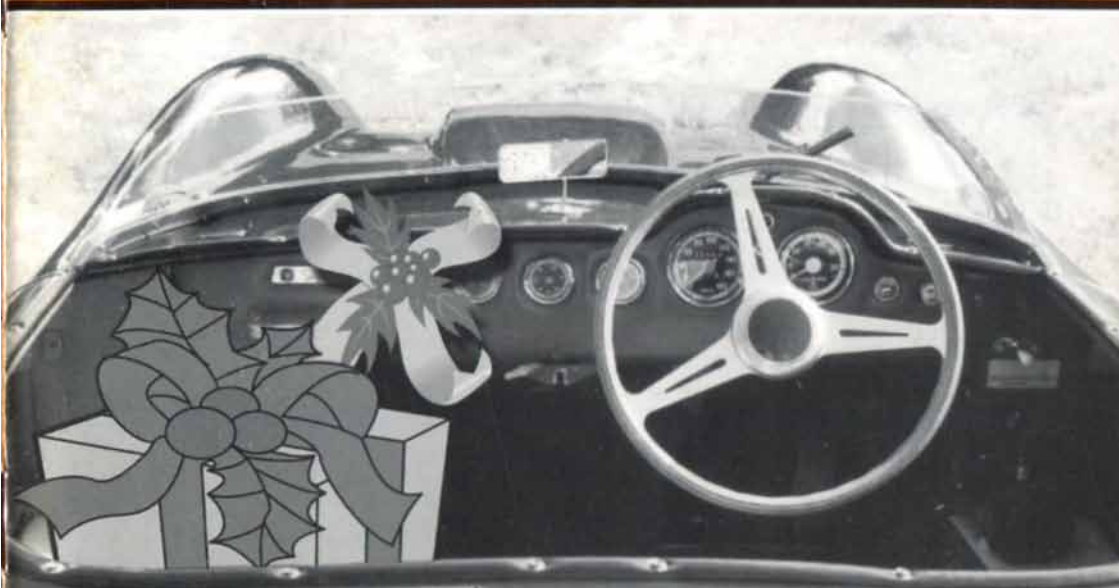


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



**MERRY  
CHRISTMAS**

- Internationellt möte i Finland
- Medlemsmatrikel
- Sonettinvandringen fortsätter
- The world is small

**4**  
2000



# Från ordförandens skrivbord



Hej

Så här i renoveringstider kan det ju vara bra att ett av hoten mot våra historiska fordon tycks vara undanröjt. Nämligen hur fordon som inte längre används ska omhändertas. Man har nämligen gjort ett undantag för just de historiska fordonen efter påtryckningar från de internationella historiska fordonsorganisationerna. Det har kanske inte hittills varit ett stort problem för fordons hobbyn i Sverige men däremot i vissa länder på kontinenten som t.ex. Tyskland. Men det som gäller där hade kanske kommit till Sverige om man nu inte lyckats göra detta undantag i EU. Läs gärna mer om detta i denna Sonettvärld.

Styrelsen i Club Sonett Sweden har beslutat att vi i år distribuerar MHRF's Annonsmagasin och när ni läser dessa rader har ni i Norden redan fått den. Att vi inte gjort det förut har i all enkelhet berott på, att det varit oerhört få annonser med Saab Sonett, vare sig bilar eller delar. Ett annat skäl har varit, att många redan fått den via andra klubbar man är med i. Annonsmagasinet innehåller dock inte bara annonser utan även redaktionellt material som kan vara intressant.

Tidigare har vi valt att lägga utgifterna på annat, som t.ex. nyttillverkning av delar. Nu ville vi dock ge er som inte fått den tidigare chansen att se den själva utan att ni behövde beställa den. Så vad tycker ni, ska vi fortsätta att ta kostnaden, ca. 8.50/tidning inklusive porto och distribuera den framöver eller inte? Vi vill gärna höra av er till tidningens adress och välmotiverade ja eller nej svar har chansen att vinna en T-shirt! Era svar kommer att vara ett underlag till beslut hur vi ska göra framöver på årsmötet 2001.

-Titta gärna på Club Sonett Swedens hemsida, adressen har ni på sidan 3. Där finns nu den köpguide som Peter Haventon hade med i Bilspport. Bilderna är dock andra än där.

Slutligen kan vi rekommendera ett besök på Automuseum Rosso Bianco i Aschaffenburg utanför Frankfurt i Tyskland. Bland många intressanta, exklusiva tävlingsbilar och äldre lyxbilar fann jag till min förvåning och glädje en blå Sonett V4 från 1968! Visst, det finns Sonetter på närmre håll, men här har den verkligen hamnat i rätt sällskap.

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:

Denna juldekorerade Sonett är Gösta Jakfors Sonett I:a. Det är den enda privatägda i Sverige. Gösta med hustru Monika deltog med den på klubbens vårmöte i år.

Klubbens postgiro  
35 87 30-0

## Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinthundsv. 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 175:-/år

Club Sonett Swedens  
hemsida  
[www.autosite.se/Sonett](http://www.autosite.se/Sonett)

Nästa nummer av

## SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 2000.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.



# En vacker dag ska även vi köpa en Sonett!

Bengt Björkenfors, text och foto

Året var 1971. Jag hade laddat min kamera med film och var ute och åkte bil med min flickvän Elisabeth i Göteborgstrakten. Det var höst och höstfärgerna prunkade ute i naturen. Efter lite plåtande på henne, de vackra träden och bilen kom till sist frågan. Vart skall vi åka nu då? Kom på att jag sett att Saabhandlaren hade någon slags invigning i sin nya bilhall i Kungälv.

Bilen, en Saab V4 av 67 års modell med de nya modellerna. Det var var jag hade. Den började se lite gammal ut om man jämförde mot en nyare modell.

*Elisabeth framför den röda Sonetten. Bilden togs i Kungälv 1971*



*Låten som stor, att den sprillans nya Sonetten väckte uppseende hos Saabhandlarn är denna bild ett bevis på.*

Vi sticker dit!

Väl framme var det fullt med folk. I mitten av hallen var det mest folk. Varför det? Jo, där stod den! Röd. skinande blank, luktade ny bil.

En Saab Sonett! Det var inte ofta man fick se en sådan bil hos Saabhandlar'n. Men är det fest så är det. Suck, den vill jag ha!

Trots trängseln så lyckade jag knäppa några bilder. Inbytespris? - Glöm det! Efter några veckor kom min jobbarkompis körande med en

Sonett. Minns jag rätt så sade ryktet att "det blev Sonetter över så det räckte till svenska marknaden". Den bilen var omslagsbild i Sonettvärlden för ett tag sedan men det är en annan historia.

Bilen i hallen? En trotjänare hos bilhandlarn kommer ihåg att den såldes till en privatperson.

Vad hände med Elisabeth då? Jo, vi hänger ihop än (vi gifte oss -76) och en vacker dag skall vi nog förverkliga drömmen om en Sonett. □

## Visste du...

... att detta är det 75:e numret av vår klubb-tidning sedan starten 1981!

Från 1990 heter klubbens tidning **Sonettvärlden**.





