

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Års- och vårmötet 2000
- Sonett – semesterbilen
- Blyersättningsmedel
- Snack i 2-takt

3

2000

Från ordförandens skrivbord



Hej!

Ännu en säsong ligger bakom oss, jag hoppas att ni har haft möjlighet att köra med era Sonetter. Självt körde jag till vårt vårmöte i Köping, Båstad Classic Car Show i Skåne samt till Classic Car Week i Dalarna.

Om vi börjar med det kombinerade års- och vårmötet så var det lyckat. Såväl vädermässigt som att det kom ett brett urval Sonetter, från Sonett I till Sonett III, ja till och med en customiserad III:a. Det enda som saknades var en tvåtaktssonett. Upplägget med museet och åkturen till kaféet i Westerqvarn verkade också uppskattat bland deltagarna. Mer om mötet i tidningen.

Båstad Classic Car Show var som vanligt stort med många intressanta fordon och människor. Om man dessutom lägger till att träffen var i den vackra Norrvikens Trädgårdar och att vädret var fint så förstår ni att träffen var givande med tanke på hur stora delar av sommaren blev. Ett riktigt udda fordon med Sonettanknytning hittade vi också. Det var en herre som byggt på en modifierad Sonett III-kaross på ett VW-chassie... Eftersom chassiet var en VW 1300 var motorn bak! Vi hoppas kunna återkomma med en separat artikel om detta fordon som förstås var långt från original men väckte uppseende.

Vi vill gärna på ledarplats tacka några personer på Saab som gått i avtalspension och som på olika sätt hjälpt Club Sonett Sweden under åren: Olle Wallén, Gunnell Ekberg och Torsten Aman. Vi kan inte här räkna upp allt de gjort, bara konstatera att det blir tomt utan dem på Saab och att det inte kan vara lätt att efterträda så kunniga och entusiastiska personer. Som tur är har vi i alla fall möjlighet att träffa dem i olika klubbssammanhang framöver.

När jag nu ändå tackar ska jag passa på att tacka er som bidragit med material till Sonettvärlden. Min efterlysning i 1/00 av Sonettvärlden bar frukt. Jag har fått ovanligt mycket bidrag på sistone, vilket förstås berikar tidningen och sporrar mig som redaktör. Det kommer att synas i såväl detta som kommande nummer. Låt er dock inte förtrötta, vi är fortsatt tacksamma för era olika bidrag! Det kan vara till "Det skrivs", hur ni köpte/renoverade er Sonett, mektips; valet är ert.

Ha en bra höst

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens adress

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

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

Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32

OMSLAGSBILD:

Några av de deltagande Sonetterna vid årets vårmöte. I bakgrunden syns Westerqvarn, den lokal som årsmötet hölls i.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

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

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 2000

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober



Års- och vårmötet 2000

Jan-David Skavén, text och foto.

Sedvanliga förberedelser var gjorda. Sonetten var tvättad samt vaxad och stod och väntade på vårt första möte i det nya decenniet. I år hade den även fått ett nytt innertak och nya gummilister runt fram- och bakrutan men det var tveksamt om det skulle räcka för att knipa någon av de första tre platserna på omröstningen om "Finaste Sonett 2000". Nu var ju inte omröstningen det viktigaste för mig utan att träffen skulle bli lyckad och hyfsat välbesökt. Det skulle visa sig att dagen ändå hade en höjdpunkt, men mer om detta senare i artikeln.

Vädret hade milt talat varit omväxlande de senaste dagarna, ömsom regn, ömsom sol. Natten innan träffen den 28 maj så regnade det, i alla fall i östra Svealand men när dagen kom så lyste solen. Den fortsatte att lysa, dock ibland lite dold av förbiilande moln. Vi anlände till samlingsplatsen vid Köpings bilmuseum drygt 11 och redan då stod ett antal medlemmar med sina Sonetter där. Lovande, tyckte jag. När Sonetterna räknats in stod där 5 st. Sonett II V4, 4 st. Sonett III och en st. Sonett II! Just det, ni läste rätt, Gösta Jakfors med fru Monika hade tagit med sig Sveriges enda privatägda Sonett I:a, en riktigt glad överraskning.

Vid 12-tiden var det dags att bänka sig i den mycket vackra f.d. ånggeneratorhallen vid Bil & Teknikhistoris-

ka Samlingarna i Köping. Inte minst taket från början på förra seklet var fantastiskt fint med sina träutsmyckningar. Inte dåligt för en gammal maskinhall. Bredvid långborden med landgångar stod några gamla bilar, bl.a. en Voisin och bidrog till den rätta miljön. Efter att vi ätit var det dags för årsmötet. Jag valdes till mötesordförande och Mats Phersson till sekreterare. Givetvis gick vi igenom de punkter man måste gå igenom och bland annat godkändes verksamhetsberättelsen, den ekonomiska rapporten samt revisionsrapporten för 1999. Följaktligen gavs den förra styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1999.

Dags för val till de olika posterna.

Sedan kom vi in på de val som skulle göras till den nya styrelsen. Jan-

Ove Nilsson från valberedningen gav förslag som årsmötet accepterade och de som ny/omvaldes blev följande personer:

Ordförande på 1 år: Jan-David Skavén.

Sekreterare på 1 år: Mats Phersson. Kassör på 2 år: Johnny Johansson. Val av klubbmästare på 2 år: Lars Eriksson.

Ledamot (rådgivare för reservdelsfrågor): Hans Eklund.

Suppleant på 2 år: Per Alvestig.

Utanför styrelsen:

Revisor på 1 år: Göran Sundin.

(Göran är även ordförande i försäkringskommittén och webmaster för våra hemsidor).

Revisorssuppleant på 1 år: Göran Ollerstad.

Vi skulle även besluta om valberedningens sammansättning till nästa årsmöte och det blev omval av Jan-Ove Nilsson och Claes Jartoft.

Eftersom vi hade det väldigt knäppt i kassan vid årskiftet 1999-2000 kändes det motiverat att höja årsavgiften, inte minst med tanke på de återkommande reservdelsprojekten vi arbetar med. När vi får delarna ska vi ofta ut med mycket pengar på en gång medan inkomsterna för vår reservdelsförsäljning först kommer allteftersom. Även de nödvändiga datorköpen som vi gjort ger punktvisa utgifter. Uppenbarligen höll årsmötet med, för det var ingen som protesterade när styrelsen föreslog att årsavgiften höjs till 175,- för medlemmar bosatta i Sverige och \$ 20 för medlemmar bosatta utanför Sverige. Detta gäller givetvis först från år

2001. Fortfarande hör dessa medlemsavgifter till de lägre bland de svenska bilklubbarna. Vi tar dock inte ut någon inträdesavgift vilket många klubbar gör och har för närvarande heller ingen avsikt att göra det.

Styrelsen hade inga nya förslag och det hade inte heller kommit in några motioner från våra medlemmar. Under ordet fritt berättade jag lite om vad vi gjort för att förbättra våra hemsidor och en del av det som återstår. Vi får fler och fler nya medlemmar som hittat oss via våra hemsidor och vi kan se att de besökts från hela världen.

I och med detta avslutades årsmötet och det var dags att kasta oss över såväl omröstningen om Finaste Sonett 2000 som tipstävlingen. Det dessa två tävlingar hade gemensamt var svårighetsgraden. Det var inte lätt att välja ut den finaste Sonetten och frågorna var bitvis inte heller så lätta att svara på, men det ska de inte vara heller.

Dags för muséet!

