

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



*God
(H)jul*



- ★ Rally de neiges
- ★ Sportvagnsserien
- ★ Med III:an till USA
- ★ Medlemsmatrikel

4
1999

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Känns det historiskt, att hålla årtusendets sista Sonettvärld i sin hand?

Vi hoppas att ni nu har haft möjlighet att kolla in våra nya hemsidor på Internet, adressen är www.autosite.se/Sonett. Det krävs mycket tid för att få till bra hemsidor, den jag främst vill tacka är Göran Sundin, vår webmaster, som lagt ner ett stort jobb för att sidorna ska kännas fräscha. Givetvis är det också vår ambition att utveckla CSSs sidor så att de hela tiden förbättras. Det kan gälla t.ex. informationen om de olika modellerna eller våra reservdelsidor. En del behöver vi dock er hjälp med. Det skulle nämligen vara kul att även på nätet kunna presentera en del av era Sonetter. Skicka mig någon/några bilder på bilen och en följetext. Sedan är det ju förstås bra om ni anger ändamålet, om det ska in i Sonettvärlden eller på våra hemsidor så att det inte blir några missförstånd. Vi hoppas, att ni hjälper till, för precis som med Sonettvärlden och resten av klubbverksamheten så är vi beroende av ert stöd för att det ska bli bra. Har ni andra tankar/ideer om hur man kan förändra/förbättra våra hemsidor är ni välkommen att höra av er till tidningens adress så ska vi se vad vi kan göra för att tillgodose era önskemål.

Medlemsmatrikeln finner ni bara i Sonettvärlden och bläddrar ni vidare i detta nummer så hittar ni en färsk sådan.

I oktober var jag på MHRFs (Motorhistoriska Riksförbundets) årsmöte. På grund av stridigheter både vad gäller mötesordförande och valet av den kommande styrelsen för dem så kan jag här bara kortfattat skriva, att det inte var ett nöje att delta, snarare pinsamt ibland. Min förhoppning är dock, att lugnet nu åter lägrat sig och att MHRF aktivt kan jobba för de nu nästan 140 anslutna klubbarna! Mer dock om detta i tidningen.

På tal om MHRF så informerar de, att om fordonet är av en årsmodell som är trettio år eller äldre så behöver det inte ha vinterdäck mellan 1 december och 31 mars. Det kan ju vara bra att veta.

Ha en god helg, vi hörs igen nästa årtusende!

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, reservdelsförf.
013-27 04 12

Thomas Gustavsson, suppleant
0492-130 39

Per Alvestig, suppleant
031-56 43 39

OMSLAGSBILD:

Nu är det (h)jul igen!

Thomas Gustavssons Sonett III speglar sig i navkapseln på Åke Olssons Sonett II. Foto: Bo Andersson

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

Besiktningmän 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

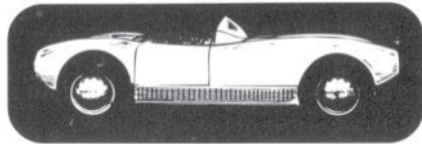
SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 2000.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

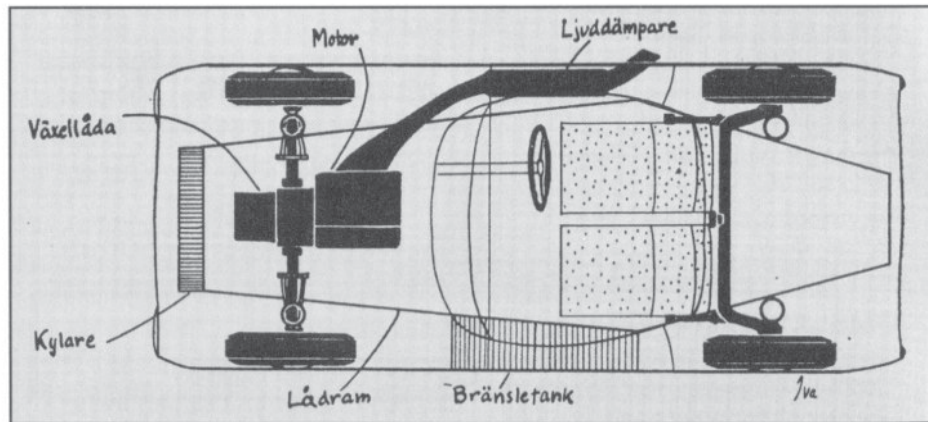
Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig

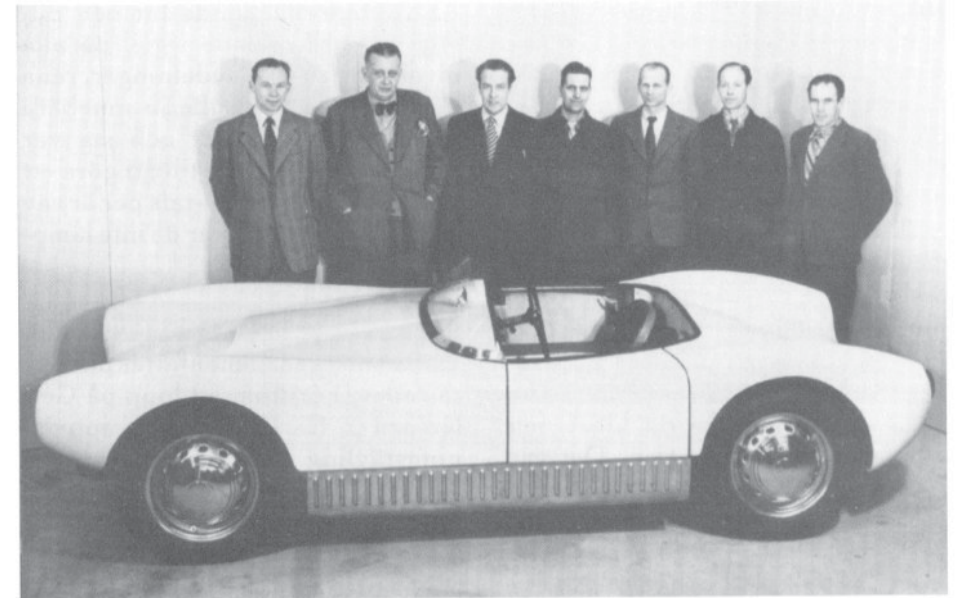


-Hade Du tankar på specialkomponenter för chassi och motor istället för Saab 93-delar till Sonett I:an? -I det sammanhanget kan jag inte direkt påminna mig någon annan komponent eller system än från 93:an. Anledningen var bland annat kostnadsskäl, det hade inte gått på annat sätt. Dessutom ville

jag visa vad Saabbilen dög till. Det var en av punkterna att 90% av bilen skulle bestå av Saabs standarddetaljer och ingick i filosofin när det gäller byggandet av Sonett I:an. I och för sig hade jag en massa andra tokiga tankar, men det fick man lägga band på. Hela kostnadsbiten var en sorts häm-



Tidningen SMT, Svensk Motortidning, och dess tekniske specialist Iva Maasing gjorde en genomskärningsritning från ovan av Sonett Super Sport. SMT tillade, att "om Saab Sport byggs i 25 exemplar blir den klassad som seriesport och i 100 som Gran Turismo". Vidare trodde man att toppfarten som tävlingsversion med glastopp skulle bli ca. 200, men inget av allt detta slog in. Saab byggde aldrig fler än sex stycken och toppfarten blev som mest runt 160 km/t.



Ytterligare en bild på de närmaste medarbetarna, från vänster Lars-Olov Olsson, Gösta Svensson, Olov Lindqvist, Arne Frick, Sven Fredriksson, Erik Johansson och Elis Olsson.

sko, men också en inspiration att se vad vi kunde åstadkomma med tillgängliga medel.

Att den blev högerstyrd hade inte ett dugg att göra med att jag tyckte att det såg sportigare ut. Motoraggregatet är vänt (för att erhålla bästa möjliga viktsfördelning) och då går hela växelföringsanordningen på höger sida istället för vänster. Visserligen hade vi på den högerstyrda standardbilen till engelska marknaden gjort en mekanism för att kunna ha aggregatet på det sättet, men det var en specialgrej som var klumpig och det ville jag inte ha. Därför blev det naturliga, att växla på höger sida. Den första Sonetten som byggdes hade ju rattväxel och inte golvväxel och det fungerade ju relativt bra. Så

vi använde styrväxeln för högerstyrda bilar, men inte växelföringen. (Desutom ska man ju komma ihåg, att Sverige då hade vänstertrafik, så egentligen var det naturligt med en högerstyrd bil).

