

# CLUB SONETT SWEDEN



Club Sonett hade utställning  
i Markaryd och Knutstorp

Markaryd invaderat av sonetter

I detta nummer:

## Drottningholmsmötet

## Sonett med baksäte

**Nr 3**  
**1982**

Tyvänn - det går inte att blunda för att sommaren går mot sitt slut - men vilken sommar det varit! Jag tänker då inte bara på vädret utan också på klubbens aktiviteter. Som Du ser i det här numret har vi hunnit med en hel del.

I juni hälsade vi på hos Nevy Clark och i början av augusti var vi i Markaryd och på Knutstorp. Flera medlemmar har vidare varit med på andra klubbars arrangemang.

Det har också skrivits en del om oss i olika tidningar.

Jag vet att det är på gång en artikel om våra bilar i Teknikens Värld - Peter Havetorn har ägnat mycken tid åt att fördjupa sig i Sonetterna. Någon gång i höst kommer sedan en artikel om Saab Catherina i Vi bilägare.

Våra Sonetter är alltså långt ifrån glömda.

Några som inte heller får bli glömda är alla de som jobbat för att våra träffar skulle bli så lyckade som de ju blivit. Tack Kerstin och Nevy Clark, tack Jan Andersson och Arne Henriksson.

Utan deras insatser hade inte våra möten blivit vad de blev.

Det här låter som om alla aktiviteter skulle vara slut inför den långa mörka årstiden, men så illa är det nu inte. Som Du ser längre fram i tidningen anordnar vi en ny träff den 18:e september, dagen före valet.

Du ställer väl upp?

Med bästa hälsningar

*Sven*  
Sven

CLUB  
SONETT  
SWEDEN

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

Postgiro: 4564425-9

Tidningens adress:

c/o Jan-David Skavén  
Torsten Alms gata 12  
126 51 HÄGERSTEN

**OBS**

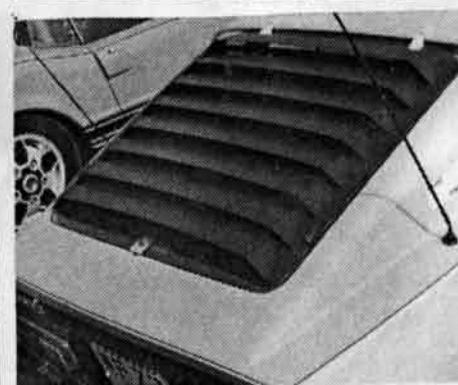
# Inte bara dekaler

Som ni ser av annonsen i tidningen har klubben fortfarande ett antal dekaler som vi hoppas att du köper.

Nu finns emellertid inte bara dekaler. Vi har också otroligt vackra, broderade tygmärken för jackor, overaller, blazers och liknande. De har samma utseende som dekaler och mäter ca 95x35 mm. Priset är blygsamma 20 kronor per märke och du beställer dem på samma adress som dekaler. Glöm inte att tala om att det är just det broderade märket du vill köpa!

Så har vi en annan elegant detalj som vi köper från sonettklubben i Californien - en skärmössa med texten SAAB SONETT club of southern california.

Mössorna tar vi hem på beställning och priset är sex dollar plus frakt, dvs i runda tal 45 kronor. Hör av dig till Mats Miller, så noterar han att du vill ha en blå-gul sonettössa.



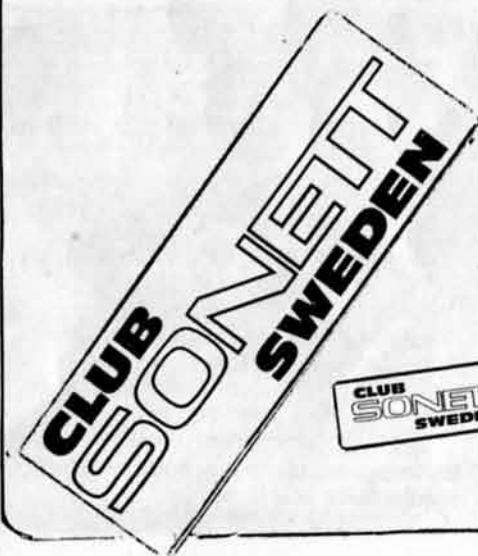
Det berättas att någon typ av bakrutejalusi passar på Sonett III. Vet du något om detta - hör av dig! Här är emellertid en jalusi, tillverkad i aluminiumplåt av Anton Kerff, Ulricehamn. Snygg och den tar bort en hel del av solvärmen.