Nu längtade vi nog alla efter att få gå in på muséet, vägg i vägg med den sal där vi hållit årsmötet. Under kunnig vägledning av vår guide Bengt Magnusson från muséet vandrade vi runt och såg på allt från Crossley 1920, Pierce Arrow 1919 till Priamus från 1912. Alla godbitarna kan jag inte räkna upp, men som vi skrev i inbjudan, det fanns flera härliga Bugatti och så pärlan, Mercedes SSK med kompressor från 1929. Jag kan varmt



Bengt Magnusson guidade oss förtjänstfullt, här står han framför den unika Priamusen från 1912.

rekommendera detta muséum, de utställda fordonen och föremålen håller en hög klass, delvis är de unika och muséet är trots allt inte så stort att man blir trött. Har ni vägarna förbi, "offra" någon timme eller så och se om ni inte håller med mig!

Förutom fordonen kunde vi beundra tidsstypiskt klädda modedockor.



Nu var det dags att köra till Westerqvarn där vi skulle dricka kaffe. För min egen del var denna färd dagens höjdpunkt! Anledningen var att jag inte bara fick åka med Gösta och Monika Jakfors Sonett I:a utan även köra den! Eftersom jag aldrig förut kört en Sonett I var det förstås en höjdare för mig att få denna ynnest. Den var lite stötig i fjädringen, växellägena var kanske inte så distinkta och det gällde att hålla den på högt motorvarv. Låter negativt kanske?



En mycket stolt Jan-David sitter bakom ratten på Gösta och Monika Jakfors Sonett I:a.

Glöm det, den var bara häärilig att köra! Pigg, underbart ljud, dofterna av natur och tvåtakt ingick en skön förening och jag kände mig som kung på vägen. Vi åkte på såväl motorväg som små kurviga men asfalterade vägar, så kallade "Sonettvägar". Där

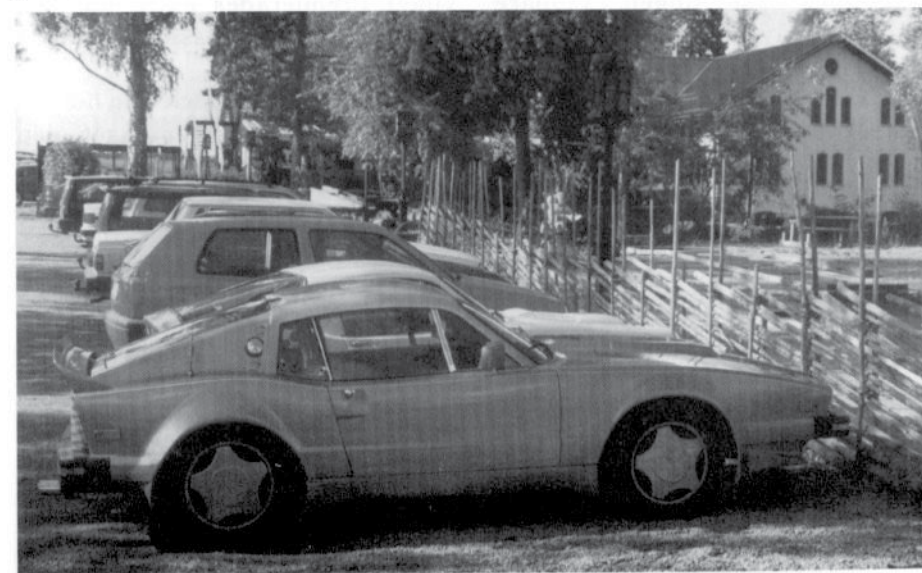
visade Sonett I:an vilken fin väghållning den har. Man sitter ganska högt och tittar snarare över än genom vindrutan och det märker man även på vinden som tar tag i en. Tänk att en mer än 40 år gammal bil kan vara så läcker, både att köra och att se på.

"Tyvärr" kom vi så småningom fram till Westerqvarn, som är en riktig gammal vattenkvarn som är pietetsfullt restaurerad och numer inhyser såväl en restaurang som ett kafé. Vi hade knappt hjärta att skära bitar



Vi hade knappast hjärta att skära bitar av denna Sonett III tårta!

Närmast kameran ser vi Johnny Johanssons customiserade Sonett III.





Här ser vi de lyckliga vinnarna i omröstningen om Finaste Sonett 2000, Jan-Owe Nilsson (3 plats), Christer Mellwinsson (1 plats) och Gösta Jakfors (2 plats).

ur den stora tårta som var formad som en Sonett III. Men ok, man får offra sig för det goda.

Prisutdelningar!

Det var nu även dags för prisutdelning för såväl Finaste Sonett 2000 som tipstävlingen. Vinnare av det åtråvärda priset Finaste Sonett blev Christer Mellwinsson med sin Sonett II V4 från 1969. Stort grattis! På andra plats kom

Gösta Jakfors med sin Sonett I från 1956 och på tredje plats efter lottdragning kom Jan-Owe Nilsson som har en Sonett III från 1972. Johnny Johansson med sin Sonett III hade lika många röster som Jan-Owe men hade inte tur vid dragningen.

Vinnare i tipstävlingen blev Per Alvestig följt av Bengt Hallenstål. Bengt fick även pris för längsta färdväg, han kom ändå från Östersund vilket premierades extra med en Saabväska med det passande namnet "The long run".

Ni kanske undrar förresten hur det gick med samarrangemanget med



Det här var väl ungefär vad vi såg av 99 turboklubben. Kul med den ombyggda 99:an som blivit en herrgårdsvagn eller kanske snarare skåpbil.

Saab 99 turboklubben? Det undrar jag med faktiskt. Vi såg gänget när de åt landgångar med oss vid muséet, de ville inte vara med på vårt årsmöte, några såg vi på muséet och sedan såg vi inte röken av dem. Inte gjorde det oss något, men eftersom det var deras önskemål att ordna ett möte tillsammans med oss kan man kanske uttrycka en viss förvåning att de föredrog att vara för sig själva. För vår tanke var att vi ömsesidigt skulle ha utbyte av att träffas och se varandras

bilar. Visst såg vi några 99:or utanför muséet men det var inte så mycket mer än så. De deltog aldrig i kortegen till Westerqvarn. Nog om detta, vi i Club Sonett Sweden hade det trevligt i alla fall.

Allting har ett slut och så även detta kombinerade års- och vårmöte. Vi tog farväl av varandra och var och en begav sig hemåt. Själva var vi mycket nöjda med dagen men vad kan man vara annat när man får det unika tillfället att köra en Sonett I?! □

Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden för 1999

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, redaktör
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	Ekerö	Suppleant
<i>Utanför styrelsen:</i>		
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 biltidningar. I nummer 1/99 började vi med artikelserien "Mycket om Saab men mest om Sonett I", berättad av Rolf Melde. Den har

fortsatt hela året och avslutas först år 2000. Artikelserien har väckt stort intresse och översatts till engelska för att publiceras i den amerikanska klubbtidningen NEWS och på svenska i den danska klubbtidningen Vindspejlet. Den har även publicerats i tidningen Automobil i Sverige. I vissa nummer av Sonettvärlden har även artiklar på engelska publicerats för att även våra icke svensktalande medlemmar ska ha viss behållning av vår klubbtidning. Saab Automobile AB föreslog att de olika Saabklubbarna skulle ge ut en gemensam tidning, men drog i slutet av året tillbaka förslaget av budgetskäl.

Redaktör och ansvarig utgivare har varit Jan-David Skavén.

- Club Sonett Sweden arrangerade den 29 maj ett kombinerat års- och vårmöte i Kalmar. 12 Sonetter och 30 deltagare slöt upp. Årsmötets huvudfråga förutom att välja den nya styrelsen var förslaget om den gemensamma klubbtidningen. Såväl för- som nackdelar diskuterades och i samband med det beslöts att årsavgiften för år 2000 skulle vara oförändrat 125:-/15 USD om inte förslaget om den gemensamma tidningen genomfördes. Om förslaget blev av skulle vi ha möjlighet att höja till 200:-/25 USD. Som vanligt röstades "Vårens Snyggaste Sonett" fram, det blev Åke Olsson som vann för femte gången! Dessutom åkte vi på trevliga "Sonettvägar" för att då och då stanna till och lösa såväl teoretiska som praktiska prov. Arrangemanget, anordnat av Jan-Owe

Nilsson med familj var mycket uppskattat.