Motorn var för övrigt en trimmad trecylindrig tvåtaktare på 748 cc och 57,5 SAE-hk vilket räckte till för att ge Sonett I en toppfart på ca. 160 km/h, inte dåligt med tanke på att vi är på femtiotalet. För att få upp effekten från standardmotorns 38 SAE-hk var motorn försedd med Solex dubbelväxelsystem och dessutom var avgassystemet starkt modifierat. Även spoltider och kompressionsförhållande var annorlunda.

Efter bilsalongen var det ett väldigt hallåande. Min grundtanke var

att göra upp till 25 bilar per år. Det fanns en specialsportklass på den tiden. För att komma in i den klassen så måste det göras 25 bilar per år. Jag tänkte, att 25 bilar per år, det går väl att kränga på något sätt. Så var då tanken att skapa en entypsklass, exakt samma typ som Renault nu har med sina roadsters som körs som förtävling före varje GP-lopp, det var filosofin bakom det hela.

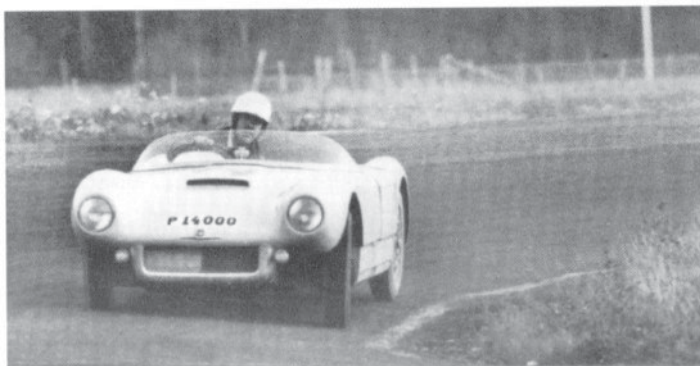
USA tryckte på

Men samtidigt kom då USA och ville absolut ha Sonetten. Det var

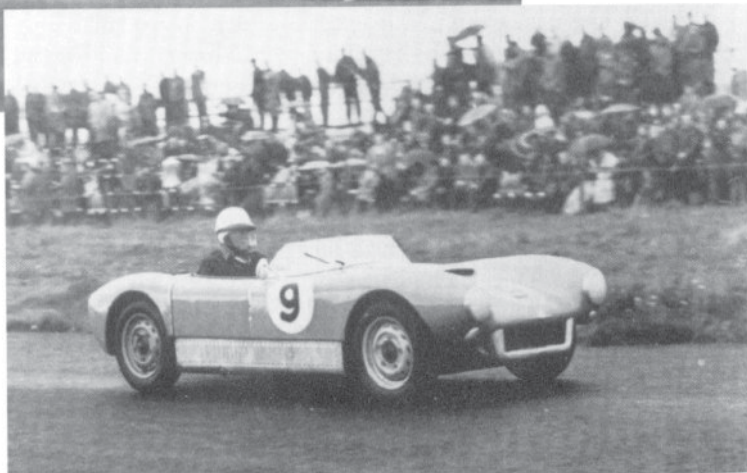
ett väldigt snackande hit och dit, alla människor lade sig i, på alla nivåer och på alla avdelningar, rena hönshuset. Det skulle ju innebära flera än 25 Sonetter och jag var absolut motståndare till att göra ett stort antal bilar (100-tals per år) av de här bilarna. Det var de inte lämpliga för.

Sonett I:ans tävlingsverksamhet

Den kan kort sammanfattas på några rader: Förutom ett lopp på Gelleråsen i Karlskoga och uppvisningstävling i Falkenberg och på



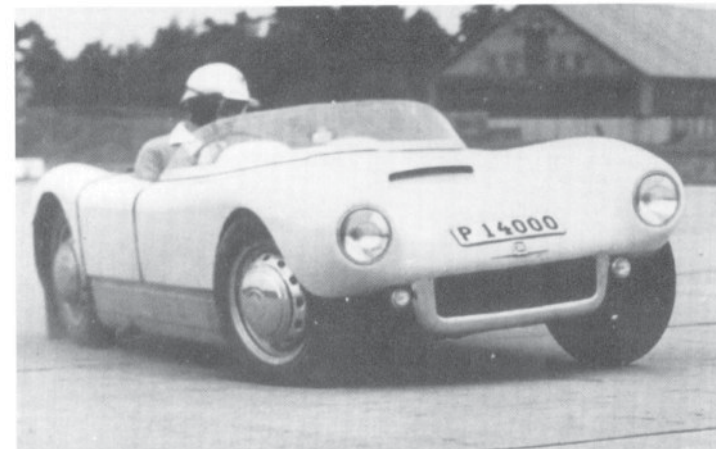
Dessa två bilder och den övre på nästa sida från 50-talet är tagna på Gelleråsbanan i Karlskoga där Sonett I gjorde en av sina få tävlingar. Vägballningen var förträfflig liksom hos kommande Sonett-modeller.



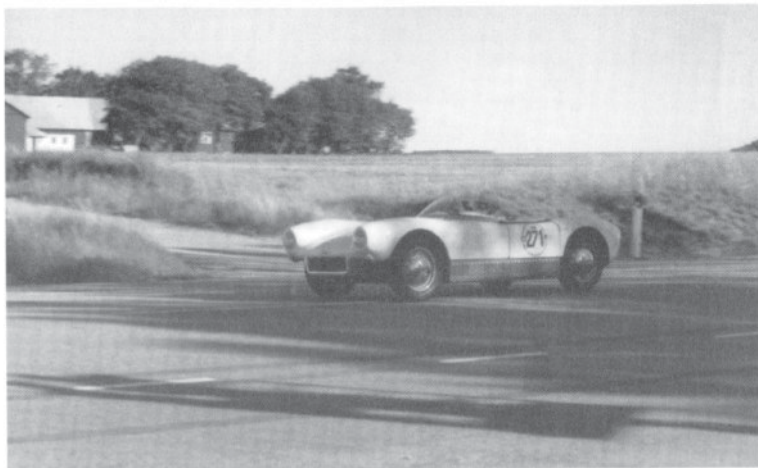
Solvalla på 50-talet så blev det inga mer tävlingar då. Anledningen var i all enkelhet att tävlingsreglementet ändrades så att man i stället hade möjlighet att tävla med modifierade 93:or. (Detta ansågs främja försäljningen av standardbilar mer, vilket förmodligen var en riktig bedömning). Självt fick jag dock inte

tävla med Sonetten, det ansågs inte lämpligt att jag höll på med sådana "lekar". Det hade jag väl kommit till insikt om själv. 1958-59 fick jag också mer ansvar för den totala tekniska verksamheten, vilket förstas tog min tid i anspråk.

Betydligt senare, 1989, körde Erik Carlsson och Torsten Åman ett upp-



Erik Carlsson vid ratten med Torsten Åman vid sin sida i full fart i Mille Miglia 1989. Visserligen skulle man köra på en förbällandevis låg idealtid, men det var väl inte alltid som Erik tänkte på det.



1996 fick dock Erik gasa så mycket han kunde för att slå hastighetsrekordet för 750 cc motorer, vilket han också lyckades med, med råge. Foto Peter Bäckström.

märksammat lopp i Mille Miglia i Italien men då hade Sonett I:an blivit veteran för länge sedan.

Ännu en "tävling" har faktiskt körts med Sonett I med ch nr. 1. Det var i september 1996 som Erik

Carlsson gjorde ett rekordförsök för bilar med motorer under 750 cc ut- anför Falkenberg. 40 år efter sin debut tog Sonetten, och Erik, rekordet med 159.4 km/h!

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Sportvagnsserien 1999

Hans Eklund



Denna serie är en nationell tävlingsserie för sportvagnar som körs på racingbanor med asfaltbeläggning. Grundkravet för en sportvagn är att den är tvåsitsig, men vissa fyrsitsiga bilar har dispens för att delta, t.e.x. Porsche.

