroende på de olika klubbarnas inriktning. Saabklubben i Stockholm och Saab Turbo klubb är inriktad på nyare bilar, de andra klubbarna på äldre. Inte minst Saab Turbo klubb skiljer sig såtillvida att de tävlar med sina ofta chipstrimmade bilar. Idag handlar en stor del av deras klubbtidning, som ej sponsras av Saab, om just trimningstips. Dessa tips kan Saab inte ställa sig bakom då de ofta är lagvidriga. Vad

händer om dessa tips skulle ingå i en tidning utgiven av Saab?!

Att sammanfatta vad de olika klubbrepresentanterna tyckte skulle ta alltför stor plats och är kanske inte heller relevant eftersom det är de olika klubbarnas styrelser och årsmöten som ska bestämma hur respektive klubb ska ställa sig till Saabs förslag. Låt oss ändå försöka spalta upp lite frågor som skulle bli aktuella och där svaren i detta tidiga skede inte alltid kunde ges.

Fördelar med en gemensam klubbtidning:

Synergieffekter, bättre kännedom om vad andra klubbar gör och hur de arbetar.

Bättre kännedom om andra Saabklubbars träffar.

Förmodligen bättre teknisk kvalitet, fler färguppslag osv. För vissa klubbar säkert ett lyft, för andra inte.

Frågetecken inför en gemensam klubbtidning:

Hur blir kvaliteten?

Per-Börje Elg är en mycket duktig skribent, men det skulle bli många skribenter i en gemensam tidning och förmodligen skiftande kvalitet på artiklarna. Tanken är dock att Per-Börje ska kunna redigera det inkomna materialet. Vill vi det?

Vad gäller kvaliteten så ska vi också veta, att det inte bara är en fråga om att det blir en tidning som trycks i fyrfärg. Den stora frågan är väl hur många bilder som egentligen gör sig i färg, speciellt som det många gånger redan är tveksamt underlag för att

trycka dem i sv/v. Vi är idag mycket selektiva till färguppslag och gör det bara när det verkligen finns anledning. Säkert kan fler bilder än idag göra sig i färg, men hur blir det med dem som inte håller måttet?

Hur blir kvantiteten/sidantalet?

Det kan säkert skifta beroende på hur mycket material som finns, men runt 32 sidor. Om vi skulle hålla nuvarande sidomfång från Sonettvärlden skulle det innebära runt hälften av dessa sidor. I klartext, det kan vi glömma, snarare skulle vi få runt 1/5, vilket skulle innebära 6 sidor = 12 nuvarande Sonettsidor. Vi ska inte heller bortse ifrån, att en del av de 32 sidorna skulle bestå av redaktionellt material från Saabs sida samt annon-

ser. Eftersom det är 5-6 Saabklubbar som skulle dela på tidningen så ska vi nog inte heller räkna med någon omslagsbild med Sonetter på förrän vart 5-6 nummer.

Hur många utgåvor per år?

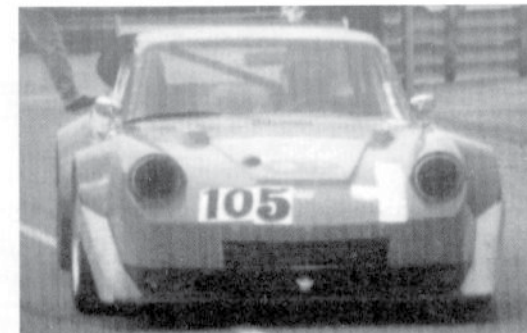
Man pratade om 4 utgåvor. Därutöver skulle CSS ändå på något sätt "tvingas" ge ut någon egen publikation då och då för att t.ex. kunna publicera reservdelssidorna och vår medlemsmatrikel. Detta material får vi aldrig med i en gemensam tidning.

Har vi någon möjlighet att påverka utgivningstidpunkterna?

Tveksamt, det är för många klubbar med som skulle ha skiftande önskemål.