# 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!



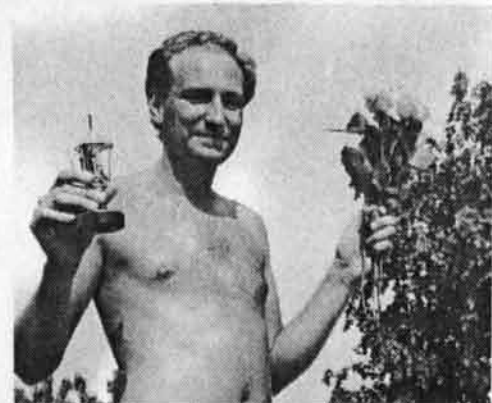


SAAB

# Vackrare kan ingen vara



De tre snyggaste bilarna – allt enligt omröstningen: Segraren i mitten, flankerad av Tim Bishop och Jan-David Skavén. Nedan segrarekipaget. Till höger segraren.



Björn Svallners III:a med jubileumsfärgarna lackade i guld. Hans bil var den enda gröna på mötet.



□ Den femte juni kommer att gå till klubbens historia.

Inte för det fina vädret, utan för den lyckade klubbträffen hemma hos Nevy Clark på natursköna Mälåroarna.

Styrelsen hade en överraskning i bakfickan inför mötet – helt plötsligt fick deltagarna rösta fram dagens snyggaste ekipage. Det ställdes inte några krav på att bilen skulle vara den i mest

originalskick, eller liknande – bara den som deltagarna tyckte var snyggast.

Vinnare blev nu Mats Göransson, Nässjö, som belönades med en tennbäggare och blommor som bevis för segern i omröstningen.

Välförtjänt? Ja, fattas bara annat. Visserligen lär aldrig någon Sonett ha lackats i cardinalröd metallic nere i Arlöv och knappast lär någon bil där ha fått



En imponerande rad – både av klubbmedlemmar och III:or.



Är det inte Johan Brusewitz i vit skjorta, som försöker övertyga klubbkamraterna om att han gula III:s är den snyggaste bilen på mötet?



Klädseln skvallrar om vädret! Från vänster klubbmästare Brusewitz, Mats Göransson, Tim Bishop och Jan-David Skavén. Längst till höger vice klubbmästaren Alf Oldenburg.

röd-orange-gul fartrand och inte heller vitlackerat chassie – men snygg är utan tvekan Mats' bil.

Nu var han inte ensam om att vinna pris i den här omröstningen, som säkert inte hade gillats av Automobilhistoriska klubben och liknande institutioner.

Märkligt nog blev det tre olika modeller på prisballen. Mats har en Sonett

III, två blev Tim Bishops eleganta tvåtaktare och trea Jan-David Skavéns V4 – fö lackad i samma röda kulör som Mats' bil.

Vid mötet klubbades också stadgarna, som presenterats i ett tidigare nummer av klubbtidningen. Swen Westberg hade inte något större problem att få igenom det stadgeförslag som arbetets fram, antingen det nu

berodde på att varje ord, varje mening var omsorgsfullt formulerad – eller kanske det berodde på att vädret inte tillät några större protester...

För dem som inte var med den femte juni kan vi berätta att det inte var varmt – det var hett. Samma dag sprang alltför många Stockholm Maraton – men red:s syn på det hela är att det var betydligt trivsammare att tillbringa da-

gen hos Nevy Clark tillsammans med sonettvännerna, än att springa gatlopp i Stockholm.

Avslutningsvis körde vi så i kortege till Drottningholm, där de många bilarna väckte – berättigad – uppmärksamhet när vi ställde upp dem alla på linje i slottsparken.

Oj vilket möte. Tack familjen Clark! Får vi komma tillbaka nästa år? □



SONETT III:  
Our ideas are meant to be driven.

Sonett is SAAB's exciting new idea in sports cars. It's a superb automobile that'll keep you out on the road long after other cars bore you. That's because Sonett is totally unique. It has features that can't be found together on any other sports car in the world.