Tävlingsbanorna

De banor som används för att köra sportvagnsserien är:

- Mantorp Park
- Kinnekulle Ring
- Gelleråsen, Karlskoga

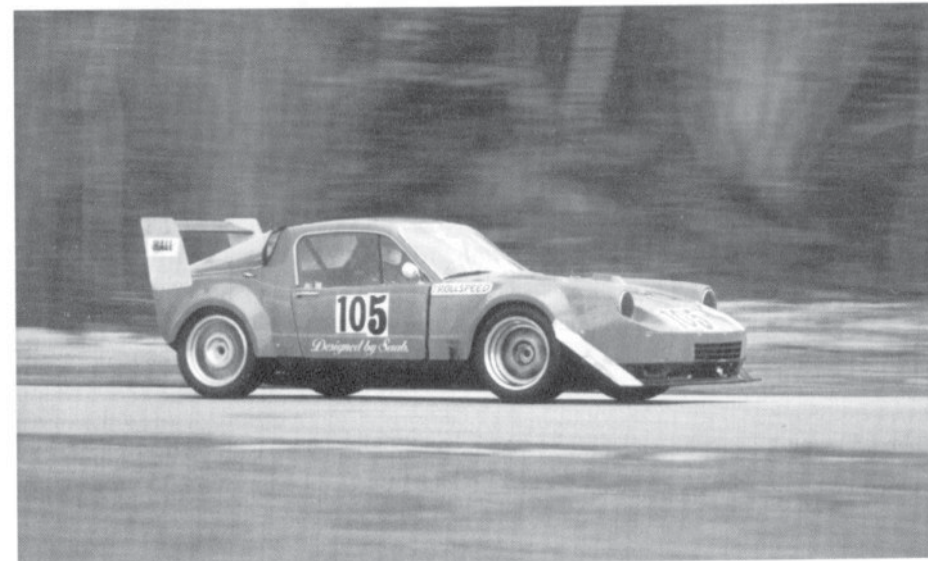
- Falkenbergsbanan
- Scandinavian Raceway, Anderstorp
- Ring Knutstorp
- Mittsverigebanan, Härnösand
- Rudskogen, Norge

GRATTIS

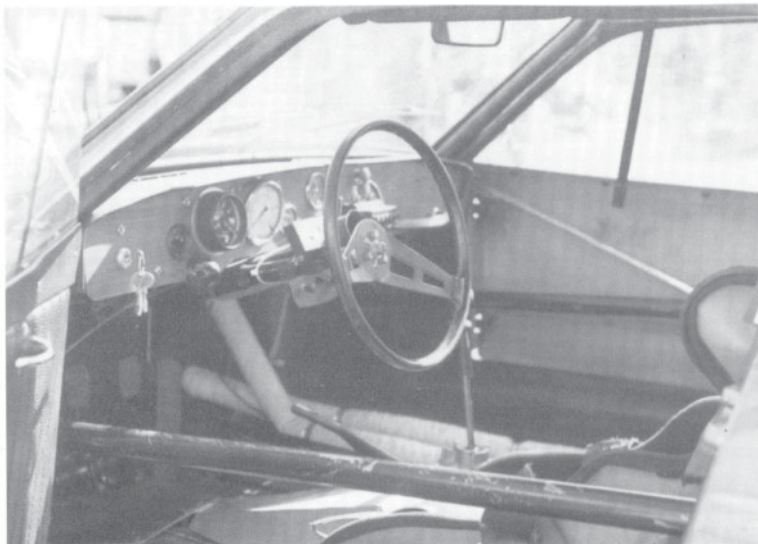
Ronny Kjellqvist
Bålsta

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!





Ni känner säkert igen Sonettens grundform, men annars är väldigt mycket ändrat, alltifrån frontpoiler till vingen bak.



Även interiört är mycket förändrat, mycket är lättat och givetvis är det varvräknaren som är huvudinstrumentet.

Tävlingsklasser

Roadsport: Besiktigade sportbilar för landsväg

Modsport: Modifierade sportbilar med racingdäck (slicks)

RS: Racersportvagnar, enbart byggda för tävlingskörning

Clubman: Enhetsklass, enbart byggda för tävlingskörning

Under 1999 har 7 tävlingar körts, 5 av dessa ingick i sportvagnsserien.

Konkurrenter

Porsche Turbo

Lotus 7 samt replikor på den

Lotus Europa

AC Cobra replikor

Lola T70 replikor

Ford GT40 replikor

MGB samt MG Midget

Alfa Romeo

Piper, Marcos samt Morgan

Resultat för min Saab Sonett

1997	4:a i Modsport
1998	5:a i Modsport
1999	1:a i Modsport

Tävlingsbilen, Saab Sonett 1967

Bilen har försetts med motor och växellåda från Saab 900 Turbo. Motorn har trimmats till ca. 300 hk och växellådan har förstärkts och modifierats. Även hjulupphängningar och bromsar är modifierade för att passa för racing. Däcken är racingslicks (omönstrade) som har en bredd av 12 tum fram och 8 tum bak.

Prestanda

0-100 km/tim ca. 4 sekunder
Toppfart Ca. 270 km/tim

Gunnar Ljungström in memoriam

Jan-David Skavén

Gunnar blev 94 år, en aktningvärd ålder. Han utnyttjade verkligen sitt långa liv väl och betydde framförallt mycket för utvecklingen av Saab 92-99.

Som ni kunde läsa i förra numret av Sonettvärlden så brydde sig dock inte Gunnar speciellt om Sonetterna, de lät han Rolf Melde hålla på med. Nej, det var bruksbilarna som låg honom varmast om hjärtat. Indirekt kan man väl säga, att hade inte bruksbilarna som Gunnar var med och konstruerade varit så framgångsrika, så hade inte resurser frigjorts till utvecklingen av Sonett I.



Han anställdes på Saab vid starten 1937 och passade perfekt för uppdraget när Saab 1945 tog beslutet att ge sig in i bilbranchen. Gunnar genomförde svåra problemlösningar i samverkan med en liten teknikerstab, ofta med mycket knappa resurser. Det första synliga beviset tycks ha varit en färgskiss som visar en grön strömlinjeformad bil med en liten fena på taket som påminde om Tatra-plan. Att Saab från början fick framhjulsdraft och en efter dåtida mått mätt säker kaross kan till stor del tillskrivas Gunnar Ljungström. 1947 visades den första prototypen på Saab 92.

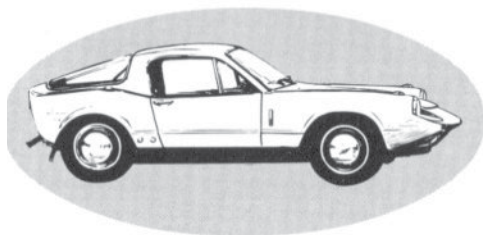
Han gick i pension 1970 men arbetade faktiskt vidare som konsult till bilutvecklare vid Saab fram till 1985, då var han 80 år! Även därefter var han aktiv och utvecklade en sorts trappstol, som med sin höga rygg skulle vara stabil för t.ex. äldre personer. Som belöning för sina stora insatser fick han bland annat IVAs, Ingenjörsvetenskapsakademiens, stora guldmedalj.

How many are left?

Bruce Turk (tidigare publicerad i North East Writings on Saab, NEWS)

I'm frequently asked how many Sonetts still exist. Although I can't say for sure, I can come up with a pretty good estimate.

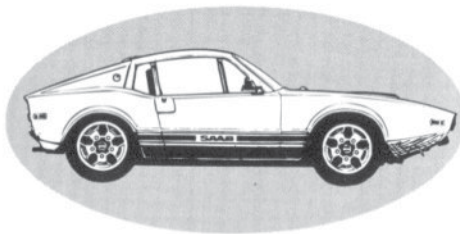
Using the International Sonett II registry (1968 & 1969 Sonetts only) I was able to come up with the following statistics: Of the 893 1968



Sonetts produced, approximately 240 are still accounted for, around 27%. Of the 639 1969 Sonetts produced, approximately 200 are still accounted for, around 31%.

So an average of 29% of the 1968 and 1969 Sonetts exist, but are not necessarily roadworthy. Unfortunately there is not a registry for the Sonett III's, but if we use 29% as the number still in existence, around 2420 of the 8350 or so produced should still be laying around somewhere.

Call me crazy, but I don't think almost 2500 Sonett III's can be rem-

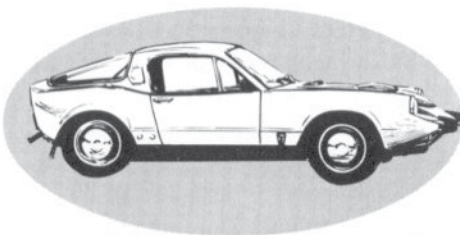


bembered by their former owners, much less exist in their physical form! If 2500 Sonett III's were parked end to end they would cover a distance of more than 6.5 miles! I don't think so... So just how many Sonett III's are left worldwide?

