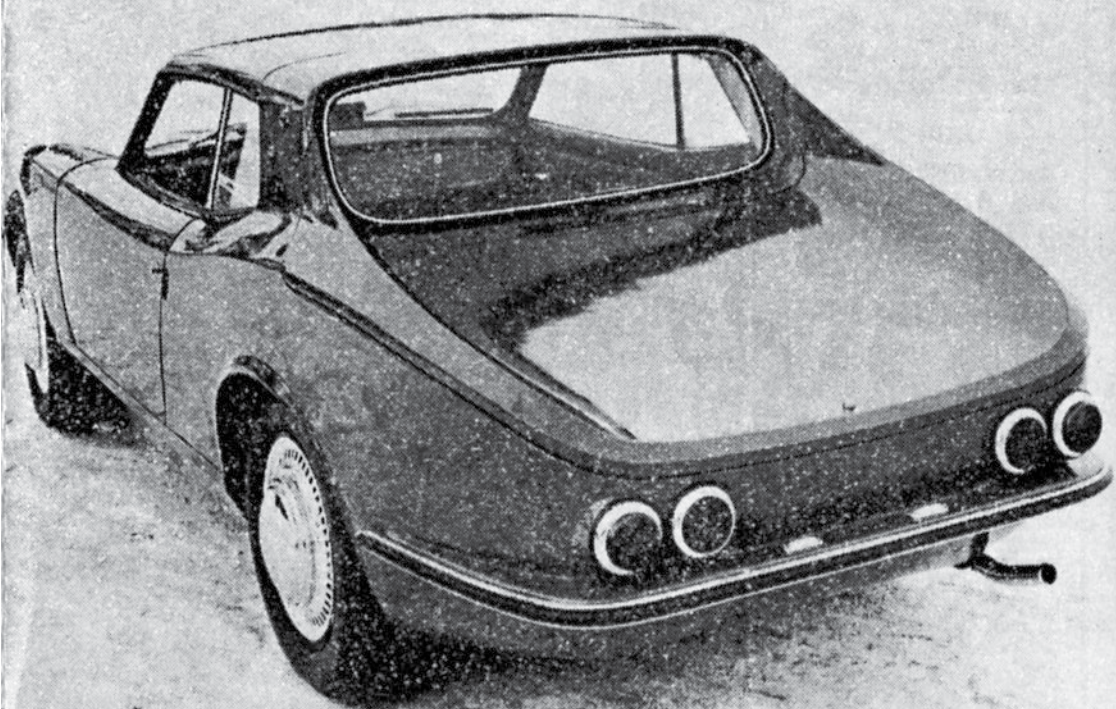


CLUB SONETT SWEDEN



I detta nummer:
**Medlemsmatrikel
Saab Catherina**

**Nr 2
1981**

Bästa Sonettmedlem
Vår verksamhet har nu åter kommit igång efter sommaren och vi kan idag räkna med nästan tvåhundra medlemmar. Fantastiskt eller hur. En träff har genomförts i Stockholm med ett tjugotal personer, och en - då detta skrivs - som skall genomföras i Skåne. Vidare så har vi nu börjat samarbetet med SAAB om bla. reservdelarna. Mer information om detta kommer senare.
Vi vill nu att Du skickar in högst tre foton i färg (Ej dia) - max storlek 9 x 9 cm, tagna framifrån, bakifrån och från sidan på Din Sonett. Detta för att vi skall kunna göra ett Sonettalbum som kan visas på våra träffar. Skicka bilderna jämte Ditt namn, bilens chassinummer samt hur mycket bilen kostade då Du köpte den och till slut : när Du köpte den. Denna information ser vi som en viktig del i klubbens och bilens fortlevnad och historia. Allt detta skickar Du till Johan Brusewits Lasarettsgård 4 15200 STRÄNGNÄS.
Visste Du att Sonettklubben är välkänd även utomlands? Jovisst, och detta i vårt broderland Finland. Det stod nämligen om Sonettklubben i en av Finlands större motortidningar "Mobilisti". Vi inom klubben tackar härmed tidsningen för dess goda observation.
Jag vill också passa på att orientera om att Årsmötet kommer att avhållas i november. Strävan skall vara att det sker på en lördag eftermiddag, så att även "icke-Stockholmare" kan delta. Vi återkommer med mer information.
Som avslutning vill jag säga till Er ALLA att komma in med bidrag till tidningen. Allt är välkommet, litet som stort, anekdoter, tips, frågor eller bara hur just Du fick/köpte/..... Din Sonett.