# Snack i 2-takt

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



Så är då vintermörkret över oss igen och flitens lampa lyser i garagen. Mitt eget garage är breddfullt denna vinter i och med att stallet kom att utökas med en Sonett 74:a i våras. Mina egna mekplaner är följande: Återmontera rattväxelmekanismen på 67:an. Inget fel på golvväxelmekanismen men i och med att den är splitter ny så behövs den bättre på 74:an. Den senare ska också få lite uppsnygning: Inredningen ska fixas till, inredningen på koffertsidorna har som vanligt släppt från skivan och så är det ett par högtalare framme vid tossingarna som ska bort vilket innebär att en ny bit matta ska kantsys. Ska montera ett par mer diskreta högtalare där istället. Växellådan ska renoveras. Har ett helt nytt innanmäte att plocka i. Just nu låter den som en stenkross. Och så motorn. Den har gått kanonbra. Dock ska ett portat insug monteras och jag ska även passa på att modifiera oljepumpen så att jag får lite bättre oljetryck. Slutligen så ska en elektrisk kylarfläkt monteras. Det var väl allt i det stora hela. Räcker tiden till så finns det mer att göra.

För att återgå till 67:orna så gör jag ett hopp tillbaka från chassinummer 268: I Tammerfors i Finland finns nämligen chassinummer 262 vilken ägs av Eero Lethinen som inte är helt obekant i Saabkretsar. Bilen kommer från USA som sig bör och Eero har fler importerade Sonetter. I och med EU-inträdet så blev det förmånligare att importera bilar till Finland och Sonetterna har blivit dussinvara där borta. En af-

färsbekant i San José i Kalifornien har sålt ett drygt halvdussin Sonetter till en uppköpare av finsk härkomst och dessa har naturligtvis korsat Atlanten.

Chassinummer 263 finns också kvar i livet. I delstaten Pennsylvania i USA där ägaren Jeff Krebs bor. Så mycket mer om denna vet jag ej i dagsläget.

I Tjeckien finns chassinummer 267 som är guldfärgad. Den ägs av Dana

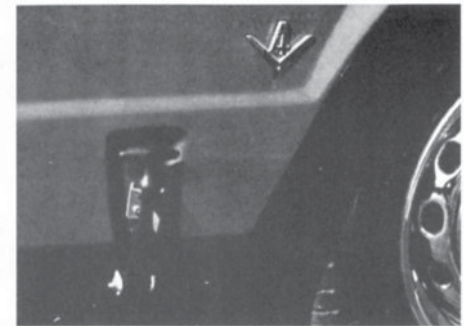
Chutny och den har en intressant historia. Den fanns bland annat utställd på bilmässan i Brno 1967. Saab hade låtit översätta försäljningsbroschyren till tjeckiska till detta evenemang där den stod i Saabs monter tillsammans med en Saab Monte Carlo. Efter mässan köptes den av en bilhandlare i Prag vid namn Syriste som plockade i en 1740cc motor i den var efter han körde tävling med den under tio år. Därefter, 1978, sålde han den till en dam, Marie Lerchov, som hade den till 1986 då familjen Chutny köpte den.

Chassinummer 271 finns även den i USA och ägs, eller ägdes av Elizabeth Roden i delstaten New York. Uppgifterna är från 1988 så de är inte speciellt tillförlitliga idag.

Chassinummer 273 ägs av Roger Wapner, Redwood City i Kalifornien. Inte heller om denna förligger några fakta men man kan anta att den lär vara relativt fri från rost i det fall den ursprungligen var såld i Kalifornien.

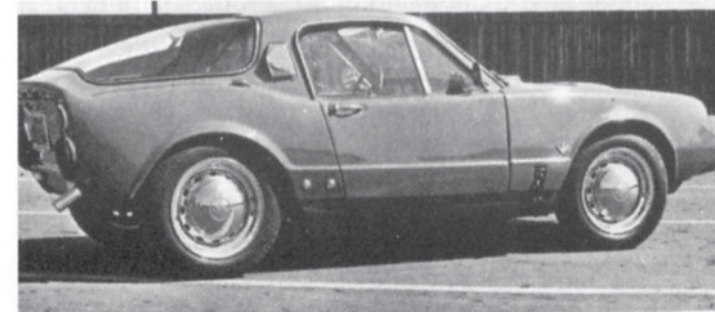
### Snack i fyrtakt?

Den här spalten kanske borde döpas om till Snack i fyrtakt men det är ju



Här syns ett V4-emblem på skärmkanten. Endast vissa tidiga V4:or tycks ha haft dessa. Dessutom tycks det ha funnits blanka snobbingar till hjulen att tillgå.

så att det inte finns så många tvåtaktssonetter att skriva om. Desto fler fyrtaktare. Och en speciellt rolig bil är den som Jörgen Trued i Linköping har köpt. Den har chassinummer 376 och kommer från någon samling som har tillhört en Vasek Polack som var Saab/BMW återförsäljare i Hermosa Beach utanför Los Angeles. Han lär ha varit en känd tävlingsprofil och har haft USA:s största samling av Porsche 917. Och så en Sonett V4 som nu är den äldsta kända 68:an i Sverige. Bilen är vit i dag men sägs ha varit röd från början. Kanske Jörgen skriver en egen story längre fram? ☐



Tidig Sonett V4:a från 1967. V4-emblemet bakom frambjulet, bakrutan är den med "puckeln" vilken fanns på tidiga Sonetter och instrumentbrädan av trä. Chassinumret på bilen är okänt. Bilderna kommer från Road Test, 1968.



# Internationellt Saabklubbmöte i Finland

Nu när det är vinter och Sonetterna kanske har gått i ide (= står i garaget) är det dags att planera för nästa säsong. Allteftersom vi får kännedom om olika träffar som vi tror kan intressera er ska vi förstås som vanligt informera er i Sonettvärlden.

En träff som vi tror kan locka en hel del är det internationella Saab-mötet i Finland, inte minst som det är så nära oss. Vi har redan nu fått det tryckta anmälningsformuläret och skickar det förstås till er som hör av sig till tidningens redaktion. Ring, e-posta eller skicka ett vykort.

Saab Club Finland är en 10 år gammal klubb och finner nu tiden mogen att bjuda in er till ett Internationellt Saab-klubbmöte den 8-10 juni 2001.

## Programmet ser ut som följer:

### **Fredag 8 juni**

Ankomst på morgonen till Åbo hamn och färd till Uusikaupunki. På eftermiddagen besök på Saabs fabrik i Uusikaupunki, vidare besöks Saabs museum där och sedan blir det middag.

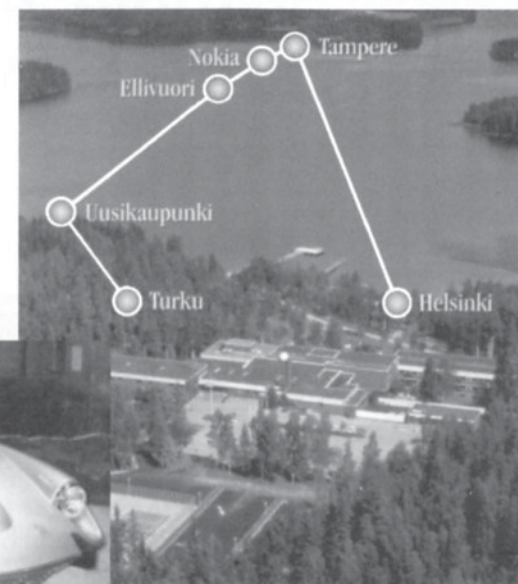
### **Lördag 9 juni**

På förmiddagen anordnas en tur runt staden Nokia. För att det inte ska bli för enkelt antyds att god orienteringsförmåga är en fördel... Efter lunch blir det en loppmarknad, givetvis med Saabanknytning. Därefter tävling om de finaste Saabarna och sightseeingtur med båt. På kvällen blir det middag med underhållning. Eftersom det är i Finland utlovas även bastu, simbassäng, dans och Saab disco.