- Allteftersom vi har låtit tillverka reservdelar har vi informerat om det i Sonettvärlden. Äntligen kunde vi leverera de mindre stötfångarna till Sonett III till alla som i flera år väntat på att vår leverantör skulle bli klar. Vårt reservdelslager har även kompletterats med t.ex. nytillverkade bakstycken och grill till Sonett II/V4. Vi har även köpt in färdiga delar och vi har börjat sälja en del Sonettmodeller. Ambitionen är att allteftersom komplettera med andra, nytillverkade delar men som vanligt begränsas våra möjligheter av de höga kostnader en nyproduktion innebär, inte minst i de små serier vi har avsättning för. Erlend Johansson har varit ansvarig för vårt reservdelslager.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive Skandia har väl tillgodosett de skiftande kraven hos våra medlemmar. Premierna har varit oförändrade och för t.ex. MHRF/Folksamförsäkringen ligger den på låga 418:-/helår för en helförsäkring. Ordförande i försäkringskommittén har varit Göran Sundin.

- Club Sonett Sweden har fyra datorer i sin ägo. En Macintosh SE/30 för att skriva artiklar (hos Jan-David Skavén) och en nyinköpt Macintosh G4 samt en Power Macintosh 7500 samt en färgscanner för layoutdelen till Sonettvärlden (hos Berndt Eliasson). Dessutom en Macintosh LC med s/v skärm som tidigare använts för matrikelhåll-

ning och kassörsarbete (hos Johnny Johansson).

- Medlemsantalet låg 1999-12-31 på 320 medlemmar, varav 21 nya. Medlemsavgiften har för medlemmar i Sverige varit 125:- och för medlemmar i utlandet USD 15. Det är en av de lägre avgifterna bland de svenska bilklubbarna.

-Styrelsen i Club Sonett Sweden har under 1999 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 2000-02-20
Jan-David Skavén
Ordförande

Årsredovisning 1999

Nya medlemmar under 1999	21 st
Totalt antal medlemmar 1999/2000	320 st

Balansräkning per 1999/2000

Tillgångar kassör:

Kassa	218:00
Postgiro	9.437:48
Bank	452:00

Reservdelsförvaltare

Postgiro	<u>20.636:43</u>
Summa tillgångar	30.743:91

Skulder och eget kapital

Balanserad behållning från föregående år	53.341:11
Kortfristiga skulder	4.477:45
Årets underskott	<u>27.074:65</u>
	30.743:91

Resultaträkning

Inkomster under 1999

Medlemsavgifter	41.268,02	
Bidrag från MHRF	775,00	
Bidrag till färgbilder i Sonettvärlden	975,00	
Ränta	129,88	
Diverse	<u>487,00</u>	<u>43.634,90</u>

Försäljning av reservdelar, m.m.

Reservdelar	83.968,00	
T-shirt	1.980,00	
Mappar	760,00	
Dekaler	445,00	
Litteratur	4.085,00	
Modellbilar	2 920,00	
Återbäring, ränta	<u>378,93</u>	<u>94.536,93</u>
Summa inkomster		138.171,83

Utgifter under 1999

Sonettvärlden	25.823,00	
Reseersättning	8.029,00	
Styrelsemöten	1.974,00	
Medlemsmöten	3.579,00	
Årsavgift MHRF (avg. för -98 och -99)	6.760,00	
Porto, postgiroavgifter	3.229,00	
Diverse	<u>3.281,00</u>	<u>52.675,00</u>

Utgifter för reservdelar m. m.

Reservdelar	74.440,00	
Modellbilar	10.219,83	
Verkstadshandböcker	750,00	
Omk., emballage m.m.	14.552,70	
Lagerkostnader	8.897,45	
Frakt, porto	1.076,50	
Försäkring	2.215,00	
Diverse kostnader	<u>420,00</u>	<u>112.571,48</u>
Summa utgifter		165.246,48

Värdet av reservdelslagret är vid årets slut beräknat till c:a 250.000 kr.

Vargön 20000521

Johnny Johansson
Johnny Johansson
kassör

Revisionsberättelse

Har på uppdrag granskat årsredovisning (verksamhetsberättelsen) räkenskaper samt styrelsens förvaltning för räkenskapsåret 1999.

Granskningen har utförts enligt god revisorssed.

Därför tillstyrkes

Att resultaträkningen och balansräkningen fastställs.

Att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Järfälla 2000-05-10

Göran Sundin
Göran Sundin
av årsmötet vald revisor

Specialpriser på Scandic Hotels.

Motorhistoriska Riksförbundet har slutit ett avtal med Scandic Hotels AB om rabatterade priser för de olika klubbarnas medlemmar. Det gäller på alla Scandic hotellen i Sverige. Priserna är följande: 275:- per person i delat dubbelrum inkl. frukost, vill man ha enkelrum tillkommer 200:-. Priserna gäller minst år 2000 ut.

Man bokar antingen direkt på hotellet eller centralt till nummer 08-517 517 00. Du kan också boka via Internet (www.scandic-hotels.com). Oavsett hur man bokar skall koden S3570 anges. Vill Du ha kopia på det kompletta avtalet där t.e.x. även avbokningsregler framgår är Du välkommen att kontakta redaktionen.

Sonett - semesterbilen! Eller 350 mil till ett Saabmöte...

Torsten Åman, text och foto.



Kartplanering i väntan på färjan i Göteborg

Det började inte bra.

På måndagen skulle Cajsas och jag ta färjan från Göteborg till Kiel. På lördagsförmiddagen var det därför dags med en mindre översyn av pärlan. SON 1 hade bl. a. visat tendenser att läcka litet olja från vevhuset. Därför körde jag in garagedomkraften och lyfte hela nosen för att kunna se bättre. Då slant domkraften! Rätt upp i kylaren. Oljeläckaget blandades nu med ett antal liter glykolblandat kylarvatten och blandningen bildade ett vackert mönster över garageuppfarten.

Vad gör man en lördag med en förstörd kylare? Innan förtvivlan högg sina klor i mig mindes jag att jag i ett svagt ögonblick i början av 80-talet köpt på mig en extra kylare som nu stod i källaren. Tre timmar senare satt den nya kylaren på plats och eftersom jag har tummen mitt i handen vet jag så här efteråt faktiskt inte hur jag bar mig åt för att få dit den.

Så började alltså det som skulle bli den hittills längsta trippen med vår Sonett från 1972. Målet var Luzern vid Vierwaldstättersjön i alperna, dit den schweiziska Saabklubben inbjudit till årets internationella Saabklubbsträff.

Men eftersom jag i mitt jobb fått nog av Autobahn, hade vi som klar målsättning att den här gången försöka hålla oss till småvägar. Vi valde också att kombinera resan med avstickare till olika resmål på ut- och hemresan - platser vi tidigare talat om att besöka. Vi planerade för ganska korta körpass, eftersom vi visste sedan tidigare att dagsetapper på upp till 30 mil är drägliga - blir dom längre blir man mör i baken!

Första dagen siktade vi in oss på medeltidsstaden Soltau där de gamla korsvirkeshusen ger en charmig inramning. Bilen gick som en klocka och oljespillet var inte värre än att det kunde kompenseras med en mindre påfyllning då och då i samband med tankning.

Ett annat etappmål på nervägen var Eisenach i f. d. Östtyskland, där vi åt en charmant lunch på slottet Wartburg innan vi letade reda på bil-



Tyskland är fullt av charmiga korsvirkeshusmiljöer

muséet - som tyvärr visade sig utrymt och numera tillfälligt inhyst i den gamla fabriken portvaktstuga. Fyra bilar och några fotografier var allt som erbjöds. Varning alltså för det besöket!