Bästa hälsningar
Thomas Klimentina

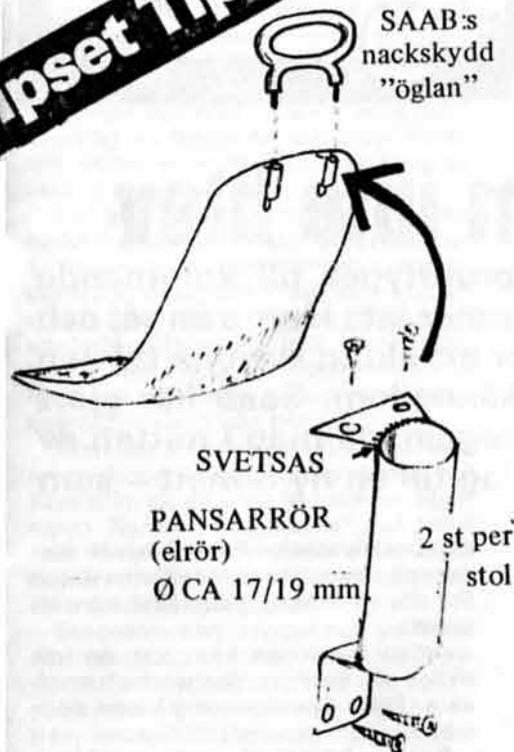
På Glöm inte att sätta Sonettdekalen på Din bakruta DS

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Adress: c/o Mats Miller
Byalagsvägen 22
141 39 Huddinge

Postgiro: 4564425-9

Tipset Tipset Tipset



Visst går det att montera nackstöd även i Sonett II. Räkna dock inte med att en montering av det här slaget ger samma skydd vid olyckor som fabriksmonterade nacksskydd.

Skafta ett par bitar s k pansarrör, används av elektriker för kabeldragning, och be någon svetskunnig fästa lämpliga plåtbitar, som du borrar hål i enligt skissen. Skruva fästena i stolen med plåtskruv, så Saabs nackstöd passar. Du kan lätt lyfta bort nackstöden, då du tillfälligtvis vill återställa interiören i originalskick.

Tipset kommer från C G Nilsson, Forsheda.

Skryt lite!

Du talar väl om att Du är med i Sonettklubben?

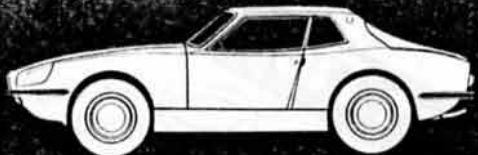
Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler i blått och gult. En stor och en liten kostar bara tio kronor - billigt, eller hur?

Sätt in pengarna på klubbens postgiro-konto, som är 4564425-9. Glöm inte att tala om att det är dekaler du vill ha!

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Historien om Sonett – del II



Sonetten som inte blev...

Alla biltillverkare bygger prototyper till kommande modeller. De allra flesta kommer inte längre än så, och försvinner för det mesta, för att aldrig komma till den bilköpande allmänhetens kännedom. Saab har gjort ett undantag från den här regeln, då man i mitten av 60-talet visade upp ett förslag till en ny Sonett – som aldrig kom i produktion.

□ Sasonsonetten brukar den här prototypen kallas i vardagslag, eftersom dess linjer ritades av formgivaren Sixten Andersson – vanligen känd som Sason. Egentligen är det fel att bara ge honom äran för formen på bilen – den var från början hans egen idé!

Historiekrivarna brukar notera att Saab hade problem på exportmarknaderna, främst USA i början av 60-talet. För den skull behövdes en publikdragare. Man fann ett förslag i USA i hembyggarbilen Quantum, en hiskelig historia med rörram, plastkaross och Saabmekanik. Den visade sig omöjlig att seriebygga, varför – allt enligt his-

toriebeskrivarna – Saab började fundera på en sportvagn, där Sixten Sason fick rita ett förslag, Björn Karlström ett annat.

– Ska sanningen fram, var det inte riktigt så, berättar Saabs chefformgivare, Björn Envall, som på den tiden jobbade som assistent till Sason.

Det var faktiskt så att Sixten Sason funderade på att bygga sin helt egen bil, i ett enda exemplar! Ur skisserna och modellerna – där en finns bevarad på Saabmuséet i Trollhättan – växte så en allt mer produktionsanpassad bil fram och de flesta av de riktigt djärva lades åt sidan.