### **Söndag 10 juni**

På söndagen finns det flera alternativ. Man kan besöka Nokia däckfabrik i staden Nokia, man kan göra en båttur på sjön Pyhäjärvi, gå till klädaffär, eller besöka PUP ölbryggeri. Ett annat alternativ är att besöka Spa EDEN Nokia eller lära sig mer om Nokia stads industriella historia.

På eftermiddagen avslutas mötet.



## Några priser:

Anmälningsavgift 96 EURO, Dubbelrum på hotell Ellivuori per natt och person 45 EURO, Singelrum 65 EURO. Räkna med en kurs runt 8.60 gentemot kronan. Vad vi förstår ingår ingår då de uppräknade evenemangen ovan i avgiften.

Programmet verkar som ni ser att vara fullmatat, så varför inte börja planera för att åka dit?! Sista anmälnings- och inbetalningsdag för deltagaravgiften är den 31 mars 2001. Beskyddare för evenemanget är Simo Lampinen, den välkände rallyföraren. För övrigt en av få som tävlat på allvar med en Sonett redan under produktionstiden.

Ett bra sätt att skaffa information är även att titta på den finska Saab-klubbens hemsida: <http://www.saabclub.fi>

Om ni har ytterligare frågor om evenemanget kan ni vända er till Marco Wessman Tel+358 40 571 3713 epost:keinuviipu@hotmail.com



Redaktionen för Sonettvärlden önskar er en riktigt god jul  
och ett gott nytt 2001 då Club Sonett Sweden fyller 20 år!



# MHRFs årsmöte 2000 en sansad tillställning



Jan-David Skavén

Ni kanske kommer ihåg att jag mer eller mindre beskrev MHRFs årsmöte 1999 som en cirkus. Gudskelov var det mer normala banor nu på årsmötet, i all enkelhet beroende på, att de som nu sitter i styrelsen gör det av ideella hobbysskäl och inte tar andra hänsyn. Det tackar vi för och det ska med en gång sägas, att Motorhistoriska Riksförbundets styrelse och de personer som arbetar med MHRF/Folksamförsäkringen har gjort ett bra arbete under det gångna året. Innan vi kommer in på årsmötet 2000 ska jag dock berätta litet om den information som gavs de församlade innan årsmötet tog vid.

Det började med att Svenska Saab-registrets ordförande Martin Bergstrand på ett mycket proffsigt sätt informerade åhörarna vad man kan göra för att locka ungdomar till hobbyn. Han menade, att Internet är ett bra hjälpmedel, det är billigt, alltid tillgängligt, lätt att förändra informationen och möjligheter finns till interaktivitet. Ett bra sätt är också att lägga ut ett anmälningsformulär på hemsidan.

Saabs tävlingshistoria kan också locka, liksom de låga inköpskostnaderna för Saab 92 till 99, vilket även gäller reservdelar. Givetvis gäller detta dock ej alla klubbarna. Träffarna behöver inte vara så pretentiösa och det ska helst inte kosta någonting att delta på en träff med hjälp av

sponsring från klubben. Det är också viktigt, att alla ska känna sig välkomna på träffen, oavsett skick på bilen. Man har en differentierad årsavgift med 50:- för de under 18 och 175:- för de andra. Martin passade även på att göra lite reklam för Svenska Saabregistret som firar 25 årsjubileum 2001 och bland annat celebreras detta med ett nytt klubbnamn, man kommer att byta till Svenska Saabklubben.

Sedan informerade Björn-Erik Lindh om Motorhistoriska Riksförbundets skadestatistik för samlarfordonsförsäkringen hittills år 2000. Det mest utmärkande var de många bränderna för såväl motorcyklar som bilar. Det kanske inte alltid berodde på samlarfordonet, ibland var det någon nyare bil som tagit eld bredvid

ett eller flera samlarfordon, men resultatet var detsamma, beklämande. Som tur var hade ingen brand orsakat personskada, men de materiella skadorna var bitvis kostsamma eller vad sägs om att Folksam får betala 880000:- för renoveringen av en nästan totalförstörd äldre Ferrari och då får ändå ägaren skjuta till ytterligare...

## Nytt häfte om brand och säkerhet

Ni kanske kommer ihåg att vi 1992 distribuerade ett utmärkt häfte om hur man förebygger brand i fordon. Nu arbetar bland andra Bo Kallhagen med att göra en ny, uppdaterad version av detta häfte på ca. 40 sidor i A5 format. Inte minst med tanke på vad Björn-Erik berättade om skadestatistiken är det nya häftet högaktuellt. Det kommer att kompletteras med hur man kan förebygga stölder och man kommer också att informera om hur de olika klubbarna och dess medlemmar kan arbeta med miljöfrågorna. Det verkar som att häftet blir klart våren 2001 då vi återkommer i ärendet.

MHRF har också planer på att arrangera en ny endagskurs i föreningskunskap, den förra hölls 1994 och sedan dess har förstås många nya ledamöter kommit till i de olika styrelserna. Kursen kommer bland annat att handla om föreningarnas juridiska status, organisation, mål och inriktning. Vidare om hur en klubb kan organisera en styrelse och arrangera ett årsmöte. Varje klubb får möjlighet att delta med två medlemmar, MHRF betalar kursavgif-

ten medan klubbarna får stå för resor och uppehälle. Preliminärt arrangeras kursen i mars 2001.

Nästa punkt var att Bengt Dieden informerade om bensin och blyersättningsmedel, något man kan debattera mycket om vilket också gjordes. Vi har ju själva just informerat om läget i Per Alvestigs artikel i nummer 3/00 av Sonettvärlden. Vi ska inte här gå in på denna diskussion, endast informera om, att MHRF efter en motion från Motorhistoriska Klubben i Skåne kommer att tillsätta en expertgrupp som kommer att titta på frågan och sammanställa en slutrapport till MHRFs årsmöte 2001. Man kanske inte själva kommer att ha resurser att göra analyser av bensin och bensintillsatser men åtminstone sammanställa de tester som redan gjorts och komma med rekommendationer till oss.

## Ett välkommet avbrott, lunchen

Med förnyade krafter tog vi oss an årsmötet efter pausen. I år avslöpte årsmötet utan förra årets incidenter och turbulens, det tackar vi för. För att sammanfatta så omvaldes i princip hela styrelsen med Lars Adolfs-son som ordförande. Enda undantaget var en ledamot som avbett omval. Balansräkningen godkändes liksom budgeten för kommande verksamhetsår. Med andra ord, inget upphetsande. Låt mig dock något uppehålla mig vid motionerna. En har jag redan berört, den om bensinen. Fiat Classic Club vill att ändringar som görs i de olika klubbarnas arrangemang uppmärksam-



mas bättre. MHRF går motionen tillmötes såtillvida att man tydligt kommer att markera ändringarna på sin evenemangskalender på MHRFs hemsida och ber andra som hämtar uppgifter därifrån att bättre uppmärksamma de ändringar som gjorts.

En annan motion från Aros Motorveteraner ville att gamla fordon skulle kunna ha det gamla registreringsnumret som sitt "personliga" registreringsnummer. Motionen avslogs med motiveringen att man inte vill att våra fordon ska kunna drabbas av eventuella myndighetspålagor, typ att man inte får köra i mörker eller endast på vissa tider vilket faktiskt är fallet i vissa länder. Det skulle vara lättare att identifiera samlarfordonen om de hade sitt gamla nummer.