Features like front wheel drive. Front wheel drive that pulls you around curves as smoothly as if you were roaring down some straightaway. (And you're going to do a lot of roaring in this well built Swede.) In all kinds of weather, Sonett's front wheel drive, with its V-4 engine up front where the power is, gives you the kind of handling and traction, that'll spoil you for any other car you drive.

And nobody else has Sonett's dual diagonal braking system. With each circuit connected diagonally to a front and rear wheel, you'll stop on a

straight line, even if one circuit should happen to fail.

There's also a lot of great ideas on the outside. Extensive wind tunnel tests have resulted in a design that cuts wind resistance to a minimum. You can knife through wind knowing that the Sonett is incredibly stable at extremely high speeds. And with a drag factor of 0.31, the lowest of any car in its class, you'll be getting fabulous gas mileage at those speeds.

Any way you look at it, Sonett is one of the toughest cars around. Take, for instance, the fiberglass body that covers the most rigid lightweight chassis on any sports car. Its semi-monocoque steel construction includes roll-over protection bars in the windshield pillars and built-in roll bars behind the seats. When you're barreling along the highway it's nice to know your car is strong enough to take it. But then what else would you expect from a company that's

making some of the most advanced jet aircraft today?

But the Sonett III has got a lot of other nice things that are easy to take. Like a 4-speed shift on the floor, molded fiberglass bucket seats, retractable head lights, full instrumentation, and a leather covered steering wheel. And if you want a little more than everyone else, we can give you air conditioning, aluminum wheels, and leather upholstery.

The best idea we had was Sonett's price. It's a lot less than you'd expect for a car that has so much going for it. But like all good ideas, Sonett III isn't mass produced. It's a limited edition sports car for people who are looking for new ideas.

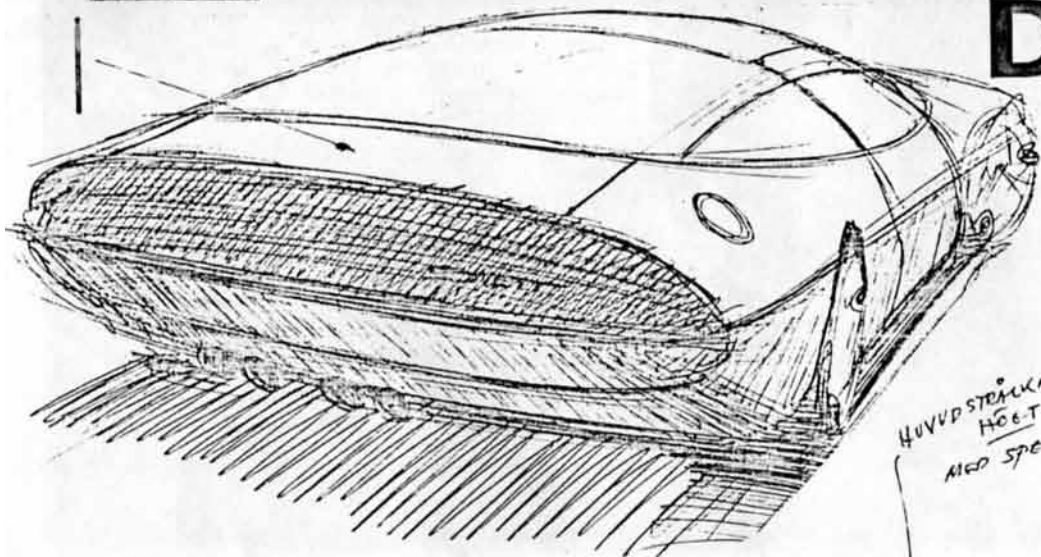
**SAAB**  
The well-built Swede



The only car in the world made by a manufacturer of advanced jet aircraft



# Designer skissar drömsonett



HUVUDSTRÅLKASTARE  
HÖGT PLACERAD  
MED SPECIALREFLEKTOR FÖR  
EXTREM LUTNING

SIDORUTER NEDSÅNKBARA ÄVEN RAK  
BORTTAGBARA GLAS FÖR HELOPPEN BIL

GENOMSKINLIG  
STÖTTÅNGARE  
FÖR MÅLSIKT

- Hur skulle en Sonett se ut om den skulle tillverkas i dag?