Vi fortsatte sedan till ytterligt pittoreska Rothenburg ob der Tauber innan vi landade i Friedrichshafen vid Bodensjön. Här lockade Zeppelinmuséet, som faktiskt är värt en omväg. Över Bodensjön tog vi färja till Mainau, innan vi slutligen landade i Luzern för Saabmötet.



Ambitiöst program

Den schweiziska Saabklubben hade fått låna arméns utbildningscentrum och ordnat ett ambitiöst program, arrangerat bl. a. av gamle sverigebekantingen och Sonettklubbsmedlemmen Lennart Jarenbäck.

Samling på fredagen, uppställning av bilarna klassvis under lördagen, följt av galamiddag på kvällen. För söndagen hade man sedan planerat olika alpina rundturer med de egna bilarna.

Uppslutningen var hygglig: Ca 400 personer från sammanlagt 15 olika nationer hade mött upp - den som färdats längst kom från Nya Zeeland! Däremot var biluppställningen inte särskilt imponerande - speciellt när det gällde de äldre bilarna. De flesta klubbentusiasterna på kontinenten kör nyare Saab 900, 9000 eller t o m 9-5. Av Sonetter fanns det dock ett hyggligt sortiment, totalt ett 10-tal av varierande kvalitet. Vassast i det gänget var Lennart Jarenbäck

På plats i Luzern var inte bara Erik Carlsson. Olle Granlund, projektansvarig för hela 9-5-utvecklingen deltog också.

egen tvåtaktare, som var trimmad till max - något som både syntes och hördes när han drog iväg. Snyggast var den dock inte, det var en gul III:a från Danmark.

Man märkte också att deltagarna hade ganska dimmiga begrepp om vad som var standard på en Saab förr i tiden. En grön Saab 93 från 1956 hade bl. a. fått en helt ny inredning uppsydd i ljust skinn, något som imponerade på de närvarande, men knappast var särskilt originalmässigt.

På kvällen tog galamiddagen vid

Lördagens höjdpunkt, galamiddagen, bjöd på högklassig underhållning i form av inhemsk joddlarkör, alpina lurblåsare och en uppvisning i hur man kan jonglera med den schweiziska flaggan. Populärt hos alla utom Erik Carlsson "På Ta-



Saab 93 med skinninredning? Nja...

ket", vars sinne för musik sträcker sig ungefär till Svarte Rudolf....

Söndagens alpkörning förde deltagarna upp på alpvägar som öppnats för trafik bara dagen före. På över 2000 meters höjd låg snön två meter

djup vid sidan av vägen. Såvitt vi såg och hörde hade inte några av deltagarna några problem med bilarna - det både rök och puttrade vackert bland de snöiga alperna. Vid åter-samlingen på kvällen avslutades det

Cajsa njuter av den vackra alpmiljön.



hela med den sedvanliga prisutdelningen.

På hemvägen körde Cajsa och jag västerut för att bese det omtalade Schlumpffmuséet i Mulhouse, strax innanför franska gränsen. För den som är sugen på att se världens största Bugattisamling (över 100 bilar) rekommenderas ett besök. Annars känns muséet trots den ståtliga inramningen ganska trist och är egentligen något man kan hoppa över.

Det blev även ett besök in i framtiden

Vi avslutade sedan vår resa med att mellanlanda hos Ove Andersson som driver Toyota Motorsport i Köln. Det var i sig en fantastisk upplevelse. Man har slängt ut prak-

Söndagens alpkörning krävde paus för foto och avsvälning av motorerna..



tiskt taget allt som har med rally att göra och koncentrerar sig nu helt på att konstruera och bygga en egen F1:a för debut 2002. Det stora verkstadskomplexet byggs om helt och hållet, helt ny sofistikerad verktygsutrustning installeras och som gräddde på moset bygger man en helt ny fullskalig vindtunnel. 360 man jobbar just nu för högtryck men i höst räknar man med att vara 500. Och alla jobbar för en enda sak - den nya F1:an. När jag i mitten av 60-talet var codriver till Ove i en av fabriken Saab:ar kunde jag aldrig tro att han 40 år senare skulle ha utvecklats till en av världens mest framgångsrika och aktade tävlingsledare, men det är precis vad han nu är.

Den sista dagen hamnade vi av tidsskäl trots allt på Autobahn. Som jag nämnde inledningsvis är det inte



Saab Automobile överrättade genom Erik en minnesgåva till den schweiziska klubbens ordförande Fridolin Spälti.

något jag rekommenderar med en Sonett. En snitffart på runt 100 km/h är en vind- och ljudpinad upplevelse, där man får titta mer i backspeglarna än genom vindrutorna. Körkomforten är det inget fel på - Sonetten går bätt-

re ju fortare man kör. På krokig väg vill säga. På Autobahn däremot blir det en ren pina.

En intressant iakttagelse kan man dock göra. Praktiskt taget oavsett hur man kör, är V4-motorn billig i drift. Vår förbrukning varierade mellan 0.60 och 0.62 l/mil, vilket faktiskt betyder en del ekonomiskt när man gör en så pass lång resa. Men å andra sidan går det ju åt en hel del glass och kylda drycker när temperaturen pendlar runt +30 grader och man inte har någon luftkonditionering...

Sammanfattar man årets internationella Saabklubbmöte kan man konstatera att det var ambitiöst arrangerat, men att man nog önskat sig ett större urval gamla bilar. Men som förevändning för att få se annorlunda miljöer och möta nya människor, var det utmärkt och väl värt resan. Nästa år är det Finlands tur! □

Visste Du...

...att en medlem i New England Sonett Club, David A. Hosmer i Woodstock Valley i USA totalt har 20 Sonetter?! Allt från årsmodell 1966 till 1974 med undantag av 1969. De flesta verkar vara renoveringsobjekt eller bilar man plockar delar av men några verkar faktiskt vara körbara.

Imponerande antal i alla fall. Dessutom har ett antal andra medlemmar 4-5 Sonetter, inte dåligt det heller.



Blyersättningsmedel som bensintillsats

Per Alvestig



Det är kanske inte varje dag man ser så här många Sonetter vid bensinstationen. Alla behöver dock blyersättningsmedel som tillägg till bensinen, om man nu inte monterat hårdade ventilsläten som tål "grön bensin". Foto, Kjell Wiblborg.

Det är nu några år sedan blyet försvann i bensinen, då lärde vi oss att tanka bensin innehållande tillsatser med smörjande egenskaper, kalium och natrium. Nu har det dock beslutats att under år 2000, dock senast vi årets slut skall tillsatserna vara borta.

Bilparken har successivt förnygrats så i dagsläget är det, enl. Shell, endast 6% av bilarna som behöver blyersättningsmedel. Våra Sonetter med V-4 motorer tillhör som vi vet denna minoritet. Det innebär att man i fortsättningen själv får tillsätta ett blyersättningsmedel vid tankning. Detta

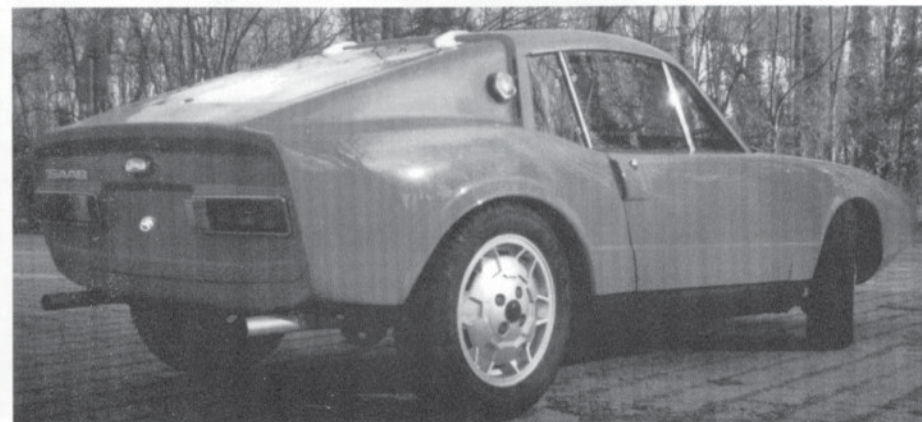
tillsatsmedel säljes i halvliters flaskor till en kostnad av c:a 35-40 kr på de flesta bensinstationer. En flaska räcker till 500 liter bensin. En öppnad och återförsluten flaska kan användas under flera års tid.