Ett exempel på en sådan var, som framgår av en av Sasonskisserna nedan, strålkastarplaceringen. Ju högre upp de placeras, desto bättre. Sagt och gjort – Sason ville placera dem på bilens tak!

Det var i det här skedet tankarna på en sportvagn, som skulle produceras kom fram och ASJ i Katrineholm fick i uppdrag att bygga en prototyp. Parallellt skulle en konkurrent tas fram av Malmö Flygindustri.

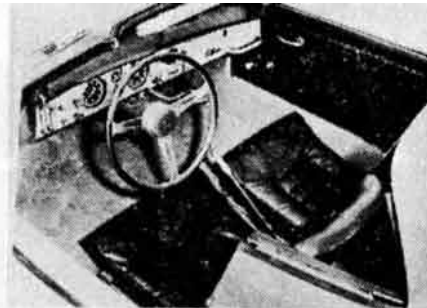
ASJ-prototypen växte fram i största hemlighet och under stor tidspress. Det är orsaken till att bilen fått den oproportionerliga vindrutan – hämtad från en vanlig Saab 96:a. Det gick fortare att använda plåtdelarna från standardbilen, för den första prototypen, än att ta fram de speciella delar, som man egentligen tänkt från början.

Bilen fick till och med ett namn, som en guldsmed i Katrineholm sågade ut i silverplåt, för att fästa på instrumentpanelen. Namnet, "Catherina", fick bilen dels för att ge en vink om vilken stad den kom från – dels från en schlager som var örhänget just då.

Sasonsonetten bygger helt på standarddelar och har alltså längre axelavstånd än den bil som senare kom i produktion. Den hade som sig bör en trecylindrig tvåtaktsmotor under den uppfällda plastnosen.

En detalj som fanns kvar från Sasons tidigaste skisser, var det avtagbara taket.

– Vi ville ge bilen en kraftig störbåge som anslöt till bilens linjer, drar sig Björn Envall till minnes. Det var en Ferrari – typ 275 LM – som var förebil-



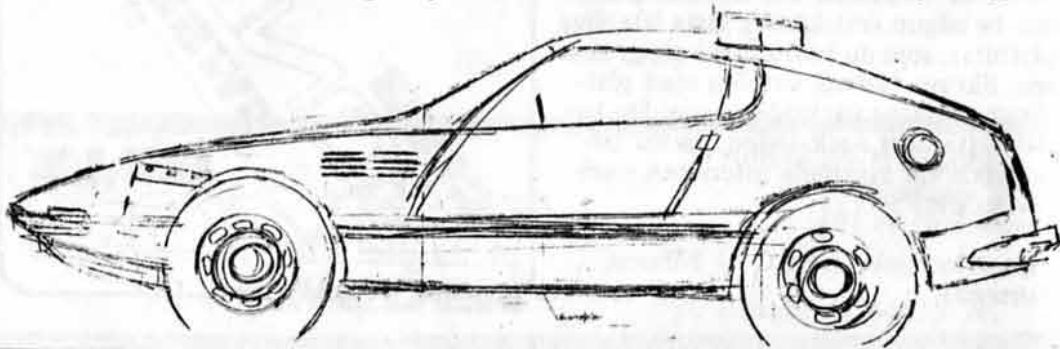
den, och vi kopierade friskt störbågen från den. Sedan gav det sig självt att placera en avtagbar taklucka mellan vindruta och båge och helt plötsligt hade vi ett "targa-tak" långt innan Porsche kommit med den idén, berättar han.

Taket kunde lätt lyftas bort och hade då plats under bakluckan, som var konkv. Taket tog därför inte speciellt mycket plats, varför bagageutrymmet räckte väl, även om man ville åka öppet.

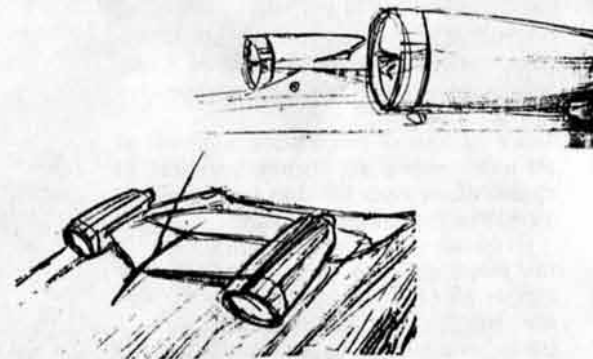
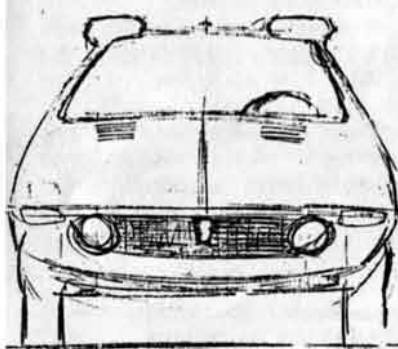
Nu föll inte den sasonska prototypen Saabledningen i smaken då man stod i valet mellan den och den karlströmska. Bara den enda prototypen byggdes, plus ett chassie, som emellertid skrotades senare, liksom formarna till plastkarossen.