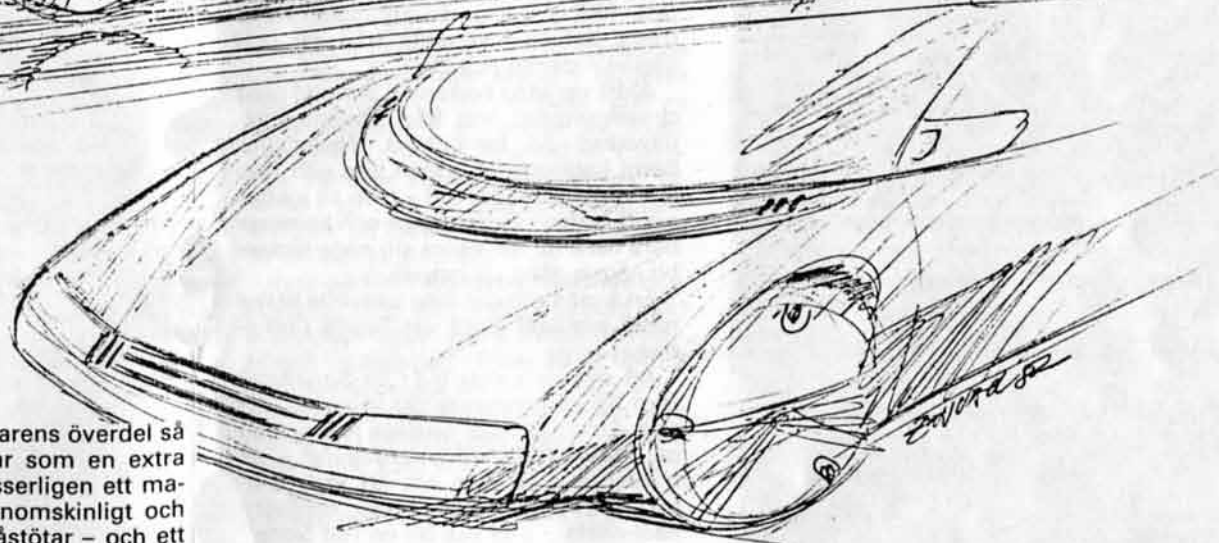
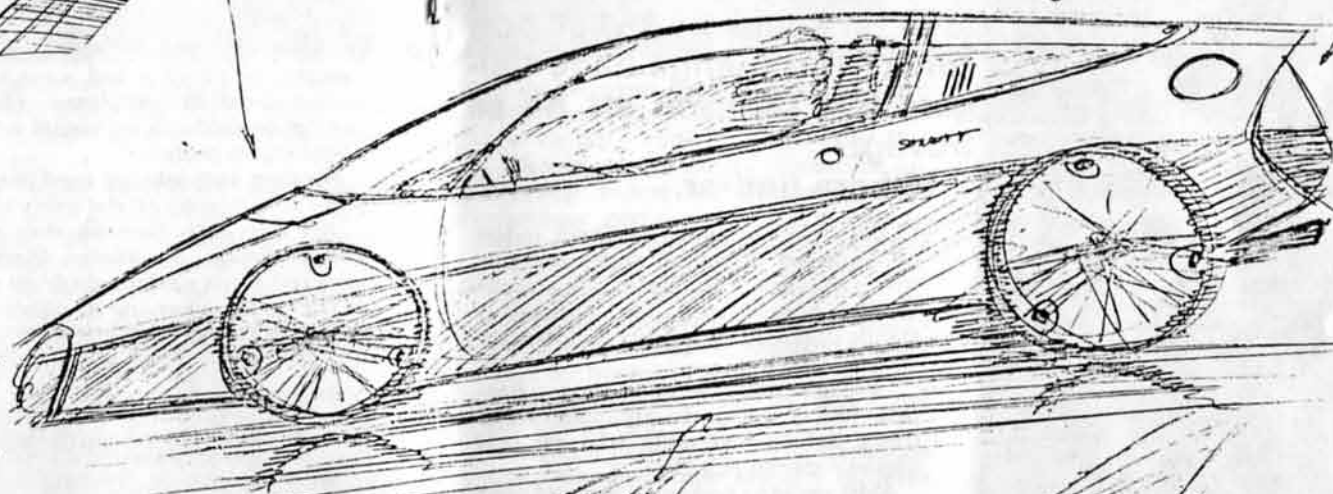
Frågan bollade vi till Björn Envall, chef för Saabs formgivningssavdelning i Trollhättan och han skissade snabbt en bil, som skiljer sig från det mesta vi sett.