Grattis Hasse!



Stort grattis önskar Club Sonett Sweden till Hasse Eklund, som vann Sportvagnsmästerskapen för banracing i klassen för modifierade sportbilar!

Han gjorde det med sin mycket ombyggda Saab Sonett -67 i stark konkurrens med Porsche Turbo, AC Cobra och Lotus. Toppfarten med Saab Turbomotor är 270 km och accelerationen 0-100 tar fyra sekunder! Serien omfattade fem tävlingar, på Kinnekulle Ring, Gelleråsbanan, Mantorp Park, Ring Knutstorp och Falkenbergsbanan. Du har all heder av segern Hasse!

Vad händer om någon klubb är sen med material?

Då är det kört, den gemensamma tidningen ges ut ändå utan bidrag från den försumliga klubben.

Är det en risk att Saab påverkar självständighet?

Ja, i form av Saabs eget redaktionella material. För vår del kan vi inte tänka oss att Saab skulle ha några synpunkter på våra artiklar, det skulle i så fall vara eventuella historiska artiklar med Saabkritiskt innehåll. Då är det nog värre för t.ex. Saab Turbo klubb av skäl som angetts ovan. Självklart skulle en gemensam tidning innebära mer hänsyn till andra intressen än våra egna. Den profil vi under ett antal år gett vår klubbtidning skulle försvinna, inte minst som Saab vill skapa en så enhetlig tidning som möjligt.

Vilka möjligheter har de olika klubbarna att få med bilagor?

Detta är en lite tidigt väckt fråga, men borde gå att ordna på något sätt.

Ska det finnas en gemensam inte platserna besätts?

Det verkar som man vill skapa ett redaktionsråd med representanter för de olika klubbarna. Vilket skulle innebära ytterligare några möten för dessa representanter per år. Det är mycket tveksamt om vare sig Berndt eller Jan-David vill ta på sig ytterligare engagemang förutom den tid vi idag lägger ner.

Om en gemensam klubbtidning Saabs engagemang?

Enligt Torsten så är det så länge man kan överblicka, bara den gemensamma tidningen blir etablerad. Är den väl en "institution" så blir det mycket svårare att ta bort stödet än det skulle vara att ta bort det nuvarande till de klubbar som idag får det.

Om den gemensamma tidningen den?

Förmodligen år 1999 ut, sedan hänger det på om och i så fall när den gemensamma tidningen börjar publiceras.

Kostar den gemensamma tidningen något för de olika klubbarna?

Ja, till skillnad från idag så tänker man ta ut en avgift per medlem för den gemensamma tidningen. En summa på 50:-/medlem och år nämndes.

Är det då inte en risk att folk blir emensamma klubbtidningen?

Förmodligen, därför måste säkert medlemsavgifterna i de olika klubbarna jämnas ut, vilket för CSSs del skulle innebära en höjning med kanske 50:-/medlem/år. Å andra sidan skulle en fortsatt utgivning av Sonettvärlden utan Saabsponsring också innebära en höjning av medlemsavgiften.

Givetvis skulle det även innebära en risk att klubbarna tappar en del medlemmar som idag är medlem i flera Saabklubbar för att komma åt

de olika klubbtidningarna. Speciellt gäller det nog de Saabklubbar som har en historisk inriktning.

-Sammanfattningsvis är styrelsen i Club Sonett Sweden mycket tveksam till om fördelarna överväger nackdelarna, av skäl som angetts ovan. Självklart har vi framöver möjlighet att fortsätta ge ut Sonettvärlden i nuvarande form. När Saabs sponsring upphör innebär detta en ny kostnad för CSS. Å andra sidan innebär ett deltagande i Saabs gemensamma tidning också en ny kostnad för oss. Då tappar vi vår självständighet, det gör vi inte om vi ger ut Sonettvärlden själva.