Blyersättningsmedlet skall tillsättas före tankning för att man skall få

En renoverad tyskägd Sonett.

Joseph Lechner, text och foto.

Den jag köpte bilen av i Tyskland hade i sin tur köpt den i Schweiz och renoverat den. Delvis ganska bra, men tekniken och elektroniken vill inte alltid vara med. Först var det bara huvudbroms cylindern som var defekt. Den fick jag på semestern 1997 i Sverige genom en bekantskap på Båstad Classic Car Show den 4 juli 1997.



Vy bakifrån, nummerplåtarna har ännu inte kommit på plats.

Jan-Owe Nilsson "med supervacker Sonett" gav mig adressen till Erland i Linköping. Per mobiltelefon ordnade Erland och Jan-Owe upp allt för mig. Det var fantastiskt vad

de två ställde upp för mig, en främling.

Firman Marchal Anderssons skickade mig sex veckor senare en ny huvudbroms cylinder till Tyskland.

så bra blandning som möjligt. Det är viktigt att hålla i tillsatsen vid varje tankning. Blyersättningsmedlet har ingen "minneseffekt" och måste finnas med i bensinen hela tiden.

AHK rekommenderar 1-2% Outbardonil (utombardonolja) som alternativ till konventionella blyersättningsmedel. Outbardoniljan har

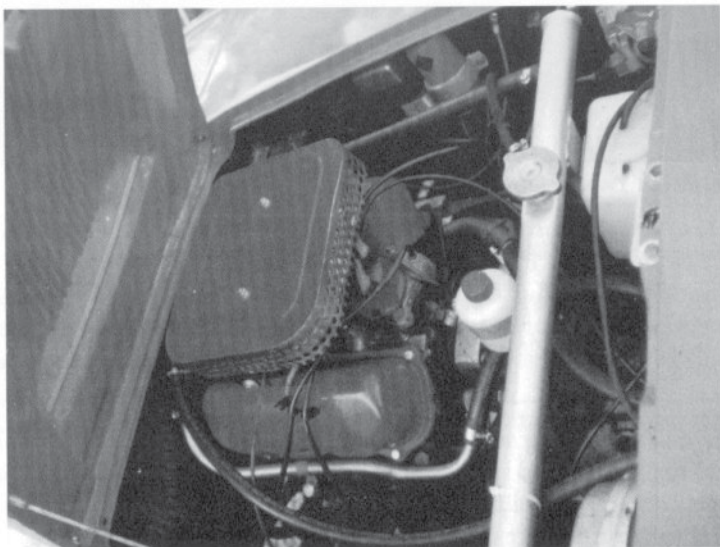
även goda antikorrosiva egenskaper.

Ett annat sätt att lösa problemet en gång för alla är att vid nästa motorrenovering montera i hårdade ventilsläten som tål "grön bensin"!!

Shell har en bra hemsida med en hel del information om bensin och oljor, den är värd ett besök. Sidan heter www.shell.se/. □



Inredningen är delvis original som golvmattorna, ratten är dock bytt och stolarna omklädda.



Ventilkåporna är vackert röda liksom tändspole och luftfilterhus, som ni ser är det ett annat än det ursprungliga.

Hos Erland har jag köpt fler delar som motorhuv, strålkastare och smådelar. Då fanns det tyvärr inga stötfångare på lager, men de har jag fått

senare. Jag söker även detaljer som original luftfilterhus. Jag bifogar några bilder på min Sonett, som har en mellanblå färg. □



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson
[www:http://home2.swipnet.se/~w-27826](http://home2.swipnet.se/~w-27826)
 e-mail: matsj@swipnet.se

Så närmar sig då garagesäsongen igen. Jag fick inte speciellt många mil på mätaren i år heller på tvåtaktssonetten. Till min förvåning fick jag veta att den var belagd med körförbud på grund av utebliven besiktning. Besiktigade senast i juli 1998 och har därefter kört 14 mil. Tänk vad tiden går. Min tvåtaktssonett har fått sällskap i garaget av en yngre syster. En gul Sonett III från 1974 har hittat hem från Kalifornien under våren. Mer om detta senare i en separat artikel.

I detta nummer tänkte jag skriva några rader om Sonetterna som inte fick bli tvåtaktare. Förutom någon provbil bland de 258 första Sonetterna så utrustades alla med tvåtaktsmotorer. Från och med nummer 259 installerades V4:an seriemässigt. 70 stycken kom att byggas och denna modell är väldigt svårfunnen idag.

Vad är det då för märkligt med en Sonett V4 från 1967? –Jämfört med 68:orna så är det i stort sett bara inredningen samt att de troligen inte har de krockförstärkningar som 68:orna har i chassiet. Dock är det möjligt att man införde dessa successivt så att någon eller några kanske har dem. Exteriört så hade vissa

67:or ett "V4"-märke på vardera framskärmen framför respektive dörr. Vidare så saknades den bula som 68:orna fick under de utvändiga dörrhandtagen.

Invändigt så hade bilarna tvåtaktares instrumentbräda av trä och tvåtaktarens gråa inredning på golv och i bagageutrymme. 1968 kom ju den svarta krymplackerade glasfiberpanelen och så blev det svart galon bakom stolarna och i kofferten samtidigt som golvmattorna fick en mörkare nyans.

Några av de första V4 Sonetterna.
 000.259. Den allra första serietillverkade Sonett V4:an är ju intres-

sant förstås och det roliga är att den faktiskt finns kvar. Ännu roligare är att den finns i Sverige. Ägaren heter Robert Wirding och han bor i Stockholm. Han köpte bilen redan 1976 av dess förste ägare i Uppsala. Bilen är vit och är avställd sedan början på 80-talet. När jag pratade med honom för mer än 10 år sedan så var bilen inte till salu och han hade heller ingen aning om att detta var den första "riktiga" V4-Sonetten.

000.260. Sonett V4 nummer två således. Även denna bil finns kvar idag och ägs av vår medlem Mikael Gustafson sedan ungefär 15 år tillbaka. Bilen är ganska välkänd i dubbel bemärkelse. Dels turnerade Mikael och hans hustru Britt-Marie flitigt med den på träffar under 80-talet och dels så lär det vara den här bilen som Saab använde för att för-

söka maskera bort bulan på huven genom att måla svarta fält. Bilder på detta har figurerat i olika sammanhang under åren. Mikael's bil, som är silvergrå, var i behov av renovering och det är okänt om denna är påbörjad ännu. Ett kul tillbehör på hans bil var de äkta 5-bultade Minilite-fälgar som den var utrustad med. Ett mycket begränsat antal sådana fälgar togs fram, siffran 100 har nämnts i olika sammanhang och ett litet antal Sonetter utrustades med sådana. Nackdelen med dem var att lättmetallegeringen inte tålde vägsalt och korroderade sönder på nolltid. I dag är de väldigt eftertraktade och de man finner måste oftast skickas i väg på en dyrbar renovering. Vi som har Ronalfälgar på våra Sonetter tillhör den kategori som bara kunde finna ett substitut...



000.268 Även denna vagn finns i Sverige dit den kom från USA för tiotalet år sedan. Ägaren heter Ulf Berg och är medlem i vår sammanlutning. Jag vill minnas att bilen ursprungligen var röd och att den är under renovering.

Ytterligare en tidig Sonett V4 har funnits i Sverige. Chassinummer 000.264 användes den 12 december 1967 till ett krockprov. Ryktet säger att den reparerades av en anställd vid ASJ och att det var en av konstruktörerna, B-E Grahn, som utförde detta.