□ - En Sonett IV skulle byggas så att den dels kunde köras som täckt kupé, men också som helöppen cabriolet, kommenterar han sina skisser.

- Här har jag ritat en överbyggnad med stora borttagbara glaspaneler. När de plockas bort och sidofönstren sänks blir bilen helt öppen.

Direkt under vindrutans nederkant placeras strålkastarna. Halvljuset når längre om strålkastarna placeras högt och det bör vara möjligt att använda speciella lyktarrangemang som klarar det flackt lutande täckglaset, vilket annars är ett problem. Ljuset bryts nämligen i glaset om det lutar för mycket och ljusbilden på vägen blir inte alls vad man tänkt sig.

- Bakåtsikten från en bil med den här karossformen är ett problem. Eftersom jag fått skissa fritt har jag valt att utfor-



ma den bakre stöttångarens överdel så den samtidigt fungerar som en extra bakruta. Det kräver visserligen ett material som både är genomskinligt och mjukt för att klara småstötar - och ett sådant material finns inte i dag...

För den här bilen får vi aldrig se - den är bara en ren formgivaridé.

Tänk om inte om fanns! □

# Parad inför 16000 åskådare

Visst har tidigare klubbmäten varit lyckade – men Knutstorpsmötet den åttonde augusti var något extra. Hur många hade tidigare fått chansen att köra på en riktig tävlingsbana? Hur många hade tidigare fått chansen att visa upp bilen inför en publik på 16 000 personer? Hur många hade tidigare fått chansen att ha så trevligt?

## Vi bara undrar.

□ Det hela började egentligen redan på lördagen. Ett antal klubbmedlemmar samlades i Markaryd där sonettåkande hotellägaren Jan Andersson ställde upp med plats både för bilar och besättningar.

I arla morgonstund på söndagen började helt plötsligt parkeringen verka trång. Det kom sonetter från när och fjärran – gamla och nya.

Äldst var utan tvekan en Sonett I med chassinummer fem från Saabmuseet, tillverkad på femtiotalet. Nyast var Bernt Larssons 74:a som inte gått mer än drygt trehundra mil – men så jobbar också huse i Sydamerika och kommer bara hem för att vädra sin röda läckerbit någon gång då och då.

En annan röd gamling som inte heller rullat speciellt långt var Saabs Catharina.

Att den och den blå "Ur-Sonetten" kom till vårt meeting ska vi tacka Torsten Åman för. Till vardags jobbar han på Saabs informationsavdelning – på fritiden pysslar han om ett vrak som någon gång nästa år – eller möjligen näst-nästa – åter ska bli en röd Sonett III:a.

Efter en kort genomgång av dagens program dirigerade Arne Henriksson, som är mannen bakom det här mötet,



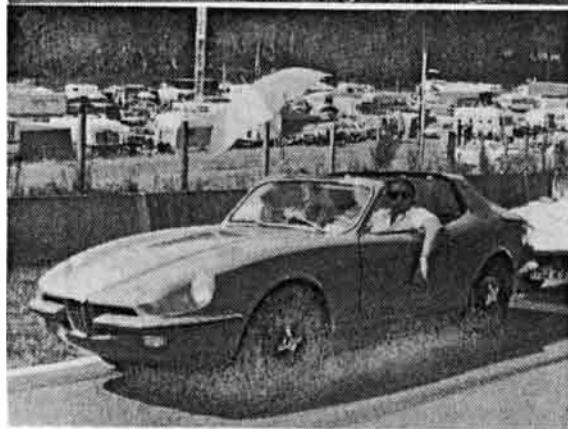
ut de närmaste trettio bilarna på gatan inför färden mot Knutstorp. Lokalpressen var där – vederbörligen imponerad – liksom en stor del av Markaryds befolkning. Ryktet om vårt besök hade nämligen gått och det hade skrivits en hel del om oss i förväg i lokaltidningen.