#### Två förslag kom från MHRFs styrelse

MHRFs styrelse föreslog även att medlemsavgifterna per medlem skulle höjas från nuvarande 10:- till 13.50 från och med 2001 för att produktionskostnaden för Nordiskt Annonsmagasin "skulle täckas via medlemsavgiften till MHRF". I motionen talades också om att "det vore en farlig utveckling om vissa medlemsklubbar skulle välja bort Annonsmagasinet för sina medlemmar. Det är heller inte förenligt med god medlemsanda att inte sluta upp bakom den satsning förbundet gör på Nordiskt Annonsmagasin genom att ställa sig utanför denna." Jag vände mig starkt mot dessa formuleringar på mötet. Som ni vet så har vi tidiga-

re år frågat er om ni vill ha annonsunderlaget i nummer 3 av Sonettvärlden och om ni vill att vi sänder er själva Annonsmagasinet i nummer 4. Ytterst få önskar få endera. Styrelsen har förut bedömt, att det kan bero på en kombination av få Sonett-specifika delar i omlopp, inte minst i Annonsmagasinet och att en del medlemmar i Club Sonett Sweden får Annonsmagasinet från andra klubbar. Vi har då valt att lägga pengarna för Annonsmagasinet och porto på annat som nyframtagning av delar till exempel.

Vidare skrev MHRF att "Annonsmagasinet är det enda effektiva forum som finns för den som vill nå bredast möjliga krets när det gäller att köpa eller sälja föremål inom Norden." Jag opponerade mig mot det också. Inte för att jag tycker att Annonsmagasinet är dåligt, tvärtom. Men det finns faktiskt utmärkta andra möjligheter att få tag på delar som Internet, fordonstidningar, marknader och, icke att förglömma, Sonettvärlden.

En hel del klubbar tyckte som vi, andra tyckte att MHRFs förslag var ok. Efter dagens livligaste diskussion avslogs den för att bland annat ge de olika klubbarna möjlighet att fatta beslut på kommande egna årsmöten. MHRF återkommer dock till ärendet men en ändring av medlemsavgiften till dem av detta skäl är först aktuell 2002.

Dagen efter MHRFs årsmöte hade vi själva ett styrelsemöte varvid denna fråga kom upp. Efter diskussion beslöt vi att i år göra ett undantag.

Med andra ord, i år distribuerar vi Annonsmagasinet till alla medlemmar i Norden. (Av språkskäl begränsar vi oss till detta för att spara porto, men vill någon utanför Norden få Annonsmagasinet fixar vi det med). Orsaken till att vi i år distribuerar den är att ge er chansen att bedöma om detta är något att fortsätta med eller inte. När ni läser detta har ni redan fått Annonsmagasinet. Vill ni fortsätta att få den eller inte? Kostnaden per nummer i Sverige ligger på ca. 8.50. Lite mer till de andra nordiska länderna. Styrelsen skulle vara mycket tacksam att få era synpunkter. Ring eller maila till tidningens adress, se sid. 3! De svar vi får kommer att vara ett underlag för kommande diskussion på vårt årsmöte 2001.

För att återgå till MHRFs årsmöte

så fick styrelsen utan diskussion igenom ett omarbetat förslag gällande MHRF-kansliets organisation och bemanning angående dess framtida styrning och arbete. Förra årets förslag i samma ärende röstades bort men detta reviderade förslag gick snabbt igenom.

Avslutningsvis valdes tre nya klubbar in i MHRF, nämligen Edselklubben, Ford Capri klubben och Classic Suzuki Club of Scandinavia. Alla tre klubbarna informerade bra om sin verksamhet och de välkomnades i gemenskapen.

Sammanfattningsvis var det ett bra möte, inte utan diskussion och olika meningar men utan den turbulens som kännetecknade det förra årsmötet. □

## I år...

...tänker vi inte fråga er om ni vill ha Motorhistoriskt Annonsblad från MHRF, för styrelsen har redan beslutat att ni i Norden i år ska få den och när ni läser dessa rader har ni redan fått den. Detta för att ge er chansen att bedöma om Annonsmagasinet är av intresse för er eller inte. Totalkostnaden för klubben är ca. 3000:- eller 8.50 per tidning inklusive distribution. Så vad tycker ni själva? Styrelsen skulle vara mycket tacksam att få reda på om ni vill fortsätta få den eller inte. Hittade ni annonser som lockade (och var det i så fall till Saab, Sonett eller andra modeller?) och var det redaktionella materialet av intresse? För att locka er att svara lite mer utförligt premierar vi någon ja eller nejmotivering med en Sonett T-shirt, med andra ord, de som skriver lite mer än bara ja eller nej har större chans att vinna! De svar vi får kommer att vara ett underlag för kommande diskussion på vårt årsmöte 2001. Ring till Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65 eller maila till: fam.skaven@swipnet.se. Självklart kan ni även skicka ett vykort till tidningens adress.



## det skrivs om oss och våra bilar

special



av Jan-David Skavén

Den 16 mars 1999 sände Motorjournalen i TV5 ett långt reportage som hade spelats in på och vid Saabmuséet i Trollhättan. För att göra reportaget rättvisa så vill vi här berätta lite fylligare om det. Hela inslaget gjordes av motorjournalisten Peter Sundfeldt och han tackte bra in de olika Sonettmodellerna. Man såg honom dock även i andra Saabar, alltifrån 96 till 9-5 och om man dessutom kommer ihåg att det även fanns med en lång intervju med Erik Carlsson i samband med hans 70-årsdag så förstår ni att jag inte överdriver om jag skriver att Saab dominerade programmet. Härnedan koncentrerar vi oss på Sonettbiten.

Programmet börjar med att vi ser Peter köra en röd Sonett III:a med reg. skylten "So neat". Han berättar: "I höstas var det 25 år sedan tillverkningen av Saab Sonett lades ned, beroende på amerikanska avgaskrav. Tänk om turbon kommit tre år tidigare, eller om GM kommit in i bilden redan då? 0-100 tog 13 sekunder, toppfarten var 165 km/h. Prestanda skrämmer väl ingen idag, värmen luktar V4, men det var ändå en svensk sportbil med framhjulsdrift. Den hade frihjul, 4 växlar, golvspak, spiralfjädrar fram och bak, teleskopstötdämpare, delad bakaxel, skivbromsar fram och trummor bak. Fyrtaktsmotorn var på 1, 5 liter och 65 hk".

Inne på muséet visas först Sixten Sasons Catherina. "Den är baserad på Saabdelar men bedömdes ej hålla måttet för serietillverkning. Ungefär samtidigt övertygade en annan designer, Björn Karlström, MFI att bygga hans prototyp baserat på Saabkomponenter. Sommaren 1965 togs beslut om serietillverkning av projekt MFI 13, Saab 97 var född, men den är mer känd som Saab Sonett II. Den vägde 680 kg och här under huven finner vi Saabs Monte Carlomaskin på 850 cc och 60 hk DIN. En ganska avancerad tvåtaktsmotor för sin tid med separatsmörjning och förgasarnas flottörer monterade nere på golvet för bästa förmåga vid glad kurvtagning.

1967 begåvades Saab 96 med en stor nyhet, Fords V4 motor på 1,5 liter och 65 hk och självklart hittade den även ned i Sonetten. (Bild visas på en blå Sonett II V4). Det resulterade i två ganska rejäla bubblor på motorhuven.

Men Sonettens historia tog sin början i mitten av 50-talet med en helt annan konstruktion. Det började som ett privatinitiativ från Saabs ansvarige för bl.a. motorutveckling, Rolf Melldede, som själv tävlade men tröttnade på att bli frånåkt från dåtidens rallysuveräner, Triumph, Austin Healey och Porsche. På sin kamrars skissade han fram en tvåsitsig racersportvagn avsedd för tävling. Projektet övertogs av Saab och fick namnet Saab 94 eller Saab Sonett Super Sport. Karossen formgavs av Sixten Sason, som också är den som gett Sonetten dess namn". (Reds kommentar: Enligt Rolf Melldede var det han själv som formgav Sonetten, Sixten Sason putsade bara lite på Rolfs koncept).