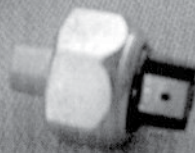
Eftersom Saab har antytt ett nytt möte till hösten efter det att de olika klubbarna har behandlat deras förslag så kan vi utnyttja tiden till att förutom diskutera detta i styrelsen och på årsmötet, även undersöka vad en fortsatt utgivning av Sonettvärlden i egen regi skulle kosta. □

Bromsljuskontakt

nr 71 75 680 till Sonett II, IIV4 och III
pris 150:-

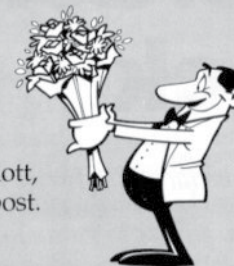
Välkommen med din beställning till
Erland Jobansson 015-27 04 12, er.j@telia.com

Nytt



GRATTIS
Arne Karlsson
Sjuntorp

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!



Nyttillverkning av plåtdelar till Sonett

Efter förra numrets artikel angående plåtdelar har vi fått in två personer som är intresserade av nya golv. Vi jobbar med att ta fram ritning till golvet för att kunna ta fram ett pris. Det kan även bli aktuellt att lägga något golv till Sonetten i klubbens reservdelsförråd. Finns det fler önskemål så hör av er till Åke Olsson tel: 0495-40595, ake-o@algonet.se

Sågs på Saabfestivalen

Ronny Eriksson, mera känd under smeknamnet "Generalen", äger en Quantum formelbil byggd i USA runt 65-66 med Saab tvåtaktsmotor och hjuluppbängningar. Bilen har gjort en sejour på Saabs tävlingsavdelning innan den såldes till Ronny som körde den i Formel 5 fram till cirka 1974. Foto: Per-Börje Elg.

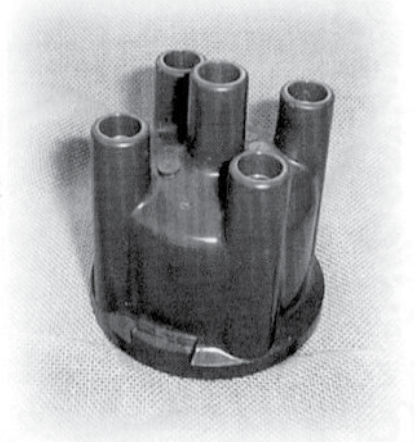


Fördelarlock

Nytt

BOSCH original
nr 85 55 955 till Sonett IIV4 och III
pris 65:-

Välkommen med din beställning till
Erland Jobansson
015-27 04 12, er.j@telia.com



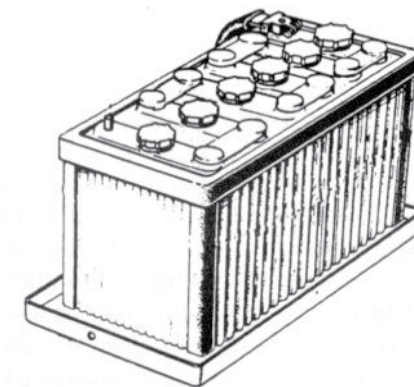
Vinterförvaring av batterier

Åke Olsson

När man ställer undan bilen för vintern skall man se till att batteriet är uppladdat, det bör ligga på 12,72 Volt. Ligger det under 12 Volt är batteriet "tomt", ligger det mellan 12 - 12,2 volt förstörs batteriet genom att blyet hårdnar, sulfaterar.

Man skall också se till att man har kopplat ifrån batteriet. Väljer man att plocka ur batteriet ur bilen skall man ej ställa det direkt på ett betonggolv, man kan med fördel förvara batteriet på en frigolitskiva. Det bör också vara strax under 20 gr. °C där batteriet står. Våta batterier bör underhållsladdas var tredje månad, det skall då laddas svagt 1 - 1,5 amp. i en veckas tid, man bör då även kontrollmäta batteriet tre timmar efter avslutad laddning.