I'm going to guess between 650 and 900 in various stages of disrepair and maybe 140 really nice ones. How many do you think?

Please send the best estimate and comments on the subject to me, the address is:

Bruce Turk
333 St. Andrews Road
Walden, New York 125 86
USA



Across Germany 2000

Jan-David Skavén

Den 9-12 juni nästa år kommer den schweiziska Saabklubben att arrangera den internationella Saabträffen för år 2000 i Luzern. I korthet blir det tävlingar i olika klasser för snyggaste bilar, reservdelsmarknad, middag med underhållning, möjlighet till olika utflykter och givetvis prisutdelning. Den 12:e får väl mest betecknas som hemresedag.



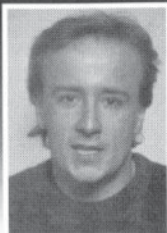
Across Germany 2000 handlar om hur man kan ta sig till Schweiz. Den äger nämligen rum mellan den 3-9 juni och är en kortgeferd från Kiel i norra Tyskland via Porta Westfalica, Dortmund, Bad Homburg, Thalheim, Bad Tölz till St. Gallen. Allteftersom ansluter sig fler och fler Saabbilar och det är väl logiskt att tro, att de flesta i kortegen kommer från Tyskland. Men den tyska Saabklubben, 1. Deutschen Saab-Club e.V., bjuder också in andra Saabklubbar att vara med, bland annat Club Sonett Sweden. Så det kommer säkert andra Saabar från t.ex. Norden med bilar från de olika klubbarna.

Har ni intresse att vara med på kortegen så är ni välkomna att kontakta tidningens adress, se sid. 3, så sänder vi er gärna den kompletta in-

formationen med tider, logitips och anmälningsformulär. Ett annat sätt är att ni som har tillgång till Internet går in på den tyska Saabklubbens hemsida och själva hämtar ner den kompletta informationen. Via den hemsidan kan ni även länka er till den schweiziska Saabklubben och hämta ner deras provisoriska träffprogram. Enklaste sättet att nå den tyska Saabklubben är nog att gå via vår egen hemsida, www.autosite.se/Sonett och gå in på länkar till andra klubbar. Men givetvis kan ni även gå direkt till den tyska Saabklubbens hemsida och adressen: <http://www.saab-club.de>

Om vi får mer information om såväl kortege som internationell Saabträff så kommer vi förstås att informera er i kommande nummer av Sonettvärlden. □

Snack i 2-takt

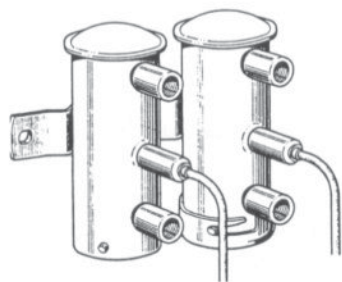


Tvåtakts-
redaktör:

Mats
Jonsson

Tvåtaktssonetterna utrustades av fabriken med två stycken bränslepumpar av fabrikat BENDIX 480534 som populärt kallades Bendix Blue Top. Att det var två pumpar monterade på dessa bilar härrör sig från att de var försedda med ett avancerat och snillrikt förgasarsystem som var försett med en primär och en sekundär krets och funktionen är följande:

Den ena pumpen suger bränsle från tanken och pumpar detta till ett flottörhus som finns placerat på motorrumsgolvet på höger sida. Den andra pumpen suger bränsle ur flottörhuset och pumpar upp detta i de tre förgasarna. Det bränsle som inte förbrukas returneras ner i flottörhuset där det på nytt, tillsammans med nytt bränsle från tanken, pumpas upp i förgasarna igen. Låter det avancerat? Med denna konstruktion uppnås bl.a följande fördelar:



Bränslepumpar av fabrikat Bendix.

Okänslighet vid kurvtagning. Med en vanlig konstruktion skulle förgasarna flöda respektive gå torra vid kurvtagning beroende på åt vilket håll kurvtagningen sker. Minskad betydelse av flottörnivå. Minskad betydelse av nålventilens kondition. Förgasarna saknar nålventiler och i stället finns endast en nålventil i hela systemet vilken sitter placerad i flottörhuset. Ovanstående argument är dock inte anledningen till att Saab lät montera den på Sonetterna (även om de ibland har velat ge sken av det). Den direkta orsaken var, precis som när man monterade V4:an, att man inte kunde stänga huven med de gamla Monte Carlo-förgasarna på plats med tillhörande luftfilter. Sonettens förgasare är av horisontell typ och i sidled fanns det plats i motorrummet. På köpet fick man 5 hästkrafter extra. För några år sedan lät jag

köra en trimmad Saab Monte Carlo 850 på en rullande landsväg där vi optimerade bestyckningen dels för originalförgasaren och dels för Sonettförgasaren. Testerna visade att med Sonettförgasarna monterade så erhöles ca 10% mer effekt än med Monte Carlons förgasare. Resultatet stämmer väl med de effekter i standardutförande som Saab uppgav. Om ni inte redan visste det så är det samma typ av motor i Monte Carlo 850 och Sonett II. Monte Carlo 850 hade 55 hk medan Sonetten uppgavs ha 60 hk.

Svindyra Bendixförgasare till salu

Tänker du byta ut dina Bendix-pumpar så finns de fortfarande att köpa om än med det faktum att de är svindyra. Numera heter de dock FACET och finns i 3 utföranden: Blue Top, Silver Top och Red Top. Den sistnämnda är den billigaste och den som har störst kapacitet. Blue Top är prismässigt jämförbar med Red Top men har lägre prestanda. Dock är både tryck och kapacitet större på denna än på motsvarande Blue Top av fabrikat Bendix. Den FACET-pump jag rekommenderar är Silver Top. Den ger 113 liter/tim och maximalt tryck är 0,30 bar. Detta räcker gott och väl till en värstingtrimmad tvåtaktssonett. Tyvärr är det dock det dyraste alternativet. Köper du en Blue Top så avger den ett tryck på 0,45 bar och detta klarar inte nålventilen i flottörhuset av varför du måste montera en tryckregulator. Förslagsvis ett "Filter King".

Det här med bränsletryck gäller även dig som åker V4: Har du monterat en bränslepump som ger mer än 0,25 bars bränsletryck så bör du fundera på att montera ett "Filter King" då du annars, med stor sannolikhet, kommer att få problem med läckande nåventiler och felaktig flottörnivå i din förgasare. Som tidigare har nämnts så har inte flottörnivån samma roll på tvåtaktssonetten varför 0,30 bars tryck kan accepteras i denna.

Tips: Tillverkaren rekommenderar att bränslepumparna monteras i gummiupphängningar. Detta gjorde aldrig ASJ vid fabriken utan pumparna monterades stumt i hjulhuset. Vid montering av nya pumpar uppstår ett nytt problem: Slangnipplarna från de gamla pumparna passar inte. De har en G 1/4"-gänga medan de nya pumparna har en anslutning med en G 1/8"-gänga. Plastnipplar finns att köpa men rekommenderas ej. Jag svarvade nya i mässing och eftersom detta är en relativt ovanlig gänga så fick jag köpa ett gängsnitt för 280 kronor.

Rekommendationslista:

Bränslepump:
Facet Silver Top 40017
Tryckregulator (till V4): Filter King FK3
Upphängningssats 479807
Ovanstående delar finns hos väl sorterade biltillbehörsaffärer eller att beställa genom Motor Italia Svenska AB (MISAB) som även är generalagent för Weber. □

Med III:an till USA

Berndt Larsson, Cronulla, Australien, text och foto.



Året var 1970 när Scania-Vabis och Saab i stort sett var klara med sammanslagningen av exportmarknadens marknadsfunktion som blev placerad i Södertälje. Men vem skulle ha ansvaret för den redan då så betydande USA-marknaden (årsförsäljning ca. 13.000)? Trots alla Saabtekniker i Trollhättan med lång erfarenhet gick budet om att bli serviceingenjör till mig som dittills enbart haft med Scania att göra.