Även Saabmuséets chef, Peter Bäckström intervjuas bredvid den öppna motorhuven på den blå I:an, han säger: "Bilens totalvikt ligger på ungefär 500 kg, den är mycket lätt. Maskinen är en 750 cc tvåtaktsmotor, som levererar 57,5 hk på pappret och det kan den göra i verkligheten också. Det är en väldigt liten motor med moderna mått mätt. Den har en oerhörd karaktär, det är en racermaskin i allra högsta grad och mycket, mycket svårkörd. Toppfart var ca. 160 km/tim".

### Stockholms Bilsalong

-Bilder visas även från Stockholms Bilsalong där den ljusa I:an avtäcktes. Peter Sundfeldt sade: "Idag för 40 år sedan, den 16 mars 1956, premiärvisades Saab Sonett Super Sport på Stockholms Bilsalong. Bara sex exemplar tillverkades. Alla finns faktiskt bevarade, tre i Sverige, två i USA och en i Tyskland.

1957 var utprovningsklar och serieproduktionen förberedd. Men tävlingsreglementet ändrades och Saab kunde delta med trimmade standardbilar vilket gjorde Saabs tävlingsbil helt onödig. Men Sonett I har ändå kommit i rekordlistorna. 1996 när den här Sonetten med ch.nr. 1 var 40 år gammal tog Erik Carlsson ner den till Falkenberg och satte rekord på flygande kilometern för vagnar upp till 750 cc. Det blev strax under 160 km/tim".

Slutligen visas bilder på den Sonett II som byggts som en replika av en av de två Coupe des Alpesbilarna. "Det här är en systerbil till den vagn som Torsten Åman och Erik Carlsson deltog med i Coupe des Alpes 1966. Två stycken Saab Sonett var med i rallyt och de bröt på samma specialsträcka med socker i tanken. Det var nämligen så att de åkte ifrån samtliga Porsche 904. Sabotage eller ej, ingenting är bevisat".

-Så slutar Peter Sundfeldt sitt omfattande reportage om Sonetterna. Klart sevärt och positivt, vi tackar för ett bra reportage!



# The world is small...

Dave Ragans

Denna artikel har varit införd i vårnumret 1999 av den amerikanska Saabtidningen NEWS, som är en förkortning av North East Writings on Saab. Det är en klubbtidning för New England Sonett Club. Vi tackar redaktören Seth D. Bengelsdorf och Dave Ragans för tillmötesgåendet att vi kan publicera artikeln i Sonettvärlden. Vi har valt att behålla artikeln på originalspråket engelska, inte minst med tanke på våra utländska medlemmar och vi tror inte heller att den bereder någon svårighet att förstå för våra svenska. Tyvärr har det inte gått att få tag på någon bild på Dave Ragans Sonetter, så ni får hålla tillgodo med en annan amerikansk Sonett III:

My Saab story starts in 1972 when I moved to Minnesota from California to marry my wife Sheri. Winters in Minnesota can be very cold I soon found out, and the car I had was always giving me problems with starting and running, as well as slipping and sliding. Now I already had some 10 years living in North and South Dakota and Alaska so it wasn't that I was not knowing how to drive in ice or snow.

I always added the can of "HEAT" to the gas tank with every fill up so the gas in the tank or carburetor wouldn't freeze. but that wasn't enough for my car, and after many jump-starts, new batteries, water heaters that plug into the block and TOO MANY times late for work, I made the decision that I needed a "car to beat the Winter". My wife and

I went shopping for a car and we test drove some nice ones but the wrong ones. Porsche 914, Datsun 240Z, Opel GT, Triumph TR6 and a Fiat. But that time I had learned about Saab, and considering that our budget was for a small car, although the Saab was a bit more expensive it had all the right stuff going for and we felt that it was a very sound choice. We drove a 99 and wanted to buy it on the spot, then I saw and drove a Sonett III.

It was so pretty and unusual looking, and it moved like nothing I'd ever drive before. There was snow and ice everywhere on the streets of St. Paul that day, none of it seemed to be any problem for that little car. So we bought it and drove it every day for a year. Then we moved to California where we drove it for another

year. That's when we sold it to a very nice man who already had a Saab and a Volvo. He was an aerospace engineer working in Sacramento. He wanted to buy it without trying to negotiate the price down or even take a test ride in it!

## Time passes by...

Well, 24 years have gone by and I have only seen two other Sonetts on the road and then I hear this advertisement on the radio about a Saab Sonett. "For Sale". I called my wife and explained how I'd like to go see it and check it out. Well, once bitten by the Saab bug, I was a push-over for this little maroon Sonett III. We bought it and I was again driving a Sonett, but this wasn't like the NEW 1972 that we bought in Minnesota - this car was 25 years old with a lot of problems.

It had been so long in-between driving one of these cars it fooled me in the thinking all was well. Within weeks the car began to break down. I took it in to a shop where a compression test and leakdown test said it needed to have the valves timed. Well that made more horsepower which made the clutch slip and go out. This was expensive to fix and the garage told me that they didn't want me to bring it back to them again. (And I won't either). Now with the valves timed right and a new clutch and pressure plate it was getting more horsepower to the ground. That is until the transmission spun a bearing.

This took a long time to fix, as there are no new parts available for the transmission, I was able to order bearings and lucked out finding 2 donor cars to give up gears and 6-roller freewheel bearing (1969 & 1973 96's).

While looking for parts and car clubs and mechanics and garages that can think "Saab" I visited all the junk-yards in the area. Some said, "Yes we did have a Sonett once, but we crushed it, couldn't sell any parts". Other junk-yards had nothing but smart-alek remarks, but one place said he did have a Sonett.

## No time to loose!

I drove over straight away with my list of things I felt I needed. He directed me to the furthestmost away spot on this huge lot. I walked past many dead MGs, Triumphs, and most any thing you can imagine, then there was the Sonett! The motor and the wheels were missing. But it was a Sonett! I spent some time with it, looking over every little detail, checking things off my list if I could. Sitting at the wheel I noticed the gauges someone had added. Just like the ones that I had put into the dash of my old 72 Sonett. Strange.

I looked in the glove box and the registration paper was there with the name of that nice man we had sold our car to almost 25 years ago! My heart was pounding as I continued my investigation, finding little details like the change I made to the hood bonnet to accept the Weber air filter,





the speakers in the doors (I'd remembered how difficult it had been to work on)! I almost cried right there on the spot. I wanted to buy her again? I wasn't working so there was no money, but I arranged with the junkyard owner to make payments throughout the summer. Now the car sits in my yard all covered up until I can get to her sometime. Why it was in the junkyard I don't know. There is no damage to it other than the ex-

*An American Sonett III, however not any of Dave Ragans, as this was impossible to obtain*

haust pipes and muffler - but I suspect the junkyard fork lift for that.

So now I have my cars, 1972 Sonett III, 1973 Sonett III, 1969 & 1973 96s and again the 1973 daily driver. Time to fix the balance shaft gear. So this means and overhaul. I'm still looking for parts - just this time it's motor parts. □

## Sonettinvandringen fortsätter

Mats Jonsson

För snart tio år sedan köpte jag en fin Sonett III från Arizona vilken jag hade tänkt att behålla i evighet. När vi byggde hus för fem år sedan så insåg jag att begreppet evighet kan innebära vissa begränsningar och eftersom det behövdes ett tillskott i kassan så såldes bilen. En bidragande orsak till försäljningen var även det faktum att den verkstadslokal jag då hade haft i 10 år bytte ägare varför jag blev uppsagd. Den här försäljningen har jag haft mycket ångest för och jag har därför valt att låta bli att skaffa en ny bil då det troligen skulle bli svårt att finna en i ett likvärdigt skick.