Är batteriet på 12,5 volt innan uppladdningen påbörjas är det bra att belasta batteriet en stund innan uppladdningen startas. Batteriet kan bli överladdat om spänningen går över 15,0 Volt. De dominerande batteriladdarna på marknaden är enkla transformatorladdare med strömreglering, om vägguttaget håller 230 Volt blir batteriet lagom laddat men



håller det bara 210 Volt blir batteriet bara laddat till 80 %.

Bästa laddaren idag är en så kallad switzad laddare med både spänning och strömreglering. Har man ett Optima batteri så klarar det 500 dagar utan uppladdning.

Avslutningsvis så vill vi tacka Jan-Olof Jarsjhon som har varit vänlig nog och lämnat oss dessa tips. □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Saab Idag

Man behöver inte ens öppna nummer 13 från den 8 april av Saabs personaltidning för att se en Sonett I. Nåja, i ärlighetens namn så skymtar den i form av en modell bakom vår kassör Johnny Johansson. Han syns desto tydligare över halva framsidan och rubriken på artikeln, som handlar om Johnnys modellbilssamling heter "Ställer bilarna på hyllan". Det är i och för sig en sanning med modifikation, för visserligen har han sin samling på numer mer än 2000 modeller på glashyllor hemma men då han till vardags arbetar på Saabs designavdelning i Trollhättan så förstår ni att inte riktigt alla bilarna står på hyllan. Reportaget av Liselott Holmberg fortsätter på en stor del av mittuppslaget med flera stora färgbilder på Johnnys samling. Många Saabar av olika modeller förstås, runt 250 st., men också t.ex. märken från GM-sfären, t.ex. Cadillac. En liten lustig detalj är förresten att han har en förkärlek för gröna modellbilar. Då är det kanske inte så konstigt, att hans egenhändigt modifierade Sonett III i skala 1:1 från 1973 också är grön. En

fin bild visas på Johnny bredvid sin Sonett i garaget och på huven står en modell på en III:a som han själv byggt. Bredvid i garaget står även en stor Cadillac Eldorado från 1975, därav kanske vurmen för samlingen av amerikanska modellbilar. Alla de drygt 2000 originalkartongerna är förstås också bevarade, dock om möjligt i ihopviktt skick på vinden!

Gris

Ja, så heter en tidning, som är "en oberoende tidning för hela grisenäringen". I nummer 1 från 1999 nämns faktiskt Saab Sonett, trots att huvudinriktningen för tidningen är lantbruksnäringen. Redaktören Lars-Gunnar Lannhard berättar nämligen lite om hur tidningen kommer till inför en mässaktivitet. En av medarbetarna är Berndt Eliasson, som ju även gör layouten i Sonettvärlden. Det står att han "är expert på datorer och kringutrustning till dessa, särskilt Mac. Privat mekar han med Harley Davidson motorcyklar och Saab Sonett sportbilar." Nåja, det var nog ett tag sedan han mekade med någon motorcykel, men att Berndt har ett antal HD stämmer bra. Vad gäller mekandet med

Sonetter, så är det i första hand en tvåtaktssonett med ch.nr. 16 som då och då får lite uppmärksamhet från Berndt. Bilen har tidigare ägts av Lasse Lönndahl.

Ljusdalsposten

I nummer 73 från den 19 april är det för övrigt en stor artikel om Lasse Lönndahl. Anledningen är att vår medlem Lasse uppträdde på gymnasieaulans scen i vårshowen "Dagnys café". En artikel handlar om föreställningen och en annan om Lasses karriär. Han är nu 71 år och debuterade redan 1949, alltså för exakt 50 år sedan, med Tangokaval-



Lasse Lönndahl i Ljusdalsposten.

jeren. Tre gånger har han sprängt ljudvallen, i jaktflygplanen SK 60 och J29. "Nu är han tillfredsställd med bilar: en Saab Sonett på sommarhalvåret och en Mitsubishi för vinterkörning". Artikeln har vi fått från Anna-Lisa Eng i Ljusdal.