Färden mot Knutstorp gick helt sensationsfritt, även om vi väckte en hel del uppmärksamhet. Kortegen leddes av Arne Henriksson i sin gröna III:a, tätt följd av hustru Lisbeth i familjens blå turbo med surfingbräda på taket – mer om den senare.

Så kom Pelle Rudh – Eric Carlssons hovmekaniker under alla år – rattande den blå Sonett I:an, närmast följd av Björn Svallner i en annan av Saabmuseets dyrgripar, prototypen Catharina. Därefter kom så de "vanliga" bilarna i en rad, en syn som knappast kommer att glömmas bort i brådskasket av de många som såg den.

Inne på Ring Knutstorp startade dramatiken. Trots motstridiga besked kom vi så småningom in på banan och parkerade i solgasset i väntan på att få köra runt den slingriga banan. Så gick startsignalen och Pelle Rudh försvann som en blå pil i Ur-Sonetten. Björn Svallner, som skulle köra som nummer två kom nu inte iväg. Tvåtaktaren trivdes inte i värmen och väggrade helt enkelt att starta.

Inte förrän funktionärerna började tala om att skjuta gamlingen till närmaste bärgningsbil lyssnade motorn till hotelserna och gick igång. Då hade





praktiskt taget hela kortegen passerat och det blev en riktig jakt för att kunna falla in på rätt plats i raden för den sjutton år gamla rariteten.

Björn är helt kallsinnig till alla elaka kommentarer om att han med flit såg till att motorn inte startade, bara för att få en chans att åka fort – men han medger att det är en bra idé som han ska komma ihåg till nästa gång. ...

Under de varv vi fick köra skötte Torsten Åman informationen till publiken med den äran. Han berättade om vad det här var för konstiga bilar och vad de betydde för Saab under åren. Han berättade om hur entusiastbygget på femtiotalet slutade med att saabledningen lät Rolf Meljde och hans kompisar bygga sex konstiga sportvagnar, varpå Saab glömde alla idéer om sportvagnsbygge i tio år för att sedan åter sätta igång att bygga en Saab, som är unik i så måtto att den aldrig byggts i Trollhättan.

Nå, Arne Henrikssons surfingbräda, då?

Jo, saken var den att en japansk biltillverkare hade hyrt alla flaggstänger på Ring Knutstorp under tävlingarna. Det gick ju inte an i vår del av parkeringen tyckte Arne och lånade raskt en surfingbräda av en granne i Skottorp.

Brädan låg på bilens tak och i toppen av masten fästes klubbens saabflagga. ...

Medan det bullrade som värst av veteranracerbilarna serverade Jan Andersson en superb lunch på sallad och öl.

Även en smålänning vet att i Skåne är det maten som är halva födan.

Även om det är fråga om ett sonettmöte.



# Sonett med plats för familjen!

**Johnny Johansson, Trollhättan kan ståta med den förmodligen mest udda Sonetten i klubben. Han har nämligen lyckats med konststycket att förvandla sportbilen till en familjebil, genom att bygga in ett baksäte.**

□ – Jag började renovera min Sonett och laga rostskador, berättar Johnny. Då slog mig tanken att jag borde göra något så att hela familjen kunde åka samtidigt.

Sagt och gjort. Utrymmet bakom tanken, dvs bagageutrymme och platsen för reservhjulet mättes och visade sig ge plats för ett bakvänt barnsäte.

– Utrymmets sidor kläddes jag in med plastplattor, som täcktes med samma plastväv bilens övriga interiör är klädd med. Själva sätet gjorde jag av plywood och stoppade det med skumgummi. Runt batteriet, som står kvar på sin vanliga plats byggde jag en låda vars lock bildar en hylla för barnens smågrejor.