I julas hittade jag en fin 73:a på Internet borta i Kalifornien. Naturligtvis var den orange, precis som min förra 73:a, vilket inte var speciellt upphetsande i sig men bilen hade bara gått 5000 mil och eftersom det var en av de sista 200 73:orna, vilka är lite speciella, så kände jag köplusten komma direkt. Trots färgen. Säljaren kände jag märkligt nog sedan tidigare då jag har gjort en del affärer med honom under åren.

Tyvärr kom det att visa sig att bilen hade blivit såld någon vecka innan jag kom att visa mitt intresse för den. Säljaren, Paul heter han förresten, hade inte lyckats finna någon köpare till bilen varför en svåger hade köpt den av honom. Eller blivit påtvingad kanske. Jag bad honom att fråga svågern huruvida han hade börjat ångra sitt köp eller ej men svaret var nekande. Besvikelse alltså. Samtalet avslutades med att Paul undrade om jag kunde skaffa fram lite tävlingsgrejor till hans Sonett V4 som han körde banracing med. I huvudsak motor och växellådsdelar alltså.

*Detta fotografi föreställer min fru Evy och småttingarna, Oskar och Louise tillsammans med Sonetten när vi hämtade den i barmen i Göteborg.*



### Är du intresserad...



...av sonettklubbens gamla Mac-dator så hör av dig till  
Berndt Eliasson  
tel 019-45 10 13





Efter några veckor, vi är nu i februari 2000, så hade jag ordnat fram det mesta och jag mailade honom angående detta varpå han undrade om jag var intresserad av en gul Sonett 74:a. Visst var jag det. Bilen uppgavs ha gått 13000 mil, skulle vara i 99%-igt originalskick men hade en trasig motor. Den föregående ägaren hade funnit ett oljeläckage och därför börjat att skruva isär motorn. Sedan hade han tröttnat och Paul hade köpt bilen av honom. Troligen mycket billigt. En Sonett III med trasig motor kanske betingar maximalt ett värde på 200-300 dollar i Kalifornien om man håller sig utanför Saabklubbar-nas kretsar.

#### Hur få hem bilen?

När den första extasen hade klingat av så befann jag mig plötsligt i en tillnyktringsfas. Hur få hem bilen? Jag letade fram gamla telefonlistor från tidigare importörer och började med att ringa runt. Det visade sig att de flesta av speditörerna i området hade försvunnit men slutligen hamnade jag hos Nordtrafik i Göteborg som har en agent i San Leandro i närheten av Oakland. För de som läser raggartidningar är Nordtrafik ett välkänt företag skulle jag tro. Vi enades snabbt om ett pris och det visade sig vara bråttom. Veckan efter, sista veckan i mars, skulle det gå några containrar till Göteborg och det var viktigt att få med bilen där då det annars kunde dröja ytterligare 6 veckor. Paul, som är en hyvens kille, släpade upp Sonetten redan efterföljande dag till lastningsplatsen i San Le-

andro. Detta är för övrigt faktiskt första gången som jag skickar en Sonett i en container och när jag jämförde med kostnaden jag hade på en 74:a som jag 1994 skickade från Tacoma till Drammen i Norge så skiljde det bara 200 dollar i pris. Och Tacoma-frakten gick på ett RoRo-fartyg. Som däckslast alltså.

#### Är det verkligen lönt att köpa en Sonett i Amerika?

Det generella svaret är nog nej! Extremt fina lågmilare är alltid intressanta. I övrigt handlar det nog om att man bör få tag på en vettig bil till ett mycket lågt pris för att det ska vara lönsamt. Det finns rostfria renoveringsobjekt som i det närmaste är kompletta från 300 dollar och uppåt (för en Sonett III) i Kalifornien. En sådan kan vara tullad och klar för 17000-20000 kronor i Sverige. Sedan tillkommer tid och kostnad för renovering. Den som har gjort detta tidigare vet att bara lack och inredning kan kosta 30000 kronor. I Sverige kan man få en mycket fin Sonett III för samma pengar utan att man behöver lägga ner en renoveringstimme. Det har under den gångna vintern varit ett flertal fina III:or till salu mellan 50000 och 60000 och viss prutman tycks ha funnits. Borta tycks annonserna vara där man begär 70-80000 kronor. En viss tillnyktring även där alltså.

#### Hemkomst.

Containern innehållande bilen kom till Göteborg under påsken. Sedan



*Denna bild visar bilen efter besiktningen.*

fastnade containern i tullen. Nordtrafik uppgav att man hade 15-20 containrar med på varje resa och 1-2 av dessa kontrollerades extra noga av tullen. Naturligtvis hamnade min bil i en av dessa containrar. Kl. 18.30 den 4 maj fick jag klartecken och efterföljande dag så var jag hos speditören på Ringön i Göteborg där jag fann en liten gul Saab Sonett bredvid en Cadillac Eldorado.

Den första inspektionen visade att bilen ungefär var i det skick som Paul hade beskrivit den: I det närmaste rostfri, hyfsad inredning, fula stolar och trasig motor. Ett fint objekt att börja arbeta med alltså. Bilen lastades och kosan styrdes hemåt via Vänersborg där två mycket fina Sonett III-stolar plockades upp för en dyr penning.

Väl hemma så lyftes motor och växellåda omedelbart ur och motorn klövs redan natten därpå. Som väntat var båda balansaxellagren slut. Däremot måste man ha använt en olja med starka detergent. Inga avlagringar fanns vare sig i vevhus eller ventilkåpor. Men cylindrarna såg ut som kaffeburkar. Massor av löst sot. Bilen måste ha dragit olja som en två-

taktare. Gamla dokument visade att motorn hade varit kompressionslös några år innan. Felorsaken hade varit nollspel på några ventiler. Nu var det nästan nollspel igen på avgasventilerna. Jodå. Avgasventilerna var rejält inslagna i topplocken. Den här bilen hade körts på blyfri bensin. Den saken var klar.

Dokumentet visade även att mätarställningen inte stämde och kontroll visade att mätaren var utbytt. Vad jag har lyckats finna är att bilen har gått runt 20000 mil istället för 13000. Nu har inte detta någon större betydelse på en 26 år gammal bil utan det är mer det allmänna skicket som är av intresse och detta får anses vara mycket gott vad gäller denna bil som bara har haft två ägare i USA. Min bekant Paul oräknad då han i princip bara skeppade den vidare.

Den här bilen såldes ursprungligen i Minnesota. En läkarstuderande gav den till sig själv som examenspresent. Direkt efter examen flyttade han till Kalifornien varför den har förskönats från rost döden och just avsaknaden av rost är ju mycket värd på de här bilarna som annars brukar kunna vara mycket anfrätta.



Ägare nummer två, Douglas heter han för övrigt, fann bilen på ett litet udda sätt: Han och hans fru var bjudna på middag till läkarfamiljen. Året var 1990. När det var dags att gå hem lämnade man huset genom garaget. Något fanns under ett skynke. –Det är en gammal Saab, sade läkaren. Växellådan är trasig. Jag ringde en bilskrot och de kommer och hämtar den för 25 dollar, fortsatte han. –Jag tar bort den gratis, sade Douglas och plötsligt var han Saabägare för första gången. Efterföljande dag var han på plats, pumpade hjulen, och drog hem bilen till sig. Därefter använde han bilen flitigt i nästan 10 år och gamla kvitton vittnar om att han har lagt ner ett betydande antal dollar på underhåll.