Saab Driver

I februari/marsnumret av den engelska klubbtidning som är organ för the Saab Owners Club of Great Britain Limited handlar flera sidor om the Classic Car Show i Birmingham. Man ställde ut 10 bilar, alltifrån en 92:a och framåt. Sonetterna representerades av Chris Day's tvåaktare och David Batchelor's III:a. Bilarna var förstås i ett förträffligt skick, oavsett om de var originalbilar eller renoverade. I samma nummer kunde man även läsa om Stuart Payne's mödor i en backtävling i Pestalozzi, som faktiskt ligger nära Hasting vid sydkusten och inte i Italien, namnet till trots.

Stuart skrev även en annan artikel om när han tävlade på Goodwood och North Wald Sprints. Inte minst Goodwood har fina anor, här har storheter som Clark, Surtees, Graham Hill och Moss tävlat. Stuart accepterar att han inte kan tävla mot en av dem, men skulle tycka det vara kul om han någon dag kunde få tävla mot en annan Saab! Tidningen har vi fått från Johnny Johansson på Vargön.

Kalmar Läns Tidning

Den 28 maj hade denna tidning slagit på stort inför vårt vårmöte på

Villa Karlsro i Kalmar. Redan på framsidan ser vi Jan-Owe Nilsson stolt poseras bredvid sin Sonett III, dessutom i färg. Rubriken var "Nostalgisk vårträff, Saab Sonett-entusiaster samlas i Kalmar". Inne i tidningen ägnas en halvsida åt det kommande mötet och ytterligare två bilder visas på Jan-Owe med sin Sonett. Artikeln behandlar inte bara det kommande mötet utan även Sonettens historik. Allt från 1956 och framåt till slutet 1974. Det nämns att Sonetterna tillverkades i Arlöv och självklart poängteras det speciellt att karosserna till III:an gjordes på Kalmar Verkstad. Artikeln var en bra reklam för såväl Sonetten, vårt vårmöte som Club Sonett Sweden. Vi har fått den från Jan-Owe Nilsson, som också försåg Kalmar Läns Tidning med bakgrundsmaterialet.

KalmarPosten

I nummer 8, vilket gavs ut i maj finner vi ytterligare en artikel inför vårt vår- och årsmöte. Rubriken på artikeln var "Fräsiga bilar sätter färg på fagra Kalmar". Artikeln pryds av samma bild på Jan-Owe Nilsson bredvid sin Sonett och framför Kalmar Slott vilken vi hade i nummer 2/99 av Sonettvärlden. Jan-Owe berättar, att han köpte sin Sonett III 1976 för 14900:- och att den idag står i runt 80000:-. Motorn är "uppskrämd till 110 hästkrafter", inte att förakta för en gammal Sonett, men trots allt förhållandevis litet om man jämför med dagens sportbilar. Jan-Owe som också är

ordförande i Kalmar Sportvagns-klubb berättar att han träffat en man som jobbat på Kalmar Verkstad och att man byggde upp till åtta Sonettkarosser om dagen i fabriken. Det var efter Tjorvenepoken, den gamla postbilen ni kanske minns. Göte Fridner som skrivit artikeln hade förhoppningar att ett 50-tal av de drygt 300 Sonetterna med förare skulle komma till Kalmar och det var väl lite djärvt.

Barometern

Den 31 maj, alltså efter vårmötet hade denna tidning en artikel från Villa Karlsro. Redan på framsidan ser vi en färgbild på en Sonett II V4 och texten "Fronten är sportig, men håller inte riktigt vad den lovar. Under Sonettens huv vilar inget monster till motor". Under rubriken "En Sonett - så nätt, så nätt" (har ni sett den förut...?) står det att "den lilla sportbilen som en gång togs fram för att locka amerikanerna att köpa Saab, idag är en verklig raritet". Inne i tidningen ser vi en jättefärgbild på ett antal Sonetter framför Villa Karlsro, dessutom en hel del av deltagarna på träffen. Rubriken var "Gräsplätt endast för Sonett" och det var väl lite fyndigare än den ovan. I artikeln av Jonas Nyrén berättas lite om historien bakom Sonetterna, men mest om träffen. Artikeln börjar "Då: ett lockbete i amerikanska skyltfönster. Nu: ömt vårdade godbitar som gör unga män av gubbar". Nåja, det senare vet jag inte om jag håller med om. Jag