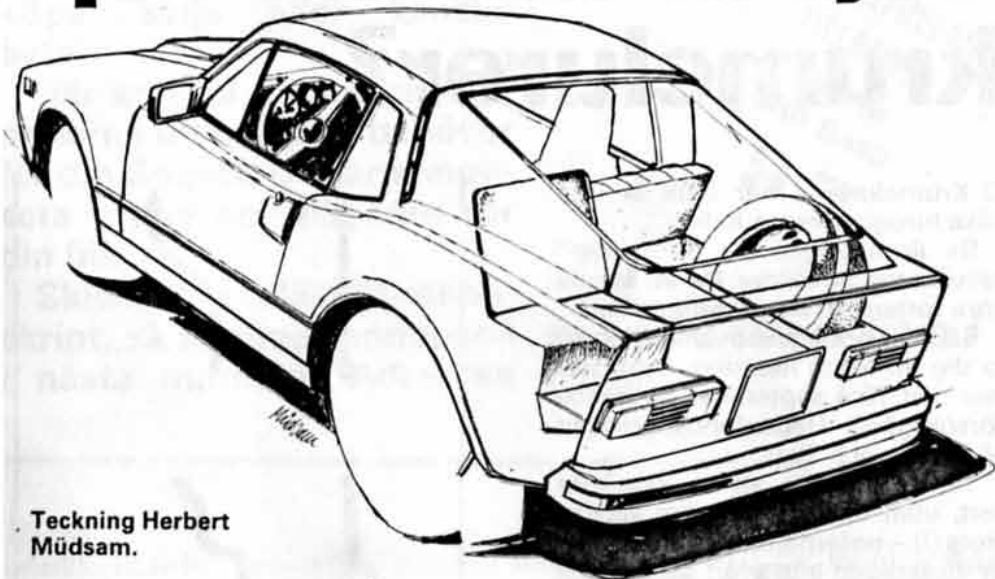
Nu återstod problemet med reservhjulet. Visst är punkteringar sällsynta, men risken finns ju trots allt och att köra på långtur utan reserv kan vara vanskligt.

Nu finns det en ny typ av reservhjul som används i tex Saab 900 och som tar betydligt mindre plats än ett riktigt hjul – men det duger bara just som reserv och ska alltså bara användas i nödfall.

– Ett sådant hjul monterades på en vanlig plåtfälg från en 96:a och på en gång hade jag ett reservhjul som tar betydligt mindre plats än det vanliga, berättar Johnny.

– Till hjulet sydde vi ett överdrag i samma material som klädseln, varpå hjulet placerades lutat mot högra sidan av utrymmet bak, bakom batteriet.

Eftersom Johnnys bil är en 73:a har han de stora stötfångarna och därmed ett bra fotsteg för barnen, då de ska



Teckning Herbert Müdsam.

klättra i och ur sitt krypin under bakrutan.

Nu har inte Johnny nöjt sig med att bara ändra interiören – hans orange-gula Sonett skiljer sig också exteriört från vad vi är vana att se.

Såväl fram som bak finns spoilers och de vanliga backspeglarna har bytts mot de elmanövrerade som normalt sitter på Saab 900.

– Jag började med att bygga spoilers av lera direkt på bilen, berättar han. Jag jobbade fram en form jag tyckte var snygg och finslipade den. Så gjöt jag av lerans form i plast och fick på så sätt en form i vilken jag tillverkade plastdelarna som sedan fästs på bilen. Den främre spoilern sitter skruvad i karossen, den bakre sitter med dubbelhäftande tejp!

Spoilern under nosen har uttag för kylflukt och dessutom två håll täckta av plexiglas. Bakom dem sitter varselljuserna väl skyddade men ändå ordentligt synliga.

För att få plats med knapparna till backspeglarnas manövrering byggde Johnny på mittdelen av instrumentbrädan med en nedhängande panel tillverkad av aluminiumplåt. Den lackerades

så med frostlack, dvs samma yta som panelen i övrigt. I den nya delen fick inte bara knapparna till backspeglarna plats utan också extra instrument.

Snyggare än så här kan knappast en modifiering av en bil göras – men det kanske ska berättas att Johnny långt ifrån är amatör när det gäller jobb av det här slaget.

Till vardags arbetar han nämligen på Saabs designavdelning. ... □







# Sveriges största bil- hus- och fritidstidning



Ingen annan tidning erbjuder så mycket läsning till så låga kostnader. Tjugotvå gånger per år får du, som prenumerant, aktuell, intressant och underhållande läsning som täcker det mesta som är värt att veta om bilar båtar husvagnar hus trädgård och fritidsaktiviteter.

Vi bilägare är inte enbart en tidning för bilägare. Med den breda journalistiska bevakning tidningen har är Vi bilägare en tidning som är intressant för alla aktiva människor.

# Vi bilägare