#### Hur registrera?

Man bör ha i åtanke att Sonetterna är väldigt enkla att registreringsbesiktiga. Årsmodell 1974 är den enda modellen som är lite knepig då det krävs ett bromsintyg vilket Saab Automobile välvilligt brukar ordna. I övrigt är det vägning, km-graderad hastighetsmätare och godkända strålkastare som behövs för att den ska klara besiktningen. Naturligtvis brukar nya framvagnsdetaljer och bromsslängor imponera på besiktningssmannen varför detta är att rekommendera.

Istället kom ett nytt hot att uppenbara sig på himlen. Bilregistret. Ett av de sista kommunistfästena i Sverige. I registreringsanmälan angav jag att jag önskade små 1-radiga skyltar till bilen. Tre dagar senare

anländer stora 1-radiga skyltar. Efter några timmar i telefonkö, de här organisationerna vill inte ha kontakt med allmänheten samtidigt som man på något märkligt vis anser sig kunna förknippas med service, meddelar en tjänsteman att Saab Sonett inte står på listan över de bilar som kan få den lilla skylten. Jag påpekade att några sådana restriktioner inte fanns angivna på ansökningsformuläret och fick till svar att Polisen hade gjort en lista över de fordon som kunde få dessa skyltar utan speciella skäl. (De stora tvåradiga skyltarna finns inte längre i sortimentet utan har ersatts av de små enradiga dito.)

I detta skede påpekade jag att Polismakten inte är Vägverkets uppdragsgivare och att Vägverket förväntas följa fastställda regler. Om dessa nu säger att Polisen fastställer reglerna så ville jag ha en kopia över detta bemyndigande. Något sådant fanns inte och man kunde andas ut. Någon fullständig polisstat är vi alltså inte ännu.

Om någon har försökt att montera en stor 1-radig skylt bak på en Sonett III så har denne säkert märkt att skylten är för lång. Så även på min bil. Nu blev skyltarna en principalsak för mig. En hemställan om erhållande av små 1-radiga skyltar skickades till Vägverket. Fotografier bifogades liksom ett tillverkarintyg från Saab där man intygade att bilen var konstruerad för den amerikanska marknaden. Turligt nog fanns det en specifikation över de modifieringar man gjorde för den svenska marknaden. "Skylthållare fram monterades" stod

# EU:s skrotningsdirektiv

Slutrapport från Bob Tomlins, IHVO



Det är med glädje jag nu kan rapportera att EU:s ELV-direktiv ("skrotningsdirektiv") ÄNTLIGEN har kommit till slutet av de europeiska lagstiftande procedurerna. Överenskommelsen som uppnåtts mellan representanter för Europaparlamentet och Ministerrådet har nu blivit godkänd av båda parter. Vi har nu således ett nytt EU-direktiv som ska godkännas som lag i vart och ett av de femton medlemsländerna och som i detalj anger de skyldigheter och formaliteter som finns för hur fordon ska omhändertas när de inte längre kan användas.

Lyckligtvis är de historiska fordonen undantagna från kraven i ELV-direktivet och från de lagar som nationellt kommer att införas i respektive länder. Än mer viktigt i sammanhanget är att historiska fordon formellt inte kommer att betraktas som skrot och således inte kommer att omfattas av gällande lagstiftning beträffandes skrot. Detta innebär att det inte borde uppstå några problem för er. Jag föreslår dock att ni håller ett vaksamt öga på hur direktivet kommer att utformas i nationella lagar.

Det är betydande seger för alla de internationella historiska fordonsorganisationerna som arbetat tillsammans och jag anser att det är helt i sin ordning att IHVO känner sig mycket stolt över det faktum att man tidigare än de andra organisationerna insåg vilken fara som var på väg. Det var IHVO, tillsammans med FEMA, som först kom igång med arbetet genom möten med representanter för Europakommissionen och Europaparlamentet och med de nationella regeringarna för att säkerställa att de

det. Och dessa finns ju inte att finna idag... På frågan om det gick bra att maila digitala bilder till myndigheten erhöles ett nekande svar. Jodå. Man hade e-mail men denna kommunikationsmöjlighet användes mest för internt bruk och för kommunicerande med besökare på den hemsida man hade nödsakats till att skapa. Snacka

om att försöka barrikadera sig från omvärlden.

Två dagar senare meddelades att man hade beslutat att bevilja min hemställan. Ytterligare någon dag senare ramlade det ner två skyltar i brevlådan och i början av juli registreringsbesiktigades bilen utan anmärkningar... □



fordonshistoriska intressena inte äventyrades.

Jag vet att det fanns en del framstående personer inom den fordonshistoriska rörelsen som ansåg att det inte fanns något att bekymra sig för. De ansåg att IHVO:s arbete i frågan i bästa fall kunde betraktas som en storm i ett vattenglas och i värsta fall vara helt ansvarslost och bara oroa entusiasterna.

Jag vet också att det i Tyskland, (där det redan införts ett nationellt ELV-direktiv), fanns entusiaster som fick sina fordon beslagtagna och som blev bötfällda för att de hade sina fordon hemma på tomten i avvaktan på renovering eller för att använda dem som reservdelsförråd.

Jag vet att ELV-direktivet var förvånansvärt likt den tyska modellen. Jag vet att många av villkoren i förslaget kunde ha tillämpats på ett sätt som negativt skulle ha påverkat våra intressen. Krav som att fordon endast skulle få demonteras av auktoriserade skrotningsföretag och att endast tillåta avregistrering av ett fordon när det kunde styrkas att skrotningen skett på godkänt sätt.

Om de historiska fordonen hade omfattats av ELV-direktivet vet jag inte om de fordon som fanns kvar i avvaktan på renovering skulle ha beslagtogs och förstörts. Jag vet inte om ägarna till "reservdelsfordon" skulle ha tvingats betala de sedvanliga nationella fordonsskatterna. Jag vet inte om flera, eller några, av de farhågor vi hade skulle ha blivit verklighet.

Jag är dock helt säker på, att det var rätt av oss att arbeta hårt för att un-

danta de historiska fordonen från ELV-direktivet och att få det skriftligt fastslaget i den europeiska lagstiftningen att historiska fordon INTE är att betrakta som skrot. Vad som eventuellt kunde ha inträffat kan man i dag endast spekulera om. Några kanske anser att det är något att diskutera över ett glas öl – när det inte finns något bättre att diskutera om.

Jag tror att det för en tid framöver kommer att bli lite tystare på den fordonshistoriska fronten i Bryssel. Jag vet att man planerar en översyn av reglerna för spillolja och, efter vad jag har hört, kan vissa av förslagen komma att påverka hobbyutövare som gör egna reparationer och underhåll. Jag tror, att när de "intelligenta transportsystemen" (ITS eller Telematics som de kallas av Europakommissionen) utvecklas, måste vi vara vaksamma så att äldre – och mindre tekniskt utvecklade – fordon inte utesluts genom de lagar som ska reglera dessa system. Det kommer helt klart att innebära konsekvenser för oss i den föreslagna lagstiftningen som kommer att ta upp helt irrelevanta frågeställningar.