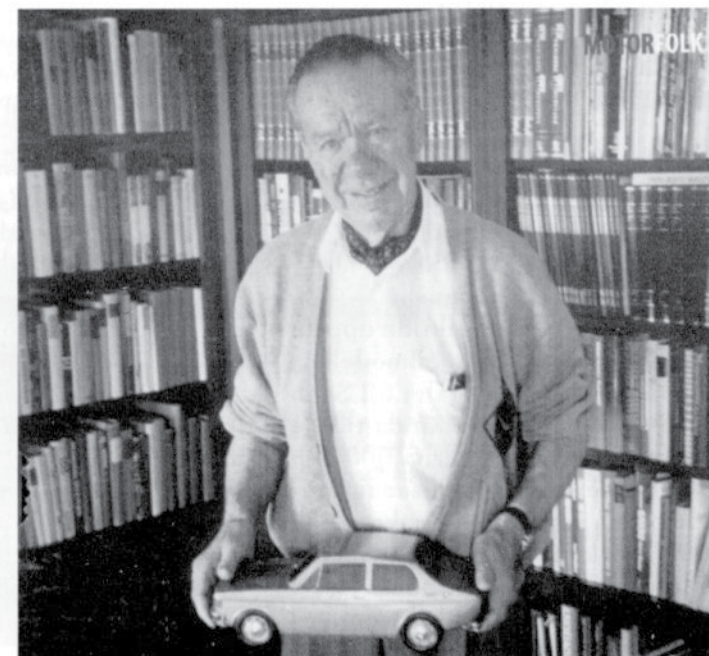
känner mig inte som en gubbe än, och inte tror jag att heller att man blir ung av den. Snarare är det en bil för alla åldrar som man trivs så bra med, att man möjligen köper den som ung och sedan behåller länge.

Motor

I nummer 6/7 1999 av denna tidning hittar vi en lång artikel där vår hedersmedlem Rolf Melde intervjuas. Rubriken är "Unik i svensk bilhistoria, nu avslöjar han spelet om Saab V4 och flytten till Volvo". Skribenten Sven-Oskar Ruhmén fortsätter: "25 år på Saab, 16 på Volvo. Rolf Melde är fullständigt unik i svensk bilhistoria. Ingen annan har betytt så mycket

för våra två bitillverkare som han". Det är inte svårt att hålla med om det. Artikeln handlar mest om den hemliga omställningen från tvåaktare till V4 hos Saab samt om hur han var med och tog fram Volvos 200-serie och experimentbilen LCP 2000. Det förstnämnda kommer ni för övrigt att få läsa utförligt om. Det ingår nämligen i den artikelserie om framförallt Sonett I som Rolf har gett ett så fylligt material till för Sonettvärlden!

Det enda Motor nämnde om Sonetter blev fel... Man visade nämligen en liten bild på den vita Sonett I:an med bildtexten "Saab Sonett I - tillverkad i sex exemplar varav fem finns kvar". Men de Sonettintresserade vet ju att alla sex är bevarade!



Rolf Melde håller en bilskvadermödel: En Saab 99 bak och Volvo 240 fram. Den symboliserar väl hans arbete för de båda bilproducenterna.



Saab Idag

Saab Idag

Visste ni att det finns en sammanlutning som förkortas SICK, Stockholms Internationella Chaufförsklubb?! Det är helt enkelt ett gäng direktionsschaufförer som gärna träffar likasinnade. I början av juni åkte man på studiebesök till Saab i Trollhättan och en del passade förstas på att besöka muséet. Två av dessa herrar ser vi glatt sitta i den blå Sonett I:an från 1956. Det var kanske för att det inte fanns ens en svärmorslucka att klämma ner en VD i?!