En packe med verkstadshandböcker för inläring över helgen och så iväg till New York och

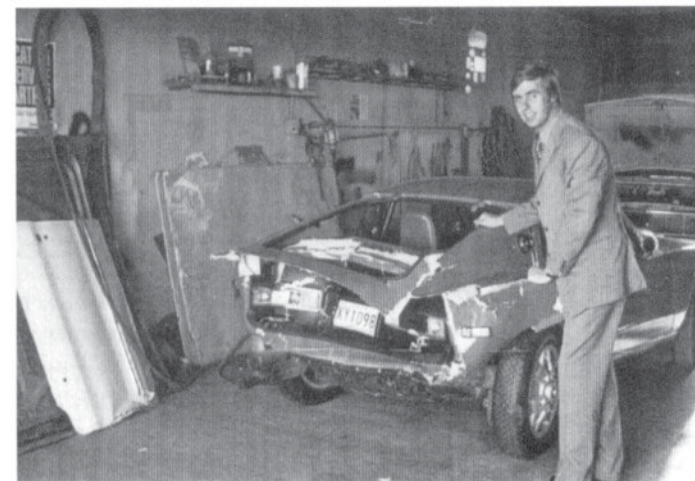
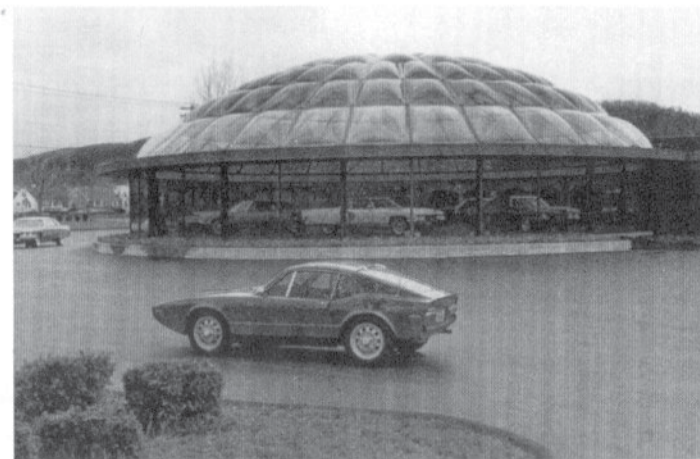


New Haven, Connecticut på måndagen en augustidag. Försäljningschefen Holger Karlsson och samordnaren Ulf Nyström svarade för introduktionen. Presentationen av 1970-års modeller med Sonett III som dragplåster följde på både öst- och västkusten, Torrence, Kalifornien, med en massa besvärliga frågor från återförsäljarna. Det fanns runt 300 stycken. De allra flesta med flera märkens intressen att bevaka (multi franchise).

Jag minns att Sonett III:an blev mycket väl mottagen. Läcker, praktisk och långt från tvåtaktsbekymren som gällde för inte så länge sedan. Luftkonditioneringen fungerade utmärkt i det begränsade kupéutrymme. Som syns på en av bilderna var den till och med ett vackert blickfång

Den gula III:an lyckligt ovetande om vad som komma skulle.

Sonett III:an framför en Cadillac återförsäljare, New Haven, Connecticut, juni 1971.



Efter den fula smällen på bilens bakparti är jag tacksam för Saabs väldegnade kupéutrymme.

framför den lokale Cadillac återförsäljaren.

Föraren av Continentalen sov, se på ögonlocken...

Men säg den glädje som varar för evigt. Inte långt efteråt blev jag påkörd bakifrån (i en annan Sonett III). Den tunga amerikanaren gjorde att bakdelen i det närmaste försvann. Plastdammet yrde, bagage-

utrymme tillintetgjordes och plötsligt var den 60 cm. kortare. Det var som en katapultstart men det höga nackstödet räddade mig. Nackskadan (whiplash) blev minimal. Som synes var det mera synd om Sonetten. Continentalen däremot lyfte bara på ögonlocket!

Nio år senare hade jag min egen röda III:a av 1974 års modell, med luftkonditionering. Den har jag



Ford Continental, hård som flinta. Den lyfte på ena ögonlocket för att se förödel-sen...

lyckats hålla undan för påkörare - och rost. Mycket beroende på ett förträffligt Munters avfuktningssaggregat. Med Hygrostaten på 60% luftfuktighet, träullsplattor på väg-

gar och tak, inplastade dörrar och mörklagt utrymme i den gamla småländska ladugården från 1850-talet håller den sig som "ny". □

Om Du säljer Din Sonett...

...så hoppas vi förstås att Du informerar den nye ägaren om hur man blir medlem i Club Sonett Sweden! Be honom/henne kontakta vår kassör Johnny Johansson, tel. hem 0521-22 12 50 så ordnar sig det praktiska snabbt.

MHRF:s förbundsstämma eller Många Herrars Riktigt Fnoskiga förbundsstämma.



Jan-David Skavén

Nej, jag tillät mig att skämta i rubriken, för MHRF står ju för Motorhistoriska Riksförbundet och är den organisation som ska företräda drygt 130 olika klubbar för gamla fordon, alltifrån bilar, motorcyklar, lastbilar till bussar. Det har man gjort bra i det förflutna och bl.a. lyckats utverka skattefrihet och besiktning vartannat år för fordon äldre än 30 år. Dessutom total besiktningfrihet för fordon äldre än 1950. Man har ordnat myndighetskonferenser där man informerat olika myndigheter med inflytande i trafikfrågor om vår hobby och vårt miljöarbete. Utan tvekan har man gjort ett förtjänstfullt jobb och MHRF har med åren blivit ett inflytelserikt remissorgan.

Desto tråkigare var det att se cirkusen på förbundsstämman i oktober. Som vanligt hölls den på Täby Park Hotell utanför Stockholm. Varje ansluten klubb företrädde av en eller två representanter och för Club Sonett Sweden var det Göran Sundin och jag. Det var nog ganska många av dessa som liksom jag blev förvånade över det som skulle komma. Det är ju både vanligt och tillrådligt att man väljer en annan mötesordförande än den ordinarie för att bl.a. ge denne en chans att agera som vanlig deltaga-

re. Sagt och gjort, ett namn föreslogs och valdes som mötesordförande. I skrivande stund kommer jag inte ihåg namnet, eller så har jag förträngt det för han var en katastrof. Det började så bra när han presenterade sig, riksdagsman och ägare av ett samlarfordon. Men när han kom upp på auditoriet blev Dr. Jekyll Mr. Hyde. Med närmast diktatoriska brösttoner gav han order om hur folk skulle få yttra sig. "Med namn och endast skriftliga frågor" osv. Efter en första förvåning stegrade sig auditori-

et med rätta och det hela slutade faktiskt med att vi gjorde en ny omröstning om ordförandeskapet för mötet och han blev bortröstad! Jag hörde till de som röstade bort honom, det är inte på det sättet som vi umgås i motorhistoriska kretsar som han tänkt sig. Riksdagsmannen deklarerade istället att han skulle ta tåget hem "för han hade viktigare saker att göra". Far i frid, var det nog många som tänkte.

Istället valdes Odd Hedberg i Triumphklubben till mötesordförande och även om inhopet blev lite abrupt för honom så skötte han uppgiften med den äran. Vad jag förstått efteråt så låg den numera f.d. ordföranden Claes Antonsson bakom namnförslaget på riksdagsmannen som mötesordförande. Med andra ord, helt enkelt en kupp som ingen annan i MHRFs styrelse kände till. Uppenbarligen har inte personkemin mellan Claes Antonsson och resten av styrelsen fungerat. Vilket resulterat i att den förra styrelsen inte varit så handlingskraftig som den skulle kunna ha varit.

Efter turbulensen med val av mötesordförande vidtog nu förbundsstämman med val till olika poster. När valberedningen under ledning av Bengt Dieden föreslog nya styrelseledamöter för verksamhetsåret 1999-2000 så reagerade Claes Antonsson som varit ordförande för MHRF 1999 och vars mandattid egentligen skulle fortsätta ytterligare ett år. Han deklarerade, att om valberedningens förslag antogs så skulle han avgå. Istället föreslog

han egna namn. De två förslagen ställdes mot varandra och valberedningens namn antogs. Sagt och gjort, Claes Antonsson tackade för sig och avgick direkt. Ni förstår säkert, att det inte var någon höj-dare för auditoriet att åhöra detta spektakel, därav rubriken. Nej, en och annan vred sig och ville helst gå därifrån.