Ni kan vara övertygade om att vi även fortsättningsvis kommer att hålla ett vakande öga på samtliga frågor. Om du skulle höra talas om någon fråga innan vi hör om den, eftersom lagstiftningen ofta har sitt ursprung i något av medlemsländerna, ber vi dig höra av dig till oss så snart rykten dyker upp – de är ofta lätta att kontrollera och om det är mer än rykten, är det oftast lättare att ta tag i det på ett tidigt stadium. □

## Medlemsmatrikel 2000

Vi publicerar här en ny medlemsmatrikel. Du kan ha nytta av den vid olika tillfällen, t.ex. när Du vill köpa en Sonett eller om Du vill ordna ett lokalt Sonettmöte. Vi försöker förstås få den så komplett som möjligt. Ibland saknas dock en del uppgifter eller så är de felaktiga och vi är då tacksamma om Du kontaktar vår matrikelansvarige med t.ex. ett vykort eller ett adressändringskort så rättar vi uppgifterna. Han heter Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön. Har Du möjlighet kan Du även e-posta till honom, adressen är: johnny0521221250@telia.com. Johnny är också vår kassör, så ett annat sätt att rätta uppgifter är att markera vad som felas på inbetalningskortet som bifogas denna tidning.



# det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



## Expressen

Sveriges näst största kvällstidning hade den 2 september en bilbilaga, som heter Matsons bil efter den kände motorjournalisten Håkan Matson. I en tidigare upplaga av Matsons bil den 26 augusti hade Håkan skrivit namnen på bland annat två utländska sajter med Sonettanknytning, det berättade vi om i nummer 3/00 av Sonettvärlden. Men en viktig sajt om Sonetter saknades förstas och jag kunde inte låta bli att tipsa Håkan om Club Sonett Swedens hemsida. Det gladdde mig att tipset kom in för det är viktigt att vi alla informerar om klubbens verksamhet och om Sonetterna som bilmodell. Tack Hasse Eklund för artikeln.

## Saab Idag

I nummer 29 från den 14 september ser vi återigen en Sonett i Saabs personaltidning under rubriken "Vi minns! Det är en röd II V4 i läcker höghusmiljö. Var bilden är tagen vet jag inte, men då och då figureerar den när man vill visa just en sådan modell. Att bilden har ett antal år på nacken är det dock inte svårt att se, för registreringsskylten

D 8507 verkar inte bara gammalt utan även kort.

## Teknikens Värld

Anders Østerbo från Norge hörsammade min fråga om ytterligare komplettering av äldre artiklar med Sonettanknytning för han skriver i ett mail till mig: "I nr. 26 fra 1971 er Saab Sonett på første siden. Stor 4-sidig artikkel med prøvekjøring. Artikkelen avsluttas med: "Vi i testlaget har sällan haft roligere på småvägarna norr om Stockholm än de dagar vi åkte Sonett".

Det var denne artikkelen som fikk meg til å kjøpe Sonett. Drømmen ble til 1971 og ble virkelig 1999 da jeg fikk min Sonett. Kopi pa artikkelen kan sendes.

Stort tack Anders för kompletteringen (och för de vänliga orden om Sonettvärlden).

## Aftonbladet

Den 25 september hade Sveriges största kvällstidning en bilbilaga där bland annat de nyare modellvarianterna av Volvo och Saab jämförs med varandra vilket enligt Aftonbladet slutade med seger för Volvo med 10-2... Utan att kommentera detta går vi istället till en annan

sektion med rubriken "Det var en gång två svenska bilar" som handlar om äldre modeller av Saab och Volvo. Allt från Ursaaben och PV 444 och framåt. Nästa rubrik var det bra rimmande "Sonett - eller Duett?". Ja, det var ju också en fråga. Lyckligtvis ställer man inte dessa två

modeller mot varandra annat än i rubriken och bra var väl det, de ska nog inte jämföras med varandra. Att de båda, var och en på sitt sätt, gjort avtryck i bilhistorien är dock ovedersägligt.

Under en bild med en tidig tvåtaktssonett står bildtexten "Saab Sonett - en handgjord drömbil med plastkaross". För Saab och 1966 står det vidare: Högt älskad av alla Saab-supporters: Saab Sonett. Med fanta-



sifullt utformad plastkaross och en hårt trimmad tvåtaktare på hela 60 hästar gav denna sportvagn ett rejält eko ut i bilvärlden. Sonetten var trivsamt att köra och hade goda prestanda, toppfarten var 150 km/tim och fartupplevelsen var stor. Sonett byggdes tyvärr inte i någon större upplaga, den var dyr att bygga och någon storskalig produktionslinje fanns aldrig. Ett handbygge, mer eller mindre. I dag en kultbil.

GRATTIS  
Peer Hilbig  
Solna



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!



## Classic Motor Magasin

I nummer 10 (oktobernumret) av denna biltidning har man ett par sidor där olika människor berättar lite om sina pågående renoveringar. Vår medlem Gösta Johansson i Avesta berättar lite om sin renovering och vi citerar:

Inköpt november 1997, inköpspris 62000 kronor, nedlagd tid cirka 250 timmar. Fyndskicket: Bra originalskick, bilen har gått 82000 km. Skall göra en stor service på hela bilen eftersom det tyvärr var flera år sedan det blev gjort. Problem: Inga just nu, inte heller med saknade delar. Prognos: Byte av vindrutetorkarmotor, reparation av läckande bensintank. Montering av huvudströmbrytare. Jag arbetar med bilen då jag har tid och lust. Beräknar att åka med bilen hösten 2000.

- Med andra ord, bilen borde vara igång när ni läser dessa rader om allt gått som planerat.

## Svenskt Sportvagnsmeeting

Ja, som ni förstår är detta ingen tidning utan en biltävling, för att vara exakt ägde den rum på Ring Knutstorp den 21-23 juli i år. Men en tävling har ofta ett programblad och i detta fall var det ett dubbeluppslag i A4. Att vi nämner det i denna spalt beror förstås på en anknytning till Sonetten. Som ni säkert vet så tävlar vår styrelsemedlem Hans Eklund i en mycket ombyggd Sonett II i Modsport. På en

av de större bilderna står just Hasses gröna Sonett mitt i bilden bland sina konkurrenter. Bredvid står en glad Hasse och snackar med en konkurrent. Iklädd en lika grön overall, här var det färgmatchat! Om ni undrar kan vi förresten nämna, att Hasse i år kom på sjätte plats i Modsport.

## Saab Idag

Denna trogna tidning visar denna gång en bild på den blå Sonett I:an under rubriken "Vi minns". Numret var 33 som kom ut den 12 oktober. Annars var det inte mycket Sonett i personaltidningen, men det kan man kanske inte begära heller. □

*En glad Hasse Eklund efter en ny framgång på racerbanan med Sonetten!*



## Säljes

Saab Sonett 1973, en av få med dragkula (för Saabo) säljes. I behov av viss renovering, bland annat nytt avgassystem och byte av frihjulsnäv erfordras. Pris: 48000 kronor.

Christer Gebo, tel. 0520-133 42 el. 070-481 63 30.

e-mail: cgebo@hotmail.com

## Köpes

Till Sonett III -70: Hastighetsmätare inkl. trippel. Växellåda ny. Instruktionsbok. Växelspaksknopp. Bromsok vänster ny 7352511.

Kjell Isaksson, tel. 044-63 510.



Nytt: Nya avgasrör Sonett II samt bakre ljuddämpare till Sonett III, sidomarkeringslampor till Sonett III. Dessutom: Diverse gummilister till Sonett samt handbromskablar till Sonett II/V4/III. Funderar du på att montera golvväxel i din Sonett V4 så har jag även ett kit till detta inkluderande mattor och kåpor.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777  
e-mail: matsj@swipnet.se

## Köpes:

Hastighetsmätare graderad i km/h till Sonett III. Plåt 7416654 och 7416662 till Sonett III köpes. Det är den framme vid sidan av fötterna på vardera sidan.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777  
e-mail: matsj@swipnet.se



# 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:-

## 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:-

## Nyckelring

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

Pris: 25:-



**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".**