Den röda prototypen till Saab Catherina står därför numera på Saabmuséet – där den tål att ses än i dag. □

Nedan några av Sasons skisser blev "Sasonsonetten". Ovan tv till sin egen sportbil, som sedan interiören i den enda prototypen.



Under den Saab Quantum, en kunde ha blivit en Sonett. gör-det-självbil från USA, som



Hagamötet 14/6:

14 × Sonett = succé



□ Succé är inte att ta i för mycket, om man ska beskriva det i all hast improviserade mötet i Hagaparken i början av sommaren. Tyvärr schabblade Postverket, så de flesta fick inte meddelandet om mötet, förrän ett par dagare före – men trots det blev strömmen av Saab-sportvagnar strid in i Hagaparken den här sommarsöndagen.

Att det hela uppskattades visas väl av att inte mindre än fjorton Sonetter så småningom kom till den inte speciellt attraktiva P-platsen i parken.

Här blev det tid att beundra varandras bilar, granska fiffiga tekniska lösningar på olika problem. Ett och annat kärt återseende blev det också som då paret Lena och Björn Svallner fick träffa sin gamla Sonett 70:a, som de sålde för

nu snart tio år sedan och som nu ägs av Johan Brusevitz. Att man inte kan klara sig utan en Sonett visade sig snart för dem, och för några år sedan köpte de åter en 70:a, som nu är näst intill färdigrenoverad till nyskick.

Trots att regnet hängde i luften, hade de flesta deltagarna i träffen svårt att slita sig från, trots att kaffet snart var urdrucket och bullarna uppätta. Det spelar tydligen inte någon roll hur lång tid entusiaster får på sig – diskussioner kan tydligen fortsätta i all oändlighet.

Eftersom trots allt det här mötet fick ett slut sent om sinder, finns det väl skäl att anta att fortsättning följer.

Vi hoppas besked om det kommer ut i bättre tid än inför Hagamötet. □



CLUB SJOONNETT SWEDEN

Eftersom det börjar dra ihop sig till höst, och många säkert funderar på att ställa in sina "små klenoder" för vinterförvaring, har vi ordnat en höst-träff i Skåne.

Vi kontaktade greve Carl Piper på Christinehofs slott, som var vänlig nog att upplåta slottsparken till vårt förfogande.

Träffen äger rum lördagen den 3 oktober 1981 kl 12.00 och pågår under eftermiddagen. Förutom slottsparken har vi tillgång till ena flygelbyggnaden, där medhavd matsäck kan förtäras under trevlig samvaro. Syftet med träffen är att vi Sonettentusiaster får tillfälle att ses och lära känna varandra. Vi hoppas därför på så stor anslutning som möjligt, och att vädrets makter gynnar oss.

Färdbeskrivning:

Christinehofs slott är beläget utefter väg 20, ca 4 mil söder om Kristianstad på väg mot Ystad.
Sväng av vid Eljaröd, och följ vår skyltning mot slottet.

Om ni undrar över något ring gärna:

Mats Miller tel 08/746 84 18

eller

Johan Brusewitz tel 0152/144 95

PS Glöm inte kameran och det goda humöret!!!!



Test: R5
- den nya
Lill-Volvon



Vi bilägare

Nr 20 • 15-30 okt 1987

Surfingbrädan

En fara
på taket!



med
fritid
och
plus!

Prova Vi bilägare!

NU kan du köpa Vi bilägare överallt där tidningar säljs.

Den är anpassad just för dig som vill köpa den i kiosken eller affären, tryckt på extra bra papper och i vanligt veckotidningsformat.

Tidningen för dig som vill hålla dig informerad och få tips om bilar och biltillbehör, om villa och fritidshus, om hem och trädgård, om båtar, fiske, foto och mycket, mycket annat.

Vi bilägare