Kaffepausen räddningen

Vi var nog många som längtade efter en kopp kaffe efter detta. Det gav också valberedningen tid att göra ett nytt förslag till styrelse. Efter pausen valdes sedan den nya styrelsen under ledning av Lars Adolfsson utan problem. Ja, man valde även in en kvinna, Eivor Fredriksson som tidigare företrätt en Mercedesklubb. Bra att man igen har en kvinna i styrelsen, hoppas det kan bli fler. Sedan vidtog mer normala årsmötesförhandlingar med genomgång av balansräkning, verksamhetsberättelse o.s.v., men det är ju i ärlighetens namn inte lika spännande att berätta om.

En intressant motion vill jag dock nämna, från Morgan Owners Group of Sweden. Man oroade sig för att arrangören av Tjolöholm Classic Show sålt arrangemanget för en anseelig summa. Andemeningen i motionen var att vi alla ska vara uppmärksamma på den tilltagande kommersialiseringen av de stora arrangemangen. Klubbarna/enskilda personer ställer ideellt upp med sina fordon, andra tjänar pengar på det. Det är ingen lätt fråga, för samti-

digt är det av intresse för hobbyn att synas.

Jag vill också nämna, att innan förbundsstämman på förmiddagen hade Björn-Eric Lindh en intressant genomgång av vad MHRF arbetat med genom åren, det var mycket och imponerande. Inte minst med tanke på att det inte alltid varit så lätt att ha med våra myndigheter att göra. Det hölls även ett givande föredrag med många diabilder av Göran Ambell från tidningen Nostalgia. Han visade på bredden i fordonshobbyn och uttryckte en förhoppning, att

man inte bara värnar om det egna fordonet/klubben utan även är öppen för andra smakriktningar.

Slutligen, för att avsluta positivt. Jag är övertygad om, att MHRF under ledning av den nye ordföranden och med kännedom om en del personer i den nya styrelsen, kommer att arbeta bra för sina medlemsklubbar. Det är min förhoppning, att arbetsklimatet i styrelsen blir väsentligt bättre och att vi vid nästa förbundsstämma år 2000 ska kunna ägna oss mer helhjärtat åt frågor som är av intresse för hobbyn och slippa pinsamma personstrider. □

Medlemsavgiften 2000

Det är nu dags att förnya medlemsskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för år 2000. Vi uppskattar att ni gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/99 av Sonettvärlden.

Årsmötet 1999 beslöt att medlemsavgiften för år 2000 ska vara oförändrad 125:-, med en reservation nedan. Det är en av de lägsta avgifterna bland alla bilklubbarna. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några av våra klubbartiklar, Du hittar urvalet på sista sidan i Sonettvärlden.

Obs, om det visar sig, att klubben får extra utgifter på grund av ökade kostnader för Sonettvärlden år 2000 eller nya för en gemensam Saabklubbstidning har vi möjlighet att utdebitera 75:- till. I så fall återkommer vi om detta. I skrivande stund vet vi dock inte hur det blir och vi har valt att tills vidare stå fast vid ovannämnda 125:-.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar vad gäller adress och bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i detta nummer. Gör det inte det kan Du även kontakta Johnny på tel: 0521-221250 eller e-postadress: johnny0521221250@telia.com.

Ovanlig Sonett på Internet

Magnus Lidén

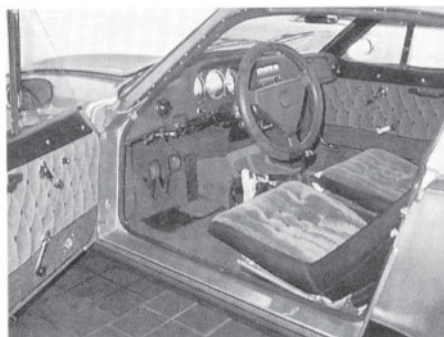
Fick ett intressant tips av en bekant om en Sonett på Internet: "http://www.chequeredflag.com/saab/saab.html"

Tydligt en "prototyp byggd i sex exemplar av Saab själva"...

Är detta sant? Jag har aldrig sett eller hört talas om denna prototyp tidigare, trots att jag varit medlem i Sonettklubben sedan starten, och jag tror jag har alla Saabs egna böcker... Intressant att höra om övriga i klubben känner till detta.



*Sonettbälningar
Magnus Lidén
Ekgatan 2, 941 36 PITEÅ*



Redaktörens tillägg är två: Det första att det troliga är att det är ett hembygge, om än proffsigt. Det är inte troligt att Saab är involverat på något sätt, än mindre i sex exemplar. Sedan hoppas jag, att Sonetten fortfarande kan ses på nätet när detta kommer till er i december. □



Tryckfelsnisse får sällskap av datanisse

Jan-David Skavén

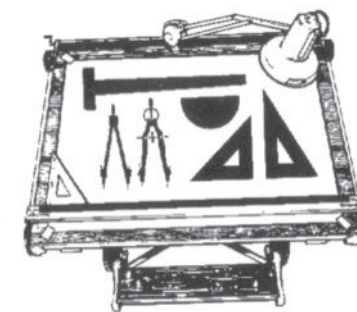
Det är mycket som kan gå snett när man gör en tidning. De klassiska tryckfelen känner vi alla till. Oftast är det förmildrande ord för att man själv skrivit fel. Sånt händer även om man gör allt för att undvika det. Nu har tryckfelsnisse fått sällskap av datanisse.

Vi hade stora dataproblem när vi skulle göra 3/99 av Sonettvärlden. Det var den dator som vi gör layouten på som spökade. Resultatet blev (minst) två olika fel: För det första poppade en tidigare vinnare av Sonettdraget upp igen, nämligen Arne Karlsson i Sjuntorp. Han vann ju redan i nummer 1/99. Nej, det korrekta hade varit, att det var Mikael Svensson i Linköping som vann i nummer 3/99. Vi säger grattis till Mikael i efterskott och givetvis får han en penninglott.

Det andra felet drabbade en del mellanrubriker på sidan 30/31. För att undvika eventuella oklarheter upprepar vi i ordning de rubriker som blev fel:

Är det en risk att Saab påverkar innehållet/hur går det med vår självständighet.

Ska det finnas en gemensam tidningsredaktion? Vad händer om inte platserna besätts?



Om en gemensam tidningsredaktion blir av, hur långt fram sträcker sig Saabs engagemang?

Om den gemensamma tidningen inte blir av, hur länge kan Saab tänka sig att sponsra Sonettvärlden?

Är det då inte en risk att folk blir medlem i den klubb som har den lägsta årsavgiften om man mest vill komma åt den gemensamma klubbtidningen?

-Det ska väl vara allt som blev fel i den artikeln, vi beklagar givetvis att den delvis blev svårsläst. För att försöka undvika liknande fel har Club Sonett Sweden investerat i en ny dator för layoutdelen av tidningsproduktionen. Det är vår förhoppning, att vi slipper igångkörningsproblem, för det nummer Du nu håller i, 4/99 är det första som gjorts med hjälp av den. □

7^e Rally de neiges – det gör skäl för sitt namn !

Översättning av Lennart Jarenbäck från La vie de l'auto, Actualités No 880 : 25 februari 1999

Innan vi kommer till Lennarts översättning ska vi citera vad han skriver i sitt följebrev : Reportaget ger ögonblicksbilder av "Veteran car club romand" och som denna gång bevakades av fotografen François Haase. För första gången uppträdde en Saab Sonett i detta rally. Inte vilken Sonett som helst, utan Marc Andenmattens röda Sonett II 1966 #005. Den lilla bilen väckte fotografens och de medtävländes entusiasm. Marc berättade att han upplevde en enorm körglädje under hela rallyt och att bilen uppförde sig perfekt på det hala underlaget. Marc tyckte att han fick full kompensation för den renoveringsmöda han lagt ner på Sonetten. Lustigt nog så kördes bilen av Paul Macchi i samma trakt (Villars-Ollon) redan sommaren 1966, i ett rally som ingick som deltävling i de schweiziska rallymästerskapen. Bild från detta finns, som bekant, publicerad i Björn Svallners bok om Sonetterna. Nu till artikeln :

Gott humör, disciplin och snö den 9 – 10 februari i kantonen Vaud : man ändrar ej ett vinnande lag !

Trots snövädret infann sig 35 bilar till starten av detta det "7^e Rallye des neiges" i byn Roche i kantonen Vaud, lördagen den 9 februari.

Den allra äldsta bilen var Jacky Culafroz Amilcar GGs 1925 men man kunde också se en magnifik röd Saab Sonett från 1966 körd av Marc Andenmatten, en Gnome et Rhône från 1938, en MG ZB Varitone från 1956 och likväl en Willys Jeep 1950.