Hur skulle den nödvändiga bulan över V4-motorn döljas så långt det var möjligt? Ett förslag var att bullen skulle maskeras genom en dekormålning på buven i matt svart färg – ett förslag som aldrig kom längre än till just det här provet. Bilen bör vara chassinummer 000.260, som sedan femtotalet är ägs av Mikael Gustafson.

Det är möjligt att bilen finns kvar men den fick troligen inte registreras under detta chassinummer och jag har således inte kunna finna någon registrerad Sonett med detta chassinummer i Vägverkets databas. □

GRATTIS

Peter Pedersen
Thisted, Danmark

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!



Problem med lås och nycklar?

Vi har fått följande tips från Johnny Johansson på Vargön:
En riktig specialist på konstigheter är Ingemar Persson i Eskilstuna vilken sysslat med lås till samlarbilar i 21 år. Saknar Du nyckel helt och hållet kan Ingemar hjälpa dig med sina listor och stora sortiment av nyckelämnen från förr. Eller varför inte göra en reservnyckel?

Tel. till honom är 016-14 00 95.

The dream of a two stroke Sonett is now fulfilled!

David Nameri, text och foto.

Now the car is complete and ready as you can see from the pictures, so I can tell you all how I did it. I took everything out: Engine, gear box, seats, windows, doors, fuel tank and the fibreglass body and the chassis was taken to the body shop for body repairs and paint.

After I took the car back from the body shop I repaired the electric system which was damaged and started to put everything back, after of course, repairing and rebuilding every item. I put in the engine from my rally cross 96 (as there is no more racing in Israel), the engine is a 915 cc (73 mm pistons) ported to group 2. Premix took off the Lancia carburetors and installed the Sonett carburetors. So now I have some questions that maybe so-

meone can help me with: What size of jets to be used in the carburetors with this hi power engine, close to 100 bhp with the Lancia carburetors and a lot of trophies from the rally cross racing.

Time for the test driving.

I test drove the car and took it to the upholstery shop where the entire interior and the headlining were redone, and the seats were remade with black leather. I found the door

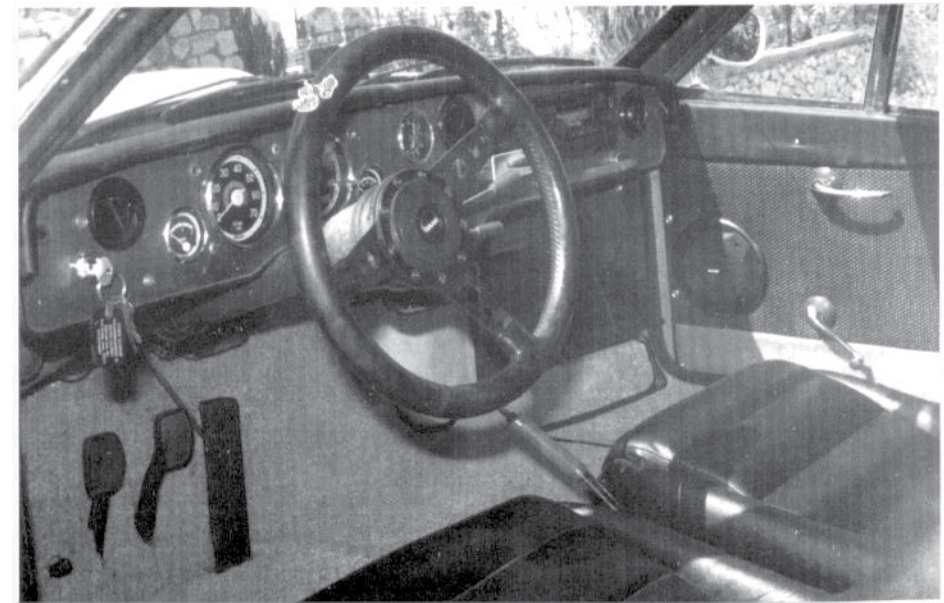


seal in Israel, and I took the car to glass shop, and putting back the front window is not so easy to say the least, but it was done.

One of the reasons of putting the rally cross engine was to find out how drivable it is, especially in low rpm. Well, the car pulls strongly from about 2500 rpm so it is no problem driving in the city, so next project is

porting the oil injection engine. On the ignition I installed a capacitor ignition and NGK B8ES PLUGS with adapter or UK16 both working good, the tachometer was modified to electronic ignition. The AC is not done yet, only the outlets in the dashboard, I have already the compressor, a small unit from Suzuki. □

Email: nameri@inter.net.il



Saxat från PÅGÅNG

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad nr 3 Juni 2000 Årgång 8
Tel 08-30 28 01 • Fax 08-31 27 06

Nyheter från Bryssel om gamla fordon som skrot.
Horst Brüning

Nu har andra omgången med "skrotningsdirektivet" kommit en bra bit på väg. EU-parlamentet har med stor majoritet röstat igenom ett förslag där historiska fordon skall undantas. Trots detta har, liksom i första omgången, ministerrådet inte godkänt detta undantag och hela processen har gått till förlikningskommissionen. Denna har nu tagit in följande text i direktivet:

"Veteranfordon, det vill säga historiska fordon, samlarfordon eller fordon avsedda för museer, omhändertagna på ett korrekt och miljömässigt sätt, endera bruksfärdiga eller i delar, omfattas inte av definitionen av avfall i direktivet 75/442/EEC och omfattas därför heller inte av detta direktiv".

Detta är översatt så gott det går från detta byråkratspråk. Om inte

ministerrådet skulle acceptera denna lydelse kommer hela direktivet att förkastas och hela proceduren kan så småningom åter komma igen. Som det ser ut nu kommer det med allra största sannolikhet att gå bra, och undantaget kommer att tas in i direktivet. Vi kommer naturligtvis att hålla ett vakande öga, så att detta inte hamnar snett.

Kör försiktigt och ta hänsyn.

MHRF:s hemsida i ny skepnad

Lars Adolfsson



MHRF:s nya hemsida har nu varit ute på nätet sedan början på juni. Den har fått en mer överskådlig struktur som gör den lättare att hitta i än tidigare. Där finns förutom information om MHRF:s verksamhet och publikationer en förteck-

ning över alla medlemsklubbar med länkar till de klubbar som har egna hemsidor. Det är idag en imponerande mängd välgjorda hemsidor och man kan ge sig ut på en mycket intressant surfingtur härifrån.

En av de verkliga nyheterna är

sammanställningen över museer i Sverige med föremål av intresse för oss vars ögon tindrar inför gamla fordon, flygplan, motorer och andra prylar från tiden. Vi har använt oss av den traditionella länsindelningen (näja, riktigt som förr är den ju inte) så att man lätt skall kunna hitta de museer som ligger i respektive område. En annan nyhet är upplägget av kalendariet över MHRF-klubbarnas evenemang. Till skillnad mot Evenemangskalendern kan vi fortlöpande hålla kalendariet uppdaterat på hemsidan. Med andra ord vill vi att ni hör av er med uppgifter om nya evenemang och eventuella ändringar i redan införda evenemang så att kalendariet alltid kan hållas rykande aktu-

ellt.

Du hittar också sidan där du kan tanka ner blanketter som är användbara i olika sammanhang. Där har vi lagt till *blankett för annonsering i Annonsmagasinet*. *Standardavtal för utlåning/uthyrning av fordon* ligger också där tillsammans med instruktion och *blankett för Ursprungskontroll och formulär för Dispens från halvårsbestämmelsen*. Vi kommer att fylla på med fler efterhand.

Man kommer också enkelt till hemsidorna för MHRF-försäkringen, Miljökonferensen och IHVOs hemsida www.ihvo.org från MHRF:s nya webb.

MHRF:s hemsida finns på www.autosite.se/mhrf

Nordens största annons-tidning för samlarfordon!