TV 1

Sommarnöje i Furuviik hette ett underhållningsprogram som TV 1 visade den 12 augusti. Förutom avbrott för dragspelsmusik visade Trafikmagasinets redaktion upp en kavalkad av svenska bilmodeller, alltifrån Volvo på 20-talet till Saab på 50-talet och framåt ända till de allra nyaste cabrioleterna 900 och C70. En del motorkändisar figurerade också som Picko Troberg och Sten "Storken" Lundin. Men låt oss hålla oss till den blå Sonett II V4 med reg.nr. BLR 052 och som ägs av vår medlem Lennart Holmgren i

Sandviken. Reportrarna Ellinor Persson och Göran Ambell vandrade från den P1800 man hade pratat om till Sonetten:

Ellinor: "En sportbil som inte sålde fullt så bra är denna Saab Sonett, varför gjorde Saab en sportbil?"

Göran: "Det var trycket från de amerikanska återförsäljarna, de ville ha något speciellt att visa upp i utställningshallarna och efter en del övertalning så tog vi i Sverige fram den här och det var ju i stort sett endast för den amerikanska marknaden."

Ellinor: "Här kan man inte sitta i baksätet, det måste väl ändå vara en nackdel?" (Vadå nackdel, det är väl ändå en sportbil, tycker red.!)

Göran: "Man kan nog inte säga att den var misslyckad på något vis, för att under de här åren den byggdes så sålde man nästan 10000 bilar."

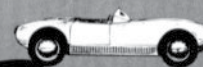
Ellinor: "Men vilka var det då som köpte en sådan här liten sportbil i plast?"

Göran: "Jag tror att den var ägnad för ungdomar, men den blev väldigt dyr, den var faktiskt dyrare än de amerikanska muskelbilarna som fanns vid den här tiden, så det var ju rätt så begränsad köpkrets på de här bilarna."

Sedan vandrade man vidare till en jubileums 96:a, men det är en annan historia. Både jag och vår kassör Johnny Johansson som också såg programmet tyckte att det var mycket fin PR för Sonetten, många människor ser på TV1 och det här var ett allmänt underhållningsprogram på bästa sändningstid. □

Köp - Sälj - Byt

SONETT



Säljes

Ny karosdel, bak till Sonett III. Roland Klaessén, tel. 0495-30108 efter 17.00.

Säljes

Nytt: Nya avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4. ÖDKolvar V4 1500cc. Div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus till III:an m.m.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777

Ytterligare några bilder från Saab-festivalen



Ovan: Fredrik Ekendahl svarade för lördagens mest dramatiska uppvisning med sin högtrimmade Saab 95. "Gasen bängde upp sig", förklarade han efteråt. Foto: Magnus Nilsson.

Ovan till höger: Erik Carlsson i berättartagen. Foto: Per-Börje Elg.

Till vänster: Torsten Åman, PR-chef på Saab Opel Sverige, var nöjd med årets Saabfestival, som under söndagen samlade bortåt 10000 besökare. Foto: Per-Börje Elg.

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, e-post: er.j@telia.com, pg. nr 487 74 84-8

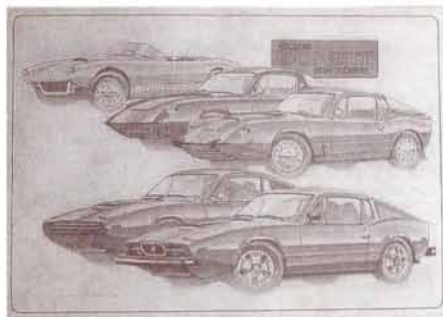


Jubileums T-shirt

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,-
Skala 1:43 modell I och III. Pris 300,-



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".