Med andra ord en mycket varierad tävling.

Två minuter på kilometern.

Efter det traditionella kaffet med croissant som huset Kalesa bjöd på och utdelning av road-books, gavs första start klockan 9 åt bil nummer 1, en Citroën 11 BL tillhörig laget Abegg, för en första etapp på 161 km, som ledde våra deltagare från Roche till Villars. Denna etapp innehöll tre specialsträckor, alla sträckor utan tidsmätning men med



Det är ingen överdrift att kalla denna tävling Rally de neiges, eller på svenska, snörrallyt.

en medelhastighet av 30 km/h att respektera utefter hela banans sträckning. Efter ungefär 12 km fastnade alla i en fälla: en liten väg med massor av snö, som innebar en avsevärd försening för majoriteten av deltagarna. Men detta gör inget, man är där för att roa sig! Sanningen är att alla specialerna inträffade på småvägar med extrema mängder av snö och ibland åtföljda av kraftiga snöbyar.

En andra specialsträcka väntade på deltagarna vid foten av passet "Planches", där deltagarna tillät sig en och annan sladd, inte alltid under full kontroll. Strax innan middag kom en mycket hal stigning som

övertäckade vissa, vilka i takt med på- och avmontering av snökedjor fann sig blockerade i vissa svängar utan att kunna vända om. Den enda lösningen på detta problem var att backa. Det var fallet bland andra för Mado och Michèle i en Facel Véga III.

Teamet Cullaafroz/Levat behövde under alla omständigheter byta bakhjulen på sin Amilcar till ett par med kedjeslingor och slutade dagen genomblöta men med ett leende trots allt. Efter lunchen, som intogs enligt deltagarnas fria val, gav man sig av igen utan att veta vad som väntade.

Eftermiddagen, med samma utmaningar: snöstorm och man monterade

de kedjor, rena vägar och man tog av kedjor. Den sista specialen för dagen visade sig också gratinerad, dvs. igensnöad. Som i fallet med de föregående, avstod vissa av deltagarna att köra den. Däremot såg man ett sidovagnsekipage bli skjutet av sin besättning. En rallybil som hade missat sin sats blev stående på plan väg innan stigningen. De stackarna slet och sköt på sin bil för att slutligen kunna hoppa upp och fortsätta. Väldigt modigt! För att bromsa i nedförsbackarna med 25 % lutning fann Jacky inget annat att göra än att låsa bromsarna helt på sin Amilcar, med en viss framgång.

Schweizarna är sympatiska. Som bevis blev besättningen Bel/Antoine med en Panhard X 85 från 1956 bjudna på en fulltank av en bensinstationsägare, helt förtjust över att få se alla gamla bilar. Ytterligare några kilometer och så anlände alla våra deltagare till Villars-sur-Ollon där en middag och en natts vila gjorde underverk. Söndag, med en 85 km lång etapp som passerar Gryon, Massonges, les Gilettes, Troistorrents, Collombey, Illarsaz och slutligen Roche med en ändring på grund av en avstängd väg.

Trötta och blöta var alla deltagare lyckliga över att ha fullföljt detta 7^e Rally des neiges. Inget annat rally förtjänar bättre sitt namn än detta.



Andenmatten kontrollerar så gott det går sin sladd bakom ratten till sin superba lilla Saab Sonett".

Snö och ännu mer snö. Organisatörerna, deras hustrur och även ibland deras barn hade verkligen gjort allt för att organisera denna promenad genom de Vaudska alperna, som alltid bidrar till gott humör.

Korrespondent François Haase
Veteran car club romand
Gérhard Grand
Le Tombex
1122 Romanel/Morges, CH



Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Vi har ju tidigare nämnt att betaltvkanalen Discovery visade en halvtimmes Saabhistoria. En sådan höjdare ska förstås återges något utförligare än bara i notisform så vi gör det här nedan i form av "det skrivs om oss... special. Då programmet bandades så kanske man också kan visa det på något lämpligt Sonettmöte. Det handlar dock inte bara om Sonetter utan visar upp Saabs hela bilproduktion från Saab 92 till 9000. Vi koncentrerar oss dock av naturliga skäl på den del som avhandlade Sonetterna.

"Det var en välbevarad hemlighet att Saab gjorde en sportbil, Sonett I. Den introducerades i USA för återförsäljarna behövde en sportbil. Bilen byggdes för tävlingar". Här visar man bilder på den vita Sonetten, förmodligen tagna på Stockholms Bilsalong 1956. Sedan övergår man till nytagna bilder på den blåa Sonett I:an som, liksom den vita, står på Saabs bilmuseum i Trollhättan. "Chassit var av aluminium och karossen av glasfiber. Endast 6 bilar byggdes. Projektet lades ner när tävlingsreglerna ändrades".

"Saabförare är speciella och Sonetten är typisk"

Detta säger Christopher Day, Saab Sonettägare i England. - "Dess form är väldigt annorlunda. I mina ögon mycket spännande, men en del ser

den som ett skämt". Bilder visas på hans fina Monacoröda Sonett V4 från 1968. "1966 återupplivades namnet Sonett och man gjorde en andra sportbil, Sonett II. De tidiga hade tvåtaktsmotor, som ersattes av en mer vanlig bensinmotor. Den kallades den fula ankungen, men det är det som ger den dess charm. Den är så olik allt annat. Jag (Christopher Day) tycker den är symmetrisk till formen. Jag älskar den. Jag bryr mig inte om vad folk säger".

Därefter är det en grön III:a från 1974 som visas.

"Den senare italienska modellen är inte lika tilltalande men den har också sin egen charm. De är så olika allt annat och bara det är tilltalande. Sonett III tillverkades till 1974. Man kan se hur Saab utvecklade

lat stötfångarna. Dörrarna var förstärkta och bilen uppfyllde Kaliforniens miljö- och säkerhetskrav". Därefter får vi se hur de båda Sonetterna körs friskt på en typisk kurvig engelsk landsväg. Medan de körs fortsätter kommentarerna: "Och det är en riktig sportbil. Med framhjulsdriften och balansen är det en underbar bil att köra. Bilen stod sig väl i konkurrensen. Den hade inga större problem att skaka av sig MGB, Midget och Spitfire. Bilen blev en succé för Saab. Den hade framhjulsdrift eftersom det hade visat sig så framgångsrikt. Man använde delar från Saab 96, samma motor, kraftöverföring och upphängning bak. Jag är veterinär och använder alternativmedicin. Det innebär att jag är en något missanpassad person. Men då passar det ju bra att jag är en Saabägare, eftersom de brukar vara lite säregna".

"De är inga vanliga bilkunder och bilen är ingen vanlig bil".

"Skam till sägandes har vi 11 Saabar, även om en är till salu. Allt från den första Saab 92 B som kom till Storbritannien till turbomodellen som vann Saab Mobil 1 Challenge 1988 (en 900:a).

Kommentatorn fortsätter: "Saab har aldrig kompromissat, från de första tvåtaktsbilarna till de senare modellerna har de gjort det på sitt eget sätt. Man antingen älskar eller hatar det"

Christopher Day avslutar: "Jag tror man har försökt förstå vad som

får en Saabägare att tända. Men jag tror det är omöjligt att karaktärisera Saabägare. Det är olika människor som fastnar för Saab - de är individualister".

Epilog

Jag har två kommentarer till programmet: För det första är det ju väldigt kul att det gjorts, det var en bra PR för Saab i allmänhet och våra Sonetter i synnerhet då det är oerhört många som kan se Discovery i Europa. För det andra så känner sig nog inte vi Saabägare i Sverige riktigt så originella och särpräglade som man kanske ibland känner sig i resten av Europa där Saab är ovanligare. Här är det ju en vanlig bil på vägarna även om den, inte minst förr, skiljer sig från sina konkurrenter. Förmodligen så är vi Saabägare inte mer annorlunda än ägare av andra märken, det är nog snarare en fråga om vad man råkar tycka om. □



Club Sonett Sweden saluterar det nya årtusendet med en riktig nyårsraket. Bilden har vi fått från Thorbjörn Brännström i Eslöv.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Allers

Denna tidning har vi nog aldrig citerat förut och det är väl inte så konstigt, för den handlar mycket om olika matrecept, kläder, sömnad, djur och korsord. Inte riktigt vår inriktning, om man säger så... Men nummer 34 från 19 augusti skilde sig från det vanliga. Man hade nämligen med en artikel om vår medlem Jan Johansson från Störlinge på Öland. Rubriken var

"Jag klarar aldrig en operation till - men jag har bestämt mig för att överleva". Då förstår ni att inte Sonetterna var huvudämnet utan det var Jans envisa kamp mot den cancer som han fick 1992. Med tanke på hur svår och omfattande den var är det verkligen ett under att Jan kommit tillbaka så starkt, men som det står: "att lämna livet och hustrun Birgitta och döttrarna Petra och Pernilla? Nej det är otänk-



Det är Saab som gäller för Jan Johansson. Själv säger han att intresset för gamla bilar hjälper honom att klara cancer.

bart. Och Jan har en hemlig medicin - begagnade Saabbilar!"