Det är snart dags för årets utgåva av NORDISKA ANNONSMAGASINET, den överlägset största annons-tidningen för samlarfordon i Norden. Ingenstans når du så många intresserade personer med din annons som i MHRF:s Nordiska Annonsmagasin.

Vill Du sälja överblivna delar från renoveringen, ett intressant fordon eller kanske några försäljningsbrochyrer? Eller är det dags att äntligen köpa den där mc:n du funderat på? Då är Annonsmagasinet rätt forum! Senast den 13 oktober behöver vi din annons för att hinna med. Upplagan beräknas i år till

över 70.000 exemplar och den ökar! Annonsmagasinet är stort som en kvällstidning, på minst 64 sidor och kostar c:a 4:- plus porto, alltså mindre än en liter bensin! Det gör att den också är den i särklass billigaste! Förra årets tidning innehöll över 3.000 privatannonser plus ett stort antal företagsannonser med intres-

santa produkter. I år räknar vi med att det blir det ännu fler annonser!

Att annonsera kostar, för dig som är medlem i en klubb ansluten till MHRF, endast 20:- per annons för upp till 8 rader inklusive namn och telefonnummer. Ytterligare information och blankett för annonsering får du i första hand genom klubben. Du

kan själv inte beställa Annonsmagasinet från MHRF. (I Club Sonett Sweden rekvirerar Du ett ex. från redaktionen) Information och blankett fanns i förra årets utgåva av Annonsmagasinet och du kan också få den på MHRF:s hemsida:

www.autosite.se/mhrf

Äntligen – en lista över svenska fordonsmuseer!

Daina Johansson, Horst Brüning, Björn-Eric Lindh

I över två år har vi arbetat med en lista över fordonsmuseer i Sverige. Den lista vi tidigare hade – liksom de listor som en del motortidskrifter har på nätet eller publicerat – var full av felaktigheter och innehöll också en hel del stängda museer. Vi har i år haft kontakt med samtliga museer på listan för att få färskare uppgifter om vad som gäller och har kunnat lägga till respektive rensa bort åtskilliga. Museilistan är uppställd i postnummerordning vilket gör det lätt att planera in sina museibesök.

Vi har tagit med alla museer som ställer ut någon form av motoriserade vägfordon. Det betyder att en del järnvägs- och flygmuseer kommit med därför att de har t.ex. tank- eller brandbilar. Alla klubbar har fått exemplar av museilistan.

Listan finns också ute på nätet – ni hittar den under adressen www.autosite.se/mhrf/museerna

Museerna är där inelade länsvis och via en Sverigekarta klickar man sig fram till önskat län och hittar då alla fordonsmuseer som finns i det valda länet! Skulle ni trots allt hitta några fel, eller hittar ni fler museer som borde vara med, ber vi att ni hör av er till MHRF.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Vi Bilägare

I nummer 5, 2000, skriver Jörgen Persson en spalt som har rubriken "En amason med muskler" och som mycket riktigt handlar om Volvo Amazon. Varför nämner jag då detta i Sonettvärlden? Jo, Jörgen spekulerar lite om varför Volvo i Sverige valde att ge den nya bilen ett riktigt namn och inte bara kalla den Volvo 121/122, som den fick heta i andra länder. Han skriver: "I början av 1956, då ryktena om en ny Volvo-modell visade sig vara riktiga, chockade Saab Stockholms bilsalong med en handgjord sportbil som hade ett riktigt namn, nämligen Sonett! Där kan man kanske ana en annan anledning att Volvo valde Amazon." Resten av artikeln handlar återigen om Volvos stryktåliga bruksbil, men kul i alla fall att Sonetten nämndes i sammanhanget.

Bilsport

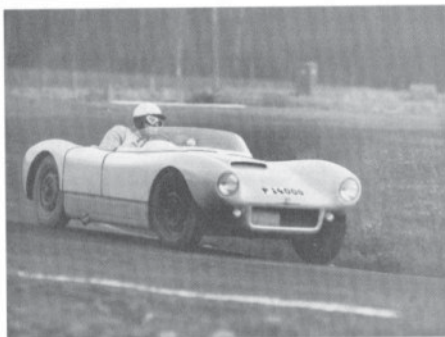
I nummer 12, 2000 har den kände motorhistorikern Peter Haventon skrivit en omfattande köpguide för Saab Sonett. Peter är en allroundkunnig journalist som inte bara kan mycket bilhistoria utan också är konstnärligt lagd och gjort förlago-

rna till den serie med bilfrimärken som gavs ut för några år sedan. Han har även framträtt i Motormagasinet i TV5 där han testat olika samlarfordon. Artikeln i Bilsport tar hela fyra sidor och behandlar förstås de olika modellernas historia, från I till III. Men inte bara det, Peter skriver dessutom om reservdelssituationen, om prisbilden och om Club Sonett Sweden. Givetvis omnämns också adressen till vår hemsida. Dessutom gör han en trevlig ruta där han berättar om vår medlem Åke Larsson i Vittsjö och hans Sonett II V4. Det ger en mer personlig syn på Sonetten än att bara räkna upp fakta. De fyra sidorna är rikt illustrerade med bilder på olika Sonetter som bland annat Peter har tagit under årens lopp. Det betyder förstås att en del bilder kanske är lite inaktuella, det är t.ex. över 13 år sedan min Sonett var vinröd vilket den var på bilderna i artikeln. Men strunt samma, bilderna var många (15 st.) och bra, så tillsammans med texten tror jag att Peter Haventons köpguide säkert får flera personer att fatta intresse för Sonetten och så småningom kanske även köpa en. Vi fick köpguiden av

Johnny Johansson på Vargön, tack för det.

Ni kanske kommer ihåg att jag i förra ledaren efterlyste just en köpguide för Sonetten. Nu kom den som manna från himlen! Peter har även varit vänlig nog att lova mig att vi kan använda materialet såväl i Sonettvärlden som på vår hemsida. Det betyder att vi så småningom när vi hunnit arbeta med materialet kommer att kunna presentera den fullständiga köpguiden för Sonetten!

Saab Idag



I nummer 23 från den 22 juni visade Saabs personaltidning under rubriken "Vi minns" återigen en So-

nett, nämligen den I:a som tävlade på Gelleråsbanan i Karlskoga på 50-talet. Bilden har förut visats i Sonettvärlden i artikelserien om just Sonett I. Nog kan vi minnas denna bil(d) en gång till!

Saab Idag

Vi fortsätter med denna tidning, för i nummer 26 från den 24 augusti visar man en bild och berättar om Saab Owners Convention som hölls i juli vid Catskill Mountains utanför New York. Saabmuseets Peter Bäckström var där liksom rallycrossmästaren Per Eklund som berättade om sin färska vinst från Pikes Peak. Den sedvanliga grupp-bilden med alla deltagande Saabar och det var många, visar även ett antal Sonetter. Ser vi rätt så står det till och med en Sonett V4 cabriolet bland de andra Saabarna.

Expressen

Den 26 augusti hade bland andra Håkan Matson i Expressen ett dubbeluppslag med mer eller mindre udda bilsajter. Underrubrikerna var



Saab i dag:
Saab Owners
Convention
som hölls i juli
vid Catskill
Mountains
utanför New
York.

"bensin, historiska bilar, köpa & sälja, tillverkare, trafik samt udda & roligt". Vi håller oss dock till rubriken historiska bilar, där Håkan tipsar om två sajter med Sonettanknytning:

<http://www.geocities.com/Motorcity/Speedway/4209/>

Namnet till trots handlar det mycket om Sonetter och omdömet är: "För älskare av Sonett II med V4 motor. Tyvärr inte uppdaterad på länge". Nästa tips är:

<http://www.vintagesaab.com/sonett/>

"En mer komplett Sonett-sajt".

Vi tackar Sigvard Skavén för artikeln.