Journalisten, Per Ericson, träffar inte bara Jan hemma utan följer även med honom till vår vårträff i Kalmar. Dit hämtas Jan i "en nyrenoverad Sonett från mitten av 60-talet" av sin vän Hasse Eklund. Vidare står det: "Bland de minutiöst renoverade, formsköna plastkarosserna som står uppställda på gräsmattan framför herrgårdsbyggnaden är Saab-freaken Jan i sitt esse. -Jag har själv haft en Sonett. Jag köpte den för några tusen men sålde den för ett par år sedan eftersom jag inte hade tid att ta hand om den. -Nu ägs den av en ingenjör på Saab i Trollhättan. Han har byggt om den och gjort den till världens snabbaste Sonett, god för 240 km i timmen. Han tävlar med den och vinner för det mesta!"

Artikeln illustreras av tre bilder på Jan, en med döttrarna och två med Sonetter.

Saab Idag

I nummer 26 från den 19 augusti hade man två reportage från sommarens festivaler, dels från Brno i Tjeckien och så från Trollhättan. Båda artiklarna var skrivna av Per-Börje Elg, men vi koncentrerar oss på det i Tjeckien eftersom vi redan i förra numret hade ett reportage av Per-Börje om den svenska festivalen.

Den ägde rum den 18-20 juni och mellan 2-300 bilar kom till den gamla tävlingsbanan Masaryk Autodrome utanför Brno. Banan hade ursprungligen en längd på 29 km och stjärnor som Carraciola, Nuvolari, Louis Chiron, Hans von Stuck och Bernd Rosemeyer har tävlat där.

Från Saabs bilmuseum kom den vita Sonett I:an, den silverfärgade Sonett II som byggdes som en kopia av Coupes des Alpes bilen från 1966 samt Erik Carlssons "Monte Carlo



Denna något suddiga bild visar Erik och den Tjeckiska hockeylegenden Josif Golonka

vinnare", nr. 283. Att den vita I:an väckte uppmärksamhet när Erik lät tonerna från den trimmade tvåtaktsmotorn eka mellan husväggarna i en liten slumrande by var inte att förvånas över. Givetvis var det även prisutdelning i de olika klasserna och den för Sonetter vanns av Glen & Doris Ellis, Nottingham, England med deras Sonett III från 1973.

Nästa år är det en ny internationell Saabträff i Luzern i Schweiz mellan den 9-12 juni.

Bilsport

"Härlig tvåtaktsluk och häftigt turbovissel. Däckskrik på Kinnekulle Ring och show vid Saabmuseet. Naturligtvis också med överallt - Erik Carlsson. Saabfestivalen håller stilen."

Så inleder skribenten Arild Dyrkorn sitt reportage i nummer 17 från augusti 1999. Bilder på många olika modeller visas också, alltifrån 92 till 9000. Den enda man visar på en Sonett är den på Gösta Jakfors Sonett I. Bildtexten löd: "Se och lär. Vilken tur att vi har Saabfestivalen, så nya generationer får lära sig läckra linjer och hur en primitiv sportvagn ska se ut. Visst gör sig sig ursonetten bra i rött."

Musikvideo

Kommer ni ihåg att vi i nummer 2/99 av Sonettvärlden nämnde att Eagle-Eye Cherry gjort en musikvideo där en Sonett figurerade? Nu vet jag mer än då. Den Sonett som var med i videon ägdes vid inspelningstillfället förra året av vår med-

lem Pia Karlsson. Uppgifterna har jag fått från Pias pappa Fred som också haft vänligheten att låna mig videon.

Det är en gul Sonett III med reg.nr. GGG 668. Att den är gul ser man dock inte på videon som faktiskt är i svartvitt. Pia bor i Anderstorp så det är inte så konstigt att man lånade en Sonett i närheten av Scandinavian Raceway. Som jag skrev, Eagle Eye Cherry snurrar på banan med sin formelbil, struntar i loppet och drar ut på allmän väg. Första gången man såg Sonetten var när den blir omkörd med uppfällda lyktor. En stund senare blir den ånyo omkörd (!), då är dock lyktorna nedfällda. Detta alltså utan att Sonetten kört om Eagle-Eye Cherry innan... Den syns faktiskt en tredje gång. På slutet av videon stannar formelbilen för att tanka och blir då omkörd av Sonetten, denna gång dock med uppfällda lyktor. Totalt syns Sonetten ett par sekunder, men Pia lånade ut den i 2-3 dagar för inspelningen. Låten heter för övrigt Permanent Tears. Den var väl ingen höjdark, men det var kul att en Sonett var med i videon.

Saab Idag

I nummer 29 från den 9 september uppmärksammar Saabs personaltidning att vår medlem Hasse Eklund vann SM, vilket i detta sammanhang innebär modifierade sportvagnar. Att Hasses Saab Sonett -67 är ganska förändrad förstår man när man läser prestanda: En Saab turbomotor ger bilen en toppfart på 270 km och den accele-

rar från 0-100 på fyra sekunder. Årets serie omfattade fem tävlingar, som kördes på Kinnekulle Ring, Gelleråsbanan, Mantorp Park, Ring Knutstorp och Falkenbergsbanan. -"Jag har kört banracing i nio år och det här var första gången jag lyckats ta hem serien sammanlagt, sade en nöjd Hans Eklund till Saab Idag. Han har tävlat mot bland annat Porsche Turbo, AC Cobra och Lotus.

Dagens Nyheter

Den 20 oktober hade DN en artikel med rubriken "Åse Kleveland tillbaka till födelsebygden". Detta med anledning av att hon föddes i Stockholm och nu återvänder dit då hon tillträder posten som chef för Svenska Filminstitutet. Annars började hennes karriär redan 1965 som norsk vissångerska och hon tävlade för Norge i Melodifestivalen. Så småningom blev hon kulturminister, bl.a. under OS i Lillehammer där hon hjälpte till att framhålla den urnorska prägel. Så småningom fick hon avgå som minister och försökte bli kommunfullmäktiges ordförande i Oslo. När detta inte blev av dök jobbet som chef för Svenska Filminstitutet upp. Varför berätta allt detta? Jo, journalisten



Åse Kleveland

Lars Johansson nämner också, att "Åse Kleveland är ständigt elegant klädd i skräddarsydda kreationer och rattar en gammal Saab Sonett. Sådant väcker uppmärksamhet i socialdemokratiska partiet". -Vem vet, vi kanske kan värva henne som medlem i CSS nu när hon och Sonetten åter är i Sverige. □



Köp - Sälj - Byt

SONETT



Säljes

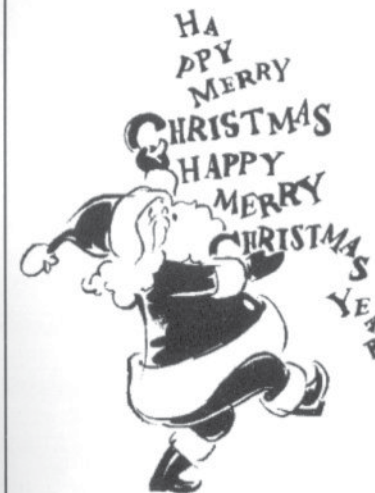
Sonett III, 1972, gul. Total ren., nybes., Toppskick. Pris 50.000:-
Ossi Niemi, tel. 0301-31405, 070-3566675.



The Saab Network
<http://www.saabnet.com/>

Bulletin Boards - Photos -
Mailing Lists - Polls - and more

On the Internet since 1988



Redaktionen för Club
Sonett Sweden in-
stämmer och önskar
också ett gott nytt
millenium!

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".