Teknikens Värld

Anders Pettersson i Jönköping har forskat i äldre tidningar av Teknikens Värld och funnit en hel del med Saab- och Sonettanknytning. Han har haft vänligheten att skicka mig fotostatkopior på artiklarna, så är det någon speciell artikel ni har intresse av kan jag förstås ta en kopia av kopian. Men roligast är förstås att läsa artiklarna i original, därför skriver jag här kort ned vilka nummer det gäller och vad artiklarna handlar om. Ni kanske kan hitta dessa nummer genom att annonsera efter dem eller t.ex. leta på olika marknader.

Här följer en uppräknig av de olika numren och lite om dess innehåll:

Nummer 5, 3/3 1965. Handlar om Björn Karlström, designern bakom prototypen MFI 13 och annat han

skapat under åren.

Nummer 7, 31/3 1965. Visar de olika prototyperna Catherina, ritad av Sixten Sason och MFI 13 av Björn Karlström.

Nummer 16, 4/8 1965. Redan framsidan visar vad artikeln handlar om, nämligen Saab Facett, skapad av Sigvard Sörensson. (Bilen ägs för övrigt idag av Klaus Müller-Ott i Tyskland, och är fint renoverad med sin ursprungliga Sonett I kaross.)

Nummer 3, 2/2 1966. Handlar om att Saab Sonett II börjat tillverkas, dock mest som en förserie på 30 exemplar.

Nummer 9, 27/4 1966. Saab Sonett II matchas mot Volvo P 1800S. I ingressen stod det att "vem som helst kan bli lycklig med en Volvo P 1800S, medan Saab Sonett II fordrar att man är lite bilgalen för att man ska trivas." Matchningen avslutas med betyget om Sonetten: "Saab Sonett II däremot är en renodlad sportvagn för den som verkligen älskar att köra bil, och *kan* köra bil. Det senare måste framhållas - en nybörjare bakom ratten bör avstå från att försöka utnyttja bilens möjligheter till fullo. Erfarenhet, känslighet och snabba reaktioner krävs för att helt göra dess vägenskap rättvisa."

Vidare presenterar man återigen Björn Karlström, Sonettens formgivare och ställer lite olika frågor till honom om designen och tankarna bakom.

Nummer 16, 3/8 1966. Journalisten L-E Johansson intervjuar Rolf Melde om 96:an och det mest intressanta med den är väl Rolfs uttalande

på slutet: "Tala gärna om för säkerhets skull att vi inte kommer med någon fyrtaktare på 96:an, och att motorn i den kommande Saabmodellen inte har något gemensamt med Triumphs 1300-motor!

-Det ska vi göra!" (svarade hr. Johansson).

Nummer 17, 17/8 1966. I numret efteråt berättar Stig Björklund att "Saab slår i fyrtakt" och att V 4 -motorn nu kommer i 96:an till ett merpris av 700:- gentemot tvåtaktaren som fortfarande kunde köpas. Inte med ett ord berör man att man lät sig grundluras av Rolf Melde i numret innan. Självklart valde Saab, då som nu, att informera om modellförändringar när det passade dem, inte media.

Nummer 21, 12/10 1966. I detta nummer hårdtestas 96:an med den nya fyrtaktsmotorn. "En oslagbar kombination av hög marschfart och låg bränsleförbrukning. Vi har fått en ny svensk sportbil för familjebruk." Märk väl att det alltså var 96:an som testades och inte Sonetten...

Nummer 13, 28/6 1967. Rubriken var "Lasse Lönndahl kör Saab Sonett" och han poserar stolt framför den tvåtaktssonett som han åkte land och rike med, till de olika folkparkerna han uppträdde i. "Som artist har han känsla för effektfulla entréer och tycker om att synas när han kommer". (Bilen ägs idag av Berndt Eliasson i Odensbacken).

Nummer 20, 4/10 1967. Artikeln handlar om Frankfurtmässan och för Sonettens del var nyheten att den visades upp "med en bulle på motorhu-

ven och där under hittar man Fords V 4, som sitter i standardsaaben. En snygg bil, men tyvärr lite klumpigt sammanfogad runt om".

Nummer 5, 5/3 1969. Den ovanliga rubriken här var "En Sonett i Altarringen" och visar Simo Lampinens tävlingssonett, uppställd inför starten i Monte Carlorallyt.

Nummer 12, 2/6 1976. I en liten spalt berättar man att det bildats en klubb för Saab Sonett och hur man kom i kontakt med den. (Så här efteråt vet vi att denna klubb somnade in i brist på intresse, förmodligen var bilarna för nya då och hade delvis inte hamnat hos "rätt" ägare. Vår nuvarande klubb grundades 1981).

Nummer 3, 28/1 1976. Dag E Hogsten spekulerade i vilka bilar som skulle bli samlarobjekt år 2000 och med tanke på att vi hunnit dit nu känns frågan högaktuell! För att nämna några så nämner han Citroen ID/DS och CV2, Renault Ro 80, Ford Mustang, Renault 16, Jaguar E-type, Alfa Romeo 1600 GT Junior och Volvo P 1800. Samt förstås "plastsportvagnen Sonett, nedlagd sedan något år, är redan i dag (1976) eftertraktad bland samlare". Dags funderingar stämmer nog ganska bra, vem vågar göra någon liknande spådom för 2024?

Än en gång tack Anders för Ditt grävande i gamla nummer av Teknikens värld. Om någon vill komplettera så är ni välkomna med andra äldre artiklar med Sonettanknytning. Som vi skrivit tidigare, ingen Sonettartikel är för gammal för att inte citeras i denna spalt! □



Köp Sälj och Byt

Säljes



Saab Sonett III, 1972, samma ägare sedan 1975, 18000 mil. Pris 45000:-/bud

Anders Forsman, tel. 018-36 03 93, 070-997 46 29. eller e-post anders.forsman@sas.se

Delar från Sonett III 1972, dörrar, vindruta, bakruta, bakljus, instrument. Tom Åvik
e-post: kidlist@pacbell.net eller lämna meddelande på tel. 0415-60349.

Sonett III, -74, renoverad och trimmad motor, ca 200 mil efter renovering. Renoverad originalväxellåda samt specialbyggd 96 låda. Chassi delvis renoverat. Fabriksnya kofångare och bakruta. Mycket annat bytt och nytt. Fullt körbar men inredning behöver åtgärdas. Eventuellt kan f.d. RC motor byggd för turbo ingå i köpet: smidda kolvar, dubbelblåstoppar, lättat sväng-

hjul, förstärkt koppling, oljekylare mm. Lars Söderman, hem 08-755 68 97, arb 08-587 942 94
epost: lars.soderman@dnv.com

Bakre ljuddämpare till Sonett III. Handbromskablar. Div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus. Weber 40DFI-för-gasare. (1 st ny och 1 st begagnad) m.m. har även en del begagnat överblivet krafts.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777

Sonett II V4, -69, originalskick, osvet-sad, priset är en förhandlingssak. Klaus Müller-Ott
Tel. 0049 173 3108500.

Köpes:

Hastighetsmätare till Sonett III (km/h-gradering). Blinkersomkopplare, inredningsdetaljer. Ring om du har något liggandes. Min 74:a kan bli ännu finare..
Mats 0150-12904 eller 070-5546777

Instruktionsbok till Sonett III, 1973. Även kopia eller bok till 1974 års modell kan vara av intresse. Dan Gyllensten, tel. 040-46 67 71.

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



Sonett I modell i skala 1:43 tillverkad av Autosculpt i England.
Pris: 300:-



Sonett III modell i skala 1:43 tillverkad av Autosculpt i England.
Pris: 300:-



Nyckelring

Klubbens logotype på båda sidorna i färgerna gult och blått mot svart bakgrund.

Pris: 25:-

Modellbilar



Skala 1:87 från Autosculpt. Pris 65:-



Samlingsmappar

Pris 40 kr/st

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

Klisterdekal eller tygmärke

att pryda Din bil och Dina kläder.

Tygdekal

25:-

Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

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".